KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1227,

(2014. gada 23. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5085)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem pantiem ([2]) un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Saskaņā ar 108. panta 3. punktu Līgumā par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – "LESD") Francijas iestādes ar 2007. gada 25. janvāra vēstuli paziņoja Komisijai par atbalsta pasākumu sabiedrībai *Airport Marketing Services Limited* (turpmāk – "*AMS*") – filiālei, kura 100 % apmērā pieder aviokompānijai *Ryanair Limited* (turpmāk – "*Ryanair*") –, kas piešķirts ar šo uzņēmumu noslēgta mārketinga pakalpojumu līguma formā. Francijas iestādes šo pasākumu paziņoja kā valsts atbalstu. Tā kā Francijas iestādes jau bija uzsākušas atbalsta piešķiršanu, Komisija to reģistrēja nelikumīga valsts atbalsta reģistrā ar numuru NN 12/07.

(2) Pēc Francijas iestāžu lūguma ar Komisijas dienestiem tika rīkotas darba sanāksmes 2007. gada 20. februārī un 2007. gada 16. jūlijā.

(3) 2007. gada 26. februāra vēstulē Komisija aicināja Francijas iestādes iesniegt papildu informāciju. Tā kā noteiktajā termiņā atbilde netika sniegta, 2007. gada 15. jūnijā Francijas iestādēm tika nosūtīts atgādinājums. 2007. gada 12. jūlijā Francijas iestādes iesniedza prasīto informāciju.

(4) Komisija 2007. gada 28. novembra vēstulē paziņoja Francijas iestādēm par savu lēmumu sākt formālu izmeklēšanas procedūru, piemērojot LESD 108. panta 2. punktu.

(5) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2008. gada 15. februārī ([3]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par attiecīgo pasākumu.

(6) 2007. gada 18. decembrī un 2008. gada 29. janvārī Francijas iestādes lūdza pagarināt tām noteikto termiņu, lai varētu sniegt savus komentārus attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu. 2008. gada 4. janvāra un 2008. gada 1. februāra vēstulē Komisija piekrita pagarināt termiņu līdz 2008. gada 28. februārim.

(7) Francijas iestādes iesniedza savas piezīmes Komisijai 2008. gada 2. jūnijā.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par 107. un 108. pantu Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD). Abi noteikumu kopumi pēc būtības ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāsaprot kā atsauces uz EK līguma 87. un 88. pantu. LESD arī ievieš vairākas terminoloģijas izmaiņas, piemēram, termins "Kopiena" tiek aizstāts ar terminu "Savienība", vārdkopa "kopējais tirgus" ar vārdkopu "iekšējais tirgus" un "Pirmās instances tiesa" ar "Vispārējā tiesa". Šajā lēmumā tiek izmantota LESD terminoloģija.

([2]) OV C 41, 15.2.2008., 11. lpp. un OV C 96, 31.3.2012., 22. lpp.

([3]) OV C 41, 15.2.2008., 11. lpp.

(8) Komisija saņēma piezīmes no Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras (turpmāk – "PBTRK") 2008. gada 25. februārī ([4]), no *AMS* ([5]), aviokompānijas *Ryanair* un Eiropas Aviokompāniju asociācijas (*Association of European Airlines*, turpmāk – "*AEA*") 2008. gada 14. marta vēstulē, kā arī no aviokompānijas *Air France* 2008. gada 19. marta vēstulē ([6]). Komisija šīs piezīmes pārsūtīja Francijai 2008. gada 11. jūnija vēstulē, dodot tai iespēju piezīmes komentēt.

(9) Francijas iestādes 2008. gada 7. jūlija vēstulē informēja Komisiju, ka nav komentāru par trešās puses piezīmēm.

(10) Pēc Francijas iestāžu lūguma 2008. gada 4. novembrī tika organizēta tikšanās starp Komisijas dienestiem un PBTRK pārstāvjiem. Tikšanās laikā Komisija informēja Francijas iestādes, ka tā nolīgusi neatkarīgu konsultantu, lai saņemtu palīdzību apspriežamo līgumu analīzē (turpmāk – "konsultants"). Konsultants iesniedza savu ziņojumu 2011. gada 30. martā.

(11) Komisija 2011. gada 17. marta vēstulē lūdza Francijas iestādēm iesniegt papildu informāciju. 2011. gada 13. aprīlī Francijas iestādes lūdza termiņa pagarinājumu līdz 2011. gada 1. jūnijam, un Komisijas dienesti piekrita šim termiņam 2011. gada 6. maija vēstulē. Francijas iestādes sniedza atbildi 2011. gada 30. maija vēstulē.

(12) Komisija 2011. gada 11. aprīļa vēstulē aicināja *Ryanair* iesniegt papildu informāciju. *Ryanair* atbildēja 2011. gada 31. augusta vēstulē. Komisija 2011. gada 11. oktobrī šīs piezīmes nosūtīja Francijai komentāru izteikšanai. Francijas iestādes 2011. gada 21. novembra vēstulē informēja Komisiju, ka nevēlas izteikt komentārus par šīm piezīmēm.

(13) 2012. gada 25. janvāra vēstulē Komisija paziņoja Francijai savu lēmumu paplašināt 2007. gadā sākto formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz dažādajiem pasākumiem par labu aviokompānijām, kas izmanto Po lidostu, kā arī par labu lidostas pārvaldniekam. Komisijas lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2012. gada 31. martā ([7]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.

(14) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē lūdza Francijas iestādēm iesniegt papildu informāciju. 2012. gada 28. februārī Francijas iestādes lūdza pagarināt termiņu, kas tām tika piešķirts savu piezīmju sniegšanai par 2012. gada 25. janvāra lēmumu, un termiņu, kas tām tika piešķirts Komisijas 2012. gada 22. februāra vēstulē. Komisija piekrita pagarināt šos termiņus līdz 2012. gada 27. martam. 2012. gada 29. marta vēstulē Francijas iestādes sniedza atbildi uz Komisijas 2012. gada 22. februāra vēstuli, kā arī savas piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras paplašināšanu.

(15) Saistībā ar procedūras paplašināšanu Komisija saņēma piezīmes no PBTRK 2012. gada 30. aprīlī ([8]), no *AMS* – 2012. gada 30. aprīlī ([9]) un no aviokompānijas *Ryanair* – 2012. gada 30. aprīlī ([10]). Komisija 2012. gada 31. maijā šīs piezīmes nosūtīja Francijai komentāru izteikšanai. 2012. gada 13. jūnija vēstulē Francija norādīja, ka tai nav komentāru.

(16) Komisija 2012. gada 26. aprīļa vēstulē lūdza Francijas iestādēm iesniegt papildu informāciju. Francijas iestādes sniedza atbildi 2012. gada 10. maija vēstulē.

(17) 2013. gada 10. aprīlī *Ryanair* nosūtīja Komisijai divus ziņojumus, ko sastādījusi sabiedrība *Oxera* un analīzi, ko veicis profesors *Damien P. McLoughlin*. 2013. gada 3. maijā Komisija nosūtīja šos dokumentus Francijas iestādēm komentāru izteikšanai. 2013. gada 7. jūnija vēstulē Francija norādīja, ka tai nav komentāru.

([4]) 2008. gada 14. aprīlī Komisija lūdza PBTRK tās piezīmju nekonfidenciālu versiju. 2008. gada 16. aprīlī PBTRK apstiprināja, ka tās piezīmes nesatur konfidenciālus datus, kas tās neļautu darīt zināmus Francijas iestādēm.

([5]) 2008. gada 10. aprīlī Komisija lūdza sabiedrībai *AMS* tās piezīmju nekonfidenciālu versiju. 2008. gada 19. maijā sabiedrība *AMS* darīja Komisijai zināmu savu piezīmju nekonfidenciālo versiju.

([6]) 2008. gada 13. marta vēstulē *Air France* lūdza termiņa pagarinājumu savu piezīmju nosūtīšanai par 2007. gada 28. novembra lēmumu, un Komisija pieņēma šo termiņu 2008. gada 17. martā.

([7]) OV C 96, 31.3.2012., 22. lpp.

([8]) 2012. gada 14. maijā PBTRK apstiprināja, ka tās piezīmes nesatur konfidenciālus datus, kas tos neļautu darīt zināmus Francijas iestādēm.

([9]) 2012. gada 1. maijā sabiedrība *AMS* iesniedza Komisijai savu piezīmju nekonfidenciālo versiju.

([10]) *Ryanair* apstiprināja, ka tās piezīmes nesatur konfidenciālus datus.

(18) Komisija 2013. gada 14. novembra vēstulē lūdza Francijai papildu informāciju.

(19) 2013. gada 16. decembra vēstulē Komisija nosūtīja Francijas iestādēm konsultanta ziņojumu komentāru izteikšanai. Francija nav sniegusi komentārus norādītajā termiņā.

(20) 2013. gada 19. decembrī Francija lūdza pagarināt tai piešķirto termiņu, lai varētu sniegt papildu informāciju, kas tika lūgta 2013. gada 14. novembrī. Komisija piekrita pagarināt šo termiņu līdz 2014. gada 23. janvārim. Tā kā šajā termiņā atbilde netika saņemta, Komisija nosūtīja Francijai atgādinājuma vēstuli 2014. gada 24. janvārī, nosakot desmit darba dienu papildu termiņu. Francija sniedza atbildi 2014. gada 6. februāra vēstulē.

(21) Komisija saņēma piezīmes no *Ryanair* 2013. gada 20. decembrī, 2014. gada 17. janvārī un 2014. gada 31. janvārī. Šīs papildu piezīmes tika nosūtītas Francijai vēstulēs attiecīgi 2014. gada 9. janvārī, 2014. gada 23. janvārī un 2014. gada 4. februārī. Francija 2014. gada 29. janvārī, 2014. gada 3. februārī un 2014. gada 21. maijā vēstulēs informēja Komisiju, ka tai nav komentāru.

(22) 2014. gada 24. februārī, 13. martā un 19. martā pēc pamatnostādņu pieņemšanas par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ([11]) (turpmāk – "jaunās pamatnostādnes") Komisija aicināja Franciju un ieinteresētās personas formulēt savas piezīmes par jauno pamatnostādņu piemērošanu šai lietai. 2014. gada 19. martā Francija iesniedza savas piezīmes.

(23) Bez tam 2014. gada 15. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([12]) tika publicēts atzinums, kas aicināja dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniegt savus komentārus, tai skaitā arī par šo lietu, ņemot vērā, ka stājušās spēkā jaunās pamatnostādnes. Sabiedrība *Air France*, nevalstiska organizācija *Transport & Environment* un PBTRK iesniedza savas piezīmes noteiktajā termiņā. 2014. gada 28. maijā Komisija nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. 2014. gada 6. jūnijā Francija vēstulē informēja Komisiju, ka tai nav piezīmju.

(24) Komisija 2014. gada 27. februāra vēstulē lūdza Francijai papildu informāciju. 2014. gada 17. martā Francija lūdza pagarināt tai piešķirto termiņu, lai varētu sniegt papildu informāciju, kas tika lūgta 2014. gada 27. februārī. Komisija piekrita pagarināt šo termiņu līdz 2014. gada 27. aprīlim. Francija sniedza atbildi 2014. gada 25. aprīļa vēstulē ([13]).

(25) Komisija 2014. gada 16. maija vēstulē lūdza Francijai papildu informāciju. Francija sniedza atbildi 2014. gada 6. jūnija vēstulē.

2. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR LIDOSTU

(26) Kā norādīts lēmumā par formālas izmeklēšanas procedūras sākšanu, Po-Pireneju lidosta (turpmāk – "Po lidosta") atrodas Atlantijas Pireneju departamentā Akvitānijas reģionā.

(27) Šīs lidostas īpašnieks sākotnēji bija valsts, kas nodeva tās ekspluatāciju PBTRK ar publiskas infrastruktūras koncesiju, kas noteikta līdz 2015. gada 31. decembrim ar starpministriju administrācijas rīkojumu 1965. gada 12. martā (turpmāk – "1965. gada rīkojums"), kuram pievienotas specifikācijas, kurās tieši noteikti attiecīgie valsts un PBTRK pienākumi. Starpministriju administrācijas rīkojums un koncesijas specifikācijas mainītas ar četriem secīgiem papildinājumiem.

(28) PBTRK ietilpst tirdzniecības un rūpniecības kameru tīklā. Francijā tirdzniecības un rūpniecības kameras ir publiskas iestādes ar administratīvu raksturu. Parasti tirdzniecības un rūpniecības kamera pārstāv vispārējas tirdzniecības, rūpniecības un pakalpojumu sniedzēju intereses savā apgabalā. Tirdzniecības un rūpniecības kameru uzdevumus un izņēmumtiesības nosaka likums, un tās ir pakļautas valsts administratīvajai un finansiālajai uzraudzībai ar finanšu un aprīkojuma lietu ministra un teritorijas administrācijas un plānošanas lietu ministra starpniecību, katram no viņiem darbojoties savas kompetences jomā. Saskaņā ar R 712-2. pantu tirdzniecības kodeksā: "Reģiona tirdzniecības un rūpniecības kameru un teritoriālo tirdzniecības un rūpniecības kameru uzraudzību nodrošina reģiona prefekts, kuram palīdz reģiona atbildīgā persona par publiskajām finansēm." Tādēļ uzraudzības iestāde jābrīdina par dažādām svarīgām, reglamentācijā noteiktām pārrunu kategorijām (piemēram, attiecībā uz budžetu, aizņēmuma pieprasījumu, garantiju piešķiršanu trešām pusēm, cesijām, finansiālas līdzdalības sākšanu vai līdzdalības pagarināšanu profesionālās asociācijās vai tirdzniecības sabiedrībās u. c.). Šīs darbības var tikt veiktas tikai gadījumā, ja par tām ir paziņots uzraudzības iestādei, kurai ir tiesības pret tām iebilst. Tirdzniecības un rūpniecības kameru vadībā ir asambleja, ko ievēl no attiecīgā apgabala uzņēmumu pārstāvjiem.

([11]) OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.
([12]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.
([13]) Ar šo vēstuli Francija arī iesniedza PBTRK ziņojumu, norādot, ka Francijas iestādes nav vienisprātis ar tajā sniegto novērtējumu. Jebkurā gadījumā šajā ziņojumā galvenokārt atkārtotas piezīmes, ko PBTRK jau bija tieši paziņojusi Komisijai.

(29) Po lidostas pārvaldei ir īpaša rēķinvedība, kas ir šķirta no vispārējās PBTRK rēķinvedības.

(30) 2007. gada 1. janvārī, piemērojot 28. pantu 2004. gada 13. augusta Likumā Nr. 2004-809 par vietējo iestāžu tiesībām un atbildību, valsts nodeva lidostas īpašumu vietējo kolektīvu apvienībai – Po-Pireneju lidostas jauktajai arodbiedrībai (turpmāk – "jauktā arodbiedrība"), kuras biedri ir Akvitānijas reģionālā padome, Atlantijas Pireneju ģenerālpadome, Po un Portdepirenejas aglomerācijas kopiena un 14 komūnu kopienas. Šajā nolūkā starp valsti un jaukto arodbiedrību tika noslēgta vienošanās, kas stājās spēkā 2007. gada 1. martā. Šī vienošanās tika grozīta ar 2009. gada 12. augusta papildinājumu.

(31) Kļūstot par lidostas īpašnieku, jauktā arodbiedrība aizstāja valsti kā koncedents. Piemērojot iepriekš citētā 2004. gada 13. augusta likuma 28-VI-2. panta noteikumus, tā pārņēma iepriekšējos līgumus un attiecīgi arī koncesijas līgumu, kas noslēgts ar PBTRK. PBTRK tātad palika lidostas apsaimniekotājs gan pirms, gan pēc īpašuma nodošanas jauktajai arodbiedrībai.

(32) Lidosta uzņem vienlaicīgi gan civilās, gan militārās lidmašīnas. Šajā tabulā norādīts kopējais iebraukušo un izbraukušo pasažieru skaits, kas izmantojuši lidostu laikposmā no 2000. līdz 2013. gadam.

1. tabula

Po lidostas apgrozība (pasažieru skaits) laikposmā no 2000. līdz 2013. gadam

Gads	Kopā
2000	613 333
2001	600 084
2002	585 410
2003	682 428
2004	720 588
2005	729 409
2006	763 942
2007	763 018
2008	817 511
2009	691 037
2010	673 697
2011	641 496
2012	609 535
2013	645 577

Avots: Francijas un PBTRK interneta vietnes sniegtie dati.

(33) *Ryanair* aktivitāte Po lidostā sākās 2003. gada aprīlī. Izmeklēšanas aptvertā perioda laikā (no 2003. līdz 2011. gadam) *Ryanair* izmantoja reisus uz Londonu, Šarlruā, Bristoli un Bovē.

(34) 2010. gadā *Ryanair* veiktie lidojumi pārvadā aptuveni 16 % no lidostas pasažieriem. *Ryanair* apturēja savus lidojumus uz Po pēc tam, kad beidzās tās līgumsaistības ar lidostu 2011. gada 1. aprīlī.

(35) Ja neskaita *Ryanair*, galvenā komerciālā aviokompānija, kas izmanto Po lidostu, ir *Air France*. Tā izmanto lielāko daļu lidojumu no Po un veido galveno šīs lidostas apgrozības daļu (aptuveni 80 % pasažieru).

(36) Citas aviokompānijas ir izmantojušas lidostu pārbaudes perioda laikā, jo īpaši *Transavia CV* (turpmāk – "*Transavia*"), kas ir *Air France KLM* grupas filiāle.

3. PASĀKUMI, KAS BIJUŠI PAMATĀ LĒMUMAM PAR FORMĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANU UN KONSULTANTA ZIŅOJUMAM

(37) Pasākumi, kas bijuši pamatā lēmumam par formālās izmeklēšanas procedūras sākšanu galvenokārt attiecas uz tā maršruta izmantošanu, kas savieno Po lidostu ar Londonas Stanstedas lidostu. No vienas puses, tas ir par mārketinga pakalpojumu līgumu, ko 2005. gadā PBTRK noslēgusi ar *AMS*, un no otras puses – lidostas pakalpojumu līgumu, ko PBTRK noslēgusi ar *Ryanair* šajā pašā datumā. Abi iepriekš minētie līgumi (turpmāk – "2005. gada līgumi") parakstīti 2005. gada 30. jūnijā, un tie noslēgti uz 5 gadu termiņu ar iespēju pagarināt tos uz vēl pieciem gadiem.

3.1. *2005. GADA LĪGUMI, KAS NOSLĒGTI AR AMS UN RYANAIR*

3.1.1. MĀRKETINGA PAKALPOJUMU LĪGUMS, KAS NOSLĒGTS AR *AMS* ATTIECĪBĀ UZ MARŠRUTU PO-LONDONA STANSTEDA

(38) *AMS* ir *Ryanair* filiāle, kurai ir ekskluzīva licence, lai piedāvātu *Ryanair* mājas lapas www.*Ryanair*.com mārketinga pakalpojumus. Interneta mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar *AMS* (turpmāk – "2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums), par ko Francija paziņojusi, precizē: "šis līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik dienu izmantot maršrutu starp Po un Londonu (Stanstedu)" (1. pants) Mārketinga pakalpojumu līguma priekšmets ir "noteikt apstākļus, kādos *Airport Marketing Services* sniegs PBTRK specifiskus mārketinga pakalpojumus, kuru mērķis ir veicināt dažādus tūrisma un biznesa objektus Po un Bearnas reģionā" un precizē, ka "galvenais instruments, ar ko tiks sniegti mārketinga pakalpojumi šā līguma izpratnē ir mājas lapa http://www.Ryanair.com, kas ļauj tieši uzrunāt zemo cenu aviokompānijas *Ryanair* potenciālos pasažierus." (1.1. pants).

(39) 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums definē noteikumus, saskaņā ar kuriem *AMS* veic noteiktus reklāmas pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē ([14]). Pakalpojumu kopums atrodas:

— "galamērķim Po atbilstošajā lapā vietnē http://www.Ryanair.com, sadaļā "*Airport marketing Services Top Five Things To Do*" (piecas vietas, ko darīt Po), tiek nodrošināta vieta, kur izvietot piecus (5) paragrāfus ar 150 vārdiem katrā (izmaksas par paragrāfu gadā saskaņā ar cenrādi: EUR 20 000)",

— "galamērķim Po atbilstošajā lapā vietnē http://www.Ryanair.com, tiek nodrošināta vieta labās puses cilnē, kur izvietot vienu (1) saiti uz PBTRK norādītu interneta vietni (izmaksas par saiti gadā saskaņā ar cenrādi: EUR 15 000)",

— "galamērķim Po atbilstošajā lapā vietnē http://www.Ryanair.com, tiek nodrošināta vieta sadaļā "*Top Five Things To Do*", kur izvietot septiņas (7) saites uz PBTRK norādītām interneta vietnēm (izmaksas par saiti gadā saskaņā ar cenrādi: EUR 10 000)",

— "45 (četrdesmit piecas) dienas gadā viena saite uz PBTRK norādītu interneta vietni atrodas vietnes http://www.Ryanair.com pirmajā angļu valodas lapā (cena par dienu saskaņā ar cenrādi: EUR 6 000) (3. pants)".

(40) Pamatojoties uz šo līgumu, PBTRK apņēmās pārskaitīt uzņēmumam *AMS* EUR 437 000 gadā katru gadu visu līguma spēkā esības laiku.

3.1.2. LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMS, KAS NOSLĒGTS AR *RYANAIR* ATTIECĪBĀ UZ MARŠRUTU PO–LONDONA STANSTEDA

(41) Lidostas pakalpojumu līgums (turpmāk – "2005. gada lidostas pakalpojumu līgums"), kas noslēgts ar *Ryanair*, definē Po lidostas infrastruktūras nodošanas kārtību transportētāja rīcībā, jo īpaši attiecībā uz apkalpošanu uz zemes un privāto telpu nodošanu. Šis līgums attiecas uz maršrutu Londona Stansteda–Po, kurš tika uzsākts 2003. gada aprīlī. Tas aizstāj sākotnējo līgumu, ko noslēdza 2003. gada 28. janvārī un ko Po administratīvā tiesa anulēja 2005. gada 3. maijā.

(42) Līguma priekšmets ir: "vienkopus noteikt gan ekspluatācijas, gan finanšu apstākļus, kuros *Ryanair* apņemas ieviest un nodrošināt starptautiskus komerclidojumus, kuru izlidošanas un ielidošanas vieta ir lidosta. Pie tam, (..) līgums definē nosēšanās, palīdzības un citu pakalpojumu apstākļus, ko lidosta piedāvā *Ryanair*" (1.1 un 1.2. punkts).

([14]) http://www.Ryanair.com

(43) Saskaņā ar 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumu *Ryanair* nodrošinās regulārus un ikdienas aviopakalpojumus maršrutā Londona–Po un maksās lidostai nodevas, kas uzskaitītas 7.1. punktā (reglamentētās aviopakalpojumu nodevas) un 7.2. punktā (nereglamentētās aviopakalpojumu nodevas).

3.2. *KONSULTANTA ZIŅOJUMS*

(44) Savā ziņojumā konsultants īpaši pētījis mārketinga pakalpojumu raksturu un lidostas pakalpojumu detaļas, kas ir pamatā līgumiem, ko PBTRK noslēgusi ar aviokompānijām, tostarp 2005. gada līgumiem, ko tā noslēgusi ar *Ryanair* un *AMS* ([15]).

3.2.1. MĀRKETINGA LĪGUMI, KAS NOSLĒGTI AR *RYANAIR* UN *AMS*.

(45) Konsultants sintezējis visus Po lidostas mārketinga līgumus, ko PBTRK parakstījusi ar *Ryanair* un *AMS* laika posmā no 2003. līdz 2008. gadam, starp kuriem tikai 2005. gada līgumi bijuši pamatā lēmumam par procedūras sākšanu.

(46) Konsultants jo īpaši:

— pārbaudījis, kādā mērā mārketinga pakalpojumu līgumos definētie tarifi bija atbilstoši *AMS* vietnē tiešsaistē pieejamajiem tarifiem (http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf). Saskaņā ar konsultantu *AMS* vietnē pieejamie tarifi ir atbilstoši 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgumā noteiktajiem tarifiem,

— analizējis korelāciju starp *AMS* aprēķinātajām summām un *Ryanair* aktivitātes līmeni Po. Saskaņā ar konsultantu mārketinga pakalpojumu izcenojums šķiet atbilstam realizēto reisu skaita pieaugumam,

— salīdzinājis *AMS* piedāvātos pakalpojumus PBTRK ar citiem mārketinga pakalpojumiem internetā, kas tiek piedāvāti pēc līdzīgiem parametriem.

(47) Konsultants apšauba PBTRK interesi parakstīt līgumu šādu pakalpojumu iepirkumam šādu iemeslu dēļ. Pirmkārt, *Ryanair* vietne galvenokārt ir biļešu pārdošanas vietne, nevis vispārēja ceļojumu pārdošanas vietne. Saskaņā ar konsultantu *Ryanair* vietne pirmām kārtām šķiet salīdzināma ar citu aviokompāniju vietnēm, kas parasti izvieto ļoti maz apmaksātas reklāmas un kurās lidostas nav reklāmdevēji. Otrkārt, konsultants novēro, ka lidostas nav salīdzināmas ar citiem iespējamiem reklāmdevējiem tādu aviokompāniju kā *Ryanair* vietnēs, jo lidostas nodrošinātie pakalpojumi *Ryanair* pasažieriem nav skaidri šķirami no pašas *Ryanair* pakalpojumiem, pretstatā tādiem papildpakalpojumiem kā izmitināšana vai mašīnu noma. Visbeidzot kopsummā konsultants apšauba tādu lidostu rīcības racionalitāti, kas pašas savu naudu tērē aviokompānijām, lai piesaistītu klientus lidojumiem, ko šīs kompānijas apkalpo, lai gan papildu piesaistītie pasažieri nesīs labumu tieši minētajām aviokompānijām.

(48) Šo iemeslu dēļ konsultants secina, ka lidostai ir vāja komerciāla interese būt reklāmdevējai *Ryanair* vietnē.

(49) No otras puses, saskaņā ar konsultantu, to, vai šāda interese pastāv, nav mērījusi ne lidosta, ne *Ryanair*. Konsultants arī novēro, ka *Ryanair* vietnē atrodamā mārketinga informācija ir salīdzinoši īsa un nav detalizēta, un, lai reklāma varētu tikt uzskatīta par efektīvu (lidostas vai *Ryanair* vērtējumā), būtu jāveic ieguldījumi tās kvalitātes un izskata uzlabošanā. Konsultants tādējādi secina, ka mārketinga pakalpojumu komerciālā vērtība līgumslēdzējām pusēm nav nozīmīga.

(50) Gluži pretēji, saskaņā ar konsultanta atzinumu, galamērķa reģions varētu efektīvāk gūt labumu no reklāmas pakalpojumiem, veicinot *Ryanair* klientus reģionā pavadīt vairāk laika vai tērēt vairāk, tajā atrodoties. Tomēr konsultants novērtē, ka, tā kā līgums parakstīts starp PBTRK un *Ryanair* vai tās filiāli, iespējamās priekšrocības, no kā labumu gūtu reģions, jāizslēdz no līguma analīzes.

(51) Konsultants norāda, ka nesaderība starp nepastāvīgo tiešsaistes mārketinga tirgu un fiksēto *AMS* cenrādi vedina uzdot jautājumus par šī pasūtījuma īsto mērķi. Saskaņā ar *Ryanair* līgums ar *AMS* ir izvēles rakstura, un lidostas apsaimniekotāji to nebūtu parakstījuši, ja neredzētu tajā komerciālu vērtību. Konsultants tomēr prāto, vai *Ryanair* sarunu laikā ar lidostu nav veicis spiedienu saistībā ar maršrutu izmantošanu, jo īpaši tāpēc, ka vairākas tuvākās lidostas (piemēram, Po gadījumā, Tarbas un Biaricas lidostas) atradušās konkurencē attiecībā uz *Ryanair* uzņemšanu.

([15]) Savā ziņojumā konsultants pētījis dažādus mārketinga pakalpojumu līgumus starp PBTRK un *Ryanair* un *AMS*, kā arī līgumu, kas noslēgts ar *Transavia* laika posmā no 2002. līdz 2008. gadam, lidostas līgumus, kas noslēgti laikā no 2002. līdz 2005. gadam, lidostas finanšu rezultātus laika posmā no 2002. līdz 2007. gadam, kā arī *Ryanair* nodrošinātā maršruta Po-Londona Stansteda ietekmi uz lidostas kontiem laikā no 2003. līdz 2008. gadam. Šī ziņojuma mērķis tātad nav saistīts vienīgi ar lēmumu par procedūras sākšanu.

(52) Saskaņā ar konsultantu no šī elementu kopuma izriet, ka *Ryanair* slēptā stratēģija šādu mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanā ir saņemt lidostas ieguldījumu, lai saglabātu savas cenas zemā līmenī.

3.2.2. MĀRKETINGA PAKALPOJUMU LĪGUMI, KAS NOSLĒGTI AR *TRANSAVIA*

(53) Konsultants arī analizējis mārketinga pakalpojumu līgumu, kas tika noslēgts 2006. gadā starp PBTRK un aviokompāniju *Transavia*. Šis līgums nav bijis iemesls lēmumam par procedūras sākšanu.

3.2.3. LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMI

(54) Konsultants veicis arī vairāku lidostas pakalpojumu līgumu analīzi, ko PBTRK noslēgusi ar dažādām aviokompānijām (proti, *Ryanair*, *Air France* un *Transavia*) laika posmā no 2003. līdz 2005. gadam.

(55) Saskaņā ar konsultantu lidostas pakalpojumu cenas tiek veidotas šādi: reglamentēto nodevu summas (zīmju nodeva, nosēšanās nodeva, stāvēšanas nodeva un pasažieru nodeva) veido cenrādi, kas piemērojams visām aviokompānijām. Katras nodevas tarifs tiek aktualizēts katru gadu, piemērojot koeficientu, kas atkarīgs no pārrunām lidostas ekonomikas lietu konsultatīvajā komisijā. Saskaņā ar konsultantu tātad dažādām aviokompānijām nedrīkst piemērot atšķirīgus reglamentēto pakalpojumu tarifus.

(56) Saskaņā ar konsultantu nereglamentēto nodevu cenas (lidostas apkalpošanas pakalpojumi) var būt atšķirīgas dažādām aviokompānijām un izriet no divpusējām komerciālām pārrunām.

(57) Konsultants izveidojis salīdzinājumu starp nereglamentētiem pakalpojumiem, par kuriem rēķini izrakstītu *Ryanair*, un tādiem pašiem pakalpojumiem, par kuriem rēķini izrakstīti citām aviokompānijām (*Air France* un *Transavia*). Šis salīdzinājums ir balstīts gan uz pakalpojuma iedabu, gan uz piemēroto cenu.

(58) Konsultants konstatējis, ka abu šo kompāniju līgumos paredzētie apkalpošanas pakalpojumi šķiet ievēroti un ka pastāv patiesa atšķirība attiecībā uz dažādajām kompānijām nodrošināto pakalpojumu iedabu. Kompānija *Air France* saņēmusi pilnvērtīgāku pakalpojumu kopu. Turpretī *Ryanair* piemērots zemāks tarifs (bet vairāk izmantoto pakalpojumu) nekā *Transavia*.

(59) Tomēr saskaņā ar konsultantu, kurš salīdzinājis tarifus, kas ik reizi piemēroti *Ryanair* un *Transavia*, kā arī tarifu, kas piemērots *Air France* par salīdzināmiem pakalpojumiem salīdzināmā to sniegšanas apjomā, *Ryanair* piemērots zemāks tarifs (EUR […] (*)) nekā *Air France* (EUR […]) vai *Transavia* (EUR […]). Samaksātā cena būtu apmēram […] % zemāka nekā citām kompānijām.

(60) Saskaņā ar Franciju konsultanta veiktais lidostas nereglamentēto pakalpojumu salīdzinājums nav korekta dažādo PBTRK veikto pārrunu rezultātu sintēze. Francija min arī vairākus piemērus šo tarifu attaisnošanai, īpaši tāpēc, ka *Ryanair* nesaņem zināmus pakalpojumus, kas tiek piedāvāti *Air France*.

4. PASĀKUMI, KAS BIJUŠI PAMATĀ LĒMUMAM PAR PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU

(61) Komisija novērtē, ka būtu nepieciešams pagarināt formālās pārbaudes procedūru un būtu jāizanalizē visi līgumi, ko PBTRK slēgusi ar *AMS* un *Ryanair* visā laika posmā, kurā *Ryanair* veikusi darbības Po lidostā (no 2003. gada līdz 2011. gadam), lai noteiktu, vai līgumi, ko PBTRK noslēgusi ar *Ryanair* un *AMS*, ietver valsts atbalstu.

(62) Komisija tāpat arī nolemj pagarināt formālo pārbaudes procedūru attiecībā uz līgumu, ko PBTRK parakstījusi ar aviokompāniju *Transavia* 2006. gada 23. janvārī, kā arī uz dažādiem finansiāliem ieguldījumiem, ko valsts iestādes veikušas lidostas labā pārbaudītajā laika posmā un kuru sarakstu Francija paziņojusi Komisijai 2011. gada 30. maijā.

(63) Šie pasākumi ir sīkāk izklāstīti turpmāk, 4.1. līdz 4.3. nodaļā.

(*) Konfidenciāla informācija

4.1. *LĪGUMI, KO PBTRK NOSLĒGUSI AR RYANAIR UN AMS*

(64) Lēmums par procedūras pagarināšanu attiecas uz dažādiem līgumiem, ko PBTRK noslēgusi ar kompānijām *Ryanair* un *AMS* laikā no 2003. līdz 2011. gadam.

4.1.1. 2003. GADA 28. JANVĀRA LĪGUMS

(65) Līgums, kas parakstīts 2003. gada 28. janvārī, tika noslēgts starp PBTRK un *Ryanair* tieši (un nevis ar sabiedrību *AMS*). Šis līgums satur noteikumus attiecībā uz lidostas pakalpojumiem un mārketinga pakalpojumiem.

(66) Līguma 2. pants min *Ryanair* pienākumus attiecībā uz PBTRK, kā arī lidostas nodevu summu. Līguma 3. pantā precizēti PBTRK pienākumi un norādīts, ka tai pilnībā par saviem līdzekļiem un minētajā termiņā:

a) "jāsniedz vai jānodrošina termināļu/lidostas infrastruktūras pakalpojumu sniegšana dienestiem, kas precīzāk aprakstīti pievienotajā A pielikumā;

b) jāveic funkcijas sabiedrisko attiecību un tirgdarbības jomā, kas precīzāk aprakstītas pievienotajā B pielikumā;

c) pēc līguma noslēgšanas jāsamaksā *Ryanair* fiksēta summa astoņdesmit tūkstošu euro (EUR 80 000) apmērā par šī jaunā maršruta uzsākšanu;

d) ņemot vērā veicināšanas pasākumus, no kuriem labumu guvusi Po lidosta – *Ryanair* mājas lapā norādītās interneta saites uz PBTRK, reklāmu rakstītajā presē par zemajām cenām, kas tiek piemērotas, izbraucot no Po lidostas un tajā ierodoties, un citus pasākumus, piemēram, radio, televīzijas un vides reklāmu, ko izvēlējusies *Ryanair* –, par saņemtajiem pakalpojumiem jāsamaksā *Ryanair* summa vienpadsmit euro (EUR 11) apmērā par katru no Po lidostas izbraucošo pasažieri ik mēnesi noteiktajā termiņā un/vai, noņemot to no maksājumu summas, kas Ryanair jāpārskaita PBTRK atbilstoši augstāk minētā 2. panta b) punktam, griesti ir noteikti četrsimt tūkstošu euro (EUR 400 000) apmērā gada laikā, ja pārvadājumi notiek katru dienu;

e) šī vienošanās ir spēkā vienīgi attiecībā uz maršrutu Po–Londona ar minimums vienu reisu dienā 364 dienas gadā. Ja maršruts Po–Londona attīstās tiktāl, lai varētu piedāvāt vairākus reisus dienā, PBTRK nemaksās papildus. Ja pēc abpusējas vienošanās tiktu atvērti citi maršruti uz Vāciju, Beļģiju, Īriju vai Itāliju, tiks izmantoti šīs vienošanās nosacījumi un par šo reisu uzsākšanu tiks maksāta tā pati summa astoņdesmit tūkstoši euro (EUR 80 000), kuras griesti gadā ir četrsimt tūkstoši euro (EUR 400 000), par pamatu ņemot vienpadsmit euro (EUR 11) par izbraucošo pasažieri. Par katru jaunu maršrutu tiks slēgta vai nu jauna vienošanās vai arī papildinājums pie šīs vienošanās…".

(67) Šīs vienošanās A pielikumā sniegts apkalpošanas uz zemes pakalpojumu saraksts un piemērojamo saistīto pakalpojumu saraksts *Ryanair* nodrošinātajiem lidojumiem. Šīs vienošanās B pielikumā minēti noteikumi attiecībā uz sabiedrisko attiecību, pārdošanas un lidostas tirgvedības funkcijām. Daļā, kas attiecināma uz pārdošanu un tirgvedību, minēts:

"Lidosta nodrošina *Ryanair* atbalstu un palīdzību tās periodisko pārdošanas kampaņu laikā lidostai interesējošajā zonā, īpaši bez maksas nododot *Ryanair* komandas rīcībā biroju, telefona līniju un kopējamo iekārtu. Lidosta izpēta visas reklāmas iespējas (vides, žurnālu, televīzijas, radio u. c.), ko tā uzskata par interesantām *Ryanair* savā reģionā…"

(68) Šo līgumu Po Administratīvā tiesa anulējusi 2005. gada 3. maijā ([16]) šādu iemeslu dēļ:

"atklātais līdzsvara zudums (..) starp abu pušu saistībām, ņemot vērā to, ka *Ryanair Limited* noteiktie pienākumi saistībā ar Po pilsētas tūrisma veicināšanas darbībām ārzemēs ir neskaidri, kā arī to, ka izvirzīto mērķu neizpildes gadījumā nav paredzēta veikto maksājumu atgūšana pat daļējā apmērā, liek uztvert pieņemto lēmumu kā valsts atbalsta sniegšanu uzņēmumam *Ryanair Limited*".

"apstrīdētais lēmums, kas apstiprina vienošanos, ar kuru sniegts finanšu atbalsts uzņēmumam *Ryanair Limited*, bez iepriekšējas šāda lēmuma paziņošanas Eiropas Kopienu Komisijai, ir nelikumīgs un ir jāatceļ".

