II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2020/1671

(2019. gada 2. augusts)

par valsts atbalstu SA.47867 2018/C (ex 2017/FC), ko Francija piešķīrusi *Ryanair* un *Airport Marketing Services*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2019) 5729)

(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,

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

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes atbilstīgi minētajiem pantiem [1] un, ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Ar 2017. gada 23. marta vēstuli Komisija saņēma aviosabiedrības *Air France* [2] sūdzību, kurā tā apgalvo, ka aviosabiedrība *Ryanair* laikposmā no 2010. līdz 2015. gadam ir saņēmusi priekšrocības saistībā ar tās gaisa pārvadājumiem uz Monpeljē lidostu un no tās. Šīs priekšrocības esot pieškirtasizmantojot tirgvedības nolīgumus, kas noslēgti starp Tūrisma un ekonomikas plūsmu veicināšanas asociāciju (*Association de promotion des flux touristiques et économiques* (“*APFTE*”)) un *Ryanair* vai tās meitasuzņēmumu *Airport Marketing Services* (“*AMS*”). Saskaņā ar šiem nolīgumiem laikposmā no 2010. līdz 2015. gadam *APFTE* pārskaitīja *Ryanair* aptuveni 8,5 miljonus EUR.

(2) Komisija 2017. gada 24. maija vēstulē nosūtīja Francijai sūdzības nekonfidenciālo versiju un aicināja Franciju izteikt savas piezīmes un atbildēt uz noteiktiem jautājumiem par attiecīgajiem pasākumiem. Komisija 2017. gada 12. jūlijā nosūtīja atgādinājuma vēstuli, aicinot Franciju paziņot informāciju, kas prasīta 2017. gada 24. maija vēstulē.

(3) Francija sniedza atbildi 2017. gada 18. augusta vēstulē.

(4) Komisija 2017. gada 13. septembra vēstulē lūdza Francijai papildinformāciju. Francija 2017. gada 9. oktobrī lūdza pagarināt termiņu atbildes sniegšanai, un Komisija pagarinājumu apstiprināja ar 2017. gada 18. oktobra vēstuli.

[1] OV C 406, 9.11.2018., 17. lpp.
[2] Šī sūdzība ir papildinājums iepriekšējai sūdzībai, kas iesniegta 2009. gada 27. novembrī (lieta SA.30328 (2010/CP)).

(5) Daļu Komisijas pieprasītās informācijas Francija iesniedza ar 2017. gada 22. novembra vēstuli.

(6) Komisija 2017. gada 22. decembrī nosūtīja atgādinājuma vēstuli, aicinot Franciju sniegt atbildes uz atlikušajiem jautājumiem.

(7) Francija sniedza atbildi 2018. gada 29. janvāra vēstulē.

(8) Komisija 2018. gada 4. jūlija vēstulē informēja Franciju par tās lēmumu attiecībā uz šo atbalstu uzsākt Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru ("lēmums sākt procedūru").

(9) Lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. [3] Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par attiecīgo atbalstu.

(10) Komisija saņēma *Ryanair*, Oksitānijas reģiona, Ēro Tirdzniecības un rūpniecības kameras, *Montpellier Méditerranée Métropole*, *Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldības, […], kā arī *APFTE* piezīmes. Komisija 2019. gada 15. aprīlī un 17. maijā nosūtīja Francijai *Ryanair* piezīmes (ar lūgumu sniegt informāciju), dodot tai iespēju sniegt komentārus, un saņēma Francijas komentārus 2019. gada 13. jūnija vēstulē un *APFTE* komentārus 2019. gada 21. jūnija vēstulē. Pārējo ieinteresēto personu piezīmes Francijai tika nosūtītas 2019. gada 18. jūnijā.

2. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR MONPELJĒ LIDOSTU

2.1. Lidostas raksturojums un noslogojums

(11) Lidosta *Montpellier Méditerranée* ("Monpeljē lidosta") atrodas aptuveni 7 km attālumā no Ēro departamenta galvaspilsētas Monpeljē centra, Oksitānijas reģionā Francijā. Šī lidosta ir atvērta valsts un starptautiskai komerciālai satiksmei.

(12) Informācija par Monpeljē lidostas pasažieru plūsmu pēdējos gados ir apkopota turpmāk 1. tabulā. 2017. gadā lidosta apkalpoja teju 1,85 miljonus pasažieru, un 2018. gadā – 1,88 miljonus pasažieru.

1. tabula

Komerciālo pārvadājumu pasažieru plūsma Monpeljē lidostā laikposmā no 2010. līdz 2018. gadam (pasažieru skaits)

gads	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vietējie pasažieri [1]	1 177 860	1 308 346	1 285 428	1 420 614	1 444 110	1 507 928	1 669 023	1 847 314	1 878 035
No tiem starptautiskie pasažieri	*295 334*	*400 818*	*398 609*	*391 855*	*433 923*	*480 667*	*616 564*	*661 456*	*641 005*
No tiem iekšzemes pasažieri	*882 526*	*907 528*	*886 819*	*1 028 759*	*1 010 187*	*1 027 261*	*1 052 459*	*1 185 858*	*1 237 030*
Tranzīta pasažieri	2 588	4 930	2 787	2 179	1 224	2 242	2 063	2 096	1 928
Kopā	**1 180 448**	**1 313 276**	**1 288 215**	**1 422 793**	**1 445 334**	**1 510 170**	**1 671 086**	**1 849 410**	**1 879 963**

[3] Skat. 1. zemsvītras piezīmi.

gads	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
No tiem zemo cenu aviosabiedrību pasažieri	*275 341*	*378 980*	*397 819*	*441 388*	*464 170*	*507 965*	*577 198*	*679 148*	*708 273*

([1]) Pasažieri, kuri sāka vai beidza ceļojumu Monpeljē lidostā, salīdzinot ar tranzīta pasažieriem.

Avots: http://www.aeroport.fr/view-statistiques/montpellier-mediterranee, skatīta 2019. gada 1. jūlijā.

(13) Šobrīd vairākas aviosabiedrības ([4]) nodrošina regulārus lidojumus no Monpeljē lidostas uz galamērķiem Francijā, citās Eiropas valstīs un Magribā.

(14) Papildus šiem regulārajiem lidojumiem citi komerciālie lidojumi Monpeljē lidostā laikposmā no 2010. līdz 2018. gadam galvenokārt ir bijuši gaisa klubu lidojumi un darījumu lidojumi.

(15) *Ryanair* ir apkalpojis Monpeljē lidostu no 2002. gada marta līdz 2019. gada aprīlim.

(16) Monpeljē lidosta *Ryanair* uzņēma 2002. gada martā. Sākotnēji tā nodrošināja regulāru savienojumu ar Frankfurtes-Hānas lidostu, kas atrodas Vācijas Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē, un regulāru savienojumu ar Londonas Stanstedas lidostu (slēgts 2009. gadā). 2008. gadā *Ryanair* atklāja savienojumus ar Briseles-Šarleruā lidostu (Valonijā, Beļģijā) un 2010. gadā as Līdsas-Bredfordas lidostu (Jorkšīrā, Apvienotajā Karalistē). 2009. gadā tika arī atvērti un tad slēgti savienojumi ar Bristoli. Tādējādi savienojumi ar Frankfurti-Hānu, Briseli-Šarleruā un Līdsu-Bredfordu jau tika nodrošināti, kad 2010. gada 24. jūnijā izveidoja *APFTE*. 2011. gada 13. aprīlī tika atklāts savienojums ar Birmingemu, un tas tika slēgts 2013. gada novembrī. Pretēji Monpeljē, Līdsas-Bredfordas, Birmingemas, Briseles-Šarleruā un Frankfurtes-Hānas lidostas ir *Ryanair* bāzes ([5]) lidostas.

(17) *Ryanair* savienojumu Monpeljē-Līdsa pārtrauca nodrošināt 2017. gada oktobrī, bet savienojumu Monpeljē-Hāna – 2018. gada novembrī. 2019. gada aprīlī *Ryanair* pārtrauca jebkādas darbības Monpeljē lidostā, pārtraucot nodrošināt savienojumu Monpeljē-Šarleruā.

2. tabula

Ryanair daļa Monpeljē lidostas komerciālie pasažieru pārvadājumi laikposmā no 2010. līdz 2019. gadam

gads	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019. gada janvāris – aprīlis
Lidostas pārvadājumi kopā – pasažieru skaits ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ryanair pasažieru skaits ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
— Hānas savienojums	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
— Šarleruā savienojums	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([4]) *Air Algérie, Air Arabia, Air France, Air France Hop!, Aer Lingus, British Airways, Chalair Aviation, easyJet, Eurowings, KLM, Norwegian, Royal Air Maroc, SAS Scandinavian Airlines, Transavia, TUI fly, Ural Airlines, Volotea* (avots: https://www.montpellier.aeroport.fr/vols-destinations/compagnies-aeriennes-montpellier/, apmeklēts 2019. gada 1. jūlijā).

([5]) Lidosta, kurā pastāvīgi bāzējas vismaz viena *Ryanair* lidmašīna, kā arī tās apkalpe.

gads	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019. gada janvāris – aprīlis
— Bredfordas savienojums	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]		
— Birmingemas savienojums		[…]	[…]	[…]						
***Ryanair* pasažieri % no pasažieru kopskaita**	**[5–10]**	**[10–15]**	**[10–15]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[5–10]**	**[0–5]**	**[0–5]**

([1]) Komisija norāda, ka Francijas iestāžu norādītie skaitļi par lidostas pasažieru kopējo skaitu nedaudz atšķiras no skaitļiem, kurus Monpeljē lidosta ir publicējusi 1. tabulā.
([2]) AKomisija norāda, ka *Ryanair* pasažieru kopskaits, kuru ir norādījušas Francijas iestādes, nesaskan ar *Ryanair* pasažieru katrā maršrutā, ko norādījušas Francijas iestādes, skaita summu.

Avots: Francijas iestāžu sniegtā informācija

(18) Kā ir norādīts 2. tabulā, kopš 2010. gada *Ryanair* no Monpeljē izlidojošo un tajā ielidojošo pasažieru kopskaits veido tikai nelielu daļu šīs lidostas pasažieru plūsmas (mazāk par [10–15] %), proti no […] līdz […] pasažieriem laikposmā no 2010. līdz 2017. gadam.

(19) Tāpat no 2. tabulas izriet, ka kopš 2012. gada *Ryanair* pasažieru skaits ir tikai sarucis. Ja ņem vērā *Ryanair* pasažieru skaitu kopš 2002. gada, ir novērojams, ka *Ryanair* pasažieru Monpeljē lidostā skaits sāka samazināties jau 2006. gadā. ([6])

(20) Monpeljē lidosta atrodas 57 kilometru attālumā no lidostas *Nîmes-Alés-Camargue-Cévennes* un 70 kilometru attālumā no lidostas *Béziers-Cap d'Agde*, kas paredzētas regulāriem starptautiskiem lidojumiem un čartera lidojumiem.

(21) 2019. gada aprīlī *Ryanair* uzsāka lidojumus uz Briseli-Šarleruā no lidostas *Béziers-Cap d'Agde*. Kopš 2006. gada *Ryanair* īsteno lidojumus Nīme-Šarleruā.

2.2. **Lidostas infrastruktūras ekspluatācija un īpašumtiesības**

(22) No 1964. līdz 2009. gadam Monpeljē lidostas pārvaldību nodrošināja Monpeljē Tirdzniecības un rūpniecības kamera ("MTRK", nozīmē arī Ēro Tirdzniecības un rūpniecības kamera ([7])).

(23) 2009. gada 23. jūnijā lidostas pārvaldība tika nodota akciju sabiedrībai *Aéroport Montpellier Méditerranée* ("AMM"), kuras 60 % kapitāla pieder Francijas valstij (administratīvas valsts vienības izpratnē nacionālā līmenī), 25 % – MTRK, 7 % – Ēro departamenta padomei, 6,5 % – Oksitānijas reģionam ([8]), 1 % *Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldībai ([9]) un 0,5 % pieder *Montpellier Méditerranée Métropole* ([10]) ([11]).

(24) Valstij pieder lidostas infrastruktūras, un tās pārvaldība un ekspluatācija saskaņā ar koncesiju ir deleģēta AMM.

(25) AMM un *Ryanair* ir noslēguši šādus līgumus: […].

([6]) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *Ryanair* pasažieru skaita dinamika laikposmā no 2002. līdz 2009. gadam bija šāda: […] (2002. gadā), […] (2003. gadā), […] (2004. gadā), […] (2005. gadā), […] (2006. gadā), […] (2007. gadā), […] (2008. gadā), […] (2009. gadā).
([7]) 2016. gada decembrī Ēro reģiona (Bezjē, Monpeljē, Sēta) tirdzniecības un rūpniecības kameras apvienojās vienā "Ēro Tirdzniecības un rūpniecības kamerā", kuras galvenais birojs atrodas Monpeljē un tai ir divas nodaļas: Sētā un Bezjē.
([8]) Tas 2014. gadā izveidojies, apvienojoties Langedokas-Rusijonas un Viduspireneju reģioniem.
([9]) Iepriekš *Pays de l'Or* kopienu pašvaldība.
([10]) Iepriekš *Communauté d'agglomération de Montpellier*.
([11]) Skat. https://www.montpellier.aeroport.fr/societe-aeroport/aeroport-montpellier-mediterranee/presentation-aeroport-montpellier/ (skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

3. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR *APFTE*

3.1. Izveide un misija

(26) *APFTE* ir asociācija, kas 2010. gada jūnijā ir izveidota pēc MTRK iniciatīvas, sadarbojoties ar vairākām teritoriālām pašvaldībām, proti, Langedokas-Rusijonas reģiona padomi (tagad – Oksitānijas reģions), Ēro departamentu, Monpeljē aglomerācijas pašvaldību (tagad – *Montpellier Méditerranée Métropole*), *Communauté de communes du Pays de l'Or*, Monpeljē pilsētu (*APFTE* "publiskie biedri"), un ar vairāku vietējo uzņēmumu līdzdalību ([12]).

(27) Saskaņā ar tās statūtiem APFTE mērķis ir "veicināt un attīstīt tūrismu, tostarp darījumu tūrismu, veicināšanas tirgus teritorijā, reklāmas iegādi internetā un tirgvedības pakalpojumi vai jebkurš cits ar reklāmu saistīts atbalsts, piemēram, dalība gadatirgos un izstādēs, lai piesaistītu starptautiskos klientus". ([13])

(28) Neraugoties uz šo ļoti plašo pilnvarojumu saistībā ar Monpeljē un tās teritorijas popularizēšanu, *APFTE* uzdevums, kas paredzēts laikā, kad to izveidoja MTRK un iesaistītās vietējās pašvaldības, bija dot iespēju ar aviosabiedrībām noslēgt "tirgvedības" vai "veicināšanas" nolīgumus, kurus iepriekš slēdza MTRK, kā lidostas vadītājs. ([14]) Formālajā izmeklēšanas procedūrā tika apstiprināts, ka praktiski *APFTE* darbība bija saistīta ar "tirgvedības" nolīgumu slēgšanu ar aviosabiedrībām ([15]) un to izpildi, un visas *APFTE* papildu darbības bija paredzētas šīs prakses atbalstam.

(29) Šo tirgvedības nolīgumu būtība padziļināti tiks pētīta 152. un turpmākajos apsvērumos, kā arī 189. un turpmākajos apsvērumos.

(30) *APFTE* pastāvēšanas iemesls kļūst skaidrs Monpeljē lidostas pārvaldnieka maiņas 2009. gadā kontekstā. MTRK, kā lidostas pārvaldnieks, vienojās tieši ar aviosabiedrībām, jo īpaši, lai slēgtu līgumus par lidostas pakalpojumiem, kā arī tirgvedības nolīgumus. No Francijas iestāžu iesniegtajiem dokumentiem izriet, ka šāda prakse sākās ap 2001. gadu. Šo tirgvedības nolīgumu ietvaros MTRK iegādājās "tirgvedības pakalpojumus" noteiktām, galvenokārt, zemo cenu ("*low cost*"), aviosabiedrībām, kas darbojās Monpeljē lidostā. Pamatojoties uz šiem līgumiem, MTRK pārskaitīja naudu attiecīgajiem uzņēmumiem par Monpeljē lidostas popularizēšanu attiecīgo aviosabiedrību

([12]) *APFTE* darbību regulē 1901. gada 1. jūlija likums par asociācijas līgumu un tā 1901. gada 16. augusta piemērošanas dekrēts.
([13]) Statūtu 3. pants.
([14]) Šie pamati skaidri izriet no vairākiem dokumentiem saistībā ar *APFTE*, jo īpaši no *APFTE* dibināšanas kopsapulces 2010. gada 24. jūnija protokola: "Kopš 2001. gada Monpeljē Tirdzniecības un rūpniecības kamera ir veicinājusi zemo cenu aviosabiedrību ienākšanu lidostas Montpellier Méditerranée platformā. Tas tika darīts lidostas attīstības plāna ietvaros, jo tā bija platformas koncesionāre. 2009. gada jūlijā TRK kļuva par AS vienkāršu mazākuma akcionāru lidostas Montpellier Méditerranée uzraudzības un direktoru padomē, jo tai ir nacionāls statuss. Citiem vārdiem sakot, TRK vairs nav koncesionāre, tāpēc tā vairs nevar slēgt līgumus ar zemo cenu aviosabiedrībām. Tādēļ mēs ar reģiona prefektūru un pašvaldībām sākām pārrunas, par to, kā izveidot juridisku struktūru, kas varētu nodrošināt tiešsaistes tirgvedības nolīgumus." Skat. arī MTRK 2011. gada 29. marta kopsapulces apspriedi: "Tūrisma un ekonomikas plūsmas veicināšanas asociāciju (*APFTE*) mērķis ir attīstīt jo īpaši ar lidmašīnu ceļojošo tūristu plūsmu. Asociācija pārņēma TRK veicināšanas līgumus, kas attiecās uz lidostu apkalpojošo aviosabiedrību klientiem. Šodien pastāv divi līgumi: pirmais ar *AIRPORT MARKETING SERVICES* par savienojumiem, kurus apkalpo *RYANAIR* un otrais ar […] par savienojumiem ar […]."
([15]) Skat. arī 195. apsvērumu par līgumu, kas parakstīts ar tirgvedības uzņēmumu, kas nav saistīts ar gaisa pārvadājumiem, kurš tā arī netika īstenots.

tīmekļa vietnēs. Lai gan MTRK bija vienīgā, kas slēdza līgumus ar aviosabiedrībām, līdzekļi tirgvedības pakalpojumu iegādei nāca ne tikai no MTRK, bet arī no vietējām pašvaldībām, ar kurām MTRK savukārt bija noslēgti divpusēji līgumi. Tās ir tās pašas pašvaldības, kuras 2010. gadā kopā ar MTRK piedalījās *APFTE* izveidē un finansēšanā. ([16])

(31) No dokumentiem, kas saistīti ar *APFTE* un tās publisko dibinātāju darbību, piemēram, no 2010. gada 24. jūnija *APFTE* dibināšanas kopsapulces protokola, izriet, ka *APFTE* tika izveidota pēc tam, kad MTRK 2009. gadā kļuva par *AMM* mazākuma akcionāru. Tā kā MTRK vairs nebija koncesionāre, tai nebija tiesību slēgt līgumu ar zemo cenu aviosabiedrībām, lai "veicinātu zemu izmaksu aviosabiedrību ienākšanu lidostas *Montpellier Méditerranée* platformā". Tādējādi *APFTE* bija rezultāts "reģiona prefektūras un pašvaldību kopienas pārrunām ar mērķi izveidot juridisku struktūru, kas varētu nodrošināt tiešsaistes tirgvedības nolīgumus", kurus iepriekš MTRK parakstīja kā lidostas koncesionārs. ([17]) Sadarbības ar zemo cenu aviosabiedrībām turpināšana tika uzskatīta par veiksmīgu, pateicoties tās devumam vietējai ekonomikai. ([18])

([16]) Skat. arī MTRK 2010. gada 26. maija kopsapulces apspriedi, 6. lpp.: "MTRK bija vienīgā līgumslēdzēja ar dažādām tirgvedības sabiedrībām par mūsu teritorijas tūrisma veicināšanu. Paralēli TRK parakstīja vienošanās ar pašvaldībām, kuras piedalās plūsmas veicināšanā. [*Contrôle Général Economique et Financier*] ir uzskatījusi, ka MTRK uzņēmās gan juridiskus, gan finanšu riskus, lai gan vairs nebija koncesionāre. Tomēr šo plūsmu nozīme vietējam tūrismam ir vispāratzīta. Tirgvedības izdevumi šobrīd veido 1,8 miljonus, bet ekonomiskie ieguvumi ir 60 miljoni EUR. MTRK un pašvaldības ir vienisprātis, ka šī darbība ir jāturpina." Skat. arī 2012. gada 20. jūlija Langedokas-Rusijonas reģiona padomes protokolu, 1. lpp.: "Ņemot vērā Monpeljē lidostas pārvaldības modeļa maiņu, tika izveidota tūrisma plūsmas un ekonomikas veicināšanas asociācija (*APFTE*), lai turpinātu teritorijas veicināšanas darbības, kuras tika īstenotas kopā ar aviosabiedrībām, kuras apkalpo Monpeljē lidostu.".

([17]) Šie pamati skaidri izriet no vairākiem dokumentiem saistībā ar *APFTE*, jo īpaši no 2010. gada 24. jūnija *APFTE* dibināšanas kopsapulces protokola: "[MTRK pārstāvis (kuru šīs sanāksmes laikā ievēlēja par *APFTE* prezidentu)] laipni uzņēma dalībniekus un pateicās par to, ka viņi ir pieņēmuši uzaicinājumu, neraugoties uz to, ka tas izsūtīts tik vēlu. Tūristu plūsmas, proti, klienti, kuri galvenokārt ierodas no Ziemeļeiropas un, kurus uz mūsu reģionu atved zemo cenu sabiedrības, ir ļoti būtiskas visiem uzņēmumiem, kuru darbība ir saistīta ar tūrismu, kā arī ar tirdzniecību un nekustamajiem īpašumiem. Kopš 2001. gada Monpeljē Tirdzniecības un rūpniecības kamera ir veicinājusi zemo cenu aviosabiedrību ienākšanu lidostas *Montpellier Méditerranée* platformā. Tas tika darīts lidostas attīstības plāna ietvaros, jo tā bija platformas koncesionāre. 2009. gada jūlijā TRK kļuva par AS vienkāršu mazākuma akcionāru lidostas *Montpellier Méditerranée* uzraudzības un direktoru padomē, jo tai ir nacionāls statuss. Citiem vārdiem sakot, TRK vairs nav koncesionāre, tāpēc tā vairs nevar slēgt līgumus ar zemo cenu aviosabiedrībām. Tādēļ mēs ar reģiona prefektūru un pašvaldībām sākām pārrunas, par to, kā izveidot juridisku struktūru, kas varētu nodrošināt tiešsaistes tirgvedības nolīgumus. Šai asociācijas tipa struktūrai jāsastāv no 3 kolēģijām, lai izpildītu juridiskās prasības, kuras nosaka 2010. gada janvāra apkārtraksts "*Fillon*" […]."

Saistībā ar tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti ar aviosabiedrībām, darbību, šajā protokolā ir precizēts: "[…] kungs iesaistās debatēs un norāda, ka viņš kopš 2001. gada strādā ar šiem tirgvedības nolīgumiem. Šo līgumu mērķis galvenokārt ir dažādu zemo cenu aviosabiedrību tīmekļa vietnēs reklamēt Monpeljē, kā galamērķi. Apmaiņā pret to, tāpat kā par jebkuru reklāmu, jebkādā reklāmas nesējā, tika izrakstīti rēķini par pakalpojumiem. Lai kādas būtu grūtības un zemo cenu aviosabiedrību noteiktās cenas, mēs novērtējām ieguvumus vietējiem uzņēmumiem. Asociācija šobrīd ir struktūra, kas vislabāk piemērota, lai atbilstu juridiskajām prasībām un, pateicoties šai zemo cenu dinamikai, veicinātu teritorijas attīstību. […]."

Skat. arī *APFTE* prezidenta publisko paziņojumu, kas publicēts 2015. gada 8. aprīlī "*La Tribune Occitanie-Montpellier*" rakstā: "Tā kā pašvaldības nevar slēgt tirgvedības nolīgumus ar aviosabiedrībām, tika atrasts risinājums, izveidojot asociāciju, norāda *APFTE* prezidents […]. Pašvaldību līmenī tiek saņemtas subsīdijas, un asociācija slēdz tiešsaistes tirgvedības nolīgumus. Es te nesaskatu, kādā veidā tiktu apkrāpti nodokļu maksātāji! *APFTE* izveidoja TRK ar valsts dienestu un jo īpaši prefekta […] atbalstu. Lieta tika nodota metropoles dienestiem." (skat. https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/entreprises/tourisme/2015-04-08/apres-le-gel-du-soutien-aux-compagnies-low-cost-a-montpellier-le-president-de-l-apfte-reagit.html, skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

Skat. arī *Communauté de communes du Pays de l'Or* 2010. gada 23. jūnija apspriedi, kurā ir skaidrota zemo cenu aviosabiedrību pasažieru plūsmas pozitīvā ietekme uz reģionu, par šīm sabiedrībām norādot: "Šo aviosabiedrību darbība prasa pašvaldību finanšu ieguldījumus, atbalstot jaunu maršrutu attīstību, kas piešķirti ne vairāk kā uz 3 gadiem, un vēlāk atbalstot maršrutu veicināšanu, iegādājoties reklāmas laukumus sabiedrību tīmekļa vietnēs".

([18]) Skat. *APFTE* 2010. gada 24. jūnija dibināšanas kopsapulces protokolu: "Lai kādas būtu grūtības un zemo cenu aviosabiedrību noteiktās cenas, mēs novērtējām ieguvumus vietējiem uzņēmumiem".

(32) No APFTE kopsapulces protokola izriet, ka asociācija tika uzskatīta par "struktūru, kas vislabāk piemērota, lai atbilstu juridiskajām prasībām un, pateicoties šai zemo cenu dinamikai, veicinātu teritorijas attīstību".

(33) Šī asociācijas tipa struktūra vispirms tika izveidota no vietējiem privātiem uzņēmumiem, un pēc tam tajā tika integrētas valsts struktūras. MTRK šo procesu izvēlējās, lai paātrinātu asociācijas izveidošanu, ņemot vērā to, ka pašvaldību un valsts iestāžu pārstāvju izvirzīšana vēl prasītu laiku ([19]).

(34) 2017. gadā MTRK un pārējie publiskie biedri nolēma, ka *APFTE* izbeigs darbību, sākot no 2018. gada, tomēr turpinās pastāvēt, jo tiesvedību un izmeklēšanu gaitā valsts un Eiropas līmenī tiek apšaubīta tās likumība. ([20]) Francijas iestādes norāda, ka 2017. gada 20. decembra *APFTE* kopsapulce apstiprināja lēmumu vairs neizmantot asociāciju, lai veicinātu tūrisma plūsmu, sākot no 2018. gada vasaras sezonas. Francijas iestādes norāda, ka *APFTE* informēja *Ryanair* par šo lēmumu 2018. gada 18. janvāra vēstulē.

3.2. **Sastāvs un struktūrvienības**

(35) *APFTE* veido aptuveni 30 biedri, no kuriem aptuveni 20 ([21]) ir no privātām struktūrām, kuru darbība pilnībā vai daļēji saistīta ar tūrismu (viesnīcas, tūrisma apmešanās vietas utt.). Savukārt *APFTE* publiskie biedri ir MTRK pārstāvji un iepriekš minēto pašvaldību, proti, Oksitānijas reģiona, Ēro departamenta, *Montpellier Méditerranée Métropole*, *Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldības un Monpeljē pilsētas pārstāvji.

(36) *APFTE* izveides laikā iesaistītās publiskās struktūrvienības nolēma šai asociācijai izveidot trīs kolēģijas, proti, kopsapulci (kārtējo un ārkārtas), administrācijas padomi ("administrācijas padome") un biroju (to veido prezidents, kases pārvaldnieks un sekretārs), lai izpildītu Francijas tiesību aktu prasības, kas noteiktas teritoriālo pašvaldību un valsts iestāžu, publisko struktūrvienību un privāto tiesību uzņēmumu izveidotām asociācijām. ([22])

(37) Saskaņā ar *APFTE* statūtiem kopsapulce apstiprina gada pārskatu, balso par nākamā finanšu gada budžetu, apspriežas par visiem darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem un vajadzības gadījumā par administrācijas padomes locekļu pilnvaru pagarināšanu. Kopsapulci veido asociācijas biedri, kuri samaksājuši biedra naudu, un tie tiekas vismaz vienu reizi gadā. Visi lēmumi tiek pieņemti ar vienkāršo balsu vairākumu, izņemot tos, kas saistīti ar līgumiem, kuru summa pārsniedz 10 000 EUR. Šādā gadījumā kopsapulcei jāpieņem lēnums ar divu trešdaļu balsu vairākumu. Tas attiecas, piemēram, uz visiem tirgvedības nolīgumiem, kuru summa pārsniedz 10 000 EUR.

(38) Statūtos ir arī noteikts, ka *APFTE* vada administrācijas padome, kuru veido ne mazāk kā deviņi un ne vairāk kā 25 locekļi, kurus ieceļ kopsapulce. Administrācijas padome no sava vidus ieceļ biroja locekļus, ko veido prezidents, viens vai vairāki viceprezidenti, sekretārs un kases pārvaldnieks saskaņā ar iekšējā reglamenta, kuru pieņem administrācijas padome, noteikumiem. Administrācijas padome tiekas, kad to sasauc prezidents, ne retāk kā divas reizes gadā, un kad to pieprasa vismaz puse locekļu, ar noteikumu, ka sanāk vismaz trešdaļa locekļu. Lēmumi tiek pieņemti ar balstu vairākumu par parastām apspriedēm, un ar divu trešdaļu biedru balsu vairākumu jautājumos, kas saistīti ar tādu līgumu parakstīšanu, kuru ilgums ir vairāk par vienu gadu un summa pārsniedz 10 000 EUR.

([19]) Skat. *APFTE* 2010. gada 24. jūnija dibināšanas tikšanās protokolu: "TRK nolēma vispirms izveidot privāto uzņēmumu asociāciju, jo pašvaldībām un valsts iestādēm vēl ir jāapspriežas, lai izvirzītu savus pārstāvjus, kas prasīs noteiktu laiku".

([20]) Skat. MTRK 2017. gada 29. novembra kopsapulces apspriedi ("Tā kā Eiropas Komisija Francijā ir uzsākusi vairākas izmeklēšanas un *Anticor* ir iesniegusi sūdzības par *APFTE* un vairākiem tās finansētājiem, Ēro prefekts ir lūdzis APFTE biedriem, sākot no 2016. gada, *APFTE* vietā atrast jaunu veidu, kā finansēt teritorijas tirgvedības sabiedrības. Šis lūgums kopš 2018. gada ir kļuvis par stingru prasību"), MTRK 2018. gada 24. janvāra kopsapulces protokols, *Communauté d'agglomération du Pays de l'Or* 2017. gada 28. jūnija un 2018. gada 22. februāra kopsapulces protokoli, administrācijas padomes 2017. gada 25. aprīļa protokols.

([21]) Precīzs biedru skaits katru gadu atšķiras.

([22]) Tas izriet no 2010. gada 24. jūnija *APFTE* dibināšanas kopsapulces protokola.

(39) Saskaņā ar *APFTE* statūtiem prezidents pārstāv asociāciju visās civiltiesiskajās darbībās, un tam ir visas pilnvaras šim nolūkam. Tas ietver tiesības parakstīt līgumus un vienošanās, kurās iesaistās *APFTE*. Līdz šim *APFTE* prezidenta funkcijas ir pildījušas trīs dažādas personas. Šīm personām iepriekš ir bijusi saistība ar MTRK vai pašvaldībām, kuras finansēja *APFTE*.

(a) Pirmais *APFTE* prezidents bija MTRK pilntiesīgs biedrs 2010. gadā, kā arī laikā no 2016. līdz 2019. gadam, kā arī MTRK tehniskais konsultants laikā no 2013. līdz 2015. gadam. Šī persona bija *APFTE* prezidents no 2010. gada jūnija līdz 2011. gada martam, un vēlāk no 2012. gada decembra vismaz līdz 2018. gadam, kā arī *APFTE* viceprezidents (ar tiesībām rīkoties *APFTE* prezidenta vārdā) no 2012. gada oktobra līdz decembrim.

(b) *APFTE* prezidents no 2011. gada aprīļa līdz 2012. gada februārim pildīja arī funkcijas, kā MTRK tehniskais konsultants laikā no 2011. līdz 2012. gadam. ([23])

(c) Viņa pēctecis (prezidents no 2012. gada februāra līdz 2012. gada decembrim) tajā pašā laikā bija Langedokas-Rusijonas reģiona ekonomikas, sociālo lietu un vides padomes, proti, teritorijas pašvaldības, kas ir *APFTE* biedre, institūcijas prezidents.

(40) Turklāt no *APFTE* un tās kolēģiju un komiteju, kuras ir *APFTE*, izņemot komiteju, kas apvieno vietējās pašvaldības un MTRK, bez privāto biedru dalības, protokoliem un atskaitēm izriet: "Pārvaldības komiteja" (kopš 2011. gada), vēlāk kļuva par "Finansētāju komiteju". Šīs komitejas nav minētas statūtos.

(a) Pārvaldības komitejas "mērķis bija apvienot pašvaldības, kas finansē [*APFTE*]". Šīs komitejas mērķis bija "virzīt un apstiprināt stratēģisko izvēli ar to saistīto pozīciju un budžeta attīstībai. Pirms Pārvaldības komitejas notika visu pašvaldību tehnisko konsultantu sagatavošanās tikšanās". ([24]) Komiteja tika izveidota pēc vietējo pašvaldību pieprasījuma ([25]), kuras vēlējās nodrošināt, ka finansējamo tirgvedības nolīgumu izvēli nenoteiks vienīgi lidostas jaunais operators *AMM*. ([26]) No šīs komitejas kopsavilkuma, kas ir Komisijas rīcībā, izriet, ka to veidoja pašvaldību (reģiona, departamenta, *Pays de l'Or*, Monpeljē aglomerācijas, Monpeljē pilsētas), MTRK pārstāvji un *APFTE* biroja pārstāvji. Kopsavilkumos ir minēta arī *AMM* pārstāvja klātbūtne, kurš *APFTE* finansētājiem esot piedāvājis stratēģiskas izvēles ([27]).

([23]) Skat. MTRK 2011. gada 2. februāra kopsapulces apspriedi: "Šī asociācija ir izveidota, lai izpildītu *CGEFI* prasības, kas vairs nevēlas, lai MTRK, kas kļuvusi par mazākuma akcionāru akciju sabiedrībā *lidosta Montpellier Méditerranée*, turpinātu "īstenot" līgumus ar zemo cenu aviosabiedrībām. Asociācija izveidota 2010. gada jūlijā un TRK iecēla [*APFTE* prezidents no 2010. gada jūnija līdz 2011. gada martam] kungu un […]kungu. Viņi ir jāaizstāj. 27.01.11. birojs ierosina kopsapulcei kā TRK pārstāvjus *APFTE* iecelt: [personu, kas bija *APFTE* prezidents laikā no 2011. gada aprīļa līdz 2012. gada februārim] un […]."

([24]) Skat. *APFTE* 2011. gada 28. marta Pārvaldības komitejas sanāksmes tehniskās sagatavošanās tikšanās kopsavilkumu. Šajā tikšanās reizē piedalījās *APFTE* birojs, visu *APFTE* finansējošo pašvaldību pārstāvji (tas ir reģiona, departamenta, Monpeljē *Communauté d'agglomération, Communauté de Communes du Pays de l'Or*, Monpeljē pilsētas) un MTRK pārstāvji, kā arī Monpeljē lidostas pārstāvis. Šīs tikšanās reizes noslēgumā tika paziņots, ka pārvaldības komitejai "ir jāuzsāk diskusija par tūristu plūsmas attīstīšanu un jāizdara stratēģiskas izvēles par dažādām lidostas piedāvātajiem aviolīnijām".

([25]) Skat. *APFTE* pārvaldības komitejas 2011. gada 8. aprīļa protokolu.

([26]) Skat. *APFTE* administrācijas padomes 2011. gada 18. marta protokolu: "*Komiteja izvēlēsies mērķus tūrisma un ekonomiskās plūsmas veicināšanai*. *Monpeljē aglomerācija atsakās finansēt teritorijas* attīstības rīcības plānus, kurus tā nav apstiprinājusi. Departaments un reģions vienojas, ka ir nepieciešams ieviest šādu instanci. Finansējošās organizācijas vēlas reāli piedalīties viņu teritorijas tūrisma plūsmas un ekonomikas attīstīšanas stratēģijā. Tās nevēlas vienkārši apstiprināt Monpeljē lidostas izdarīto izvēli."
Skat. arī *APFTE* 2011. gada 18. marta kopsapulces protokolu: "Pašvaldības ir finansētāji, tāpēc viņu piedalīšanās un atbalsts šai darbībai ir ļoti būtisks." "Izveidojot pārvaldības instanci, finansētājiem tiek dota iespēja piedalīties lēmumu pieņemšanā par atklājamo maršrutu izvēli."

([27]) Skat. pārvaldības komitejas 2011. gada 28. marta pirmās sanāksmes tehniskās sagatavošanās tikšanās kopsavilkumu: "Pārvaldības komitejai ir jāuzsāk diskusija par tūristu plūsmas attīstīšanu un jāizdara stratēģiskas izvēles par dažādiem lidostas piedāvātajiem maršrutiem."

(b) Turklāt dokumenti, kas saistīti ar *APFTE* darbību, liecina, ka šī komiteja vēlāk pārdēvēta par "finansētāju komiteju", vismaz sākot no 2012. gada, taču joprojām apvienoja tos pašus biedrus. Francijas iestādes apstiprināja, ka *APFTE* ir norādījusi, ka "finansētāju komiteja" ir tā pati struktūra, kas "pārvaldības komiteja", ar atšķirīgiem nosaukumiem dažādos periodos.

3.2. **Lēmumu pieņemšana *APFTE***

(41) Saskaņā ar *APFTE* statūtiem un, kā norāda Francijas iestādes, lēmumu pieņemšanas procedūra, kuru *APFTE* ievēroja saistībā ar tirgvedības nolīgumu noslēgšanu, ir šāda:

— administrācijas padome piedāvā mērķa ģeogrāfiskās zonas, kurās varētu īstenot tūrisma tirgvedības darbības, sniedzot atzinumu par iepriekš minēto;

— šie priekšlikumi tiek nodoti apstiprināšanai kopsapulcē;

— ja kopsapulce tos apstiprina (ar divu trešdaļu balsu vairākumu saistībā ar visiem līgumiem, kuru summa pārsniedz 10 000 EUR), tiek uzsākta iepirkuma procedūra;

— piedāvājumu analīzes rezultāti tiek iesniegti administrācijas padomei, kas sniedz atzinumu;

— šie rezultāti tiek iesniegti kopsapulcei, kura dod atļauju prezidentam parakstīt līgumus (ar divu trešdaļu balsu vairākumu saistībā ar visiem līgumiem, kuru summa pārsniedz 10 000 EUR); šo lēmumu apliecina kopsapulces protokols;

— saskaņā ar piemērojamo procedūru tiek veikta iespējamu atteikuma vēstuļu sagatavošana un izsūtīšana;

— saskaņā ar piemērojamo procedūru tiek veikta arī prezidenta parakstītu paziņojuma vēstuļu sagatavošana un izsūtīšana, pievienojot tām saistību rakstu un cenrādi, kuru ir parakstījis prezidents, par katru izvēlēto piedāvājumu.

(42) Tādējādi no iepriekšējās informācijas neizriet, ka saistībā ar mērķa ģeogrāfisko apgabalu priekšlikumiem tūrisma tirgvedības piedāvājumu ietvaros, *APFTE* praksē kādas citas instances iesaistītos pirms administrācijas padomes apspriešanās un lēmuma pieņemšanas kopsapulcē, lai noteiktu budžeta izlietojuma izvēli un *APFTE* darbības virzienus (proti, parakstāmos tirgvedības nolīgumus).

(43) No *APFTE*, tās komiteju un publisko biedru kopsavilkumiem un protokoliem izriet, ka faktiski prioritāro mērķa ģeogrāfisko apgabalu izvēli, saistībā ar tūrisma tirgvedības pakalpojumiem, sākumā noteica MTRK un *AMM*, un kopš 2011. gada marta, proti, pirms teritoriju pašvaldību līdzekļi faktiski tika pārskaitīti *APFTE*, teritoriju pašvaldības un MTRK. ([28]) Faktiski teritoriju pašvaldības un MTRK vienojās par līgumiem, kam piešķirama priekšroka, pirms tie tika nodoti kopsapulcei. Procesuāli kopš 2011. gada marta notiek šādi: papildus struktūrvienībām, kas minētas statūtos, *APFTE* ir arī papildu komitejas, jo īpaši pārvaldības komiteja (izveidota 2011. gada martā) un finansētāju komiteja, kuras ir cieši iesaistītas tirgvedības nolīgumu, kuri tiek piedāvāti kopsapulcei, izvēlē. Pirms finansētāju komitejas izvēles, *AMM* varēja būtiski ietekmēt *APFTE* parakstīto tirgvedības nolīgumu izvēli. Tad teritoriju pašvaldības atteicās apstiprināt *AMM* izvēli bez rīcības brīvības, kas izskaidro pārvaldības komitejas izveidi ([29]).

([28]) Skat. (40) apsvērumu.

([29]) Skat. pārvaldības komitejas 2011. gada 8. aprīļa pirmās sanāksmes kopsavilkumu: "Langedokas-Rusijonas reģiona pirmais viceprezidents […] kungs norāda, ka viņš atsakās apstiprināt lidostas veikto izvēli bez iepriekšējas apspriešanas; ja līdz šim īstenotā prakse tiks turpināta, reģions finansējumu vairs nepiešķirs." "Monpeljē MTRK prezidents […] vēlētos, lai šī komiteja noteiktu attīstības stratēģiskos virzienus."

(44) Jautājums par *APFTE* publisko finansētāju reālo ietekmi uz asociācijas lēmuma pieņemšanu detalizēti tiks izskatīts finanšu līdzekļu un pasākumu attiecināmības uz valsti analīzē ([30]).

3.3. **Finanšu līdzekļi**

(45) *APFTE* finanšu līdzekļus veido i) biedra naudas, kuras nosaka kopsapulce un ii) gada iemaksas vai subsīdijas, kuras iemaksā dažādi *APFTE* biedri papildus biedra naudām. Lielākā daļa *APFTE* finanšu līdzekļu ienāk no publisko struktūru, kuras ir tās biedri, gada iemaksām, kā ir attēlots turpmāk. Praktiski *APFTE* biedra naudas iemaksas ļoti nedaudz ietekmē tās ieņēmumus. Tā kā šī maksa ir 50 vai 100 EUR no viena biedra gadā, kopš 2010. gada šī summa gadā nepārsniedz 1 550 EUR.

([30]) 106. un turpmākie apsvērumi.

3. tabula

APFTE ieņēmumu izcelsme laikā no 2010. līdz 2019. gadam

gads	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (1)	2019 (2)	no 2010. līdz 2019. gadam
Vietējo pašvaldību un MTRK subsīdijas euro (šīs vienības iemaksas daļa)											
Langedokas-Rusijonas (tagad Oksitānijas reģions) reģiona padome	283 670 (30 %)	550 000 (27 %)	509 024 (25 %)	550 000 (23 %)	446 830 (28 %)	587 696 (36 %)	509 174 (32 %)	355 239 (32 %)	75 000 (34 %)	0	**3 866 633** **(29 %)**
Ēro departamenta padome	283 670 (30 %)	559 746 (27 %)	509 024 (25 %)	550 000 (23 %)	150 000 (10 %)	0 (0 %)	111 092 (7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0	**2 163 532** **(16 %)**
Montpellier Communauté d'agglomération (tagad *Montpellier Méditerranée Métropole*) un Monpeljē pilsēta	283 670 (30 %)	730 473 (36 %)	706 524 (35 %)	747 500 (31 %)	644 331 (41 %)	747 500 (46 %)	692 015 (44 %)	505 865 (45 %)	75 000 (34 %)	0	**5 132 878** **(38 %)**
Pays de l'Or aglomerācijas pašvaldība	85 000 (9 %)	85 000 (4 %)	100 000 (5 %)	119 915 (5 %)	97 574 (6 %)	130 803 (8 %)	110 092 (7 %)	107 250 (10 %)	21 500 (10 %)	0	**857 134** **(6 %)**
MTRK (tagad Ēro Tirdzniecības un rūpniecības kamera)	0 (3) (0 %)	125 000 (6 %)	212 000 (10 %)	440 000 (18 %)	232 500 (15 %)	150 000 (9 %)	150 000 (10 %)	150 000 (13 %)	51 000 (23 %)	0	**1 510 500** **(11 %)**

gads	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (1)	2019 (2)	no 2010. līdz 2019. gadam
Dažādu *APFTE* biedru iemaksas											
Iemaksas no 50 līdz 100 EUR	1 100	50	1 550	1 500	0	600	0	0	0	0	**4 800**
	(0,117 %)	(0,002 %)	(0,076 %)	(0,062 %)	(0 %)	(0,037 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)	(0 %)	**(0,035 %)**
(Iemaksu daļa *APFTE* kopējā budžetā)											
Vietējo pašvaldību un MTRK subsīdijas euro (šīs vienības iemaksas daļa)											
***APFTE* kopējais budžets euro** (4) **(subsīdijas plus iemaksas)**	**937 110**	**2 050 269**	**2 038 112**	**2 408 915**	**1 571 235**	**1 616 599**	**1 572 373**	**1 118 354**	**222 500**	**0**	**13 535 477**

(1) Provizoriskās summas, ko norāda Francijas iestādes.
(2) Provizoriskās summas, ko norāda Francijas iestādes.
(3) Taču no Francijas iestāžu sniegtās informācijas izriet, ka MTRK laikā no 2010. februāra līdz septembrim *Ryanair*/*AMS* pārskaitīja līdzekļus […] EUR apmērā pirms pirmā tirgvedības nolīguma noslēgšanas 2010. gada 16. septembrī.
(4) Jānorāda, ka dažus gadus publiskie biedri subsīdijas apstiprināja un pārskaitīja tikai nākamajā gadā, kas izriet no publisko biedru apspriedēm, kuras ir Komisijas rīcībā. Skat. arī 49. apsvērumu.

Avots: Francijas iestāžu sniegtā informācija

(46) Publiskās iemaksas, kuras saņēma *APFTE*, galvenokārt tika izmantotas maksājumiem saistībā ar tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti ar *APFTE* un aviosabiedrībām, tostarp lielākā daļa, aptuveni 8,5 miljoni EUR jeb [60–70] % *APFTE* kopējā budžeta 2010.–2019. gadā ([31]), tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* vai tās meitasuzņēmumu *AMS* ([32]).

(47) Turklāt dažādu šo publisko iestāžu apspriežu analīze ir apstiprinājusi, ka viņu subsīdijas *APFTE* budžetā liecina, ka šīs iestādes savu ieguldījumu nosaka, pamatojoties uz *APFTE* "provizorisko veicināšanas programmu", kuru definējuši biedri, kuri ir publiskie finansētāji ([33]), un vēlāk to apstiprinājusi tās kopsapulce, ietverot precīzus norādījumus par *APFTE* līdzekļu izmantošanu. Šajās programmās jo īpaši minēti mērķi, uz kuriem attiecas veicināšanas darbības ([34]).

(48) Publiskās iemaksas tika veiktas subsīdiju *APFTE* formā, pamatojoties uz divpusēju vienošanos starp *APFTE* un attiecīgajām publiskajām institūcijām. Francijas iestādes Komisijai iesniedza lielu daļu šo vienošanos, taču bez pielikumiem ([35]).

(49) No Francijas iestāžu iesniegtajiem dokumentiem par *APFTE* darbību izriet, ka publiskās vienības ir sistemātiski veikušas finanšu iemaksas 3. tabulā norādītajos finanšu gados laikā, kad lēmums par veicināšanas programmu jau bija pieņemts (ar viņu līdzdalību) un tika pagarināti tirgvedības nolīgumi ar *Ryanair*/*AMS* – sīkāka informācija (53) un turpmākajos apsvērumos – kurus parakstīja *Ryanair*/*AMS*. Tādējādi:

(a) par 2010. gada tirgvedības nolīgumu ar *AMS* (darbības laiks no 2010. gada 1. jūlija līdz 2011. gada 31. decembrim) kopsapulce nobalsoja 2010. gada 16. septembrī, un *APFTE* parakstīja tajā pašā datumā. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2010. finanšu gadam ar teritoriju pašvaldībām tika parakstītas tikai 2011. gadā, bet par 2011. finanšu gadu tika parakstītas tikai laikā no 2011. gada jūnija līdz novembrim ([36]).

([31]) Skat. 4. tabulu. 82. apsvērumā.

([32]) Skat. 82., 107. un turpmākos apsvērumus.

([33]) Skat. pārvaldības komitejas 2011. gada 28. marta sanāksmes tehniskās sagatavošanās tikšanās kopsavilkumu: "2011. gada 8. aprīlī Pārvaldības komiteja pieņems tūrisma plūsmu veicināšanas attīstības plānu."

([34]) Skat. piemēram, Monpeljē aglomerācijas pašvaldības apspriedi Nr. 10397 (2011. gada 29. septembris) un Nr. 11796 (2013. gada 25. jūlijs). Savā 2011. gada 29. septembra apspriedē, apstiprinot 550 000 EUR iemaksu *APFTE* budžetā 2011. gadam, *Communauté d'Agglomération de Montpellier* padome paziņo: "*Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM)* iemaksa par 2011. gadu palielinās līdz ne vairāk kā 25 % no 2011. gada tiešsaistes tirgvedības nolīgumu kopsummas, kas tiek plānota 2 095 972 EUR apmērā; šī iemaksa nav lielāka par 550 000 EUR par provizorisko veicināšanas programmu mērķiem, kurus kopsapulce apstiprināja 2011. gada 20. aprīlī. Mērķu programma, kas pievienota vienošanās pielikumā, ietver šādas aviosabiedrības: […] Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, […] un Birmingema. Šī iemaksa tiks veikta proporcionāli mēnešu skaitam, kuros darbības tiks īstenotas, uzrādot attiecīgos rēķinus".

([35]) Saistībā ar reģionu (Langedokas-Rusijonas/Oksitānijas reģiona padome) Komisijas rīcībā ir vienošanās par finansēšanu, kas parakstītas ar *APFTE* par 2011. līdz 2017. gada budžetu.
Saistībā ar departamentu (Ēro ģenerālpadome) Komisijas rīcībā ir vienošanās par finansēšanu, kas parakstītas ar *APFTE* par 2010. un 2014. gada budžetu.
Saistībā ar Monpeljē aglomerācijas pašvaldību/*Montpellier Méditerranée Métropole* Komisijas rīcībā ir vienošanās par finansēšanu, kas parakstītas ar *APFTE* par 2010. līdz 2016. finanšu gadam.
Saistībā ar *Pays de l'Or* aglomerācijas kopienu Komisijas rīcībā ir vienošanās par finansēšanu, kas parakstītas ar *APFTE* par 2010. līdz 2018. finanšu gadam.
Saistībā ar Monpeljē pilsētu Komisijas rīcībā ir vienošanās par finansēšanu, kas parakstītas ar *APFTE* par 2011. līdz 2015. finanšu gadu.
Saistībā ar MTRK Francijas iestādes nav iesniegušas nevienu vienošanos.
No citas informācijas, kas ir Komisijas rīcībā, saistībā ar *APFTE* darbību izriet, ka tas, ka Komisijas lietā nav vienošanās, nenozīmē, ka attiecīgajos gados publiskā organizācija nav maksājusi subsīdijas (informāciju, kuru Francijas iestādes ir iesniegušas par publisko biedru iemaksām *APFTE* budžetā, skat. 3. tabulā).

([36]) Par 2010. gadu MTRK neveica maksājumu budžetā līdz *APFTE* izveidei, taču pirms tam avansā piešķīra līdzekļus *APFTE*, kamēr pašvaldības nebija apstiprinājušas to budžetus, jo īpaši tādēļ, lai līgumi, kas noslēgti ar *AMS*, tiktu finansēti un saglabāti.

(b) Par papildinājumu 2010. gada tirgvedības nolīgumam ar *AMS* saistībā ar Birmingemas maršrutu kopsapulce nobalsoja 2011. gada 20. aprīlī, un *APFTE* to parakstīja 2011. gada 11. aprīlī. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2011. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2011. gada jūnija līdz novembrim ([37]).

(c) Par 2010. gada tirgvedības nolīguma ar *AMS* pagarināšanu 2012. gadā lēmums tika pieņemts 2011. gada 23. septembra pārvaldības komitejā, un kopsapulce par to tika informēta tās sanāksmē 2011. gada 19. oktobrī ([38]) (taču no sanāksmes protokola neizriet, ka kopsapulce būtu balsojusi par šo jautājumu). Vēstuli par pagarināšanu, kas adresēta *AMS*, 2011. gada 29. septembrī parakstīja *APFTE* prezidents. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2012. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2012. gada aprīļa līdz oktobrim ([39]).

(d) 2010. gada tirgvedības nolīguma ar *AMS* pagarinājumu 2013. gadam *APFTE* parakstīja 2013. gada 23. februārī. 2013. gada budžetu un tirgvedības plānu, kas ietvēra maksājumus *Ryanair*, pamatojoties uz šo līgumu, *APFTE* kopsapulce apstiprināja 2013. gada 4. jūlijā. ([40]) Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2013. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2013. gada aprīļa līdz novembrim ([41]).

(e) 2014. gadam kopsapulce *APFTE* prezidentam 2014. gada 27. janvārī deva atļauju parakstīt jaunus tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair* saskaņā ar 2013. gada uzaicinājuma uz konkursu rezultātiem. *APFTE* prezidents šos līgumus jau bija noslēdzis 2013. gada 22. novembrī. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2014. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2014. gada februāra līdz oktobrim ([42]).

(f) Par 2013. gada tirgvedības nolīgumu ar *Ryanair* pagarinājumu 2015. gadam kopsapulce nobalsoja 2014. gada 11. decembrī, un *APFTE* to parakstīja 2014. gada 19. decembrī. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2015. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2015. gada jūnija līdz decembrim ([43]).

(g) Par 2013. gada tirgvedības nolīgumu ar *Ryanair* pagarinājumu 2016. gadam kopsapulce nobalsoja 2016. gada 30. maijā, un *APFTE* to parakstīja 2016. gada 22. aprīlī. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2016. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2016. gada jūlija līdz decembrim ([44]).

([37]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2011. gada budžetā tika nobalsots 2011. gada 18. jūlijā.

([38]) Skat. arī *APFTE* 2011. gada 19. oktobra kopsapulces protokolu: "Attiecībā uz 2012. gadu prezidents kopsapulcē paziņoja, ka finansētāji 2011. gada 23. septembrī ir apvienojušies administrācijas padomē […] un nolēma, ka viņu līdzdalība tiks dalīta saskaņā ar četru ceturtdaļu noteikumu, tādējādi asociācijas budžets ir […] EUR (visi nodokļi iekļauti), kas ļauj vienīgi uzturēt tirgvedības nolīgumus ar sabiedrību *AMS*, proti, vēsturiskos maršrutus uz Briseli-Šarleruā, Frankfurti-Hānu un Līdsu-Bredfordu."

([39]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2012. gada budžetā tika nobalsots 2012. gada 31. janvārī.

([40]) Skat. *APFTE* 2013. gada 4. jūlija dibināšanas kopsapulces protokolu: "Budžets un tiešsaistes tirgvedības rīcības programma ir apstiprināta. Rīcības programma ir vērsta uz: - *RYANAIR*: Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, Birmingema".

([41]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2013. gada budžetā tika nobalsots 2013. gada 4. februārī.

([42]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2014. gada budžetā tika nobalsots 2014. gada 20. jūnijā.

([43]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2015. gada budžetā tika nobalsots 2015. gada 28. janvārī.

([44]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2016. gada budžetā tika nobalsots 2016. gada 23. jūnijā.

(h) Jaunus 2017. gada tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair APFTE* parakstīja 2017. gada 19. maijā, un *APFTE* kopsapulce par to nobalsoja 2017. gada 25. aprīlī. Komisijas rīcībā esošās vienošanās par finansējumu 2017. finanšu gadam tika parakstītas tikai laikā no 2017. gada jūnija līdz septembrim ([45]).

(i) Par 2018. gadu Komisijas rīcībā nav informācijas par 2017. gada tirgvedības nolīguma ar *Ryanair* pagarināšanu, bet vienīgajā nolīgumā par budžeta piešķiršanu, kas ir Komisijas rīcībā, proti, nolīgumā, kas 2018. gada martā noslēgts starp *APFTE* un *Pays de l'Or* aglomerācijas kopienu, ir atsauce uz Monpeljē popularizēšanu Valonijā, Reinzemē-Pfalcā un Jorkšīrā – *Ryanair* lidojumu galamērķos ([46]). Izskatās, ka budžetu 2018. gadam *APFTE* kopsapulce pēdējo reizi apstiprināja 2017. gada 20. decembrī, lai apmaksātu *APFTE* esošās saistības, tostarp saistības ar *Ryanair*, pirms līgumattiecības starp MTRK, teritorijas pašvaldībām un aviosabiedrībām saņēma jaunu juridisko tvērumu ([47]).

(50) Turklāt *APFTE* kopsapulces protokols liecina, ka pirms pirmā subsīdiju maksājuma *APFTE* pašvaldības bija norādījušas, ka vēlētos, lai tās varētu ietekmēt to, uz kādiem maršrutiem attiektos tirgvedības nolīgumi, kuri tām jāfinansē, ko līdz tam noteica lidostas operators *AMM* ([48]). Tādējādi šī *APFTE* pārvaldības komiteja tika izveidota, pirms pašvaldības pirmo reizi piešķīra subsīdijas *APFTE*.

(51) Turklāt vienošanos par finansējumu analīze liecina, ka pašvaldības saglabāja iespēju noteiktos gadījumos atgūt līdzekļus (piemēram, dažas pašvaldības saglabāja tiesības atgūt līdzekļus, tiesības veikt maksājumu proporcionāli veicināšanas programmas īstenošanai vai tiesības izbeigt vienošanos par finansēšanu gadījumā, ja *APFTE* neizpildītu līgumā noteiktās saistības, proti, neīstenotu veicināšanas programmu, par kuru nobalsots kopsapulcē). Jo īpaši:

(a) vienošanās, kas noslēgtas ar reģionu, paredzēja tiesības tam pieprasīt subsīdijas atmaksu, ja *APFTE* to neizmantotu paredzētajiem mērķiem, un paredzēja iespēju vienošanos izbeigt.

(b) Vienošanās, kas noslēgtas ar departamentu, paredzēja tiesības atgūt subsīdiju par labu departamentam, ja *APFTE* subsīdiju izmantotu mērķiem, kuri nav paredzēti līgumā. 2010., 2011. un 2012. gada vienošanos mērķa aprakstā skaidri ir norādīta līgumu slēgšana ar *AMS*. Turklāt vienošanās dokumentos ir punkts, kas departamentam ļauj izbeigt līgumu gadījumā, ja *APFTE* nepildītu līguma saistības.

(c) Vienošanās, kas noslēgtas ar Monpeljē aglomerācijas kopienu, paredzēja, ka subsīdija tiek maksāta proporcionāli mēnešu skaitam, kuros tiek īstenotas mērķa programmas darbības, uzrādot attiecīgos rēķinus. Turklāt vienošanās noteica, ka kopienai ir finansiālas saistības tikai tad, ja *APFTE* izpilda paredzētos pienākumus, un paredzēja tiesības lauzt vienošanos.

([45]) Komisijas rīcībā nav vienošanās par finansēšanu, kas būtu noslēgta ar MTRK, bet no MTRK kopsapulces apspriedes izriet, ka par MTRK iemaksu *APFTE* 2017. gada budžetā tika nobalsots 2017. gada 28. jūnijā.

([46]) 74. un turpmākajos apsvērumos skat. attiecīgo līgumu, kas ar *Ryanair* noslēgti 2017. gadā, aprakstu.

([47]) Tas izriet no MTRK 2018. gada 18. janvāra kopsapulces apspriedes.

([48]) Skat. *APFTE* administrācijas padomes 2011. gada 18. marta protokolu: "Komiteja izvēlēsies mērķus tūrisma un ekonomiskās plūsmas veicināšanai. Monpeljē aglomerācija atsakās finansēt teritorijas attīstības rīcības plānus, kurus tā nav apstiprinājusi. Departaments un reģions vienojas, ka ir nepieciešams ieviest šādu instanci. Finansējošās organizācijas vēlas reāli piedalīties viņu teritorijas tūrisma plūsmas un ekonomikas attīstīšanas stratēģijā. Tās nevēlas vienkārši apstiprināt Monpeljē lidostas izdarīto izvēli."

(d) Vienošanās, kas noslēgtas ar *Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldību, noteica kopienas saistības attiecībā uz *APFTE* līgumā noteiktajiem pienākumiem (tur ir skaidri minēti līgumi, kas parakstīti ar *AMS*/*Ryanair*), paredzot pašvaldībai tiesības pieprasīt subsīdijas atmaksu un tiesības lauzt vienošanos gadījumā, ja *APFTE* nepildītu noteiktos pienākumus.

(e) Vienošanās, kas noslēgtas ar Monpeljē pilsētu, paredzēja, ka *APFTE*, iesniedzot subsīdiju pieprasījuma dokumentāciju, ir jāiesniedz pašvaldībai darbību atskaite, lai pierādītu *APFTE* izklāstīto darbību īstenošanas progresu. Francijas iestādes neiesniedza subsīdiju pieprasījums, bet Komisija no zināmajiem apstākļiem secina, ka tās turpināja veicināšanas programmu attiecīgajā finanšu gadā. Turklāt pašvaldība saglabāja tiesības lauzt vienošanos gadījumā, ja *APFTE* nepildītu noteiktos pienākumus.

4. ATBALSTA DETALIZĒTS APRAKSTS

4.1. Pasākumi

(52) Pasākumi, uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra, ir tirgvedības nolīgumi, kas noslēgti starp *APFTE* un *Ryanair* vai tās meitasuzņēmumu *AMS*. Laikā no 2010. līdz 2018. gadam *Ryanair*/*AMS* un *APFTE* noslēdza trīs tirgvedības nolīgumu blokus.

4.2. 2010. gada 16. septembra līgums, tā papildinājums un vienošanās par pagarinājumu

(53) 2010. gada 16. septembrī, mazāk nekā trīs mēnešus pēc tās izveides, *APFTE* noslēdza līgumu ar *AMS* ("2010. gada līgums"), ko parakstīja *APFTE* prezidents, neizsludinot uzaicinājumu uz konkursu.

(54) Līgums sākotnēji tika noslēgts uz laika periodu no 2010. gada 1. jūlija līdz 2011. gada 31. decembrim.

(55) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās sniegt *APFTE* virkni pamatā tirgvedības pakalpojumu *Ryanair* tīmekļa vietnē. Turklāt saskaņā ar līgumā noteikto *"šis līgums balstās uz Ryanair apņemšanos Monpeljē teritorijā nodrošināt lidojumus starp:*

— Frankfurti-Hānu un Monpeljē, nodrošinot lidojumus četras reizes nedēļā vasarā un ne mazāk kā divas reizes nedēļā ziemā;

— Briseles dienvidiem-Šarleruā un Monpeljē, nodrošinot lidojumus vismaz trīs reizes nedēļā visu gadu;

— *Līdsu-Bredfordu un Monpeljē, nodrošinot lidojumus vismaz divas reizes nedēļā vasarā.*" ([49])

(56) Līgumā ir sīki aprakstīs "*tirgvedības pakalpojumu grupētais gada piedāvājums*", ko AMS apņemas nodrošināt *APFTE*, kas apkopota a) un b) punktā.

(a) 2010. gadam šajā piedāvājumā ir iekļauti pieci punkti, kas sastāv no 150 vārdiem, kurus norādījusi *APFT* un kuri ievietoti sadaļā *"Top five Things to Do*" lapā *"Destination Montpellier" Ryanair* tīmekļa vietnē, divas saites uz tīmekļa vietnēm, kuras norādījusi *APFTE* un kas atrodas sadaļā *"Top Five Things to Do*" iepriekš minētajā lapā " *Destination Montpellier*", un saites uz *APFTE* norādītu tīmekļa vietni www.ryanair.com tīmekļa vietnes Apvienotās Karalistes, Vācijas, Nīderlandes un Beļģijas (franču un nīderlandiešu valodā) sākumlapā 55 dienas. Cena par šo pakalpojumu ir […] EUR.

([49]) Līguma 1.3. punkts.

(b) 2011. gadam piedāvājums ietver visus pakalpojumus, kas paredzēti 2010. gadam un papildus paredzēts *"grafiskā reklāmkaroga (200x110px) saite-poga" Ryanair* tīmekļa vietnes lapā *"Discover Europe"*, un pēc APFTE norādes 12 mēnešu, parādīšanās, kā *"Dienas mērķis (tekstu, attēlu un saiti norāda APFTE)"* www.ryanair.com tīmekļa vietnes Apvienotās Karalistes, Vācijas, Nīderlandes un Beļģijas (franču un nīderlandiešu valodā) sākumlapā kopā uz divu nedēļu periodu. Cena par šo pakalpojumu ir […] EUR.

(57) Turklāt līgumā ir skaidri paredzēts, ka summas par *AMS* piedāvātajiem tirgvedības pakalpojumiem "ir saistītas ar *Ryanair* apņemšanos nodrošināt Monpeljē teritorijas savienojumus ar Frankfurti Hānu, Briseli Šarleruā un Līdsu Bredfordu […]", un ir norādīts, ka "gadījumā, ja šī apņemšanās netiek pildīta, ciena tiek pārskatīta, un atrunāta līguma papildinājumā ([50])".

4.3. **2011. gada 20. aprīļa papildinājums**

(58) 2010. gada 16. septembra līgums tika grozīts ar 2011. gada 20. aprīļa papildinājumu, ar mērķi trim līgumā jau noteiktajiem maršrutiem pievienot jaunu maršrutu uz Birmingemu.

(59) Saskaņā ar papildinājumā noteikto tas "balstās uz *Ryanair* apņemšanos apkalpot Monpeljē teritoriju, nodrošinot gaisa satiksmes maršrutu starp Birmingemu un Monpeljē vismaz divus lidojumus nedēļā vasaras laikā". Tas arī paredz, ka *APFTE* no *AMS* iegādāsies šādus tirgvedības pakalpojumus:

— saite uz tīmekļa vietni, kuru norādījusi *APFTE*, un atrašanās sadaļā "Aéroports & Tourisme" www.ryanair.com Apvienotās Karalistes tīmekļa vietnes sākumlapā 14 dienas gadā;

— norāde, kā "Dienas galamērķis" (tekstu, attēlu un saiti norāda *APFTE*) www.ryanair.comApvienotās Karalistes tīmekļa vietnes sākumlapā kopumā vienu nedēļu gadā.

(60) Cena par šo pakalpojumu bija noteikta […] EUR. Tika paredzēts, ka *APFTE* šo summu apmaksās ar ikmēneša maksājumiem […] EUR apmērā saskaņā ar *AMS* rēķinu, par katru mēnesi no aprīļa līdz oktobrim katru gadu šā papildinājuma piemērošanas periodā.

4.4. **Pirmais saistību raksts par 2010. gada tirgvedības pakalpojumu nolīguma pagarināšanu**

(61) *APFTE* vēstuli par 2010. gada nolīguma pagarināšanu nosūtīja *AMS* 2011. gada 29. septembrī. Vēstules mērķis bija panākt, lai 2010. gada nolīguma īstenošana tiktu turpināta vēl vienu gadu, no 2012. gada 1. janvāra līdz 2012. gada 31. decembrim. Saskaņā ar *APFTE* norādīto tā apņemas īstenot 2010. gada nolīgumu, pamatojoties uz šādiem *Ryanair* ekspluatētiem gaisa satiksmes maršrutiem: Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna un Līdsa-Bredforda.

4.5. **Otrais saistību raksts par 2010. gada tirgvedības pakalpojumu nolīguma pagarināšanu**

(62) 2013. gada 25. februārī *AMS* tika nosūtīta otrā saistību vēstule par 2010. gada nolīguma pagarināšanu. Šīs vēstules mērķis bija pagarināt 2010. gada nolīguma īstenošanu uz vēl vienu gadu, no 2013. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim, *"pamatojoties uz šādiem Ryanair ekspluatētiem gaisa satiksmes maršrutiem: Briseles dienvidi-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda un Birmingema"* ([51]).

([50]) Līguma 5.3. punkts.
([51]) 2013. gada 25. februāra papildinājums.

4.6. **2013. gada 22. novembra nolīgumi**

(63) Ņemot vērā to, ka 2010. gada tirgvedības nolīguma ar *AMS* termiņš bija beidzies un tas tika pagarināts līdz 2013. gada decembrim, *APFTE* uzskatīja par vajadzīgu noslēgt jaunu tirgvedības nolīgumu "katram galamērķim", lai tiktu ievēroti noteikumi par iepirkuma procedūrām ([52]).

(64) Tāpēc 2013. gada 2. oktobrī *APFTE* organizēja uzaicinājumu uz konkursu ar mērķi iegādāties tirgvedības pakalpojumus, lai veicinātu tūrisma un ekonomiskās plūsmas Monpeljē 2014. gadā.

(65) Uzaicinājumā uz konkursu ir norādīts, ka sabiedrībām ir "jānodrošina tūrisma un ekonomiskās plūsmas uz Monpeljē veicināšana, izmantojot jebkurus iespējamos tirgū pastāvošos līdzekļus". Tostarp ir uzskaitīti turpmāk minēto līdzekļu piemēri: "kampaņas radio; kampaņas TV; komunikācija sociālajos tīklos (Facebook, Twitter, Youtube utt.); piedalīšanās gadatirgos, izstādēs; tādu pasākumu sponsorēšana, kuri popularizē Monpeljē, kā galamērķi; speciālistu mācību ceļojumi, preses ceļojumi ar žurnālistiem", kā arī digitālā komunikācija. Saskaņā ar uzaicinājumu uz konkursu "visos gadījumos sabiedrībām ir jānodrošina saites uz APFTE tīmekļa vietni (dodieties uz Monpeljē) viņu tīmekļa vietnē". Pēdējais minētais kritērijs bija vienīgais, kas tirgvedības pakalpojumu sniedzējam bija jānodrošina obligāti.

(66) Uzaicinājumā uz konkursu darījums ir sadalīts piecās daļās ("lotēs"), proti, "Brisele-Šarleruā", "Frankfurte-Hāna", "Līdsa", "Birmingema" un "[…]". Katram no tiem uzaicinājumā uz konkursu ir norādīti kritēriji, kas izpildāmi saistībā ar gaisa pārvadājumu piedāvājumu: minimālais tirgū laisto sēdvietu skaits gadā, ienākošo pasažieru minimālais daudzums gadā, darījumam ieteiktā sezonalitāte (pakalpojuma nodrošinājums visu gadu vai sezonā), minimālais reisu skaits nedēļā un līnijas sākuma datums.

(67) Ir skaidrs, ka uzaicinājums uz konkursu bija paredzēts nevis, lai izvēlētos jebkādus tiešsaistes tirgvedības pakalpojumus, bet gan aviosabiedrības, kas nodrošina šādus pakalpojumus papildus gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, un turklāt apņemas ekspluatēt gaisa transporta pakalpojumus starp Monpeljē lidostu un galamērķiem, kas apzīmēti, kā dažādas daļas, ar nosacījumiem, kas norādīti uzaicinājumā uz konkursu, attiecībā uz sezonalitāti, reisu skaitu, ienākošo pasažieru minimālo skaitu un maršruta sākuma datumu.

(68) Daļas ar nosaukumu "Brisele-Šarleruā", "Frankfurte-Hāna", "Līdsa" un "Birmingema" uzaicinājumā uz konkursu minētie minimālie lidojumu biežumi precīzi atbilda četriem galamērķiem, kurus *Ryanair* jau ekspluatēja Monpeljē, kad tika izsludināts uzaicinājums uz konkursu.

(69) Vienīgi "[…]" daļa neatbilda maršrutam, kādu nodrošina *Ryanair*, bet gan cita aviosabiedrība, kas apkalpoja Monpeljē lidostu, ar kuru *APFTE* arī iepriekš bija parakstījusi tirgvedības nolīgumu. Šīs daļas maksimālā vērtība, kas lēsta ne vairāk kā […] EUR apmērā bez nodokļiem gadā, noteikti ir zemāka par četru iepriekš minēto daļu maksimālo vērtību (no […] EUR bez nodokļiem līdz […] EUR bez nodokļiem gadā par daļu) ([53]).

(70) *Ryanair* bija vienīgā sabiedrība, kas iesniedza piedāvājumus daļai "Brisele-Šarleruā", "Frankfurte-Hāna", "Līdsa" un "Birmingema".