([16]) Po Administratīvā tiesa, 2005. gada 3. maijā, *Air Méditerranée*. Po Administratīvās tiesas spriedums cēlies no sūdzības, ko 2003. gada septembrī iesniedza līgumreisu aviokompānija *Air Méditerranée*, kas ekspluatēja Po lidostai kaimiņos esošo Tarbas lidostu. *Air Méditerranée* vērtēja, ka tai zaudējumus radījusi, pēc uzņēmuma uzskatiem, nelojāla konkurence attiecībā pret tās maršrutiem uz Londonu un Francijas dienvidrietumiem.

(69) Po Administratīvā tiesa savā 2005. gada 3. maija spriedumā atgādināja, ka PBTRK, kas pārvalda Po lidostu, bija apņēmusies pārskaitīt *Ryanair* "bez kompensācijas" EUR 80 000 par maršruta Londona Stansteda–Po atvēršanu 2003. gadā. PBTRK bija arī apņēmusies pārskaitīt *Ryanair* EUR 11 par pasažieri, līdz tiks sasniegts gada limits EUR 400 000 apmērā "apmaiņā pret darbībām, kuru mērķis ir paaugstināt Po pilsētas vērtību". Tiesa tādējādi secinājusi, ka vienošanās veido "finanšu atbalstu *Ryanair*".

(70) Šo 2003. gada līgumu tādējādi aizstāja divi līgumi 2005. gadā, kuri bija pamatā lēmumam par formālās pārbaudes procedūras sākšanu.

4.1.2. 2005. GADA LĪGUMI ([17])

(71) 2005. gada līgumi ir bijuši pamatā pārbaudei, kas veikta Akvitānijas reģionālajā revīzijas kamerā (turpmāk – "RRK").

(72) Ziņojums ar galīgajām RRK piezīmēm par PBTRK tika izskatīts 2006. gada 19. oktobrī un attiecas uz 2001. un turpmākiem finanšu gadiem. Daļa no šī ziņojuma attiecas uz *"atbalstu, kas sniegts zemo cenu kompānijai"* (ziņojuma 3. nodaļa) Pirms šī ziņojuma RRK veikusi mārketinga pakalpojumu līguma analīzi. Savā ziņojumā par galīgajām piezīmēm RRK formulējusi šādas piezīmes:

"lai apietu administratīvās tiesas lēmuma sekas [secinot, ka 2003. gada vienošanās ar uzņēmumu *Ryanair* radīja nelikumīgu valsts atbalstu], TRK vienojusies ar jaunu juridisku struktūru."

"uzņēmums *AMS* ir tikai *Ryanair* filiāle, ko vada divas uzņēmuma *Ryanair* augstākās vadības amatpersonas."

"atkārtojot administratīvā tiesneša lietoto atzinumu (Strasbūras Administratīvā tiesa, 2003. gada 24. jūlijā, sabiedrība *Brit Air* pret Strasbūras un Lejasreinas TRK, Strasbūras CAA 2003. gada 18. decembrī, Strasbūras un Lejasreinas TRK pret sabiedrību *Brit Air*), ir skaidri redzams līdzsvara trūkums starp saistībām, ko uzņēmušās abas līguma slēdzējas puses. Reklāmas veicināšana savā interneta mājas lapā sniedz arī labumu kompānijai *Ryanair* un nevar būt par pamatu tiešām finansiālām saistībām, ko uzņēmusies konsulārā kamera [PBTRK].

(73) Saskaņā ar ziņojumu par piezīmēm šķiet, ka "radies līdzsvara trūkums starp saistībām, ko uzņēmušās abas līguma slēdzējas puses."

(74) Ziņojumā minēts, ka RRK, neskatoties uz sabiedrības *AMS* un *Ryanair* sniegtajiem argumentiem, "saglabā savu pozīciju." Tā secina:

"atsaucoties uz kompetenta tiesneša spriedumu, tā uzskata, ka šī vienošanās par pakalpojumu sniegšanu patiesībā ir finansiāls atbalsts *Ryanair* un ka tas ir nelegāls, jo par šo atbalstu nav iepriekšēji paziņots Komisijai."

(75) Ziņojumā runāts arī par palīdzības iedarbīgumu (3.2. nodaļā) un tās efektivitāti (3.3. nodaļā). Tā min, ka ekonomiskie ieguvumi Bearnas reģionam no maršruta Po–Londona Stansteda ir neapstrīdami:

"Mērķis 50 000 no Londonas izbraukušo pasažieru, kas tika noteikts 2003. gadā, tika gandrīz sasniegts jau otrajā ekspluatācijas gadā. Saskaņā ar TRK veiktu pētījumu 2005. gadā aviolīnijas ekonomiskie ieguvumi gadā sasniedza gandrīz 8 miljonus euro. Lai izmērītu šos ieguvumus, tika izveidots ar tūrismu saistīto ekonomisko aktivitāšu reprezentatīvais panelis. Tika aptaujāti apmēram 700 Bearnas uzņēmēji par britu klientūras daļu to apgrozījumā. Maršruta ieguldījuma daļa britu tūristu kopējā Bearnas apmeklējumā tikusi novērtēta, veicot pasažieru aptauju un tūrisma departamenta komitejas datus."

(76) Attiecībā uz palīdzības efektivitāti ziņojumā minēts, ka "kopējās TRK izmaksas 2004. gadā par maršrutu, ņemot vērā šīs aktivitātes radītus ieņēmumus, tiek novērtētas kā aptuveni EUR 360 000".

(77) RRK prāto par PBTRK iespēju iegūt tādus pašus rezultātus Bearnas ekonomiskajā attīstībā, piešķirot mazāku finansiālu palīdzību aviokompānijai *Ryanair*. Šajā kontekstā ziņojums atsaucas uz saderības noteikumiem, kas noteikti kopienas 2005. gada pamatnostādnēs par lidostu finansēšanu un to aviosabiedrību darbības uzsākšanas atbalstu, kas veic lidojumus no reģionālajām lidostām ([18]) (turpmāk – "2005. gada pamatnostādnes"). Ziņojumā šajā sakarā tiek secināts, ka šie noteikumi nav tikuši ievēroti.

([17]) Šie līgumi jau bijuši pamatā lēmumam par procedūras sākšanu, skatīt nodaļu 3.1
([18]) OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

4.1.3. LĪGUMI, KAS NOSLĒGTI STARP LIDOSTU UN *RYANAIR* UN *AMS* PĒC 2005. GADA

(78) Saskaņā ar Francijas iestādēm dažādie līgumi vai 2005. gada līgumu papildinājumi, kas noslēgti starp PBTRK un *Ryanair* un *AMS* pēc 2005. gada, ir šādi:

— Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2007. gada 25. septembrī uz sākotnēju piecu gadu termiņu, sākot no tā parakstīšanas datuma, abām pusēm vienojoties "satikties, lai pārspriestu turpinājumu sadarbībai starp PBTRK un *AMS*" vismaz sešus mēnešus pirms sākotnējā termiņa beigām." Veicināšanas darbības ir saistītas ar maršruta Po–Šarlruā izmantošanu, nodrošinot lidojumus trīs reizes nedēļā katru pilnu izmantošanas gadu. Kā atlīdzību par interneta saites izvietošanu uz PBTRK norādītu vietni *Ryanair* mājas lapas (www.ryanair.com) beļģu un nīderlandiešu valodas pirmajā lapā PBTRK pārskaita *AMS* summu EUR […] gadā. Šis maršruts tika atvērts 2007. gada 30. oktobrī. Šis līgums tika grozīts ar vēstuļu apmaiņu 2009. gada 16. jūnijā, paaugstinot veicināšanas izmaksas līdz EUR […], sākot no 2009. gada 1. janvāra, nemainot pakalpojumu.

— 2005. gada Lidostas pakalpojumu līguma papildinājums tika noslēgts ar vēstuli, kurā PBTRK 2007. gada 25. septembrī piekrīt piemērot 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumā minētos noteikumus maršrutam Po–Šarlruā uz piecu gadu termiņu.

— 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma papildinājums tika noslēgts ar vēstuli, kurā PBTRK 2008. gada 17. martā piekrīt piemērot 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumā minētos noteikumus maršrutam Po–Bristole uz gada termiņu.

— Mārketinga pakalpojumu līgumā, kas noslēgts 2008. gada 31. martā uz periodu no 2008. gada 16. maija līdz 2008. gada 13. septembrim, abas puses vienojas "satikties, lai pārspriestu turpinājumu sadarbībai starp PBTRK un *AMS* vismaz trīs mēnešus pirms sākotnējā termiņa beigām." Šajā līgumā paredzētās veicināšanas darbības ir saistītas ar *Ryanair* apņemšanos izmantot maršrutu Po–Bristole, nodrošinot lidojumus trīs reizes nedēļā šajā pašā laika posmā. Kā atlīdzību par interneta saites izvietošanu uz PBTRK norādītu vietni www.ryanair.com angļu valodas pirmajā lapā astoņas dienas PBTRK pārskaita *AMS* summu EUR […].

— Pēc apspriedes 2009. gada 15. jūnijā PBTRK pilnvaro savu prezidentu grozīt 2005. gada mārketinga pakalpojumu līguma summu, to ierobežojot līdz EUR […] uz 2009. gadu, saistībā ar *Ryanair* plānotā lidojumu skaita samazinājumu maršrutā Po–Londona līdz 211 reisiem.

— 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma papildinājums, kas tika noslēgts ar vēstuli, kurā PBTRK 2009. gada 16. jūnijā piekrīt piemērot 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumā minētos noteikumus maršrutam Po–Bristole 2009. gada vasaras sezonā.

— Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2009. gada 16. jūnijā uz periodu no 2009. gada 1. aprīļa līdz 2009. gada 24. oktobrim, kura darbību var pagarināt ar vienošanos trīs mēnešus pirms termiņa beigām. Šajā līgumā paredzētās veicināšanas darbības ir saistītas ar maršruta Po–Bristole ekspluatāciju, nodrošinot lidojumus 2 reizes nedēļā, kas nozīmētu plānotu 60 lidojumu programmu šā perioda laikā. Kā atlīdzību par interneta saites izvietošanu uz PBTRK norādītu vietni *www.Ryanair.com* angļu valodas pirmajā lapā 9 dienas, PBTRK pārskaita *AMS* summu […] EUR. Maršruts apturēts 2009. gada oktobrī.

— Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2010. gada 28. janvārī "uz sākotnējo periodu, kas sākas tā parakstīšanas datumā un beidzas vienu gadu pēc aviolīniju uzsākšanas datuma", un var tikt "pagarināts uz papildu viena gada periodu". Šajā līgumā paredzētās veicināšanas darbības ir saistītas ar maršrutu Po–Londona Stansteda, sākot no 2010. gada 30. marta saistībā ar trim reisiem nedēļā un kopumā minimums 220 reisiem, Po–Šarlruā, sākot no šā paša datuma saistībā ar trim reisiem nedēļā un minimums 100 reisiem, un Po–Bovē, sākot no 2010. gada aprīļa saistībā ar trim reisiem nedēļā un minimums 100 reisiem. Kā atlīdzību par interneta saites izvietošanu uz PBTRK norādītu vietni *www.Ryanair.com* angļu, beļģu, nīderlandiešu un franču valodas pirmajās lapās uz laika periodu no 25 līdz 45 dienām PBTRK pārskaita *AMS* summu EUR […].

(79) *AMS* piedāvātie pakalpojumi, kā arī to finanšu nosacījumi norādīti dažādo mārketinga pakalpojumu līgumu 3. pantā. Saskaņā ar Francijas iestādēm *AMS* pārskaitīto summu palielināšanās ir saistīta ar jaunu līgumu parakstīšanu saistībā ar jauniem maršrutiem (Šarlruā, Bristole) un izmaiņām, kas ieviestas plānotajās lidojumu programmās, jo īpaši maršrutā Po–Londona Stansteda. Saskaņā ar 2005. gada 30. jūnija un 2007. gada 25. septembra līgumu un to pagarinājumu nosacījumiem, jauns līgums tika noslēgts, ņemot vērā kopumā apkalpoto galamērķu skaitu, sākot no 2010. gada 30. marta.

(80) Saskaņā ar Francijas iestādēm neviens jauns lidostu pakalpojumu līgums nav ticis noslēgts pēc 2005. gada lidostu pakalpojumu līgumu termiņa beigām 2010. gada aprīlī. Kopš tā laika, no 2010. gada aprīļa līdz 2011. gada aprīlim *Ryanair* piemēroti tie tarifi, kas pieņemti ekonomikas lietu konsultatīvajā komisijā kā reglamentētās nodevas un tie, kas noteikti 2005. gada līgumā par apkalpošanu uz zemes, jo pārrunas par jaunu līgumu nebija noslēgušās. Francijas iestādes norādījušas, ka tikai par mārketinga pakalpojumiem noslēgts jauns līgums.

(81) Saskaņā ar Franciju maršrutos Po–Londona, Po–Šarlruā un Po–Bovē, uz ko attiecas lidostas pakalpojumu līgums, tika atvērti 2010. gada 30. martā (pirmie divi maršruti) un 2010. gada aprīlī (trešais maršruts). Sākotnējais periods tātad bija 2010./2011. gada ziemas programma. Ar 2011. gada 14. februāra vēstuli PBTRK, "konstatējot, ka līgums nav ticis pagarināts uz vēl viena gada papildu termiņu paredzētajā termiņā" lūdza *AMS* "apsvērt automātisku līguma termiņa beigšanos 2011. gada 1. aprīlī".

(82) 2011. gada 30. maija un 2012. gada 10. maija vēstulēs Francija iepazīstināja ar esošo situāciju attiecībā uz summām, ko PBTRK un citas valsts iestādes laika periodā no 2003. gada līdz 2011. gadam pārskaitījušas kompānijai *AMS* (vai *Ryanair* saistībā ar 2003. gada 28. janvāra līgumu). Šo pārskaitījumu kopējā summa laika posmā no 2003. gada līdz 2011. gadam bija [4–6] miljoni euro saistībā ar līgumiem, kas minēti 64. līdz 81. apsvērumā. Precīzas summas, ko PBTRK un citas valsts iestādes pārskaitījušas uzņēmumam *AMS* (vai *Ryanair*) redzamas 2. tabulā zemāk.

2. tabula

Subsīdija *AMS* vai *Ryanair* par katru apkalpoto maršrutu

(tūkstošos EUR)

Subsīdija, kas samaksāta AMS vai Ryanair par katru apkalpoto maršrutu	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Kopā
Po–Londona	[...]	[...]	[...]	437	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Po–Šarlruā					[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Po–Bristole						[...]	[...]			[...]
Po–Bovē								[...]	[...]	[...]
Kopā veiktie pārskaitījumi *AMS* vai *Ryanair*	[...]	[...]	[...]	**437**	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	**[4 000–6 000]**

Avots: Francijas 2011. gada 30. maija un 2012. gada 10. maija vēstules ([1]).

([1]) Tā kā 2011. gadā trūkst precīza dalījuma starp dažādajiem maršrutiem, Komisija ir sadalījusi kopējo summu starp dažādiem maršrutiem atbilstoši tai proporcijai, kas novērota 2010. gadā.

4.2. *LĪGUMS, KAS NOSLĒGTS STARP PBTRK UN TRANSAVIA*

(83) PBTRK parakstīja līgumu ar aviokompāniju *Transavia* 2006. gada 23. janvārī. Šis līgums tika noslēgts uz trim gadiem, sākot no maršruta Po–Amsterdama uzsākšanas datuma 2006. gada 26. aprīlī un varēja tika atjaunots uz papildu divu gadu periodu. Tas tika ar klusējošu piekrišanu atjaunots 2009. gada aprīlī, bet tika anulēts 2009. gada oktobrī pēc *Transavia* lēmuma pakalpojumu apturēt.

(84) Šis līgums paredzēja maksājumus par mārketinga pakalpojumiem EUR 250 000 apmērā divos pirmajos gados par 156 izejošajiem reisiem gadā. Ja reisu skaits būtu zemāks par 156 reisiem gadā, maksājums būtu proporcionāli jāpielāgo. Trešajā gadā maksājums būtu EUR […] par izbraucošo pasažieri (ar gada maksājuma griestiem EUR […] apmērā).

(85) Līgumā arī paredzēta iespēja to atjaunot uz papildu diviem gadiem, maksājot EUR […] par izbraucošo pasažieri ceturtajā gadā un EUR […] par izbraucošo pasažieri piektajā gadā.

(86) Kopumā saistībā ar līgumu PBTRK pārskaitījusi [EUR 700 000–900 000] kompānijai *Transavia* par tiem mārketinga pakalpojumiem, ko tā veikusi no 2006. gada 26. aprīļa līdz 2009. gada 29. oktobrim.

4.3. *DAŽĀDO VALSTS IESTĀŽU FINANSIĀLIE IEGULDĪJUMI PO LIDOSTĀ*

(87) Savā 2011. gada 30. maija vēstulē Francija iepazīstina Komisiju ar situāciju attiecībā uz lidostai piešķirtajām subsīdijām no valsts resursiem. Pasākumi, uz kuriem atsaucoties, procedūra pagarināta, aprakstīti 88. un 107. apsvērumā. Saskaņā ar Franciju lidosta negūst labumu no valsts finansējuma vai valsts atbalsta, kas paredzēts lidostas ekspluatācijas līdzsvarošanai.

(88) Lai to varētu novērtēt saistībā ar piemērojamiem noteikumiem valsts atbalsta jautājumā, jāizšķir "aprīkojuma" subsīdijas, ko pārskaitījušas dažādas valsts iestādes, no valsts piešķirtām subsīdijām, kam jāsedz izmaksas, kas saskaņā ar Francijas iestādēm ir saistītas ar pārvaldības uzdevumiem.

3. tabula

Po-Pireneju lidosta, dažādu valsts iestāžu veiktie finanšu ieguldījumi, ko lidosta saņēmusi par periodu no 2000. līdz 2010. gadam

(tūkstošos EUR)

Subsīdiju veids	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kopā
Valsts subsīdija *FIATA* (pārvaldības uzdevumi)			396		11		400	300				1 107
Valsts subsīdijas aprīkojumam (valsts ieguldījumu dotācija)	166 (*SSLIA* telpas [1])		1 782 (2 tomogrāfi + transportlīdzeklis) *SSLIA* vajadzībām	466 (*SSLIA* transportlīdzeklis)								2 414
Kopējā aprīkojuma subsīdija pārvaldības uzdevumiem	**166**		**2 178**	**466**	**11**		**400**	**300**				**3 521**
Atlantijas Pireneju ģenerālpadome (aprīkojuma dotācija)	1 326 (kravas terminālis)		91 (skrejceļu materiāls)			478 (manevrēšanas ceļa darbi)						1 895
Akvitānijas reģionālā padome	1 413 (kravas terminālis)	2 164 (pasažieru terminālis)	232 (termināļu zonas)			479 (manevrēšanas ceļa darbi)						4 288
Po aglomerācijas kopienu arodbiedrība	1 479 (kravas un pasažieru termināļi)	1 683 (pasažieru terminālis)	643 (pasažieru terminālis)	5 (termināļu zonas)								3 810
ERAF		1 559 (pasažieru terminālis)	1 184 (termināļi)	291 (pasažieru terminālis)		653 (manevrēšanas ceļa darbi)						3 687

(tūkstošos EUR)

Subsīdiju veids	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kopā
Francijas Gāze				38 (koģenerācijas centrāle)								38
Po-Pireneju lidostas jauktā arodbiedrība										4 030 (skrejceļu un zīmju atjaunošana)	100 (skrejceļu un zīmju atjaunošana)	4 130
Kopējā aprīkojuma subsīdija (neskaitot pārvaldības uzdevumus)	**4 218**	**5 406**	**2 150**	**334**		**1 610**				**4 030**	**100**	**17 848**
Atlantijas Pireneju ģenerālpadome (parakstītā aizņēmuma kapitāla atdošana)	97	272	113	122	98	77						779
Veiktās investīcijas	**3 470**	**8 656**	**5 781**	**1 352**	**272**	**2 744**	**260**	**315**	**416**	**5 419**	**167**	**28 852**

([1]) Drošības dienests cīņai pret gaisa transportlīdzekļu ugunsgrēkiem (*SSLIA*).

4.3.1. SUBSĪDIJAS "APRĪKOJUMAM"

(89) Laika posmā no 2000. līdz 2010. gadam lidosta saņēma maksājumus (turpmāk – "aprīkojuma subsīdijas"), ko pārskaitīja jauktā arodbiedrība, valsts, dažādas vietējās varas iestādes, Eiropas Reģionālās attīstības fonds ("ERAF") un Francijas Gāze, lai finansētu dažādas investīcijas (terminālis, skrejceļu atjaunošana, zīmju atjaunošana, kravas terminālis, koģenerācijas centrāle u. c.) par kopējo summu aptuveni 17,8 miljonu euro apmērā (skatīt augstāk redzamo 3. tabulu).

(90) Atlantijas Pireneju ģenerālpadome piešķīra lidostai "aprīkojuma dotāciju" 1 895 miljonu euro apjomā, lai finansētu kravas termināli, skrejceļu materiālu un manevrēšanas ceļa darbu izmaksas. Francija arī norādīja, ka Atlantijas Pireneju ģenerālpadome laika posmā no 2000. līdz 2005. gadam pārskaitījusi summu EUR 779 000 kā atlīdzību par kapitāla aizņēmumu. Francija precizē, ka šī pasākuma pamatā ir protokols par Po lidostas finanšu plānu, kas noslēgts 1990. gada 5. novembrī starp vietējām varas iestādēm un PBTRK. Šis plāns ar kopējo maksimālo summu 5,680 miljoni euro aptver darbus, lai nodrošinātu laukumu un zīmju atbilstību normām, kā arī paplašinātu termināli. Saskaņā ar protokolu vietējās varas iestāžu finansējums varēja tikt sniegts kā aprīkojuma dotācija vai kā atlīdzinājums par aizņēmumu, ko devis apsaimniekotājs ieguldījumu finansēšanai, vai arī kā šo finanšu līdzekļu kombinācija. Augšminētā summa EUR 779 000 apmērā atbilst aizņēmuma kapitāla atdošanai, ko Atlantijas Pireneju ģenerālpadome apņēmusies segt, piemērojot 1990. gada protokolu, kura darbības termiņš beidzās 2005. gadā.

(91) No Akvitānijas reģionālās padomes lidosta saņēma četras subsīdijas par kopējo summu 4,288 miljoni euro, lai finansētu kravas un pasažieru termināli un darbus uz manevrēšanas ceļa.

(92) Po-Pireneju aglomerācijas komūnu un kopienas arodbiedrība piešķīra lidostai 3,810 miljonus euro, lai finansētu kravas un pasažieru termināli.

(93) ERAF piešķīra subsīdijas 3,687 miljonu euro apmērā pasažieru termināļa attīstībai un darbiem uz manevrēšanas ceļa.

(94) Francijas Gāze arī piešķīra Po lidostai EUR 38 000, lai finansētu koģenerācijas aprīkojumu 2003. gadā. Šī finansējuma piešķiršanas laikā Francijas Gāze bija valsts iestāde ar rūpniecisku un komerciālu raksturu.

(95) Visbeidzot, jauktā arodbiedrība finansēja ieguldījumu programmu, kas ietvēra skrejceļu un zīmju atjaunošanu, kā arī automašīnu stāvvietu parka paplašināšanu, kopsummā par 4,130 miljoniem euro.

(96) Zemāk redzamajā 4. tabulā redzams pasākumu kopums, citādi saukts par dažādām juridiskām darbībām, kas bija pamatā dažādām augšminētajām dotācijām aprīkojumam. Tajā šiem dažādajiem pasākumiem norādīti aprīkojuma subsīdijas piešķiršanas datumi, finansēto investīciju raksturs un kopējās investīciju izmaksas, kopējās aprīkojuma subsīdiju summas, kas saņemtas, piemērojot šos pasākumus, kā arī periodus, kuros summas tikušas pārskaitītas.

4. tabula

Pasākumu kopums, kas bija pamatā dažādajām aprīkojuma subsīdijām

Subsīdijas piešķiršanas datums	Valsts iestāde, kas piešķīrusi subsīdiju	Investīcijas raksturs	Kopējās investīcijas izmaksas (miljoni EUR)	Kopējās subsīdijas summas (miljoni EUR)	Pārskaitījuma periods
1999–2000	Ģenerālpadome Reģionālā padome Po aglomerācijas un kopienu arodbiedrība Francijas Gāze	Kravas un pasažieru termināļi, skrejceļu materiāls, koģenerācijas centrāle	15,3	11,9	2000–2003

Subsīdijas piešķiršanas datums	Valsts iestāde, kas piešķīrusi subsīdiju	Investīcijas raksturs	Kopējās investīcijas izmaksas (miljoni EUR)	Kopējās subsīdijas summas (miljoni EUR)	Pārskaitījuma periods
2004	Ģenerālpadome Reģionālā padome Eiropas Savienība (ERAF)	Manevrēšanas ceļa darbi	2,6	1,6	2005
2009	Jauktā arodbiedrība	Skrejceļu un zīmju atjaunošana, stāvvietu parka paplašināšana	5,1 ([1])	4,1	2009–2010

Avots: Francijas iesniegtie dokumenti.
([1]) Tostarp 450 000 euro par stāvvietu parka paplašināšanu.

4.3.2. VALSTS SUBSĪDIJAS, KURU MĒRĶIS SASKAŅĀ AR FRANCIJU IR FINANSĒT PĀRVALDĪBAS UZDEVUMUS – PĀRVALDĪBAS UZDEVUMU FINANSĒŠANAS SISTĒMA FRANCIJAS LIDOSTĀS

(97) 3. tabula atspoguļo arī valsts subsīdijas, kuru mērķis saskaņā ar Franciju ir finansēt pārvaldības uzdevumus. Runa ir par (skatīt tabulas 1. un 2. rindiņu, periods no 2000. līdz 2010. gadam):

— subsīdijām no Lidostu un gaisa transporta intervences fonda (*FIATA*), kopsummā 1,107 miljoniem euro,

— aprīkojuma subsīdijām, kopsummā 2,414 miljoniem euro.

(98) Kopumā laika posmā no 2000. līdz 2010. gadam Po lidosta saņēma subsīdijas par kopējo summu 3,521 miljoni euro.

(99) Saskaņā ar Franciju šīs subsīdijas nosedz pārvaldības uzdevumu izmaksas, kuru izpilde ir lidostu apsaimniekotāju ziņā, un valsts finansējums saskaņā ar Francijas likumdošanu. Attiecīgos uzdevumus finansē no lidostu nodokļa ieņēmumiem, kā arī no papildu mehānisma. Šo ieņēmumu vēsture un kārtība, kā arī finansēto uzdevumu veidi aprakstīti 100. līdz 108. apsvērumā.

(100) 1998. gadā Valsts padome rīkojumā *SCARA* ([19]) lēma, ka drošuma un drošības uzdevumi lidostās bija pārvaldības uzdevumi, kas ir valsts atbildībā, un šā iemesla dēļ tos nevar segt lidostu lietotāji nodevu ieņēmumu veidā. Pēc šī rīkojuma 1998. gada 18. decembra likums Nr. 98-1171 par konkrētu gaisa transporta dienestu organizāciju un 136. pants 1998. gada 30. decembra likumā nr. 98-1266 (likums par finansēm 1999. gadam) ([20]) ieviesa lidostu nodokli, sākot no 1999. gada 1. jūlija. Tas ir mērķnodoklis tādā izpratnē, ka tā ieņēmumi var tikt izmantoti tikai konkrētu izdevumu finansēšanai, proti, tikai tādu uzdevumu izmaksu segšanai, ko Francija uzskata par pārvaldības uzdevumiem lidostās. Ar iepriekš minētajiem noteikumiem ieviests arī papildu finansēšanas mehānisms šiem uzdevumiem, kas aprakstīts 105. līdz 107. apsvērumā.

(101) Likumdošana, ko precizē reglamentācija, precīzi definē uzdevumus, kam paredzēts finansējums no lidostu nodokļa. Tie ir: glābšana un cīņa pret gaisa transportlīdzekļu ugunsgrēkiem, dzīvnieku apdraudējuma novēršana ([21]), nododamās bagāžas pārbaude, pasažieru un kabīnes bagāžas pārbaude, piekļuves kontrole ierobežotām zonām ([22]), vides pārbaudes pasākumi ([23]), kā arī automatizētā robežkontrole ar biometrisko identifikāciju. Atsauce uz automatizēto robežkontroli ar biometrisko identifikāciju ieviesta 2008. gada likumdošanā. Attiecībā uz pārējo to

([19]) 1998. gada 20. maija Valsts padomes rīkojums *"Autonomo aviokompāniju arodbiedrība" (SCARA).*
([20]) Turpmāk kodificēts kā Vispārējā nodokļu kodeksa 1609.*quatervicies* pants.
([21]) Dzīvnieku apdraudējums ietver galvenokārt putnu apdraudējumu, kas izpaužas kā tādas sadursmes starp lidaparātiem un putniem, kas apdraud lidaparātos esošo cilvēku un mantu drošību.
([22]) Šī uzdevuma izpilde var ietvert, piemēram, iežogojuma uzstādīšanu un uzturēšanu starp publisko un ierobežoto zonu, kā arī novērošanas video sistēmu uzstādīšanu ierobežoto zonu malās.
([23]) Šis uzdevums jo īpaši ietver trokšņu mērīšanu, kas vajadzības gadījumā tiek korelēta ar gaisa transportlīdzekļu trajektorijām, kā arī gaisa un ūdens kvalitātes kontroli lidostu apkārtējā vidē.

uzdevumu apjoms, kam piešķirams finansējums no lidostas nodokļa, palicis nemainīgs kopš šī mehānisma ieviešanas un atbilst *SCARA* rīkojumā paredzētajiem uzdevumiem. Dažādi valsts un Eiropas noteikumu dokumenti precizē pienākumus, kas jāievēro attiecīgajiem lidostu apsaimniekotājiem attiecībā uz šo uzdevumu veikšanu. Piemēram, attiecībā uz glābšanu un cīņu pret gaisa transportlīdzekļu ugunsgrēkiem, noteikumi precīzi nosaka cilvēku un materiālos resursus, kas jānodrošina, atkarībā no lidostas raksturojuma.

(102) Attiecībā uz katru konkrētu lidostu nodoklis jāmaksā visām aviokompānijām, kas lidostu izmanto. Tas tiek aprēķināts, vadoties no kompānijas pasažieru skaita, iekrautās kravas un pasta svara. Lidostas nodokļa tarifs par vienu pasažieri vai kravas tonnu tiek noteikts ik gadu katrā lidostā atsevišķi atbilstoši paredzētajām izmaksām, kas nepieciešamas šī mehānisma finansēto uzdevumu izpildei.

(103) Lidostu apsaimniekotāji ik gadu sastāda gada deklarāciju par izmaksām un apgrozību. Šī deklarācija parāda par iepriekšējo gadu konstatēto apgrozības un drošības un drošuma uzdevumu izmaksu līmeni, kā arī summas, kas saņemtas no lidostu nodokļa un papildu mehānisma šo uzdevumu finansēšanai. Tajās cita starpā ir arī apgrozības, izmaksu un ieņēmumu prognozes, kas saistītas ar drošības un drošuma uzdevumiem tekošajā un nākamajos divos gados. Šīs deklarācijas pārbauda administratīvās iestādes, kuras var arī veikt pārbaudes uz vietas. Nodokļa tarifu, balstoties uz šī pamata, nosaka ar starpministriju rīkojumu.

(104) Tā kā nodokļa tarifa aprēķini balstās uz prognozētajiem izmaksu un apgrozības datiem, tiek piemērots *a posteriori* izlīdzināšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka lidostas nodokļa ienākumi, kas nepieciešamības gadījumā tiek papildināti ar finansējumu, kas piešķirts kā 105. līdz 107. apsvērumā aprakstītais papildu mehānisms, nepārsniedz reāli atbalstītās izmaksas saistībā ar attiecīgajiem uzdevumiem. Attiecīgās izmaksas ietver uzdevumu izpildē veikto darbību un iesaistīto personu izmaksas, amortizācijas dotācijas atbilstošo uzdevumu veikšanas nodrošināšanai veiktajiem ieguldījumiem, kā arī daļu no vispārējām izmaksām, kas saistītas ar šiem uzdevumiem ([24]). Apsaimniekotājiem jāuztur ilgtermiņa konts ieņēmumiem no lidostu nodokļa un papildu mehānisma, kā arī izmaksām attiecībā uz atbilstošajiem uzdevumiem. Līdzko tiek konstatēts pozitīvs atlikums, tas tiek pārnests uz iepriekšējo gadu kumulētajiem kontiem, kuros var rasties pozitīvs vai negatīvs atlikums, un šis atlikums tiek ņemts vērā, nosakot nākamā gada nodokļa tarifu. Cita starpā jebkurš pozitīvs atlikums uzskatīts par finanšu izdevumiem, kas jāsedz apsaimniekotājam.

(105) Kopš savas radīšanas finansēšanas mehānisms no lidostas nodokļa bijis jāpapildina ar papildu mehānismu. Tik tiešām drošības un drošuma izmaksas nav proporcionālas gaisa satiksmei, pretēji lidostu nodokļu ieņēmumiem. Šajā kontekstā izrādījās, ka lidostās ar zemu apgrozību būtu jānosaka augstāks lidostu nodokļa tarifs, lai varētu izlīdzināt drošības un drošuma izmaksas, kuru lietotājiem būtu grūti segt. Šīm lidostām tātad tika paredzēts noteikt lidostu nodokli zemākā līmenī, nekā tas nepieciešams, lai segtu izmaksas, un ieviest papildu finanšu mehānismu, lai nepieciešamības gadījumā finansētu tos uzdevumus, kuru finansēšanai paredzēts lidostu nodoklis.

(106) Viens otram sekoja dažādi papildu mehānismi. Sākotnēji Francijas iestādes izveidoja īpaša piešķīruma fondu – Lidostu un gaisa transporta intervences fondu (*FIATA*), kas tika ieviests paralēli lidostu nodoklim, tāpat kā tas, ar iepriekš minēto 1998. gada 30. decembra likumu Nr. 98-1266. Šis fonds, kurš tika papildināts ar noteiktu daļu no civilās aviācijas nodokļa, aizstāja gaisa transporta izlīdzināšanas fondu (*FPTA*), kas sākotnēji bija rezervēts to maršrutu finansēšanai, kas veicina reģionālo attīstību un teritorijas plānošanu. Finansējums no *FIATA* nosedza tos pašus uzdevumus, kādus finansēja *FPTA*, un tika paplašināts, lai varētu segt uzdevumus, ko sedza lidostu nodoklis, lai varētu to papildināt attiecībā uz mazajām lidostām. Konkrēti *FIATA* uzdevumi būtībā tika sadalīti divās atšķirīgās "sekcijās": viena sekcija bija "lidostas", lai segtu papildu izmaksas drošības un drošuma uzdevumus mazajās lidostās", un otra sekcija bija "gaisa transports", kas piešķīra subsīdijas maršrutiem, kas veicināja reģionālo attīstību un teritorijas plānošanu. *FIATA* subsīdiju pārskaitīšanas lēmumi papildu finansējumam drošības un drošuma uzdevumiem tika pieņemti pēc *FIATA* "lidostu" sekcijas pārvaldes komitejas atzinuma.

(107) 2005. gadā *FIATA* tika slēgts un atbilstošo finansējumu tieši pārņēma valsts budžets, kurš divus gadus darbojās pēc tiem pašiem darbības principiem, jo īpaši iesaistot pārvaldes komitejas atzinumu. Sākot no 2008. gada valsts aizvietojusi šo mehānismu ar lidostu nodokļa koeficientu, kura efekts ir noteikt nodokli līmenī, kas ir augstāks par

([24]) Vispārējās izmaksas galvenokārt ir saistītas ar atbalsta funkcijām, piemēram, cilvēkresursu pārvaldību, finanšu darījumiem, finanšu kontroli, pirkumiem, kopējām datoru sistēmām, juridisko pārvaldi, vispārējiem pakalpojumiem, vispārējo pārvaldi, grāmatvedības funkcijām un pārvaldības auditu.

to, kas nepieciešams drošības un drošuma misiju segšanai noteiktām lidostām. Tādējādi radies pārpalikums tiek pārdalīts mazākām lidostām, lai papildinātu šo lidostu nodokļu ieņēmumus.

(108) Kā iepriekš norādīts, lidostas apsaimniekotāju ikgadējās deklarācijas, kas ir pamatā administratīvo iestāžu veiktajām pārbaudēm, norāda prognozētās un konstatētās izmaksas, kā arī prognozētos un konstatētos ieņēmumus no lidostu nodokļa un papildu mehānisma. Tādā pašā veidā apsaimniekotāju uzturētie ikgadējie konti, uz kuru pamata tiek aprēķināta patieso izmaksu un ieņēmumu bilance, kas, ja tā ir pozitīva, ir pamatā nodokļa izlīdzinājumam uz leju un finanšu izmaksām, kas jāsedz apsaimniekotājam, ietver gan lidostas nodokļa ieņēmumus, gan no papildu mehānisma saņemto finansējumu. Deklarācijas, pārbaudes un *a posteriori* izlīdzināšanas mehānisms, kura mērķis ir novērst tādu valsts resursu pārskaitījumu, kas ir lielāks par reālajām atbalstāmajām izmaksām, tiek piemērots gan lidostu nodoklim, gan papildu mehānismam.

5. IEMESLS, KĀPĒC SĀKTA UN PAGARINĀTA FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRA

5.1. *LĒMUMS PAR FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

(109) Lēmumā par formālās pārbaudes procedūras sākšanu Komisija konstatē, ka saskaņā ar Francijas paziņojumu pārskaitījums, kas balstīts uz 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgumu, ir subsīdija, ko PBTRK pārskaitījusi *AMS*. Ņemot vērā PBTRK valstisko raksturu, Komisija uzskatīja, ka līgums ietver valsts līdzekļu izmantošanu.

(110) Tā kā runa ir par ekonomiskas priekšrocības pastāvēšanu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē Komisija dalījās savās šaubās attiecībā uz faktu, ka PBTRK, noslēdzot minētos līgumus ar *AMS* un *Ryanair*, būtu rīkojusies kā saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, kas ievēro strukturālu, globālu vai nozares politiku, ko vadījušas rentabilitātes perspektīvas lielākā vai mazākā ilgtermiņā.

(111) Šajā kontekstā Komisija jo īpaši iepriekšēji novērtējusi, uz tās rīcībā esošās informācijas pamata, ka 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums, neraugoties uz patiešām sniegtiem pakalpojumiem, tika noslēgts, lai subsidētu maršrutu Po–Londona Stansteda, un ka tā sniegusi *Ryanair* caur tās filiāli *AMS* ekonomisku priekšrocību, ko tā nebūtu saņēmusi normālos tirgus apstākļos. Komisija novērtējusi, ka šis pasākums varētu tikt uzskatīts par valsts atbalstu, kas aizliegts ar LESD 107. panta 1. punkta principu, ko PBTRK pārskaitījusi *AMS*. Šis novērtējums balstīts uz Francijas iesniegtās informācijas un līguma noslēgšanas apstākļu analīzi.

(112) Attiecībā uz 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumu Komisija izteikusi šaubas attiecībā uz *Ryanair* nodrošinātas ekonomiskas priekšrocības esamību ar samazinātu lidostas nodevu starpniecību.

(113) Visbeidzot Komisija dalījusies šaubās attiecībā uz šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, piemērojot 2005. gada pamatnostādnes.

5.2. *LĒMUMS PAR FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU*

(114) Attiecībā uz līgumiem, ko PBTRK noslēgusi ar *Ryanair* un *AMS* (tas ir, lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu), Komisija savā lēmumā par procedūras pagarināšanu novērtējusi, ka noslēgtais lidostas pakalpojumu un līgums un mārketinga pakalpojumu līgums būtu jāvērtē kopīgi, jo *Ryanair* un *AMS* patiesībā veido vienu saņēmēju attiecībā pret šiem pasākumiem. Tādējādi Komisija novērtējusi, ka, lai noteiktu, vai šie dažādie līgumi veido valsts atbalstu, vajadzētu piemērot privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju dažādajos datumos, kādos noslēgti līgumi ([25]), proti:

— 2003. gada 28. janvāris (maršruts Po–Londona Stansteda),

— 2005. gada 30. jūnijs (maršruts Po–Londona Stansteda) un 2009. gada 16. jūnijs šī līguma grozījumiem,

— 2007. gada 25. septembris (maršruts Po–Šarlruā) un 2009. gada 16. jūnijs šī līguma grozījumiem,

— 2008. gada marts (lidostas pakalpojumu līgums 2008. gada 17. martā, mārketinga pakalpojumu līgums noslēgts 2008. gada 31. martā) (maršruts Po–Bristole),

([25]) Izņemot atsevišķus līgumus, patiesais līgumā paredzēto aktivitāšu sākuma datums nav līguma noslēgšanas datums. Skatīt 395. apsvērumu.

— 2009. gada 16. jūnijs (maršruts Po–Bristole),

— 2010. gada 28. janvāris (maršruti Po–Londona, Po–Šarlruā, Po–Bovē).

(115) Komisija secināja, ka, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, tā nevar izslēgt, ka *Ryanair* un *AMS* ir saņēmušas valsts atbalstu konkrēto līgumu ietvaros, tomēr tā uzskatīja, ka tās rīcībā nav pietiekamas informācijas, kas tai ļautu pieņemt galīgo lēmumu šajā jautājumā. Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija, balstoties uz tās rīcībā esošo informāciju, uzskatīja, ka lidostu pārvaldošo PBTRK dienestu, PBTRK un citu publisko iestāžu rīcība saistībā ar *Ryanair* un *AMS* jāvērtē kopumā.

(116) Līdzīgā veidā Komisija arī izteica šaubas attiecībā uz līguma ar *Transavia* atbilstību privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam.

(117) Attiecībā uz šo iespējamo palīdzību aviokompānijām ([26]) Komisija izšķir pasākumus, kas notikuši pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, un pasākumus, kas notikuši pēc tam.

(118) Attiecībā uz pirmo kategoriju Komisija novērtējusi, ka kritēriji, kas jāpiemēro, lai novērtētu iespējamo palīdzību saderību ar iekšējo tirgu, bijuši šādi:

— pasākums veicina kopēju interešu mērķa sasniegšanu, proti, jaunu un ilgstoši dzīvotspējīgu maršrutu atvēršanu uz citu Savienības lidostu,

— palīdzības summa ir nepieciešama un proporcionāla papildu izmaksām, ko radījusi jaunu maršrutu atvēršana, un pasākumam ir stimulējoša iedarbība,

— pasākums tie veikts pārredzamā un nediskriminējošā veidā,

— tas paredz sankcijas gadījumā, ja aviokompānija nepilda savus pienākumus,

— tas neietekmē konkurenci tādā veidā, kas būtu pretēja vispārējām interesēm.

(119) Komisija izteica šaubas par šo kritēriju izpildi un arī par šīs iespējamās palīdzības saderību ar iekšējā tirgus darbību.

(120) Tā kā runa ir par to pasākumu saderību, kas notikuši pēc 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, Komisija galvenokārt atsaucas uz šajās pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem attiecībā uz atbalstu aviokompānijām maršrutu uzsākšanai. Komisija izteica šaubas par šo kritēriju izpildi.

(121) Attiecībā uz PBTRK saņemtajām aprīkojuma subsīdijām Komisija dalījās savās šaubās par faktu, ka valsts iestādes būtu rīkojušās kā saprātīgs ieguldītājs, piešķirot šīs subsīdijas. Komisija norādīja, ka tā attiecīgi nevar izslēgt, ka tās veidoja valsts atbalstu.

(122) Attiecībā uz šī iespējamā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu Komisija atsaucās uz 2005. gada pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem attiecībā uz ieguldījumu atbalstu lidostām. Komisija izteica šaubas par šā iespējamā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

6. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

6.1. *IEINTERESĒTO TREŠO PUŠU PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

(123) Komisija saņēma komentārus no piecām ieinteresētajām pusēm:

6.1.1. PO-BEARNAS TIRDZNIECĪBAS UN RŪPNIECĪBAS KAMERA (PBTRK)

6.1.1.1. ***Lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar Ryanair***

(124) Saskaņā ar PBTRK, ņemot vērā objektīvus un nediskriminējošus apstākļus, kuros lidostas nodevas piemērotas *Ryanair* un visām aviokompānijām, kas izmanto Po lidostu, lidostas pakalpojumu līgums nesatur valsts palīdzības elementus.

([26]) Šā lēmuma turpinājumā termins "aviokompānijas" apzīmē aviokompānijas un to filiāles, tātad īpaši iekļauj *AMS*.

(125) PBTRK atzīmē, ka Po lidosta pati finansē savu ekspluatāciju ar saviem ieņēmumiem un vērtē, ka tā nesaņem nekādu palīdzību vai finansējumu no valsts, lai ekspluatāciju līdzsvarotu.

(126) Attiecībā uz lidostu nodevām, kas piemērotas *Ryanair,* PBTRK apstiprina, ka tās veidojušās no *Ryanair* piemērojamo tarifu piemērošanas, tāpat kā citām aviokompānijām.

(127) PBTRK atzīmē, ka pastāv trīs veida lidostu nodevas:

— reglamentētās aviopakalpojumu nodevas,

— nereglamentētās nodevas par apkalpošanu uz zemes,

— valsts nodokļi.

(128) Pirmkārt, PBTRK apstiprina, ka tā piemēro reglamentētās aviopakalpojumu nodevas (tādas ir četras: nosēšanās nodeva, stāvēšanas nodeva, zīmju nodeva, pasažieru nodeva) aviokompānijām objektīvi un nediskriminējoši. To summu nosaka komisija, kurā līdzvērtīgi pārstāvēti apsaimniekotāji, aviokompānijas un uzraudzības iestāde.

(129) PBTRK norāda, ka tā nav atbrīvojusi *Ryanair* no stāvēšanas un zīmju nodevām, bet, ka līgumā vienkārši norādīts, ka "Ryanair parasti nav jāmaksā" šīs nodevas. PBTRK atzīmē, ka stāvēšanas nodeva ir jāmaksā no brīža, kad lidaparāts ilgāk par divām stundām stāv lidostā, savukārt *Ryanair* laiks uz zemes parasti ir ierobežots līdz 25 minūtēm. PBTRK atzīmē, ka attiecībā uz zīmju nodevu *Ryanair* lidojumi tiek piedāvāti tikai dienas laikā, kas samazina iespēju, ka *Ryanair* būtu jāmaksā zīmju nodeva.

(130) Otrkārt, attiecībā uz nereglamentētajām nodevām par apkalpošanu uz zemes (piemēram, lidostas apkalpošanas pakalpojumiem vai lidmašīnu noenkurošanu) PBTRK atzīmē, ka šie tarifi tiek noteikti komerciālu pārrunu ceļā ar katru aviokompāniju atbilstoši katras situācijas specifikai. Praksē visi tīri aritmētiskie salīdzinājumi starp kompānijām ne vienmēr būs piemēroti, jo, neskatoties uz identisku lidaparātu izmēru, būtu jāņem vērā daudzi citi kritēriji, piemēram, ikgadējais kompānijas veikto pārvadājumu skaits, to biežums, periods (tukšuma vai pilnais periods), kurā dienas laikā tiek veikti lidojumi, uzcenojumi nakts lidojumiem, kavējumi, atkausēšanas darbības, gaisa transportlīdzekļu tīrīšanas darbības u.c.

(131) Treškārt, PBTRK uzsver, ka valsts nodokļi (tādi ir divi: lidostu nodoklis un civilās aviācijas nodoklis) tiek piemēroti identiskā veidā visām aviokompānijām. PBTRK neiejaucas to summu noteikšanā, ko fiksē reglamentējošā iestāde.

6.1.1.2. ***Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar AMS***

(132) Saskaņā ar PBTRK summas, ko PBTRK pārskaitījusi *AMS*, neveido valsts atbalstu. PBTRK atzīmē, ka, esot Po lidostas koncesionārs, tā bija nolēmusi saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm izdevumā Air & Cosmos 2007. gada decembra mēnesī publicēt aicinājumu pieteikt projektus, lai atrastu vienu vai vairākas aviokompānijas, kas būtu gatavas, saņemot finansiālu atbalstu, atvērt jaunus maršrutus Eiropā, ar sākumpunktu Po (paredzētas astoņas lotes). Tomēr tā konstatējusi, ka projekta saņemšanas termiņa datumā 2008. gada 31. janvārī neviena aviokompānija nav iesniegusi nevienu piedāvājumu.

(133) PBTRK bez tam uzskata, ka tās lēmums slēgt mārketinga pakalpojumu līgumu ar *Ryanair* nav piedēvējams valstij. Saskaņā ar PBTRK ne valsts vara, ne administratīvās iestādes nebija nevienā posmā iesaistītas pārrunu norisē ar *Ryanair* un komerciālas partnerības noslēgšanā ar šo kompāniju.

(134) PBTRK novērtē, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras (TRK) apsaimnieko lidostu ierīkošanu "saskaņā ar privātā likuma apstākļiem".

(135) Pēc PBTRK teiktā, TRK ir "ļoti specifiska valsts iestāžu kategorija (..), kuras mērķis ir brīvi pārstāvēt to apgabala tirdznieciskās un rūpnieciskās intereses valsts varas iestādēs." PBTRK piebilst, ka "fakts, ka tās ir piesaistītas valstij (..), pats no sevis neietver nekādu subordināciju". Lidostas apsaimniekošanā un attiecīgi arī, noslēdzot partnerību ar *Ryanair,* PBTRK darbojusies pilnīgi autonomi no tās uzraudzītāja, tātad bez jebkādas tiešas vai netiešas valsts iejaukšanās.

6.1.1.3. ***Privātā investora kritērijs tirgus ekonomikas apstākļos***

(136) PBTRK norāda, ka to uzrunāja kompānijas *Ryanair* piedāvājums, kas paredzēja maršruta Po–Londona Stansteda izmantošanu pēc tam, kad 2005. gada 3. maijā Po Administratīvā tiesa anulēja 2003. gada 28. janvāra līgumu.

(137) Attiecībā uz maršruta izmantošanu PBTRK noslēgusi ar sabiedrību *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumu, kurš, saskaņā ar PBTRK neatklāj būtiskas atšķirības tajā, kādus pakalpojumus saņem *Ryanair* un kādus – citas aviokompānijas, kas apkalpo Po lidostu. PBTRK piebilst, ka lidostas komerciālas attīstīšanas nolūkā tā noslēgusi interneta mārketinga pakalpojumu līgumu ar kompānijai *Ryanair* 100 % piederošu filiāli – sabiedrību *AMS*. Attiecībā uz šo līgumu PBTRK vērtē, ka tā rīkojusies kā privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs piecu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 138. līdz 142. apsvērumā.

(138) Pirmkārt, kompensācijā par PBTRK samaksāto summu *AMS* bija jānodrošina īsti komerciāli pakalpojumi, jo īpaši dažādas interneta saites *Ryanair*.com mājas lapā, kas ļautu interneta lietotājiem tikt tieši novirzītiem uz PBTRK, lidostas, reģiona infrastruktūras (autobusu, vilcienu, taksometru), Bearnas tūrisma biroja vietnēm.

(139) Otrkārt, vietne *Ryanair*.com mūsdienās neapstrīdami ir pirmajā vietā ceļojumu rezervācijā Eiropā un ievērojami priekšā citām interneta lietotāju meklētākajām vietnēm meklētājā Google. Izmantot vietni *Ryanair*.com, lai tajā ievietotu reklāmu par labu Po lidostai, būtu reāla iespēja Po lidostai un vietējām iestādēm, ko tā apkalpo. Lidostas un citas trešās puses (mašīnu nomas kompānijas, viesnīcas, reģioni u. c.) būtu gatavas maksāt *AMS* mājas lapā publicētajā cenrādī norādītās cenas. Arī dažas pilnībā privātas lidostas cita starpā būtu pieņēmušas maksāt šīs summas. PBTRK uzsver pievienoto vērtību reklāmai vietnē *Ryanair*.com, citējot sabiedrības "Planet-Work" pētījumu, kurā konstatēts, ka vietnē *Ryanair*.com pirktā reklāma piedāvājusi augstāku redzamību Po lidostai un tās reģionam interneta lietotāju klikšķu skaita ziņā, nekā reklāma vietnē voyages-sncf.com. PBTRK secināja, ka par sniegtajiem pakalpojumiem *AMS* piemērotās un PBTRK maksātās cenas atbilst "tirgus cenām".

(140) Treškārt, PBTRK uzskata, ka samaksātās cenas fiksētās likmes raksturs par sniegtajiem pakalpojumiem nešķiet esam izmantojams kā valsts atbalsta esību nosakošs kritērijs.

(141) Ceturtkārt, summas, kas samaksātas Po–Šarlruā līguma ietvaros, ļautu saņemt citus pakalpojumus nekā tos, kurus PBTRK saņēma no līguma Po–Londona. Tādējādi PBTRK nemaksātu divreiz par vienu pakalpojumu, kas palīdzētu pierādīt, ka pārskaitītās summas nevar uzskatīt par subsīdijām maršrutu uzsākšanai. PBTRK cita starpā apstiprina, ka tad, ja šīs summas mērķis būtu atbalstīt maršruta strukturālās ekspluatācijas deficītu, tā pilnīgi noteikti nebūtu pietiekama.

(142) Piektkārt, PBTRK uzskata, ka "sabiedriskai iestādei, kuras mērķis nav sniegt labdarību", ir ļoti grūti pierādīt, ka EUR […], kas pārskaitīti sabiedrībai *AMS*, ļāvuši PBTRK "iegūt" EUR […]. Tomēr PBTRK droši apgalvo, ka attiecībā uz atpazīstamību un/vai pievilcību saite vietnē www.*Ryanair*.com (un citu tuvumā esošu galamērķu trūkums vietnē) bija šo ieguldījumu vērts.

6.1.1.4. ***Konkurences izkropļojums***

(143) PBTRK novērtē, ka summas, ko tā pārskaitījusi kā atlīdzību par *AMS* nodrošinātajiem mārketinga pakalpojumiem, neietekmē konkurences darbību.

(144) Galamērķis Po nebija ieinteresējis nevienu citu aviokompāniju, kā vien *Air France* un, par spīti lidostas pūliņiem, tikai *Ryanair* pieteicās maršrutam uz Londonu un *Transavia* – maršrutam uz Amsterdamu.

(145) PBTRK atzīmē, ka zemo cenu aviolīniju ierašanās neietekmēja *Air France* aviolīnijas, kas kopš 2003. gada palielinājušas savu apgrozību no Po.

6.1.2. EIROPAS AVIOKOMPĀNIJU ASOCIĀCIJA (*ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES* "*AEA*")

(146) *AEA* uzskata sevi par ieinteresēto pusi šajā lietā. Tik tiešām tās biedru vidū ir aviokompānija, kas apkalpo Po lidostu (*Air France*). Kopumā *AEA*, kas pārstāv Eiropas "tīklu" transportētājus, novērtē, ka tai ir dabiska interese sekot 2005. gada pamatnostādņu ievērošanai. Saskaņā ar to transportētāji, kuri nelikumīgi saņem dažādas nodevu atlaides, veicina konkurences izkropļojumu iekšējā kopējā tirgū par sliktu citiem transportētājiem, kuriem pilnībā jāsedz savu darbību izmaksas.

(147) *AEA* uzskata, ka abi līgumi, ko PBTRK ir parakstījusi ar *Ryanair* un tai 100 % piederošo filiāli *AMS*, proti: 1) lidostas pakalpojumu līgums attiecībā uz maršrutu Londona Stansteda–Po un 2) interneta mārketinga pakalpojumu līgums, saskaņā ar kuru *AMS* saņem atlīdzību EUR 437 000 gadā, var pamatoti izraisīt uztraukumu.

(148) Saskaņā ar to fakts, ka *Ryanair* būtu vienīgais lidostas izmantotājs, kurš gūst labumu no specifiska līguma par lidostas pakalpojumiem, ir vairāk nekā diskutējama prakse. Cita starpā tā uzskata, ka *Ryanair* nevajadzētu tikt atbrīvotam no stāvēšanas un zīmju nodevām un, gadījumos, kad kompānijas stāvēšanas laiks pārsniedz divas stundas, tai vajadzētu piemērot tās pašas nodevas, kā citām aviokompānijām.

(149) *AEA* apstiprina, ka dažādās Francijas jurisdikcijas ir plaši atzinušas, ka mārketinga pakalpojumu līgums, kas parakstīts ar *AMS*, radījis apstākļus, kas ir pārmērīgi labvēlīgi *Ryanair* ([27]). Tā konstatē, ka tādi izteicieni kā "līdzsvara trūkums" tikuši izmantoti arī Po Administratīvajā tiesā 2005. gada maijā pieņemtajā spriedumā, kurš secināja, ka šāda veida līgumi veido finansiālo atbalstu *Ryanair*. *AEA* neapšauba mārketinga pakalpojumu praksi kā tādu, bet šaubās, ka šajos līguma noteikumos tikuši ievēroti normāli tirgus apstākļi.

6.1.3. RYANAIR

(150) *Ryanair* apstiprina, ka 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma noteikumi un apstākļi atbilst tirgus apstākļiem un ka līgums nepiešķir nekādu selektīvu priekšrocību kompānijai, tāpēc tas nerada kropļojumu konkurencei, nedz arī iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(151) Kompānija uzsver, ka tā maksā Po lidostā spēkā esošās standarta aviopakalpojumu nodevas un nodokļus, papildus komisijai par biļešu pārdošanu un bagāžas ierobežojumu pārsniegšanu. Tā precizē, ka šīs nodevas ir līdzīgas tām, kādas tikušas piemērotas citās salīdzināmās lidostās vai citiem aviopārvadātājiem, kas veic savas darbības Po lidostā. Ciktāl tai zināms, PBTRK nepiemēro tai labvēlīgāku attieksmi nekā citām aviokompānijām.

(152) Saskaņā ar *Ryanair* piešķirtās nosacījuma atlaides stāvēšanas un zīmju nodevām, kā arī pārkraušanas izdevumiem, kas paredzētas 2005. gada lidostas līguma 7.1.3. un 7.2. pantā, balstās līgumā precizētos objektīvos kritērijos, tas ir, apgaismojuma nepieciešamības trūkumu dienas laikā un stāvēšanas un smagās pārkraušanas trūkumu *Ryanair* 25 minūšu apgrozījuma laikā, kā arī pasažieriem piedāvātās summārās pakalpojumu iedabas dēļ. *Ryanair* uzsver, ka šī atbrīvošana tiek piemērota arī citām līdzīgām aviokompānijām un ka 2005. gada pakalpojumu līguma 3. punkts skaidri piemin PBTRK pienākumu piemērot *Ryanair* piemērotos nosacījumus arī citām salīdzināmām aviokompānijām ([28]).

(153) *Ryanair* uzsver, ka tai piedāvātie nosacījumi un apstākļi nav slepeni un, ka, pretēji nozarē valdošajai praksei, 2005. gada lidostas pakalpojumu līgums īpaši atļauj PBTRK atklāt tā saturu citām aviokompānijām.

(154) *Ryanair* apgalvo, ka nav saņēmis nelikumīgas priekšrocības no PBTRK puses 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma ietvaros un ka caurredzamajās līgumattiecībās nav selektivitātes iezīmes, kas ir galvenais nosacījums (lai arī ne pietiekams), lai šo pasākumu kvalificētu kā valsts atbalstu. Tā cita starpā uzsver, ka citi nepieciešamie apstākļi valsts atbalsta esībai (piemēram, iespaids uz tirdzniecību starp dalībvalstīm un konkurences izkropļojumi) ar šiem pasākumiem netiek īstenoti.

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(155) *AMS* norāda, ka tā piedāvā reklāmas laukumus *Ryanair* interneta vietnē parastos tirgus apstākļos un par tarifiem, kas publicēti tās tīmekļa vietnē.

(156) Sabiedrība uzskata, ka interneta mārketinga pakalpojumu līgums (*WMS*) ar PBTRK nav atkarīgs no Savienības likumdošanas piemērošanas jomas transporta jomā, ņemot vērā, ka runa ir par klasisku komerciālas reklāmas līgumu, kas līdzinās tiem, kas bieži tiek slēgti ar avīzēm, televīzijas ķēdēm, radio stacijām un vides reklāmas nodrošinātājiem u.c.

([27]) *AEA* īpaši atsaucas uz Valsts padomes 2006. gada 27. februāra rīkojumu *Compagnie Ryanair Limited* (nº 264406).

([28]) 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma 3. pants nosaka: "Neekskluzivitāte. Šis līgums nav ekskluzīvs. Apstākļi, kuri šajā Līgumā tiek piemēroti *Ryanair*, piemērojami arī jebkurai citai aviokompānijai, ar kuru Po-Pireneju lidosta kopīgi nolemtu atvērt jaunu starptautisku zemo cenu līniju. Minētie apstākļi tiks pielāgoti atbilstoši no jauna radīto starptautisko līniju raksturam un, jo īpaši, lidojumu biežumam, transportēto pasažieru skaitam, lidojumu cenas apstākļiem."

(157) Saskaņā ar *AMS* apstākļi, kas attiecas uz reklāmas laukumiem, ko PBTRK iegādājusies *Ryanair* interneta vietnē, atspoguļo tirgus apstākļus un atbilst tiem. Attiecībā uz reklāmas laukumu vērtību *Ryanair* interneta vietnē *AMS* uzsver, ka fiksētās cenas par laukumiem atspoguļo šīs vietnes pieaugušos komerciālos panākumus un tās nesalīdzināmo spēju izvietot reklāmas ziņu, kas adresēta ļoti precīzai mērķauditorijai.

(158) *AMS* uzsver, ka *Ryanair* interneta vietne ir daudz iekārotāks reklāmas laukums nekā citas ceļojumu vietnes jebkurā vispārējā portālā, ko salīdzinājumam izmantojusi Komisija. Tā precizē, ka *Ryanair* interneta vietne reģistrē vairāk kā 300 miljonus lapu skatījumu katru mēnesi.

(159) *AMS* min, ka PBTRK iegādājusies reklāmas laukumus tādos pašos apstākļos kā privātie klienti. Saskaņā ar to interneta mārketinga pakalpojumu līgumā definētās cenas atbilst aktuāliem tarifiem, ko tā praktizēja līguma slēgšanas laikā un kuri bija identiski visiem publiskiem un privātiem klientiem. Sabiedrība norāda, ka privātie lidostu pārvaldnieki (piemēram, […] un […]) parakstījuši ar *AMS* līdzīgus līgumus kā vienošanās ar PBTRK.

(160) *AMS* apstrīd nepieciešamības iezīmes svarīgumu attiecīgajā darījumā, ko piemin Komisija savā lēmumā par procedūras sākšanu: "(..) Komisija prāto, vai noslēgtie mārketinga pakalpojumi ir nepieciešami PBTRK un vai mārketinga pakalpojumu līgums netika noslēgts tikai tādēļ, lai subsidētu maršrutu Po–Londona Stansteda" ([29]).

(161) Tik tiešām, saskaņā ar *AMS* šāda veida darbība, kas veikta tirgus apstākļos, izslēdz atbalsta esību, un nav juridisku precedentu attiecībā uz "nepieciešamības" iezīmes novērtēšanu. Tomēr *AMS* atgādina, ka, tā kā Komisija uzstāj uz vēlmi piemērot šo nepieciešamības iezīmi, PBTRK pienākumos ietilpst gan Po-Bearnas reģiona veicināšana, gan arī Po lidostas apsaimniekošana. Tā uzskata, ka šo abu mērķu sasniegšanai reklāma *Ryanair* interneta vietnē ir loģiska no komerciālā skatu punkta.

(162) Attiecībā uz reklāmas laukumu iegādi reģiona veicināšanai *AMS* uzsver, ka Francijas tirdzniecības un rūpniecības kameras ir konkurentes viena otrai un tām jāveic "teritoriālais mārketings", lai viņu reģions gūtu pārsvaru pār saviem konkurentiem.

(163) *AMS* atzīst, ka *Ryanair* interneta vietnē iegādātais reklāmas laukums ļauj palielināt Po lidostas redzamību. Saskaņā ar to PBTRK ir komerciāla interese darboties tā, lai tā paaugstinātu pasažieru skaitu, kā rezultātā lidostai tiktu piesaistīti papildpakalpojumu uzņēmumi un tiktu palielināti tās ieņēmumi.

(164) *AMS* uzsver, ka PBTRK neizvieto reklāmu *Ryanair* interneta vietnē, lai subsidētu maršrutu Po–Londona, bet laukums *Ryanair* interneta vietnē, ko *AMS* nodod PBTRK rīcībā, ir izmeklēts resurss, attiecībā uz kuru ir pierādīts citu reklāmdevēju pieprasījums, tai skaitā no privāta sektora. Tātad būtu neprecīzi šī laukuma pārdošanu aprakstīt kā aizbildinājumu, lai iegūtu subsīdiju pārskaitījumu.

(165) Saskaņā ar *AMS* interneta mārketinga pakalpojumu līgums nav atbalsts, jo tā nosacījumi atbilst tiem, kas atrastos klasiskā komerciālā līgumā un nesniedz nekādu priekšrocību *AMS* (vai *Ryanair*). Sabiedrība uzskata, ka šī vienošanās tātad neapdraud konkurences darbību un neiespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.5. AIR FRANCE

(166) *Air France* piedāvā aptuveni 5 reisus ik dienu no Po lidostas uz Parīzes Orlī lidostu, 3 reisus ik dienu uz Parīzes Ruasī Šarla de Golla lidostu un 4 reisus ik dienu uz Lionas lidostu (ar filiāles starpniecību).

(167) *Air France* konstatē, ka priekšrocības, kas piešķirtas kompānijai *Ryanair*, kā arī tās filiālei *AMS* un no kurām *Air France* negūst labumu, var radīt ievērojamu *Ryanair* ekspluatācijas izmaksu samazināšanas efektu. Saskaņā ar *Air France* šis fakts ietekmē tiešo konkurenci, kas pastāv starp *Ryanair* un *Air France* attiecībā uz lidojumiem, kas tiek piedāvāti uz un no Po lidostas, kā arī konkurenci attiecībā uz visiem kopienas ietvaros piedāvātajiem maršrutiem. Tādējādi tiek tieši iespaidota tirdzniecība starp dalībvalstīm.

([29]) Lēmums par procedūras sākšanu, 43. pants.

6.1.5.1. ***Lidostu nodeva***

(168) *Air France* atzīmē, ka saskaņā ar PBTRK publicēto 2007. gada tarifu bukletu, publiskais stāvēšanas nodevas tarifs noteikts kā EUR 0,16 par tonnu stundā. Šī nodeva tiek piemērota, ja lidaparāts vismaz 2 stundas stāv uz perona. *Air France* uzskata, ka nav neparasti, ja *Ryanair* nemaksā šo nodevu par 25 minūšu stāvēšanu, bet tomēr gadījumā ja šis laiks pārsniedz divas stundas, *Ryanair* ir jāveic maksājums.

(169) *Air France* atzīmē, ka saskaņā ar PBTRK publicēto 2007. gada tarifu bukletu, publiskais zīmju nodevas tarifs noteikts kā EUR 35,18 par lidmašīnas kustību. Šī nodeva ir paredzēta gadījumiem, kad zīmju aprīkojums tiek izmantots "lidmašīnu kustībai", tas ir, nosēšanās vai pacelšanās laikā kā dienā, tā naktī. Tāpēc šīs nodevas nepiemērošana kompānijai *Ryanair* ar aizbildinājumu, ka tā veic reisus tikai dienas laikā, neatbilst vispārējiem šīs nodevas piemērošanas noteikumiem.

(170) *Air France* uzsver, ka šie publiskie tarifi parasti laiku pa laikam tiek pārskatīti un uzskata, ka *Ryanair*, tāpat kā citi transportētāji, kas darbojas no un uz Po lidostu, jāpakļauj iespējamām izmaiņām šo nodevu līmenī.

6.1.5.2. ***Lidostas palīdzības pakalpojumi***

(171) *Air France* norāda, ka apkalpošana uz zemes, ko tā saņēmusi Po lidostā, atbilst oficiāla līguma priekšmetam. *Air France* atzīmē, ka saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm: "Lidostas apsaimniekotājs, kas darbojas kā pakalpojumu sniedzējs lidlaukā, aviosabiedrībām var piemērot dažādus tarifus par sniegtajiem pakalpojumiem, ja tarifu starpība atspoguļo atšķirības, kas ir saistītas ar sniegto pakalpojumu veidu un apjomu." *Air France* uzsver, ka savā 2005. gada 3. maija spriedumā Po Administratīvā tiesa novērtēja, ka *Ryanair* piešķirta nepamatota atlaide par apkalpošanu uz zemes, kas sastāda valsts atbalstu un, tā kā par tādu nav ticis saņemts paziņojums, to vajadzētu uzskatīt par nelikumīgu.

(172) *Air France* atzīmē, ka tā piedāvā ievērojami vairāk pakalpojumu no un uz Po lidostu nekā kompānija *Ryanair*. Šajos apstākļos *Air France* šķiet, ka tarifiem, ko PBTRK piemērojusi kompānijai *Ryanair* par lidostas palīdzības pakalpojumiem, nevajadzētu būt labvēlīgākiem par tiem, kuri tiek piemēroti *Air France*.

6.1.5.3. ***Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar AMS***

(173) *Air France* konstatē, ka šāda tipa līgums starp kādas lidostas apsaimniekojošo iestādi un *Ryanair* filiāli *AMS* šķiet esoša *Ryanair* prakse lidostās, no kurām tā nolemj atvērt savus maršrutus. *Air France* norāda, ka Francijas administratīvās jurisdikcija jau ir sankcionējušas šāda veida pasākumus, kas tiek uzdoti par veicināšanas pakalpojumiem, bet nav tikuši realizēti vai arī tikuši realizēti apstākļos, kas lielā mērā ir labvēlīgi *Ryanair*.

(174) *Air France* citē "līdzsvara trūkumu", ko Po Administratīvā tiesa izcēla savā 2005. gada 3. maija spriedumā, starp abu pušu saistībām starp PBTRK un *Ryanair* noslēgtās 2003. gada vienošanās ietvaros. *Air France* domā, ka ir ļauts apšaubīt līdzsvara pastāvēšanu starp pušu pienākumiem arī 2005. gada līgumā ar *AMS*. Saskaņā ar *Air France* nekas nenorāda, ka visu vai daļu no šīs summas *Ryanair* varētu atlīdzināt gadījumā, ja maršruts tiktu slēgts vai noteiktie veicināšanas mērķi netiktu sasniegti.

(175) *Air France* neapstrīd faktu, ka zināma "mārketinga" palīdzība var būt pieņemama kopienas noteikumu izpratnē. Tomēr *Air France* novērtē kā iespējamu to, ka šis tā sauktais "mārketinga pakalpojumu" līgums varētu atbilst nosacījumiem, lai būtu saderīgs ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

6.1.5.4. ***Secinājumi***

(176) *Air France* vēlas, lai tiktu pielikts punkts pārskaitījumiem, kurus, pēc tās domām, Po lidosta ir spiesta maksāt par labu *Ryanair* kopš 2005. gada un lai tiktu piespriesta nelikumīga atbalsta atgūšana no *Ryanair*.

6.2. *IEINTERESĒTO TREŠO PUŠU PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU*

6.2.1. PO-BEARNAS TIRDZNIECĪBAS UN RŪPNIECĪBAS KAMERA (PBTRK)

(177) PBTRK domā, ka mārketinga pakalpojumu līgumi un lidostas pakalpojumu līgumi, ko tā noslēgusi ar aviokompānijām un/vai tās filiālēm, nesatur nekādus valsts atbalsta elementus.

(178) PBTRK konstatē, ka tie ir līgumi, kuru raksturs un priekšmets ir radikāli atšķirīgi un kuri jāanalizē šķirti. Ir mazsvarīgi, ka līgumi ir noslēgti vienā un tajā pašā dienā, ņemot vērā, ka katram no tiem ir atšķirīgs mērķis. Lidostas pakalpojumu līguma mērķis ir noteikt apstākļus, kuros Po lidosta nodod aviokompāniju rīcībā savu lidostas aprīkojumu un tiem nodrošina dažādus lidostas pakalpojumus, par to saņemot atlīdzību. Turpretī mārketinga pakalpojumu līguma mērķis ir definēt apstākļus, kādos viena aviokompānija pret atlīdzību veicina Po lidostu un Po un Bearnas reģiona tūrisma un biznesa objektus savā mājas lapā. Abu līgumu veidi nav nedalāmi saistīti. Tāpat arī, ja termiņi un apstākļi, kādos lidosta nodrošina lidostas pakalpojumus un aviokompānija vai tās filiāle veic mārketinga pakalpojumus, būtu minēti vienā un tajā pašā līgumā, tas nenozīmētu, ka juridiskā analīze par valsts atbalsta esību jāveic abiem pakalpojumu veidiem, kas "nekompensējas".

(179) Attiecībā uz PBTRK un citu valsts iestāžu rīcību PBTRK vērtē, ka tos nav jāskata kopā, jo īpaši attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumiem (kas attaisno atšķirīgo šo līgumu novērtējumu), tā kā šos līgumus PBTRK ir pārrunājusi un slēgusi pilnīgi patstāvīgi, citām valsts iestādēm neiejaucoties.

6.2.1.1. ***Mārketinga pakalpojumu līgumi, kas noslēgti ar PBTRK***

Attiecināmība

(180) Saskaņā ar PBTRK maksājumi, kas veikti atlīdzībai par mārketinga pakalpojumu līgumiem, nav attiecināmi uz valsti, jo PBTRK lidostas apsaimniekošanā ir pilnīgi autonoma no savām uzraudzības iestādēm. Lēmumus pārskaitīt summas par mārketinga pakalpojumiem vispirms *Ryanair*, pēc tam *AMS* no vienas puses un *Transavia* no otras puses PBTRK pieņēmusi patstāvīgi un individuāli, valstij ne tieši, ne netieši neiejaucoties.

Aviokompānijām piešķirtā ekonomiskā priekšrocība

(181) PBTRK novērtē, ka acīmredzami rīkojusies kā saprātīgs privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs. Sabiedrība *AMS* un sabiedrība *Transavia* sniegušas īstus komerciālus pakalpojumus, jo īpaši attiecībā uz saitēm savās interneta vietnēs, kuras ļauj interneta lietotājiem tikt tieši pārvirzītiem uz PBTRK vietnēm un kuru izcenojums atbilst tirgus cenai. PBTRK uzsver šajā ziņā nozīmīgo *Ryanair* un *Transavia* interneta vietņu lielo apmeklētību.

(182) Cita starpā PBTRK uzsver, ka *AMS* piemērotās cenas atbilst likmēm tās vietnē pieejamajā cenrādī. Šis cenrādis tiek piemērots visiem *AMS* lidostu klientiem, tai skaitā noteiktām Lielbritānijas lidostām, kas ir pilnībā privātas. *Transavia* no savas puses nodrošināja mārketinga pakalpojumus privātai lidostai Itālijā.

(183) Cita starpā, saskaņā ar PBTRK dažas Francijas lidostas, ko pārvalda privāti uzņēmumi (kā valsts civildienestu deleģēti pārvaldnieki), šķiet arī esam noslēguši mārketinga pakalpojumu līgumu ar *AMS*, jo īpaši Tarbas-Lurdas-Pireneju lidosta, ko pārvalda Kanādas uzņēmums SNC-Lavalin. PBTRK tur redz pierādījumu savas rīcības atbilstībai privāta operatora rīcībai.

(184) PBTRK cita starpā atzīmē, ka fiksētās cenas raksturs, kas samaksāts par sniegtajiem pakalpojumiem, nav noteicošs kritērijs, kas kvalificē valsts atbalstu, un ka summas, kas samaksātas atbilstoši Po–Šarlruā līgumam, ļauj saņemt pakalpojumus, kas atšķiras no tiem, kurus PBTRK saņem saskaņā ar Po–Londonas līgumu, kā rezultātā PBTRK nemaksā divreiz par vienu un to pašu pakalpojumu. PBTRK cita starpā uzskata, ka pārskaitītās summas nav pietiekamas, lai atvērtu aviolīniju.

(185) PBTRK uzskata, ka, iegādājoties šos mārketinga pakalpojumus par līgumos minētajām cenām, tā ieguvusi neapstrīdamus ekonomiskus labumus, uzsverot divus aspektus. Pirmkārt, mārketinga pakalpojumiem ir labvēlīga ietekme uz lidostas ekspluatācijas ieņēmumiem, palielinot piesaistīto pasažieru plūsmu lidostā. Otrkārt, un lielā mērā, labumu no šiem pakalpojumiem guvusi Po pilsēta un tās reģions kopumā.

(186) PBTRK nepiekrīt konsultanta viedoklim, ka "*Ryanair* slēptā stratēģija šādu mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanā ir saņemt lidostas ieguldījumu, lai saglabātu savas cenas zemā līmenī." Atšķirībā no konsultanta PBTRK novērtē, ka tai ir liela komerciāla interese šādu pakalpojumu iegādē, jo Po lidosta ir reģionāla lidosta, kurā nav dabiskas pasažieru plūsmas tādā līmenī, lai līdzsvarotu tās ekspluatācijas kontus. PBTRK norāda, ka laikā kopš *Ryanair* ierašanās lidostā un tās veiktajiem veicināšanas pasākumiem savā interneta vietnē, Po lidosta ir ievērojami palielinājusi cilvēku plūsmu.