(71) Pēc uzaicinājuma uz konkursu četras daļas tika piešķirtas *Ryanair*, kas nolīgumu ar *APFTE* noslēdza 2013. gada 22. novembrī ("2013. gada nolīgumi") par pirmajām trīs daļām, par kopējo summu aptuveni […] EUR par vienu gadu ("Brisele-Šarleruā" par kopējo summu […] EUR; "Frankfurte-Hāna" par kopējo summu […] EUR; un "Līdsa-Bredforda" par kopējo summu […] EUR).

([52]) Skat. piemēram, *APFTE* biroja 2013. gada 4. jūlija sanāksmes kopsavilkumu, 1. punktu: "[*APFTE* prezidents] norāda, ka asociācijai ir pienākums īstenot iepirkuma procedūru par tiešsaistes tirgvedības nolīgumiem, jo 2010. gada nolīgumam, kas noslēgts ar *Airport Marketing Services*, ir beidzies termiņš" un 2. punktu: "beidzoties nolīgumam ar *Airport Marketing Services*, plūsmas, uz kurām attiecas šis nolīgums, tiks nodotas konkurencei, katram maršrutam atsevišķi." Skat. arī *APFTE* 2013. gada 4. jūlija kopsapulces protokolu.

([53]) Pēc uzaicinājuma uz konkursu šī daļa "[…]" tika piešķirta tai pašai sabiedrībai, ar kuru *APFTE* iepriekš bija noslēgusi tirgvedības nolīgumu.

(72) Savukārt par ceturto daļu "Birmingema" netika noslēgts nolīgums, oficiāli "*tādēļ, ka nebija finansējuma, lai konkretizētu šo daļu*" ([54]). Šajā ziņā Komisija norāda, ka *Ryanair* pārtrauca nodrošināt maršrutu starp Monpeljē un Birmingemu 2013. gada novembrī.

(73) 2013. gada nolīgumi, kas noslēgti ar *Ryanair* par daļu "Brisele-Šarleruā", "Frankfurte-Hāna" un "Līdsa", tika pagarināti divas reizes, līdz 2016. gada beigām, par kopējo summu aptuveni […]:

— 2014. gada 19. decembrī ar trīs *APFTE* prezidenta parakstītām vēstulēm *APFTE* ar *Ryanair* atjaunoja reklāmas pakalpojumu piedāvājumu par 2015. gadu katram no trim galamērķiem (Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda) par summu […] EUR Briselei-Šarleruā, […] EUR Frankfurtei-Hānai un […] EUR Līdsai-Bredfordai;

— 2016. gada 22. aprīlī ar trīs *APFTE* prezidenta parakstītām vēstulēm *APFTE* otrreiz atjaunoja reklāmas pakalpojumu piedāvājumu par 2016. gadu katram no trim galamērķiem par summu […] EUR Briselei-Šarleruā, […] EUR Frankfurtei-Hānai un […] EUR Līdsai-Bredfordai.

4.7. **2017. gada 19. maija nolīgumi**

(74) 2017. gada 13. martā tika izsludināts jauns uzaicinājums uz konkursu par tirgvedības pakalpojumu iegādi, lai veicinātu "tūrisma un darījumu plūsmas" uz Monpeljē, uz vienu gadu, ar iespēju pagarināt. Specifikācijā darījums sadalīts dažādās daļās, no kurām katra attiecas uz vienu Eiropas reģionu. Daļas apzīmē reģionus, kuru iedzīvotāji ir attiecīgo tirgvedības pakalpojumu mērķauditorija.

(75) Pretēji 2013. gada uzaicinājumam uz konkursu, jaunā uzaicinājuma uz konkursu specifikācijās nav skaidras atsauces uz gaisa pārvadājumu aktivitātēm vai konkrētām lidostām, bet ir norādītas 7 dažādas daļas ar nosaukumiem "Valonija", "Reinzeme-Pfalca", "Jorkšīra", "[…]", "[…]", "[…]" un […]". Komisija uzskata, ka daļas ar nosaukumiem "Valonija", "Reinzeme-Pfalca" un "Jorkšīra" atbilst reģioniem, kur atrodas lidostas, kuras *Ryanair* uzaicinājuma uz konkursu izsludināšanas laikā apkalpo no Monpeljē ([55]).

(76) Uzaicinājumā uz konkursu norādīts, ka atlases kritēriji tiks vērtēti šādi: pakalpojumu cena 40 % un tehniskā vērtība 60 %.

(77) Katrai no daļām "Valonija", "Reinzeme-Pfalca" un "Jorkšīra" bija divi piedāvājumi. *Ryanair* iesniedza piedāvājumus katrai no šīm daļām. Katrai daļai bija konkurējoša tiešsaistes tirgvedības uzņēmuma (kas nav aviosabiedrība) piedāvājums, […]. Par katru daļu iesniegtie piedāvājumi bija šādi:

— Daļa "Valonija": *Ryanair* […] EUR, […] […] EUR;

— Daļa "Reinzeme-Pfalca": *Ryanair* […] EUR, […] […] EUR;

— Daļa "Jorkšīra": *Ryanair* […] EUR, […] […] EUR

(78) Visas trīs daļas tika piešķirtas *Ryanair*, kuras piedāvājums katrā gadījumā bija tieši par […] EUR lētāks, nekā […]. Francijas iestādes nav sniegušas informāciju, kas pierādītu, ka *APFTE* būtu apšaubījusi šo pastāvīgo cenu atšķirību starp diviem konkurējošajiem piedāvājumiem.

(79) Tad *APFTE* ar *Ryanair* 2017. gada 19. maijā noslēdza nolīgumus par indikatīvu summu […] EUR (par Valonijas, Reinzemes-Pfalcas un Jorkšīras darījumiem par attiecīgi […] EUR bez nodokļiem, […] EUR bez nodokļiem un […] EUR bez nodokļiem).

([54]) Skat. *APFTE* administrācijas padomes 2014. gada 24. februāra kopsavilkumu, 1. lpp.
([55]) Skat. 16. apsvērumu.

(80) Saskaņā ar specifikācijām tas ir pirkuma pasūtījuma nolīgums, kas paredz tirgvedības pakalpojumu sniegšanu un samaksu tikai par pirkuma pasūtījumiem, kurus izdod *APFTE*. *APFTE* izdotie pirkuma pasūtījumi liecina, ka maksājumi par katru mērķa reģionu (Valonija, Reinzeme-Pfalca, Jorkšīra) tika veikti divreiz: viens maksājums par periodu "pavasaris/vasara" un otrs maksājums par periodu "rudens/ziema". Komisija norāda, ka šie periodi atbilst diviem civilās aviācijas kalendāra periodiem (no aprīļa līdz septembrim un no oktobra līdz martam), kurus ir definējusi gaisa transporta starptautiskā asociācija (*IATA*).

(81) nolīgumi, kas noslēgti ar *Ryanair* ir vienīgie, kurus *APFTE* īstenoja, pamatojoties uz šo uzaicinājumu uz konkursu.

(a) Daļai […] un […] izvēlētais uzņēmums bija […], kurš pārspēja par […] (piedāvājums identisks cenas ziņā, bet atšķīrās tirgvedības pakalpojumu ziņā). Darījums, kas noslēgts starp *APFTE* un […] bija pirkuma pasūtījuma darījums. Abām daļām kopā piedāvājums palielinājās līdz […] EUR. Turklāt no Francijas iestāžu sniegtās informācijas izriet, ka *APFTE* nekad nav izdevusi pirkuma pasūtījumu, pamatojoties uz šo nolīgumu.

(b) Par daļu […] un […] piedāvājumu (kopā […] EUR) iesniedza vienīgi uzņēmums […]. *APFTE* šīs daļas atzina par nesekmīgām, tādēļ ka […] piedāvājums tika pasludināts par neatbilstošu, jo lietas materiāliem nebija pievienots vienību cenrādis.

4.8. **Budžets (atbalsta finansēšanai paredzēto resursu izcelsme)**

(82) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *APFTE* pārskaitīja *Ryanair*/*AMS* budžetā šādas summas.

4 tabula

***APFTE* maksājumi *Ryanair*/*AMS* kopš 2010. gada**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	no 2010. līdz 2019. gadam
Maksājumi *Ryanair*/*AMS* par finanšu gadu	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2010. līdz 2011. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2011. līdz 2012. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2012. līdz 2013. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2013. līdz 2014. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2014. līdz 2015. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2015. līdz 2016. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2016. līdz 2017. gadam)	[...] (faktiskie maksājumi tika veikti laikā no 2018. līdz 2019. gada februārim)	[...] [1]	[...]	856 089 904
***APFTE* budžets euro (skat. arī 3. tabulu)**	937 110	2 050 269	2 038 112	2 408 915	1 571 235	1 616 599	1 572 373	1 118 354	222 500	0	13 535 477

[1] 2017. gadā MTRK un pārējie publiskie biedri nolēma, ka APFTE izbeigs darbību, sākot no 2018. gada, tomēr turpinās pastāvēt, jo tiesvedību un izmeklēšanu gaitā valsts un Eiropas līmenī tiek apšaubīta tās likumība, skat. 34. apsvērumu.

Avots: Francijas iestāžu sniegtā informācija

(83) Francijas iestādes norāda, ka pēc 2019. gada aprīļa *APFTE* vairs nemaksāja *Ryanair* atlīdzību par tirgvedības pakalpojumiem.

4.9. **Iemesli, kas izraisīja izmeklēšanas procedūras uzsākšanu**

(84) Komisija formālu izmeklēšanas procedūru sāka 2018. gada 4. jūlijā, jo tā nevarēja izslēgt, ka 52. un turpmākajos apsvērumos aprakstītie pasākumi varētu būt uzskatāmi par valsts atbalstu *Ryanair* un tās meitasuzņēmumam *AMS*.

5. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

5.1. **Sūdzības iesniedzējs**

(85) Sūdzības iesniedzējs atbalsta savā sūdzībā izvirzītos argumentus, proti, ka *APFTE* ir bijis līdzeklis, kā nodot valsts atbalstu *Ryanair*/*AMS*.

5.2. **Ryanair**

(86) *Ryanair* apstrīd Komisijas analīzi. *Ryanair* norāda, ka *AMS* un *Ryanair* sniegtajiem tirgvedības pakalpojumiem ir bijusi tirgus cena, un tie ir atbilduši *APFTE* vajadzībām. *APFTE* ir vēlējusies noslēgt tirgvedības nolīgumus, lai piesaistītu ārvalstu tūristus, kuriem ir liela pirktspēja un kuri varētu veicināt tūrisma attīstību reģionā. *Ryanair* norāda, ka tirgvedības izdevumi, kurus varētu īstenot pats uzņēmums, neattiecās konkrēti uz ārvalstu tūristiem, ciktāl *Ryanair* tūrisma izdevumus neņēma vērā. Tādējādi *APFTE* interesēja tirgvedības izdevumi, kas vērsti uz ārvalstu tūristiem, bet *Ryanair*, ja uzņēmums uzņemtos tirgvedības izdevumus, drīzāk pievērstos pasažieriem, kuri ceļojumu sāka Monpeljē un dzīvoja reģionā. *Ryanair* arī norādīja, ka šo lidojumu aizpildījumu ļoti lielā mērā nodrošināja *Ryanair "yield management"* ([56]).

(87) Pakārtoti *Ryanair* apstrīd Komisijas secinājums par tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērojamību šajā gadījumā, atbalsta saņēmēja noteikšanu, atbalsta selektivitāti, kā arī tā attiecināmību uz valsti.

(88) *AMS* neiesniedza piezīmes.

5.3. **APFTE**

(89) *APFTE* noliedz jebkādu priekšrocību piešķiršanu *Ryanair*. Tā apstrīdētās summas kvalificē, kā tirgus cenām atbilstīgu atlīdzību, kas maksāta par sniegto pakalpojumu. *APFTE* precizē, ka tā iesaistās kā sabiedrisko pakalpojumu pircējs un ka veiktās veicināšanas darbības ir daļa no Monpeljē un tās apkārtnes teritoriālā tirgvedības kopējās stratēģijas.

(90) *APFTE* atgādina, ka par mērķa reģioniem, uz kuriem attiecās uzaicinājums uz konkursu, tika diskutēts un tie tika stratēģiski izvēlēti kopsapulcē un administrācijas padomē. Tā secina, ka asociācijas pieņemtie lēmumi nav attiecināmi uz valsti, atsaucoties uz *APFTE* darbības modeli, kas aprakstīts tās statūtos.

(91) Pakārtoti gadījumā, ja Komisija tomēr nolemtu uzturēt tās nostāju par valsts atbalstu, kas ar *APFTE* starpniecību sniegts *Ryanair*, *APFTE* secina, ka šie pasākumi atbilstu 2005. gada vadlīnijām ([57]) par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām.

([56]) "Yield management" mērķis ir mudināt *Ryanair* potenciālos klientus izvēlēties konkrētu mērķi par cenu, kas ir ideāla *Ryanair*. *Ryanair "yield management"* galvenais elements ir noteikt maksimālo cenu, kādu pasažieris ir gatavs maksāt par lidmašīnas biļeti, nodrošinot optimālu lidmašīnas piepildījumu, ar mērķi maksimāli palielināt *Ryanair* ienākumus un apgūt Eiropas tirgu. Skat. *Ryanair* 2011. gada ziņojumu: "*Ryanair sets fares on the basis of the demand for particular flights and by reference to the period remaining to the date of departure of the flight, with higher fares charged on flights with higher levels of demand and for bookings made nearer to the date of departure. Ryanair also periodically runs special promotional fare campaigns.*" (https://www.ryanair.com/doc/investor/2011/Annual_Report_2011_Final.pdf, skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

([57]) Komisijas paziņojums – Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

(92) Papildus jānorāda, ka gadījumā, ja Komisija secinātu, ka *Ryanair* un *AMS* ir ticis sniegts atbalsts, *APFTE* uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* būtu jāatmaksā tikai starpība starp cenu, kas samaksāta par pakalpojumiem un tirgus cenu, jo tā uzskata, ka šie pakalpojumi atbilda *APFTE* sabiedriskās politikas uzdevumiem, un, ka asociācija no tā guva zināmu labumu.

5.4. **Oksitānijas reģions**

(93) Oksitānijas reģions apstrīd sūdzības pamatotību, apgalvojot, ka *APFTE* darbība radīja tūrisma un ekonomiskās plūsmas, kas bija labvēlīgas visiem dalībniekiem vietējā un reģionālā līmenī. Tas uzskata, ka *APFTE* ir strādājis, lai izveidotu starptautisku klientu loku un ļautu nozares uzņēmumiem turpināt darbu ilgākā periodā.

(94) Tas precizē, ka *APFTE* lēmumus par tirgvedības kampaņu, lai veicinātu pievilcību tūristiem, finansēšanu galvenokārt pieņēma kopsapulcē, kur katram dalībniekam ir viena balss, un parasti lēmumi tiek pieņemti ar divu trešdaļu balsu vairākumu.

(95) Oksitānijas reģions papildus norāda, ka *APFTE* darbība tika īstenota, izsludinot uzaicinājumus uz konkursu saistībā ar pakalpojumiem, kuru mērķis ir palielināt attiecīgās teritorijas redzamību un pievilcību. Šie konkursi bija atvērti visiem uzņēmumiem, kas varētu iesniegt specifikācijām atbilstošu piedāvājumu, tostarp sūdzības iesniedzējam.

5.5. **Ēro tirdzniecības un rūpniecības kamera (“Ēro TRK”, iepriekš MTRK)**

(96) Ēro TRK uzskata, ka *APFTE* īstenotās darbības, lai popularizētu Monpeljē Beļģijā, Nīderlandē, Vācijā, Apvienotajā Karalistē un […] ir ekonomisks ieguvums teritorijai, ņemot vērā ekonomiskos labumus, ko tās radīja. Tā piebilst, ka, tās biedriem apvienojoties, *APFTE* atbilst teritorijas ekonomikas un tūrisma attīstīšanas vajadzībām, kas pilnībā ir *APFTE* un Ēro TRK kompetencē.

5.6. **Montpellier Méditerranée Métropole**

(97) *Montpellier Méditerranée Métropole* uzskata, ka ir jāīsteno uzbrūkoša popularizēšanas stratēģija, lai attīstītu teritoriju, atbalstītu ekonomiku un cīnītos ar bezdarbu. Tā precizē, ka *APFTE* ir bezpeļņas organizācija, kurā piedalās publiski un privāti partneri, kuru kopīgais mērķis ir īstenot darbības, lai veicinātu un attīstītu tūrismu, un pēdējais minētais sniedz labumu gan publiskām interesēm attīstīt teritoriju, gan privātām interesēm – attīstīt uzņēmējdarbību.

(98) *Montpellier Méditerranée Métropole* uzskata, ka *APFTE* pasūtītie tirgvedības pakalpojumi atbilst tās mērķa faktiskajām vajadzībām un ka pirms šo pakalpojumu saņemšanas tika īstenotas konkurences nodrošināšanas procedūras, tāpēc nevar secināt, ka pastāv jebkāda selektivitāte (šajā gadījumā *Ryanair* uzvarēja noteiktos *APFTE* izsludinātos konkursos). Turklāt *Montpellier Méditerranée Métropole* uzskata, ka minētie pasākumi nevar tikt uzskatīti par atbalstu: pirmkārt tādēļ, ka tie nesniedz priekšrocības, jo *Ryanair* saņemtā atlīdzība nepārsniedza tirgus cenas, otrkārt tādēļ, ka tie nav attiecināmi uz valsti, jo, pieņemot lēmumus, *APFTE* ņēma vērā privātās struktūras, kas veido lielu daļu tās biedru un, kurām ir būtiska lēmumu pieņemšanas vara.

5.7. **[…]**

(99) *APFTE* biedrs […] uzskata, ka šī asociācija ļauj apspriesties gan ar privātiem nozares pārstāvjiem, gan ar pašvaldību pārstāvjiem. Tas piebilst, ka tajā pieņemtie lēmumi atbilst visu reģiona ekonomikas dalībnieku un iedzīvotāju kolektīvajām interesēm. Tas secina, ka šī publiskā sektora un privātā sektora centienu apvienošana ļauj sasniegt izvirzītos mērķus saistībā ar Monpeljē pilsētas un tās apkārtnes redzamību un attīstību.

5.8. ***Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldība**

(100) *Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldība uzskata, ka *APFTE* īstenotās reklāmas darbības, lai veicinātu Monpeljē reģiona atpazīstamību Beļģijā, Nīderlandē, Vācijā un Apvienotajā Karalistē teritorijai ir būtiskas, jo tās rada ekonomiskos ieguvumus un ir paredzētas zonām ar lielu ekonomisko un tūrisma potenciālu Monpeljē teritorijai.

6. **FRANCIJAS KOMENTĀRI**

(101) Francija uzskata, ka attiecīgie maksājumi nav uzskatāmi par atbalstu. Ņemot vērā *APFTE* darbības struktūru, kāda tā ir definēta statūtos, šie pasākumi nav attiecināmi uz valsti. Turklāt nolīgumu, kas noslēgti ar *Ryanair*/*AMS*, mērķis bija popularizēt reģionu, izmantojot tirgvedības līdzekļus, un reklāmas iegāde, ko *APFTE* veica par tirgus cenu, bija likumīgs līdzeklis, kas veicināja reģiona ekonomisko attīstību, nepiešķīra priekšrocības *Ryanair* un nebija selektīvs.

7. **ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS**

7.1. **Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē**

(102) 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 ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(103) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, jāizpilda šādi kumulatīvi nosacījumi: 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 ekonomiskas priekšrocības saņēmējam vai saņēmējiem, 4) priekšrocība ir selektīva un 5) attiecīgais pasākums rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1.1. *Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieni*

(104) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ([58]), kas izmantota 2014. gada pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviosabiedrībām ([59]) (2014. gada pamatnostādnes) 27. punktā, aviosabiedrību darbība, kas ir transporta pakalpojumu sniegšana pasažieriem vai uzņēmumiem, ir uzskatāma par saimniecisko darbību.

(105) Tā kā labuma guvēji no pasākumiem ir aviosabiedrība un viens no tās meitasuzņēmumiem, kurš ir 100 % kontrolēts un sniedz tirgvedības pakalpojumus, Komisija secina, ka viņu darbībai ir saimniecisks raksturs LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.2. *Attiecināmība uz valsti un valsts līdzekļi*

(106) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru LESD 107. panta 1. punkts ietver visu atbalstu kopumu, kas piešķirti, izmantojot valsts līdzekļus, nešķirojot, vai atbalstu ir piešķīrusi valsts vai publiska vai privāta organizācija, kuru tā ir izveidojusi vai nozīmējusi pārvaldīt atbalstu. Tādējādi pasākums, kuru finansē šāda organizācija, ir attiecināms uz valsti, jo par attiecīgā pasākuma izveidi ir lēmusi valsts, un valsts lemj par tā izlietošanu, pārvaldību un līdzekļu sadali ([60]). Atbalsta saistība ar valsti skaidrāk atklājas, ja starpnieks tiek kvalificēts, kā reģiona īstenotās politikas privileģētu rīku, tas ir izveidots, lai turpinātu īstenot tās noteiktu politiku un lēmumi par ekonomiskās priekšrocības piešķiršanu ir tieši saistīti ar attiecīgo reģionu ([61]).

([58]) Skat. Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra sprieduma lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, kas apstiprināts ar Tiesas 2002. gada 24. oktobra spriedumu C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, 75.–79. punkts; Vispārējās tiesas 2011. gada 24. marta sprieduma *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig Halle GmbH*/Komisija, ECLI: EU:T:2011:117, apvienotās lietas T-443/08 et T-455/08, 93. un 94. punktu.

([59]) OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.

([60]) Skat. Tiesas 1977. gada 22. marta sprieduma *Steinike & Weinlig*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 21. un turpmākos punktus, kā arī Tiesas 1988. gada 2. februāra sprieduma *Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV*, apvienotās lietas C-67/85, C-68/85, C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, 35.–36. punktu.

([61]) Skat. Vispārējās tiesas 1999. gada 25. marta sprieduma *Forges de Clabecq SA*/Komisija, T-37/97, ECLI:EU:T:1999:66, 69. punktu.

7.1.2.1. Attiecināmība uz valsti

(107) Pēc formālās izmeklēšanas procedūras veikšanas Komisija secina, ka pasākumi ir arī attiecināmi uz valsti. nolīgumi par tirgvedības pakalpojumiem tika noslēgti starp, no vienas puses, *Ryanair* vai tās meitasuzņēmumu *AMS* un, no otras puses, *APFTE*, īstenojot *APFTE* mērķi veicināt *Ryanair* radīto tūristu plūsmu uz Monpeljē un tās teritoriju.

(108) *Ryanair* apstrīd, ka *APFTE* lēmumi un darbības būtu attiecināmas uz valsti, jo tā ir privāta asociācija, kuras lielākā daļa biedru nāk no privātā sektora.

(109) Savukārt formālā izmeklēšanas procedūra ļāva Komisijai apkopot vairākus pierādījumus, kas iegūti no *APFTE* un tās publisko biedru protokoliem, kurus iesniedza Francijas iestādes, kā arī no *APFTE* publiskiem paziņojumiem, kas skaidri apliecina, ka, neraugoties uz to, ka tai ir privātas asociācijas statuss un to galvenokārt veido biedri no privātā sektora, un lēmumi kopsapulcē tiek pieņemti ar divu trešdaļu balsu vairākumu, patiesībā *APFTE* ir vietējo pašvaldību, kas ir *APFTE* un MTRK biedri, rīks, kas paredzēts, lai tām sniegtu iespēju īstenot reģiona attīstības politikas mērķus.

(110) Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru ([62]) Komisija secina, ka *APFTE* lēmumi ir attiecināmi uz Francijas valsti (ar MTRK un iesaistīto teritoriālo pašvaldību starpniecību) LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, jo virkne pazīmju liecina, ka saistībā ar tirgvedības nolīgumu slēgšanu asociācijai nav nekādas autonomijas, bet tā rīkojas publiskās varas kontrolē un saskaņā ar tās norādījumiem. Šīs pazīmes cita starpā ir:

— MTRK un vietējās pašvaldības *APFTE* izveidoja, kā rīku publisko līdzekļu apgūšanai,

— *APFTE* publiskās politikas mērķa īstenošanas turpināšana,

— *APFTE* ciešā saikne ar MTRK (kā arī teritoriālajām pašvaldībām),

— stratēģisko izvēli nosaka *APFTE* publiskie biedri,

— *APFTE* finansē tās publiskie biedri, un tie arī kontrolē *APFTE* budžeta izlietojumu.

(a) **MTRK un vietējās pašvaldības APFTE izveidoja, kā rīku publisko līdzekļu apgūšanai**

(111) Kā ir aprakstīts 28. un turpmākajos apsvērumos, publiskās iestādes *APFTE* iecerēja, kā juridisku struktūru, kas ļautu veikt valsts līdzekļu pārskaitījumus *Ryanair* un citām zemo cenu aviosabiedrībām.

(112) Kopš tās dibināšanas pēc MTRK iniciatīvas, *APFTE* patiesais mērķis, kā izriet no vairākiem Francijas iestāžu iesniegtiem dokumentiem un *APFTE* publiskiem paziņojumiem ([63]), bija izveidot juridisku struktūru, kas ļautu valsts subsīdijas novirzīt izvēlētajām aviosabiedrībām, jo īpaši *Ryanair*.

([62]) Skat. jo īpaši Tiesas 2002. gada 16. maija sprieduma Francija/Komisija *(Stardust Marine)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 55. un 56. punktu.

([63]) Skat. 14. un turpmākās zemsvītras piezīmes.

(113) No iepriekš minētajiem dokumentiem izriet, ka *APFTE* ir tiešas sekas tam, ka MTRK zaudēja Monpeljē lidostas pārvaldītāja statusu, kā ir aprakstīts (26) un turpmākajos apsvērumos. MTRK vēlējās atrast veidu, kā turpināt līdzekļu pārskaitījumus aviosabiedrībām, izmantojot tirgvedības nolīgumus, kurus MTRK bija noslēgusi, kā lidostas pārvaldītājs.

(114) Tādējādi MTRK ļoti aktīvi piedalījās *APFTE* veidošanā, lai izveidotu drošu juridisko līdzekli, kas ļautu turpināt maksāt valsts subsīdijas, lai finansētu tirgvedības nolīgumus, kas tai bija noslēgti ar aviosabiedrībām. Šie fakti ir skaidri izklāstīti *APFTE* pirmajās apspriedēs, kā arī teritoriālo pašvaldību, kuras apstiprināja pašvaldībām pārskaitītās subsīdijas, un MTRK apspriedēs ([64]).

(115) Kā pierādījumu, skat. 2012. gada 20. jūlija Langedokas-Rusijonas reģiona reģionālās padomes protokolu: "Ņemot vērā Monpeljē lidostas pārvaldības modeļa maiņu, tika izveidota tūrisma plūsmas un ekonomikas veicināšanas asociācija (*APFTE*), lai turpinātu teritorijas veicināšanas darbības, kuras tika īstenotas kopā ar aviosabiedrībām, kuras apkalpo Monpeljē lidostu" ([65]).

(116) Šo tirgvedības nolīgumu būtība un apmērs, kādā šie nolīgumi bija paredzēti, lai popularizētu Monpeljē un tās apkārtni, padziļinātāk tiks pētīti saistībā ar jautājumu par to, vai *Ryanair* tika piešķirta ekonomiska priekšrocība.

(b) **APFTE publiskās politikas mērķa īstenošanas turpināšana**

(117) No *APFTE* statūtiem ([66]), kā arī publiskajiem paziņojumiem un dokumentiem, kas saistīti ar *APFTE* darbību, izriet, ka tās mērķis ir bijis turpināt publiskās politikas mērķa īstenošanu, proti, teritoriālo pašvaldību un MTRK vārdā veicināt tūrisma attīstību. Turklāt no dokumentiem saistībā ar *APFTE* izveidi izriet, ka, neraugoties uz to, ka tai ir privātas asociācijas statuss, *APFTE* bija rīks, kuru tās publiskie biedri bija iecerējuši izmantot, lai īstenotu noteiktas darbības saistībā ar tūrisma attīstību ([67]).

(118) Tādējādi *APFTE* ir uzskatāma par "publisko tiesību subjektu" Eiropas publiskā iepirkuma tiesību aktu izpratnē, ciktāl *APFTE* bija struktūra, kas izveidota, lai apmierinātu konkrēti vispārējas intereses vajadzības, kas nav ne rūpnieciskas, ne komerciālas, tai bija juridiskas personas statuss un galvenokārt to finansēja publiskas varas iestādes un struktūras. No tā izriet, ka *APFTE* bija līgumslēdzēja iestāde un tāpēc, slēdzot nolīgumus, uz to attiecās publiskā iepirkuma tiesību akti ([68]).

(119) Komisija uzskata, ka *APFTE*, pagarinot nolīgumus, kas ar *Ryanair* noslēgti 2013. un 2017. gadā, apzinājās savu pienākumu ievērot publiskā iepirkuma noteikumus.

(120) No tā Komisija secina, ka, neraugoties uz *APFTE* apgalvojumiem par attiecināmību, jo īpaši atsaucoties uz privāto struktūru, kas ir asociācijas biedri, lēmumu pieņemšanas varu, *APFTE* nav uzskatāma par parastu privātu asociāciju, bet gan par organizāciju, kurai ir uzdots publiskās politikas uzdevums, proti, vietējās ekonomikas attīstīšana, izmantojot tūrismu, tāpēc tai ir jāievēro publiskā iepirkuma noteikumi. Šo aspektu Komisija uzskata par papildu pazīmi, kas liecina, ka *APFTE* bija vien juridisks veidojums, kas paredzēts, lai atvieglotu valsts līdzekļu maksāšanu aviosabiedrībām.

([64]) Skat. 17. zemsvītras piezīmi.

([65]) Skat. arī tā laika *APFTE* prezidenta publisko paziņojumu, kas publicēts tiešsaistē reģionālā laikraksta "La Tribune Occitanie-Montpellier" 2015. gada 8. aprīļa rakstā: "Tā kā pašvaldības nevar slēgt tirgvedības nolīgumus ar aviosabiedrībām, tika atrasts risinājums, izveidojot asociāciju, norāda *APFTE* prezidents […]. Pašvaldību līmenī tiek saņemtas subsīdijas, un asociācija slēdz tiešsaistes tirgvedības nolīgumus. Es te nesaskatu, kādā veidā tiktu apkrāpti nodokļu maksātāji! *APFTE* izveidoja TRK ar valsts dienestu un jo īpaši prefekta […] atbalstu. Lieta tika nodota metropoles dienestiem." (https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/entreprises/tourisme/2015-04-08/apres-le-gel-du-soutien-aux-compagnies-low-cost-a-montpellier-le-president-de-l-apfte-reagit.html , skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

([66]) Skat. 27. apsvērumu.

([67]) Skat. 26. un turpmākos apsvērumus.

([68]) Skat. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra direktīvas 2014/24/ES par publisko iepirkumu 2. panta pirmās daļas 1. un 4. punktu (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.) un iepriekš Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvu 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.) 1. panta 9. punktu.

(c) **Ciešā saikne starp APFTE un MTRK (vai teritoriālajām pašvaldībām)**

(121) Papildus faktiem saistībā ar izveidošanu, uzdevumu, finansēšanu un lēmumu pieņemšanu *APFTE*, formālajā izmeklēšanas procedūrā saskaņā ar Francijas iestāžu iesniegtajiem dokumentiem, atklājās papildu saiknes starp *APFTE* un tās publiskajiem biedriem, jo īpaši MTRK, jo pēdējā minētā darbojās, kā publiskais aģents Oksitānijas reģiona prefekta aizgādībā, kurš bija informēts par *APFTE* darbībām un pastāvēšanas iemeslu.

(122) No Francijas iestāžu iesniegtajiem dokumentiem izriet, ka *MTRK* nodrošināja *APFTE* loģistikas atbalstu, jo īpaši ļaujot *APFTE* komitejām un struktūrām tikties MTRK telpās un nododot *APFTE* rīcībā tīmekļa vietni, kuru tā izmantoja savām veicināšanas darbībām ([69]).

(123) Turklāt, kā ir norādīts 39. apsvērumā, no formālās izmeklēšanas procedūras izriet, ka *APFTE* prezidenta amats vienmēr tika uzticēts cilvēkiem, kuri darbojās arī MTRK vai teritoriālajā pašvaldībā, kas bija saistīta ar *APFTE*. Turklāt Komisija atklāja pierādījumus, kas liecina, ka prezidentu galvenokārt izvēlējās *APFTE* publiskie biedri, nevis *APFTE* administrācijas padomē ietilpstošie biedri, kā ir noteikts *APFTE* statūtos ([70]). Proti, no finansētāju komitejas 2012. gada 15. oktobra lēmuma izriet, ka *APFTE* prezidents, kurš nepiedalās komitejā veselības stāvokļa dēļ un plāno demisionēt, "vēlētos, lai asociācijas bijušais prezidents[…], aizstātu viņu šajā amatā, tādēļ administrācijas padomei un kopsapulcei viņš ir jāieceļ par viceprezidentu saskaņā ar statūtiem, lai viņš vadītu asociācijas struktūras."

(124) Formālajā izmeklēšanas procedūrā arī tika atklāts, ka vismaz varas nodošanas starp šiem diviem *APFTE* prezidentiem laikā, 2012. gada 11. decembrī, MTRK bija aktīva loma. Tādējādi varas nodošanu starp bijušo un nākamo *APFTE* prezidentu 2012. gada 11. decembra *APFTE* kopsapulces laikā organizēja MTRK prezidents ([71]).

(125) Tas raksturo *APFTE* ciešo saikni ar tās publiskajiem biedriem, jo saskaņā ar *APFTE* faktisko funkcionēšanas modeli prezidentam un birojam ir ļoti būtiska nozīme *APFTE* budžeta prioritāšu noteikšanā (kopā ar finansētāju komiteju, kuru veido MTRK un teritoriālās pašvaldības), kuras pēc tam tiek nodotas kopsapulcei. Turklāt saskaņā ar *APFTE* tieši prezidentam ir tiesības *APFTE* vārdā slēgt darījumus ar trešām personām, kas tam dod paraksta tiesības un tiesības slēgt tirgvedības nolīgumus ar aviosabiedrībām, kā arī vienošanās par subsidēšanu ar vietējām pašvaldībām.

(126) Komisija šos elementus uzskata par papildu pierādījumu, kas liecina par *APFTE* publisko biedru noteicošo ietekmi uz asociāciju, jo īpaši attiecībā uz *APFTE* prezidenta iecelšanu. Šī ietekme ļāva nodrošināt to, ka *APFTE* turpināja slēgt tirgvedības nolīgumus ar aviosabiedrībām, ko aizsāka MTRK.

(d) **Stratēģisko izvēli nosaka APFTE publiskie biedri**

(127) Jau no paša sākuma un pretēji lēmumu pieņemšanas procesam, kas aprakstīts *APFTE* statūtos, asociācijas izvēli ir vadījusi MTRK un vietējās pašvaldības. Privātajiem biedriem, lai gan kopsapulcē tie pārstāv divas trešdaļas biedru, faktiski nav bijusi iespēja iebilst stratēģiskajām prioritātēm, kuras izvēlējās publiskās iestādes, vai aizstāvēt savas stratēģiskās izvēles sarunās ar publiskajām iestādēm. Komisija to secināja, pamatojoties uz šādiem konstatējumiem:

([69]) Skat. arī 197. apsvērumu.
([70]) *APFTE* statūtu 6. pants.
([71]) No raksta izriet, ka varas nodošanu no bijušā *APFTE* prezidenta nākamajam prezidentam organizēja MTRK, vēlēto biedru un partneru teritoriālo pašvaldību pārstāvju klātbūtnē 2012. gada 11. decembrī. (skat. https://herault juridique.com/entreprises/recherche/presidence-apfte-aeroport-de-montpellier-jean-yves-labattut-succede-a-gerard-maurice/, publicēts 2012. gada 10. decembra tiešsaistes "Hérault Juridique", skatīta 2019. gada 1. jūlijā). No tā paša raksta izriet, ka abi *APFTE* prezidenti bija arī vēlēti MTRK biedri.

(128) Formālajā izmeklēšanas procedūrā tika atklāts, ka galu galā *APFTE* stratēģisko izvēli, proti, konkrētu tirgvedības nolīgumu, kas noslēdzami ar aviosabiedrībām, izvēli iepriekš noteica MTRK un pārējie *APFTE* publiskie biedri, un tikai pēc tam veicināšanas programma tika iesniegta administrācijas padomei vai kopsapulcei. ([72]) Faktiski privātajiem biedriem bija vien iespēja paust viedokli, nevis noteikt asociācijas stratēģisko izvēli, ja vien publiskie biedri tai nepiekristu ([73]).