(187) Visbeidzot PBTRK norāda, ka atteikusies atjaunot mārketinga pakalpojumu līgumu ar *AMS*, pamatojot, ka jaunās pārrunās panāktās cenas bija pārāk augstas. Šis lēmums apstiprina, ka tā nav vēlējusies uzņemt *Ryanair* par katru cenu.

Konkurences izkropļojums

(188) Saskaņā ar PBTRK summas, kas pārskaitītas atlīdzinājumā par mārketinga pakalpojumiem, nekādā veidā nav ietekmējušas ne aviokompāniju, ne lidostu konkurences darbību. PBTRK uzsver, ka tai jāuzņemas veicināšanas pasākumi, jo pastāv aizvien lielākas grūtības piesaistīt aviokompānijas, jo tās dod priekšroku doties uz lidostām, kuru tuvumā atrodas pievilcīgāki izklaides tūrisma objekti. PBTRK min Biaricas-Anglē-Bajonas lidostu, kura apkalpo reģionu, kas izslavēts ar savām pludmalēm, un Tarbas-Lurdas lidostu, kura priekšrocība ir Lurdas reliģiskās vietas.

(189) PBTRK atzīmē, ka Po lidostā zemo cenu kompānijas konkurence nekādi nav ietekmējusi *Air France* darbību, kas kopš 2008. gada, kad aizsākās ekonomiskā krīze, ir tikai turpinājusi augt. PBTRK uzsver, ka cita starpā, pirms *Ryanair* ierašanās 2003. gadā neviena aviokompānija neizmantoja starptautiskos maršrutus no Po lidostas un ka šī ierašanās tādējādi neietekmēja konkurenci vietējos maršrutos.

6.2.1.2. ***Lidostas pakalpojumu līgumi***

(190) PBTRK atgādina, ka lidostas nodevu kopums tiek strikti piemērots visiem lietotājiem, kā arī visām Po lidostas platformas aviokompānijām identiskā veidā. PBTRK tādējādi atspēko, ka pastāvētu kāda diskriminējoša prakse.

(191) No otras puses, PBTRK nav vienisprātis ar konsultantu, kurš uzskata, ka nereglamentētās nodevas tiek atšķirīgi piemērotas dažādām aviokompānijām bez attaisnota motīva. Saskaņā ar PBTRK nereglamentēto pakalpojumu tarifi tiek noteikti pārrunu ceļā ar katru aviokompāniju atkarībā no katras situācijas īpatnībām. PBTRK savos argumentos secina, ka neviens no Komisijas pārbaudītajiem lidostu pakalpojumu līgumiem nesatur valsts atbalsta elementu.

6.2.1.3. ***Subsīdijas lidostai***

(192) PBTRK vērtē, ka neviena no "subsīdijām", kuras Po lidosta saņēmusi laika posmā no 2000. līdz 2010. gadam un kuras tiek pārbaudītas formālajā procedūrā, nesatur valsts atbalsta elementu.

Valsts subsīdijas

(193) Saskaņā ar PBTRK mērķis subsīdijām 3,521 miljonu euro apmērā, kas minētas nodaļā 4.3.1, bija finansēt tos uzdevumus, ko lidostu apsaimniekotājiem uzliek likums, bet kas normālā kārtībā ir valsts atbildība savas valsts varas prerogatīvu izpildē. Tādējādi šiem uzdevumiem nav saimnieciska rakstura un šī iemesla dēļ attiecīgās subsīdijas neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.

Aprīkojuma subsīdijas

(194) PBTRK novērtē, ka aprīkojuma subsīdijas, ko pārskaitījusi jauktā arodbiedrība un vietējās varas iestādes, nesatur valsts atbalsta elementu. Šīs summas paredzētas, lai finansētu ieguldījumus, ko veic lidostas infrastruktūras īpašnieki tās uzturēšanai un uzlabošanai, citiem vārdiem sakot, sava īpašuma vērtības paaugstināšanai. Šie ieguldījumi tātad veikti tikai un vienīgi tās īpašnieku labuma gūšanai. Šīs summas savukārt nenes nekādu ekonomisko labumu PBTRK, jo tās nesamazina apsaimniekošanas izmaksas, ko tā sedz kā lidostas apsaimniekotājs. Šīs summas tikai "gājušas caur" PBTRK, kam, esot publiskas infrastruktūras apsaimniekotājam, nācies uzņemties veikt šos darbus, kas domāti uzturēšanai, pielāgošanai normām un uzlabošanai.

(195) Tāpat arī, saskaņā ar PBTRK, pārskaitot aprīkojuma subsīdijas, piešķīrēja iestāde un vietējās varas iestādes dabiski iejaucas kā lidostas infrastruktūras īpašnieki publiskās infrastruktūras koncesijas ietvaros, ar mērķi pielāgot normām, uzturēt un uzlabot publisko lidostas pakalpojumu, lai palielinātu sava īpašuma vērtību. Tātad runa ir par ieguldījumu, kas jāveic publiskās infrastruktūras īpašniekam, nevis tā apsaimniekotājam.

(196) PBTRK vēl atzīmē, ka tai koncesijas beigās (2015. gada beigas) jānodod minētā lidostas infrastruktūra atpakaļ to īpašniekiem ar veiktajiem ieguldījumiem.

(197) Cita starpā minētās subsīdijas nekādā veidā nav izkropļojušas konkurenci ar citām kaimiņos esošajām lidostām (Tarbas-Lurdas-Pireneju un Biaricas-Anglē-Bajonas lidostu), jo arī tās saņēmušas līdzīgas subsīdijas no saviem koncedentiem.

(198) Runājot par summu EUR 38 000, kas saņemta no Francijas Gāzes, PBTRK atzīmē, ka šis pasākums nav jāveic valstij, bet to patstāvīgi nodrošina Francijas Gāze. Šis lēmums nekādā veidā nepiešķir ekonomiskas priekšrocības Po lidostai, jo Francijas Gāze darbojas kā privāts saprātīgs investors tirgus ekonomikā. Patiesībā Francijas Gāze ieteica PBTRK ieviest koģenerācijas iekārtu, kas ļautu lidostai ietaupīt enerģiju apsildei un klimata kontrolei, un Francijas Gāze varētu piegādāt gāzi, kas nepieciešama tās darbībai.

Saderība, pamatojoties uz Komisijas lēmumu 2005/842/EK

(199) PBTRK atzīmē, ka Komisijas Lēmums 2005/842/EK ([30]) (turpmāk tekstā "SIEG 2005. gada lēmums") ir piemērojams pārbaudītajiem pasākumiem. PBTRK uzsver, ka šī lēmuma piemērošanas jomā tik tiešām figurē "kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirtas lidostām (..), kuru gada apgrozījums, divus finanšu gadus pirms piešķirtas tiesības sniegt pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, nepārsniedz 1 000 000 pasažierus lidostās (..)" un "ar gada kompensāciju par minētajiem pakalpojumiem, kas mazāka par EUR 30 miljoniem" (2. pants). Tādējādi attiecībā uz PBTRK, kas vērtē, ka tā sniedz publisku lidostas pakalpojumu, ja lidostai piešķirtās subsīdijas būtu atbalsts, šis atbalsts būtu saderīgs, un tam nav nepieciešams iepriekšējs paziņojums, pamatojoties uz SIEG 2005. gada lēmumu.

Saderība, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādnēm

(200) PBTRK papildus uzsver, ka subsīdijas, ko saņēmusi Po lidosta un PBTRK, izpilda 2005. gada pamatnostādnēs paredzētos saderības kritērijus.

6.2.2. RYANAIR

(201) *Ryanair* uzsver, ka Komisijai nav bijusi taisnība, vienā lietā attiecībā uz iespējamu valsts atbalstu apvienojot abus ar PBTRK noslēgtos līgumus, no kuriem viens noslēgts ar *Ryanair* un otrs ar *AMS*. Aviokompānija piebilst, ka pārbaude par Po lidostas attiecībām ar *AMS* ir pretrunā ar *Ryanair* piedāvājuma komerciālo veiksmi, ka *AMS* ir daudz klientu (ne tikai lidostas) un ka tās modelis tiek aizvien biežāk izmantots citu aviokompāniju interneta vietnēs.

6.2.2.1. ***2011. gada 30. marta konsultanta ziņojums***

(202) *Ryanair* apstrīd noteiktus secinājumus konsultanta ziņojumā, jo īpaši šos trīs aizrādījumus ([31]):

a) "*Ryanair* vietne pirmām kārtām šķiet salīdzināma ar citu aviokompāniju vietnēm, kas parasti izvieto ļoti maz apmaksātu reklāmu un kurās lidostas nav reklāmdevēji." *Ryanair* paziņo, ka nav korekti apgalvot, ka citas aviokompānijas nepiedāvā maksas reklāmu savās interneta vietnēs. Tā uzsver, ka šī prakse ir aizvien izplatītāka un ka reģionālās lidostas, kurās ir zems pieprasījums, aizvien biežāk uzskata, ka to klientu vidū esošo zemo cenu aviokompāniju mājas lapas kā labāko vietu, kurā ievietot reklāmu. *Ryanair* arī sniedz piemēru par aviokompāniju, kas ievieto savā interneta vietnē reklāmu par stāvvietas pakalpojumu pirmās kategorijas lidostā, kura kliente tā ir.

b) *Ryanair* aizstāv, ka nav korekti apgalvot, ka lidostas nav salīdzināmas ar citiem reklāmdevējiem tās interneta vietnē tādā ziņā, ka lidostas sniegtie pakalpojumi tās pasažieriem nevar tikt šķirti no pakalpojumiem, ko pasažieriem sniedz pati kompānija *Ryanair*. Kompānija aizrāda, ka potenciālie pasažieri, kas redz lidostas reklāmu tās interneta vietnē, radīs ienākumus lidostai, no kuras tie lido, nevis *Ryanair*. Tā apgalvo, ka attiecīgi situācija, kad lidostas reklamējas tās interneta vietnē, pretēji Komisijas viedoklim, ir līdzvērtīga citiem reklāmdevējiem, piemēram, viesnīcām un mašīnu nomas kompānijām.

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

([31]) Lēmums par procedūras pagarināšanu, 38. apsvērums.

c) Saskaņā ar *Ryanair* tātad ir nepareizi, ka "konsultants apšauba tādu lidostu rīcības racionalitāti, kas pašas savu naudu tērē aviokompānijām, lai piesaistītu klientus lidojumiem, ko šīs kompānijas apkalpo, lai gan papildu piesaistītie pasažieri nesīs labumu tieši minētajām aviokompānijām." Saskaņā ar *Ryanair* fakts, ka mārketinga pakalpojumu sniedzējs, tas ir, *Ryanair*, gūst labumu no reklāmas laukumu piedāvāšanas, nenozīmē, ka no tā negūst labumu arī lidosta, kas pērk šos pakalpojumus. Fakts, ka lidosta reklamējas *Ryanair* mājas lapā, kompānijai nav svarīgs, jo tās piepildīšanas līmenis maršrutos, kuru lidostas noslēgušas reklāmas līgumu ar *AMS*, ir līdzīgs ar lidostām, kuras to nav darījušas. *Ryanair* piebilst, ka reģionālās lidostas parasti nav labi nostiprinājušās tirgū, tāpēc reklāma ir nepieciešamība. Tā arī apgalvo, ka Komisija kļūdās, koncentrējoties uz aviokompānijas gūtajām priekšrocībām, ņemot vērā, ka tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs nepieprasa, lai kāds pasākums nedotu nekādu labumu trešām pusēm, tajā skaitā reklāmas laukumu sniedzējam. *Ryanair* uzsver, ka *AMS* noslēgtie mārketinga līgumi ar lidostām atšķiras no līgumiem, ko ar lidostām noslēdzis *Ryanair*, un ka tie nav atkarīgi no iespējamās "priekšrocības, ko lidostas reklāma vietnē *Ryanair*.com nodrošina kompānijai.

6.2.2.2. ***AMS un Ryanair uzskatīšana par vienotu labuma guvēju***

(203) *Ryanair* novērtē, ka lidostas pakalpojumu līgums, ko tā noslēgusi ar PBTRK, un mārketinga līgums, kas noslēgts ar *AMS*, ir atšķirīgi un neatkarīgi, jo tie slēgti par dažādiem pakalpojumiem un nekāda saikne neattaisno faktu, ka tos uzskata par vienu "atbalsta pasākumu" avotu. Saskaņā ar kompāniju līgumi ar *AMS* devuši labumu PBTRK kā reklāmas pakalpojumu pircējai, un to mērķis nav uzlabot piepildījuma līmeni vai atdevi kompānijai maršrutos, kurus tā izmanto.

6.2.2.3. ***Valsts līdzekļi un attiecināmības trūkums***

(204) *Ryanair* apstrīd, ka PBTRK pieņemtie lēmumi būtu attiecināmi uz valsti, un apgalvo, ka līgumi, ko tā slēgusi ar *Ryanair* un *AMS* nenorāda ne uz kādu Francijas valsts resursu piešķiršanu.

(205) *Ryanair* apgalvo, ka PBTRK nav viena no Francijas valsts šķautnēm un ka attiecināmība varētu tikt piedēvēta tikai gadījumā, ja PBTRK būtu valsts iestāde, tātad būtu Francijas valsts pakļautībā. Aviokompānija uzskata, ka Komisijai ir jāizpēta valsts iestāžu loma lēmumos, ko pieņēmusi PBTRK attiecībā uz *Ryanair* un *AMS*.

(206) Cita starpā *Ryanair* atsaucas uz Francijas jurisdikcijas tiesu praksi, uz kā pamata tā novērtē, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras ir atsevišķas vienības, tās raksturo divkārša iedaba, un tās jāievieto kategorijā "sabiedriskās ekonomiskās iestādes".

(207) Attiecībā uz valsts dalību lēmumu pieņemšanā *Ryanair* novērtē, ka valsts jāinformē tikai par noteiktiem lēmumiem, un arī tad *a posteriori*.

6.2.2.4. ***Uzņēmējdarbības plāns***

(208) *Ryanair* aizstāv, ka uzņēmējdarbības plāna trūkums līgumu noslēgšanas datumā 2005. gadā nevar tikt izmantots kā pierādījums tam, ka līgumi nav bijuši saderīgi ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju.

6.2.2.5. ***Ryanair piezīmes trešdienā, 2013. gada 10. aprīlī***

(209) 2013. gada 10. aprīlī *Ryanair* nosūtīja Komisijai divas piezīmes, ko sastādījusi sabiedrība *Oxera* un analīzi, ko veicis profesors *Damien P. McLoughlin*.

Pirmā *Oxera piezīme* – Tirgus atsauces vērtības noteikšana salīdzinošajā analīzē, pamatojoties uz testiem attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju. Lietas par valsts atbalstu *Ryanair*, piezīmi sastādījusi *Oxera*, sastādīta pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 9. aprīlī

(210) *Oxera* novērtē, ka Komisijas metode atsaucei pieņemt tikai lidostas, kas atrodas tajā pašā klientu apguves zonā, kurā atrodas pārbaudāmā lidosta, ir kļūdaina.

(211) *Oxera* uzsver, ka tirgus atsauces cenas, kas iegūtas citās atsauces lidostās, neietekmē valsts atbalsts, kas piešķirta apkārt esošajām lidostām. Tātad ir iespējams uzticamā veidā novērtēt tirgus atsauces vērtību, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju.

(212) Tik tiešām,

a) atsauces analīzes, kas pašlaik tiek izmantotas testu laikā attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, tiek piemērotas citur, nevis valsts atbalsta jomā;

b) uzņēmumiem ir savstarpēja ietekme vienam uz otra lēmumiem vienīgi tiktāl, cik viņu produkti ir aizvietojami vai papildinoši;

c) lidostas, kas atrodas tajā pašā klientu apguves zonā, ne obligāti ir konkurencē viena ar otru, un atsauces lidostas, kas izmantotas iepriekš prezentētajos ziņojumos, sastopas ar ierobežotu konkurenci attiecībā pret valsts lidostām to klientu apguves zonā [mazāk nekā trešā daļa komerclidostu, kas atrodas atsauces lidostu klientu apguves zonā, ir pilnīgā valsts pārvaldībā, un neviena no lidostām, kas atrodas tajā pašā klientu apguves zonā kā atsauces lidostas, nav iesaistīta procedūrā par valsts atbalsta jautājumu (2013. gada aprīlī)];

d) pat ja atsauces lidostas sastaptos ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā klientu apguves zonā, ir pamats domāts, ka to rīcība būtu atbilstoša tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam (piemēram, ja privātam sektoram būtu ievērojama dalība vai ja lidosta tiktu pārvaldīta privāti);

e) lidostas, kas ievēro tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, savas cenas nenoteiks zem maksimālajām izmaksām.

Otrā *Oxera* piezīme – Principi, kas pamatā rentabilitātes analīzei testu laikā attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju. Lietas par valsts atbalstu *Ryanair*, piezīmi sastādījusi *Oxera*, sastādīta pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 9. aprīlī

(213) *Oxera* apgalvo, ka rentabilitātes analīze, ko tā veikusi savos Komisijai iesniegtajos ziņojumos, veikta saskaņā ar principiem, ko pieņemtu racionāls privātā sektora dalībnieks, un atspoguļo pieeju, kas izriet no iepriekšējiem Komisijas lēmumiem.

(214) Rentabilitātes analīzes pamatā ir šādi principi:

a) novērtējums tiek veikts pa daļām;

b) *ex ante* uzņēmējdarbības plāns nav obligāts;

c) gadījumā, ja lidosta nav pilnībā noslogota, piemērotas tarifikācijas metode ir vienotā kasē balstīta metode;

d) tiek ņemti vērā tikai ieņēmumi, kas saistīti ar lidostas saimniecisko darbību;

e) jāņem vērā līguma kopējais laiks, kas iekļauj iespējamos pagarinājumus;

f) nākotnes finanšu plūsmas jāaktualizē, lai novērtētu līgumu rentabilitāti.

(215) Papildu rentabilitāte, ko nesuši *Ryanair* noslēgtie līgumi ar lidostām, jāizvērtē, balstoties uz iekšējās rentabilitātes līmeņa novērtējumu vai pasākumiem, kas balstīti uz pašreizējo neto vērtību.

Profesora *Damien P.McLoughlin* analīze – Zīmola konsolidācija: kāpēc un kā mazajiem zīmoliem vajadzētu ieguldīt mārketingā, sastādīta pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 10. aprīlī

(216) Šī dokumenta mērķis ir atklāt komerciālo loģiku, kas paskaidro, kāpēc reģionālās lidostas nolemj iegādāties no *AMS* reklāmas laukumus vietnē *Ryanair*.com.

(217) Pastāv liels skaits stabilu, pazīstamu un regulāri izmantotu lidostu. Vājākiem konkurentiem ir jāmaina patērētāju statiskā pirkšanas rīcība, lai attīstītu savu darbību. Mazākām reģionālajām lidostām jāatrod veids, kā ilgstoši nodot ziņu par savu zīmolu pēc iespējas lielākai auditorijai. Tradicionālajām mārketinga komunikāciju formām nepieciešami izdevumi, kas pārsniedz to resursus.

(218) Reklāma ar *AMS* starpniecību:

a) sniedz iespēju sasniegt ievērojamu daļu cilvēku, kas jau plāno iegādāties ceļojumu;

b) rada salīdzinoši zemas izmaksas (tarifs atbilst tiešsaistes komunikācijas komerciālajam līmenim);

c) ļauj nodot ziņu pirkuma iegādes brīdī;

d) atļauj reklāmai būt radošai.

6.2.2.6. **Ryanair *piezīmes 2013. gada 20. decembrī***

(219) 2013. gada 20. decembrī *Ryanair* iesniedza savas piezīmes attiecībā uz *AMS* pārskaitītajiem maksājumiem. *Ryanair* apstrīd Komisijas iepriekšējo novērtējumu, saskaņā ar kuru maksājumi, kas pārskaitīti *AMS*, lidostai veido izmaksas, ņemot vērā, ka šī pieeja neņem vērā *AMS* sniegto pakalpojumu vērtību lidostai. Tā cita starpā vērtē, ka, lai veiktu analīzi saistībā ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, pietiktu izšķirt starp mārketinga pakalpojumu iegādi, kuras vērtība tiek noteikta pēc tirgus cenas, un lidostas–aviokompānijas sadarbības līgumu.

(220) Lai atbalstītu savu argumentāciju, *Ryanair* iesniedz analīzi, kas salīdzina *AMS* praktizētās cenas ar tām, ko piedāvā citas ceļojumu vietnes par salīdzināmiem pakalpojumiem ([32]). Analīzē secināts, ka *AMS* praktizētās cenas bija vai nu zemākas par vidēju, vai nu vidējā līmenī salīdzinot ar cenām, kādas noteikušas atsauces interneta vietnes.

(221) Saskaņā ar *Ryanair* tas parāda, ka *AMS* cenas ir atbilstošas tirgus cenām un ka valsts lidostas lēmums iegādāties *AMS* pakalpojumus atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam. *Ryanair* cita starpā sniedz pierādījumus par pakalpojumiem, kas *AMS* līgumu ietvaros sniegti citām lidostām, lai parādītu šo pakalpojumu vērtību lidostām.

(222) Saskaņā ar *Ryanair*, ja Komisija uzstāja pakļaut *AMS* līgumus un līgumus, kas saistīti ar *Ryanair* lidostas pakalpojumiem, vienam un tam pašam tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam (šo pieeju *Ryanair* apstrīd), *AMS* sniegto pakalpojumu vērtību lidostām nedrīkst novērtēt par zemu.

(223) Cita starpā *Ryanair* atsaucas uz secinājumiem dažādos ziņojumos, kas apgalvo, ka kompānijai pieder spēcīgs paneiropeisks zīmols, kas spēj radīt vērtību saviem reklāmas pakalpojumiem.

6.2.2.7. **Ryanair *piezīmes 2014. gada 17. janvārī***

(224) *Ryanair* iepazīstina ar ziņojumu, ko sastādījis tā ekonomiskais padomnieks attiecībā uz principiem, kas, pēc aviokompānijas domām, būtu jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka rentabilitātes kritērijam vienlaicīgi tiem līgumiem par lidostas pakalpojumiem, kas noslēgti starp *Ryanair* un lidostām, un mārketinga līgumiem, kas noslēgti starp *AMS* un tām pašām lidostām ([33]). *Ryanair* uzsver, ka tas nekādā gadījumā nemaina tās pozīciju, saskaņā ar kuru *AMS* līgumi un līgumi par lidostas pakalpojumiem, ir jāpakļauj tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam katrs atsevišķi.

(225) Ziņojumā norādīts, ka *AMS* radītie ieņēmumi būtu jāiekļauj ieņēmumos, analizējot kopējo rentabilitāti, un *AMS* izdevumi būtu jāiekļauj izdevumos. Lai to darītu, ziņojumā piedāvāta uz naudas plūsmu balstīta metode, kas paredz, ka ar *AMS* saistītie izdevumi tiktu uzskatīti par papildu darbības izdevumiem.

(226) Ziņojums apgalvo, ka mārketinga aktivitātes palīdz radīt un spēcināt zīmola vērtību, kas savukārt var radīt aktivitāti un nest labumu ne tikai mārketinga pakalpojumu līguma darbības laikā, bet arī pēc tā beigām. Tas noteikti būtu gadījums, ja līguma ar *Ryanair* dēļ citas aviokompānijas nostiprinātos lidostā, piesaistot savukārt komerciālos izmantotājus un tādējādi palielinot lidostas ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus. Saskaņā ar *Ryanair*, ja Komisija veiktu kopēju rentabilitātes analīzi, šie labumi būtu jāņem vērā, apskatot ar *AMS* saistītos izdevumus kā papildu darbības izdevumus, un papildu labumi būtu jāaprēķina, atņemot no tiem *AMS* veiktos maksājumus.

([32]) *Oxera "Are prices set by AMS in line with the market rate?"*, sastādīts pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 20. decembrī.
([33]) *Oxera, "How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?"*, sastādīts pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 17. janvārī.

(227) *Ryanair* cita starpā domā, ka galējā vērtība varētu tikt iekļauta papildu labumos, kas paredzēti lidostas pakalpojumu līguma darbības laikā, lai novērtētu radīto vērtību pēc līguma termiņa beigām. Galējo vērtību varētu arī pielāgot, balstoties uz piesardzīgu hipotēzi par iespējamu līguma atjaunošanu ar *Ryanair* vai līdzīgu vienošanos panākšanu ar citām kompānijām. *Ryanair* novērtē, ka tādējādi būtu arī iespējams novērtēt kopējo radīto labumu zemāko vērtību līgumam, kas noslēgts ar *AMS*, un līgumam par lidostas pakalpojumiem, ņemot vērā neskaidro papildu labumu raksturu pēc lidostas pakalpojumu līguma beigām.

(228) Lai atbalstītu šo pieeju, ziņojums iepazīstina ar rezultātu sintēzi pētījumos par reklāmas efektivitāti uz zīmola vērtību. Šie pētījumi atzīst, ka reklāma var stiprināt zīmola vērtību un radīt turpmāku klientūras uzticību. Saskaņā ar ziņojumu reklāma vietnē *Ryanair*.com īpaši palielina zīmola redzamību, ja tā ir lidosta. Ziņojums piebilst, ka mazākas reģionālās lidostas, kas vēlas palielināt apgrozību, jo īpaši var stiprināt sava zīmola vērtību, noslēdzot reklāmas līgumu ar *AMS*.

(229) Ziņojums norāda, ka uz naudas plūsmu balstīta pieeja ir atzīstamāka par kapitalizācijas pieeju, kurā relatīvās *AMS* izmaksas tiktu uzskatītas par kapitāla izmaksām, kas attiecas uz nemateriālajiem aktīviem (proti, lidostas zīmola vērtību). Mārketinga izdevumi tiktu ierakstīti nemateriālajos aktīvos un tad amortizēti šo aktīvu lietderības periodā, paredzot vērtību, kas paliek pēc lidostu pakalpojumu līguma plānotā termiņa beigām. Šī pieeja tomēr neatspoguļotu papildu labumus, ko lidostai sniegusi līguma parakstīšana par lidostas pakalpojumiem ar *Ryanair,* un ir tikpat grūti novērtēt nemateriālo aktīvu vērtību saistībā ar zīmola izdevumiem un aktīvu lietderības termiņa ilgumu.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

(230) *AMS* paziņo, ka tā nav saņēmusi valsts atbalstu un ka PBTRK attiecībā uz uzņēmumu ir rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju.

(231) *AMS* apgalvo, ka summas, kas PBTRK jāmaksā *AMS* par mārketinga pakalpojumiem, atbilst tirgus cenai par pakalpojumiem, kuri rada lidostai patiesu vērtību.

(232) *AMS* apgalvo, ka šie trīs apgalvojumi konsultanta ziņojumā, kādi tie atspoguļoti lēmumā par procedūras pagarināšanu, ir kļūdaini zemāk minēto iemeslu dēļ:

a) "*Ryanair* vietne pirmām kārtām šķiet salīdzināma ar citu aviokompāniju vietnēm, kas parasti neizvieto apmaksātu reklāmas un kurās lidostas nav reklāmdevēji." – *AMS* apgalvo, ka nav patiesi apgalvo, ka citas aviokompānijas nepiedāvā maksas reklāmas savās interneta vietnēs. Saskaņā ar kompāniju tas pilnīgi noteikti tā notiek, bet *Ryanair*.com gluži vienkārši šajā jomā ir celmlauzis. *AMS* uzsver, ka *Ryanair* interneta vietne atšķiras tādā ziņā, ka tā reklāmdevējā interesi rada savas popularitātes dēļ. *AMS* atzīmē, ka lidostām reklāma vietnē *Ryanair*.com ir īpaši interesanta, jo tā tiek ideāli novirzīta uz potenciālajiem pasažieriem, ļauj palielināt ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus un veicina starptautisko lidostas atpazīstamību.

b) "Lidostas nav salīdzināmas ar citiem iespējamiem reklāmdevējiem tādu aviokompāniju kā *Ryanair* vietnēs, jo lidostas nodrošinātie pakalpojumi *Ryanair* pasažieriem dabiskā ceļā nav šķirami no pašas *Ryanair* pakalpojumiem, pretstatā tādiem papildpakalpojumiem kā izmitināšana vai mašīnu noma" – *AMS* apgalvo, ka lidostu piedāvātie pakalpojumi pasažieriem (tādi kā mazumtirdzniecība, stāvvietas, restorāni u. c.) ir viegli šķirami no pakalpojumiem, ko pasažieriem sniedz *Ryanair. AMS* piebilst, ka faktam, ka lidostas sniegtie pakalpojumi pasažieriem tiek vai netiek "saistīti" ar tiem, ko pasažieriem sniedz *Ryanair,* nav nekādas saistības ar šāda veida lidostas reklāmu. Saskaņā ar *AMS* tas pats iemesls piemērojams privātām lidostām, kas maksā par sabiedrības pakalpojumiem, kā arī viesnīcām un *Ryanair* partneru mašīnu nomas uzņēmumiem, kuru pakalpojumi tāpat varētu tikt kvalificēti kā saistīti (vai nē) ar *Ryanair* sniegtajiem pakalpojumiem.

c) "Nav racionāli, ka lidostas maksā savus līdzekļus aviokompānijām, lai mudinātu pasažierus izmantot šo kompāniju pakalpojumus no šīm lidostām, ņemot vērā, ka papildu pasažieri rada tiešus labumus attiecīgajām aviokompānijām." – *AMS* uzsver, ka iemesls, kāpēc lidostas reklamējas *Ryanair*.com vietnē, ir tāds, ka tās vēlas palielināt iebraucošo pasažieru daļu, kas rada lidostām lielākus ar aviopakalpojumiem nesaistītos ienākumus. *AMS* piebilst, ka lidostām cita starpā ir nepieciešams izvietot reklāmu, lai veicinātu savu atpazīstamību starptautiskā līmenī un ka šī darbība ir salīdzināma ar reklāmu, ko izvieto lielie daudznacionālie uzņēmumi, piemēram, Coca-Cola, McDonald's, Nike u. c. Saskaņā ar to fakts, ka lidosta izvieto reklāmu *Ryanair* vietnē, nav svarīgs kompānijai tādā ziņā, ka tas neko nemaina kopējā pasažieru skaitā un, jebkurā gadījumā faktam, ka *Ryanair* var vai nevar gūt labumu no reklāmas, ko lidosta izvietojusi vietnē *Ryanair*.com, nav nozīmes lidostas uzņēmējdarbības plānā.

(233) AMS uzsver, ka tai nav nekāda iemesla apšaubīt komerciālo loģiku, kas bijusi pamatā lidostas pieņemtajam lēmumam izvietot reklāmu vietnē *Ryanair*.com, jo tās pakalpojumi tiek piedāvāti par tirgus cenām. Tā piebilst, ka reģionālajām lidostām ir nepieciešama šāda veida reklāma, lai tās izdzīvotu un augtu.

(234) AMS uzskata, ka reklāma, kas izvietota *Ryanair* interneta vietnē, ļauj palielināt iebraucošo pasažieru skaitu, kas lidostai rada daudz lielākus ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus nekā izbraucošie pasažieri, kas dodas uz ārzemēm. Tātad tā secina, ka ir saprātīgāk izvietot komerciālu reklāmu *Ryanair* interneta vietnē, lai piesaistītu iebraucošos pasažierus, nekā izvietot uz vietējiem pasažieriem virzītu reklāmu avīzēs vai citos medijos.

(235) AMS aizrāda, ka 2005. gada pamatnostādnes netiek piemērotas attiecībām starp lidostu un mārketinga pakalpojumu sniedzēju, un fakts, ka AMS mātes sabiedrība ir aviopārvadātājs, nav pietiekams šo pamatnostādņu piemērošanai.

6.3. *TREŠO IEINTERESĒTO PUŠU SNIEGTĀS PIEZĪMES PĒC PUBLIKĀCIJAS* EIROPAS SAVIENĪBAS OFICIĀLAJĀ VĒSTNESĪ *PAR PAZIŅOJUMU, AICINOT DALĪBVALSTIS UN IEINTERESĒTĀS TREŠĀS PUSES IESNIEGT SAVAS PIEZĪMES PAR JAUNO PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU IZSKATĀMAJĀM LIETĀM*

6.3.1. AIR FRANCE

(236) *Air France* apstrīd jauno pamatnostādņu piemērošanu lietām par atbalstu lidostu apsaimniekošanā, pat, ja šis atbalsts ticis sniegts pirms to publicēšanas, dažādu iemeslu dēļ:

a) Saskaņā ar *Air France* tā būtu retroaktīva jauno pamatnostādņu piemērošana, kas aizsargātu nepakļāvīgus dalībniekus, leģitimējot rīcību, kas nebija atbilstoša noteikumiem tās veikšanas laikā. Tieši pretēji, šī pieeja sodītu dalībniekus, kas bija atbilstoši 2005. gada pamatnostādnēm un nesaņēma valsts līdzekļus.

b) *Air France* vēl papildus apgalvo, ka jauno pamatnostādņu piemērošana lidostām piešķirtajam apsaimniekošanas atbalstam pirms to stāšanās spēkā ir pretēja vispārējiem tiesību un Eiropas jurisprudences principiem.

(237) *Air France* apgalvo, ka jauno pamatnostādņu rezultātā tiks aizsargāti jaunie dalībnieki un tiks zaudēti vēsturiskie dalībnieki. Tik tiešām, ļaujot jaunai aviokompānijai nemaksāt izmaksas, kas tai būtu jāmaksā saistībā ar savu darbību, tās diskriminētu vēsturiskos lidostas izmantotājus, kam jāmaksā augstākas nodevas.

(238) Visbeidzot *Air France* atgādina, ka tad, ja nediskriminējošas pieejas apstāklis lidostas infrastruktūrai var šķist teorētiski viegli sasniedzams, prakse ir pavisam citādāka un daži apsaimniekošanas modeļi kļūst mazāk labvēlīgi.

6.3.2. PBTRK

(239) PBTRK atsaucas uz savām iepriekšējām piezīmēm un iesniedz analīzi, kurā aprakstīti iemesli, pateicoties kuriem gadījumā, ja aprīkojuma subsīdijas tiktu uzskatītas par atbalstu tās darbībai, tās būtu saderīgas ar jauno pamatnostādņu 5.1.2. daļas noteikumiem, kas sniedz retroaktīvu atļauju darbības atbalstam lidostām pirms to stāšanās spēkā.

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

(240) Šī nevalstiskā organizācija sniedza savas piezīmes, kritizējot jaunās pamatnostādnes un Komisijas lēmumus gaisa satiksmes jomā līdz šim brīdim, jo to sekas uz vidi ir domājami sliktas.

7. **FRANCIJAS KOMENTĀRI**

7.1. *FRANCIJAS SNIEGTIE KOMENTĀRI PAR FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

7.1.1. 2005. GADA LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMS

(241) Francija atklāj, ka 2005. gada lidostas pakalpojumu līgums aprobežojas ar lidostas tarifu nosacījumu atgādināšanu, kas ir publiski un ir jāpiemēro identiskā veidā visiem pārvadātājiem, kas apkalpo lidostu.

(242) Attiecībā uz stāvēšanas nodevu lidostas tarifu noteikumi paredz, ka šī nodeva ir jāmaksā tikai, sākot no brīža, kad lidaparāts ilgāk par divām stundām stāv uz lidlauka. Tāpēc saskaņā ar Franciju, tā kā *Ryanair* izmantoto lidmašīnu laiks uz zemes lielākoties iekļaujas 25 minūtēs, parasti no šīs kompānijas netiek iekasēta stāvēšanas nodeva.

(243) Tāpat arī attiecībā uz zīmju nodevu, kas jāmaksā tikai tad, ja tiek izmantots zīmju apgaismojums (tātad, naktī vai sliktas redzamības apstākļos). Saskaņā ar Franciju *Ryanair* lidojumi notiek tikai dienas laikā un tiem nav nepieciešams zīmju pakalpojums, tāpēc attiecīgā nodeva nav jāmaksā.

7.1.2. CIVILĀS AVIĀCIJAS NODOKLIS

(244) Francija sniedz precizējumus par lidostu nodokli, kas aprakstīts 4.3.2. nodaļā, kā arī par civilās aviācijas nodokli.

(245) Runājot par civilās aviācijas nodokli, kas paredzēts vispārējā nodokļu kodeksa 302. bis K pantā, to no aviopārvadātājiem iekasē valsts un ar tā palīdzību tiek finansētas civilās aviācijas virsvadības uzdevumi, kas netiek finansēti no nodevām par sniegtajiem pakalpojumiem. Tas tiek aprēķināts, vadoties no pasažieru skaita un kravas un pasta tonnāžas, kas tiek iekrauta, dodoties prom no Francijas. Tā kopienas iekšējais tarifs ir noteikts minētajā pantā un ir identisks visā Francijas teritorijā. Nodokļa tarifa noteikšanu un nodokļa iekasēšanu veic valsts, un lidostas apsaimniekotāji nav iesaistīti šajā procesā.

7.1.3. LĪGUMS, KAS SAISTA PBTRK AR SABIEDRĪBU *AMS*

(246) Attiecībā uz līgumu, kas saista PBTRK ar *AMS*, kas veido pamatu paziņošanas procedūrai, Francijas iestādes paziņo, ka šis līgums paredz, ka *AMS* rīcībā ir ekskluzīva licence, lai piedāvātu mārketinga pakalpojumus ceļojumu vietnē www.*Ryanair*.com. Francija atzīst, ka šī interneta vietne piedāvā arī gaisa satiksmes pakalpojumus no dažādām lidostām Eiropā.

(247) Francija atzīmē, ka PBTRK iesniegusi dokumentāciju, kas bijusi daļa no www.voyages-sncf.com komerciālā piedāvājuma, kurā piedāvātie pakalpojumi šķiet ievērojami līdzīgi tiem, kuri bijuši pamatā līgumam ar *AMS*. Šie pakalpojumi novērtēti EUR […] apmērā bez nodokļiem jeb EUR […] apmērā ar nodokļiem, šī summa šķiet iekļaujamies pasūtījumā, kas apmērā līdzvērtīgs tam, par ko rēķinu izraksta *Ryanair* filiāle.

(248) Francija novērtē, ka būtu jāvērtē arī citas šī līguma iezīmes, jo īpaši:

— tā piecu gadu termiņš,

— tā noslēgšanas apstākļi, jo īpaši iepriekšējs konkurences izvērtēšanas trūkums pirms pakalpojumu iegādes attiecīgajā tirgus sektorā,

— šo mārketinga pakalpojumu tarifikācijas kārtība *a priori* noteikta kā fiksēts maksājums, nevis *a posteriori* maksājums atkarībā no interneta vietnes www.*Ryanair*.com statistikas,

— ekskluzivitātes noteikumi attiecībā uz papildu pakalpojumu nodrošinājumu (mašīnu nomu, viesnīcu pakalpojumiem), kas ierobežo piekļuvi vienīgi uzņēmumiem, ar kuriem *Ryanair* grupai ir noslēgtas komercvienošanās.

7.2. *FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM ATTIECĪBĀ UZ FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

(249) Francija nevēlas sniegt komentārus par ieinteresēto personu piezīmēm attiecībā uz formālās pārbaudes procedūras sākšanu.

7.3. *FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM ATTIECĪBĀ UZ FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU*

7.3.1. IESPĒJAMIE ATBALSTA MAKSĀJUMI AVIOKOMPĀNIJĀM

(250) Francija vērtē, ka nolūkā noteikt ekonomiskās priekšrocības pastāvēšanu lidostas pakalpojumu līgumi un mārketinga pakalpojumu līgumi būtu jāskata kopīgi katrā periodā.

(251) Francija cita starpā uzskata, ka nolūkā piemērot privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju nepieciešams kopīgi vērtēt gan PBTRK rīcību kopumā, gan PBRTK kā lidostas apsaimniekotāja rīcību, gan valsts vai citu valsts iestāžu rīcību, kas lidostas apsaimniekotāju kontrolē vai iesaistās tā finansēšanā un to attiecībās ar *Ryanair* vai *AMS*.

(252) Francija tomēr atzīmē, ka apsvērumi, kurus ņem vērā valsts iestādes, piedaloties finansēšanā, nebalstās tikai un vienīgi lidostas rentabilitātes kritērijos, bet arī plašākā mērogā lidostas ekonomiskajā un sabiedriskajā pienesumā reģionam, kas netiek ņemts vērā atzinumā par privātu tirgus ekonomikas dalībnieku.

(253) Francija šajā jautājumā atsaucas uz diviem pētījumiem, ko PBTRK veikusi 2005. un 2011. gadā par kompānijas *Ryanair* radītās plūsmas ietekmi. Šie pētījumi pierādīja nozīmīgu aviolīnijas ekonomisku pienesumu reģionam.

(254) Attiecībā uz Komisijas izteiktajām šaubām tās lēmumā par procedūras pagarināšanu attiecībā uz saderību ar iekšējo tirgu tiem iespējamā atbalsta mehānismiem, kas piešķirti ar *Ryanair* 2003. gadā noslēgto līgumu un 2005. gada līgumiem, Francija atgādina, ka pati paziņojusi par šo lietu 2007. gada janvārī, lai dalītos savās šaubās un saņemtu no Komisijas lēmumu attiecībā uz 2005. gada līgumos piešķirtā iespējamā atbalsta saderību ar Kopienas režīmu valsts atbalsta jautājumos. Šajā saistībā Francija neuzskata, ka var sniegt saderības pierādījumu.

(255) Francija apstiprina, ka PBTRK finansēto aviokompāniju darbībai ir svarīga ietekme uz reģiona ekonomisko attīstību. Francija nevar tādējādi secināt, vai tie ir saderīgi ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, vai noteikumiem, kas piemērojami vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem.

7.3.2. FINANŠU IEGULDĪJUMI LIDOSTĀ

(256) Attiecībā uz valsts atbalsta esamību Po lidostas saņemtajos finanšu ieguldījumos Francija vērtē, ka attiecībā uz šo lidostu, tāpat kā uz lielāko daļu šāda paša izmēra lidostu, maksājumu veicēju valsts iestāžu lēmumi par ieguldījumiem nav atkarīgi no tiešas kompensācijas, ko samaksā koncesionārs, bet gan no ekonomiskā un sabiedriskā pienesuma, ko lidostas darbība sniedz reģionam.

(257) Francija cita starpā atsaucas uz likumīgu mehānismu drošuma un drošības uzdevumu finansēšanai, kas aprakstīts 4.3.2. nodaļā. Francija novērtē, ka šis mehānisms izslēdz jebkuru pārmērīgu kompensāciju par izmaksām, kas rodas lidostu apsaimniekotājiem, veicot drošuma un drošības uzdevumus, kas patiesībā ir pārvaldības uzdevumi. Tāpat arī saskaņā ar Franciju summa, ko valsts pārskaita drošības (personāls un aprīkojums vai transportlīdzekļi ugunsgrēku dzēšanai, novēršanai vai dzīvnieku apdraudējumam, iežogojums) un drošuma (personāls un aprīkojums, kas paredzēts pasažieru un to bagāžu kontrolei) izmaksu segšanai nebūtu pielīdzināmi valsts atbalstam.

7.4. *FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM ATTIECĪBĀ UZ FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU*

(258) Francijas nevēlas sniegt komentārus par ieinteresēto personu piezīmēm attiecībā uz formālās pārbaudes procedūras pagarināšanu.

7.5. *FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR JAUNO PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ŠAI LIETAI*

(259) Francija atzīmē, ka jaunās pamatnostādnes ir elastīgākas par iepriekšējām attiecībā uz darbības atbalstu. Tādējādi saskaņā ar Franciju to retroaktīva piemērošana visam saņemtajam atbalstam piemērotu mazākas sankcijas noteiktām lidostām saistībā ar jau pagājušām situācijām.

(260) Francija tomēr konstatē, ka ieguldījuma atbalsts saistībā ar jaunajām pamatnostādnēm tiktu izvērtēts nopietnāk nekā iepriekš, jo tās paredz maksimālā atļautā atbalsta intensitāti atkarībā no lidostas izmēriem.

7.6. *FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO TREŠO PUŠU PIEZĪMĒM ATTIECĪBĀ UZ JAUNO PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ŠAI LIETAI*

(261) Francija nevēlas komentēt trešo pušu iesniegtās piezīmes par jauno pamatnostādņu piemērošanu šai lietai.

8. **NOVĒRTĒJUMS**

(262) Lai novērtētu esošos pasākumus, jāizšķir iespējamais atbalsts aviokompānijām (šī lēmuma 8.1. nodaļa) un iespējamais atbalsts Po lidostas apsaimniekotājam finanšu ieguldījumu formā (šī lēmuma 8.2. nodaļa).

8.1. *PASĀKUMI, KAS NES LABUMU AVIOKOMPĀNIJĀM*

8.1.1. ATBALSTA ESAMĪBA LESD 107. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ

(263) Saskaņā ar LESD līguma 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 radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(264) Lai kādu pasākumu uzskatītu par valsts atbalstu, šiem apstākļiem jāizpildās kumulatīvā veidā: 1) apskatāmo pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti, 2) tas sniedz ekonomisku priekšrocību, 3) šī priekšrocība ir selektīva un 4) apskatāmais pasākums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, 5) labuma guvējs ir uzņēmums LESD līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, kas nozīmē, ka tas veic ekonomisku darbību.

8.1.1.1. ***Valsts līdzekļi līgumos, ko PBTRK noslēgusi ar aviokompānijām pārbaudes periodā***

(265) Mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumus noslēgušas aviokompānijas no vienas puses un PBTRK no otras puses.

(266) Francijas likumdošanas izpratnē tirdzniecības un rūpniecības kameras ir valsts iestādes. Saskaņā ar pašlaik spēkā esošo Komerclikuma L710-1. pantu "Tirdzniecības un rūpniecības kameru tīkla departamenta iestādēm vai kamerām katrai, esot valsts starpniecības korpusam, ir rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu pārstāvēšanas intereses valsts varas vai ārvalstu iestādēs. Nodrošinot saskarsmi starp dažādiem iesaistītajiem dalībniekiem, tās veic savu darbību, nekaitējot profesionālām vai starpprofesionālām organizācijām uzticētajiem pārstāvniecības uzdevumiem, ar spēkā esošas likumdošanas vai noteikumu un teritoriālo iestāžu veiktu uzdevumu starpniecību, nodrošinot pašas sev administrēšanas brīvību. Šis tīkls un, tā ietvaros, katra iestāde vai departamenta kamera iegulda teritorijas ekonomiskajā attīstībā, pievilcībā un plānošanā, kā arī uzņēmumu un to asociāciju atbalstā, dekrētā noteiktajos apstākļos veicot valsts civildienesta uzdevumus un jebkuras vispārējās nozīmes uzdevumus, kas nepieciešami šo uzdevumu izpildei."

(267) Šajā pašā noteikumā paredzēts:

"Šajā nolūkā katra tīkla iestāde vai departamenta kamera var nodrošināt, vajadzības gadījumā ievērojot tai piemērojamo nozaru shēmas:

1. Vispārējas nozīmes uzdevumus, ko tai uzticējis likums un noteikumi;

2. Atbalsta, palīdzības, attiecību nodrošināšanas un padoma sniegšanas uzdevumus uzņēmumu radītājiem un pārņēmējiem un uzņēmumiem, ievērojot spēkā esošos likumdošanas un noteikumu nosacījumu konkurences tiesību jomā;

3. Atbalsta un padoma sniegšanas uzdevumus uzņēmumu starptautiskai attīstībai un to produktu eksportam partnerībā ar Francijas uzņēmumu starptautiskās attīstības aģentūru;

4. Uzdevumu, kas atbalsta sākotnējas vai ilgstošas profesionālas apmācības, pateicoties lielākoties valsts vai privātām apmācību iestādēm, ko tā rada, pārvalda un finansē;

5. Aprīkojuma radīšanas un pārvaldes uzdevumus, īpaši attiecībā uz ostām un lidostām;

6. Tirdzniecības rakstura uzdevumus, ko tām uzticējušas citas valsts iestādes vai kas izrādās nepieciešamas, lai veiktu citas savas misijas;

7. Jebkuras ekspertīzes, konsultāciju vai citu valsts varas pieprasīto pētījumu sniegšanas uzdevumus attiecībā uz rūpniecību, tirdzniecību, pakalpojumiem, ekonomisko attīstību, profesionālo apmācību vai teritorijas labiekārtošanu, tāpat arī darbus, kuru veikšanai tā var izteikt iniciatīvu."

(268) Komerckodeksa L710-1. pants arī norāda: "Francijas tirdzniecības un rūpniecības kameru asambleja, reģiona tirdzniecības un rūpniecības kameras, teritoriālās tirdzniecības un rūpniecības kameras un starpkonsulārās

apvienības ir publiskas iestādes, kas ir valsts uzraudzībā un kuras pārvalda ievēlēti uzņēmumu vadītāji."

(269) Šis likumdošanas noteikums ir mainījies pārbaudes perioda laikā, tas ir, no 2003. līdz 2010. gadam. Tomēr pamatprincipi ir palikuši nemainīgi. Tik tiešām visā šajā laika periodā tirdzniecības un rūpniecības kameras, piemēram, PBTRK tiek uzturētas kā likuma iedibinātas sabiedriskas iestādes, ko administrē ievēlēti uzņēmumu vadītāji un kuras ir valsts uzraudzībā. No otras puses, tā kā tās veido valsts starpniecības korpusu, to pastāvēšanas iemesls un primārais mērķis (saskaņā ar Komerckodeksa pantu L710-1) ir veikt vispārējās nozīmes uzdevumus, ko tām uztic likums, proti, galvenokārt pārstāvēt rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu intereses valsts iestādēs, atbalstīt vietējos uzņēmumus un attīstīt teritoriju pievilcību un plānošanu. Tirdzniecības un rūpniecības kameru rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem, un tās paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai.

(270) Cita starpā jāpiezīmē, ka nacionālā likumdošana paredz specifisku tirdzniecības un rūpniecības kameru finansēšanas kārtību, jo īpaši Komerckodeksa L710-1. pantā. Tirdzniecības un rūpniecības kameru līdzekļus tādējādi veido galvenokārt nodokļu ieņēmumi (Vispārējā nodokļu kodeksa 1600. pants ievieš nodokli tirdzniecības un rūpniecības kameru izdevumu segšanai), subsīdijas vai resursi no apmācību sniegšanas un transporta infrastruktūras pārvaldības darbībām. Tādējādi tirdzniecības un rūpniecības kamerām savu izmaksu segšanai nav jāpaļaujas tikai uz saviem komerciālajiem ieņēmumiem. Tas ļauj apstiprināt secinājumu, saskaņā ar kuru tirdzniecības un rūpniecības kameru rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem, un tās paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai.

(271) Francija ir apstiprinājusi šo secinājumu attiecībā uz PBTRK. Tā tik tiešām apstiprina: "Būdama 13 000 vietējo uzņēmumu interešu likumīgā pārstāve, Po-Bearnas TRK ir to vēstniece valsts un vietējās varas iestādēs. (..) Šo uzdevumu ietvaros Po Pireneju lidostas apsaimniekošana iegūst jēgu, to pozicionējot kā savas teritorijas ekonomiskās darbības izaugsmes un attīstības instrumentu. (..) No tā attiecīgi izriet, ka TRK ir likumīgs, vispārējas nozīmes uzdevums, kas cita starpā saistīts ar ekonomisko attīstību un teritorijas pievilcības veicināšanu. Augšminētie nosacījumi arī šķietami parāda, ka lidostas aprīkojuma pārvaldība ietilpst šī uzdevuma ietvaros."

(272) Francija piebilda: "TRK regulāri veic un finansē lobēšanas darbības, lai veicinātu savas teritorijas pievilcību un iegūtu jaunu aprīkojumu. Tās veic arī specifiskas tūrisma veicināšanas darbības, piedaloties dažādās reģionālās un departamenta struktūrās šajā jomā, jo īpaši reģionālajās un departamenta tūrisma komitejās, ko paredz Tūrisma kodeksa L131-4. un L-132-3. pants (..). Teritorijas attīstības un pievilcības veicināšanai patiesībā nepieciešams vienlaicīgu darbību kopums, lai piesaistītu kapitālu, tirgus, uzņēmumus, talantus, studentus un tūristus, kas ļauj uzplaukt uzņēmumiem un reģionam. Pievilcība atspoguļojas arī starptautiskajā atpazīstamībā. Zemo cenu aviokompānijas ar savām interneta vietnēm var piedalīties šajā darbībā. Visbeidzot, paši reģiona iedzīvotāji pieprasa jaunus maršrutus, piedāvājuma dažādošanu un jo īpaši "zemo cenu" pakalpojumus, lai vieglāk varētu nokļūt Eiropā par zemām izmaksām."

(273) Šie apgalvojumi nešaubīgi parāda, ka galvenais PBTRK mērķis un iemesls, tāpat kā citām tirdzniecības un rūpniecības kamerām, bija kalpot vietējo uzņēmumu interesēm kopumā un veicināt teritorijas ekonomisko attīstību un pievilcību. Iepriekš minētie Francijas apgalvojumi cita starpā norāda, ka tādai tirdzniecības un rūpniecības kamerai kā PBTRK tāda komerciāla aktivitāte kā Po lidostas pārvaldība netiek veikta rentabilitātes gūšanai, bet ar mērķi obligāti veicināt vispārējas nozīmes uzdevumus, kuras šai iestādei uzticējis likums. Kā tas atgādināts augstāk lasāmajā 142. apsvērumā, PBTRK sevi uzskata par sabiedrisku iestādi, kuras aicinājums nav nodarboties ar peļņas gūšanu.

(274) Ņemot vērā visu iepriekšminēto, tādas tirdzniecības un rūpniecības kameras kā PBTRK jāuzskata par valsts iestādēm, kuras lēmumi, tāpat kā centralizētās valdības un teritoriālo iestāžu lēmumi, jāuzskata par "attiecināmiem uz valsti" valsts atbalsta jurisprudences izpratnē ([34]) un kuras līdzekļi ir valsts līdzekļi ([35]). Šajā ziņā ir mazsvarīgi, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras administrē tirgotāju, uzņēmumu vadītāju un uzņēmumu pārstāvju ievēlētas personas, nevis citu valsts iestāžu iecelti ierēdņi. Tik tiešām pat valsts parlamentu ievēl visi balsstiesīgie pilsoņi. Tomēr viņi pārstāv vienu no jebkuras demokrātiskas valsts konstitucionālajām tiesībām, kuras lēmumi noteikti ir attiecināmi uz valsti.

([34]) Skatīt, piemēram, 1991. gada 21. marta spriedumu lietā C-303/88 Itālija/Komisija, krāj., I-1433. lpp., 11. punkts un 1996. gada 12. decembra spriedumu lietā T-358/94 Valsts uzņēmums Air France/Komisija, 58. līdz 61. punkts.

([35]) Šajā jautājumā skatīt Komisijas 2004. gada 14. jūlija lēmumu lietā C 25/2004 – Vācija – DVB-T in Berlin-Brandenburg, 20. apsvērumu.

(275) Tirdzniecības un rūpniecības kameru situācija tātad atšķiras no valsts uzņēmumu situācijas, attiecībā uz kurām Tiesa savā rīkojumā Stardust-Marine ir deklarējusi ([36]): "Patiesībā pat, ja valsts ir tiesīga kontrolēt valsts iestādi un ja tai ir pārvaldoša ietekme pār tās darbībām, šīs kontroles patiesā veikšana konkrētajā gadījumā netiktu automātiski pieņemta. Valsts iestāde var rīkoties vairāk vai mazāk neatkarīgi, atkarībā no autonomijas līmeņa, ko tai piešķīrusi valsts. (..) Tādējādi fakts vien, ka valsts iestāde ir valsts kontrolē, nav pietiekams, lai attiecinātu tās veiktos pasākumus, piemēram, finanšu atbalsta pasākumus, uz valsti. Ir arī nepieciešams izpētīt, vai valsts iestādes jāuzskata par vienā vai otrā veidā iesaistītām šo pasākumu pieņemšanā."

(276) Tik tiešām, ja pasākumu veic valsts uzņēmums, kura aicinājums ir veikt saimniecisku darbību, jānosaka, vai valsts iestādes, kas kontrolē šo uzņēmumu, piemēram, ar kādu kapitāla daļu, kas tām šajā uzņēmumā pieder, ir iesaistītas attiecīgajā pasākumā. Tirdzniecības un rūpniecības kameras situācija ir atšķirīga tādā ziņā, ka šāda iestāde pati ir daļa no valsts pārvaldes jeb "valsts starpniecības korpuss", jeb "valsts iestāde", tātad likuma radīta valsts vara ar mērķi apmierināt vispārējas intereses. Tādējādi, lai noteiktu, vai kāds tirdzniecības rūpniecības kameras lēmums ir attiecināms uz valsti, nav nepieciešams noteikt, vai kāda cita valsts iestāde (piemēram, valsts tiešajā nozīmē vai kopienas, vai citas vietējās iestādes) bijušas iesaistītas šajā jautājumā. Patiesībā šāds lēmums obligāti izpilda attiecināmības kritēriju.

(277) Šo pieeju Komisija jau ievērojusi savu lēmumu pieņemšanā. Tādējādi Varas tirdzniecības un rūpniecības kameras lietā Komisija apstiprināja: "ar savu sabiedriskās iestādes statusu Francijas likumdošanā tā veic savu darbību ģeogrāfiski noteiktā teritorijā, to vada ievēlēti locekļi un tās rīcībā ir nodokļu līdzekļi, kuri saņemti no uzņēmumiem, kas ierakstīti uzņēmumu komercreģistrā, un tādējādi tā ietilpst "valsts iestāžu" kategorijā Komisijas Direktīvas 2000/52/EK ([37]) izpratnē. Tādējādi nav nepieciešams noteikt, vai kāds pasākums ir attiecināms uz valsti *Stardust Maritime* jurisprudences izpratnē." ([38])

(278) PBTRK ir apstrīdējusi attiecināmību uz valsti tiem līgumiem, kuri bijuši pamatā formālajai pārbaudei, noliedzot valsts un vietējo varas iestāžu iesaisti tās lēmumos. Ņemot vērā iepriekš minēto, šī argumentācija šķiet nederīga, jo PBTRK pati ir valsts iestāde, kuras lēmumi ir attiecināmi uz valsti par valsts atbalstu pastāvošās jurisprudences izpratnē, neatkarīgi no lomas, ko tās lēmumos spēlējušas citas iestādes. Šo pašu iemeslu dēļ PBTRK ir nederīgs arī arguments, saskaņā ar kuru valsts veiktā aizbildnība neietver subordināciju. Kā jau atgādināts 273. apsvērumā, savos komentāros par procedūras sākšanas lēmumu PBTRK sevi nosaukusi par "sabiedrisku iestādi, kuras mērķis nav peļņas gūšana", tādējādi apstiprinot Komisijas tēzi, saskaņā ar kuru PBTRK ir valsts iestāde, kuras lēmumi ir attiecināmi uz valsti, nepārbaudot, vai tajos iesaistītas citas valsts varas iestādes.

(279) *Ryanair* komentāri par šo punktu savā būtībā ir līdzīgi PBTRK komentāriem. Proti, *Ryanair* vērtē, ka Komisijai jāizvērtē attiecināmības kritērijs, analizējot "valsts iestāžu" iesaisti PBTRK lēmumos attiecībā uz *Ryanair* un *AMS*. *Ryanair* cita starpā citē Valsts padomes atzinumu, kurš šķietami norāda uz tirdzniecības un rūpniecības kameru neatkarību attiecībā pret valsti tās tiešajā nozīmē. Saskaņā ar šo atzinumu fakts, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras "ir piesaistītas valstij, līdzīgi kā jebkura valsts iestāde tehniski ir piesaistīta kādai juridiskai personai, pats no sevis neietver nekādu subordināciju." *Ryanair* šajā ziņā uzsver, ka valsts (tiešā nozīmē) ir iesaistīta tikai atsevišķos PBTRK lēmumos, par tiem tiekot informēta *a posteriori*. Ņemot vērā visus augšminētos iemeslus, šis arguments nav derīgs, jo nav jāmeklē iespējamā citu valsts iestāžu, kā vien pašas PBTRK iesaiste tās lēmumu pieņemšanā.

(280) Tāpat arī PBTRK arguments, saskaņā ar kuru tā pārvalda Po lidostu *"privāttiesību apstākļos"*, nav derīgs, jo attiecīgos pasākumus pieņēmusi valsts iestāde un tātad tie noteikti ir attiecināmi uz valsti ([39]).

([36]) Skatīt 2002. gada 16. maija spriedumu lietā Francija/Komisija (C-482/99, krāj. I-4397. lpp.), 52. punktu.

([37]) Komisijas 2000. gada 26. jūlija Direktīva 2000/52/EK, ar ko groza Direktīvu 80/723/EEK par dalībvalstu un publisko uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību (OV L 193, 29.7.2000., 75. lpp.).

([38]) Skatīt Komisijas 2006. gada 22. jūnija lēmumu lietā N 563/05 – *Francija – Atbalsts kompānijai Ryanair attiecībā uz aviolīniju, kas apkalpo Tulonu un Londonu,* 16. apsvērums.

([39]) Komisija vēlreiz uzsver, ka nav nepieciešamības izšķirt starp PBTRK un specifisku PBTRK dienestu, kas veic lidostas apsaimniekošanu, lai piemērotu valsts atbalsta noteikumus, jo dienests, kas pārvalda Po lidostu, nav atsevišķa, no PBTRK šķirta juridiska vienība, bet tikai iekšējs PBTRK dienestu dalījums, un tas patstāvīgi var pieņemt lēmumus tikai attiecībā uz lidostas ikdienas apsaimniekošanu. Tādējādi dažādos lidostas pakalpojumu un mārketinga līgumus, kas bijuši pamatā šai formālās pārbaudes procedūrai, parakstījis PBTRK prezidents, ko pilnvarojusi PBTRK ģenerālasambleja. Cita starpā ne Francija, ne trešās puses nav atbalstījušas to, ka pasākumi, kas ir pamatā formālajai pārbaudes procedūrai, būtu jāattiecina tikai uz šo dienestu.

(281) Secinājumā dažādie līgumi, kas ir pārbaudes pamatā, attiecināmi uz valsti un ietver valsts līdzekļu izmantošanu.

8.1.1.2. ***Selektīvas priekšrocības Ryanair, AMS un Transavia līgumos, kas noslēgti ar PBTRK pārbaudes periodā***

(282) Lai noteiktu, vai valsts pasākums ir atbalsts, ir jānosaka, vai uzņēmums iegūst ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ([40]).

(283) Lai veiktu šo analīzi, pietiek piemērot attiecīgajiem pasākumiem tirgus ekonomikas dalībnieka principu. Tās ietvaros ir jānosaka, vai hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kas rīkotos PBTRK vārdā un rentabilitātes perspektīvu vadīts, būtu noslēdzis līdzīgus līgumus.

(284) Lai pareizi piemērotu šo principu, vispirms jāizpēta dažādie vispārējie jautājumi, jo īpaši šādi:

— vai analīze mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumam, kas noslēgts ar to vienlaicīgi, jāveic kopīgi vai gluži pretēji – atsevišķi ([41])?

— Vai, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu mārketinga pakalpojumu līgumiem, jāuzskata, ka PBTRK rīkojies kā Po lidostas apsaimniekotājs vai kā valsts iestāde, kas iegādājas mārketinga pakalpojumus sava vietējās ekonomikas attīstības uzdevuma ietvaros, neatkarīgi no savas lidostas pārvaldnieka funkcijas?

— Kādi varētu būt ieguvumi hipotētiskam tirgus ekonomikas dalībniekam, kas rīkotos PBTRK vietā, noslēdzot šādus mārketinga pakalpojumu līgumus?

— Cik piemēroti ir salīdzināt lidostas pakalpojumu līgumu noteikumus, kuri ir pamatā formālajai pārbaudes procedūrai, ar citās lidostās iekasētām lidostas nodevām, lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu?

(285) Pēc šo dažādo jautājumu izskatīšanas Komisija piemēros tirgus ekonomikas dalībnieka principu dažādajiem apskatāmajiem pasākumiem.

Lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu kopējā analīze

(286) Lēmumā par procedūras pagarināšanu Komisija uzskatīja, ka abi līgumu veidi, ko aptver formālā pārbaudes procedūra, proti, gan lidostas pakalpojumu līgums, gan mārketinga pakalpojumu līgums, ir jāvērtē kopīgi katrā atbilstošajā periodā attiecībā pret brīdi, kad katrs no līgumiem ticis noslēgts. Šī pieeja īpaši nozīmē to, ka katra zemāk minētā līgumu grupa, ko noslēgusi PBTRK, tiks uzskatīta par vienu un vienotu pasākumu:

— lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2005. gada 30. jūnijā ar *Ryanair* un mārketinga pakalpojumu līgums, kas tajā pašā dienā noslēgts ar *AMS*, attiecībā uz maršrutu Po–Londona Stansteda,

— PBTRK vēstule *Ryanair* 2007. gada 25. septembrī, kas attiecina 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma noteikumus uz maršrutu Po–Šarlruā ([42]), un mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts tajā pašā dienā ar *AMS*,

— PBTRK vēstule *Ryanair* 2008. gada 17. martā, kas attiecina 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma noteikumus uz maršrutu Po–Bristole, un mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2008. gada 31. martā ar *AMS*,

([40]) Skatīt 1999. gada 29. aprīļa spriedumu lietā C-342/96 Spānija/Komisija, 1999. g. krāj., lpp. I-2459, 41. punkts

([41]) Šis jautājums netiek piemērots ne 2006. gada 23. janvāra līgumam starp PBTRK un *Transavia*, kas slēgts vienlaicīgi par lidostas pakalpojumiem un mārketinga pakalpojumiem, ne arī 2003. gada 28. janvāra līgumam starp PBTRK un *Ryanair*, kas arī ietver noteikumus attiecībā gan uz lidostas pakalpojumiem, gan uz mārketinga pakalpojumiem.

([42]) Šāda veida vēstules var pielīdzināt lidostas pakalpojumu līgumam, jo tās nosaka kārtību, kā tiek noteiktas lidostas nodevas un samaksa par apkalpošanu uz zemes. Tās turpmāk tiks iekļautas to dokumentu vidū, kuri tiek apzīmēti ar vārdu "lidostas pakalpojumu līgumi".

— PBTRK vēstule *Ryanair* 2009. gada 16. jūnijā, kas attiecina 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma noteikumus uz maršrutu Po–Bristole, un mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts tajā pašā dienā ar *AMS*,

— mārketinga pakalpojumu līgums, kas 2010. gada 28. janvārī noslēgts attiecībā uz maršrutiem Po–Londona, Po–Šarlruā un Po–Bovē. Paralēli šim mārketinga pakalpojumu līgumam nav ticis oficiāli parakstīts neviens lidostas pakalpojumu līgums. Tomēr var tikt identificēts viens "noprotams" lidostas pakalpojumu līgums. Ar šo noprotamo līgumu attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumā minētajiem trim maršrutiem ([43]) *Ryanair* joprojām tiek piemērotas tās vispārējās lidostas nodevas, kas pieņemtas pēc diskusijas lidostas ekonomikas lietu konsultatīvajā komisijā, kā arī cenrādis par apkalpošanu uz zemes, kas paredzēts 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līgumā. Tik tiešām Francija norādījusi, ka pēc 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma termiņa beigām tas nav ticis atjaunots un ka kopš tā brīža *Ryanair* turpināts piemērot to cenrādi, ko pieņēmusi lidostas ekonomikas lietu konsultatīvā komisija attiecībā uz reglamentētajām nodevām, un to, kas noteikts 2005. gada 30. jūnija līgumā par apkalpošanu uz zemes.

(287) Francija ir paziņojusi, ka piekrīt uzskatam, kāds saglabāts lēmumā par procedūras pagarināšanu, tas ir, kopīgi analizēt lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumus, kas noslēgti saistībā viens ar otru. Turpretī zināmas ieinteresētās puses, proti PBTRK un *Ryanair* apstrīd šo pieeju, vērtējot, ka mārketinga pakalpojumu līgumi jāanalizē atsevišķi.

(288) Tomēr lietas elementi apstiprina pamatojumu pieejai, kas saglabāta lēmumā par procedūras pagarināšanu un ko apstiprinājusi Francija. *Transavia* un 2003. gadā ar *Ryanair* noslēgtā līguma gadījumā tas ir redzams, jo gan mārketinga pakalpojumi, gan lidostas pakalpojumi ietverti vienā vienīgā līgumā. 289. līdz 313. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ tas attiecināms arī uz citiem līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*.

(289) Pirmkārt, katrs mārketinga pakalpojumu līgums noslēgts gandrīz tajā pašā laikā, kad lidostas pakalpojumu līgums. Tik tiešām šo abu līgumu noslēgšana ik reizi notikusi tajā pašā datumā, izņemot gadījumu, kad mārketinga pakalpojumu līgums noslēgts 2008. gada 31. martā, kas tomēr parakstīts ļoti īslaicīgi (14 dienas) pēc lidostas pakalpojumu līguma noslēgšanas attiecībā uz maršrutu Po–Bristole, uz kuru arī attiecas mārketinga pakalpojumu līgums.

(290) Pie tam abus līgumu veidus noslēgušas tās pašas puses. Faktiski *AMS* ir 100 % *Ryanair* filiāle, un tās vadītāji ir *Ryanair* augstākās amatpersonas ([44]). Tādējādi *Ryanair* un *AMS* veido vienu ekonomisko vienību tādā ziņā, ka *AMS* rīkojas *Ryanair* interesēs un tās kontrolē un ka tās radītie labumi ir paredzēti *Ryanair* – dividendēm vai uzņēmuma vērtības palielināšanai. Pie tam, kā detalizēts turpmāk, dažādie mārketinga pakalpojumu līgumi ir saistīti ar noteiktiem *Ryanair* maršrutiem no Po lidostas. Mārketinga pakalpojumu līgumi faktiski norāda, ka tie balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot šos maršrutus, un cita starpā tie noslēgti vienlaicīgi ar lidostas pakalpojumu līgumiem starp PBTRK un *Ryanair* attiecībā uz šiem pašiem maršrutiem. Attiecīgi fakts, ka mārketinga pakalpojumu līgumus PBTRK noslēgusi ar *AMS* un nevis *Ryanair*, nevarētu kavēt to, ka vienlaicīgi noslēgts mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums varētu tikt uzskatīts par vienu un vienotu darījumu, jo īpaši nolūkā šos līgumus analizēt attiecībā pret tirgus ekonomikas dalībnieka principu, un šīs analīzes kontekstā jāuzskata, ka *Ryanair* un *AMS* veido vienu ekonomisku vienību.

(291) Visbeidzot katrā līgumā ir zināms daudzums citu elementu, kas minēti 292. līdz 313. apsvērumā, kuri papildus atklāj ļoti ciešas saites starp katru mārketinga līgumu no vienas puses un ar to vienlaicīgi noslēgto lidostas pakalpojumu līgumu no otras puses.

(292) Proti, 2005. gada 30. jūnija mārketinga pakalpojumu līgums tika noslēgts uz piecu gadu laika posmu, tāpat kā tajā pašā dienā noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums, ar kuru *Ryanair* apņēmās piedāvāt ikdienas pārvadājumus starp Londonu un Po. Pie tam mārketinga pakalpojumu līgums nosaka skaidru saistību starp to un gaisa transporta pakalpojumiem, kas paredzēti lidostas pakalpojumu līgumā: "šis līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos katru dienu izmantot maršrutu starp Po un Londonu (Stanstedu)". Šis teikums nešaubīgi parāda, ka mārketinga pakalpojumu līgums droši vien nepastāvētu ārpus fakta, ka *Ryanair* izmanto maršrutu, kas ir lidostas pakalpojumu līguma priekšmets.

([43]) Saskaņā ar šo mārketinga pakalpojumu līgumu *Ryanair* apņemas izmantot šos trīs maršrutus šajā līgumā noteiktajos apstākļos.
([44]) Skatīt Akvitānijas reģionālās revīzijas kameras ziņojumu par PBTRK, kas pieminēts 72. apsvērumā, kurā secināts, ka "sabiedrība *AMS* ir tikai *Ryanair* atvasinājums, kuru vada divas kompānijas *Ryanair* augstākās amatpersonas."

(293) 2005. gada 30. jūnija mārketinga pakalpojumu līgums cita starpā savā preambulā norāda: "(..) *Airport Marketing Services Limited* tehnisku iemeslu dēļ ir vienīgā sabiedrība, kurai ir iespēja nodrošināt Po un Bearnas reģiona veicināšanu ar oriģinālās un ekskluzīvās interneta vietnes www.Ryanair.com palīdzību, kuras mērķis ir *Ryanair* biļešu rezervēšana uz galamērķi Po." Šis teikums apstiprina, ka galvenais mārketinga pakalpojumu līguma mērķis nav vispārēja Po un Bearnas reģiona veicināšana, bet daudz specifiskākā veidā, *Ryanair* biļešu pārdošanas maksimizēšana uz galamērķi Po caur šī reģiona veicināšanu.

(294) No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu *AMS* jāveic pakalpojumi, kas sastāv no ziņu un saišu ievietošanas *Ryanair* interneta vietnes lapā, kas attiecas uz galamērķi Po, un saites ievietošanas uz PBTRK norādītu interneta vietni tās pašas interneta vietnes angļu valodas pirmajā lapā. Tātad *Ryanair* interneta vietnes lapa, kas attiecas uz galamērķi Po, galvenokārt adresēta personām, kas jau nolēmušas vai kas plāno izmantot *Ryanair* pakalpojumus uz Po. Attiecībā uz interneta vietnes pirmo lapu, tā adresēta daudz plašākai publikai, bet mārketinga pakalpojumu līguma priekšmets ir tikai tās angļu valodas versija. Tā ir papildus norāde tam, ka mārketinga pakalpojumi paredzēti galvenokārt, lai veicinātu *Ryanair* pakalpojumus starp Po un Londonu un nevis vispārīgu Po un tās reģiona apmeklētību. Faktiski, ja to mērķis būtu reklamēt Po un tās reģionu visiem tūristiem un uzņēmējiem, kam varētu rasties interese par reģionu, būtu ticami, ka PBTRK būtu prasījusi, lai saite uz vietni pēc tās izvēles būtu izvietota visās vai vismaz vairākās *Ryanair* vietnes pirmās lapas versijās, nevis tikai angļu valodas versijā.

(295) Visbeidzot 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums paredz:: "gadījumā, ja pēc šī Līguma parakstīšanas notiek būtisko komerciālo apstākļu izmaiņas, galvenokārt tajā, cik daudz iebraucošo pasažieru rada šis Līgums, Puses apņemas pēc labākās ticības mainīt šo Līgumu, lai ņemtu vērā minētās izmaiņas." Iebraucošo pasažieru skaits tātad tiek uzskatīts par "būtisku komerciālu apstākli" mārketinga pakalpojumu līgumā, kas vēlreiz apstiprina, ka mārketinga pakalpojumu mērķis pirmām kārtām nav Po un tās reģiona apmeklējums, bet gan, specifiskāk, pasažieru skaita maksimizēšana *Ryanair* reisos uz Po.

(296) Līdzīgi elementi atrodas arī citos mārketinga pakalpojumu līgumos. Attiecībā uz 2007. gada 25. septembra mārketinga pakalpojumu līgumu, tas noslēgts uz pieciem gadiem un atbilst termiņam, uz kuru *Ryanair* adresētā vēstulē, kas datēta ar to pašu dienu, PBTRK paplašinājusi 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma noteikumus attiecībā uz maršrutu Po–Šarlruā. Pie tam mārketinga pakalpojumu līgumā norādīts: "šis Līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot aviolīniju starp PO un ŠARLRUĀ ar lidojumiem 3 reizes nedēļā, izņemot, ja iestājas force majeure apstākļi, par katru izmantošanas gadu. PBTRK šajā saistībā ir iespēja izvietot reklāmu par PO-BEARNAS un tās reģiona biznesa un tūrisma objektiem, to adresējot lielam tūristu un darījumu ceļotāju skaitam, kas apmeklē www.Ryanair.com, un piesaistīt PO-BEARNAI paaugstinātu pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju, kas ierodas no Beļģijas."

(297) Cita starpā tā preambulā norādīts: "(..) [*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona biznesa un tūrisma objektus." Šie apgalvojumi apstiprina, ka galvenais mārketinga pakalpojumu līguma mērķis nav vispārēja Po un tās reģiona veicināšana, bet, daudz specifiskākā veidā, *Ryanair* biļešu pārdošanas maksimizēšana maršrutā Šarlruā–Po.

(298) No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu *AMS* jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK norādītu mājas lapu *Ryanair* interneta vietnes pirmajā beļģu un nīderlandiešu valodas lapā. Mārketinga pakalpojumi tātad tiek adresēti nevis visiem cilvēkiem, kurus varētu pārliecināt uzturēties Po vai tās reģionā, bet tiek adresēti specifiski tiem, kas visticamāk jau izmantos *Ryanair* pakalpojumus no Šarlruā uz Po, tas ir, Beļģijas un Nīderlandes iedzīvotājiem.