(129) *APFTE* struktūras un komitejas iepriekš nosaka tirgvedības nolīgumu, kas jāapstiprina kopsapulcei, izvēli, proti, biroju, pārvaldības komiteju un finansētāju komiteju ([74]) veido teritoriālo pašvaldību pārstāvji un MTRK. No pārvaldības komitejas (kas vēlāk kļuva par finansētāju komiteju) izveides apstākļiem izriet, ka tās uzdevums bija padarīt oficiālu praksi, kas tika īstenota kopš *APFTE* izveides, proti, to, ka prioritāšu izvēli nosaka vietējās pašvaldības un MTRK.

(130) Komisija uzskata, ka Francijas iestādes nav paudušas viedokli par pārvaldības komitejas un finansētāju komitejas pastāvēšanu un lomu.

(131) No *APFTE* dibināšanas kopsapulces protokola, kas minēts 33. apsvērumā, izriet, ka privāto biedru dalība *APFTE* daļēji ir izskaidrojama ar vēlmi paātrināt *APFTE* izveidi.

(132) Tāpat no *APFTE* dibināšanas kopsapulces protokola izriet, ka pirms *APFTE* izveides MTRK un tās juriskonsults, kā arī attiecīgās vietējās pašvaldības meklēja juridiski pamatotu aizsardzību, lai attaisnotu to, ka pēc 2009. gada tiks turpināta maksājumu veikšana aviosabiedrībām, apzinoties, ka šādus maksājumus bija grūti pamatot ([75]). Komisija secina, ka *APFTE* struktūru, kur lielākā daļa ir privātie biedri, kuriem saskaņā ar asociācijas statūtiem ir tiesības noteikt asociācijas lēmumus ([76]) attiecīgās publiskās struktūras izvēlējās apzināti, lai slēptu MTRK un vietējo pašvaldību reālo ietekmi uz līdzekļu samaksu aviosabiedrībām. Raugoties no privāto uzņēmumu viedokļa, dalībai *APFTE* nebija nekādu trūkumu: viņu finansiālā līdzdalība bija simboliska, un tam, ka *APFTE* publiskie biedri finansēja tirgvedības nolīgumus, bija jāveicina vietējās ekonomikas uzplaukums.

(133) Saskaņā ar šo pašu protokolu MTRK pārstāvis (kuru šīs sanāksmes laikā ievēlēja par *APFTE* prezidentu) izskaidroja *APFTE* privātajiem biedriem, kuri piedalījās *APFTE* dibināšanas kopsapulcē, *APFTE* mērķi, proti, turpināt slēgt tirgvedības nolīgumus ar aviosabiedrībām. Šajā ziņā MTRK pārstāvis min, ka ir ļoti būtiski, lai "uzņēmumi varētu sniegt viedokli par izvēlēto rīcības plānu". Frāze "sniegt viedokli" neatbilst patiesajai nozīmei, kādu MTRK bija paredzējusi privātajiem biedriem, neraugoties uz viņu pārsvaru kopsapulcē, jo tiem nebija reālu iespēju lemt par asociācijas stratēģiskās virzības un budžeta jautājumiem, kurus izlēma publiskie biedri. Tas nozīmē, ka tajā brīdī klāt bijušie *APFTE* privātie biedri zināja, ka stratēģiskās izvēles veiks MTRK un vietējās pašvaldības, lai gan pēdējās minētās varētu ņemt vērā privāto biedru izteikto viedokli.

([72]) Skat. *APFTE* Pārvaldības komitejas 2011. gada 28. marta sanāksmes tehniskās sagatavošanās tikšanās kopsavilkumu: Pārvaldības komitejas "mērķis bija apvienot pašvaldības, kas finansē *[APFTE]*. Šīs komitejas mērķis ir "virzīt un apstiprināt stratēģisko izvēli ar to saistīto pozīciju un budžeta attīstībai."

([73]) Kā piemēru skat. diskusijas par tūrisma plūsmām […] un […], kas aprakstītas 136. apsvērumā.

([74]) Saistībā ar divām minētajām komitejām skat. arī 40. apsvērumu.

([75]) Skat. 31. apsvērumu.

([76]) Skat. 41. apsvērumu par lēmumu pieņemšanas procedūru, kāda tika izmantota *APFTE* saistībā ar tirgvedības lēmumu noslēgšanu saskaņā ar asociācijas statūtiem un Francijas iestāžu iesniegto informāciju.

(134) *APFTE* protokola un kopsavilkumu analīze apstiprina šo secinājumu: ja privāto dalībnieku ierosinājumi varētu tikt ņemti vērā, tad tikai pakārtoti, pieņemot, ka budžetā atliktu līdzekļi pēc publisko biedru izvēlēto mērķu, tostarp galvenokārt *Ryanair* ekspluatēto maršrutu, finansēšanas ([77]).

(135) Faktiski *APFTE* līdzekļi vienmēr tika sadalīti tā, ka publisko biedru definētie projekti tika finansēti vispirms, un privāto biedru priekšlikumi tika izskatīti pakārtoti.

(136) Pat finansētāju komitejā tikai projekti, kas tika atbalstīti vienbalsīgi, varēja saņemt līdzekļus, jo finansētāji noteica konkrētu savu subsīdiju summu attiecīgajam gadam, atkarībā no izvēlētajiem tirgvedības nolīgumiem. Kā pierādījums ir finansētāju komitejas diskusija 2013. gada 29. janvārī par "tūrisma plūsmu" ar galapunktu un izlidošanu no […] (ko nodrošina Itālijas aviosabiedrība) un no […] (ko nodrošina Norvēģijas aviosabiedrība). Sākotnēji šo "plūsmu" finansējums, kuru 2013. gada 29. janvāra *APFTE* kopsapulcē piedāvāja privātie biedri un vēlāk atbalstīja daži publiskie biedri, cieta neveiksmi, jo trīs galvenie finansētāji (Langedokas-Rusijonas reģiona padome, Ēro ģenerālpadome, Monpeljē aglomerāciju pašvaldība) atteicās palielināt savu finansējumu, lai 2013. gada budžetā iekļautu šīs divas "plūsmas". MTRK, kas bija ieinteresēta šo "plūsmu" attīstībā, izņēmuma kārtā vienpusēji palielināja savu subsīdiju šim gadam, lai varētu atbalstīt šīs divas "plūsmas" ([78]).

(137) Ne apspriedēs, ne protokolos saistībā ar *APFTE* nav norādīti nedz tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti ar *AMS* un *Ryanair*, nosacījumi, nedz to īstenošana. Šiem nolīgumiem nepārtraukti tika nodrošināts publiskais finansējums, neraugoties uz gadu budžetu nepastāvību. Šis finansējums nekad nav ticis apšaubīts diskusijās *APFTE*, lai gan publiskie biedri nav snieguši pamatojumu finansējuma saglabāšanai. Publiskie biedri ir aprobežojušies vien ar nolīgumu atjaunošanu katru gadu, dažos dokumentos, kas saistīti ar *APFTE* darbību, dēvējot tos par "vēsturiskiem virzieniem" vai "mērķiem", nesniedzot plašākus skaidrojumus.

(138) Tādējādi balsošana kopsapulcē bija vien formalitāte, lai pamatotu *APFTE* pareizu darbību. Jo īpaši tas ir redzams 2012., 2013. un 2014. finanšu gadā, kad pirms *APFTE* saistību pret *Ryanair*/*AMS* uzņemšanās tika saņemta stratēģiskās izvēles atļauja kopsapulcē:

(a) par 2012. gada budžetu vēstuli par pagarināšanu, kas adresēta *AMS*, *APFTE* prezidents parakstīja 2011. gada 29. septembrī. 2010. gada tirgvedības nolīguma ar *AMS* pagarinājumu 2012. gadam pārvaldības komiteja parakstīja 2011. gada 23. septembrī. Taču kopsapulce par to tika informēta tās sanāksmē 2011. gada 19. oktobrī ([79]) (taču no sanāksmes protokola neizriet, ka kopsapulce būtu balsojusi par šo jautājumu).

([77]) Skat. piemēram, *APFTE* 2011. gada 19. oktobra protokolu: "Attiecībā uz 2012. gadu prezidents kopsapulcē paziņoja, ka finansētāji 2011. gada 23. septembrī ir apvienojušies administrācijas padomē […] un nolēma, ka viņu līdzdalība tiks dalīta saskaņā ar četru ceturtdaļu noteikumu, tādējādi asociācijas budžets ir […] EUR (visi nodokļi iekļauti), kas ļauj vienīgi uzturēt tirgvedības nolīgumus ar sabiedrību *AMS*, proti, vēsturiskos maršrutus uz Briseli-Šarleruā, Frankfurti-Hānu un Līdsu-Bredfordu." Skat. arī *APFTE* 2013. gada 29. janvāra kopsapulces protokolu: "Pašvaldības, pamatojoties uz šo budžetu, izvēlējās saglabāt tūristu plūsmas no Briseles-Šarleruā, Frankfurtes-Hānas, Līdsas-Bredfordas un Birmingemas […]. Tika piedāvāti virzieni uz […] un […]. Plūsmas, kuras pieprasīja tūrisma uzņēmumi, kuri uzskata, ka šajos galamērķos ir interesējoša tūristu mērķauditorija. Budžets nav pietiekams, lai saglabātu šīs 2 plūsmas […]."

([78]) Skat. MTRK 2013. gada 15. aprīļa kopsapulces apspriedi.

([79]) Skat. arī *APFTE* 2011. gada 19. oktobra kopsapulces protokolu: "Attiecībā uz 2012. gadu prezidents kopsapulcē paziņoja, ka finansētāji 2011. gada 23. septembrī ir apvienojušies administrācijas padomē […] un nolēma, ka viņu līdzdalība tiks dalīta saskaņā ar četru ceturtdaļu noteikumu, tādējādi asociācijas budžets ir […] EUR (visi nodokļi iekļauti), kas ļauj vienīgi uzturēt tirgvedības nolīgumus ar sabiedrību *AMS*, proti, vēsturiskos maršrutus uz Briseli-Šarleruā, Frankfurti-Hānu un Līdsu-Bredfordu."

(b) Saistībā ar 2013. gada budžetu 2010. gada tirgvedības nolīguma ar *AMS* pagarinājumu 2013. gadam *APFTE* parakstīja 2013. gada 23. februārī. 2013. gada budžetu un tirgvedības plānu, kas ietvēra maksājumus *Ryanair*, pamatojoties uz šo nolīgumu, *APFTE* kopsapulce apstiprināja 2013. gada 4. jūlijā ([80]).

(c) Saistībā ar 2014. gada budžetu *APFTE* prezidents nolīgumus ar *Ryanair* parakstīja pēc 2013. gada uzaicinājuma uz konkursi 2013. gada 22. novembrī. Kopsapulce *APFTE* prezidentam 2014. gada 27. janvārī deva atļauju parakstīt jaunus tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair*.

(139) Komisijas rīcībā esošie dokumenti saistībā ar *APFTE* darbību liecina, ka asociācijā balsošana vienmēr ir notikusi vienbalsīgi. Šajā ziņā Komisija norāda, ka administrācijas padomes un kopsapulces ietvaros privātie biedri ir izdevuši vairākus atzinumus, jo īpaši par tirgus izpētes veikšanu, lai nodrošinātu to, ka aviosabiedrību finansēšana reģionam būtu ekonomiski izdevīga. Taču kopsapulces vai administrācijas padomes apspriedēs privātie biedri nekad nav reāli iebilduši pret biroja, pārvaldības komitejas vai finansētāju komitejas piedāvāto izvēli, balsojot pret. Turklāt Komisija novēro, ka privāto biedru dalība kopsapulcēs ar katru gadu aizvien vairāk samazinājās, salīdzinot ar publisko biedru pārstāvju vairāk vai mazāk pastāvīgo klātbūtni. ([81]) Tādējādi privātie biedri pastāvīgi ir atbalstījuši publisko biedru darbības, pat, ja viņu pašu priekšlikumi netika atbalstīti. Tas jo īpaši ir skaidrojams ar faktu, ka privāto biedru finanšu ieguldījums bija simbolisks, kamēr ekonomiskais ieguvums no *APFTE* finansētajiem tirgvedības nolīgumiem labākajā gadījumā bija pozitīvs, bet sliktākajā – neitrāls. Arī privātajiem biedriem nebija nekādas intereses nonākt konfliktā ar *APFTE* publiskajiem biedriem, kuri nodrošināja finansējumu.

(140) Turklāt, kā ir izklāstīts (46) un turpmākajos apsvērumos, publiskie biedri kontrolēja *APFTE* stratēģisko izvēli, kontrolējot savus maksājumus *APFTE*: visiem *APFTE* biedriem bija skaidrs, ka tirgvedības nolīgums, kurš nebija prioritārs publisko biedru skatījumā, nesaņēma publisko biedru finansējumu ([82]).

(e) **APFTE finansē tās publiskie biedri, un tie arī kontrolē APFTE budžeta izlietojumu**

(141) Kā ir norādīts 45. un turpmākajos apsvērumos, kā arī 107. un turpmākajos apsvērumos par *APFTE* finanšu resursu būtību, tie ir *APFTE* publiskie biedri – teritoriālās pašvaldības un MTRK, kas iepriekš nosaka *APFTE* budžeta izvēles, definējot *APFTE* veicināšanas programmu, kuras attiecas uz konkrētu tirgvedības nolīgumu izvēli un pēc tam stingri kontrolējot to, kā *APFTE* izlietoja viņu subsīdijas, paredzot nosacījumu, ka subsīdijas ir izlietojamas *APFTE* veicināšanas programmas īstenošanai.

7.1.2.2. Valsts līdzekļi

(142) Maksājumi, kurus *APFTE* veica *Ryanair* un *AMS* saskaņā ar dažādiem tirgvedības nolīgumiem, kas aprakstīti 52. un turpmākajos apsvērumos, tika veikti, izmantojot resursus no *APFTE* vispārējā budžeta. Kā ir norādīts 45. un turpmākajos apsvērumos, kopš tās dibināšanas, *APFTE* gandrīz pilnībā ([95–100] %) finansēja no subsīdijām, kuras piešķīra reģionālās un vietējās publiskās struktūras, proti, Oksitānijas reģions/Langedokas-Rusijonas reģiona padome, Ēro departaments, *Montpellier Méditerranée Métropole*/Monpeljē aglomerāciju pašvaldība, *Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldība, Monpeljē pilsēta un MTRK/Ēro tirdzniecības un rūpniecības kamera ([83]).

([80]) Skat. *APFTE* 2013. gada 4. jūlija dibināšanas kopsapulces protokolu: "Budžets un tiešsaistes tirgvedības rīcības programma ir apstiprināta. Rīcības programma ir vērsta uz: - *RYANAIR*: Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, Birmingema".

([81]) Ar *APFTE* darbību saistītie dokumenti liecina, ka gadījumā, ja 2011. gadā *APFTE* kopsapulcē vēl piedalījās 21 privātais biedrs, tad no 2013. gada to skaits svārstījās vairs tikai no 4 līdz 9.

([82]) Skat. piemēram, *APFTE* 2011. gada 19. oktobra protokolu: "Attiecībā uz 2012. gadu prezidents kopsapulcē paziņoja, ka finansētāji 2011. gada 23. septembrī ir apvienojušies administrācijas padomē […] un nolēma, ka viņu līdzdalība tiks dalīta saskaņā ar četru ceturtdaļu noteikumu, tādējādi asociācijas budžets ir […] EUR (visi nodokļi iekļauti), kas ļauj vienīgi uzturēt tirgvedības nolīgumus ar sabiedrību *AMS*, proti, vēsturiskos maršrutus uz Briseli-Šarleruā, Frankfurti-Hānu un Līdsu-Bredfordu." Skat. arī *APFTE* 2013. gada 29. janvāra kopsapulces protokolu: "Pašvaldības, pamatojoties uz šo budžetu, izvēlējās saglabāt tūristu plūsmas no Briseles-Šarleruā, Frankfurtes-Hānas, Līdsas-Bredfordas un Birmingemas […]. Tika piedāvāti virzieni uz […] un […]. Plūsmas, kuras pieprasīja tūrisma uzņēmumi, kuri uzskata, ka šajos galamērķos ir interesējoša tūristu mērķauditorija. Budžets nav pietiekams, lai saglabātu šīs 2 plūsmas […]."

([83]) Savu saistību pret *APFTE* ietvaros MTRK, rīkojās, ņemot vērā tās publiskās politikas misiju un prefekta aizgādībā, par ko liecina Francijas iestāžu iesniegtie dokumenti. Tāpēc šīs izmeklēšanas ietvaros Komisija uzskata MTRK par publisku struktūru. Skat. arī Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra sprieduma *Ryanair* un *Airport Marketing Services*/Komisija, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, 81. un turpmākos punktus.

(143) Šīs publiskās struktūras ir cieši kontrolējušas to, kā *APFTE* izlieto viņu līdzekļus, izmantojot vairākus veidus:

(a) Kā ir aprakstīts 49. un turpmākajos apsvērumos kopsapulces balsu, tirgvedības nolīgumu parakstīšanas datumu un subsīdiju gada maksājumu analīze, ko veica vietējās pašvaldības, parāda, ka *APFTE* rīcībā nekad nav bijis iepriekš tās rīcībā nodota budžeta, ar kuru asociācija varētu rīkoties pēc saviem ieskatiem. Pašvaldību subsīdiju maksājumi attiecīgajam finanšu gadam vienmēr ir notikuši pēc tirgvedības nolīgumu, kuru finansēšanai bija paredzētas šīs subsīdijas, konkrētas noteikšanas un noslēgšanas. Tādējādi pašvaldības vienmēr ir varējušas pārskaitīt savus līdzekļus, zinot, kādiem nolūkiem tie tiks izlietoti ([84]). Tas nozīmē, ka tās būtu varējušas atteikties parakstīt vienošanos par finansējumu ar *APFTE*, ja tās nepiekristu asociācijas izdarītajai izvēlei. Tas savukārt nozīmē, ka *APFTE*, kā asociācijas, rīcībā nebija budžeta līdzekļu, bet tai bija pienākums pieprasīt subsīdiju maksājumus no publiskajiem biedriem pēc tam, kad bija veiktas precīzas budžeta izvēles, kuras veica paši publiskie biedri, apstiprinot finansētāju komitejas priekšlikumus. No tā Komisija secina, ka šādas prakses rezultāts (ja ne mērķis) bija atrunāt *APFTE* privātos biedrus kopsapulcē balsot par budžeta izvēles iespējām, kuras nebija apstiprinājuši *APFTE* publiskie biedri. Šāda prakse ļāva publiskajiem biedriem efektīvi kontrolēt *APFTE* budžeta izlietojumu.

(b) Turklāt vienošanos par finansēšanu analīze 51. apsvērumā liecina, ka *APFTE* publiskie biedri, ar vairākiem dažādiem nolīguma nosacījumiem nodrošināja, ka viņu subsīdijas tiek izmantotas viņu stratēģiskajai izvēlei, kas iestrādāta *APFTE* veicināšanas programmā katram finanšu gadam, kura saturu tie nosaka ([85]), kas liedz privātajiem biedriem autonomi lemt par budžeta izlietošanas iespējām.

(c) Visbeidzot, tā kā visi *APFTE* prezidenti, kuriem bija tiesības parakstīt tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair*/*AMS*, kā arī vienošanās par finansēšanu ar biedriem – finansētājiem, bija saistīti ar šiem biedriem – finansētājiem (vai nu MTRK, vai Oksitānijas reģionu) ([86]), *APFTE* publiskie biedri saglabāja papildu kontroli pār *APFTE* finanšu saistībām, kā arī subsīdiju maksājumiem *APFTE*.

(144) Tādējādi publiskie biedri, kuri finansēja *APFTE*, cieši kontrolēja *APFTE* piešķirtos līdzekļus, līdz pat to pārskaitīšanai gala saņēmējam. Tātad attiecīgie līdzekļi saglabāja savu valsts līdzekļu statusu brīdī, kad *APFTE* tos pārskaitīja *Ryanair* vai *AMS*.

(145) Kā ir sīkāk skaidrots iepriekšējā nodaļā par pasākumu attiecināmību uz valsti, Komisija uzskata *APFTE* par privāto tiesību subjektu, kuru dibinājušas attiecīgās publiskās struktūras ar mērķi piešķirt un pārvaldīt valsts līdzekļu pārskaitījumus aviosabiedrībām ([87]).

([84]) Skat. piemēram, Monpeljē aglomerācijas pašvaldības apspriedi Nr. 10397 (2011. gada 29. septembris) un Nr. 11796 (2013. gada 25. jūlijs). Savā 2011. gada 29. septembra apspriedē, apstiprinot 550 000 EUR iemaksu *APFTE* budžetā 2011. gadam, Monpeljē aglomerācijas pašvaldību padome paziņo: "Monpeljē aglomerācijas pašvaldību (CAM) iemaksa par 2011. gadu palielinās līdz ne vairāk kā 25 % no 2011. gada tiešsaistes tirgvedības nolīgumu kopsummas, kas tiek plānota 2 095 972 EUR apmērā; šī iemaksa nav lielāka par 550 000 EUR par provizorisko veicināšanas programmu mērķiem, kurus kopsapulce apstiprināja 2011. gada 20. aprīlī. Mērķu programma, kas pievienota vienošanās pielikumā, ietver šādas aviosabiedrības: […] Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, […] un Birmingema. Šī iemaksa tiks veikta proporcionāli mēnešu skaitam, kuros darbības tiks īstenotas, uzrādot attiecīgos rēķinus".

([85]) Skat. arī 107. un turpmākos apsvērumus par attiecināmību uz valsti.

([86]) Skat. 38. apsvērumu.

([87]) Skat. arī Tiesas 2017. gada 13. septembra sprieduma lietā *ENEA*/*Prezes Urzędu Regulacji Energetyki*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 23. punktu, Tiesas 1977. gada 22. marta sprieduma lietā *Steinike & Weinlig*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 21. punktu, kā arī 2001. gada 13. marta sprieduma lietā, *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 58. punktu.

(146) Saistībā ar *APFTE* budžeta daļu, kuru veidoja privāto biedru iemaksas (mazāk par [0–5] % no *APFTE* budžeta, kā ir norādīts 3. tabulā), šīs iemaksas veidoja daļu no tās pašas kases, kurā tika veikti *APFTE* publisko biedru pārskaitījumi. Tā kā tie tādējādi tika integrēti *APFTE* budžetā, kura izlietojumu pilnībā kontrolēja valsts (proti, *APFTE* publiskie biedri), kā ir aprakstīts šajā un nākamajā nodaļā, arī šīs iemaksas Komisija uzskata par valsts līdzekļiem ([88]).

7.1.2.3. Secinājumi

(147) Pamatojoties uz šiem faktiem, Komisija secina, ka jau kopš tās dibināšanas brīža MTRK un attiecīgās vietējās pašvaldības izmantoja *APFTE*, kā vienkāršu rīku valsts līdzekļu pārskaitīšanai *Ryanair*, nepieļaujot ne pašas asociācijas, ne tās privāto biedru rīcības brīvību. *APFTE* darbības un lēmumi ir attiecināmi uz valsti.

(148) Šos apsvērumus apstiprina Langedokas-Rusijonas reģionālās revīzijas kameras paziņojumi, kas minēti lēmumā par procedūras sākšanu ([89]), kura vairākos savos ziņojumos ir norādījusi, ka faktiski *APFTE* ir bijusi tikai rīks, kā savākt valsts līdzekļus, kas paredzēti tirgvedības nolīgumu finansēšanai.

(149) Tādēļ Komisija uzskata, ka pasākumi ir attiecināmi uz valsti un Francija tos ir īstenojusi, izmantojot valsts līdzekļus LESD 107., panta 1. punkta izpratnē.

7.1.3. *Ekonomiska priekšrocība*

(150) Lai noteiktu, vai valsts pasākums ir atbalsts, jānosaka, vai uzņēmums iegūst ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ([90]).

(151) Ir jāanalizē, vai tirgus ekonomikas dalībnieka princips ir piemērojams attiecīgajiem nolīgumiem un, ja jā, vai šie nolīgumi atbilst šim principam.

7.1.3.1. Ekonomisko priekšrocību, kas radītas *Ryanair* un *AMS*, kopīgs novērtējums

(152) Saistībā ar nolīgumiem, kas tika noslēgti starp, no vienas puses, APFTE un, no otras puses, AMS vai Ryanair, Komisijai vispirms jānoskaidro, vai, lai identificētu ekonomiskās priekšrocības, no kurām tās guva labumu, Ryanair un tās meitasuzņēmums AMS ir jāapskata atsevišķi vai kopīgi.

(153) Komisija konstatē, ka *AMS* 100 % ir *Ryanair* meitasuzņēmums. Komisija arī konstatē, ka *AMS* faktiski tika izveidota ar vienīgo mērķi sniegt tirgvedības pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē un tā neveic nekādu citu darbību ([91]).

(154) Turklāt līgumattiecībās ar *APFTE*, *Ryanair* šķiet aizvietojams ar *AMS*. Patiesi, *APFTE* sākotnēji tirgvedības nolīgumu bija noslēgusi ar *AMS* (2010. gada nolīgums). Vēlāk 2013. un 2017. gada nolīgumi tika slēgti tieši starp *APFTE* un *Ryanair*.

([88]) Saskaņā ar 57. un turpmākajiem apsvērumiem Komisijas 2016. gada 19. jūlija Paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto "valsts atbalsta" jēdzienu (C/2016/2946), (OV C 262, 19.7.2016. 1. lpp.).

([89]) Skat. lēmuma par procedūras sākšanu 59. apsvērumu.

([90]) Skat. jo īpaši Tiesas 1999. gada 29. aprīļa sprieduma lietā Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punktu.

([91]) Skat. Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu par valsts atbalstu SA.33961 (C 2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija piešķīrusi Nīmes – Uzē – Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.), 314. un 315. apsvērums.

(155) Turklāt tirgvedības nolīguma, kas noslēgts ar sabiedrību *AMS*, mērķī ir norādīts, ka tas ir "*saistīts ar uzņēmuma Ryanair apņemšanos apkalpot Monpeljē teritoriju*" ([92]).

(156) Visu šo iemeslu dēļ Komisija *Ryanair* un *AMS* kopā uzskata kā vienu ieguvēju no attiecīgajiem pasākumiem ([93]).

7.1.3.2. Tirgvedības nolīgumu atsevišķs novērtējums

(157) Francija ir norādījusi, ka *APFTE* ir darbojusies, kā publisks pakalpojumu pircējs, kas tai ļāva īstenot tai uzticētos publiskās politikas uzdevumus. Francija ir norādījusi, ka tirgvedības nolīgumi nekādā veidā nebija saistīti ar lidostas līgumiem, un to mērķis bija veicināt reģiona ekonomisko attīstību, piesaistot tūristus.

(158) Francija nav norādījusi faktus, kas skaidri pierādītu, ka lēmums noslēgt tirgvedības pakalpojumu nolīgumus, būtu pieņemts, pamatojoties uz konkrētiem ekonomikas pētījumiem, lai noteiktu šo nolīgumu ar *Ryanair*/*AMS* noslēgšanas nākotnes ienesīgumu vai no tiem izrietošās ekonomiskās priekšrocības, ne atsevišķi tirgvedības nolīgumiem, ne tirgvedības nolīgumiem, vērtējot tos kopā ar līgumiem par lidostas pakalpojumiem.

(159) *Ryanair* nav paudusi skaidru viedokli par tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti ar *APFTE* un lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgti ar *AMM* kopīgu vai atsevišķu vērtēšanu, apgalvojot, ka nevienā no gadījumiem *Ryanair*/*AMS* nav uzskatāmas par atbalsta saņēmējām.

(160) Šajā gadījumā, pretēji vairumam citu lietu, kurās Komisija pēdējā laikā ir pieņēmusi lēmumu par *Ryanair* saistībā ar valsts atbalstu, Komisija nav secinājusi, ka pastāvētu saikne starp tirgvedības nolīgumiem un lidostas pakalpojumu līgumiem turpmāk minēto iemeslu dēļ.

(161) Pirmkārt, abu veidu līgumus noslēdza divas atšķirīgas juridiskās personas, ar dažādiem mērķiem, proti, *AMM* un *APFTE* ([94]), un tās nevar uzskatīt par vienu saimniecisko vienību.

(162) Lai gan nav izslēgts, ka abu veidu līgumi bija saistīti, kad MTRK vēl bija lidostas koncesionāre un noslēdza abu veidu līgumus ar *Ryanair*/*AMS*, šī iespējamā saite pārstāja eksistēt 2009. gadā, kad lidostas pārvaldību pārņēma *AMM*. Kā ir norādīts (28) apsvērumā, no 2010. gada 24. jūnija *APFTE* dibināšanas kopsapulces protokola izriet, ka *APFTE* izveide un finansēšana ir bijusi MTRK iniciatīva, kuru atbalstījušas attiecīgās vietējās pašvaldības, lai varētu turpināt slēgt tirgvedības nolīgumus ar zemo cenu aviosabiedrībām pēc tam, kad MTRK zaudēja savu Monpeljē lidostas koncesionāra statusu. Šādos apstākļos MTRK vairs nevēlējās uzņemties finanšu un juridiskos riskus, kas saistīti ar tirgvedības nolīgumiem, un aicināja attiecīgās teritoriālās pašvaldības piedalīties tieši tirgvedības maksājumos aviosabiedrībām (kurus līdz tam brīdim finansēja MTRK, bet divpusējās vienošanās par finansējumu ar dažādām pašvaldībām tika pabeigtas tikai vēlāk) ([95]).

([92]) 2010. gada nolīguma 1. un 5.3. punkts.
([93]) Tādēļ turpmāk šajā vērtējumā Komisija attiecīgo pasākumu saņēmēju apzīmē kā "*Ryanair*".
([94]) *APFTE* to skaidri apliecināja.
([95]) Skat. arī Monpeljē TRK 2010. gada 26. maija kopsapulces apspriedi, 6. lpp.: "MTRK bija vienīgā līgumslēdzēja ar dažādām tirgvedības sabiedrībām par mūsu teritorijas tūrisma veicināšanu. Paralēli MTRK parakstīja vienošanās ar pašvaldībām, kuras piedalās plūsmas veicināšanā. *CGEFI* ir uzskatījusi, ka MTRK uzņēmās gan juridiskus, gan finanšu riskus, lai gan vairs nebija koncesionāre. Tomēr šo plūsmu nozīme vietējam tūrismam ir vispāratzīta. Tirgvedības izdevumi šobrīd veido 1,8 miljonus, bet ekonomiskie ieguvumi ir 60 miljoni EUR. MTRK un pašvaldības ir vienisprātis, ka šī darbība ir jāturpina."

(163) Lai gan *APFTE* publiskie dalībnieki arī bija lidostas akcionāri, viņu līdzdalība tirgvedības nolīgumu finansēšanā nebija proporcionāli saistīta ar viņu lidostas akciju daļu. ([96]) Jo īpaši, lai gan Francijas valstij pieder 60 % *AMM* kapitāla, Francijas valsts nav *APFTE* biedre un neveic iemaksas tās budžetā. MTRK, kurai pieder 25 % *AMM* kapitāla, laikā no 2010. līdz 2019. gadam budžetā iemaksāja tikai [10–20] %. Pārējās subsīdijas, kas *APFTE* iemaksātas laikā no 2010. līdz 2019. gadam, proti, [80–90] %, nāca no pašvaldībām, kurām kopā pieder tikai 15 % *AMM* kapitāla.

5. tabula

APFTE* publisko dalībnieku iemaksu daļu salīdzinājums ar viņu akciju daļu *AMM

	Langedokas-Rusijonas (tagad Oksitānijas reģions) reģiona padome	Ēro departamenta padome	Monpeljē aglomerācija (tagad *Montpellier Méditerranée Métropole*) un Monpeljē pilsēta	*Pays de l'Or* aglomerācijas pašvaldība	MTRK (tagad Ēro Tirdzniecības un rūpniecības kamera)	Francijas valsts (valsts līmenī)
Dalība *APFTE* finansējumā (no 2010. līdz 2019. gadam) (%)	[20–30]	[10–20]	[30–40]	[0–10]	[10–20]	
Akcijas *AMM* (%)	6,5	7	0,5 ([1])	1	25	60

([1]) *Montpellier Méditerranée Métropole* daļa. Monpeljē pilsēta nav *AMM* akcionārs.

(164) No šiem dažādajiem elementiem izriet, tas, ka *APFTE* publiskie biedri finansēja tirgvedības nolīgumus, nav saistīts ar viņu līdzdalību *AMM* kapitālā. Pieņemot, ka tirgvedības nolīgumi ļāva palielināt ieņēmumus saistībā ar lidostas līgumiem, *APFTE* biedri varēja gūt labumu tikai no 40 % šo papildu ieņēmumu, lai gan bija ieguldījuši [95–100] % tirgvedības izdevumu. Arī katra individuālā *APFTE* publiskā biedra situācija ir atšķirīga, un vēl nelabvēlīgāka trīs galvenajiem *APFTE* finansētājiem – reģions (6,5 % *AMM* kapitāla), departaments (7 % *AMM* kapitālā) un *Montpellier Méditerranée Métropole* (0,5 % *AMM* kapitāla), kuri kopā finansē [80–90] % ([97]) *APFTE* budžeta ([98]).

(165) Turklāt no iepriekš minētā 2010. gada 24. jūnija protokola izriet, ka, noslēdzot tirgvedības nolīgumus, *APFTE* un tās biedri rīkojās ar mērķi veicināt reģiona ekonomiku, paredzot iespējamus ekonomiskos ieguvumus reģionam un dažādiem vietējiem uzņēmumiem, nevis lidostas operatoram (kaut mazākajam) vai citiem uzņēmumiem, kuri gūst tiešu ekonomisko labumu no šiem līgumiem.

(166) Reģionālās politikas apsvērumi netika ņemti vērā, veicot analīzi, lai noteiktu, vai valsts iestāde rīkojās kā tirgus ekonomikas operators. Tāpat arī formālā izmeklēšanas procedūra neatklāja faktus, kas liecinātu, ka *APFTE* publisko biedru iemaksu tirgvedības nolīgumiem mērķis būtu bijis palielināt ieņēmumus, kurus *APFTE* publiskie biedri varētu gūt no lidostas, jo īpaši ar dividenžu maksājumiem vai citām procentu subsīdijām no *AMM* puses, lai varētu ņemt vērā tirgvedības nolīgumu iespējamo labvēlīgo ietekmi uz lidostas ieņēmumiem.

([96]) Tādējādi Monpeljē lidostas situācija atšķiras no Šarleruā lidostas situācijas, kas aprakstīta lietā T-196/04, *Ryanair*/Komisija, ECLI:EU:T:2008:585, 53.–61. punktā, kur Vispārējā tiesa, savā 2008. gada 17. decembra spriedumā ir secinājusi, ka Valonijas reģions un *BSCA* lidostas operators ir viena un tā pati vienība, principa par privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā piemērošanai, jo *BSCA* akcionāriem bija vadoša ietekme Valonijas reģionā.

([97]) Šis cipars ietver arī Monpeljē pilsētas ieguldījumu *APFTE*. Monpeljē pilsēta nav *AMM* akcionārs. Francijas iestādes ir iesniegušas informāciju vienīgi par kopīgām Monpeljē pilsētas un *Montpellier Méditerranée Métropole* iemaksām.

([98]) Skat. 23. un 45. apsvērumu.

(167) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka saikne starp lidostas pakalpojumu līgumiem, kurus noslēdza *AMM*, un *APFTE* noslēgtajiem tirgvedības nolīgumiem nav pietiekama, lai pamatotu šo divu tipu līgumu kopīgu analīzi. Tādēļ Komisija pārgāja pie tirgvedības nolīgumu atsevišķas analīzes.

(168) Tādējādi un, ņemot vērā to, ka *APFTE* nav uzskatāma par lidostas operatoru, 2014. gada pamatnostādnēs paredzētā paredzamā pieaugošā ienesīguma metode, lai novērtētu saskaņojumu starp lidostām un gaisa satiksmes līnijām ([99]) katrā ziņā šajā gadījumā nevar tikt piemērota.

7.1.3.3. Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana

(169) Lai noteiktu, vai valsts pasākums ir atbalsts, jānosaka, vai uzņēmums iegūst ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ([100]).

(170) Francija ir norādījusi, ka *APFTE* uzskata, ka attiecīgie maksājumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu, jo *APFTE* ir maksājusi atlīdzību *Ryanair*/*AMS* atbilstoši tirgus cenai par uzaicinājuma uz konkursu rezultātā iegādātajiem pakalpojumiem. *APFTE* norāda, ka iegādātie pakalpojumi atbilda *APFTE* vajadzībām un tās sabiedriskās politikas uzdevumiem, proti, veicināt tūrismu, lai nodrošinātu reģiona ekonomikas izaugsmi. Tādējādi *APFTE* iestājas, kā publisks pircējs, lai sasniegtu sabiedriskās politikas mērķi. *APFTE* apgalvo, ka, ņemot vērā šo kontekstu, tai nebija jāveic rentabilitātes analīze *APFTE* līmenī. *APFTE* norāda, ka tirgvedības nolīgumi ne *Ryanair*, ne *AMS* nepiešķīra nekādas ekonomiskās priekšrocības.