(299) Runājot par 2008. gada 31. marta mārketinga pakalpojumu līgumu, tas tika noslēgts uz periodu no 2008. gada 16. maija līdz 13. septembrim, kas atbilst periodam, kurā *Ryanair* apņēmās izmantot reisu uz Bristoli, kā norādīts šī paša līguma nākamajā teikumā: "šis līgums ir balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot maršrutu starp PO un BRISTOLI ar lidojumiem 3 reizes nedēļā no 2008. gada 16. maija līdz 2008. gada 13. septembrim, izņemot, ja iestājas force majeure apstākļi, uz vienu izmantošanas gadu. PBTRK šajā saistībā ir iespēja veicināt PO-BEARNAS un tās reģiona biznesa un tūrisma objektus, uzrunājot lielu tūristu un darījumu ceļotāju skaitu, kas apmeklē www.Ryanair.com, un piesaistot PO-BEARNAI paaugstinātu angļu izcelsmes pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju" ([45]).

([45]) Brīvs tulkojums no oriģināla angļu valodas teksta: "*This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate on a route between PAU and BRISTOL with a weekly service (3 frequencies per week), from 16th May 2008 to September 13th May 2008 subject to force Majeure, for one year of operation. CCIPB, therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of the PAU BEARN and its region to large numbers of tourists and business travellers accessing www.Ryanair.com, and to attract an increased number of ENGLISH-originating passengers with high spending ability to Pau BEARN*".

(300) Cita starpā tā preambulā norādīts: "[*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona tūrisma un biznesa objektus" ([46]). No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu *AMS* jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK norādītu mājas lapu *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas lapā.

(301) 2009. gada 16. jūnija mārketinga pakalpojumu līgums savukārt tika noslēgts uz periodu no 2009. gada 1. aprīlim līdz 24. oktobrim, kas atbilst periodam, kurā *Ryanair* apņēmās izmantot reisu uz Bristoli, kā norādīts šī paša līguma nākamajā teikumā: "šis līgums ir balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot maršrutu starp PO un BRISTOLI ar lidojumiem 2 reizes nedēļā no 2009. gada 1. aprīļa līdz 2009. gada 24. oktobra jeb provizoriskiem 60 reisiem kopējās programmas laikā, izņemot, ja iestājas force majeure apstākļi, uz vienu izmantošanas gadu. PBTRK šajā saistībā ir iespēja izvietot reklāmu par PO-BEARNAS un tās reģiona biznesa un tūrisma objektiem, uzrunājot lielu tūristu un darījumu ceļotāju skaitu, kas apmeklē www.Ryanair.com, un piesaistīt PO-BEARNAI paaugstinātu pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju, kas ierodas no Anglijas."

(302) Cita starpā tā preambulā norādīts: "(..) [*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona tūrisma un biznesa objektus." No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu, *AMS* jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK norādītu mājas lapu *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas lapā.

(303) Attiecībā uz 2010. gada 28. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumu, tajā paredzēts, ka tas jāpiemēro vienu gadu pēc aviotransporta pakalpojumu uzsākšanas, kad pēc šī paša līguma 1. panta *Ryanair* apņēmās nodrošināt no Po uz Londonu, Šarlruā un Bovē Šajā noteikumā pašā par sevi parādīta skaidra saikne starp mārketinga pakalpojumu līgumu un tās aviotransporta pakalpojumiem. Pie tam mārketinga pakalpojumu līguma 1. pantā norādīts:

"Šis līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot šādus maršrutus:

— starp PO un LONDONU Stanstedu, sākot no 2010. gada 30. marta ar 3 reisiem nedēļā visu gadu,

— starp PO un ŠARLRUĀ, sākot no 2010. gada 30. marta ar 3 reisiem nedēļā vasaras periodā,

— starp PO un BOVĒ, sākot no 2010. gada aprīļa ar 3 reisiem nedēļā vasaras periodā.

PBTRK šajā saistībā ir iespēja veicināt PO-BEARNAS un tās reģiona tūrisma un biznesa objektus un uzņēmumus, uzrunājot lielu tūristu un darījumu ceļotāju skaitu, kas apmeklē www.*Ryanair*.com, un piesaistot PO-BEARNAI paaugstinātu pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju ([47])"

(304) Cita starpā tā preambulā norādīts: "(..) [*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona tūrisma biznesa objektus un uzņēmumus ([48])." No otras puses, tāpat kā 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums, arī 2010. gada līgums paredz, ka *AMS* jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK (i) norādītu interneta vietni *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas pirmajā lapā saistībā ar reisu uz Londonu, (ii) *Ryanair* interneta vietnes beļģu un nīderlandiešu valodas pirmajā lapā saistībā ar reisu uz Šarlruā, (iii) *Ryanair* interneta vietnes franču valodas pirmajā lapā saistībā ar reisu uz Bovē. Visbeidzot līgumā paredzēts, ka tad, ja *Ryanair* aviotransporta pakalpojumi uz Londonu, Šarlruā un Bovē, kas pieminēti tā 1. pantā, netiek izziņoti vai uzsākti no līguma noslēgšanas brīža līdz 2010. gada februārim, līgums tiks lauzts, nevienai no abām pusēm nenesot nekādas saistības. Šis noteikums tātad paredz papildu saikni starp mārketinga pakalpojumu līgumu un *Ryanair* pakalpojumiem uz Londonu, Šarlruā un Bovē.

([46]) Brīvs tulkojums no oriģināla angļu valodas teksta: *"(..) [Airport Marketing Services] is the only company that has the potential to attract large numbers of potential Ryanair passengers in order to promote the tourist and business attractions in the region"*.

([47]) Brīvs tulkojums no oriģināla angļu valodas teksta: *"This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to establish and to operate routes between:*
— *PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year (..);*
— *PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule (..);*
— *PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule (..).*
CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.Ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability".

([48]) Skatīt 46. zemsvītras piezīmi.

(305) Šie elementi attiecībā uz dažādajiem mārketinga pakalpojumiem līgumiem rāda, ka šajos līgumos paredzētie mārketinga pakalpojumi gan savā darbības laikā, gan savā iedabā ir cieši saistīti ar *Ryanair* piedāvātajiem aviotransporta pakalpojumiem, kas pieminēti mārketinga pakalpojumu līgumos un kas attiecīgi ir priekšmets atbilstošajos lidostas pakalpojumu līgumos. Mārketinga pakalpojumu līgumi pat norāda, ka tie balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot attiecīgos aviopakalpojumus. Mārketinga pakalpojumi nav paredzēti, lai veicinātu vispārēju un nenošķirtu Po un tās reģiona apmeklējumu tūristu un darījumu cilvēku vidū, bet tiek specifiski adresēti cilvēkiem, kas visticamāk jau izmantos tos *Ryanair* transporta pakalpojumus, kuri bijuši par pamatu mārketinga pakalpojumu līgumiem un kuru galvenais mērķis ir šo pakalpojumu veicināšana.

(306) Tātad mārketinga pakalpojumu līgumi nav šķirami no lidostas pakalpojumu līgumiem, kuros tie atbalsojas, un aviotransporta pakalpojumiem, kuri ir to pamatā. Faktiskie elementi, kas norādīti 286. līdz 305. apsvērumā, vēl vairāk atklāj, ka gadījumā, ja attiecīgo avioreisu (un tātad, uz tiem attiecināmo lidostas pakalpojumu līgumu) nebūtu, mārketinga pakalpojumu līgumi nebūtu tikuši noslēgti. Faktiski, kā norādīts 286. līdz 305. apsvērumā, mārketinga pakalpojumu līgumi skaidri norāda, ka tie balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot noteiktas aviolīnijas un, cita starpā, paredz mārketinga pakalpojumus, kuru galvenais mērķis ir nodrošināt šo reisu veicināšanu.

(307) Šajā nolūkā nav derīgs PBTRK arguments, saskaņā ar kuru abi līgumu veidi būtu jāanalizē atsevišķi, jo "katram no tiem ir atšķirīgs mērķis". Faktiski no iepriekšminētā skaidri redzams, ka mārketinga pakalpojumu līgumiem ir nedalāma saistība ar lidostas pakalpojumu līgumiem, *Ryanair* un PBTRK komerciālajām attiecībām pārvaldot abos šajos līgumos minēto aviolīniju ekspluatāciju.

(308) Cita starpā šķiet, ka pirms attiecīgo mārketinga pakalpojumu līgumu parakstīšanas PBTRK nav ne organizējusi iepirkumu, kas būtu atvērts visiem uzņēmumiem, kuri piedāvā šāda veida pakalpojumus ([49]), ne pat konsultējusies ar dažādiem iespējamajiem pakalpojumu slēdzējiem, lai salīdzinātu to piedāvājumus. Kopumā attiecīgo mārketinga pakalpojumu nodrošināšanai tā nav paredzējusi citus pakalpojumu sniedzējus, kā vien attiecīgās aviokompānijas vai to filiāles. Tā apstiprina ciešo atkarības saiti, kas pastāv starp mārketinga pakalpojumu līgumiem un *Ryanair* izmantotajām aviolīnijām, kas izbrauc no Po. Faktiski, ja mārketinga pakalpojumu līgumi būtu patiesi neatkarīgi no lidostas pakalpojumu līgumiem, PBTRK visticamāk būtu konsultējusies ar dažādiem pakalpojumu sniedzējiem līdztekus *AMS*, pie tam jāņem vērā, ka runa ir par valsts struktūrvienība, kas bieži izmanto iepirkumu konkursus.

(309) Pie tam šķiet arī, ka visu lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšanu vadīja mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana.

(310) Faktiski, pirmkārt, saskaņā ar Franciju abi 2005. gada līgumi (2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums), "lai gan juridiski neatkarīgi, tomēr ir cieši saistīti" ([50]) un "nevar tikt noliegta ciešā saite starp lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar *AMS*, kas ir kompānijas *Ryanair* 100 % filiāle" ([51]). Ņemot vērā lielo līdzību, kas pastāv starp 2005. gada līgumiem un līgumiem, kas noslēgti vēlāk ar *Ryanair* un *AMS*, iepriekš minētās Francijas piebildes var droši attiecināt arī uz šiem vēlākajiem līgumiem.

(311) Francija cita starpā savā 2011. gada 30. maija vēstulē norāda, ka "PBTRK nācās noslēgt" 2005. gada 30. jūnija līgumus. Tā arī savā vēstulē atgādina, ka "pēc *AMS* līguma neatjaunošanas *Ryanair* nolēma bez rakstiskas paziņošanas PBTRK neatjaunot lidojumus uz Po-Pireneju lidostu, sākot ar Starptautiskās gaisa satiksmes apvienības 2011. gada vasaras sezonu (2011. gada aprīli)". Tas arī šķietami norāda, ka vismaz zināmos gadījumos *Ryanair* nepiekristu izmantot aviolīniju, ja tai nāktos maksāt vispārējās lidostas nodevas bez mārketinga pakalpojumu līguma, kas noslēgts starp lidostas apsaimniekotāju un *AMS*.

(312) Šai pieejai arī piekrīt RRK savā 2007. gada 5. janvāra ziņojumā ([52]).

([49]) Izņemot reklāmu *Air&Cosmos*, kurai nebija panākumu, skatīt 132. apsvērumu.
([50]) Francijas iestāžu 2007. gada 13. jūlija vēstule.
([51]) Francijas iestāžu 2011. gada 30. maija vēstule.
([52]) Ziņojumā minēts, ka: "… šī pakalpojumu sniegšanas vienošanās patiesībā ir finansiāls atbalsts *Ryanair*, kas ir nelikumīgs, jo par šādu atbalstu nav ticis iepriekš paziņots Komisijai", un "TRK (..), lai apietu administratīvās tiesas lēmuma sekas (tajā spriests, ka 2003. gada vienošanās ar *Ryanair* satur nelikumīgu valsts atbalstu), izmantojusi jaunu juridisku konstrukciju".

(313) No visa iepriekš minētā izriet, ka ikkatrs no mārketinga pakalpojumu līgumiem ir nedalāms no saistītā lidostas pakalpojumu līguma, veidojot ar to vienu darījumu, un visticamāk nevarētu tikt noslēgts, ja nebūtu atbilstoša lidostas pakalpojumu līguma un maršrutu, kuri ir šo divu līgumu pamatā. No tā izriet, ka ikkatrs no mārketinga pakalpojumu līgumiem ir jāanalizē kopā ar lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar to vienlaicīgi, kā viens un vienots pasākums, lai noteiktu, vai šis līgums veido valsts atbalstu.

Tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošana PBTRK attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumiem

(314) Lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumiem, jānosaka, ar kādu hipotētisku tirgus dalībnieku jāveic salīdzinājums, lai analizētu PBTRK rīcību.

(315) Pirmā pieeja bija uzskatīt, ka PBTRK ir noslēgusi mārketinga pakalpojumu līgumus kā lidostas apsaimniekotājs ([53]) un attiecīgi tās rīcība jāsalīdzina ar hipotētisku lidostas apsaimniekotāju, kuru vadītu rentabilitātes perspektīvas.

(316) Otrā pieeja bija uzskatīt, ka PBTRK rīkojusies kā valsts iestāde, kurai ir vispārējas nozīmes uzdevums, šajā gadījumā – Po un tās reģiona ekonomiskā attīstība, un tā iegādājusies šos mārketinga pakalpojumus, lai veiktu šo uzdevumu, neatkarīgi no tās statusa kā Po lidostas apsaimniekotājai. Šīs otrās pieejas ietvaros pietiktu atbilstoši tiesu praksei pārbaudīt vai, no vienas puses, apskatāmie pakalpojumi atbilst valsts iepirkuma veicēja "patiesajām vajadzībām" un, no otras puses, vai tie saņemti par cenu, kas zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu" ([54]) jeb citādi sakot, vai tirgus ekonomikas dalībnieks, kuru vadītu rentabilitātes perspektīvas un kuram būtu vajadzība pēc līdzvērtīgiem pakalpojumiem (tam ne obligāti jābūt lidostas apsaimniekotājam) būtu gatavs pieņemt apstākļus, kas līdzvērtīgi tiem, ko pieņēmusi PBTRK.

(317) Komentāri no zināmām ieinteresētajām trešajām pusēm šķiet, vismaz netieši, mudina pieņemt otro pieeju. Jāuzsver, ka *Ryanair* savā iepriekš minētajā 2013. gada 20. decembra pētījumā iepazīstināja ar elementiem, kuru mērķis bija parādīt, ka *AMS* mārketinga pakalpojumu cenas nepārsniedz tās, ko varētu uzskatīt par tirgus cenu par šādiem pakalpojumiem, papildus šim argumentam piebilstot, ka lidostu apsaimniekotāji neatšķiras no citiem *AMS* klientiem.

(318) PBTRK sniedza elementus, kas norāda uz šo pašu virzienu, cita starpā: "Atgādināsim, ka PBTRK uzdevums ir attīstīt savas kompetences jomā ietilpstošās teritorijas ekonomisko pievilcību. Proti, summas, kas pārskaitītas par šiem mārketinga pakalpojumiem, ļāvušas veicināt Po un tās reģiona trumpjus, un 56 miljoni euro gadā, ko *Ryanair* pasažieri iztērējuši 2010. gadā savas uzturēšanās laikā, tieši nesuši labumu izmitināšanas, ēdināšanas, tirdzniecības un nekustamā īpašuma sektoriem (šī summa bija 8 miljoni euro 2005. gadā, ļoti zems pieņēmums salīdzinājumā ar citu lidostu veiktajiem ietekmes pētījumiem)." Šis teikums norāda, ka, saskaņā ar PBTRK tās rīcība jāanalizē kā valsts iepirkuma veicēja rīcība, kas iepērk nepieciešamos pakalpojumus, lai izpildītu savas vispārējās nozīmes uzdevumus.

(319) Komisija šajā sakarā norāda, ka, no vienas puses, šis arguments ir pretrunā tēzei, saskaņā ar kuru PBTRK lēmumi attiecībā uz minētajiem pasākumiem nebūtu jāattiecina uz valsti. Ja PBTRK apgalvo, ka tā parakstījusi līgumus, lai veiktu savu vietējās ekonomikas attīstīšanas uzdevumu, tai noteikti jāatzīst, ka tās rīcība ir tāda, kas ir raksturīga vietējai valsts varas iestādei.

(320) No otras puses, Komisija uzskata, ka vajadzētu atteikties no otrā augstāk minētā risinājuma, jo tas ignorē lidostas pakalpojumu līguma un atbilstošo mārketinga pakalpojumu līgumu nedalāmo raksturu, kāds iepriekš atklāts. Saskaņā ar šo pieeju faktiski vajadzētu uzskatīt, ka PBTRK parakstījusi mārketinga pakalpojumu līgumus, neņemot vērā *Ryanair* piedāvātos maršrutus no lidostas, kuru tā pārvalda, un ka tā būtu parakstījusi šos līgumus arī tad, ja nebūtu atbilstošo maršrutu un lidostas pakalpojumu līgumu. 286. līdz 313. apsvērumā detalizēto iemeslu dēļ šāda hipotēze ir augstā mērā neticama.

(321) Pie tam, pat saglabājot otro pieeju, tā nenovedīs pie secinājuma, ka mārketinga pakalpojumu līgumi neveido ekonomisku priekšrocību par labu *Ryanair* un *AMS*.

([53]) Neņemot vērā iespējamos valsts vietējās ekonomikas attīstības politikas mērķus, kuri varētu vadīt PBTRK, noslēdzot attiecīgos līgumus.

([54]) Skatīt, piemēram, 1999. gada 28. janvāra spriedumu lietā T-14/96 *BAI*/Komisija, 1999. g. krāj., II-139. lpp., 75.-76. punkts un 2003. gada 5. augusta spriedumu saistītajās lietās T-116/01 un T-118/01 *P & O European Ferries (Vizcaya), SA un Diputación Foral de Vizcaya/Komisija, 2003. g. krāj., II-2957. lpp., 117. punkts.*

(322) Faktiski, kā atgādināts 316. apsvērumā, lai valsts iestādes iepirkumi nesniegtu ekonomisku priekšrocību piegādātājam, nepietiek ar to, lai tie tiktu veikti par cenu, kas zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu". Jāpierāda arī, ka tie atbilst valsts iepirkuma veicēja "patiesajām vajadzībām".

(323) Nevar kategoriski izslēgt, ka sava Po un tās reģiona ekonomiskās attīstības uzdevuma veikšanas nolūkā PBTRK jūt vajadzību vērsties pie komerciāliem pakalpojumu sniedzējiem, lai realizētu teritorijas veicināšanas darbības. Tomēr pēc būtības tā ir reklāmas aktivitāte, kuras mērķis ir veicināt skaidri noteiktu uzņēmumu, proti, *Ryanair* un PBTRK kā Po lidostas apsaimniekotāja, komerciālo darbību. Valsts iestāde nevar uzskatīt, ka mārketinga pakalpojumi, kas galvenokārt nodrošina kādas vai kādu skaidri noteiktu uzņēmumu darbību, būtu šīs iestādes tiešais uzdevumus, kas principā ir vietējās ekonomikas attīstības veicināšana. Faktiski ir loģiski, ka šāda valsts iestāde vadītos pēc principa, ka vietējiem uzņēmumiem jānodrošina vai jāfinansē pašiem savas mārketinga darbības un ka tā aprobežo savas aktivitātes ar vispārēju teritorijas un vietējās ekonomiskās struktūras vispārēju veicināšanu, nevirzot to uz specifiskiem uzņēmumiem.

(324) Pavisam cita pieeja tomēr tiektos uzskatīt, ka valsts iestāde, kuras uzdevums ir vietējās ekonomikas attīstība, varētu, tādus pasākumus neuzskatot par valsts atbalstu, saņemt mārketinga pakalpojumus, kas galvenokārt paredzēti noteiktu vietēju uzņēmumu pakalpojumu vai produktu veicināšanai, ar pamatojumu, ka šie pakalpojumi nes labumu vietējai ekonomiskajai attīstībai un ka tie ir iegūti par "tirgus cenu". Tāda pieeja apietu LESD 107. panta 1. punktu.

(325) Tādējādi šķiet, ka mārketinga pakalpojumi, ko PBTRK iegādājusies no *AMS*, nevar tikt uzskatīti par tādiem, kas atbilst PBTRK "patiesajām vajadzībām" kā valsts iestādei ar vietējās ekonomiskās attīstības uzdevumu. Šo secinājumu apstiprina dažādi Francijas paziņoti elementi, un jo īpaši šis: "protams, nav biežu gadījumu, kad TRK, kuras neapsaimnieko lidostas, iepērk aviokompāniju mārketinga pakalpojumus" ([55]).

(326) Attiecīgi 316. līdz 321. apsvērumā minētās otrās pieejas piemērošana novestu pie slēdziena, ka mārketinga pakalpojumu līgumi nes ekonomisku labumu uzņēmumiem, kas šos pakalpojumus snieguši, kā arī aviokompānijām, kas tieši guvušas labumu no mārketinga pakalpojumiem. Tādējādi saskaņā ar šo pieeju ar *AMS* noslēgtie mārketinga pakalpojumu līgumi sastāda atbalstu *AMS* kā mārketinga pakalpojumu sniedzējam un atbalstu *Ryanair* kā tiešajam un galvenajam labuma guvējam no šiem pakalpojumiem.

(327) Cita starpā, kad valsts iestāde veic iepirkumu savu vispārējās nozīmes uzdevumu veikšanai, parasti tiek sagaidīts, lai tā līdz minimumam samazinātu izmaksas, organizējot iepirkuma procedūru vai vismaz apzinātu vairākus pakalpojumu sniedzējus, salīdzinot to piedāvājumus. Tas tiek piemērots aizvien biežāk ļoti dažāda veida precēm vai pakalpojumiem, kuriem nav acīmredzamu tirgus cenas atsauču, kā tas acīmredzami ir mārketinga pakalpojumu gadījumā. Turpretī šajā gadījumā mārketinga līgumu pamatā nav bijusi iepirkuma procedūra. PBTRK izsludināts iepirkuma projekts nav atradis nevienu aviokompāniju, kas būtu gatava strādāt Po lidostā paredzētajos apstākļos ([56]). Šis apsvērums apstiprina otrās pieejas nepiemēroto raksturu.

(328) Šo nepiemēroto raksturu, šķiet, arī apstiprina PBTRK sniegtās piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras pagarināšanu. Tik tiešām jāatzīmē, ka tirgus ekonomikas dalībnieka principa ievērošanas nolūkā savu rīcību salīdzinot ar dažādu privātu uzņēmumu rīcību, PBTRK galvenokārt sevi salīdzinājusi ar lidostu apsaimniekotājiem. Tā arī atsaucas uz dažādām lielajām privātajām Lielbritānijas lidostām, vienu Itālijas lidostu un sešām Francijas lidostām. Šī pieeja šķiet apstiprinām secinājumu, saskaņā ar kuru PBTRK noslēgusi šos mārketinga pakalpojumu līgumus pirmkārt kā lidostas apsaimniekotāja, nevis valsts iestāde, kas rīkojas sava vietējās ekonomikas attīstības uzdevuma ietvaros.

(329) Cita starpā Francija norādījusi, ka Bearnas tūrisma veicināšana ir Bearnas basku zemes departamenta tūrisma komitejas kompetencē un ka parasti TRK veic "specifiskas tūrisma veicināšanas darbības, piedaloties dažādās reģionālās un departamenta struktūrās šajā jomā, jo īpaši reģionālajās un departamenta tūrisma komitejās." Bet mārketinga pakalpojumu līgumus, kas saskaņā ar PBTRK galvenokārt paredz Po un tās reģiona tūrisma un biznesa objektu veicināšanu, tieši noslēgusi PBTRK, bez to vietējo struktūru starpniecības, kuru uzdevums ir tūrisma veicināšana. Tas ir papildu elements, kurš tiecas apliecināt, ka PBTRK ir parakstījusi mārketinga pakalpojumu līgumus galvenokārt kā lidostas apsaimniekotāja.

([55]) Šis apgalvojums cita starpā apstiprina, ka attiecīgos mārketinga pakalpojumus PBTRK pirmām kārtām patiesībā ir iegādājusies kā lidostas apsaimniekotāja, nevis kā valsts iestāde, kuras uzdevums ir reģionālās ekonomikas attīstība.

([56]) Skatīt 132. apsvērumu.

(330) Lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu, tātad jāsaglabā 315. apsvērumā minētā pirmā pieeja, kura ietver PBTRK rīcības salīdzināšanu ar hipotētisku tirgus ekonomikas dalībnieku, kuru vada rentabilitātes perspektīvas un kurš varētu būt apsaimniekojis Po lidostu tās vietā.

(331) Šis secinājums, kas pieņemts attiecībā uz līgumiem, kuri noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*, to pašu iemeslu dēļ ir piemērojams arī līgumam, kas noslēgts ar *Transavia*, jo vairāk tāpēc, ka *Transavia* gadījumā viens un tas pats līgums ietver lidostas pakalpojumus un mārketinga pakalpojumus.

Labumi, ko tirgus ekonomikas dalībnieks varētu gūt no mārketinga pakalpojumu līgumiem un cena, kuru tas būtu gatavs maksāt par šiem pakalpojumiem

(332) No visa iepriekš teiktā izriet, ka, lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu apskatītajiem mārketinga pakalpojumu līgumiem, tie jāanalizē kopīgi ar atbilstošajiem lidostas pakalpojumu līgumiem, it kā tie abi veidotu vienotu transakciju ([57]), un ka PBTRK rīcība jāanalizē attiecībā pret hipotētisku tirgus ekonomikas dalībnieku, kas varētu tās vietā apsaimniekot Po lidostu.

(333) Analizējot katru no šiem šādi identificētajiem darījumiem, jānosaka labumi, ko šis hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kuru vada rentabilitātes perspektīvas, varētu sasniegt ar šiem mārketinga pakalpojumiem. Šajā nolūkā nav jāņem vērā vispārējais pienesums, ko šādi pakalpojumi dod reģiona tūrismam un ekonomiskajai attīstībai kā tādai. Tiek ņemta vērā vienīgi šo pakalpojumu ietekme uz lidostas rentabilitāti, jo tā ir vienīgā, ko varētu ņemt vērā hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kas izmantots šajā analīzē.

(334) Šie mārketinga pakalpojumi paredzēti, lai stimulētu izmantošanas biežumu tajos maršrutos, kuri minēti mārketinga pakalpojumu līgumos un attiecīgajos lidostas pakalpojumu līgumus, jo tie paredzēti, lai šos maršrutus veicinātu. Pat, ja tā rezultātā pirmām kārtām labumu gūst aviosabiedrība, ieguvums ir arī lidostas apsaimniekotājam. Faktiski, lielāks pasažieru skaits visticamāk lidostas apsaimniekotājam nozīmēs ienākumu palielināšanos no konkrētām lidostas nodevām, nodrošinot apkalpošanu uz zemes, kā arī ar aviopakalpojumiem nesaistītu pakalpojumu nodrošināšanas – stāvvietu parka, restorāniem un citiem tirgotājiem u.c.

(335) Tātad nav noliedzams, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas pārvaldītu Po lidostu PBTRK vietā, varētu ņemt vērā šo pozitīvo efektu brīdī, kad paredz noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu un attiecīgo lidostas pakalpojumu līgumu. Tas būtu izvērtējis attiecīgo maršrutu ietekmi uz tā nākotnes ieņēmumiem un izmaksām un, šajā kontekstā paredzējis noteiktu pasažieru skaitu, kuri šos maršrutus izmantos, kas varētu atspoguļot pozitīvu mārketinga pakalpojumu efektu. Šo efektu varētu ņemt vērā visā attiecīgo maršrutu ekspluatācijas laikā, kāds tas paredzēts attiecīgajā lidostas pakalpojumu līgumā un mārketinga pakalpojumu līgumā.

(336) Procedūras laikā Komisija ir atzinusi šo punktu, jo, aicinot Franciju rekonstruēt ieņēmumu un izmaksu prognozes, ko būtu veicis tirgus ekonomikas dalībnieks pirms mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu sniegšanas, tā piedāvāja ņemt vērā mārketinga pakalpojumu līgumu ietekmi uz apgrozības palielinājumu. Kad lidostas apsaimniekotājs slēdz līgumu, kurā paredzētas veicināšanas darbības noteiktiem maršrutiem, faktiski ir iespējams, ka tas paredz salīdzinoši augstu piepildīšanas līmeni (vai noslodzes faktoru) ([58]) attiecīgajiem maršrutiem un to ņem vērā savu nākotnes ieņēmumu izvērtēšanā. Attiecībā uz šo punktu Komisija atzīmē *Ryanair* atzinumu, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līgumi lidostas apsaimniekotājam nes ne tikai izdevumus, bet arī iespējamu labumu.

(337) Jānosaka, vai hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kas apsaimniekotu Po lidostu PBTRK vietā, saprātīgi gaidītu un uzskaitītu citus labumus kā vien tos, kas rodas no pozitīvas ietekmes uz to maršrutu izmantošanas biežumu, kas noteikti mārketinga pakalpojumu līgumā šo maršrutu izmantošanas termiņā, kāds tas paredzēts mārketinga pakalpojumu līgumā vai lidostas pakalpojumu līgumā.

([57]) Minētais mārketinga pakalpojumu līgums jāanalizē kopīgi ar atbilstošo lidostas pakalpojumu līgumu, it kā veidotu ar to vienotu darījumu. Turpretī ir tik daudz dažādu darījumu, cik mārketinga līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu "pāru".

([58]) Piepildīšanas līmenis vai noslodzes faktors ir definēts kā aizņemto sēdekļu proporcija izmantotajos lidaparātos, lai izmantotu attiecīgo maršrutu.

(338) Zināmas ieinteresētās puses, jo īpaši *Ryanair*, savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā atbalsta šo tēzi. 2014. gada 17. janvāra pētījums balstās uz ideju, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumi, kurus saņēmis tāds lidostas apsaimniekotājs kā PBTRK, ir paredzēti, lai stiprinātu lidostas zīmola tēlu un tā rezultātā ilgtermiņā sekmētu šo lidostu izmantojošo pasažieru skaitu papildus tiem maršrutiem, par kuriem noslēgts mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums, pēc šajos līgumos noteiktā maršrutu izmantošanas termiņa beigām. Jo īpaši no šī pētījuma izriet, ka saskaņā ar *Ryanair* paredzēts, ka mārketinga pakalpojumi ilgtermiņā radīs pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklējumu, kas sniegsies pēc mārketinga pakalpojumu līguma termiņa beigām.

(339) Vispirms šajā nolūkā jāatzīmē, ka neviens lietas elements nenorāda, ka to mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanas laikā, kurus izskata formālajā pārbaudes procedūrā, PBTRK būtu paredzējusi un *a fortiori* uzskaitījusi iespējamos pozitīvos efektus no mārketinga pakalpojumu līgumiem, kas sniegtos pāri tiem maršrutiem, kas atrunāti attiecīgajos līgumos, vai no laika skatu punkta sniegtos pāri paredzētajam šo maršrutu izmantošanas laikam. Pie tam ne Francija, ne PBTRK nav piedāvājusi metodi, kas ļautu novērtēt iespējamo vērtību, ko hipotētisks tirgus dalībnieks, kas apsaimniekotu Po lidostu PBTRK vietā, būtu piešķīris šiem efektiem brīdī, kad jāizvērtē iespēja noslēgt šos mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumus.

(340) Kā iepriekš norādīts, no *AMS* saņemtie mārketinga pakalpojumi paredzēti personām, kas apmeklē *Ryanair* vietni un, specifiskāk, jau atrodas Po veltītajai lapai šajā vietnē vai šīs vietnes angļu valodas lapā (mārketinga pakalpojumiem attiecībā uz Po–Londonu un Po–Bristoli), vai beļģu un nīderlandiešu valodas lapā (līgumiem attiecībā uz Po–Šarlruā), vai franču valodas lapā (līgumam attiecībā uz maršrutu Po–Bovē). Kas attiecas uz *Transavia*, bija paredzēts, ka visi mārketinga pakalpojumi vietnē www.*Transavia*.com attieksies uz galamērķim Po atbilstošo lapu. Attiecīgie mārketinga pakalpojumi tātad galvenokārt bija paredzēti cilvēkiem, kas jau bija gatavi izmantot maršrutus, kas ir šo mārketinga pakalpojumu līgumu pamatā. To pozitīvais efekts uz citu maršrutu apmeklētību virzienā uz Po šķiet daudz hipotētiskāks, jebkurā gadījumā daudz neskaidrāks, lai to kvantificētā veidā varētu ņemt vērā saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, izvērtējot savas intereses noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu.

(341) Cita starpā ļoti neskaidrs šķiet arī šo efektu ilglaicīgais raksturs. Ir saprotams, ka Po un tās reģiona veicināšana *Ryanair* mājas lapā varēja pamudināt personas, kas šo lapu apmeklē, iegādāties *Ryanair* biļetes uz Po tajā brīdī, kad viņas ieraudzīja šo reklāmu vai arī neilgi pēc tam. Turpretī šķiet maz ticams, ka atmiņa par šo *Ryanair* interneta vietnes apmeklēšanas laikā redzēto reklāmu spēs būt ilgstoša un ietekmēt lidmašīnas biļešu iegādi vēl vairākas nedēļas. Publicitātes kampaņa var sasniegt ilgstošu efektu, ja veicināšanas darbības tiek veiktas ar viena vai vairāku reklāmas nesēju palīdzību, kuriem patērētāji tiek bieži pakļauti noteiktā laika periodā. Piemēram, reklāmas kampaņa vispārēja rakstura televīzijas kanālos un radio stacijās, interneta vietņu kopums un/vai reklāmas plakātu kopums, kas izvietots vidē vai sabiedriskās vietā, varētu radīt šādu ilgstošu efektu, ja patērētājiem būtu pieeja šiem medijiem pasīvā un atkārtotā veidā. Turpretī veicināšanas darbība, kas aprobežojas tikai ar noteiktām lapām vienā *Ryanair* interneta vietnē, mazticams radīs tādu efektu, kas sniegsies ievērojami pāri veicināšanas aktivitātes laikam.

(342) Faktiski ir ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku *Ryanair* interneta vietni neapmeklē pietiekami bieži, lai no tās vien ilgstošā atmiņā paliktu šajā vietnē redzama reģiona reklāma. Šo novērtējumu ievērojami apstiprina divi elementi. Pirmkārt, saskaņā ar dažādo mārketinga pakalpojumu līgumu noteikumiem Po reģiona reklāma *Ryanair* vietnes pirmajā lapā aprobežojas ar vienkāršu saiti uz PBTRK norādītu vietni ļoti īsos un ierobežotos periodos (42 dienas gadā piecu gadu periodā saskaņā ar 2005. gada līgumu, vienu gadu saskaņā ar 2007. gada līgumu, 8 dienas saskaņā ar 2008. gada līgumu, 9 dienas saskaņā ar 2009. gada līgumu, 45 dienas angļu valodas lapā, 25 dienas beļģu un nīderlandiešu valodas lapā un 25 dienas franču valodas lapā saskaņā ar 2010. gada līgumu). Gan attiecībā uz šo veicināšanas darbību iedabu (vienkārša saite ar ierobežotu veicināšanas vērtību), gan to īsais eksponēšanas laiks šķiet spēcīgi ierobežojis šo darbību efektu laikā pēc to beigšanās, pie tam ņemot vērā, ka šīs darbības aprobežojās tikai ar *Ryanair* interneta vietni un nebija saistītas ar citiem reklāmas nesējiem. Otrkārt, citas mārketinga darbības, kas paredzētas ar *AMS* noslēgtajos līgumos, attiecās tikai uz to interneta vietni, kas saistīta ar galamērķi Po. Ir ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku šo lapu neapmeklē bieži un to dara tikai gadījumā, kad viņus jau potenciāli interesē šis reģions.

(343) Šie iepriekšējie apsvērumi vienlīdz attiecas arī uz 2006. gadā noslēgto līgumu ar *Transavia*. Faktiski līgumā paredzētie mārketinga pakalpojumi bija vienkārša ziņu un saišu ievietošana lapā, kas *Transavia* interneta vietnē attiecas uz galamērķi Po, kā arī e-pasta piedāvājumu nosūtīšana, iepazīstinot ar tūrisma objektiem galamērķī Po, kas tika regulāri nosūtīti elektroniskā žurnāla *Transavia*.com abonentiem.

(344) Tādējādi pat gadījumā, ja mārketinga pakalpojumi varētu veicināt mārketinga pakalpojumu līgumos atrunāto maršrutu piepildīšanu šo pakalpojumu veikšanas laikā, ir ļoti iespējams, ka šāda efekta nav bijis vai tas nav bijis ievērojams pēc šī perioda vai citos maršrutos.

(345) No *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem cita starpā izriet, ka labumi no mārketinga pakalpojumu līgumiem, kuri sniegtos aiz līgumos paredzētajiem maršrutiem un šo maršrutu izmantošanas perioda, kāds tas paredzēts mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumos, ir ārkārtīgi nedroši un nevar tikt uzskaitīti veidā, ko par pietiekami ticamu uzskatītu saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks.

(346) Tādējādi, piemēram, saskaņā ar 2014. gada 17. janvāra pētījumu ([59]), "(..) turpmāka papildu peļņa pēc lidostas pakalpojumu līguma plānotā beigu termiņa pēc būtības ir nenoteikta" ([60]). Turklāt pētījumā ierosinātas divas metodes mārketinga pakalpojumu līgumu *ex ante* pozitīvās ietekmes novērtēšanai – pieeja, kas ir "balstīta uz naudas plūsmu" un "kapitalizācijas" pieeja.

(347) Izmantojot pieeju, kas ir "balstīta uz naudas plūsmu", ieguvumi no mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma tiek izvērtēti atbilstoši nākotnes ieņēmumiem, ko lidostas apsaimniekotājam rada mārketinga pakalpojumi un lidostas pakalpojumu līgums pēc attiecīgo izmaksu atvilkuma. "Kapitalizācijas" pieejā ņemti vērā mārketinga pakalpojumu radītie uzlabojumi lidostas zīmola tēlam kā nemateriāli aktīvi, kas iegūti par mārketinga pakalpojumu līgumā noteikto cenu.

(348) Tomēr pētījums norāda uz kapitalizācijas pieejas radītajiem sarežģījumiem, tādējādi apliecinot ticamības trūkumu ar šādu metodi iegūtiem rezultātiem un dodot priekšroku naudas plūsmas pieejai. Pētījumā minēts: "Kapitalizācijas pieejā būtu jāņem vērā tikai mārketinga izdevumu proporcija attiecībā pret lidostas nemateriālajiem aktīviem. Tomēr ir sarežģīti noteikt proporciju tiem mārketinga izdevumiem, kuru mērķis ir radīt nākotnes ienākumus lidostai (t. i., ieguldījumu lidostas nemateriālajos aktīvos), salīdzinājumā ar tiem izdevumiem, kas lidostai rada reālus ienākumus ([61])". Tajā arī uzsvērts, ka "lai īstenotu kapitalizācijas pieeju, ir nepieciešams novērtēt vidējo laika ilgumu, kurā lidosta varētu saglabāt vienu klientu, pateicoties *AMS* mārketinga kampaņai. Nepietiekamu datu dēļ praksē būtu ļoti grūti novērtēt vidējo klientu saglabāšanas laiku, ko rada AMS kampaņa ([62])".

(349) Savukārt 2014. gada 31. janvāra pētījumā ierosināta praktiska "uz naudas plūsmu balstītās" pieejas piemērošana. Saskaņā ar šo pieeju mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu radītie ieguvumi, kas pārsniedz mārketinga pakalpojumu līguma termiņu, tiek noteikti kā "galīgā vērtība", ko aprēķina līguma termiņa beigu datumā. Šo galīgo vērtību nosaka, balstoties uz gaidāmo papildu peļņu no lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumiem pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā. Principā šīs metodes pamatā ir gaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā un tās projicēšana nākotnē ar ilgumu, kas līdzvērtīgs lidostas pakalpojumu līguma darbības laikam, veicot pielāgojumus atbilstoši Eiropas gaisa satiksmes tirgus izaugsmes tempam un varbūtības faktoram, kuram jāatspoguļo lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma spēja veicināt lidostas peļņu pēc minēto līgumu termiņa beigām ([63]). Saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu šī spēja radīt ilgstošus ieguvumus izriet no vairākiem faktoriem, "(..) tostarp no labākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no tīkla ārējās ietekmes un regulārajiem pasažieriem" ([64]), precīzāku informāciju šajā saistībā nesniedzot. Turklāt šajā metodē tiek ņemta vērā diskonta likme, kas atspoguļo kapitāla izmaksas.

([59]) Skatīt iedaļu 6.2.2.7.

([60]) Brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: "*… future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain*".

([61]) Brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: "*The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport.*"

([62]) Brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: "*In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data*".

([63]) Sk. 356. un 357. apsvērumu.

([64]) Brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: "(..) *including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger*"

(350) Attiecībā uz varbūtības faktoru pētījumā ierosināta likme […] %, kas tajā atzīta par piesardzīgu. Turklāt pētījums, kas pēc savas būtības ir ļoti teorētisks, šajā saistībā nesniedz nekādu vērā ņemamu pamatojumu – ne kvantitatīvu, ne kvalitatīvu. Tas nav balstīts ne uz kādiem faktiskiem elementiem, kas būtu atbilstīgi *Ryanair* darbībai, gaisa satiksmes tirgiem vai lidostu pakalpojumiem, lai pamatotu minēto […] % likmi. Tas neveido nekādu saikni starp šo likmi un faktoriem, kas pieminēti tikai ļoti īsi (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla ārējā ietekme un regulārie pasažieri) un kam būtu jāpaildzina lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu radītie ieguvumi pēc to termiņa beigām. Visbeidzot, pētījumā nekādā veidā nav precizēts konkrētais paredzēto mārketinga pakalpojumu saturs dažādajos ar *AMS* noslēgtajos līgumos, lai novērtētu, kādā mērā šie pakalpojumi varētu ietekmēt iepriekš minētos faktorus.

(351) Turklāt tas neapliecina, ka pēc lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu termiņa beigām peļņa, ko tie pēdējā piemērošanas gadā radītu lidostas apsaimniekotājam, ar jebkādu ticamības pakāpi varētu turpināties nākotnē. Tas arī nepamato Eiropas gaisa satiksmes tirgus izaugsmes tempa nozīmīgumu, lai novērtētu lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu radītās sekas konkrētai lidostai.

(352) Tāpēc ir ļoti maz ticams, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš novērtētu savu ieinteresētību slēgt līgumu, ņemtu vērā "galīgo vērtību", kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* ierosināto metodi.

(353) Tādējādi 2014. gada 31. janvāra pētījums rada iespaidu, ka "uz naudas plūsmu balstītā" metode, gluži tāpat kā "kapitalizācijas" metode, radītu tikai ļoti nenoteiktus un ļoti mazticamus rezultātus.

(354) Turklāt ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresēta trešā puse nav sniegusi faktus, kas varētu liecināt, ka metode, ko šajā pētījumā ierosina *Ryanair*, vai jebkura cita metode, kuras mērķis ir kvantificētā veidā ņemt vērā ieguvumus, kas pārsniegtu lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu darbības termiņu, tiktu reāli izmantota Po lidostai līdzvērtīgu reģionālo lidostu pārvaldībā. Francija nav arī paudusi nekādus komentārus par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem un nav apstiprinājusi to secinājumus.

(355) Turklāt, kā minēts iepriekš, mārketinga pakalpojumi, uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, galvenokārt ir vērsti uz personām, kuras varētu izmantot mārketinga pakalpojumu līgumos paredzētos maršrutus. Ja pēc lidostas pakalpojumu līguma termiņa beigām šie maršruti netiek atjaunoti, ir maz ticams, ka mārketinga pakalpojumi pēc minētā termiņa beigām varētu turpināt radīt pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklētību. Arī iespēju, ka kāda aviokompānija vēlētos turpināt izmantot maršrutu pēc termiņa, kuram tā piekritusi saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, lidostas apsaimniekotājam ir ļoti grūti novērtēt. Aviokompānijas, jo īpaši zemo cenu kompānijas, ir apliecinājušas, ka to pārvaldība attiecībā uz maršrutu atklāšanu un slēgšanu ir ļoti dinamiska. Slēdzot darījumu, kas salīdzināms ar formālajā pārbaudes procedūrā pārbaudītajiem darījumiem, saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nepaļautos uz aviokompānijas vēlmi turpināt izmantot attiecīgo maršrutu pēc līguma darbības beigām.

(356) Turklāt arī jāņem vērā, ka galīgā vērtība, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* 2014. gada 31. gada pētījumā ierosināto metodi, ir pozitīva (un attiecīgi pozitīvi ietekmē lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu paredzamo rentabilitāti) tikai tad, ja ar šiem līgumiem saistītā gaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā ir pozitīva. Principā šīs metodes pamatā ir gaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā un tās projicēšana nākotnē, piemērojot divus faktorus. Pirmais faktors ir saistīts ar Eiropas gaisa satiksmes tirgus globālo izaugsmi un atspoguļo gaidāmo satiksmes pieaugumu. Otrs faktors ir […] % faktors, kas shematiski atspoguļo varbūtību, ka līgumu, kuru termiņš ir beidzies, izpilde veicina līdzīgu līgumu noslēgšanu nākotnē, kas varētu radīt tādas pašas finanšu plūsmas. Tādējādi, ja gaidāmā papildu peļņa lidostas pakalpojumu piemērošanas pēdējā gadā ir negatīva, arī galīgā vērtība būs negatīva (vai vismaz vienāda ar nulli), kas nozīmē, ka tādu līgumu noslēgšana, kuri salīdzināmi ar līgumiem, kuru termiņš ir beidzies, gluži tāpat kā iepriekšējie līgumi ar katru gadu pasliktinātu lidostas rentabilitāti.

(357) 2014. gada 31. janvāra pētījumā šāds scenārijs ir aplūkots ļoti īsi, sniedzot vien norādi zemsvītras piezīmē bez komentāriem vai pamatojuma: "(..) nekādu galīgo vērtību nevar aprēķināt, ja papildu neto peļņa no maksājumiem *AMS* attiecīgā perioda pēdējā gada laikā ir negatīva" ([65]). T. i., kā būs izklāstīts tālāk tekstā, visi līgumi, uz kuriem attiecas šī lieta, rada aprēķinātās papildu plūsmas, kuru neto pašreizējā vērtība katru gadu ir negatīva ne tikai kopumā. Tādējādi attiecībā uz šiem līgumiem "galīgā vērtība", kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* ierosināto metodi,

([65]) 2014. gada 31. janvāra pētījums, 17. zemsvītras piezīme, brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: *"(..) no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration."*

būtu vienāda ar nulli vai negatīva. Šādas galīgās vērtības ņemšana vērā neliktu apšaubīt secinājumu, saskaņā ar kuru dažādie līgumi radītu ekonomiskus ieguvumus.

(358) Kopumā no iepriekš minētā izriet, ka vienīgais konkrētais ieguvums, ko saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks gaidītu no mārketinga pakalpojumu līguma un kvantificētā veidā ņemtu vērā, novērtējot savu ieinteresētību slēgt šādu līgumu apvienojumā ar lidostas pakalpojumu līgumu, būtu mārketinga pakalpojumu iespējamā pozitīvā ietekme uz to pasažieru skaitu, kuri izmanto attiecīgajos līgumos noteiktos maršrutus šo maršrutu izmantošanas termiņā, kas noteikts saskaņā ar līgumiem. Pārējie iespējamie ieguvumi būtu uzskatāmi par pārāk nenoteiktiem, lai tos ņemtu vērā kvantificētā veidā, un nekas arī neliecina par to, ka tos būtu ņēmusi vērā PBTRK.

Lidostas pakalpojumu līgumu, uz kuriem attiecas formālā pārbaudes procedūra, noteikumu salīdzinājuma nozīmīgums ar citās lidostās noteiktajām lidostas maksām

(359) Saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, atbalsta esamību kādas lidostu izmantojošas aviokompānijas labā principā var izslēgt, ja:

a) piemērotā lidostas pakalpojumu cena atbilst tirgus cenai vai,

b) izmantojot iepriekšēju analīzi, t. i., balstoties uz pieejamo informāciju un prognozējamajām tendencēm pasākuma veikšanas datumā, var pierādīt, ka vienošanās starp lidostu un aviokompāniju lidostai radītu pozitīvu papildinājumu ieņēmumiem ([66]).

(360) Turklāt saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm, "uzsākot novērtēt lidostu un aviokompāniju vienošanās, Komisija ņem vērā arī to, kādā mērā minētās vienošanās var uzskatīt par atbilstošām vispārējai lidostu stratēģijai, kurai būtu jāveicina to rentabilitāte vismaz ilgtermiņā" ([67]).

(361) Tomēr attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinājums ar "tirgus cenu") Komisija pauž spēcīgas šaubas par to, ka ir reāli iespējams noteikt piemērotu salīdzināšanas elementu, lai noteiktu ticamu tirgus cenu attiecībā uz lidostu sniegtajiem pakalpojumiem. Komisija uzskata, ka prognozējamās papildu rentabilitātes analīze ir vispiemērotākais kritērijs, lai novērtētu lidostu noslēgtās vienošanās ar atsevišķām aviokompānijām ([68]).

(362) Šajā saistībā ir jāņem vērā, ka kopumā tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana, atsaucoties uz vidējo konstatēto cenu līdzīgos tirgos, var izrādīties pārliecinoša, ja tirgus cenu ir saprātīgi iespējams noteikt vai secināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nav vienlīdz piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā. Izmaksu un ieņēmumu struktūra dažādās lidostās ievērojami atšķiras. Šādas izmaksas un ieņēmumi ir atkarīgi no lidostas attīstības stāvokļa, to apkalpojošo aviokompāniju skaita, pasažieru plūsmas kapacitātes, infrastruktūras stāvokļa, reglamentējošiem noteikumiem, kas dalībvalstīs var atšķirties, kā arī no deficīta un saistībām, ko lidosta ir uzņēmusies iepriekš ([69]).

(363) Turklāt gaisa satiksmes tirgus liberalizācija rada sarežģījumus jebkādai strikti salīdzinošai analīzei. Kā liecina šis gadījums, komerciālās prakses starp lidostām un aviokompānijām ne vienmēr ir balstītas uz publiski pieejamo cenu sarakstu atsevišķiem pakalpojumiem. Šādās komerciālās attiecībās ir vērojama plaša daudzveidība. Tās ietver risku dalīšanu attiecībā uz apmeklētību un saistītajām komerciālajām un finanšu saistībām, stimulēšanas mehānismu vispārināšanu (piemēram, ar atlaidēm, kas saistītas ar maršrutu vai pārvadāto pasažieru skaitu), kā arī risku pārdalīšanas variācijas līgumu darbības laikā. Rezultātā darījumi savā starpā ir grūti salīdzināmi, balstoties uz cenu par reisu vai par pasažieri.

(364) Savā 2013. gada 9. aprīļa pētījumā *Ryanair* būtībā atbalsta tēzi, saskaņā ar kuru ir iespējams piemērot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, balstoties uz salīdzinājumu ar citu Eiropas lidostu komerciālajām praksēm.

([66]) Jaunās pamatnostādnes, 53. punkts.
([67]) Jaunās pamatnostādnes, 66. punkts.
([68]) Jaunās pamatnostādnes, 59. un 61. punkts.
([69]) Sk. 88. un 89. apsvērumu Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumā par valsts atbalstu C 12/2008 Slovākija – vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair*, OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.

(365) Vispirms ir jāņem vērā, ka procedūras laikā ne Francija, ne arī kāda ieinteresēta trešā puse Komisijai neierosināja lidostu salīdzināšanas modeli, kuru varētu izmantot šajā lietā un kas ļautu pietiekami salīdzināt citas lidostas ar Po lidostu attiecībā uz satiksmes apmēru, satiksmes veidu, lidostas pakalpojumu veidu un līmeni, lielas pilsētas esamību lidostas tuvumā, iedzīvotāju skaitu interesējošajā zonā, labklājību blakus esošajā zonā un citu ģeogrāfisko zonu esamību, kuras varētu piesaistīt pasažierus ([70]).

(366) Lai arī šāds lidostu modelis būtu bijis pieejams, salīdzinoša metode šajā gadījumā tik un tā nebūtu izmantojama. Kā minēts iepriekš, analizējamie darījumi ir sarežģīti kopumi, ko veido lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums (dažkārt apvienoti uz kopīga juridiskā pamata). Šie darījumi ietver vairākas "cenas", t. i., dažādas lidostu maksas, cenu par apkalpošanu uz zemes un mārketinga pakalpojumu cenu, no kuriem dažas nosaka pasažieru skaits, savukārt citas – gaisa kuģu kustība vai fiksēta summa. Ikviens no šiem darījumiem arī rada sarežģītu finanšu plūsmas kopumu starp lidostas apsaimniekotāju un aviokompāniju un tās filiālēm, ko veido no lidostu maksas gūtie ieņēmumi, ar apkalpošanu uz zemes saistītie ieņēmumi un ieņēmumi, kas saistīti ar mārketinga pakalpojumiem.

(367) Tādējādi tikai lidostu maksu salīdzināšana starp PBTRK piemēroto maksu attiecīgajām aviokompānijām un salīdzināmās lidostās piemēroto lidostu maksu nesniegtu nekādas lietderīgas norādes par tirgus ekonomikas dalībnieka principa ievērošanu. Lai piemērotu derīgu salīdzinošo metodi darījumiem, uz kuriem attiecas šis novērtējums, vismaz būtu nepieciešams atrast salīdzināmu darījumu kopumu līdzīga mēroga lidostās, kas jo īpaši ietvertu līdzvērtīgus mārketinga pakalpojumus un līdzvērtīgus pakalpojumus saistībā ar apkalpošanu uz zemes. Šāda salīdzināmu darījumu modeļa meklējumi būtu neiespējami, jo darījumi, uz kuriem attiecas šis novērtējums, ir pārāk sarežģīti un specifiski, turklāt ar apkalpošanu uz zemes saistīto pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu cenas reti ir publiski pieejamas, tāpēc to izmantošana salīdzinājuma bāzes veidošanai būtu sarežģīta.

(368) Visbeidzot, pieņemot, ka uz derīgas salīdzinošās analīzes pamata būtu iespējams noteikt, ka attiecīgās "cenas" dažādajos darījumos, uz kuriem attiecas šī pārbaude, ir līdzvērtīgas "tirgus cenai", kas noteikta, izmantojot salīdzināmu darījumu modeli, vai augstākas par to, Komisija tik un tā nevarētu secināt, ka darījumi atbilst tirgus cenai, ja izrādītos, ka to veikšanas brīdī lidostas apsaimniekotājs varēja gaidīt, ka to radītās papildu izmaksas pārsniegs papildu ienākumus. Tirgus ekonomikas dalībnieks nekādā veidā nav ieinteresēts piedāvāt preces vai pakalpojumus par "tirgus cenu", ja šāda rīcība rada papildu zaudējumus.

(369) Komisija uzskata, ka šīs analīzes kontekstā ir piemēroti atgādināt, ka pēc jauno pamatnostādņu pieņemšanas gan Francija, gan ieinteresētās puses tika aicinātas paust savus komentārus par minēto pamatnostādņu noteikumu piemērošanu šai lietai (skatīt 22. un 23. apsvērumu). Šajā gadījumā ne Francija, ne ieinteresētās puses nav pēc būtības apstrīdējušas Komisijas pieeju, saskaņā ar kuru, tiklīdz nav iespējams noteikt piemērotu salīdzināšanas kritēriju, lai noteiktu ticamu tirgus cenu par lidostu sniegtajiem pakalpojumiem aviokompānijām, vispiemērotākais kritērijs starp abām pusēm noslēgto vienošanos novērtēšanai ir to *ex ante* papildu rentabilitātes analīze.

(370) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpiemēro jaunajās pamatnostādnēs vispārīgi atbalstītā pieeja par tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanu attiecībās starp lidostām un aviokompānijām, t. i., *ex ante* papildu rentabilitātes analīze.

(371) Šo pieeju pamato fakts, ka lidostas apsaimniekotājs var būt objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviokompāniju, ja viņam ir pamatos iemesls gaidīt, ka šāds darījums paaugstinās viņa peļņu (vai mazinās zaudējumus) salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds darījums netiktu noslēgts ([71]), neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar nosacījumiem, kurus citu lidostu apsaimniekotāji piedāvā aviokompānijām, vai kurus tas pats apsaimniekotājs piedāvā citām aviokompānijām.

(372) Attiecībā uz pēdējo minēto aspektu, kā Komisija jau ir paudusi jaunajās pamatnostādnēs, "atšķirīgu cenu noteikšana ir parasta komerciālā prakse, ja tiek ņemti vērā visi noteikumi, kas konkurences jomā ir piemērojami attiecīgajā nozarē. Taču, lai būtu ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka princips, šādai praksei ir jābūt pamatotai ar komerciāliem apsvērumiem" ([72]). (zemsvītras piezīmes ir izlaistas). Šajā saistībā ir jānorāda, ka atsevišķu trešo pušu

([70]) Jaunās pamatnostādnes, 60. punkts.
([71]) Citiem vārdiem sakot – gadījumos, kad gaidāmā papildu rentabilitāte no šī darījuma ir pozitīva.
([72]) Jaunās pamatnostādnes, 62. punkts.

komentāri, kuros PBTRK pēc būtības tiek pārmesta savas vispārējās tarifu noteikšanas sistēmas nepiemērošana visām aviokompānijām vienotā veidā, nav atbilstoši attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanu. Piemēram, *Air France* komentārs, kas izklāstīts 169. apsvērumā un saskaņā ar ko PBTRK atsevišķos apstākļos vajadzēja piemērot *Ryanair* "zīmju nodevu", nav atbilstošs. Principā tas, ka lidostas apsaimniekotājs ar kādu aviokompāniju vienojas par nosacījumiem, kas atšķiras no viņa vispārējās tarifu piemērošanas sistēmas, t. i., vienojas par tarifu struktūru, kas atšķiras no vispārējās sistēmas, ne vienmēr nozīmē ekonomiskas priekšrocības attiecīgajam uzņēmumam.

Kopīgs novērtējums par lidostas apsaimniekotāja un PBTRK rīcību kopumā

(373) Savā lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka PBTRK kopējā rīcība ir jāskata saistīti ar lidostas apsaimniekotāja rīcību un, attiecīgā gadījumā, arī ar valsts vai citu publisko iestāžu rīcību, kuras kontrolē lidostas apsaimniekotāju vai ir iesaistītas tā finansēšanā.

(374) Francija ir paudusi piekrišanu kopīgajam lidostas pārvaldības dienesta, PBTRK un citu publisko iestāžu rīcības novērtējumam.

(375) Piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, ir jāņem vērā visas PBTRK, ne tikai tās lidostu apsaimniekojošā dienesta rīcība. PBTRK ietvaros esošajam lidostu apsaimniekojošajam dienestam nav atsevišķa, no PBTRK nošķirta, juridiskā statusa. Turpretī, ja arī lidostas pakalpojumu līgumi ir noslēgti ar lidostu, kura saņem *Ryanair* un citu aviokompāniju maksātās lidostu nodevas, mārketinga pakalpojumu līgumu izmaksas lielākoties ir piesaistītas PBTRK vispārējam budžetam un ne vienmēr ir redzamas lidostas pārskatos. Turklāt Francija šajā saistībā norāda, ka PBTRK ir tieši uzņēmusies šo izmaksu segšanu ([73]).

(376) Tāpēc Komisija uzskata, ka lidostas apsaimniekotāja un PBTRK rīcība privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas nolūkos ir jāvērtē kopīgi, ņemot vērā to saistības ar aviokompānijām un aviokompāniju filiālēm.

Secinājums par tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanu

(377) No visa iepriekš minētā izriet, ka, lai attiecīgajiem līgumiem piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu, Komisijai attiecībā uz katru mārketinga pakalpojumu līgumu ir jāanalizē konkrētais līgums un atbilstošais lidostas pakalpojumu līgums un jānosaka, vai hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vadās pēc rentabilitātes principa, PBTRK vietā esot Po lidostas apsaimniekotājs, būtu noslēdzis attiecīgos darījumus. Šajā nolūkā ir jānosaka līgumu papildu rentabilitāte, kā to būtu novērtējis tirgus ekonomikas dalībnieks līgumu slēgšanas brīdī, par visu līgumu piemērošanas laiku ņemot vērā:

— gaidāmo papildu satiksmi nākotnē, ko radītu līgumu īstenošana, ņemot vērā mārketinga pakalpojumu ietekmi uz līgumos noteikto maršrutu piepildīšanas līmeni,

— gaidāmos nākotnes papildu ieņēmumus, ko radītu līgumu īstenošana, tostarp ieņēmumus no nodevām par aviopakalpojumiem un pakalpojumiem, kuri saistīti ar apkalpošanu uz zemes, ko radītu attiecīgajos līgumos minētie maršruti, kā arī ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus, kurus radītu līgumu īstenošanas radītā papildu apgrozība,

— gaidāmās nākotnes papildu izmaksas, ko radītu līgumu īstenošana, tostarp izmantošanas izmaksas un iespējamās papildu ieguldījumu izmaksas, kuras radītu līgumos noteiktie maršruti, kā arī mārketinga pakalpojumu izmaksas.

(378) Ar šādiem aprēķiniem ir jāiegūst turpmākās ikgadējās plūsmas atbilstoši starpībai starp ieņēmumiem un papildu izmaksām, ko vajadzības gadījumā var diskontēt, izmantojot lidostas apsaimniekotāja kapitāla vērtības likmi. Pozitīva pašreizējā neto vērtība principā liecina, ka attiecīgie līgumi nerada ekonomiskas priekšrocības, savukārt negatīva pašreizējā neto vērtība norāda uz šādu priekšrocību esamību.

([73]) Francija šajā saistībā norādīja: "PBTRK, kuras viens no uzdevumiem ir teritorijas ekonomiskā attīstība, ir tieši, savā un nevis lidostas budžetā uzņēmusies finansiālās saistības atbilstoši līgumam, kas 2005. gada 30. jūnijā parakstīts ar *AMS* par maršrutu Po–Londona".

(379) Ir jānorāda, ka šādā novērtējumā nav nozīmes PBTRK un *Ryanair* argumentiem par to, ka PBTRK saņemto mārketinga pakalpojumu cena ir vienāda ar tā dēvēto "tirgus cenu" šādiem pakalpojumiem vai ir par to zemāka. Turklāt hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vadās pēc rentabilitātes principa, nebūtu gatavs saņemt šādus pakalpojumus pat par "tirgus cenai" līdzvērtīgu vai zemāku cenu, ja viņš prognozētu, ka, neskatoties uz šādu pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz attiecīgo gaisa satiksmes maršrutu izmantošanas biežumu, līgumu radītās papildu izmaksas pašreizējā vērtībā pārsniegtu papildu ieņēmumus. Šādā gadījumā "tirgus cenas" apmērs pārsniegtu to, ko viņš būtu gatavs maksāt, un tirgus ekonomikas dalībnieks pieņemtu loģiski pamatotu lēmumu no attiecīgajiem pakalpojumiem atteikties.

(380) To pašu iemeslu dēļ šīs analīzes kontekstā nebūtu nozīmes faktam, ka lidostas pakalpojumu līgumā noteiktās lidostas pakalpojumu cenas varētu būt līdzvērtīgas lidostu apsaimniekotāju piemērotajām cenām vai par tām augstākas un kaut mazākajā mērā būtu salīdzināmas attiecībā uz salīdzināmiem pakalpojumiem, ja ir pamats uzskatīt, ka tās radīs pietiekamus papildu ienākumus, lai segtu papildu izmaksas pašreizējā vērtībā.

Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana

(381) Lai novērtētu šajā dokumentā analizētos līgumus, kā arī ņemot vērā iepriekš paustos apsvērumus, ir jāatgādina, ka gan atbalsta elementu eksistence, gan to nozīmīgums šajos līgumos ir jāvērtē, ņemot vērā situāciju to noslēgšanas datumā un ([74]), konkrētāk, ņemot vērā attiecīgajā datumā pieejamo informāciju un prognozējamo attīstību.

(382) Savā 2011. gada 30. maija vēstulē Francija norādīja, ka laikā, kad tika noslēgts 2005. gada līgums ar *Ryanair* un *AMS*, nebija pieejams nekāds tirgus pētījums vai biznesa plāns, kurā tiktu novērtētas un ekonomiski pamatotas saistības, kuras lidosta uzņēmās attiecībā pret *Ryanair*.

(383) Saskaņā ar Francijas sniegtajiem faktiem, šķiet arī, ka PBTRK neveica nekādus tirgus pētījumus, biznesa plānus vai citādus skaitliski izteiktus rentabilitātes novērtējumus pirms citu līgumu noslēgšanas, uz kuriem attiecas formālā pārbaudes procedūra, izņemot 2006. gada līgumu ar *Transavia*, saistībā ar kuru 2005. gada decembrī tika realizēts biznesa plāns ("*Transavia* biznesa plāns").

(384) Izņemot *Transavia* biznesa plānu, vienīgais skaitliski izteiktais ekonomiskais novērtējums, ko sniegusi Francija, ir ietekmes novērtējums par laika posmu no 2003. līdz 2004. gadam, kurā *Ryanair* pasažieru ekonomiskā ietekme reģionā ir novērtēta 8–10 miljonu euro apmērā. 2011. gada janvārī veikta lidostas pasažieru aptauja, par kuru arī ziņo Francija, šos rezultātus apstiprina, novērtējot viena uz Po izbraucoša *Ryanair* reisa pasažiera vidējos tēriņus EUR 339 apmērā. Taču šie pētījumi nav nozīmīgi tirgus ekonomikas principa piemērošanas nolūkā. Tie attiecas uz *Ryanair* darbības ietekmi uz reģiona ekonomisko situāciju kopumā, nevis tieši uz lidostas rentabilitāti. Saskaņā ar iedibināto judikatūru tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanā nevar ņemt vērā reģionālās attīstības apsvērumus ([75]).

(385) Pēc *Ryanair* ieskatiem biznesa plāna neesamību tādu līgumu noslēgšanas datumā, uz kādiem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, nevar izmantot kā pierādījumu tirgus ekonomikas dalībnieka principa neievērošanai.

(386) Komisija uzskata, ka biznesa plāna neesamība rada spēcīgu pamatu secinājumam, ka ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtajos līgumos nav ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka princips, jo īpaši ņemot vērā, ka attiecībā uz šiem līgumiem ne Francija, ne PBTRK nevarēja sniegt ne mazāko skaitliski izteiktu rentabilitātes analīzi (kaut nepilnīgu), kas būtu veikta pirms līgumu noslēgšanas.

(387) Kopumā Francija nav sniegusi nekādus faktus, kas varētu liecināt, ka lidostas apsaimniekotājs, slēdzot līgumus ar *Ryanair* un *AMS*, ir veicis risku analīzi attiecībā uz iespējami radītajiem ieguvumiem. Gluži pretēji, saskaņā ar Francijas apgalvojumiem, PBTRK rīcības pamatā bija reģionālās attīstības mērķis. Šis fakts vēl vairāk pastiprina aizdomas, ka ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtie līgumi neatbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

([74]) Skatīt, piemēram, 2005. gada 19. oktobra spriedumu lietā T-318/00 *Freistaat Thüringen*/Komisija, 2005. gada krājums, II-4179. lpp., 125. punkts, un spriedumu lietā C-124/10 P, *EDF*/Komisija, ECLI:EU:C:2012:318, 85. 104. un 105. punkts.

([75]) Skatīt Vispārējās tiesas 1999. gada 21. janvāra spriedumu, *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija (T-129/95, T-2/96 un T-97/96, 1999. g. krāj., II-17. lpp.), 120. punkts.

(388) Kā tiks paskaidrots tālāk, šīs liecības apstiprina Komisijas veiktais novērtējums par to, kāda būtu hipotētiska tirgus ekonomikas dalībnieka veikta rentabilitātes analīze.

(389) Procedūras laikā Komisija aicināja Franciju rekonstruēt kvantificētu rentabilitātes analīzi, ko tirgus ekonomikas dalībnieks būtu veicis pirms līgumu noslēgšanas ar *Ryanair* un *AMS*, pamatojoties uz objektīvu informāciju, kas par PBTRK bija zināma līgumu noslēgšanas datumā, un prognozējamo attīstību.

(390) Atbildot uz šo aicinājumu, Francija sniedza paredzamo papildu izmaksu un ieņēmumu rekonstrukciju saistībā ar katru līgumu, kas noslēgts ar *Ryanair* un *AMS*. Minētās analīzes pamatā lielā mērā ir *a posteriori*, t. i., pēc līgumu noslēgšanas konstatēti dati. Tādējādi saskaņā ar Francijas izmantoto metodi ir veikti vidējo izmaksu un ieņēmumu aprēķini par pasažieri, balstoties uz izmantošanas izmaksām, ieņēmumiem un lidostas satiksmi laika posmā no 2003. līdz 2011. gadam. Analizējot katru līgumu, Francija izmantoja šos datus, tos reizinot ar katra līguma prognozējamo papildu satiksmi, t. i., satiksmi, kādu līguma slēgšanas datumā varēja gaidīt no katra līguma. Tā kā šīs analīzes pamatā lielākoties ir pēc dažādu līgumu noslēgšanas konstatētie dati par izmaksām un ieņēmumiem un ne obligāti līgumu slēgšanas brīdī prognozējamie fakti, šī metode nevar atspoguļot rentabilitātes novērtējumu, ko tirgus ekonomikas dalībnieks būtu veicis pirms lēmuma pieņemšanas par attiecīgo līgumu slēgšanu.

(391) Turklāt attiecībā uz izmantošanas papildu izmaksām Francijas pielietotajā metodē tiek ņemtas vērā visas izmaksas par vienību, t. i., lidostas izmantošanas kopējās izmaksas uz pasažieri nevis papildu izmaksas, kas būtu konkrētās katra līguma radītās izmaksas uz pasažieri. Papildu izmaksas var atšķirties no visām izmaksām par vienību un principā ir jūtami zemākas, ņemot vērā, ka ievērojama daļa no lidostas izmaksām ir fiksēta. Tādējādi visu vienības izmaksu izmantošana ir otrs trūkums Francijas ierosinātajā metodē. Turklāt tas jūtami pazemina atsevišķu līgumu rentabilitāti, tādējādi radot sarežģījumus tām aviokompānijām, kuras ir noslēgušas attiecīgos līgumus.

(392) Rezultātā Komisija, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, uzsāka savu analīzi, rekonstruējot dažādo līgumu papildu izmaksas un ieņēmumus, kā tos pirms līgumu noslēgšanas būtu novērtējis tirgus ekonomikas dalībnieks. Izmantotās hipotēzes un analīzes rezultāti ir izklāstīti 393. un 440. apsvērumā. Attiecībā uz līgumu ar *Transavia* Komisija tā novērtēšanai tieši izmantoja *Transavia* biznesa plānu.

Laika periods

(393) Novērtējot savu ieinteresētību slēgt lidostas pakalpojumu līgumu un/vai mārketinga pakalpojumu līgumu, tirgus ekonomikas dalībnieks kā novērtējuma laika periodu būtu izvēlējies attiecīgo līgumu darbības termiņu. T. i., viņš būtu novērtējis papildu izmaksas un ieņēmumus laika periodā, kurā būtu spēkā šie līgumi.

(394) Veikt novērtējumu ilgākā termiņā nebūtu šķitis pamatoti. Līgumu noslēgšanas datumos piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu rēķinājies ar līgumu atjaunošanu pēc to termiņa beigām ar tādiem pašiem vai citiem precīziem noteikumiem, jo īpaši ņemot vērā, ka zemo cenu aviokompānijas kā *Ryanair* un *Transavia* bija un joprojām ir pazīstamas ar spējām ļoti dinamiski izvērtēt savas darbības saistībā ar maršrutu atklāšanu un slēgšanu vai reisu skaita paaugstināšanu vai pazemināšanu. Jebkāda līgumu atjaunošanas iespēja tāpēc būtu bijusi pārāk tāla un pārāk nenoteikta, lai tirgus ekonomikas dalībnieks uz tās pamata varētu pieņemt saprātīgus ekonomiskos lēmumus.

(395) Turklāt ir arī jānorāda, ka atsevišķiem līgumiem faktiskais līgumā paredzēto aktivitāšu sākuma datums nav līguma noslēgšanas datums. Šādos gadījumos ir ņemts vērā faktiskais uzsākšanas datums, nevis noslēgšanas datums ([76]).

(396) Tirgus ekonomikas principa piemērošanas ietvaros ir arī jānorāda, ka netika ņemts vērā fakts, ka *Ryanair* visā atsevišķos līgumos noteiktajā periodā neveica atsevišķus maršrutus, jo līgumu slēgšanas brīdī tas nebija ne zināms, ne prognozējams.

(397) Pēc sava lēmuma Komisija pārbaudīs ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtos līgumus attiecībā uz satiksmi, papildu ieņēmumiem un izdevumiem atbilstoši izmantotajām hipotēzēm, lai pēc tam izklāstītu analīzes secinājumus par līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*, kā arī analīzi par līgumu, kas noslēgts ar *Transavia*.

([76]) Skatīt 6. tabulu.

Papildu satiksme un plānoto reisu skaits (līgumi ar *Ryanair* un *AMS*)

(398) Komisijas veiktās analīzes pamatā ir papildu satiksme (t. i., papildu pasažieru skaits), ko tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš PBTRK vietā pārvaldītu Po lidostu, būtu varējis prognozēt līgumu noslēgšanas datumā. Piemēram, attiecībā uz 2003. gada līgumu būtu jānosaka pasažieru skaits, ko Po lidostas apsaimniekotājs 2003. gadā būtu varējis gaidīt saistībā ar *Ryanair* izmantoto maršrutu Po–Londona līguma darbības termiņa periodā.

(399) Plānotā papildu satiksme tika noteikta atkarībā no maršrutu skaita un biežuma, kā paredzēts dažādajos lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumos, kā arī no tiem izrietošā rotāciju skaita gadā.

(400) Komisija ņēma vērā arī kapacitāti *Ryanair* izmantotajos lidaparātus, t. i., Boeing 737-800, kuros ir pieejamas 189 sēdvietas ([77]).

(401) Komisija balstījās uz hipotēzi par piepildīšanas līmeni 85 % apmērā katram lidojumam. Šajā gadījumā hipotēze ir labvēlīga *Ryanair*, jo 85 % līmenis ir augsta vērtība. Turklāt minētais līmenis nedaudz pārsniedz vidējo *Ryanair* tīklā veikto lidojumu līmeni ([78]) un pārsniedz vai ir vienāds ar piepildīšanas līmeni, ko savā rentabilitātes analīžu rekonstrukcijā dažādajiem līgumiem ierosināja Francija. Tomēr Komisija uzskata, ka šo augsto piepildīšanas līmeni, pat ja tā ir labvēlīga hipotēze, var saglabāt, lai atspoguļotu mārketinga pakalpojumu iespējamo pozitīvo ietekmi uz dažādajos līgumos paredzēto gaisa satiksmes maršrutu biežumu, kā arī citu faktu trūkuma dēļ, kuri ļautu kvantitatīvi noteikt šo pakalpojumu plānoto ietekmi uz piepildīšanas līmeni.

(402) Gadījumos, kad līguma darbības termiņš nesakrita ar pilniem kalendāra gadiem, Komisija to ņēma vērā, katram līguma darbības gadam aprēķinot plānoto satiksmi proporcionāli to gada dienu skaitam, kurā līgumam bija jābūt spēkā.

(403) Atsevišķi līgumi ietver norādes par gaidāmo pasažieru skaitu plānotajos maršrutos. Taču, tā kā šādas norādes nav juridiski saistošas, saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu uz tām paļāvies savā rentabilitātes analīzē. Tāpēc Komisija tās neņēma vērā un attiecībā uz visiem līgumiem izmantoja hipotēzi par 85 % piepildīšanas līmeni (kas ir augstāks par minētajām norādēm).

(404) Turklāt atsevišķi līgumi ietvēra aviokompānijas saistības attiecībā uz minimālo pārvadājamo pasažieru skaitu attiecīgajos maršrutos. Tomēr tirgus ekonomikas dalībnieks, visticamāk, būtu rēķinājies ar augstāku pasažieru skaitu par aviokompānijas garantēto minimālo skaitu. Viņš, visticamāk, būtu pieņēmis hipotēzi, ka aviokompānija ir paredzējusi drošības rezervi starp zemāko līmeni, kuru tā apņemas nodrošināt, un līmeni, kādu būtu saprātīgi gaidīt. Tāpēc Komisija nolēma savā novērtējumā neņemt vērā šīs minimālās saistības.

(405) Komisijas aprēķinātā papildu satiksme kopumā pārsniedz gan minimālos ierobežojumus, gan citas neierobežojošas norādes, kas ietvertas dažādajos līgumos.

(406) Visbeidzot, ir jānorāda, ka 2009. gadā PBTRK un *Ryanair*/*AMS* grozīja 2005. gada līgumu noteikumus, samazinot maršruta Po–Londona reisu skaitu, 2009. gadam nosakot 211 plānotos lidojumus, kā arī pazeminot mārketinga pakalpojumu gada summu līdz EUR […]. Piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, Komisija vadījās pēc tādiem pašiem apsvērumiem kā attiecībā uz citiem līgumiem, t. i., pieņemot, ka ar šo grozījumu saistītā papildu satiksme atbilst kopējiem attiecīgajā grozījumā minētajiem maršrutiem, biežumam un lidojumiem.

Papildu ieņēmumi (ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtie līgumi)

(407) Katram darījumam, uz kuru attiecas šī analīze, Komisija centās noteikt papildu ieņēmumus, t. i., darījuma radītos ieņēmumus, kurus būtu prognozējis tirgus ekonomikas dalībnieks.