(171) *Ryanair* izvirza tādus pašus argumentus.

(172) Attiecībā uz jautājumu par tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanu ir jāatgādina, ka nav runa par sevis nostādīšanu jebkura tirgus ekonomikas dalībnieka vietā, bet gan tāda tirgus ekonomikas dalībnieka vietā, kas atrodas *APFTE* situācijā.

(173) Tāpēc ir jāanalizē tirgus ekonomikas dalībnieka principa attiecināmība uz *APFTE*.

(174) Saskaņā ar 77. apsvērumu Komisijas Paziņojumā par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto "valsts atbalsta" jēdzienu ("Komisija par valsts atbalsta jēdzienu") ([101]): "[…], ir jāņem vērā tikai tās priekšrocības un pienākumi, kas ir saistīti ar valsts kā ekonomikas dalībnieces statusu, izslēdzot tos, kas ir saistīti ar tās kā valsts varas statusu", kas cita starpā izslēdz to, ka tiktu ņemti vērā sabiedrisko interešu apsvērumi, piemēram, reģiona attīstība.

(175) Saskaņā ar tās statūtiem *APFTE* mērķis ir "veicināt un attīstīt tūrismu, tostarp darījumu tūrismu, veicināšanas tirgus teritorijā, reklāmas iegādi internetā un tirgvedības pakalpojumi vai jebkurš cits ar reklāmu saistīts atbalsts, piemēram, dalība gadatirgos un izstādēs, lai piesaistītu starptautiskos klientus". No *APFTE* biroja biedru publiskajiem paziņojumiem, kā arī no protokoliem un dokumentiem, kas saistīti ar tā darbību, izriet, ka *APFTE* ir īstenojis reģionālās politikas mērķi ([102]).

([99]) Skat. 2014. gada Pamatnostādņu 3.5. punktu.
([100]) Skat. jo īpaši Tiesas 1999. gada 29. aprīļa sprieduma lietā Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punktu.
([101]) C/2016/2946, (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).
([102]) Skat. arī 117. apsvērumu.

(176) Tāpat no protokoliem, kopsavilkumiem un citiem dokumentiem saistībā ar *APFTE*, kurus iesniedza Francijas iestādes, izriet, ka *APFTE*, slēdzot tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair*/*AMS*, rīkojās vienīgi kā publiskā vara, jo īpaši, attīstot reģiona ekonomiku.

(177) Ieguvumus no tirgvedības nolīgumiem saistībā ar reģionālā tūrisma attīstību, proti, potenciāliem ieņēmumiem, ko reģionam radītu tūrisms, nevar ņemt vērā, analizējot to, vai ir ievēroti tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriji.

(178) Šajā gadījumā Komisijai nav nekādu pierādījumu, ka, parakstot tirgvedības nolīgumus, *APFTE* vai tās finansētāji publiskie biedri būtu cerējuši gūt labumu no finanšu ieguvumiem, kā tirgus ekonomikas dalībnieks, jo īpaši no peļņas par ieguldījumu, papildus reģiona tūrisma attīstībai, un šī loma ir pilnībā attiecināma uz tās (un finansētāju publisko biedru) valsts varas statusu.

(179) *APFTE* neguva labumu no ieņēmumu pieauguma no Monpeljē lidostas ekspluatanta, kas būtu saistīti ar satiksmes palielināšanos. *APFTE* neekspluatē Monpeljē lidostu, un biedri, kuri finansē *APFTE*, ir Monpeljē lidostas mazākuma akcionāri (ne vairāk kā 40 %). Francijas iestādes nenorādīja arī uz iespējamiem ieguvumiem, kas būtu saistīti ar lidostas ieņēmumu palielinājumu, no kā labumu varētu gūt *APFTE* biedri, kuri ir Monpeljē lidostas akcionāri. Pirms lēmumiem noslēgt tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair* nebija izstrādāts neviens darījumu plāns, kurā būtu izvērtēti šādi potenciāli ieguvumi. Pieņemot, ka tirgvedības nolīgumu mērķis un/vai rezultāts bija palielināt pasažieru plūsmu, mazākuma akcionāriem, kuri kontrolē 40 % lidostas, nebūtu bijis jēgas finansēt [95–100] % tirgvedības nolīgumu. Turklāt katrs no lidostas mazākuma akcionāriem tirgvedības nolīgumu finansēšanā veic ieguldījumus, ņemot vērā dažādās savu lidostas akciju proporcionālās daļas ([103]), kas liecina, ka lēmumi slēgt tirgvedības nolīgumus, ekonomiski nav saistīti ar noteiktu *APFTE* biedru akcionāru situāciju. Secinot jānorāda, ka *APFTE* tirgvedības nolīgumus ar *APFTE* parakstīja vienīgi ar sabiedriskās politikas mērķi no *APFTE* un tās publisko biedru viedokļa, kas nav saistīts ar viņu ieguvumu kā ekonomikas dalībniekiem.

(180) Turklāt, kā detalizēti parādīts 7.1.3.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija secina, ka *APFTE* tirgvedības pakalpojumu iegāde neatbilda reālajai vajadzībai, bet faktiski bija paredzēta, lai subsidētu *Ryanair* lidojumus uz Montpeljē lidostu un no tās. Šādos apstākļos Komisija secina, ka tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs nav piemērojams ([104]). Turklāt, kā norādīts 7.1.3.4. punkta b) apakšpunktā, cenas, ko *APFTE* maksāja *Ryanair*/*AMS* par tirgvedības pakalpojumu iegādi, neatbilst normāliem tirgus apstākļiem. Tādējādi, pat ja tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs būtu piemērojams, tas nebūtu izpildīts.

(181) Visbeidzot, Komisija norāda, ka pasākums atzīstams par priekšrocību neveidojošu tikai tādā gadījumā, ja valsts pasākums ir kompensācija par tādu uzņēmumu sniegtajiem pakalpojumiem, kuri piedāvā attiecīgos pakalpojumus sabiedrības interesēs kopumā, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ja šiem uzņēmumiem netiek radītas reālas finansiālas priekšrocības un ja pasākumam nav tādas ietekmes, kas izvirza šos uzņēmumus labvēlīgākā konkurences stāvoklī salīdzinājumā ar konkurējošiem uzņēmumiem ([105]). Tomēr šajā gadījumā nekas neliecina par to, ka *Ryanair* būtu bijis pienākums sniegt sabiedriskos pakalpojumus.

7.1.3.4. *APFTE Ryanair*/*AMS* radīto priekšrocību noteikšana

(182) No formālās izmeklēšanas procedūras izriet, ka maksājumi, kas veikti, pamatojoties uz tirgvedības nolīgumiem, ir tādi paši, kā subsīdijas, kuras valsts iestādes veica aviosabiedrībai, lai nodrošinātu lidostas apkalpošanu. Komisija secina, ka maksājumi, kurus *APFTE* veica *Ryanair* un *AMS*, ir uzskatāmi par parastām subsīdijām, lai mazinātu izmaksas, kas rodas *Ryanair*, nodrošinot regulārus lidojumus uz Monpeljē, tādējādi piešķirot *Ryanair* ekonomisku priekšrocību.

([103]) Skat. 164., 24. apsvērumu, kā arī 45. un turpmākos apsvērumus.
([104]) Skat. Vispārējās tiesas 2017. gada 1. marta sprieduma *SNCM*/Komisija, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 232. un 233. punktu.
([105]) Skatīt *Voir l'arrêt de la Cour de justice du 2 septembre 2010, Commission/Deutsche Post AG*, C-399/08, EU:C:2010:481, point 41 et l'arrêt de la Cour de justice du 9 juin 2011, Comitato "Venezia vuole vivere" et al./Commission, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, point 92.

(183) Lai noteiktu to, vai pastāv priekšrocība *Ryanair*/*AMS*, Komisija šajā lietā pārbaudīja visus saistītos apstākļus atbilstoši Paziņojumam par valsts atbalstu. Piemēram, var būt tādi ārkārtas apstākļi, kuru dēļ publiskās iestādes preču vai pakalpojumu pirkums, arī par tirgus cenu, var nebūt uzskatāms par atbilstīgu tirgus nosacījumiem, jo īpaši, ja attiecīgā pakalpojuma iegāde neatbilst publiskās iestādes reālajām vajadzībām. ([106])

(184) Pamatojoties uz šiem pierādījumiem, kas iegūti formālās izmeklēšanas procedūras gaitā, Komisija secina, ka tirgvedības pakalpojumu iegāde no *Ryanair* nebija viena no *APFTE* pamata vajadzībām. Ar to pietiek, lai secinātu, ka *Ryanair* ir tikusi radīta priekšrocība, īstenojot pasākumus, kas šajā izmeklēšanā tiek pārbaudīti.

(185) Turklāt formālās izmeklēšanas procedūrā netika apstiprināts *Ryanair*/*AMS* un Francijas iestāžu apgalvojums, ka tirgvedības pakalpojumi tika iegādāti par tirgus cenu.

(a) **APFTE nebija reālas nepieciešamības iegādāties no *Ryanair*/*AMS* tirgvedības pakalpojumus**

(186) Francija, *APFTE*, MTRK, teritoriālās pašvaldības, kas iesniedza savas piezīmes, kā arī *Ryanair* izvirzīja argumentu, ka *APFTE* ir bijusi asociācija vietējā tūrisma veicināšanai, kura no *Ryanair* par tirgus cenu iegādājās tirgvedības pakalpojumus.

(187) Galvenais uzdevums Komisijas analīzē par to, vai *Ryanair* bija radīta priekšrocība, ir noskaidrot, vai *APFTE* patiesi bija nepieciešami tirgvedības pakalpojumi, kurus tā iegādājās no *Ryanair*/*AMS*, lai īstenotu sabiedriskās politikas mērķi, proti, popularizēt Monpeljē pilsētu un tās apkārtni ([107]).

(188) Komisija secināja, ka tirgvedības pakalpojumu iegāde no *Ryanair*/*AMS* neatbilst *APFTE* reālajām vajadzībām, pamatojoties uz šādām pazīmēm:

— tirgvedības pakalpojumu iegāde notika vienīgi tāpēc, lai attaisnotu maksājumus *Ryanair*, lai aviosabiedrība paliktu Monpeljē lidostā; pat, ka tirgvedības pakalpojumiem bija kāda tirgvedības ietekme (drīzāk, nē), tas nebija līgumu galvenais nolūks, tāpēc tie drīzāk tiek analizēti, kā slēptās subsīdijas:

— *APFTE* nebija reāla nolūka reklamēt reģionu;

— pasākumi bija paredzēti tieši *Ryanair* lidojumu nodrošināšanai, nevis tirgvedības pakalpojumiem;

— pasākumi bija paredzēti tieši *Ryanair*/*AMS*, nevis jebkuram tirgvedības pakalpojumu sniedzējam tiešsaistē;

— nekas neliecina par *APFTE* interesi par tirgvedības kampaņu, kuras finansētas no tās budžeta, konkrētiem panākumiem;

— tirgvedības maksājumu beigas sakrita ar *Ryanair* lidojumu nodrošināšanas izbeigšanu;

— citas izmeklēšanas, kuras Komisija īsteno saistībā ar valsts atbalstu, liecina, ka *Ryanair* izmanto tirgvedības nolīgumus, lai maskētu valsts atbalsta maksājumus.

([106]) Skat. Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 82. apsvērumu un tajā minēto judikatūru.
([107]) Skat. Vispārējās tiesas 2003. gada 5. augusta sprieduma P&O, T-116/01, ECLI:EU:T:2003:217, 116. un 117. punktu.

— *Ryanair/AMS* sniegti tirgvedības pakalpojumi nav tādi, kas varētu efektīvi popularizēt Monpeljē pilsētu un tās apkārtni:

— tas, ka *APFTE* izvēlējās *Ryanair*, nav pietiekami ekonomiski pamatots;

— *Ryanair* tirgvedības pakalpojumiem nav tādas ietekmes, kā ir apgalvots.

— Tirgvedības pakalpojumi galvenokārt sniedz labumu *Ryanair*, pieņemot, ka tiem ir kāda ietekme, jo *Ryanair*, kā privātam uzņēmumam, kura mērķis ir gūt peļņu, ir jāmanipulē ar "cenu" un "tirgvedību", lai piepildītu lidmašīnas.

(i) *Tirgvedības pakalpojumu iegāde notika vienīgi tāpēc, lai attaisnotu maksājumus Ryanair, lai aviosabiedrība paliktu Monpeljē lidostā*

(189) Formālā izmeklēšanas procedūra ir atklājusi, ka pat, ja *APFTE* iegādātajiem tirgvedības pakalpojumiem bija jebkāda tirgvedības ietekme ([108]), tas nebija līgumu galvenais nolūks, jo tie drīzāk ir vērtējami, kā slēptas subsīdijas.

(190) Faktiski, neraugoties uz *APFTE* statūtos definēto mērķi, tā vietā, lai iegūtu tirgvedības pakalpojumus to parastajā izpratnē (proti, reklāmu), lai popularizētu Monpeljē teritoriju, *APFTE*, slēdzot attiecīgos nolīgumus, vēlējās atbalstīt *Ryanair* gaisa satiksmes uz Monpeljē pakalpojumus, atlīdzinot tai par šo pakalpojumu nodrošināšanu un subsidējot šo pašu gaisa transporta pakalpojumu popularizēšanu. Tirgvedībai tās tradicionālajā nozīmē bija tikai otršķirīga ietekme uz *APFTE* reālo mērķi, kuru bija definējusi MTRK ar attiecīgajām vietējām pašvaldībām ([109]).

(191) Proti, tā tika prezentēta, kā tirgvedības kampaņa, lai attaisnotu *Ryanair* veiktos maksājumus. Komisija to secināja, pamatojoties uz šādām pazīmēm.

(1) *APFTE* nebija reāla nolūka reklamēt reģionu

(192) Komisija apkopoja vairākus būtiskus rādītājus, kas apliecina, ka *APFTE* nav bijis reāla nolūka reklamēt reģionu. Savukārt teritorijas "popularizēšana", kuru bija paredzējušas publiskās struktūras *APFTE* sastāvā, bija saistīta ar *Ryanair* saglabāšanu Monpeljē lidostā, cerot uz ieguvumu vietējai ekonomikai no papildu ienākumiem, ko tas radītu.

(a) Par to, ka *APFTE* nebija reāla nolūka īstenot reģiona popularizēšanu, liecina tās dibināšanas apstākļi

(193) *APFTE* un tās publisko biedru apspriežu, protokolu un kopsavilkumu analīze skaidri parāda, ka *APFTE* patiesais mērķis bija nodrošināt atbalsta jo īpaši zemo cenu aviosabiedrībām, galvenokārt *Ryanair*, nepārtrauktību pēc tam, kad bija mainījies Monpeljē lidostas pārvaldītājs ([110]). Komisija secina, ka pazīmes dokumentos, kas saistīti ar

([108]) Formālajā izmeklēšanas procedūrā atklājās vairākas pazīmes, kas liecina, ka tirgvedības kampaņu reālais publicitātes efekts bija nepietiekams, skat. 272. un turpmākos apsvērumus.

([109]) Piemēram, no *APFTE* finansētāju komitejas 2012. gada 15. oktobra kopsavilkuma izriet, ka *APFTE* vietni, kurā oficiāli ir bijis jāpopularizē Monpeljē un tās apkārtni, [MTRK] bija izveidojusi bez reālas tirgvedības funkcijas, bet tikai, lai oficiāli attaisnotu *APFTE* "tirgvedības" izdevumus: "[*APFTE* prezidents] aplūko jautājumu par tīmekļa vietni un tās uzturēšanu. Šī tīmekļa vietne ir nepieciešama, lai attaisnotu komunikācijas izdevumus, kas rodas, lai Eiropas klientus ievestu lielās Monpeljē teritorijā. Tiek ierosināts šo vietni uzlabot, lai tā kļūtu par īstu vietni teritorijas popularizēšanai."

([110]) Skat. piemēram, 2012. gada 20. jūlija Langedokas-Rusijonas reģiona reģionālās padomes apspriedi, 1. lpp.: "Ņemot vērā Monpeljē lidostas pārvaldības modeļa maiņu, tika izveidota tūrisma plūsmu un ekonomikas veicināšanas asociācija (APFTE), lai turpinātu teritorijas veicināšanas darbības, kuras tika īstenotas kopā ar aviosabiedrībām, kuras apkalpo Monpeljē lidostu." un 2. lpp. "aviolīnijas, kuru popularizēšana tiek nodrošināta, ir Brisele Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, Birmingema, […]". Skat. arī 28. apsvērumu.

APFTE darbību, liecina, ka MTRK un saistīto vietējo pašvaldību mērķis, iegādājoties tiešsaistes tirgvedības pakalpojumus, bija pagarināt atbalsta piešķiršanu darbības uzsākšanai, lai nodrošinātu attiecīgo aviosabiedrību pakalpojumu sniegšanu Monpeljē lidostā. Tādējādi valsts līdzekļi nav paredzēti tam, lai popularizētu Monpeljē pilsētu un tās apkārtni, bet gan, lai veicinātu konkrētu aviolīniju, lai to atbalstītu un nodrošinātu, ka to uztur aviosabiedrība ([111]).

(194) No *APFTE* protokoliem izriet, ka asociācijai jēdziens "tūrisma plūsma" nozīmē konkrētu aviosabiedrību gaisa satiksmes pasažieru plūsmu, nevis jebkuru tūrisma plūsmu vai gaisa satiksmes pasažieru plūsmu kopumā ([112]). Jo īpaši *APFTE* pirmo sanāksmju protokolos tiek lietoti termini, kas skaidri attiecas uz gaisa satiksmi, piemēram "maršruts", "līnija" vai "virziens" ([113]). Turklāt arī pētījums, ko veica Francijas iestādes, lai pierādītu, ka teritoriālās pašvaldības ir veikušas ekonomisko ieguvumu no *APFTE* darbībām ekonomisko analīzi ([114]), liecina, ka pašvaldības balstās vienīgi uz klientiem, kurus uz reģionu atved aviosabiedrības.

(195) To apstiprina fakts, ka visi pārējie tirgvedības nolīgumi, kurus noslēdza un īstenoja *APFTE* ([115]) (un iepriekš MTRK) – tomēr par summām, kas ir ievērojami mazākas par tām, ko maksāja *Ryanair*/*AMS* – par kuriem Komisijai ir zināms šīs izmeklēšanas ietvaros, tika noslēgti ar aviosabiedrībām, nevis ar "klasiskām" tiešsaistes tirgvedības aģentūrām.

(b) *APFTE* trūkst reāla nolūka reklamēt reģionu, par ko liecina tās tīmekļa vietnes, kas oficiāli atradās veicināšanas kampaņas centrā, sākotnējais stāvoklis

(196) Francijas iestādes norāda, ka tīmekļa vietne, kuru sākotnēji izmantoja *APFTE*, bija www.flights-montpellier-mediterranean.com, kas izveidota 2006. gadā un piederēja MTRK. 2013. gada maijā šo vietni aizstāja vietne gotomontpellier.com, kura arī piederēja MTRK.

([111]) Skat. piemēram *Pays de l'Or* aglomerācijas padomes 2010. gada 23. jūnija apspriedi; šajā dokumentā ir skaidrota "*low cost*" satiksmes ietekme uz reģionu, un ir norādīts: "Šo aviosabiedrību darbība prasa pašvaldību finanšu ieguldījumus, atbalstot jaunu maršrutu attīstību, kas piešķirti ne vairāk kā uz 3 gadiem, un vēlāk atbalstot maršrutu veicināšanu, iegādājoties reklāmas laukumus sabiedrību tīmekļa vietnēs". Skat. arī bijušā *APFTE* prezidenta paziņojumu, kas izmantots laikraksta *20 minutes* rakstā ar nosaukumu "Tirgvedība, lai piesaistītu klientus", un publicēts tiešsaistē 2011. gada 23. novembrī: "[*APFTE* prezidents] noraida apvainojumus par "šantāžu" un "slēptām subsīdijām". Viņš pamato: "Ja mēs neīstenotu šīs tirgvedības kampaņas, dažas sabiedrības paliktu, bet citas Monpeljē vairs neinteresētu, jo aviolīnijas vairs nebūtu pievilcīgas". " (skat. https://www.20minutes.fr/montpellier/828538-20111123-marketing-attirer-clientele , skatīta 2019. gada 1. jūlijā). Skat. arī *APFTE* 2010. gada 24. jūnija dibināšanas kopsapulces protokolu: "Lai kādas būtu grūtības un zemo cenu aviosabiedrību noteiktās cenas, mēs novērtējām ieguvumus vietējiem uzņēmumiem. Asociācija šobrīd ir struktūra, kas vislabāk piemērota, lai atbilstu juridiskajām prasībām, un, pateicoties šai zemo cenu dinamikai, veicinātu teritorijas attīstību".

([112]) Piemēram, skat. *Pays de l'Or* aglomerācijas padomes 2013. gada 28. jūnija apspriedi, kurā saistībā ar "izdevumiem, atbalstot ekonomisko un tūrisma plūsmu (2013. gada prognozes)" skaidri atsaucas uz "Ryanair virzieniem (Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, Birmingema)". Skat. arī *APFTE* 2010. gada 24. jūnija dibināšanas kopsapulces protokolu: ("Tūristu plūsmas, proti, klienti, kuri galvenokārt ierodas no Ziemeļeiropas un kurus uz mūsu reģionu atved zemo cenu aviosabiedrības, ir ļoti būtiskas visiem uzņēmumiem, kuru darbība ir saistīta ar tūrismu, kā arī ar tirdzniecību un nekustamajiem īpašumiem.")

([113]) Skat. piemēram *APFTE* 2011. gada 18. marta kopsapulces protokolu ("Izveidojot pārvaldības instanci, finansētājiem tiek dota iespēja piedalīties lēmumu pieņemšanā par atklājamo maršrutu izvēli"), *Pays de l'Or* aglomerācijas padomes 2013. gada 28. jūnija apspriedi (kurā saistībā ar "izdevumiem, atbalstot ekonomisko un tūrisma plūsmu (2013. gada prognozes)" skaidri atsaucas uz "*Ryanair* virzieniem (Brisele-Šarleruā, Frankfurte-Hāna, Līdsa-Bredforda, Birmingema)") un pārvaldības komitejas 2011. gada 28. marta pirmās sanāksmes tehniskās sagatavošanās tikšanās kopsavilkumu ("Pārvaldības komitejai ir jāuzsāk diskusija par tūrisma plūsmas attīstīšanu un jāizdara stratēģiskas izvēles par dažādiem lidostas piedāvātajiem maršrutiem.").

([114]) *BIPE*, "*Etude des retombées socio-économiques du transport aérien en région Languedoc-Roussillon*", 2013. gada 4. aprīlis (skat. http://montpellier.cci.fr/fichier/retombeesecoaeroportlr2012pdf/download, skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

([115]) Komisija atgādina, ka līgums, kas parakstīts ar uzņēmumu […] 2017. gadā, netika īstenots, jo *APFTE* neizsniedza pirkuma pasūtījumu, skat. 81. apsvērumu.

(197) No *APFTE* finansētāju komitejas 2012. gada 15. oktobra lēmumu kopsavilkuma izriet, ka *APFTE* tīmekļa vietnei, kas oficiāli prezentēta, kā reģionālā tirgvedības rīks (un vieta uz kurieni ved saites *Ryanair* tīmekļa vietnē, kā ir noteikts tirgvedības nolīgumos ([116])), sākotnēji nebija īstu funkciju saistībā ar tirgvedību, bet tā bija daļa no *APFTE* viltības, kā attaisnot aviosabiedrībām veiktos maksājumus. Tā *APFTE* prezidents ir paziņojis, ka "šī tīmekļa vietne ir nepieciešama, lai attaisnotu komunikācijas izdevumus, kas rodas, lai Eiropas klientus ievestu lielās Monpeljē teritorijā. Tiek ierosināts šo vietni uzlabot, lai tā kļūtu par īstu vietni teritorijas popularizēšanai."

(c) *APFTE* trūkst reāla nolūka reklamēt reģionu, par ko liecina juridiskās struktūras koncepcija, kuru pārņēma *APFTE*

(198) Turklāt Komisija norāda, ka pēc tam, kad *APFTE* pārtrauca darbību 2018. gadā, no dokumentiem, kas saistīti ar *APFTE* darbību, kurus Francija iesniedza par 2017. un 2018. gadu, izriet, ka MTRK un teritoriālās pašvaldības, bija izstrādājušas un pat īstenojušas jaunu juridisko modeli tirgvedības nolīgumiem, kas paredz, ka tirgvedības pirkumus pārņems "pasūtījuma grupa, kuru veido pašvaldības un [Ēro]TRK, kas ir nolēmusi vairs neiegādāties tirgvedības pakalpojumus, bet gan gaisa satiksmes līnijas" ([117]). Tas vairs neattiecas uz tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti ar Ryanair/AMS, jo Ryanair vairs neapkalpoja Monpeljē lidostu, taču papildus apliecina, ka *APFTE* noslēgto līgumu patiesais mērķis ir bijis atbalstīt gaisa satiksmes savienojumus.

(d) Secinājumi par to, ka *APFTE* nebija reāla nolūka reklamēt reģionu

(199) Komisija secina, ka *APFTE* necentās īstenot tirgvedības darbības vārda tiešajā nozīmē, bet gan veica maksājumus, lai mudinātu aviosabiedrības iedalīt resursus darbam Monpeljē.

(200) *APFTE* vēlme mudināt *Ryanair* saglabāt savas aviolīnijas no Monpeljē tiek attaisnota ar *Ryanair* iespēju aizstāt reģionālās lidostas. ([118]) Tāpēc nav neparasti, ka reģionālās lidostas konkurē, lai piesaistītu *Ryanair*. Šajā ziņā ir jāpiemin, ka lietā SA.33961 (2012/C), kas attiecas uz Nīmes lidostu (lidostu, kura atrodas Monpeljē lidostas apkalpošanas zonā), Komisija tās galīgajā lēmumā ([119]) ir secinājusi, ka tirgvedības nolīgumi, kurus valsts ir noslēgusi ar *Ryanair*/*AMS* laikā no 2005. līdz 2010. gadam, ir uzskatāmi par daļu no virknes pasākumu, kas uzskatāmi par nelikumīgu valsts atbalstu, kas sniegts *Ryanair*/*AMS* ([120]).

(201) Tātad *APFTE* nolūks, slēdzot līgumus ar *Ryanair*/*AMS*, nebija vis popularizēt Monpeljē un tās apkārtni, izmantojot tirgvedības kampaņu tās parastajā izpratnē, bet gan mudināt *Ryanair* turpināt darbību Monpeljē lidostā.

(2) Pasākumi bija paredzēti tieši *Ryanair* lidojumu nodrošināšanai, nevis tirgvedības pakalpojumiem

(202) Attiecībā uz *Ryanair*/*AMS APFTE* bija apņēmusies 2010., 2013. un 2017. gadā noslēgt tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair*/*AMS*, lai paturētu *Ryanair* Monpeljē lidostā. Par to nepārprotami liecina APFTE 2011. gada 19. oktobra

([116]) Skat. 56., 59., 65. apsvērumu.
([117]) Skat. Ēro Tirdzniecības un rūpniecības kameras 2018. gada 24. janvāra kopsapulces apspriedes.
([118]) Piezīmēs, kas iesniegtas pēc formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojoties uz LESD 108. panta 2. punktu, saistībā ar savu argumentu, ka Monpeljē lidostas situācija, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, ir salīdzināma ar citu lidostu situācijām, *Ryanair* apgalvo, ka tai ir plaša lidostu izvēle Eiropā (Apvienotajā Karalistē, Spānijā, Francijā, […]), kuras konkurē attiecībā uz savienojumiem un *Ryanair* jaudām, un, kuras no *Ryanair* viedokļa ir savstarpēji aizstājamas.
([119]) Skat. Lēmuma 1. panta otro daļu, (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.).
([120]) Lēmums tika apstiprināts ar Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu *Ryanair* un *AMS*/Komisija, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943.

kopsapulces protokols (5. lpp.): "Šis budžets mums ļauj […] saglabāt Frankfurtes-Hānas, Briseles-Šarleruā, Līdsas-Bredfordas aviolīnijas" ([121]) un izraksts no MTRK 2010. gada 31. janvāra kopsapulces apspriežu reģistra: "Pagaidu komisija […] ir sniegusi labvēlīgu atzinumu par papildu summu […] apmērā, lai nodrošinātu finansējumu tiešsaistes tirgvedības nolīgumam, kurš ļauj saglabāt Birmingemas aviolīniju."

(203) 2010.–2017. gada tirgvedības nolīgumu, kā arī 2013. un 2017. gada uzaicinājumu uz konkursu analīze apstiprina, ka līgumi un uzaicinājumi uz konkursu skaidri paredz gaisa satiksmes maršrutus, kurus nodrošina *Ryanair*.

(204) Šie *APFTE* līgumi un uzaicinājumi uz konkursu tika pakāpeniski pielāgoti, lai saikne starp gaisa pārvadājumu pakalpojumiem un tirgvedības pakalpojumu iegādi nebūtu tik acīmredzama. Pirmie līgumi tika noslēgti, neizsludinot konkursu, un balstījās uz nepārprotamu *Ryanair* apņemšanos nodrošināt noteiktus maršrutus. Savukārt pēdējie nolīgumi tika noslēgti pēc uzaicinājuma uz konkursu un tie uz *Ryanair* darbību Monpeljē lidostā atsaucās ne tik tieši, tomēr pietiekami skaidri, lai tiktu izvēlēta *Ryanair*. Vēlme saglabāt *Ryanair* darbību, slēdzot tirgvedības nolīgumus, ir redzama dažādos tirgvedības nolīgumu punktos, kuri tieši vai netieši atsaucas uz *Ryanair* darbību Monpeljē lidostā, ciktāl tas attiecas uz esošajām aviolīnijām.

(a) 2010. un 2013. gada līgumi

(205) Patiesi, 2010. gada nolīgums un tā papildinājumi un secīgās vienošanās par pagarināšanu, kā arī 2013. gada nolīgumi un to secīgās vienošanās par pagarināšanu balstās uz *Ryanair* konkrētu apņemšanos ekspluatēt gaisa satiksmes savienojumus ar Monpeljē lidostu, un tie *Ryanair* paredz skaidras saistības attiecībā uz to. 2010. gada līgumā ir skaidra atsauce uz šīm saistībām un tas paredz tirgvedības maksājumus par to izpildi.

(206) No *APFTE* biroja 2013. gada 4. jūlija kopsavilkuma izriet, ka *APFTE* ir uzskatījusi par nepieciešamu izsludināt uzaicinājumu uz konkursu 2013. gadā, kad beidzās 2010. gada nolīguma ar *AMS* termiņš, un, ka *APFTE* tomēr vēlējās saglabāt tūrisma plūsmas, uz kurām attiecās šis līgums, proti, gaisa satiksmes savienojumus, kurus nodrošināja *Ryanair* ([122]).

(207) 2013. gada uzaicinājuma uz konkursu specifikācija, kas vēlāk noteica līguma saistības, paredzēja ļoti precīzas prasības, kas *Ryanair* jāizpilda saistībā ar gaisa transportu no Monpeljē uz Briseli-Šarleruā, Frankfurti-Hānu un Līdsu-Bredfordu, lai gan tās bija ļoti vispārīgas, pat neskaidras attiecībā uz nodrošināmo tirgvedības pakalpojumu. Turklāt ir pārsteidzoši, ka galu galā netika noslēgts neviens līgums attiecībā uz daļu "Birmingema", savienojumu, kuru *Ryanair* bija pārtraucis laikā starp 2013. gada uzaicinājuma uz konkursu specifikācijas publicēšanu un tirgvedības nolīgumu noslēgšanu. Šis pēdējais punkts nevainojami attēlo saikni, kas pastāv starp *APFTE* noslēgtajiem tirgvedības nolīgumiem un *Ryanair* nodrošinātajiem gaisa satiksmes maršrutiem.

([121]) Skat. arī *APFTE* 2011. gada 19. oktobra kopsapulces protokolu, 6. lpp.: "2012. gadam […] asociācijas rīcībā ir budžets […] EUR (ar visiem nodokļiem) apmērā, kas ļauj uzturēt vienīgi tirgvedības nolīgumus ar sabiedrību *AMS*, proti, vēsturiskajiem mērķiem Briseles-Šarleruā, Frankfurte-Hāna un Līdsa-Bredforda", vai *APFTE* biroja 2013. gada 4. jūlija kopsavilkumu, 1. lpp.: "[*APFTE* prezidents] norāda, ka asociācijai ir pienākums īstenot iepirkuma procedūru par tiešsaistes tirgvedības nolīgumiem, jo 2010. gada līgumam, kas noslēgts ar *Airport Marketing Services*, ir beidzies termiņš" un 2. punktu: "beidzoties līgumam ar *Airport Marketing Services*, plūsmas, uz kurām attiecas šis līgums, tiks nodotas konkurencei, katram maršrutam atsevišķi."

([122]) Skat. kopsavilkuma 1. lpp.: "[*APFTE* prezidents] norāda, ka asociācijai ir pienākums izsludināt uzaicinājumu uz konkursu par tiešsaistes tirgvedības nolīgumiem, jo 2010. gada līgumam, kas noslēgts ar *Airport Marketing Services*, ir beidzies termiņš" un 2. lpp. "beidzoties līgumam ar *Airport Marketing Services*, plūsmas, uz kurām attiecas šis līgums, tiks nodotas konkurencei, katram maršrutam atsevišķi. Skat. arī *APFTE* 2013. gada 4. jūlija kopsapulces protokolu, 3. lpp.: "beidzoties līgumam ar *Airport Marketing Services*, plūsmas, uz kurām attiecas šis līgums, tiks nodotas konkurencei, katram maršrutam atsevišķi. Prezidents apsola kopsapulces dalībniekiem visām pašvaldībām nosūtīt standarta konkursa dokumentāciju informācijai, kā to prasa reģionālā padome."

(b) 2017. gada līgumi

(208) Turklāt, lai gan 2017. gada nolīgumā nav minētas lidostas, kuras *Ryanair* apkalpo no Monpeljē, un nav norādīti skaidri pienākumi saistībā ar gaisa transportu uz šīm lidostām, tajā ir skaidri norādīts, ka tirgvedības aktivitāšu mērķauditorija ir to reģionu iedzīvotāji, kuros atrodas lidostas, kuras *Ryanair* apkalpoja no Monpeljē. ([123]) Daļas, kas definētas specifikācijā, atbilda reģioniem, kur atradās lidostas, kuras *Ryanair* apkalpoja no Monpeljē: tajā laikā Brisele-Šarleruā ("Valonijas" daļa), Frankfurte-Hāna ("Reinzemes-Pfalcas" daļa) un Līdsa-Bredforda ("Jorkšīras" daļa).

(209) Komisija neapzināja īpašu iemeslu izvēlēties trīs attiecīgos reģionus (Reinzeme-Pfalca, Valonija un Jorkšīra) kā mērķi tirgvedības pakalpojumiem, izņemot faktu, ka tie ir trīs vienīgie reģioni, uz kuriem *Ryanair* jau nodrošināja tiešos lidojumus no Monpeljē lidostas. Ja *APFTE* virzīja rūpes par reģiona tirgvedību un vēlme sasniegt pēc iespējas lielāku skaitu potenciālo tūristu, tā varēja izvēlēties piemērotākus reģionus, atkarībā no potenciālo tūristu skaita, vai lielākus reģionus. Piemēram, nav izskaidrojams, kādēļ tika izvēlēta Valonija (aptuveni 3,5 miljoni iedzīvotāju), neiekļaujot kaimiņos esošo Flandriju (aptuveni 6,5 miljoni iedzīvotāju), kas atrodas Briseles-Šarleruā lidostas apkalpošanas zonā. Tāpat nav skaidrs, kādēļ uzaicinājumā uz konkursu ir izvēlēta Reinzeme-Pfalca (aptuveni 4 miljoni iedzīvotāju), nevis kaimiņu zemes Frankfurtes-Hānas lidostas apkalpošanas zonā vai vismaz tuvu tai, proti, Hesene (aptuveni 6 miljoni iedzīvotāju, ar tādām nozīmīgām pilsētām, kā Vīsbādene (90 km attālumā no Frankfurtes-Hānas lidostas) vai Frankfurte pie Mainas (120 km attālumā no Frankfurtes-Hānas lidostas), Ziemeļreina-Vestfālene (ap 18 miljoniem iedzīvotāju) un Zāra (ap vienu miljonu iedzīvotāju) vai lielākas aglomerācijas, piemēram Berlīne (to ar Monpeljē savieno viens tiešais lidojums, ko apkalpo aviosabiedrība *easyJet*) vai Diseldorfa (tajā pašā apkalpošanas zonā, kur Ķelnes metropole, kuru ar Monpeljē saista tiešais lidojums, kuru nodrošina aviosabiedrība *Eurowings*)). Apvienotajai Karalistei, izņemot Jorkšīru (aptuveni 5,2 miljoni iedzīvotāju), kā tirgvedības mērķauditoriju varētu izvēlēties lielāku potenciālo tūristu skaitu, iekļaujot kaimiņos esošo pilsētas reģionu Lielo Mančestru (aptuveni 2,7 miljoni iedzīvotāju, kuri dzīvo mazāk nekā 100 km attālumā no Līdsas-Bredfordas lidostas) vai Londonas pilsētas reģionu (aptuveni 8,8 miljoni iedzīvotāju, un Getvikas, Hītrovas un Lūtonas lidostas ar Monpeljē savieno tiešie lidojumi, kurus apkalpo aviosabiedrība *easyJet* un *British Airways*).

(210) Ņemot vērā tirgvedības nolīgumu, kurus *APFTE* noslēdza ar *Ryanair*/AMS laikā no 2010. līdz 2017. gadam, attīstību, Komisija norāda, ka laikā starp 2010. un 2017. gada tirgvedības nolīgumu noslēgšanu, Komisija ir pieņēmusi lēmumus par formālo izmeklēšanas procedūru sākšanu, kuras citu starpā attiecas uz Nīmes, Po un Angulēmas lidostu, tāpat par tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair*/*AMS*, un attiecīgi pieņēma galīgos lēmumus šajās lietās ([124]). Tādējādi Komisijas nolūks analizēt šādu tirgvedības nolīgumu atbilstību noteikumiem par valsts atbalstu ir bijis pārredzams un labi zināms līgumslēdzējām pusēm.

(211) *APFTE* un *Ryanair* līgumattiecību kopš 2010. gada vispārīgā kontekstā šķiet, ka 2017. gada līguma mērķis un ietekme, tāpat, kā iepriekšējiem līgumiem, bija atbalstīt *Ryanair* esošās gaisa pārvadājumu darbības Monpeljē virzienā. Faktiski no 2016. gada 14. septembra administrācijas padomes protokola izriet, ka 2017. gada uzaicinājuma uz konkursu koncepcija balstījās uz vēlmi "novērst juridiskos trūkumus" un bija paredzēts, ka vienības, kas

([123]) Skat. 16. un 74. apsvērumu.

([124]) Skat. jo īpaši Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair, Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.); Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu par valsts atbalstu SA.33961 (C 2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija piešķīrusi Nīmes – Uzē – Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.); Komisijas 2014. gada 1. oktobra lēmums par valsts atbalstu SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07, ko Itālija piešķīrusi *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* un dažādiem gaisa pārvadātājiem, kuri darbojas *Alghero* lidostā (OV L 250, 25.9.2015, 38. lpp.); Komisijas Lēmums (ES) 2017/1861 (2016. gada 29. jūlijs) par valsts atbalstu SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) kompensācijas, kas izmaksātas Sardīnijas lidostām par pienākumu nodrošināt sabiedriskos pakalpojumus (*SIEG*) (OV L 268, 18.10.2017, 1. lpp.).

iesaistītas reģiona ekonomiskajā un tūrisma attīstībā, tiks izvēlētas "atkarībā no stratēģiskajiem virzieniem, kurus tās vēlas attīstīt, zonas, kurā reģiona popularizēšana ir jāveic". Vārds "virziens" iepriekš tika izmantot, lai apzīmētu gaisa satiksmes maršrutus ([125]). Turklāt ir jāatgādina, ka runa ir par pirkuma pasūtījuma līgumu. *APFTE* faktiski var paredzēt nosacījumus pasūtījuma pieprasījumiem, tātad arī maksājumiem *Ryanair*, atkarībā no pēdējās minētās gaisa pārvadājumu pakalpojumu virzienā uz Briseli-Šarleruā, Līdsu un Frankfurti-Hānu, biežuma.

(212) Komisija *Ryanair* pienākuma īstenot lidojumus iekļaušanu kvalificē, kā būtisku liecību par līgumu, kas noslēgti starp *APFTE* un *Ryanair* patieso mērķi, proti, maksāt *Ryanair* atlīdzību par to, ka tā turpina darbību Monpeljē lidostā.

(3) Pasākumi bija paredzēti tieši *Ryanair*/*AMS*, nevis jebkuram citam tirgvedības pakalpojumu sniedzējam

(213) Turklāt 2013. un 2017. uzaicinājuma uz konkursu kritēriji bija noteikti tā, lai privileģēti tiktu *Ryanair* piedāvājumi, salīdzinot ar klasiska tirgvedības pakalpojumu sniedzēja pakalpojumiem.

(214) Attiecīgo tirgvedības nolīgumu un uzaicinājumu uz konkursu analīze liecina, ka *APFTE* noteiktie un uzaicinājumā uz konkursu izmantotie kritēriji piešķīra priekšrocības *AMS*, salīdzinot ar "klasiskiem" tirgvedības pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši, ieviešot kritēriju par gaisa pārvadājumu savienojumu apkalpošanu un nepieciešamību piedāvāt tīmekļa vietni, kas raksturīgi tirgvedības pakalpojumu sniedzējam, kurai ir pietiekami liela apmeklētība, lai varētu piedāvāt reklāmu tiešsaistē.

(215) Lai gan *APFTE* bija noslēgusi tirgvedības nolīgumus ar vairākām aviosabiedrībām, formālās izmeklēšanas procedūrā neatklājās informācija, kas ļautu secināt, ka pirms 2010., 2013. un 2017. gada līgumu, kuri tiek aplūkoti formālās izmeklēšanas procedūrā, noslēgšanas *APFTE* patiesi būtu vēlējusies slēgt tirgvedības nolīgumus ar kādu operatoru, kas nav *AMS*/*Ryanair*. Tā kā šis fakts ir būtisks, analizējot selektivitāti, Komisija uzskata, ka tas, ka, izvēloties pakalpojumu sniedzēju, tika noskatīta *AMS*, ir jāņem vērā arī kā apliecinājums tam, ka *APFTE* nav bijis nolūka izvēlēties tirgus ekonomikas dalībnieku. Kā ir skaidrots 326. un turpmākajos apsvērumos, lai pierādītu tirgvedības nolīgumu selektivitāti, Komisija secina, ka 2013. un 2017. gada uzaicinājumi uz konkursu bija iecerēti tā, lai attiecīgos tirgvedības nolīgumus iegūtu *AMS*.

(216) Komisija ir atklājusi vairākus faktus, kas apliecina, ka *APFTE*, nosakot kritērijus uzaicinājumiem uz konkursu par 2013. un 2017. gada tirgvedības nolīgumiem, uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra, piešķīra privilēģijas *Ryanair* pakalpojumiem.

(217) Pirms 2013. gada tirgvedības nolīgumu, kas ir aprakstīti 63.–73. apsvērumā, noslēgšanas tika izsludināti uzaicinājumi uz konkursu par četrām dažādām daļām. Daļas ar nosaukumiem "Brisele-Šarleruā", "Frankfurte-Hāna", "Līdsa" un "Birmingema", kā arī uzaicinājumā uz konkursu norādot minimālo lidojumu biežumu, kas precīzi atbilda gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kurus uzaicinājuma uz konkursu izsludināšanas brīdī *Ryanair* nodrošināja starp Monpeljē no vienas puses un Briseli-Šarleruā, Frankfurti-Hānu, Līdsu-Bredfordu un Birmingemu, no otras puses. Tātad uzaicinājums uz konkursu skaidri bija paredzēts aviosabiedrībām, kas papildus gaisa pārvadājumu darbībām nodrošināja arī tirgvedības pakalpojumus. Tajā laikā katram no šiem galamērķiem *Ryanair* bija vienīgā aviosabiedrība, kura ekspluatēja šos maršrutus un jau kādu laiku bija nodrošinājusi šos maršrutus (Birmingemu kopš 2011. gada, pārējos galamērķus vismaz kopš 2010. gada). ([126]) Proti, ir skaidrs, ka uzaicinājums uz konkursu tika izveidots tā, lai tiktu izvēlēta *Ryanair*/*AMS*, nevis tiešsaistes tirgvedības pakalpojumu sniedzējs, kas būtu izvēlēts atkarībā no piedāvāto tirgvedības pakalpojumu kvalitātes un norādītās cenas.

([125]) Skat. 137. apsvērumu.
([126]) Jāprecizē, ka maršruts uz Birmingemu tika slēgts 2013. gada novembrī, kad tika piešķirtas daļas.

(218) Turklāt attiecībā uz 2013. gada līgumiem, lai gan uzaicinājumā uz konkursu attiecībā uz 1.–4. daļu ļoti plaši bija definētas vairākas kategorijas tirgvedības pakalpojumu, kuras apakšuzņēmēji varēja piedāvāt, no šā uzaicinājuma uz konkursu izriet, ka vienīgais tirgvedības pakalpojums, kas obligāti būtu jāsniedz, bija tirgvedības pakalpojumu sniedzēja tīmekļa vietnē nodrošināt saiti uz *APFTE* tīmekļa vietni ([127]). Tāpat vienīgais obligāti izpildāmais kritērijs saistībā ar tirgvedību bija "nodrošināt viņu tīmekļa vietnē saiti uz *APFTE* tīmekļa vietni (*go to Montpellier*)". Tas precīzi atbilst *AMS* uzņēmējdarbības modelim, kura nodrošina reklāmas laukumus *Ryanair* vietnē. Šie kritēriji izslēdz lielu skaitu tirgvedības pakalpojumu sniedzēju, kas būtu varējuši nodrošināt iedarbīgus tiešsaistes tirgvedības pakalpojumus, taču, kuriem nebija savu tīmekļa vietņu, kuras būtu tikpat apmeklētas, kā *Ryanair* vietne. Tādējādi uzaicinājums uz konkursu attiecībā uz 1.–4. daļu bija iecerēts tā, lai neviens uzņēmums nevarētu atlases kritērijus izpildīt labāk par *Ryanair*/*AMS*.

(219) Tāpat arī 2017. gada 13. maija uzaicinājums uz konkursu un 2017. gada līgums bija ļoti vispārīgs, pat neskaidrs, attiecībā uz to, kādi tirgvedības pakalpojumi būtu jāsniedz izvēlētajam pakalpojuma sniedzējam. Kā ir norādīts 208. un turpmākajos apsvērumos, šķiet, ka uzaicinājums uz konkursu ir bijis paredzēts, lai izvēlētos *Ryanair*, nevis jebkuru tirgvedības pakalpojumu sniedzēju, kas tiktu izvēlēts atkarībā no piedāvāto pakalpojumu būtības un prasītās cenas.

(220) Savukārt ciktāl uzaicinājumā uz konkursu uzņēmējam tiek piešķirta plaša brīvība attiecībā uz piedāvāto tirgvedības pakalpojumu raksturojumu, tas ļauj *Ryanair*/*AMS* izvēlēties piedāvātos tirgvedības pakalpojumus tā, lai savā tīmekļa vietnē galvenokārt reklamētu savus gaisa transporta pakalpojumus uz Monpeljē, un šāda izvēle netiktu nosodīta, vērtējot piedāvājumu uzaicinājuma uz konkursu ietvaros, jo *Ryanair* bija vienīgā, kas spēja izpildīt vienīgo obligāto nosacījumu, proti, nodrošināt saiti no *Ryanair* tīmekļa vietnes uz *APFTE* vietni.

(221) Attiecībā uz 2017. gada līgumu arī jāatgādina, ka *Ryanair* bija vienīgā aviosabiedrība, kura apkalpoja šos trīs reģionus, kuri bija minēti uzaicinājuma uz konkursu pirmajās trīs daļās. Izņemot to, ka mērķis bija *Ryanair* darbība, kura ticamība ir pierādīta arī 189. un turpmākajos apsvērumos, Komisija nav spējusi iedomāties citus iemeslus, kādēļ bija izvēlēti tik precīzi reģioni. Savukārt no *APFTE* veiktās piedāvājumu analīzes izriet, ka tirgvedības pakalpojumu sniedzēja spēja savus pakalpojumus vērst precīzi uz reģiona iedzīvotājiem, izvēloties piedāvājumu, nebija izšķirošā. Piemēram, *APFTE* balstās uz *Ryanair* tīmekļa vietnes apmeklējumu skaitu visā Vācijā, nevis uz to personu skaitu, kuras apmeklējušas *Ryanair* Vācijas lapu, un atrodas Reinzemē-Pfalcā. Komisija secina, ka precīza norāde uzaicinājumā uz konkursu par attiecīgajiem reģioniem bija paredzēta vienīgi tāpēc, lai piešķirtu priekšrocību *AMS*, salīdzinot ar citiem tirgvedības pakalpojumu sniedzējiem.

(222) 2017. gada uzaicinājuma uz konkursu kritēriju svērtā vērtība (pakalpojumu cena 40 % un tehniskā vērtība 60 %) ļāva izvēlēties *Ryanair* arī gadījumā, ja konkurējošajiem piedāvājumiem būtu zemāka cena. 2013. gada uzaicinājumā uz konkursu atlases kritēriju svērtā vērtība augstāka tomēr bija cenai (pakalpojuma cena 85 %, tehniskā vērtība atkarībā no tehniskās instrukcijas 15 %).

(223) Turklāt tirgvedības pakalpojumi, kurus *APFTE* galu galā iegādājās, aprobežojās vien ar *Ryanair* vietnē piedāvātajiem pakalpojumiem, lai gan 2017. gada uzaicinājums uz konkursu bija atvērts ļoti vispārīgiem tirgvedības pakalpojumiem (papildus pakalpojumiem, kurus piedāvā vienīgi aviosabiedrību vietnēs).

(224) Visbeidzot, jānorāda, ka visi pārējie tirgvedības nolīgumi, kurus noslēdza un īstenoja *APFTE* ([128]) (un iepriekš MTRK) – tomēr par summām, kas ir ievērojami mazākas par tām, ko maksāja *Ryanair*/*AMS*, par kuriem Komisijai ir zināms šīs izmeklēšanas ietvaros, tika noslēgti ar aviosabiedrībām, nevis ar "klasiskām" tiešsaistes tirgvedības aģentūrām.

([127]) Skat. 63. un turpmākos apsvērumus, jo īpaši: "visos gadījumos sabiedrībām ir jānodrošina saites uz *APFTE* tīmekļa vietni (*go to Montpellier*) viņu tīmekļa vietnē".

([128]) Komisija atgādina, ka līgums, kas parakstīts ar uzņēmumu […] 2017. gadā, netika īstenots, jo *APFTE* neizsniedza pirkuma pasūtījumu, skat. 81. apsvērumu.

(225) Iestādei, kura vēlētos saņemt vienīgi tirgvedības pakalpojumus, lai popularizētu noteiktu teritoriju, nebūtu nekādas intereses ar šo pakalpojumu sniedzēju noslēgtajos nolīgumos iekļaut prasības par gaisa pārvadājumu pakalpojumu ekspluatēšanu. Tāpat tai nebūtu intereses šādus pienākumus iekļaut uzaicinājumos uz konkursu, kuru mērķis būtu iegādāties tirgvedības pakalpojumus.

(226) Šādu, ļoti detalizētu pienākumu iekļaušana tirgvedības pakalpojumu pirkuma līgumā bija paredzēta, lai finansiāli atbalstītu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu, maksājot atlīdzību par tirgvedības pakalpojumiem. Tas *a priori* izslēdz tādus tirgvedības pakalpojumu sniedzējus, kuri, neraugoties uz spēju popularizēt Monpeljē pilsētu, rīkojot iedarbīgas tirgvedības kampaņas, nesniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus.

(227) Savukārt *Ryanair* apgalvo, ka mērķa lidostas (proti, Monpeljē) apkalpošana, kas ir tirgvedības nolīguma priekšmets, ir izskaidrojama ar tirgvedības efektivitātes loģiku. *AMS*/*Ryanair* klientiem būtu daudz mazāka interese iegādāties tirgvedības pakalpojumus *Ryanair* vietnē, ja *Ryanair* nenodrošinātu gaisa satiksmes maršrutus uz Monpeljē. Tādējādi *APFTE* esot koncentrējusies uz tādu tūrisma plūsmu popularizēšanu, kuras varēja attīstīties, pateicoties jau esošiem gaisa satiksmes maršrutiem.

(228) Lai gan šis arguments ir pieņemams attiecībā uz tādiem *AMS*/*Ryanair* klientiem, kā vietējie tūrisma uzņēmumi (viesnīcas, tūrisma objekti, restorāni, automobiļu nomas uzņēmumi), kuri patiesi meklē iespējas popularizēt savus produktus un pakalpojumus, kas pieejami *Ryanair* galamērķos, pēdējās minētās pasažieriem, šīs lietas ietvaros *Ryanair* arguments ir visaptverošs. *Ryanair* arguments izriet no principa, ka *APFTE* patiesi ir vēlējusies pēc iespējas efektīvāk popularizēt Monpeljē reģionu, izmantojot tiešsaistes tirgvedības kampaņas. Patiesībā, kā ir pierādīts iepriekš ([129]), *APFTE* galvenokārt ir vēlējusies paturēt *Ryanair* Monpeljē lidostā, veicot papildu maksājumus, kurus pamatoja kā tirgvedības izdevumus konkrētām gaisa satiksmes līnijām, lai reģions saņemtu ekonomiskos ieguvumus no *Ryanair* klātbūtnes. Proti, tirgvedības nolīgumi bija kā juridisks pamatojums šiem maksājumiem.

(229) Komisija novēro, ka trūkts kvantitatīvu vai kvalitatīvu elementu, ko izvirza Francijas iestādes vai *Ryanair*, pamatojot *Ryanair* līniju izvēli kā vispiemērotāko tirgvedības rīku, salīdzinot ar citiem reklāmas līdzekļiem, kā arī salīdzinot ar citām gaisa satiksmes līnijām, kas tika apkalpotas Monpeljē lidostā.

(4) *APFTE* ieinteresētības trūkums saistībā ar konkrētas tirgvedības kampaņas panākumiem

(230) Komisija neatrada neko, kas apliecinātu, ka *APFTE* būtu veikusi budžeta izlietojuma potenciālās ietekmes izvērtējumu, jo ne pirms, ne pēc līgumu noslēgšanas netika vērtēta tirgvedības kampaņu, kas vērstas uz Ziemeļeiropas reģioniem, ietekme, kā arī netika vērtēti dažādi pakalpojumu sniedzēji vai dažādu tirgvedības pakalpojumu ietekme, kā arī netika veikta tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti ar *Ryanair*/*AMS*, izmaksu un ieguvumu analīze. *APFTE* nemeklēja iespēju tirgvedības nolīgumus attiecībā uz *Ryanair* apkalpotajiem reģioniem/mērķa lidostām noslēgt ar citu operatoru, kas nav *Ryanair*/*AMS*, vai samazināt tirgvedības izmaksas. Šie dažādie fakti apstiprina Komisijas secinājumu, ka *APFTE* lēmumi atbalstīt *Ryanair*, izmantojot tirgvedības nolīgumus, tika pieņemti, neveicot nepieciešamo ekonomisko analīzi.

(231) Skaidrs, ka ar piešķirto budžetu *APFTE* nebija citas alternatīvas, kā vien atbalstīt *Ryanair*. Tas izskaidro arī to, ka *APFTE* nav interesējuši 2017. gada uzaicinājuma uz konkursu rezultāti attiecībā uz konkurējošo cenu, kas konstanti bija par […] EUR mazāka par *Ryanair* cenu dažādām attiecīgajām daļām ([130]).

(232) No dokumentiem, kas saistīti ar *APFTE* apspriedēm, izriet, ka, sadalot tirgvedības budžetu, *APFTE* sistemātiski priekšroku piešķīra maksājumiem, kas paredzēti *Ryanair*, un finansējumu jaunu maršrutu, kurus nodrošināja *APFTE* privātie biedri, popularizēšanai piešķīra vienīgi no līdzekļiem, kas atlika pēc tam, kad bija veikti maksājumi *Ryanair*/*AMS*, nekad neapšaubot vai atkārtoti nevērtējot ieguvumu no šiem tirgvedības nolīgumiem.

([129]) Skat. 26. un turpmākos apsvērumus, kā arī 192. un turpmākos apsvērumu.
([130]) Skat.77. un turpmākos apsvērumus.

(233) Šajā ziņā Komisija nav atradusi nevienu pierādījumu, kas liecinātu, ka *APFTE* patiesi būtu bijusi ieinteresēta uzzināt, kāda ir tirgvedības kampaņu, kuru finansēšanai tika izlietoti vairāk nekā [60–70 %] tās budžeta, konkrēto ietekmi.

(234) Iepriekš minētajā pētījumā par ekonomiskajiem ieguvumiem no gaisa pārvadājumiem, tika ņemts vērā vien ielidojošo tūristu skaits, neprecizējot, kādēļ viņi ir izvēlējušies ceļot uz šo reģionu, proti, netika vērtēta no *Ryanair*/*AMS* iegādāto tirgvedības pakalpojumu patiesā ietekme. Šajā pētījumā netiek analizēts, kāds būtu uz reģionu atlidojušo pasažieru skaits, ja tos piesaistītu vien fakts, ka *Ryanair* nodrošina savienojumu starp viņu izcelsmes lidostu un Monpeljē lidostu (ja *Ryanair* vietnē nenotiktu nekāda veida popularizēšana) ([131]).

(235) Tāpat nešķiet, ka *APFTE* būtu interesējusies par tirgvedības pakalpojumu, kas iegādāti no *Ryanair*/*AMS*, izpildījuma rādītājiem, piemēram, par klikšķu uz *APFTE* vietnes saiti skaitu vai tirgvedības kampaņas laikā iegādāto biļešu skaitu. Šajā ziņā ir jānorāda, ka 2019. gada 12. februāra sanāksmē Francijas iestāžu klātbūtnē *Ryanair* mutiski ir apgalvojusi, ka *AMS* saviem klientiem nav piedāvājusi statistiku saistībā ar tirgvedības nolīgumiem, kādi bija noslēgti ar *APFTE*, kas būtu ļāvusi nomērīt tās tirgvedības kampaņu izpildījumu, un tādējādi izvērtēt to efektivitāti. Tas ir pārsteidzoši, jo viena no tiešsaistes tirgvedības priekšrocībām ir vieglāk novērtēt tirgvedības kampaņu ietekmi. *Ryanair* šo argumentu izmanto arī Komisijai iesniegtajos ziņojumos, lai pierādītu savas tīmekļa vietnes vērtību kā pamatu reklāmas laukumam tiešsaistē.

(236) Turklāt no citiem tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti starp *Ryanair*/*AMS* un privātām sabiedrībām, izriet, ka ir iespējams līgumā iekļaut punktu par to, ka cena par tirgvedības pakalpojumiem ir atkarīga no klientu, kas iegūti, pamatojoties uz tirgvedības kampaņām, skaitu.

(237) Šajā ziņā Komisija norāda, ka, neraugoties uz to, ka *Ryanair* pasažieru skaits Monpeljē lidostā kopš 2012. gada samazinājās ([132]), kas liecina par tirgvedības nolīgumu iedarbības trūkumu, ja tāds patiesi būtu bijis to mērķis, no dokumentiem, kas saistīti ar *APFTE* darbību, vai tās publisko biedru dokumentiem neizriet, ka *APFTE* biedri kādreiz būtu apšaubījuši ar *Ryanair*/*AMS* noslēgto tirgvedības nolīgumu iedarbību.

(5) Tirgvedības maksājumu sakritība ar *Ryanair* lidojumu īstenošanas ilgumu

(a) Tirgvedības maksājumu beigu sakritība ar *Ryanair* pakalpojumu pārtraukšanu lidostā

(238) Komisija norāda, ka kopš 2019. gada vasaras sezonas *Ryanair* vairs neapkalpo Monpeljē lidostu, bet piedāvā lidojums uz Briseli-Šarleruā no Bezjē lidostas, kas atrodas 70 km attālumā no Monpeljē lidostas.

(239) Faktiski brīdis, kad *Ryanair* pārtrauca nodrošināt pakalpojumus Monpeljē lidostā, sakrīt ar brīdi, kad *APFTE* pārtrauca veikt maksājumus *Ryanair*/*AMS*. Francijas iestādes norāda, ka pēdējais maksājums *Ryanair*/*AMS* tika veikts 2019. gada februārī.

(240) Tomēr *AMS* joprojām varēja piedāvāt Monpeljē reklāmu *Ryanair* vietnē. Tāda pati jēga ir *Ryanair* izvirzītajai tirgvedības loģikai ([133]) (lai gan Komisija to ir noraidījusi), ņemot vērā faktu, ka Nīmes un Bezjē lidostas, kurās 2019. gada vasarā *Ryanair* apkalpoja vairākus maršrutus no Ziemeļeiropas, tostarp Vācijas (Diseldorfa-Vēze), Beļģijas (Brisele-Šarleruā) un Apvienotās Karalistes (Bristole, Edinburga, Londona-Lūtona, Londona-Stansteda, Mančestra) ([134]), atrodas netālu no Monpeljē pilsētas un saskaņā ar *Ryanair* izvirzīto pamatojumu, tādējādi Monpeljē reģions gūst labumu no starptautisko/Ziemeļeiropas tūristu skaita pieauguma ietekmes.

([131]) *BIPE*, "*Etude des retombées socio-économiques du transport aérien en région Languedoc-Roussillon*", 2013. gada 4. aprīlis (skat. http://montpellier.cci.fr/fichier/retombeesecoaeroportlr2012pdf/download, skatīta 2019. gada 1. jūlijā). Skat. arī 290. apsvērumu.

([132]) Skat. 2. tabulu.

([133]) Skat. 86. un 274. apsvērumu.

([134]) *Ryanair* no Bezjē lidostas nodrošina šādus lidojumus uz galamērķiem Ziemeļeiropā: Diseldorfa-Vēze, Brisele-Šarleruā, Bristole, Londona-Lūtona, Londona-Stansteda, Mančestra, Edinburga, Stokholma-Skavsta un Parīze-Bovē. Galamērķi Ziemeļeiropā, kurus *Ryanair* apkalpo no Nīmes lidostas, ir Brisele-Šarleruā, Londona-Stansteda un Londona-Lūtona.

(241) Tādējādi *APFTE* vai juridiskais veidojums, kas to aizstāj, ir zaudējis interesi popularizēt Monpeljē un tās teritoriju, izmantojot *Ryanair/AMS*.

(242) No tā Komisija secina, ka, ja tirgvedības nolīgumi patiesi būtu palielinājuši starptautisko tūrisma plūsmu par labu Monpeljē un tās teritorijai, *APFTE* vai struktūrai, kas to aizstāja, būtu bijusi interese saglabāt tirgvedības nolīgumus ar *Ryanair/AMS*, lai veicinātu starptautisko pasažieru plūsmu, kas ierodas reģionā, izmantojot Bezjē un Nīmes lidostas.

(b) Tirgvedības kampaņas attiecībā uz Birmingemu sakritība ar maršruta Monpeljē-Birmingema pastāvēšanas ilgumu

(243) Turklāt Komisija atgādina, ka tirgvedības attiecības saistībā ar Birmingemu – bāze papildu maksājumiem *Ryanair/AMS*, pamatojoties uz 2011. gada 20. aprīļa papildinājumu 2010. gada 16. septembra tirgvedības nolīgumam – tika uzsāktas mēnesī, kurā *Ryanair* sāka apkalpot Birmingemas lidostu no Monpeljē.

(244) Turklāt Komisija uzskata, ka par *APFTE* nolūku finansēt *Ryanair* darbību, nevis veikt ieguldījumus tirgvedībā tā tiešā nozīmē, papildus liecina fakts, ka attiecībā uz 2013. gada uzaicinājuma uz konkursu daļu "Birmingema", maršrutu, kuru *Ryanair* apkalpoja kopš 2011. gada, līgums tā arī netika noslēgts, bet darījums tika izbeigts laikā starp uzaicinājuma uz konkursu specifikācijas publikāciju un tirgvedības nolīgumu noslēgšanu ([135]).

(6) *Ryanair* prakse, kas novērota citās lietās

(245) Komisija arī norāda, ka šāda tirgvedības nolīgumu izmantošana, lai pamatotu maksājumus *Ryanair* ar mērķi saglabāt *Ryanair* reģionālā lidostā, ir tikusi īstenota arī iepriekš: jo īpaši no Komisijas formālās izmeklēšanas procedūras lietā SA.33961 attiecībā uz Nīmes lidostu izriet, ka apstākļos, kur attiecīgā maršruta lidmašīnu piepildījums bija būtiski samazinājies, *Ryanair* bija izdarījusi spiedienu uz attiecīgajām publiskajām iestādēm, lai tās iegādātos papildu tirgvedības pakalpojumus, draudot pārtraukt maršruta ekspluatāciju, ja netiks palielinātas finanšu iemaksas ([136]). Saistībā ar Altenburgas-Nobicas lidostu Komisijas formālajā izmeklēšanas procedūrā lietā SA.26500 ([137]) tika atklāts, ka pēc tam, kad lidostas operators bija atteicies pārskaitīt *Ryanair* pieprasīto summu, kas bija paredzēta tirgvedības nolīgumā par 2011. gada vasaras sezonu, *Ryanair* izbeidza darbību lidostā 2011. gada martā ([138]).

(ii) *Ryanair/AMS sniegtie tirgvedības pakalpojumi nav tādi, kas varētu efektīvi popularizēt Monpeljē un tās apkārtni*

(246) Pat pieņemot, ka tirgvedības nolīgumiem uz starptautisko pasažieru plūsmu bija tāda iedarbība, kā apgalvo *Ryanair/AMS* un *APFTE*, Komisija uzskata, ka pamatojums vairāk nekā [60–70] % *APFTE* budžeta veltīt vienai vienīgai sabiedrībai *Ryanair/AMS* un tikai tūristiem, kuri ierodas no Briseles-Šarleruā, Frankfurtes-Hānas, Līdsas-Bredfordas un Birmingemas lidostām atbilst nepietiekamiem ekonomiskiem apsvērumiem.

(247) Kā ir izskaidrots nākamajā nodaļā, ne tirgvedības kampaņu, kuras *APFTE* iegādājās no *Ryanair/AMS*, reālā ietekme, ne potenciālā maksimālā ietekme, kādu ir norādījusi *Ryanair*, nespēj pamatot *APFTE* samaksāto cenu, ja ņem vērā pircēja tirgus ekonomikas apstākļos loģiku.

([135]) Skat. 207. apsvērumu.

([136]) Skat. Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu par valsts atbalstu SA.33961 (C 2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija piešķīrusi Nīmes – Uzē – Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.), 102., 547. un 548. apsvērums.

([137]) Komisijas 2014. gada 15. oktobra Lēmums (ES) 2016/287 par valsts atbalstu SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ko Vācija piešķīrusi par labu *Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair Ltd* (OV L 59, 4.3.2016., 22. lpp.).

([138]) Skat. Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra sprieduma *Ryanair* un *AMS*/Komisija, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, 258. punktu.

(1) Tas, ka *APFTE* izvēlējās *Ryanair*/*AMS*, kā tirgvedības pakalpojumu sniedzēju, nav pietiekami ekonomiski pamatots

(a) Tirgvedības kampaņas aprobežojas ar *Ryanair* tīmekļa vietni un tās klientiem

(248) 2010. gada līgumā un tā papildinājumā ir skaidri paredzēti tirgvedības pakalpojumi, kas tiek sniegti tikai *Ryanair* tīmekļa vietnē, kā arī pienākums *Ryanair* nodrošināt lidojumus uz Monpeljē no Frankfurtes-Hānas, Briseles-Šarleruā un Līdsas-Bredfordas ([139]). Attiecībā uz 2013. gada uzaicinājumu uz konkursu, vienīgais kritērijs, kas bija jāizpilda obligāti, bija, lai tirgvedības pakalpojumu sniedzējs būtu spējīgs savā tīmekļa vietnē nodrošināt saiti uz *APFTE* tīmekļa vietni, kā arī noteiktu lidojumu biežumu. ([140]) Turklāt, lai gan 2017. gada uzaicinājums uz konkursu bija atvērts ļoti vispārīgiem tirgvedības pakalpojumiem (papildus pakalpojumiem, kurus nodrošina vienīgi aviosabiedrību vietnēs) pakalpojumi, kurs *APFTE* beigās saglabāja, bija saistīti vienīgi ar apmeklējumiem *Ryanair* tīmekļa vietnē.

(249) Komisija norāda, ka *Ryanair* uz Monpeljē lidostu nekad nav atvedis vairāk par 137 030 pasažieriem gadā, kamēr – saskaņā ar statistiku, kas publicēta lapā *Montpellier Tourisme* ([141]), Monpeljē reģions gadā piesaista 5 miljonus tūristu (2017. gada skaitļi).

(250) Tas vēl jo vairāk liecina, ka *AMS*/*Ryanair* piedāvātie pakalpojumi, kurus *APFTE* iegādājās par [60–70] % sava kopējā budžeta, ietver vienīgi Monpeljē galamērķa popularizēšanu saistībā ar *Ryanair* lidojumu nodrošināšanu, vienīgi *Ryanair* medijos.

(b) *Ryanair* klienti nav visinteresējošākais tirgus, ņemot vērā reģiona ekonomiskos ienākumus

(251) *Ryanair* ir norādījusi ([142]), ka ieguvums no tirgvedības kampaņām ir tas, ka ir mainījies līdzsvars starp pasažieriem, kuri dzīvo Monpeljē, un starptautiskajiem tūristiem, kuri dodas uz Monpeljē, tajā kopējā pasažieru skaitā, kas iepriekš noteikts saskaņā ar *Ryanair "yield management"* ([143]).

(252) Proti, maksimālais gaisa tūristu, kuri ceļo ar *Ryanair*, potenciālais pienesums ir ļoti neliels. Nākas konstatēt, ka *Ryanair* tirgus daļa nekad nav pārsniegusi [10–20] % Monpeljē lidostas pasažieru, turklāt kopš 2012. gada nepārtraukti samazinājās. Pat pieņemot, ka *Ryanair* tirgvedības nolīgumiem bija iedarbība, uz kādu ir norādījusi *Ryanair*, tie varēja tikai ļoti nelielā mērā palielināt starptautisko pasažieru skaitu lidostas pasažieru vidū.

(253) Turklāt no Francijas iestāžu veiktās izpētes, lai pierādītu, ka teritoriālās pašvaldības bija veikušas *APFTE* darbības ekonomiskās ietekmes analīzi ([144]), izriet, ka starp gaisa satiksmes pasažieriem, kuri ieradās Rusijonā-Langedokā, *Ryanair* pasažieriem nebija vislielāko tēriņu reģionā ([145]).

([139]) Skat. 56., 59. un 60. apsvērumu.
([140]) Skat. 65. un turpmākos apsvērumus.
([141]) Skat. https://www.montpellier-tourisme.fr/Preparer-Reserver/Pro-Presse/Chiffres-cles-Observatoire , skatīta 2019. gada 1. jūlijā).
([142]) Skat. 273. un turpmākos apsvērumus.
([143]) Skat. 56. zemsvītras piezīmi.
([144]) *BIPE*, "*Etude des retombées socio-économiques du transport aérien en région Languedoc-Roussillon*", 2013. gada 4. aprīlis (skat. http://montpellier.cci.fr/fichier/retombeesecoaeroportlr2012pdf/download, skatīta 2019. gada 1. jūlijā).
([145]) Saskaņā ar informāciju pētījuma 32. lappusē no 261 miljona EUR gaisa satiksmes tūristu tēriņu, *Ryanair* lidojumu pasažieri kopumā radīja 28 miljonus izdevumu (12 miljonus EUR pasažieri, kas ielidoja no Briseles-Šarleruā, 7 miljonus EUR pasažieri, kas ielidoja no Frankfurtes-Hānas, 5 miljonus EUR pasažieri, kas ielidoja no Birmingemas, un 4 miljonus EUR pasažieri, kas ielidoja no Bredfordas-Līdsas), salīdzinot, piemēram, ar 80 miljoniem EUR izdevumu pasažieriem, kuri ielidoja no Parīzes-Orlī, 63 miljoniem EUR izdevumu pasažieriem, kas ielidoja no Parīzes-Ruasī, 25 miljoniem EUR izdevumu pasažieriem, kas ielidoja no Londonas-Getvikas (vairāk nekā 7 miljoniem EUR izdevumu pasažieriem, kas ielidoja no Londonas-Lūtonas).

(254) Francijas iestādes nav arī iesniegušas informāciju, kas pierādītu, ka *Ryanair* pasažieri būtu visinteresējošākais mērķa tirgus saistībā ar potenciālu nākotnes izaugsmi.

(255) Visbeidzot, Komisija norāda, ka lielāko daļu Monpeljē un tās apkārtnes tūrisma veido darījumu ceļojumi valsts mērogā, nevis starptautiski. No Tūrisma biroja 2017. gada darbības pārskata un *Montpellier Méditerranée Métropole* ([146]) kongresa ziņojuma izriet, ka lielākā daļa ekonomisko ieguvumu *Montpellier Méditerranée Métropole* ir nācis no iekšzemes tūrisma: no 1 552 245 nakšņošanas reizēm viesnīcās, ārvalstu tūristu nakšņošanas reizes veido tikai 23 %; no 682 528 nakšņošanas reizēm dzīvesvietās, ārvalstu tūristu nakšņošanas reizes veido tikai 10 %.

(c) *Ryanair* tirgvedības pakalpojumi sniedza ļoti ierobežotu labumu *APFTE*

(256) Turklāt Komisija norāda, ka pakalpojumi, kurus, no tiem, kurus *Ryanair*/*AMS* varētu nodrošināt, izvēlējās *APFTE*, iegādājoties tirgvedības pakalpojumus, nav izskaidrojami ar vēlmi popularizēt reģionu.

(257) Tiešsaistes tirgvedības pakalpojumi, kurus sniedza *Ryanair*/*AMS*, pamatojoties uz tirgvedības nolīgumu, kas noslēgts ar *APFTE*, galvenokārt bija saistīti ar ziņojumu un saišu, kas attiecas uz Monpeljē galamērķi, ievietošanu *Ryanair* tīmekļa vietnē, un saites norādīšanu uz *APFTE* izstrādātu lapu tās pašas tīmekļa vietnes Apvienotās Karalistes, Vācijas, Nīderlandes un Beļģijas (franču un nīderlandiešu valodā) tīmekļa vietnēs.

(258) *Ryanair* tīmekļa vietne, kas attiecas uz galamērķi Monpeljē, galvenokārt adresēta personām, kas jau nolēmušas vai kuras varētu izmantot *Ryanair* pārvadājumu pakalpojumus uz Monpeljē. Citiem vārdiem sakot, ir maz ticams, ka informācija, kas par Monpeljē ievietota *Ryanair* tīmekļa vietnē, varētu piesaistīt jaunus klientus.

(259) Šajā sakarā, kā piemēru, var konstatēt, ka *Ryanair* iesniegti tirgvedības nolīgumi, kas noslēgti starp privātiem uzņēmumiem, kas nav saistīti ar lidostu, un *AMS*, iegūst savu tirgvedības vērtību brīdī, kad ir iespēja pārdot tūrisma produktus vai pakalpojumus pasažieriem, kuri vēlas ceļot ar *Ryanair*. Šie potenciālie ceļotāji tiek klasificēti kā tādi, kas varētu ceļot uz konkrēti definētu mērķa lidostu, pēc tam, kad tie būs apmeklējuši *Ryanair* vietni (biļetes iegāde, pieejamo lidojumu aplūkošana u.tml.), un tāpēc viņi ir tirgvedības ziņojumu, kuri viņus mudina iegādāties viņu mērķa lidostas produktus vai pakalpojumus, mērķauditorija.

(260) Tādējādi *Ryanair* tirgvedības pasākumi ir vērsti uz *Ryanair* klientiem, kuri jau ir izvēlējušies savu mērķa lidostu vai kuru *Ryanair* vietnes apmeklējumu biežums liecina, ka viņi varētu izvēlēties konkrētu mērķa lidostu, lai mudinātu viņus iegādāties tūrisma pakalpojumus viņu galamērķī. Šajā ziņā Komisija neizslēdz, ka *AMS* piedāvātajai tirgvedībai *Ryanair* tīmekļa vietnē bija vērtība noteiktiem uzņēmumiem, kuri bija ieinteresēti pārdot preces vai pakalpojumus *Ryanair* klientiem, piemēram, automobiļu nomas uzņēmumam vai reģiona pārgājienu maršrutu organizatoram. Taču tā nav situācija, kādā atrodas reģionāla varas iestāde, kurai vispirms jānodrošina, lai potenciālie tūristi ieinteresētos par reģionu. Tātad *APFTE* ieguvums no šādas tirgvedības kampaņas ir ļoti neliels, vai tā nav nemaz.

(d) No konkrētajiem tirgvedības pakalpojumiem, kurus no *Ryanair* piedāvātā klāsta izvēlējās *APFTE*, ieguvums ir vēl mazāks.

(261) Turklāt saskaņā ar tirgvedības pakalpojumu līgumu runa ir vienīgi par *Ryanair* tīmekļa vietnes Apvienotajā Karalistē, Vācijas, Nīderlandes un Beļģijas (franču un nīderlandiešu valodā) tīmekļa vietnēm. Tas ir papildu apliecinājums tam, ka tirgvedības pakalpojumi galvenokārt ir paredzēti, lai popularizētu *Ryanair* pakalpojumus starp Monpeljē un galamērķiem, kurus *Ryanair* ir apņēmusies apkalpot, kuru apkalpošanas zona atrodas Vācijā, Beļģijā, Nīderlandē un Apvienotajā Karalistē.

([146]) Skat. minētā ziņojuma 42. un 43. lpp., pamatojoties uz *INSEE* statistiku https://www.montpellier-tourisme.fr/Media/Files/Observatoire/Rapport-d-activite-2017 (skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

(262) *AMS*/*Ryanair* tirgvedības pakalpojumu izvēle nav izskaidrojama ne ar kādiem reģiona attīstības apsvērumiem, izņemot nolūku subsidēt *Ryanair* lidojumus.

(263) Komisija atgādina, ka saskaņā ar tās statūtiem *APFTE* mērķis ir "*veicināt un attīstīt tūrismu, tostarp darījumu tūrismu, veicināšanas tirgu teritorijā, reklāmas iegādi internetā un tirgvedības pakalpojumi, vai jebkurš cits ar reklāmu saistīts atbalsts, piemēram, dalība gadatirgos un izstādēs, lai piesaistītu starptautiskos klientu*" ([147]).

(264) Turklāt no *APFTE* statūtiem vai Francijas iestāžu vai *Ryanair* nodrošinātās analīzes neizriet, ka *APFTE* prioritāri kā mērķauditorija būtu jāizvēlas pasažieri no stingri noteiktiem Ziemeļeiropas reģioniem (proti, Valonijas, Reinzemes-Pfalcas, Jorkšīras un Midlendas), un jāatstāj novārtā citi līdzīgi tirgi, piemēram, kaimiņu rajoni, kuri minēti 209. apsvērumā.

(265) Šajā ziņā jānorāda, ka *Ryanair* apgalvo, ka tirgvedības nolīgumi ir veicinājuši zīmola "Montpellier" izveidi ("*brand building*"). Ja arī *Ryanair* tirgvedība ietekmēja Monpeljē reģiona "*brand building*" potenciālajiem tūristiem ārpus *Ryanair* vietnes, *APFTE* būtu varējusi lietderīgāk izmantot tirgvedības *Ryanair* vietnē.

(266) Jo īpaši, ja tirgvedības pakalpojumi bija paredzēti, lai popularizētu Monpeljē un tās reģionu tūristiem un uzņēmējiem, kuriem varētu būt interese par reģionu neatkarīgi no iespējas viņiem piedāvā doties uz Monpeljē vienīgi, izmantojot *Ryanair* lidojumus, visticamāk *APFTE* būtu varējusi lūgt saiti uz tās izvēlētu vietni ievietot visās vai vismaz vairākās *Ryanair* mājaslapas valodu versijās, nevis tikai četrās iepriekš minētajās valodu versijās, kuras atbilda galamērķiem, kurus *Ryanair* apkalpoja no Monpeljē. Patiesībā *Ryanair* tīmekļa vietne ir pieejama 20 dažādās valodās. Piemēram, varēja iekļaut *Ryanair* tīmekļa vietni itāliešu, kastīliešu un katalāņu valodā, lai vērstos pie potenciālajiem ceļotājiem no Itālijas vai Spānijas (Spānijas robeža atrodas divu stundu brauciena attālumā no Monpeljē, un Monpeljē ar šīm divām valstīm ir gaisa pārvadājumu maršruti, kurus apkalpo citas aviosabiedrības), vai iekļaut *Ryanair* tīmekļa vietnes skandināvu valodās (kā mērķauditoriju izvēloties Skandināvijas valstis, kurām ir tiešie lidojumi uz Monpeljē lidostu, kurus apkalpo citas aviosabiedrības). Spānijas vai Itālijas tūristi būtu interesējoši potenciālie klienti; saskaņā ar *Montpellier Tourisme* publicēto statistiku par 2017. gadu Spānija ir pirmajā vietā pēc ārvalstu klientu nakšņošanas viesnīcās skaita, un otrajā vietā pēc ārvalstu klientu nakšņošanas dzīvesvietās skaita. Pēdējā minētajā kategorijā Itālija ieņem ceturto vietu ([148]).

(267) Turklāt šajā gadījumā, tirgvedības līdzekļa izvēle nodrošināja, ka no *APFTE* finansētajām tirgvedības kampaņām labumu guva tikai *Ryanair* gaisa pārvadājumu uz Monpeljē pakalpojumi. Šie fakti liek Komisijai secināt, ka, pretēji *Ryanair*/*AMS* apgalvojumiem, tirgvedības nolīgumi, kas noslēgti ar *Ryanair*, neveicināja preču zīmes "Montpellier" attīstību.

(e) Tirgvedības kampaņas nav vērstas uz tūristiem, kuri neizvēlas *Ryanair* nodrošinātos pakalpojumus.

(268) Kā ir pierādīts iepriekšējā nodaļā, iegādātie tirgvedības pakalpojumi nav tādi, kas varētu sasniegt visus *Ryanair* klientus. Turklāt no formālās izmeklēšanas procedūras, jo īpaši *Ryanair* sniegtās informācijas, izriet, ka *AMS* tirgvedības pakalpojumi aprobežojas vien ar *Ryanair* pasauli, un attiecīgi galvenokārt piesaista vien potenciālos *Ryanair* klientus, nesasniedzot citus potenciālos tūristus, kuri neatbilst *Ryanair* profilam, ciktāl tas attiecas uz viņu izcelsmi, transportlīdzekļa izvēli vai patēriņa ieradumiem.

([147]) Statūtu 3. pants.

([148]) Skat. statistiku, kas publicēta vietnē https://www.montpellier-tourisme.fr/Preparer-Reserver/Pro-Presse/Chiffres-cles-Observatoire (skatīta 2019. gada 1. jūlijā).

(269) No mērķauditorijas ģeogrāfiskā izvietojuma skatpunkta, Komisija atgādina, ka lielāko daļu Monpeljē un tās apkārtnes tūrisma veido darījumu ceļojumi valsts mērogā, nevis starptautiski ([149]). Turklāt tirgvedības nolīgumi, kas noslēgti ar *Ryanair*/*AMS* un saistīti ar vairāk nekā [60–70] % APFTE budžeta, neaptver ārvalstu tūristus, kuru izcelsmes valsts nav Vācija, Beļģija vai Apvienotā Karaliste. Piemēram, līgumi neattiecas uz Spānijas, Itālijas vai Amerikas Savienoto Valstu tūristiem, kuri, ņemot vērā iepriekš minēto statistiku, sniedz būtisku ieguldījumu *Montpellier Méditerranée Métropole* ekonomikā ([150]). Turklāt pat attiecībā uz potenciālajiem klientiem no Vācijas, Apvienotā Karalistes vai Beļģijas, galvenā mērķauditorija ir Valonijas, Reinzemes-Pfalcas, Jorkšīras vai Birmingemas iedzīvotāji, atstājot novārtā citus Vācijas, Apvienotā Karalistes vai Beļģijas reģionus, kuros ir liels iedzīvotāju skaits ([151]), kas nav attaisnojams, ņemot vērā mērķi attīstīt tūrismu.

(270) Turklāt *Ryanair* tirgvedības pakalpojumi nav vērsti uz potenciāliem iekšzemes vai ārvalstu tūristiem, kuri izvēlas citas aviosabiedrības vai citus transportlīdzekļus, piemēram, vilcienu (Monpeljē ir savienojums ar ātrgaitas vilcienu (*TGV*) tīklu, tiek nodrošinātas tiešās līnijas ar Parīzi, Briseli vai Spāniju), autobusu vai automobili. Šajā ziņā pati *Ryanair* ir sniegusi vairākus faktus, jo īpaši norādot, ka daudz klientu uzreiz ieejot *Ryanair* vietnē, neizmantojot meklētājprogrammu. Turklāt *Ryanair* piemin zemo *Ryanair* vietnes īslaicīgo apmeklējumu līmeni, kas nozīmē, ka *Ryanair* tīmekļa vietnes apmeklētāji visticamāk paliek šajā vietnē un aplūko citas lapas, nevis to uzreiz pamet. Tas nozīmē, ka lielākā daļa *Ryanair* vietnes apmeklētāju apzināti izmanto šo vietni, lai iegādātos *Ryanair* lidojumus, nevis, lai gūtu iedvesmu iespējamiem ceļojumiem.

(271) Turklāt *Ryanair* visbiežāk piesaista ceļotājus, kurus interesē zemas cenas, kas izslēdz lielu daļu luksusa ceļotāju.

(2) Tirgvedības kampaņām nebija tāda ietekme, kā apgalvo *Ryanair*

(272) *APFTE* ir norādījusi, ka *Ryanair*/*AMS* tirgvedības kampaņas palīdzēja popularizēt Monpeljē un tās apkārtni, palielinot ekonomiskos ieguvumus reģionam.

(273) Savukārt *Ryanair*/*AMS* apgalvo, ka tirgvedības nolīgumi gandrīz nemaz neietekmēja piepildījuma līmeni, bet gan pasažieru, kuri ir viesi, procentuālo apjomu *Ryanair* pasažieru vidū. Komisija tomēr netika pārliecināta par šādu tirgvedības nolīgumu ietekmi, ņemot vērā turpmāk norādīto.

(274) Komisija atgādina, ka *Ryanair* ieguvumus no tirgvedības nolīgumiem skaidro šādi: lidosta vai reģions ir ieinteresēts noslēgt šādu līgumu, pirmkārt, lai vairotu lidostas redzamību un tās zīmola vērtību (*Ryanair* to dēvē par "*brand building*") un, otrkārt, konkrētāk, palielināt apmeklējošo jeb ieceļojošo pasažieru skaitu (tūristi vai darījumu ceļotāji, salīdzinājumā ar vietējiem pasažieriem, kuri dzīvo Monpeljē reģionā), jo viņu radītie ekonomiskie ieguvumi reģionam ir ievērojamāki.

(275) Apmeklējošo pasažieru proporcijas palielināšanas ziņā *Ryanair* precizē, ka tirgvedības nolīgumi īsti neveicina konkrēta lidojuma piepildījuma līmeņa ("*load factor*") palielināšanos, ko nosaka pašas *Ryanair* īstenotais ("*yield management*"). Taču tirgvedības kampaņas būtiski veicina apmeklējošo pasažieru proporcijas palielināšanos *Ryanair* iepriekš saskaņā ar "*yield management*" noteiktajā pasažieru skaitā. Saistībā ar tirgvedības ietekmi uz pasažieru sastāvu *Ryanair* apgalvo, ka sākotnēji – bez tirgvedības nolīguma – vietējo pasažieru un apmeklējošo pasažieru proporcija katrā lidojumā esot bijusi daudzmaz vienāda. Tādējādi lidostas vai reģiona tirgvedības kampaņas īstenošana *Ryanair* vietnē ir palielinājusi apmeklējošo pasažieru proporciju.

([149]) Skat. 255. apsvērumu.

([150]) Saskaņā ar šo ziņojumu "Ārvalstnieku nakšņošanas viesnīcās Top 5" veido: 1. Spānija, 2. Apvienotā Karaliste, 3. Vācija, 4. Amerikas Savienotās Valstis un 5. Beļģija, un "Ārvalstnieku nakšņošanas dzīvesvietās Top 5" veido 1. Beļģija, 2. Spānija, 3. Vācija, 4. Itālija un 5. Apvienotā Karaliste.

([151]) Skat. arī 209. apsvērumu.

(276) Taču Komisija atgādina, ka iepriekš minētie pierādījumi apliecina, ka tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti ar *APFTE* mērķis nebija vis Monpeljē galamērķa popularizēšana, izmantojot tirgvedības kampaņas, bet gan, kā ir norādīts 189. un turpmākajos apsvērumos, saglabāt *Ryanair* Monpeljē lidostā. Tas nozīmē, ka tirgvedības nolīgumu reālā iedarbība reklāmas ziņā līgumslēdzējām pusēm bija maznozīmīga, kas izskaidro, kādēļ *APFTE* izvēlējās *Ryanair*/*AMS*, lai gan tam bija vājš ekonomiskais pamatojums, kā ir izklāstīts 248. un turpmākajos apsvērumos.

(277) Ar šiem faktiem jau pietiek, lai varētu secināt, ka *APFTE* vai tās publiskajiem dalībniekiem nav bijuši reāli nepieciešami *Ryanair*/*AMS* ([152]) sniegtie tirgvedības pakalpojumi, tomēr Komisija vēlas minēt faktus, kuri tika atklāti formālajā izmeklēšanas procedūrā saistībā ar tirgvedības nolīgumu konkrētu ietekmi, ņemot vērā, ka par šo jautājumu *Ryanair* ir iesniegusi piezīmes.

(278) Faktiski formālajā izmeklēšanas procedūrā tika atklāti vairāki fakti, kas aprakstīti turpmākajās nodaļās, kuri liecina, ka tirgvedības kampaņu reklāmas ietekme joprojām bija nepietiekama.

(a) Tirgvedības kampaņu ietekme uz reģionu joprojām ir neskaidra

(279) Pirmkārt, Komisija no formālās izmeklēšanas procedūras secina, ka, pretēji *Ryanair* un *APFTE* apgalvojumiem, tirgvedības kampaņu konkrētā ietekme joprojām ir neskaidra.

(280) Formālajā izmeklēšanas procedūrā netika apliecināts, ka klienti, kuri patiesi vēlētos popularizēta attiecīgo reģionu, izmantojot reklāmu, un nesaistīti ar attiecīgo reģionālo lidostu, būtu ieinteresējušies par tieši *Ryanair*/*AMS* sniegtajiem tirgvedībasa pakalpojumiem par cenu, kādu samaksāja *APFTE*.

(281) Turklāt saistībā ar tirgvedības kampaņām, kuras iegādājās *APFTE*, Komisija norāda, ka trūkst kvantitatīvo rādītāju, kas liecinātu par tirgvedības kampaņu konkrētiem rezultātiem, kā arī pirmšķietamie rādītāji liecina, ka *APFTE* noslēgtie tirgvedības nolīgumi nekādi neietekmēja apmeklējošo tūristu proporciju vai "*brand building*".

(b) Konkrētu ieguvumu no tirgvedības kampaņām kvantitatīvo rādītāju neesība

(282) Kā ir minēts 229. apsvērumā, Komisija norāda, ka trūkst elementu, kas varētu kvantitatīvi pierādīt apgalvoto tirgvedībaslīgumu, kurus *APFTE* noslēdza ar *AMS*/*Ryanair*, ietekmi.

(283) *Ryanair* uzstāj, ka tirgvedības nolīgumi labvēlīgi ietekmēja Monpeljē reģionu, ne tikai tā lidostu, jo esot palielinājusies apmeklējošo tūristu proporcija, kā arī tie labvēlīgi ietekmējuši "*brand building*", kā arī potenciālo pasažieru nākotnes lēmumus. Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka šī ietekme neesot izmērāma, tāpēc nav pierādāma, izmantojot statistiku.

(284) Saistībā ar tirgvedības nolīgumu galveno ietekmi, ko norāda *Ryanair*, proti, par apmeklējošo tūristu proporcijas palielinājumu Monpeljē lidostā, *Ryanair* vien apgalvo, ka šāda parādība nozarē ir zināma un tā ir acīmredzama parādība. Neraugoties uz apgalvojumiem, *Ryanair* nav iesniegusi nevienu konkrētu pierādījumu, kas Komisijai ļauti izmērīt šo tirgvedības kampaņu pozitīvo ietekmi uz Monpeljē lidostu.

([152]) Skat. Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra sprieduma *Ryanair* un *AMS*/Komisija, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, 258. punktu.

(285) Kopumā, ne *Ryanair*, ne Francijas iestādes nav sniegušas pierādījumus, kas ļautu konstatēt, ka *APFTE* noslēgtajiem tirgvedības nolīgumiem būtu tāda ietekme, ka tie būtu palielinājuši starptautisko tūristu skaitu maršrutos, kurus *Ryanair* nodrošināja virzienā uz Monpeljē.

(286) Šajā ziņā Komisija norāda, ka, lai gan runa ir par tiešsaistes tirgvedības kampaņu, *Ryanair*, pat pēc Komisijas uzaicinājuma, nebija spējīga iesniegt statistiku vai izpildījuma rādītājus, kas ļautu izmērīt ar *APFTE* noslēgto tirgvedības nolīgumu ietekmi (piemēram, starptautisko tūristu, kuru galamērķis ir Vidusjūras reģions, proporcijas salīdzinājumu ar tirgvedības nolīgumiem un bez tirgvedības nolīgumiem). Jāatgādina, ka *Ryanair* ir norādījusi, ka *AMS* klientiem nenodrošina statistiku, kas ļautu viņiem izmērīt viņu tiešsaistes tirgvedības kampaņu izpildījumu, un attiecīgi novērtēt tirgvedības kampaņu efektivitāti. ([153])

(c) Ir pirmšķietami pierādījumi, ka tirgvedības kampaņām nav ietekmes

(287) Turklāt formālajā izmeklēšanas procedūrā tika atklāti vairāki pierādījumi, kas liecina, ka tirgvedības nolīgumiem, kurus noslēdza *APFTE*, pirmšķietami nav ietekmes uz apmeklējošo tūristu proporciju vai uz "*brand building*".

(288) *Ryanair* apgalvo, ka bez tirgvedības nolīgumiem pasažieru, kuru izcelsmes vieta ir Monpeljē reģions, un apmeklējošo pasažieru proporciju patvaļīgi noteiktu *Ryanair "yield management"* ([154]), kas neparedz nošķirt ielidojošos un izlidojošos pasažierus. Tādējādi ieguvums no tirgvedības kampaņas esot apmeklējošo tūristu proporcijas palielināšanās *Ryanair* iepriekš saskaņā ar "*yield management*" noteiktajā pasažieru kopskaitā.

(289) *Ryanair* izvirzītajā argumentā nav ņemti vērā lokalizācijas faktori, kas nosaka Monpeljē reģiona palielināto pievilcību tūristiem, salīdzinot ar Reinzemes-Pfalcas, Valonijas, Jorkšīras vai Midlendas reģionu, un to ietekme uz tūrisma plūsmu starp Monpeljē un Frankfurtes-Hānas, Līdsas-Bredfordas, Birmingemas un Briseles-Šarleruā lidostām. Monpeljē atrodas reģionā, kas gadu desmitiem ir pazīstams ar tūrisma objektiem, jo īpaši Vidusjūras piekrasti (87 km krasta līnijas ar lielu skaitu smilšainu pludmaļu), masīviem, vīna dārziem, arhitektūras un kultūras mantojumu, tūrisma infrastruktūru un maigo klimatu salīdzinājumā ar Ziemeļeiropu. Arī pirms *Ryanair* darbības uzsākšanas Monpeljē lidostā, ārvalstu tūristi, kuri apmeklēja Monpeljē reģionu, kā arī dzīvojamo ēku Ēro ārvalstu īpašnieki ieradās galvenokārt no Ziemeļeiropas, tostarp Beļģijas, Šveices, Vācijas, Nīderlandes un Apvienotās karalistes. ([155]) Turklāt Monpeljē reģiona tūrisma pievilcība pasažieriem no Reinzemes-Pfalcas, Valonijas, Jorkšīras vai Midlendas ir ievērojami lielāka, nekā pēdējo minēto reģionu pievilcība pasažieriem no Monpeljē reģiona, jo īpaši vasarā. Neviens no šiem reģioniem, kas atrodas Ziemeļeiropā, nepiedāvā tik daudz tūrisma izklaides vietu, kā arī tādus klimatiskos un ģeogrāfiskos apstākļus, kas būtu salīdzināmi ar Monpeljē reģionu. Tāpēc pasažieru plūsma pati par sevi ir vērsta Monpeljē virzienā, nevis no Monpeljē virzienā uz pārējiem reģioniem. Šī plūsma Monpeljē virzienā atbilst pieprasījumam, kāds pastāvēja jau pirms tirgvedības nolīgumu noslēgšanas. Tas nozīmē, ka apmeklējošo tūristu proporcija starp *Ryanair* lidojumu pasažieriem Monpeljē lidostā ir dabiski lielāka, nekā to pasažieru proporcija, kuri ir uzsākuši ceļojumu Monpeljē un ceļo uz Frankfurti-Hānu, Briseli-Šarleruā, Līdsu-Bredfordu vai Birmingemu, jo īpaši vasarā.

(290) Turklāt saistībā ar ietekmi uz apmeklējošo tūristu proporciju un "*brand building*", šķiet, ka *Ryanair* vēlas piedēvēt tās, kā aviosabiedrības klātbūtnes reģionālajā lidostā nozīmību tirgvedības nolīgumu, kas attiecas uz šo reģionu, ietekmei, nemaz neaplūkojot konkrētas cēloņsakarības. *Ryanair* ir iesniegusi argumentus un dokumentus, kas paredzēti, lai pierādītu *Ryanair* klātbūtnes lidostā pozitīvo ietekmi uz šīs lidostas ekonomisko attīstību un tās

([153]) Skat. arī 235. apsvērumu.
([154]) Skat. 56. zemsvītras piezīmi.
([155]) Piemēram, no *Jean Rieaucau* raksta "La Grande-Motte, une ville-station touristique" (Norois, 2000, Poitiers, t. 47, N° 187, 341.–352. lpp.) izriet, ka starp ārvalstu tūristiem, kuri apmeklēja tūrisma staciju *Grande-Motte*, netālu no Monpeljē, laikā no 1996. līdz 1999. gadam, galvenokārt bija beļģi, šveicieši, vācieši, nīderlandieši un briti. 2006. gadā teju 60 % otro māju Ēro, kuras pieder ārvalstu īpašniekiem, piederēja beļģiem, vāciešiem vai britiem, otro māju kopējam skaitam esot aptuveni 5 500 (*Geneviéve Prady* "Résidences secondaires: 30 000 propriétaires habitent à l'étranger" (Otrās mājas: 30 000 īpašnieku dzīvo ārvalstīs), žurnāls "Transport Aménagement en Languedoc-Roussillon", Nr. 32, 2006. gada decembris).

"*brand building*". Šī informācija liecina, ka iespējamo apmeklējošo tūristu skaita pieaugumu esot izraisījis tas vien, ka *Ryanair* ir sācis apkalpot reģionālo lidostu. Komisija norāda, ka *Ryanair* šajā ziņā sniegtie argumenti ir saistīti vienīgi ar *Ryanair* klātbūtnes noteiktajā lidostā ietekmi. No tā izriet, ka šie argumenti nav būtiski saistībā ar konkrētu tirgvedības kampaņu pienesumu reģionam. Savukārt informācija, kuru *Ryanair* sniedza par tās klātbūtnes reģionālajā lidostā ietekmi, drīzāk liecina, ka tirgvedības nolīgumam nebija būtiskas papildu ietekmes uz konkrētu apmeklējošo tūristu proporciju vai "*brand building*". Tādējādi šķiet, ka *Ryanair* klienta galamērķa izvēle galvenokārt ir atkarīga no *Ryanair* tiešo savienojumu piedāvājuma, ņemot vērā to, ka *Ryanair* īsteno komerciālo modeli "*point to point*", pamatojoties galvenokārt uz tiešajiem lidojumiem. Šādā situācijā papildu tirgvedības nolīgums nevarētu papildus būtiski ietekmēt apmeklējošo tūristu plūsmu.

(iii) *Pieņemot, ka tirgvedības pakalpojumiem ir ietekme, labumu no tiem, galvenokārt, gūst Ryanair*

(291) Kā ir iepriekš norādīts, Komisija šaubās par tirgvedības nolīgumu, kurus *Ryanair* noslēdza ar *APFTE* un tās publiskajiem finansētājiem, labvēlīgo ietekmi. Pieņemot, ka tirgvedības nolīgumiem bija efekts, galvenokārt, labumu no tiem guva *Ryanair*. Pieņemot, ka šīs kampaņas mudināja *Ryanair* klientus iegādāties lidmašīnas biļetes uz Monpeljē, šī ietekme labumu deva galvenokārt aviosabiedrībai *Ryanair*, un atbilda centieniem veicināt savus pakalpojumus, kas *Ryanair* būtu jāfinansē pašai.

(292) Lai gan Komisija šaubās par tirgvedības nolīgumu, kas noslēgti ar *Ryanair*, konkrētu ietekmi, to ietekme varētu būt divkārša. Pirmkārt, tirgvedības darbības varētu palīdzēt labāk piepildīt lidmašīnas, otrkārt, tirgvedības darbība varētu mainīt līdzsvaru starp pasažieriem, kuri apmeklē Monpeljē, un pasažieriem, kuri dzīvo Monpeljē reģionā.

(293) Saistībā ar lidmašīnu piepildījuma uzlabošanu, Komisija norāda, ka no *Ryanair* publiskajiem paziņojumiem izriet, ka sabiedrība piedāvā agresīvu cenu stratēģiju, lai iekarotu tirgu. ([156]) Ryanair var sasniegt piepildījuma mērķus, īstenojot savu cenu politiku ("*yield management*") ([157]).

(294) *Ryanair* "*yield management*" mērķis ir mudināt *Ryanair* potenciālos klientus izvēlēties konkrētu mērķi par cenu, kas ideāla *Ryanair*. *Ryanair* "*yield management*" galvenais elements ir noteikt maksimālo cenu, kādu pasažieris būtu gatavs maksāt par lidmašīnas biļeti, nodrošinot optimālu lidmašīnas piepildījumu, lai maksimāli palielinātu *Ryanair* ienākumus un iekarot Eiropas tirgu. ([158]) *Ryanair* ir liela atšķirība starp cenām sezonā un ne sezonā. Tas nozīmē, ka pasažieri, kuri ceļo sezonā, ienes *Ryanair* vairāk nekā pasažieri, kuri ceļo ne sezonā.

(295) Līdz ar to, jo īpaši vasarā, kad tūristu plūsmas dabiski virzās dienvidu virzienā, jo īpaši uz siltiem un saulainiem galamērķiem jūras piekrastē, *Ryanair* ir ieinteresēta uzņemt maksimālo skaitu pasažieru, kuri ir gatavi maksāt sezonas cenu. Šajā ziņā ir jānorāda, ka laikposmā no 2010. līdz 2019. gadam katrā no attiecīgajiem maršrutiem vasaras sezonā nodrošināto lidojumu skaits bija lielāks, nekā lidojumu skaits ziemas sezonā.

([156]) Skat. piemēram 2011. gada *Ryanair* gada ziņojumu, 44. lpp: "*When Ryanair commences new routes, its load factors initially tend to be lower than those on its established routes and its advertising and other promotional costs tend to be higher, which may result in initial losses that could have a material negative impact on the Company's results of operations as well as require a substantial amount of cash to fund. In addition, there can be no assurance that Ryanair's low-fares service will be accepted on new routes. Ryanair also periodically runs special promotional fare campaigns, in particular in connection with the opening of new routes. Promotional fares may have the effect of increasing load factors and reducing Ryanair's yield and passenger revenues on such routes during the periods that they are in effect. See "Item 4. Information on the Company—Route System, Scheduling and Fares." Ryanair expects to have other substantial cash needs as it expands, including as regards the cash required to fund aircraft purchases or aircraft deposits related to the acquisition of additional Boeing 737-800s. There can be no assurance that the Company will have sufficient cash to make such expenditures and investments, and to the extent Ryanair is unable to expand its route system successfully, its future revenue and earnings growth will in turn be limited.*" (https://www.ryanair.com/doc/investor/2011/Annual_Report_2011_Final.pdf, skatīta 2019. gada 1. jūlijā). Skat. arī 2000. gada ziņojumu, 7. lpp.

([157]) Skatīt. 56. zemsvītras piezīmi.

([158]) Skat. 56. zemsvītras piezīmi.

(296) Pieņemot, ka pastāvētu tirgvedības kampaņa attiecībā uz konkrētu reģionu, kuru apkalpo *Ryanair*, galamērķu popularizēšana, kas ļautu *Ryanair* noteikt augstāku cenu sezonā, arī būtu *Ryanair* interesēs, kas gūtu tiešu labumu no tirgvedības kampaņas, ja tai būtu ietekme. Un arī tad, ja tirgvedības nolīguma nebūtu, *Ryanair* pašai būtu interese pārvadāt vairāk tūristu, kuri vēlas apmeklēt Monpeljē un tās apkārtni.

(297) Turklāt jebkura tirgvedības darbība varētu palīdzēt piesaistīt pasažierus, kurus nav ieinteresējusi cena vien, vai, kuri nebūtu paredzējuši ceļot uz Monpeljē ar *Ryanair*, ja uz viņiem nebūtu iedarbojusies tirgvedības kampaņa. Pasažieru piesaistīšana, izmantojot tirgvedības darbības, samazina spiedienu uz *Ryanair*, lai, lidmašīnu piepildījuma mērķu panākšanai, pasažieri tiktu piesaistīti vienīgi ar cenu politiku.

(298) Tādējādi *APFTE* pārdoto tirgvedības pakalpojumu ietekme varētu būt bijusi tāda, ka palielinājās *Ryanair* ienākumi un peļņa, jo īpaši tādēļ, ka *Ryanair* nenācās tik ļoti samazināt cenu, lai piepildītu lidmašīnas, vai, lai piepildītu vairāk lidmašīnu.

(299) Ciktāl 2013. un 2017. gada uzaicinājumos uz konkursu uzņēmējam tika piešķirta plaša brīvība attiecībā uz piedāvāto tirgvedības pakalpojumu raksturojumu, tas ļāva *Ryanair*/*AMS* izvēlēties piedāvātos tirgvedības pakalpojumus tā, lai savā tīmekļa vietnē galvenokārt reklamētu savus gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz Monpeljē, un šāda izvēle netiktu nosodīta, vērtējot piedāvājumu uzaicinājuma uz konkursu ietvaros, jo *Ryanair* bija vienīgā, kas spēja izpildīt vienīgo obligāto nosacījumu, proti, nodrošināt saiti no *Ryanair* tīmekļa vietnes uz *APFTE* vietni.

(300) Cita starpā no *Ryanair* gada pārskatiem, kā arī *Ryanair* formālās izmeklēšanas procedūras laikā iesniegtajiem dokumentiem izriet, ka *Ryanair* ir tirgvedības izdevumi ([159]), kas tai ļauj piesaistīt pasažierus un palīdz segt fiksētās izmaksas.

(301) Saistībā ar tirgvedības darbību ietekmi uz līdzsvaru starp apmeklējošajiem un reģionā dzīvojošajiem pasažieriem, *Ryanair* nav iesniegusi informāciju par ieņēmumiem par pasažieru, ņemot vērā šo tipoloģiju. Tomēr diez vai ir iedomājams, ka tirgvedības kampaņai, kas varētu palielināt tūristu skaitu, nebūtu labvēlīgas ietekmes uz piepildījuma līmeni vai biļešu cenu, un tādā gadījumā *Ryanair* būtu guvusi priekšrocību attiecībā uz savu lidmašīnu piepildījumu un attiecīgā maršruta rentabilitāti.

(302) Visbeidzot, no *Ryanair* gada pārskatiem izriet, ka uzņēmums guva aizvien lielāku labumu no "papildu ienākumiem", kas, papildus pārdošanai uz klāja vai papildu pakalpojumiem (apdrošināšana utt.), ietver ienākumus no tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti ar trešām personām, piemēram, partneriem viesnīcu vai automobiļu nomas jomā.

([159]) Skat. piemēram *Ryanair* 2000. gada ziņojumu, 8. lpp. vai 2011. gada ziņojumu, 44. lpp.

(303) Lai gan *Ryanair* apgalvo, ka ir spējīga nodrošināt pastāvīgu piepildījuma līmeni, no tās gada pārskatiem izriet, ka jauniem galamērķiem piepildījuma līmenis bieži vien ir zemāks ([160]), kas izskaidro papildu tirgvedības izdevumu nepieciešamību, lai kompensētu zemo piepildījuma līmeni.

(304) Turklāt Komisija norāda, ka no citām formālajām izmeklēšanas procedūrām, kas tiek īstenotas saistībā ar valsts atbalstu, izriet, ka *Ryanair* iepriekš ir izdarījis spiedienu uz reģionālajām lidostām gadījumā, ja piepildījuma līmenis bija nepietiekams, jo īpaši mudinot lidostu vadītājus palielināt viņu tirgvedības budžetu, lai paaugstinātu piepildījuma līmeni vai kompensētu zaudējumus, kas saistīti ar pārāk zemu piepildījuma līmeni ([161]).

iv) *APFTE nebija reālas nepieciešamības iegādāties tirgvedības pakalpojumus no Ryanair/AMS*

(305) No iepriekš minētā Komisija secina, ka ne *APFTE*, ne tās publiskajiem biedriem nebija reāli nepieciešami tirgvedības pakalpojumi, kurus tā iegādājās no *Ryanair*/*AMS*, un šo pakalpojumu iegāde bija paredzēta, lai attaisnotu maksājumus *Ryanair* par to, ka tā nodrošina lidojumus, ņemot vērā to, ka iegādātie tirgvedības pakalpojumi patiesībā nebija tādi, kas varētu palīdzēt īstenot *APFTE* publiskās politikas mērķus.

(b) **Nekas neliecina, ka *APFTE* maksātās cenas atbilstu tirgus cenām**

(306) Komisija atgādina, ka, lai secinātu, ka pastāv priekšrocība, pietiek vien ar to, ka tiek konstatēts, ka *APFTE* nav bijusi reāla nepieciešamība slēgt tirgvedības nolīgumus. Tātad šajā gadījumā nav nepieciešamības noteikt, vai cena, kas maksāta par tirgvedības nolīgumiem, atbilda tirgus cenai, ņemot vērā to, ka sniegtie pakalpojumi nav vis reāli tirgvedības pakalpojumi, bet gan drīzāk atbilst gaisa pārvadājumu pakalpojumu subsidēšanai.

(307) Katrā ziņā, tā kā *Ryanair* savus argumentus izvirzīja savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu, Komisija vēlētos norādīt, ka formālajā izmeklēšanas procedūrā netika atklātas pazīmes, kas ļautu secināt, ka cenas, kuras *APFTE* maksāja par *Ryanair*/*AMS* sniegtajiem tirgvedības pakalpojumiem, atbilstu tirgus cenām.

(308) *Ryanair* apgalvo, ka *AMS* tirgvedības pakalpojumiem ir bijusi tirgus cena. Savai aizstāvībai *Ryanair* izvirza šādus argumentus:

— tas, ka tika ievēroti publisko iepirkumu noteikumi, garantēja atbilstību tirgus cenām;

— *AMS* cenas pamato *Ryanair* vietnes popularitāte;

— *AMS* cenas esot labvēlīgas, salīdzinot ar citiem tirgvedības pakalpojumu sniedzējiem, un *AMS* pakalpojumi esot daudz labāki par citu tirgvedības pakalpojumu sniedzēju pakalpojumiem;

— *Ryanair* prasītās cenas esot tirgus cenas, ko pierāda ekonomiskā analīze, kuru *Ryanair* pasūtīja ekonomiskās analīzes uzņēmumā, salīdzinot *Ryanair* tarifu karti ar citu tirgvedības pakalpojumu sniedzēju cenām.

([160]) Skat. piemēram 2011. gada *Ryanair* gada ziņojumu, 44. lpp: *"When Ryanair commences new routes, its load factors initially tend to be lower than those on its established routes and its advertising and other promotional costs tend to be higher, which may result in initial losses that could have a material negative impact on the Company's results of operations as well as require a substantial amount of cash to fund. In addition, there can be no assurance that Ryanair's low-fares service will be accepted on new routes. Ryanair also periodically runs special promotional fare campaigns, in particular in connection with the opening of new routes. Promotional fares may have the effect of increasing load factors and reducing Ryanair's yield and passenger revenues on such routes during the periods that they are in effect. See "Item 4. Information on the Company—Route System, Scheduling and Fares. Ryanair expects to have other substantial cash needs as it expands, including as regards the cash required to fund aircraft purchases or aircraft deposits related to the acquisition of additional Boeing 737-800s. There can be no assurance that the Company will have sufficient cash to make such expenditures and investments, and to the extent Ryanair is unable to expand its route system successfully, its future revenue and earnings growth will in turn be limited."* (https://www.ryanair.com/doc/investor/2011/Annual_Report_2011_Final.pdf, skatīta 2019. gada 1. jūlijā). Skat. arī 2000. gada ziņojumu, 9. lpp.

([161]) Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums par valsts atbalstu SA.33961 (C 2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija piešķīrusi Nīmes – Uzē – Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.), 102., 547. un 548. apsvērums.

(i) *Izdevumu/ieņēmumu analīzes, cenu salīdzinājuma vai APFTE intereses samazināt izmaksas neesamība*

(309) Kā ir norādīts (230) apsvērumā, Komisijas rīcībā nav neviena pierādījuma, kas liecinātu, ka *APFTE* būtu veikusi izdevumu un ieņēmumu analīzi, cenu salīdzināšanu, vai izrādījusi interesi samazināt izmaksas par tirgvedības kampaņām, kuras iegādājās no *Ryanair*/*AMS*.

(310) Komisija norāda, ka uzaicinājumi uz konkursu tika izsludināti par 2013. un 2017. gada līgumiem, bet 2010. gada līgums un tā papildinājumi un secīgās vienošanās par pagarinājumu netika noslēgtas uzaicinājuma uz konkursu rezultātā. Jo īpaši saistībā ar 2010. gada līgumu nešķiet, ka *APFTE* būtu meklējusi iespējas samazināt vēlamo tirgvedības pakalpojumu iegādes izmaksas.

(311) Turklāt, kā ir norādīts 225. apsvērumā, iestādei, kura vēlētos saņemt vienīgi tirgvedības pakalpojumus, lai popularizētu noteiktu teritoriju, nebūtu nekādas intereses ar šo pakalpojumu sniedzēju noslēgtajos līgumos iekļaut prasības par gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu. Tāpat tai nebūtu intereses šādus pienākumus iekļaut uzaicinājumos uz konkursu, kuru mērķis būtu iegādāties tirgvedības pakalpojumus. Šādu pienākumu iekļaušana līgumos un uzaicinājumos piedalīties konkursā bez objektīva pamatojuma būtiski ierobežo to uzņēmumu skaitu, kuri varētu nodrošināt pieprasītos tirgvedības pakalpojumus ([162]). Papildu pienākumi saistībā ar gaisa pārvadājumu pakalpojumiem varētu palielināt tirgvedības pakalpojumu cenu, salīdzinot ar tirgvedības nolīgumu, kurā nebūtu noteikti šādi pienākumi.

(ii) *Uzaicinājuma uz konkursu izsludināšana negarantē tirgus cenu*

(312) Pretēji *Ryanair* apgalvojumiem, Komisija secina, ka šajā gadījumā arī uzaicinājumu uz konkursu izsludināšana negarantēja tirgus cenu.

(313) Pirmkārt, kā ir norādīts 186. un turpmākajos apsvērumos, faktiski uzaicinājums uz konkursu attiecās uz publiskā finansējuma piešķiršanu. Komisija atgādina, ka šādā situācijā uzaicinājums uz konkursu nevar izslēgt priekšrocības piešķiršanu ([163]).

(314) Otrkārt, Komisija par abu uzaicinājumu uz konkursu īstenošanas, kā arī izsludināšanas apstākļiem secina, ka tie nevarēja garantēt tirgus cenu, jo tie bija paredzēti tā, lai *Ryanair*/*AMS* izrādītos ideālais kandidāts, kurš būtu pārsvaru pār citiem kandidātiem. ([164]) Patiesībā 2013. gada uzaicinājumā uz konkursu, neviens konkurents nebija iesniedzis piedāvājumus ar *Ryanair* saistītajām daļām. Tā kā nebija konkurējošu piedāvājumu, nav iespējams noteikt, vai *Ryanair*/*AMS* piedāvājums atbilda tirgus cenai. Attiecībā uz 2017. gada uzaicinājumu uz konkursu, Komisija norāda, ka konkurenta piedāvājums daļām, kas saistītas ar *Ryanair*, bija tieši par […] EUR dārgāks, nekā *Ryanair* piedāvājums par katru no daļām, neraugoties uz to, ka *Ryanair* un tās konkurenta piedāvātie pakalpojumi pēc būtības bija ļoti atšķirīgi. Ne 2013. gada, ne 2017. gada uzaicinājums uz konkursu nebija tāds, kas varētu atrisināt jautājumu par pakalpojumu, kurus *Ryanair*/*AMS* nodrošināja *APFTE*, tirgus cenu.

(315) Turklāt Komisija atgādina, ka gan 2013., gan 2017. gada uzaicinājumu uz konkursu izsludināšanas laikā Komisija jau bija publiski paziņojusi par savu nolūku pārbaudīt tirgvedības nolīgumus, kurus *Ryanair*/*AMS* ir noslēgusi tieši ar reģionālajām lidostām.

(316) Visbeidzot, *Ryanair* nespēja nosaukt gadījumu, kad *Ryanair*/*AMS* būtu piedalījusies uzaicinājumā uz konkursu par tirgvedības nolīgumu, kas attiektos uz reģionu, kurā *Ryanair* neīsteno gaisa pārvadājumus, kas ļautu labāk novērtēt cenu par reģionālās tirgvedības pakalpojumiem pēc būtības ([165]).

(iii) *Ryanair iesniegtais "benchmarking" neapstiprināja tirgus cenas pastāvēšanu*

(317) Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka cena, kuru *APFTE* maksāja par *Ryanair*/*AMS* pakalpojumiem, atbilda šādu tirgvedības pakalpojumu tirgus cenai.

([162]) Skat. arī Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 96. apsvērumu.
([163]) Skat. Paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 89. apsvērumu.
([164]) Skat. 150. un turpmākos apsvērumus.
([165]) *Ryanair* sniegto piemēru Komisija neatzina, jo uzaicinājums uz konkursu attiecās uz tirgvedības pakalpojumiem reģionā, kurā *Ryanair* faktiski darbojās divās lidostās.

(318) Komisija no formālās izmeklēšanas procedūras secina, ka *Ryanair* izvirzītie argumenti nepierāda tirgus cenas pastāvēšanu.

(319) Pamatojot savu argumentu, *Ryanair* iesniedza ekonomikas analīzes uzņēmumam pasūtītu pētījumu, kurā ir secināts, ka *AMS* tirgvedības nolīgumos bija paredzētas cenas, kas atbilst tirgus cenām, salīdzinot tās ar cenām, kuras prasa citi tiešsaistes tirgvedības pakalpojumu sniedzēji.

(320) Taču Komisija neuzskata, ka šī analīze ir būtiska, lai noteiktu, vai maksājumi par tirgvedības pakalpojumiem, kurus *APFTE* pārskaitīja *Ryanair*/*AMS*, atbilst tirgus cenai. Patiesībā *Ryanair* iesniegtajā pētījumā ir salīdzinātas tikai bruto cenas, kas ņemtas no vairāku tirgvedības pakalpojumu sniedzēju tarifu kartēm (“*rate card*”), neņemot vērā atskaitījumus, kas tiek piemēroti, lai noteiktu reālās cenas. Komisija no formālās izmeklēšanas procedūras secina, ka parasti tarifu kartēs norādītajām cenām tiek piemērotas atlaides, un tirgvedības nolīgumiem piemērotās atlaides katram līgumam var būtiski atšķirties, arī viena un tā paša uzņēmuma pakalpojumiem. Tāpēc atlaides ir faktors, kuru nevar neņemt vērā, salīdzinot tirgvedības pakalpojumu cenas, un *Ryanair* iesniegtajā pētījumā šis faktors bija jāņem vērā.

(321) Turklāt *Ryanair* iesniegtais pētījums liecina, ka nepastāv tieša korelācija starp tikai tīmekļa vietnes apmeklētāju skaitu un reklāmas sludinājuma cenu, atkarībā no maksas par tūkstoš seansiem (“MPT”) ([166]) tīmekļa vietnē. Komisija atgādina, ka, ņemot vērā tirgus ekonomikas loģiku, cena, kuru klients ir gatavs maksāt par tirgvedības pakalpojumu, ir atkarīga no sagaidāmā ieguvuma no ieguldījuma. *Ryanair* iesniegtajā pētījumā salīdzinātie pakalpojumu sniedzēji un viņu cenas par MPT, protams, nav salīdzināmas, neņemot vērā citus faktorus, kas nav ņemti vērā pētījumā, proti, jo īpaši vietnes apmeklētāja pirkšanas nostāju. *Ryanair* iesniegtajā pētījumā nekas neliecina, ka šis faktors būtu ņemts vērā. Patiesībā pētījumā ir salīdzinātas tīmekļa vietnes ar ļoti atšķirīgu apmeklētību un, kas arī paredzētas ļoti dažādiem klientiem, kuru pirktspēja un vēlme pirkt ir vairāk vai mazāk skaidra. Starp izvēlētajiem paraugiem dažas tīmekļa vietnes apmeklē klienti, kuri vēlas turpat iegādāties aviobiļetes, bet citas vietnes apmeklē klienti, kuri vispārīgi plāno nākamo ceļojumu.

(322) Turklāt Komisija norāda, ka dažādos citos divpusējos līgumos, kurus *Ryanair* iesniedza pēc Komisijas pieprasījuma (to precīzs saturs ir konfidenciāls) darbības laiks, apjoms un summas ļoti atšķiras cita no citas. Proti, šajā tirgū cenas nav skaidri zināmas.

(323) Turklāt Komisija norāda, ka 2017. gada uzaicinājuma uz konkursu iesniegtās 4. un 5. daļas piedāvājuma analīze liecina, ka reģiona reklāmu vietnēs, kuras nodrošina līdzīgus pakalpojumus, piemēram, dzelzceļa uzņēmumu *SNCF* un *RENFE*, var izvietot par daudz zemāku cenu.

(324) Visbeidzot, pat, ja bija iespējams “*benchmarking*” attiecībā uz tirgvedības nolīgumiem, kas noslēgti ar *APFTE* (par ko Komisija nevarēja apstiprināt formālajā izmeklēšanas procedūrā), šis “*benchmarking*” nevarēja pierādīt, ka *APFTE* būtu maksājusi tirgus cenu. Ņemot vērā dažādos pamatojumus tirgvedības nolīgumu noslēgšanai, kas sīki aprakstīti 192. un turpmākajos apsvērumos, “*benchmarking*” noderēja tikai, lai pierādītu, ka ar atbalsta summu, kas ieskaitīta *Ryanair*/*AMS*, pamatojoties uz tirgvedības nolīgumiem, pietika, lai *Ryanair* apkalpotu Monpeljē lidostu.

7.1.3.5. Secinājumi

(325) Ņemot vērā šos elementus, Komisija uzskata, ka aplūkotie tirgvedības nolīgumi piešķīra *Ryanair* ekonomisku priekšrocību.

([166]) *Ryanair* norāda, ka tirgvedības kampaņu *Ryanair* vietnē cenas balstās uz MPT.

7.1.4. *Selektīvs raksturs*

(326) Apstrīdētie pasākumi ir divpusēji nolīgumi starp *APFTE* un *Ryanair*/*AMS* ar noteikumiem, kas nav publiski pieejami un uz kuriem neattiecas *APFTE* standartizētie pirkšanas nosacījumi, kas piemērojami *Ryanair* konkurentiem.

(327) Francija apgalvo, ka savukārt 2013. un 2017. gada līgumi liecina par selektivitātes neesamību, jo uzaicinājumi piedalīties konkursā bija pieejami visiem ieinteresētajiem uzņēmumiem.

(328) *Ryanair* nav izvirzījusi argumentus atsevišķi par tirgvedības nolīgumiem, bet vienīgi gadījumā, ka tiktu kopīgi analizēti tirgvedības nolīgumi un lidostas pakalpojumu līgumi. Ar šādu pieņēmumu *Ryanair* aizrāda Komisijai, ka tā nav noskaidrojusi, vai citas aviosabiedrības vēlētos apkalpot Monpeljē lidostu, ja tām būtu tādi paši nosacījumi.

(329) Attiecīgie tirgvedības nolīgumi ir individuāli pasākumi, ņemot vērā to, ka tie netika noslēgti, pamatojoties uz atbalsta shēmu saskaņā ar 1. panta d) apakšpunktu Padomes Regulā (ES) 2015/1589 ([167]), proti, "visi akti, pamatojoties uz kuriem bez turpmākiem izpildes pasākumiem var piešķirt individuālu atbalstu uzņēmumiem, kuri vispārīgi un teorētiski definēti attiecīgajos aktos, un visi akti, pamatojoties uz kuriem vienam vai vairākiem uzņēmumiem uz nenoteiktu laika periodu un/vai nenoteiktā apmērā var piešķirt atbalstu, kas nav saistīts ar kādu konkrētu projektu".

(330) 2010. gada tirgvedības nolīgums (kā arī tā papildinājumi un pagarinājumi) tika noslēgts tieši ar *AMS*, neizsludinot uzaicinājumu uz konkursu un nepamatojoties uz noteikumiem, kas atbilst Regulas (ES) 2015/1589 1. panta d) apakšpunktam.

(331) Patiesībā *APFTE* 2010. gada 24. jūnija dibināšanas kopsapulces protokolā ir skaidri lasāms par vēlmi turpināt iepriekšējos līgumus ar *AMS*/*Ryanair*, nemeklējot citus pakalpojumu sniedzējus šiem galamērķiem un šim budžetam, un nepastāvot režīmam, kas reglamentētu šāda veida maksājumus.

(332) Saistībā ar 2013. un 2017. gada tirgvedības nolīgumiem Komisija neuzskata, ka uzaicinājuma uz konkursu izsludināšana, kā *APFTE* to īstenoja, bija pietiekama, lai atvērtu tirgu citiem pakalpojumu sniedzējiem.

(333) Komisija atgādina, ka starp 2010. un 2013. gada tirgvedības nolīgumu noslēgšanu Komisija bija pieņēmusi lēmumus par formālās izmeklēšanas procedūras sākšanu, vēlāk noslēdzot ar negatīviem galīgajiem lēmumiem, cita starpā par Francijas lidostām Nīmē, Po un Angulēmā, kas arī bija saistītas ar tirgvedības nolīgumiem, kuri noslēgti ar *Ryanair*/*AMS*. Komisijas nolūks analizēt šādu nolīgumu atbilstību regulējumam par valsts atbalstu un nepieciešamību attiecīgajiem dalībniekiem izbeigt vai vismaz slēpt šādu praksi, bija acīmredzama.

(334) No *APFTE* protokoliem un kopsavilkumiem izriet, ka tā ir uzskatījusi par nepieciešamu 2010. gada līgumu, beidzoties tā darbības termiņam 2013. gada beigās, nodot konkurencei saskaņā ar Eiropas Savienības regulējumu par publiskajiem iepirkumiem. *APFTE* vēlējās arī nodrošināt, lai *Ryanair* saglabātu "plūsmu", proti, tūristu plūsmu, ko radīja *Ryanair* nodrošinātie gaisa satiksmes maršruti uz Frankfurti-Hānu, Briseli-Šarleruā, Līdsu-Bredfordu un Birmingemu. Tas izskaidro, kāpēc uzaicinājumu uz konkursu noteikumi vairāk bija vērsti uz gaisa satiksmes maršrutiem, nekā uz reklāmas tiešsaistē pakalpojumiem. ([168])

([167]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

([168]) Skat. *APFTE* biroja 2013. gada 4. jūlija kopsavilkumu, 1. lpp.: "[*APFTE* prezidents] norāda, ka asociācijai ir pienākums īstenot iepirkuma procedūru par tiešsaistes tirgvedības nolīgumiem, jo 2010. gada līgumam, kas noslēgts ar *Airport Marketing Services*, ir beidzies termiņš" un 2. punktu: "beidzoties līgumam ar *Airport Marketing Services*, plūsmas, uz kurām attiecas šis līgums, tiks nodotas konkurencei, katram maršrutam atsevišķi."

(335) Kā ir norādīts 63. un turpmākajos apsvērumos un 202. un turpmākajos apsvērumos, 2013. un 2017. gada uzaicinājumi uz konkursu bija iecerēti tā, lai dotu priekšroku *Ryanair*/*AMS* sniegtajiem pakalpojumiem, lai varētu turpināt veikt maksājumus *Ryanair*, tādējādi garantējot, ka tā turpinās darbību Monpeljē lidostā. Tā kā attiecīgi galamērķi un reģioni, kā arī piedāvājamie tirgvedības pakalpojumi bija obligāts nosacījums, neviens cits pakalpojuma sniedzējs, ne tirgvedības uzņēmums, ne aviosabiedrība, izņemot *Ryanair* šajā uzaicinājumā uz konkursu nevarēja konkurēt ar *Ryanair*.

(336) Patiesībā, 2013. gadā *Ryanair* bija vienīgā sabiedrība, kas iesniedza piedāvājumus uzaicinājuma uz konkursu 1. līdz 4. daļai, kuras attiecās uz galamērķiem, kurus *Ryanair* jau ekspluatēja. Ryanair savukārt neiesniedza piedāvājumu par 5. daļu (kuras indikatīvā cena bija daudz mazāka par 1. līdz 4. daļas indikatīvajām cenām), kura neattiecās uz *Ryanair* ekspluatētu galamērķi (cita aviosabiedrība jau nodrošināja lidojumus uz šo galamērķi no Monpeljē lidostas).

(337) Attiecībā uz 2017. gada uzaicinājumu uz konkursu Komisija atgādina, ka, noslēdzoties šim konkursam, *APFTE* noslēdza ar *Ryanair* tikai tos līgumus, kas attiecās uz trīs pirmajām daļām (kuru indikatīvās cenas bija daudz augstākas par 4. līdz 7. daļas indikatīvajām cenām). Ņemot vērā šo faktu, šķiet, ka papildu daļas bija tikai māneklis, lai *Ryanair* izvēli konkursa noslēgumā padarītu ticamāku. Turklāt *Ryanair* piedāvājuma konkurējošais piedāvājums par šīm trim daļām, kurā piedāvātie tirgvedības pakalpojumi bija ļoti atšķirīgi, bija tieši par […] EUR dārgāks katrai daļai, bet *APFTE* neinteresējās par šo cenu atšķirību. Gluži pretēji, *APFTE* lēmumu izvēlēties *Ryanair* pamatoja ar faktu, ka tās tirgvedības piedāvājums ir piemērotāks attiecīgajai mērķauditorijai, lai gan *Ryanair* piedāvātie tirgvedības pakalpojumi neliecināja, ka tie būtu vērsti tieši uz uzaicinājumā uz konkursu minētajiem reģioniem (Valoniju, Jorkšīru, Reinzemi-Pfalcu). Ņemot vērā *Ryanair* faktiski sniegtos pakalpojumus saskaņā ar tirgvedības nolīgumiem, par to, ka reklāma vērsta uz konkrētu reģionu, liecina reklāmas ievietošana *Ryanair* tīmekļa vietnē attiecīgās valodas/valsts versijā (Apvienotās Karalistes, Vācijas, Nīderlandes, Beļģijas (franču un nīderlandiešu valodā) vietnes), kas drīzāk liecina, ka izvēlētā mērķauditorija ir valsts, nevis reģions.

(338) Komisija uzskata, ka šādos apstākļos 2013. un 2017. gada uzaicinājumi uz konkursu nebija ne paredzēti, lai garantētu, ne spējīgi garantēt vienlīdzīgu konkurenci starp *Ryanair* un citiem uzņēmumiem.

(339) No iepriekš minētajiem faktiem Komisija secina, ka 2013. un 2017. gada uzaicinājumu uz konkursu specifikācijas bija paredzētas tā, lai *a priori Ryanair* tiktu izvēlēta, kā pakalpojumu sniedzējs, un kritēriji, kas tika piemēroti, lai izvēlētos uzņēmumu uzaicinājuma uz konkursu 1. līdz 3. daļai, bija paredzēti tā, lai izvēlētos vienīgi *Ryanair*.

(340) Tādējādi Komisija uzskata, ka 2010., 2013. un 2017. gada tirgvedības nolīgumi, kā arī to papildinājumi un pagarinājumi ir unikāli pasākumi, kas noslēgti individuāli starp pusēm, kuri satur konkrētas līgumsaistības un kuros nav izmantoti publiski vai citādi iepriekš noteikti tarifi, kurus piemēro *APFTE*. *Ryanair* un *AMS*, pamatojoties uz šiem tirgvedības nolīgumiem, saņēma ekonomisku priekšrocību, kuru tās nebūtu saņēmušas normālos tirgus apstākļos. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ir jāpieņem, ka individuāliem pasākumiem, pamatojoties uz kuriem, labuma guvējs saņem priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir selektīvs raksturs ([169]).

(341) Tādēļ Komisija secina, ka ekonomiskajai priekšrocībai, kas *Ryanair* piešķirta saskaņā ar 2010., 2013. un 2017. gada tirgvedības nolīgumiem un to attiecīgajiem papildinājumiem vai pagarinājumiem, ir selektīvs raksturs.

([169]) Skat. Tiesas 2015. gada 4. jūnija sprieduma Komisija/*MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. un turpmākos punktus. Skat. Tiesas 2016. gada 30. jūnija sprieduma Komisija/Beļģija, C-270/15P, ECLI:EU:C:2016:489, 49. punktu. Skat. arī Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra sprieduma *Ryanair* un *Airport Marketing Services*/Komisija, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, 165. un turpmākos punktus, un Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra sprieduma *Ryanair* un *Airport Marketing Services*/Komisija, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, 402. un turpmākos punktus.

7.1.5. *Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm un konkurences izkropļošana*

(342) Ja dalībvalsts piešķirts finansiāls atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā, jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ([170]) par pasākumiem, kas rada konkurences kropļojumus, ir pietiekami, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei.

(343) Šajā gadījumā *Ryanair* ES iekšzemes gaisa pārvadājumu tirgū, kuru raksturo aktīva konkurence starp aviosabiedrībām, kas tajā darbojas, konkurē ar citām aviosabiedrībām. Kropļojot konkurenci starp aviosabiedrībām, kas darbojas iekšējā tirgū, aplūkotie tirgvedības nolīgumi var kropļot arī tirdzniecību starp dalībvalstīm. Turklāt no *Ryanair* izvirzītajiem argumenti saistībā ar priekšrocības konstatēšanu izriet, ka Apvienotās Karalistes, Spānijas, Francijas un Itālijas reģionālās lidostas konkurē, lai piesaistītu *Ryanair*, bet no *Ryanair* viedokļa šīs lidostas ir savstarpēji aizstājamas. ([171]) Tādējādi atbalsta piešķiršana, lai piesaistītu *Ryanair* konkrētai reģionālajai lidostai, draud kropļot arī konkurenci starp Eiropas Savienības lidostām.

(344) Komisija secina, ka attiecīgie līgumi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļo konkurenci.

7.1.6. *Secinājumi par atbalsta esību*

(345) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija secina, ka šie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas piešķirts *Ryanair*.

7.2. **Atbalsta nesaderība ar iekšējo tirgu**

(346) Francija nav sniegusi saderības ar iekšējo tirgu analīzi, jo tā uzskata, ka aplūkotie maksājumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu. Savukārt Komisijas rīcībā nav tādu pierādījumu, kas varētu liecināt, ka apstrīdētie pasākumi varētu būt saderīgi ar iekšējo tirgu. Vienīgais iespējamais saderības pamats varētu būt bijis LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts, kā tas ir interpretēts 2014. gada pamatnostādnēs par valsts atbalstu lidostām un aviosabiedrībām (5.2. sadaļa).

(347) Šajā ziņā ir jāatgādina, ka 2010. gada 16. septembra tirgvedības nolīgums, tā papildinājums un divas saistību vēstules par 2010. gada līguma pagarināšanu, kā arī 2013. gada 22. novembra līgumi tika noslēgti pirms 2014. gada pamatnostādņu publicēšanas. Attiecībā uz atbalsta, kas piešķirts pirms 2014. gada pamatnostādņu aviācijas jomā stāšanās spēkā, saderību, 2014. gada pamatnostādņu 174. punkts atsaucas uz noteikumiem, kas piemērojami brīdī, kad atbalsts ticis piešķirts, proti, uz 2005. gada Kopienas vadlīnijām par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([172]) ("2005. gada vadlīnijas"). Taču 2017. gada 19. maija tirgvedības nolīgumam ir piemērojamas 2014. gada pamatnostādnes.

(348) 2005. gada vadlīnijās un 2014. gada pamatnostādnēs ir skaidri noteikti šie saderīguma principi, kas izriet no judikatūras un Komisijas iepriekšējās lēmumu pieņemšanas prakses. Tādējādi Komisija var atzīt par saderīgu aviosabiedrībām piešķirtu darbības atbalstu, ja tas veicina mazāku lidostu attīstību, izmantojot satiksmes neto pieaugumu jaunajos maršrutos, ja atbalsts ir nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviosabiedrība vai cita aviosabiedrība jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam ([173]), ja tas ir ierobežots laikā un ja maršruts, kuram tas ir piešķirts, varētu kļūt rentabls ([174]), ja atbalsta summa ir saistīta ar satiksmes neto attīstību un ja atbalsts ir piešķirts pārredzami un nediskriminējoši un tas nav apvienots ar citiem atbalsta veidiem, un pārskaitītās summas atbilst samērīguma principam ([175]).

([170]) Vispārējās tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā *Het Vlaamse Gewest* (Flandrijas reģions)/Eiropas Kopienu Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([171]) Skat. *Ryanair* 2019. gada 15. janvāra piezīmju nekonfidenciālo versiju: "*Ryanair has a large choice of airports in Europe. Airports in the UK, Spain, France or Italy compete for Ryanair routes and capacity, and are substitutable from Ryanair's perspective. The similarities between the Airport and these other airports are significant enough to render them comparable for MEO test purposes.*"

([172]) Komisijas paziņojums – Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

([173]) Skat. 2005. gada pamatnostādņu 71.–75. punktu un 79. punkta b) un c) apakšpunktu, kā arī 2014. gada pamatnostādņu 139., 140., 141. un 151. punktu.

([174]) Skat. 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta b), d) un i) apakšpunktu, kā arī 2014. gada pamatnostādņu 147. punktu.

([175]) Skat. 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta g) un h) apakšpunktu un 80. punktu, kā arī 2014. gada pamatnostādņu 101., 150., 152. un 153. punktu.

(349) Šajā gadījumā Komisija secina, ka tirgvedības nolīgumi neatbilst šiem nosacījumiem.

(350) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka valsts atbalsts, kas piešķirts saskaņā ar aplūkotajiem līgumiem, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.3. **Atbalsta nelikumība**

(351) Piemērojot LESD 108. panta 3. punktu "visi plāni piešķirt vai mainīt atbalstu ir jādara zināmi Komisijai laikus, lai Komisija varētu iesniegt savas piezīmes. […]. Attiecīgā dalībvalsts nesāk īstenot pašas ierosinātos pasākumus, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu."

(352) Šajā gadījumā šķiet, ka attiecīgie līgumi ir tikuši noslēgti, nepaziņojot par tiem Komisijai.

(353) Komisija nav apzinājusi juridisko pamatu, kas ļautu Francijai neziņot par šo atbalstu.

(354) Tāpēc Komisija uzskata, ka maksājumi, kas veikti Ryanair, pamatojoties uz 2010., 2013. un 2017. gada tirgvedības nolīgumiem, kā arī to pagarinājumi un papildinājumi, ir uzskatāmi par atbalstu, kas piešķirts, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

8. **ATGŪŠANA**

(355) Saskaņā ar LESD, ja Komisija konstatē, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, tā pieņem lēmumu, ka attiecīgajai dalībvalstij šis atbalsts jāatceļ vai jāgroza. ([176]) Saskaņā ar Savienības tiesu pastāvīgo judikatūru, dalībvalsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir paredzēts, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli. ([177])

(356) Šajā jautājumā Savienības tiesas ir uzskatījušas, ka minētais mērķis ir sasniegts, kad saņēmējs ir atmaksājis nesaderīgā atbalsta summas. Ar šo atmaksājumu saņēmējs zaudē priekšrocību, kas viņam bija iekšējā tirgū, salīdzinājumā ar konkurentiem, un tiek atjaunota situācija pirms atbalsta maksājuma. ([178])

(357) Saskaņā ar minēto judikatūru Regulas (ES) Nr. 2015/1589 16. panta 1. punkts paredz: "Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja […]".

(358) Rezultātā, tā kā attiecīgie pasākumi tika īstenoti, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un turklāt ir uzskatāmi par nesaderīgu atbalstu, tiem ir jāpiemēro pilnīga atgūšana, lai atjaunotu stāvokli, kāds bija tirgū pirms to piešķiršanas. Šai atgūšanai jāaptver laikposms no brīža, kad atbalsts tika darīts pieejams saņēmējam, līdz tā faktiskai atgūšanai. Par atgūstamajām summām jāmaksā procenti līdz to faktiskai atgūšanai.

(359) Komisija uzņēmumus *Ryanair* un *AMS* uzskata par vienu ekonomisko vienību ([179]). *Ryanair* un *AMS* būs solidāri atbildīgas par *APFTE* katrai no tām pārskaitītā atbalsta atmaksāšanu.

(360) Pamatojoties uz informāciju, kas ir Komisijas rīcībā šā lēmuma pieņemšanas dienā, atgūstamās summas ir tās, kas faktiski pārskaitītas *Ryanair* vai tās meitasuzņēmumam *AMS* laikposmā no 2010. līdz 2019. gadam, pamatojoties uz šajā laikposmā noslēgtajiem tirgvedības nolīgumiem, kas norādīti 4. tabulā (skat. 82. apsvērumu).

([176]) Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Komisija/Vācija, 70/72,, ECLI:EU:C:1973:87 13. punkts.
([177]) Tiesas 1990. gada 21. marta spriedums Beļģija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. punkts.
([178]) Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.
([179]) Skat. 156. apsvērumu.

9. **SECINĀJUMI**

(361) Komisija konstatē, ka Francija ir nelikumīgi īstenojusi tirgvedības nolīgumus, kas laikposmā no 2010. līdz 2018. gadam noslēgti starp *APFTE* un *Ryanair*/*AMS*, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Ņemot vērā to, ka summas, kas samaksātas *Ryanair*/*AMS*, pamatojoties uz šiem tirgvedības nolīgumiem, ir valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, tās ir jāatgūst pilnā apmērā, lai atjaunotu stāvokli, kāds pastāvēja iekšējā tirgū pirms to piešķiršanas.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Francijas īstenotie pasākumi saskaņā ar tirgvedības nolīgumiem, kas starp *APFTE* un *Ryanair* vai tās meitasuzņēmumu *Airport Marketing Services* noslēgti laikposmā no 2010. līdz 2018. gadam – proti, 2010. gada 16. septembra līgumu, 2013. gada 22. novembra līgumiem un 2017. gada 19. maija līgumiem (kā arī to papildinājumiem un pagarinājumiem) – ir uzskatāmi par nelikumīgu un ar iekšējo tirgu nesaderīgu valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas piešķirts *Ryanair* un tās meitasuzņēmumam *Airport Marketing Services*.

2. pants

(1) Francijai ir pienākums atgūt no saņēmēja 1. pantā minēto atbalstu.

(2) Uzņēmumi *Ryanair* un *Airport Marketing Services* tiek uzskatīti par vienu ekonomisko vienību, tāpēc ir solidāri atbildīgi par atbalsta, kuru katram no tiem pārskaitīja *APFTE*, atmaksu.

(3) Par atgūstamajām summām aprēķina procentus, sākot no datuma, kad tās tika izsniegtas saņēmējam, līdz to faktiskās atgūšanas dienai.

(4) Procentus aprēķina, izmantojot salikto procentu likmi, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu un Regulu (EK) Nr. 271/2008, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

(5) Francija no šā lēmuma paziņošanas dienas atceļ visus 1. pantā minētā atbalsta vēl neizmaksātos maksājumus.

3. pants

(1) Lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un efektīva.

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

4. pants

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

(a) kopējā summa (pamatsumma un procenti), kas jāatgūst no atbalsta saņēmējiem;

(b) šā lēmuma izpildei jau pieņemto vai paredzēto pasākumu sīks apraksts;

(c) dokumentus, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

(2) Francija pastāvīgi informē Komisiju par to, kā tiek īstenoti valsts veiktie pasākumi, kas pieņemti, lai īstenotu šo lēmumu līdz 1. pantā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai. Pēc jebkura Komisijas pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz visu informāciju par jau veiktajiem un plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā sniedz arī sīku informāciju par no atbalsta saņēmējiem jau atgūtajām atbalsta un procentu summām.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2019. gada 2. augustā

Komisijas vārdā –
Margrethe VESTAGER
Komisijas locekle