(408) Piemērojot "vienotās kases" principu, Komisija uzskata, ka ir jāņem vērā ar aviopakalpojumiem saistītie un ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi.

([77]) 2003. gada līgumā minēti divi lidaparātu veidi, kurus varētu izmantot *Ryanair* – Boeing 737-200 un Boeing 737-800. Savā analīzē Komisija attiecībā uz *Ryanair* radīto satiksmi izmantoja labvēlīgu hipotēzi, datus saistot ar lielākās kapacitātes lidaparātu (Boeing 737-800).

([78]) Skatīt http://corporate.Ryanair.com/investors/traffic-figures/

(409) Ar aviopakalpojumiem saistītos ieņēmumus veido dažādas nodevas, ko aviokompānija maksā lidostas apsaimniekotājam, proti:

— nosēšanās maksa, t. i., summa par reisu,

— pasažieru nodeva, t. i., summa par pasažieri,

— nodeva par apkalpošanu uz zemes, ko veido dažādajos lidostas pakalpojumu līgumos noteiktā fiksētā summa par reisu.

(410) PBTRK izmantotās nosēšanās maksas un pasažieru nodevas principā ir reglamentētas nodevas, lai kompensētu piekļuvi lidostas infrastruktūrai, kuras pēc konsultāciju procesa nosaka visas iesaistītās aviokompānijas. Šīs nodevas ir jāpublisko. Dažādajos lidostas pakalpojumu līgumos, kas noslēgti ar *Ryanair* un *Transavia*, ir noteikta lidostas publisko nodevu sistēmas piemērošana. Attiecībā uz šiem dažādajiem līgumiem Komisija kā vienotās prognozējamās nosēšanās maksas un pasažieru nodevu summas saglabāja publiskās nodevas, kas bija spēkā līgumu noslēgšanas brīdī, tās indeksējot 2 % apmērā gadā. Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu varējis prognozēt inflācijas līmeni 2 % apmērā, jo šādu līmeni eurozonai prognozēja Eiropas Centrālā banka (ECB) ([79]). Principā būtu bijis saprātīgi pieņemt, ka reglamentēto nodevu summa katru gadu pieaugs atbilstoši inflācijai.

(411) Savukārt nodevas par apkalpošanu uz zemes nav reglamentētas, bet tiek abpusēji norunātas. Dažādajos lidostas pakalpojumu līgumos, kas noslēgti ar *Ryanair*, kā arī līgumā, kas noslēgts ar *Transavia*, šīs nodevas noteiktas kā fiksēta summa par reisu, tās neindeksējot. Tāpēc Komisija saglabāja šīs summas savā analīzē.

(412) Lai aprēķinātu trīs minēto ar aviopakalpojumiem saistīto nodevu summu, ko tirgus ekonomikas dalībnieks būtu varējis gaidīt no katra līguma, Komisija izmantoja plānoto reisu skaitu (nosēšanās maksai un nodevai par apkalpošanu uz zemes) un plānoto papildu pasažieru skaitu (pasažieru nodevai) katram līgumam, un tos reizināja ar nodevas vienības summu.

(413) Ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi principā ir gandrīz proporcionāli pasažieru skaitam. Autostāvvietu darbība, restorāni un citas lidostā esošas tirdzniecības vietas būtībā ir atkarīgas no pasažieru skaita. Tādējādi lidostas apsaimniekotāja saņemtie ienākumi ir saistīti ar minētajām aktivitātēm. Tāpēc vislabākā pieeja, lai noteiktu ar aviopakalpojumiem nesaistītos plānotos papildu ieņēmumus, ir noteikt ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu summu par pasažieri un to reizināt ar plānoto papildu apgrozību.

(414) Attiecībā uz ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu summu par pasažieri Komisija uzskata, ka saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks dažādo līgumu slēgšanas brīdī to, visticamāk, būtu noteicis, pamatojoties uz kopējiem ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem lidostas ieņēmumiem par pasažieri pietiekami ilgā laika posmā, lai tas būtu reprezentatīvs, un būtu tieši pirms attiecīgā līguma noslēgšanas ([80]). Šajā saistībā Komisija uzskata, ka trīs gadu periods ir pieņemams ([81]). Komisija arī uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu plānojis šīs summas

([79]) Cenu stabilitātes nolūkā ECB tiecas vidējā termiņā saglabāt inflācijas līmeni zem 2 %, taču tuvu tam." Brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: *"In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term."* Skatīt: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

([80]) Komisija norāda, ka Air France satiksmi Po lidostā galvenokārt nodrošina darījumu cilvēki, savukārt *Ryanair* un *Transavia* pasažieri lielākoties dodas atpūtas braucienos. Abu minēto pasažieru kategoriju radītie ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi attiecībā pret pasažieru skaitu var atšķirties, piemēram, iespējamo pirktspējas atšķirību dēļ. Taču šādas atšķirības novērtēt ir sarežģīti, jo īpaši ņemot vērā, ka, papildus pirktspējai, tās var ietekmēt arī citi faktori. Piemēram, darījumu cilvēkiem parasti ir svarīgs laika faktors, un viņi mēdz pēc iespējas ierobežot lidostās pavadīto laiku, kas savukārt var mazināt viņu tēriņus. Turklāt, tā kā lidostas apsaimniekotājs ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus nesaņem no aviokompānijām, lidostas apsaimniekotājam ir sarežģīti novērtēt, kādā mērā ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu summa par pasažieri atšķiras starp dažādām aviokompānijām. Ņemot vērā šos faktus, ir pamatoti ticēt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš PBTRK vietā pārvaldītu Po lidostu, novērtējot ar aviopakalpojumiem nesaistītos papildu ieņēmumus, būtu balstījies uz kopējiem ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem par pasažieri, kas gūti iepriekšējos gados, neņemot vērā, ka šādu ieņēmumu summa par pasažieri starp dažādām aviokompānijām varētu atšķirties.

([81]) Tirgus ekonomikas dalībnieks minēto laika posmu būtu izvēlējies, ņemot vērā vairākus faktorus: izlīdzināšanas efektu, ko rada salīdzinoši ilgs periods, un ļoti ilga perioda izmantošanas trūkumus, piemēram, iespējamās izmaiņas tendencēs un pasažieru tēriņu veidā ilgā laika periodā. Tādējādi tikai viena gada vidējo ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu uz pasažieri izmantošana padarītu iegūto summu pārāk atkarīgu no konkrētajiem apstākļiem attiecīgajā gadā, tāpēc ir pamatoti izvēlēties ilgāku periodu. Savukārt piecu gadu periods šķiet pārāk ilgs, jo tā laikā pasažieru uzvedības modeļi ar aviopakalpojumiem nesaistīto tēriņu aspektā var būtiski mainīties. Tāpēc trīs gadu periods šķiet pamatota izvēle.

indeksāciju laika gaitā, lai ņemtu vērā inflāciju. Šajā nolūkā Komisija izmantoja 2 % ([82]) likmi (to piemērojot no otrā trīs gadu perioda gada).

(415) Zemāk redzamajā tabulā norādīti kopējie ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi katru gadu laika posmā no 2000. līdz 2011. gadam, kā arī ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu vienības summa uz pasažieri katru gadu trīs iepriekšējo gadu laikā.

5. tabula

Ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi

Gads	Ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi	
	Kopsumma (tūkstoši EUR)	Vidējā vienības summa par pasažieri trīs iepriekšējo gadu laikā (EUR)
2000	726	
2001	730	
2002	953	
2003	1 206	1,34
2004	1 191	1,55
2005	1 206	1,69
2006	1 270	1,69
2007	1 293	1,66
2008	2 218	1,67
2009	2 097	2,04
2010	2 297	2,47
2011	2 385	

Papildu izmaksas (ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtie līgumi)

(416) Papildu izmaksas, kuras lidostu pārvaldošais tirgus ekonomikas dalībnieks PBTRK vietā iepriekš būtu varējis gaidīt par katru darījumu (attiecīgā gadījumā saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu), var iedalīt trīs kategorijās:

— mārketinga pakalpojumu iegādes izmaksas,

— papildu ieguldījumu izmaksas saistībā ar darījuma dēļ veiktajiem ieguldījumiem,

— izmantošanas papildu izmaksas, piemēram, izmantošanas izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi), kuras varētu radīt darījuma izpilde.

(417) Attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumu izmaksām Komisija ņēma vērā summas, kas noteiktas dažādajos mārketinga pakalpojumu līgumos. Mārketinga pakalpojumu līgumos galvenokārt ir noteiktas fiksētas summas gadā vai kopumā. Taču līgumā, kas 2003. gadā noslēgts ar *Ryanair* par maršrutu Po–Londona, noteikta īpaša kārtība, t. i., sākotnējais maksājums un gada maksājumi par pasažieri ar maksimālo summu gadā EUR 400 000 apmērā. Ņemot

([82]) Skatīt 410. apsvērumu.

vērā prognozēto satiksmi saistībā ar 2003. gada līgumu un balstoties uz piepildīšanas līmeni 85 % apmērā, šķiet, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu paredzējis, ka EUR 400 000 robežvērtība tiks sasniegta. Tāpēc Komisija papildus līgumā noteiktajam sākotnējam maksājumam mārketinga izmaksu noteikšanā izmantoja minēto maksimālo summu.

(418) Tāpat kā prognozētās satiksmes gadījumā, plānotie mārketinga maksājumi ne obligāti sakrīt ar faktiski veiktajiem maksājumiem, jo atsevišķi apstākļi, kas radušies pēc līgumu noslēgšanas, varēja izraisīt novirzi no sākotnēji plānotās summas. Tas jo īpaši attiecas uz līguma pārtraukšanu pirms termiņa. Taču šie apstākļi nebūtu jāņem vērā, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, jo tie ir radušies pēc līgumu noslēgšanas.

(419) Attiecībā uz papildu investīciju izmaksām, ir jānorāda, ka saskaņā ar Francijas apgalvojumiem Po lidostā nebija jāveic nekādas investīcijas saistībā ar dažādajiem līgumiem, uz kuriem attiecas šī pārbaude. Tāpēc, kā arī ņemot vērā, ka nekādi lietas fakti neliecina par to, ka tirgus ekonomikas dalībniekam būtu bijis jārēķinās ar atsevišķu investīciju veikšanu saistībā ar vienu vai vairākiem līgumiem, uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, nekādas papildu investīciju izmaksas šajā analīzē nav ņemtas vērā.

(420) Dažādo līgumu noslēgšanas laikā prognozējamās papildu izmaksas par izmantošanu ir visgrūtāk analizējamā kategorija biznesa plānu trūkuma dēļ katram līgumam. Pieeju, kāda izmantota attiecībā uz ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem, saskaņā ar kuru no kopējiem ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem lidostas ieņēmumiem aprēķināti ar aviopakalpojumiem nesaistītie papildu ieņēmumi uz pasažieri, nevar izmantot attiecībā uz izmantošanas izmaksām. Principā šāda pieeja liktu kopējās lidostas izmantošanas izmaksas attiecībā pret pasažieru skaitu uzskatīt par papildu izmaksām. T. i., nozīmīga lidostas izmantošanas izmaksu daļa ir fiksēta, kas nozīmē, ka kopējās izmantošanas izmaksas uz pasažieri vairumā gadījumu varētu būt ievērojami augstākas par papildu izmaksām, kas saistītas ar jauna līguma noslēgšanu, ar kuru tiek radīta papildu satiksme.

(421) Lai novērtētu izmantošanas papildu izmaksas, Komisijai ir jābalstās uz lidostas apsaimniekotāja analīzes faktiem, jo tā nevar pati novērtēt, kādā mērā konkrēts līgums var ietekmēt atsevišķas lidostas izmaksu pozīcijas.

(422) T. i., vienīgais novērtējums, uz kuru Komisija var balstīties, ir *Transavia* biznesa plāns, kurā PBTRK ir novērtējusi, ka ar *Transavia* noslēgtais līgums *Transavia* biznesa plāna aptvertajā periodā no 2006. līdz 2012. gadam radītu izmantošanas vidējās papildu izmaksas EUR […] apmērā par pasažieri ([83]). Tā kā labāki fakti nav pieejami, Komisija uzskata, ka šī summa ir pieņemams pamats, lai noteiktu papildu satiksmes ietekmi uz lidostas izmantošanas izmaksām. Tāpēc Komisija to izmantoja savā novērtējumā par līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*, piemērojot indeksu 2 % gadā ([84]) attiecībā pret 2009. gadu, kurš ir 2006.–2012. gada atsauces perioda vidū. Turklāt Komisija uzskata, ka šāda indeksācija ir konsekventa ar iepriekš minētajiem indeksiem attiecībā uz ieņēmumiem.

(423) Komisija norāda, ka šo aprēķinu veica PBTRK, pirms tā parakstīja lielāko daļu līgumu, kuri noslēgti ar *Ryanair* un *AMS* un uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, tāpēc aprēķins līgumu noslēgšanas brīdī bija pieejams. Vienīgie izņēmumi ir līgumi, kuri ar *Ryanair* un *AMS* noslēgti 2003. un 2005. gadā. Šie līgumi ir aplūkoti 425. un 426. apsvērumā.

(424) Komisija norāda, ka *Transavia* biznesa plāns bija sagatavots aviokompānijai, kas atšķiras no *Ryanair*. Tomēr Komisija uzskata, ka *Transavia* ekonomiskais modelis ir zemo cenu pārvadātāja modelis, kas ir salīdzināms ar *Ryanair* izmantoto, attiecīgi tirgus ekonomikas dalībnieka prognozētās papildu izmaksas par izmantošanu attiecībā pret pasažieru skaitu starp abiem uzņēmumiem, iespējams, būtu līdzīgas.

([83]) Šajā vērtībā iekļautie elementi (papildus jaunā maršruta Amsterdama–Po atklāšanai) ir skaidroti biznesa plānā: "Ietekme uz darbaspēku un izmaksām: jaunais maršruts radīs nelielu papildu darbu atsevišķos dienestos: grāmatvedība (rēķinu apstrāde), ekspluatācija (lidostas resursu izmantošana), uzņemšana (tūrisma pakalpojumu rezervācijas un informācijas pakalpojumi) un drošība (bagāžas pārbaude); citi dienesti netiks ietekmēti: pārvaldība, vide, kvalitāte, uzturēšana, attīstība, drošība. Tiks ietekmēti tikai tarifi par sniegtajiem pakalpojumiem: Vidējais aplēstais tarifs par darbiniekiem un tarifs par izbraucošo pasažieri 7 gadu laikā ir EUR […]". Šī summa par izbraucošo pasažieri tiek dalīta ar 2, lai iegūtu summu […] euro par katru pasažieri.

([84]) Skatīt 410. apsvērumu.

(425) *Transavia* biznesa plāns ir datēts ar 2005. gada 15. decembri. Tātad tas ir sagatavots pēc 2003. un 2005. gada līgumu noslēgšanas ar *Ryanair* un *AMS*, t. i., pēc 2003. gada 28. janvāra un 2005. gada 30. jūnija. Taču Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu atšķirīgi vērtējis darbības papildu izmaksas uz pasažieri 2005. gada jūnijā un tā paša gada decembrī, t. i., tikai sešus mēnešus vēlāk. Ir ļoti maz ticams, ka lidostas apsaimniekotāja izdevumu struktūra sešu mēnešu laikā varētu būtiski mainīties. Tāpēc 2005. gada decembra aprēķini ir pietiekami tuvi aprēķiniem, kurus tirgus ekonomikas dalībnieks būtu veicis 2005. gada jūnijā, lai novērtētu ieinteresētību slēgt līgumus ar *Ryanair* un *AMS*.

(426) Savukārt 2003. gada līgums ir noslēgts gandrīz trīs gadus pirms *Transavia* biznesa plāna izstrādes. Tomēr minētā trīs gadu perioda laikā lidostas satiksmes struktūrā un darbībās nav konstatētas būtiskas izmaiņas. Tāpēc, kā arī ņemot vērā labākas alternatīvas trūkumu, Komisija uzskata, ka vidējā darbības papildu izmaksu summa EUR […] apmērā par pasažieri, tai piemērojot 2 % indeksāciju attiecībā pret 2009. gadu, ir piemērota arī 2003. gada vienošanās analīzei.

(427) Komisija norāda, ka Francijas norādītās papildu ekspluatācijas izmaksas (EUR […] par pasažieri), kas aprēķinātas kā vidējās ekspluatācijas izmaksas par pasažieri, kas konstatētas laika posmā no 2003. līdz 2011. gadam, ir ievērojami augstākas par Komisijas izmantotajām papildu izmaksām par pasažieri, kuras tā uzskata par piemērotākām, ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus.

(428) Katra darījuma gadījumā darbības papildu izmaksas uz pasažieri ir reizinātas ar plānoto papildu satiksmi, lai noteiktu ar līgumu saistītās kopējās darbības papildu izmaksas katrā gadā.

Rezultātu izklāsts saistībā ar līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*

(429) Kad ir noteikti visi papildu ieņēmumi un visas papildu izmaksas katram līgumam, ko būtu varējis gaidīt tirgus ekonomikas dalībnieks, Komisija var noteikt diskontētās papildu plūsmas (ieņēmumi mīnus izdevumi) katram līgumam un katrā gadā visā līguma paredzētā termiņa laikā. Šie rezultāti ir norādīti zemāk redzamajās tabulās (6.–11. tabula).

(430) Komisija norāda, ka neskatoties uz tās izmantotajām *Ryanair* labvēlīgajām hipotēzēm, jo īpaši attiecībā uz papildu satiksmi un papildu izmaksām, visiem līgumiem, kā arī 2005. gada līguma par maršrutu Po–Londona 2009. gada 16. jūnija papildinājumam visas papildu plūsmas gadā ir negatīvas, kā redzams zemāk iekļautajās tabulās.

(431) Komisija turklāt norāda, ka attiecībā uz 2007., 2008., 2009. un 2010. gada līgumiem šis secinājums joprojām būtu spēkā, pat pilnībā izslēdzot ekspluatācijas papildu izmaksas un kā papildu izmaksas ņemot vērā tikai mārketinga pakalpojumu iepirkuma izmaksas.

(432) Attiecīgi ir skaidrs, ka līgumi un 2009. gada 16. jūnija papildinājums 2005. gada līgumam par maršrutu Po–Londona, kurus PBTRK slēdza ar *Ryanair* un *AMS* un uz kuriem attiecas šī pārbaude, katrs rada ekonomiskas priekšrocības *Ryanair* un/vai *AMS*. Tā kā šādas priekšrocības izriet no konkrētiem noteikumiem līgumos ar *Ryanair* vai *AMS*, tās ir selektīvas.

(433) Arī 2009. gada 16. jūnija papildinājums 2007. gada līgumam par maršrutu Po–Šarlruā, ar kuru no 2009. gada 1. janvāra noteikts paaugstinājums no EUR […] līdz EUR […] gadā bez pakalpojumu izmaiņām, rada selektīvas priekšrocības *Ryanair* un *AMS*, ņemot vērā, ka PBTRK no papildu maksājuma EUR […] apmērā gadā neko negūst, turklāt nevarēja arī gaidīt papildu satiksmi.

6. tabula

Pasažieri (“(s)” = sezonas).

Līgums	lidojumi/ nedēļā	lidojumi/ gadā	Līguma(-u) parakstīšanas datums	Faktiskās spēkā stāšanās datums	Sākotnēji paredzētais faktiskais beigu datums
Londona, 2003. gads	7	365	28.1.2003	28.1.2003	27.1.2008

Līgums	lidojumi/ nedēļā	lidojumi/ gadā	Līguma(-u) parakstīšanas datums	Faktiskās spēkā stāšanās datums	Sākotnēji paredzētais faktiskais beigu datums
Londona, 2005. gads	7	365	30.6.2005	30.6.2005	29.6.2010
Šarlruā, 2007. gads	3	156	25.9.2007	30.10.2007	24.9.2012
Bristole, 2008. gads (s)	3	50	31.3.2008	16.5.2008	13.9.2008
Bristole, 2009. gads (s)	2	58	16.6.2009	01.4.2009	24.10.2009
2009. gada papildinājums 2005. gada līgumam par Londonu		211	15.6.2009	01.1.2009	29.6.2010
Londona, Šarlruā (s) un Bovē (s), 2010. gads	6	312	28.1.2010	30.3.2010	29.3.2011

7. tabula

2003. gada līgums par maršrutu Po–Londona

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
kopējais iebraucošo un izbraucošo pasažieru skaits	108 479	117 275	117 275	117 275	117 275	8 796
reisu skaits gadā	338	365	365	365	365	27
nosēšanās maksa	*41 797*	*46 089*	*47 011*	*47 951*	*48 910*	*3 742*
pasažieru nodeva	*192 550*	*212 325*	*216 572*	*220 903*	*225 322*	*17 237*
summa par apkalpošanu uz zemes	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kopējie ar aviopakalpojumiem saistītie ieņēmumi	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[0–99 999]
ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
kopējie ieņēmumi	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[0–99 999]**
darbības izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi u. c.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
mārketinga izmaksas	450 000	400 000	400 000	400 000	400 000	30 000

(EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
kopējās izmaksas	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[0–99 999]**
papildu naudas plūsma (ieņēmumi mīnus izdevumi)	**[- 100 000—299 999]**	**[- 100 000—299 999]**	**[- 100 000—299 999]**	**[- 100 000—299 999]**	**[- 100 000—299 999]**	**[–1–99 999]**

8. tabula

2005. gada līgums par maršrutu Po–Londona

(EUR)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
kopējais iebraucošo un izbraucošo pasažieru skaits	58 963	117 275	117 275	117 275	117 275	58 311
reisu skaits gadā	184	365	365	365	365	181
nosēšanās maksa	*22 832*	*46 319*	*47 246*	*48 191*	*49 154*	*24 929*
pasažieru nodeva	*105 544*	*214 120*	*218 402*	*222 770*	*227 226*	*115 241*
summa par apkalpošanu uz zemes	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kopējie ar aviopakalpojumiem saistītie ieņēmumi	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
kopējie ieņēmumi	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
darbības izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi u. c.)	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
mārketinga izmaksas	219 714	437 000	437 000	437 000	437 000	217 286
kopējās izmaksas	**[300 000–599 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[600 000–999 999]**	**[300 000–599 999]**
papildu naudas plūsma (ieņēmumi mīnus izdevumi)	**[–1 līdz - 99 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**	**[–1 līdz - 99 999]**	**[–1 līdz - 99 999]**	**[–1 līdz - 99 999]**

9. tabula

2009. gada 16. jūnija papildinājums 2005. gada 30. jūnija mārketinga pakalpojumu līgumam

(EUR)

	2009	2010
kopējais iebraucošo un izbraucošo pasažieru skaits	67 794	33 709
reisu skaits gadā	211	105
nosēšanās maksa	*29 173*	*14 795*
pasažieru nodeva	*162 706*	*82 519*
summa par apkalpošanu uz zemes	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kopējie ar aviopakalpojumiem saistītie ieņēmumi	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi	[100 000–299 999]	[0–99 999]
kopējie ieņēmumi	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
darbības izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi u. c.)	[100 000–299 999]	[0–99 999]
mārketinga izmaksas	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]
kopējās izmaksas	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
papildu naudas plūsma (ieņēmumi mīnus izdevumi)	**[–1 līdz - 99 999]**	**[–1 līdz - 99 999]**

10. tabula

2007. gada līgums par maršrutu Po–Šarlruā

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
kopējais iebraucošo un izbraucošo pasažieru skaits	13 366	50 123	50 123	50 123	50 123	36 757
reisu skaits gadā	42	156	156	156	156	114
nosēšanās maksa	*5 409*	*20 691*	*21 104*	*21 526*	*21 957*	*16 424*
pasažieru nodeva	*26 264*	*100 461*	*102 470*	*104 520*	*106 610*	*79 744*
summa par apkalpošanu uz zemes	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kopējie ar aviopakalpojumiem saistītie ieņēmumi	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]

(EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
kopējie ieņēmumi	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**
darbības izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi u. c.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]	[0–99 999]
mārketinga izmaksas	[0–99 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]
kopējās izmaksas	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**	**[300 000–599 999]**
papildu naudas plūsma (ieņēmumi mīnus izdevumi)	**[–1 līdz - 99 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**	**[- 100 000 līdz - 299 999]**

11. tabula

2008. un 2009. gada līgumi par maršrutu Po–Bristole un 2010. gada līgumi par maršrutiem Po–Londona, Po–Šarlruā un Po–Bovē

(EUR)

	2008. gada Bristoles līgums	2009. gada Bristoles līgums	2010. gada Londonas, Šarlruā un Bovē līgums	
	2008	2009	2010	2011
kopējais iebraucošo un izbraucošo pasažieru skaits	16 111	18 635	75 463	24 783
reisu skaits gadā	50	58	235	77
nosēšanās maksa	*6 933*	*8 019*	*32 472*	*10 878*
pasažieru nodeva	*37 700*	*44 725*	*181 110*	*60 669*
summa par apkalpošanu uz zemes	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*	*[0–99 999]*
kopējie ar aviopakalpojumiem saistītie ieņēmumi	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]
kopējie ieņēmumi	**[0–99 999]**	**[100 000–299 999]**	**[300 000–599 999]**	**[100 000–299 999]**
darbības izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi u. c.)	[0–99 999]	[0–99 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]

(EUR)

	2008. gada Bristoles līgums	2009. gada Bristoles līgums	2010. gada Londonas, Šarlruā un Bovē līgums	
	2008	2009	2010	2011
mārketinga izmaksas	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[1 000 000—1 499 999]	[300 000–599 999]
kopējās izmaksas	**[100 000–299 999]**	**[100 000–299 999]**	**[1 000 000—1 499 999]**	**[300 000–599 999]**
papildu naudas plūsma (ieņēmumi mīnus izdevumi)	**[–1 līdz -99 999]**	**[–1 līdz -99 999]**	**[- 600 000 līdz -999 999]**	**[- 100 000 līdz — 299 999]**

Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana līgumam, kas noslēgts ar Transavia

(434) Komisija atgādina, ka PBTRK sagatavoja biznesa plānu pirms līguma slēgšanas ar *Transavia* par maršrutu Po–Amsterdama ("*Transavia* biznesa plāns"). Komisija uzskata, ka šis biznesa plāns ir piemērots sākumpunkts, lai ar *Transavia* noslēgtajam līgumam piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu, un tai nav pamata šaubām par izmantotajām hipotēzēm, izņemot vienā aspektā, kas attiecas uz novērtējumā izmantoto laika periodu. Šis aspekts tiks izklāstīts vēlāk.

(435) Komisija norāda, ka minētajā biznesa plānā iegūts "gada finansiālais rezultāts" (analogs papildu plūsmām (ieņēmumi mīnus izdevumi) *Ryanair/AMS* līgumu analīzē), kas par periodu no 2006. līdz 2008. gadam ir negatīvs, taču par periodu no 2009. līdz 2012. gadam ir pozitīvs (skatīt 12. tabulu zemāk).

(436) Saskaņā ar *Transavia* biznesa plānu "ieguldījumi (ieguldījumu atdeve) kļūst rentabli (kopumā) tikai septītajā gadā". T. i., plānā nav piemērota diskonta likme prognozētajām plūsmām gadā, lai aprēķinātu neto pašreizējo vērtību un attiecīgi pārbaudītu, vai attiecībā uz lidostas rentabilitāti pozitīvās plūsmas attiecīgā perioda beigās kompensē negatīvās plūsmas perioda sākumā. Toties plānā ir izmantota visu plūsmu kopsumma bez diskonta (sk. 12. tabulas iedaļu "kopējais rezultāts"), kas ir negatīva par periodu no 2006. līdz 2011. gadam, taču 2012. gadā kļūst pozitīva ([85]).

(437) Komisija aicināja Franciju veikt sīku analīzi, balstoties uz objektīvu informāciju, kas PBTRK bija zināma līguma noslēgšanas brīdī ar *Transavia*, lai pārbaudītu, vai to būtu varējis noslēgt tirgus ekonomikas dalībnieks, vadoties pēc rentabilitātes principa.

(438) Šīs analīzes nolūkā Francija izmantoja *Transavia* biznesa plānā minēto "gada finansiālo rezultātu", atrēķināja uzņēmuma ienākuma nodokli par gadiem, kuros plūsma bija pozitīva, un pēc tam izmantoja diskonta likmi 6,5 % apmērā, lai aprēķinātu pašreizējo neto vērtību. Šīs analīzes rezultāts ir pašreizējā neto vērtība EUR [–100 000 līdz –200 000] apmērā, kas aprēķināta maršruta Po–Amsterdama atklāšanas datumā, t. i., 2006. gada 26. aprīlī.

(439) Tomēr Komisija norāda, ka gan *Transavia*, gan Francijas aprēķinu pamatā ir rentabilitātes novērtējums par periodu no 2006. līdz 2012. gadam, savukārt līguma darbības termiņš bija noteikts tikai līdz 2009. gadam bez klauzulas par automātisku atjaunošanu. Ņemot vērā 393. un 397. apsvērumā minētos iemeslus plānotās rentabilitātes analīzei bija jābūt veiktai par sākotnēji paredzēto līguma darbības termiņu, nevis par ilgāku periodu. To pamato fakts, ka saprātīgs un piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks līguma slēgšanas brīdī nevar paļauties uz tā atjaunošanu ar tādiem

([85]) Komisija norāda uz biznesa plānā pausto PBTRK piezīmi: "Attiecībā uz atsevišķajiem rezultātiem, tiklīdz mārketinga izdevumi 2009. gadā (4. gads) ievērojami samazinās, gada rezultāts ir pozitīvs". To izskaidro fakts, ka saskaņā ar līguma noteikumiem mārketinga maksājumi trešā gada laikā sasniedz EUR […] par pasažieri (ar maksimālo summu EUR […] gadā), savukārt ceturtajā gadā tiem jāsamazinās līdz EUR […] par pasažieri (EUR […] piektajā gadā, un EUR […] sestajā un septītajā gadā). Skatīt 84. apsvērumu.

pašiem vai citādiem noteikumiem ([86]). Komisija norāda, ka pārrēķinātā neto pašreizējā vērtība periodā no 2006. līdz 2009. gadam, pamatojoties uz biznesa plānā minētajām gada plūsmām tikai attiecīgajiem gadiem un izmantojot Francijas ierosināto diskonta likmi, būtu EUR [– 300 000 līdz – 400 000].

(440) Tomēr Komisija norāda, ka līguma radītās papildu plūsmas gadā rentabilitātes analīzes aptvertajā periodā ir negatīvas (izņemot 2009. gadu, kurā papildu plūsma ir gandrīz vienāda ar nulli), kas jebkurā gadījumā rada negatīvu pašreizējo neto vērtību neatkarīgi no izmantotās diskonta likmes. Tāpēc līgums, kas 2006. gadā noslēgts ar *Transavia*, rada ekonomiskas priekšrocības *Transavia*. Tā kā līgums ir noslēgts tikai ar vienu uzņēmumu, tas ir selektīvs.

12. tabula

Pieņemtais biznesa plāns maršrutam Amsterdama–Po ar *Transavia*

(tūkstošos EUR)

Po–Amsterdama		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Apgrozība (pasažieri)		22 662	32 542	40 402	48 724	55 198	64 368	64 368
Rezultāti	Kopā (A)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izdevumi	tostarp mārketinga pakalpojumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Kopā (B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gada finanšu rezultāts	(A–B)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējais rezultāts		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uzņēmumu ienākuma nodoklis (UIN)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Papildu finanšu plūsma pēc uzņēmumu ienākuma nodokļa nomaksas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pašreizējā neto vērtība 2006–2009	[– 300 līdz – 400]							

8.1.1.3. ***Konkurences kropļojums***

(441) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma pozīciju, salīdzinot ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības iekšējā tirgū, uzskatāms, ka atbalsts šos uzņēmumus ir ietekmējis. Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([87]), lai pasākums kropļotu konkurenci vai varētu kropļot konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas brīvos konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem.

(442) Pēc gaisa satiksmes liberalizācijas trešās daļas stāšanās spēkā 1993. gada 1. janvārī ([88]) nekas nekavē Savienības aviopārvadātājus izmantot lidojumus Savienības maršrutos un saņemt neierobežotas kabotāžas atļauju.

([86]) Saprātīgs un piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks varētu arī ņemt vērā iespējamību, ka līgums tiks izbeigts pirms tā termiņa beigām. Šādas situācijas iespējamība būtu atkarīga no līguma pārtraukšanas klauzulu detalizēta satura.

([87]) Vispārējās tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums, *Het Vlaamse Gewest (Flandrijas reģions)*/Komisija, (T-214/95, 1998. g. krāj., II-717. lpp.).

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

(443) *Ryanair, AMS* un *Transavia* gūtās priekšrocības ar dažādajiem līgumiem un to papildinājumiem, uz kuriem attiecas šī pārbaude, ir stiprinājušas minēto uzņēmumu pozīciju attiecībā pret visiem pārējiem Savienības aviopārvadātājiem, kuri faktiski vai potenciāli konkurē ar *Ryanair* un *Transavia* maršrutos, kuros šādas priekšrocības eksistē. Tādējādi tās ir kropļojušas vai radījušas konkurences kropļošanas draudus un ietekmējušas pārvadājumus Savienībā.

8.1.1.4. ***Secinājums***

(444) Dažādie līgumi un papildinājumi, kurus PBTRK slēdza ar *Ryanair, AMS* un *Transavia* un uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, atbilst visiem LESD 107. panta 1. punktā minētajiem kritērijiem un tāpēc ir uzskatāmi par valsts atbalstu.

8.1.2. ATBALSTA NELIKUMĪGAIS RAKSTURS

(445) Ciktāl šie pasākumi ir īstenoti bez Komisijas atļaujas, tie uzskatāmi par nelikumīgu atbalstu.

8.1.3. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

(446) Attiecīgais atbalsts ir darbības atbalsts. Šādu atbalstu nevar atzīt par saderīgu, izņemot īpašos un pienācīgi pamatotos gadījumos.

(447) Turklāt no Tiesas judikatūras izriet ([89]), ka Francijai bija jānorāda, uz kāda juridiskā pamata attiecīgais atbalsts varētu tikt uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, kā arī jāapliecina, ka ir ievēroti saderības nosacījumi. Tāpēc Komisija procedūras uzsākšanas lēmumā un prasībā sniegt papildu informāciju aicināja Franciju norādīt iespējamo juridisko pamatu saderībai, kā arī noteikt, vai ir izpildīti piemērojamie saderības nosacījumi, jo īpaši gadījumā, ja attiecīgais atbalsts tiktu uzskatīts par sākotnējo atbalstu jaunu maršrutu atklāšanā. Taču Francija tā arī neapstiprināja, ka pārbaudītie pasākumi veido ar iekšējo tirgu saderīgu sākotnējo atbalstu, ne arī ierosināja citus iespējamos saderības pamatus vai apsvērumus, kas ļautu šo atbalstu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Turklāt neviena ieinteresētā trešā puse necentās apliecināt šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu.

(448) Tomēr Komisija uzskata, ka ir vērts pārbaudīt, kādā mērā šo atbalstu varētu atzīt par saderīgu, ņemot vērā tā iespējamo devumu jaunu maršrutu atklāšanā vai papildu reisu ieviešanā. Taču ir jāuzsver, ka šāda pārbaude pēc būtības ir pārmērīga, jo bez valsts vai ieinteresēto trešo pušu sniegtiem faktiem, kas apliecinātu atbalsta saderību, šāds atbalsts ir uzskatāms par nesaderīgu.

(449) Jaunajās pamatnostādnēs attiecībā uz šādu atbalstu ir minēts: "Attiecībā uz aviokompānijām piešķirto sākotnējo atbalstu Komisija piemēro šajās pamatnostādnēs minētos principus jebkuram paziņotajam sākotnējam atbalstam, par kuru tai jālemj no 2014. gada 4. aprīļa, arī tad, ja par pasākumiem paziņots pirms minētā datuma. Saskaņā ar savu paziņojumu par to noteikumu noteikšanu, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, Komisija aviokompānijām piešķirtajam nelikumīgajam sākotnējam atbalstam piemēro noteikumus, kuri ir spēkā atbalsta piešķiršanas datumā. Attiecīgi tā nepiemēro šajās pamatnostādnēs minētos principus nelikumīgajam sākotnējam atbalstam, kas aviokompānijām piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa" ([90]).

(450) 2005. gada pamatnostādnēs ir noteikts, ka "Atbilstoši šīm pamatnostādnēm, ja atbalsts sākotnēji ir piešķirts pēc pamatnostādņu publikācijas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, Komisija izskata, vai ar kopējo tirgu ir saderīgs jebkāds lidostu infrastruktūras finansēšanas vai darbības uzsākšanas atbalsts, kas piešķirts bez tās atļaujas un tādēļ ir pretrunā ar Līguma 88. panta 3. punktu. Citos gadījumos tā veic pārbaudi, pamatojoties uz noteikumiem, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas dienā" ([91]).

(451) Komisija atgādina, ka attiecīgais atbalsts tika piešķirts, lai veicinātu jaunu maršrutu uzsākšanu vai paaugstinātu esošo maršrutu izmantošanas biežumu, vai arī saglabātu maršrutus, kuri citādi tiktu slēgti. Attiecīgi tas ir darbības atbalsts, kura mērķis ir gaisa satiksmes veicināšana no reģionālas lidostas. Šajā saistībā ir jāņem vērā, ka saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi darbības atbalsts reti tiek atzīts par saderīgu ar vienoto tirgu, jo tas parasti kropļo konkurences situāciju nozarēs, kurās tas tiek piešķirts.

([89]) Skatīt Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedumu lietā Itālija/Komisija (C-364/90, 1993. g. krāj., I - 02097. lpp.), 20. punktu.
([90]) Jaunās pamatnostādnes, 174. punkts.
([91]) 2005. gada pamatnostādņu 85. punkts.

8.1.3.1. ***Iepriekšējie mehānismi pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā***

(452) 2003. gada līgums un 2005. gada līgumi ir noslēgti pirms 2005. gada pamatnostādņu publicēšanas 2005. gada 9. decembrī ([92]). Attiecībā uz tāda atbalsta saderību, kas piešķirts pirms minētā datuma, 2005. gada pamatnostādņu 85. punktā, kā arī jauno pamatnostādņu 174. punktā, norādīti piemērojamie noteikumi atbalsta piešķiršanas datumā.

(453) Pirms 2005. gada pamatnostādņu pieņemšanas Komisija bija pieņēmusi 1994. gada pamatnostādnes ([93]). Tomēr šajās pamatnostādnēs nebija konkrēti skarti jautājumi par darbības atbalstu nolūkā veicināt gaisa satiksmi no reģionālajām lidostām. Šie jautājumi pakāpeniski sāka rasties pēc atsevišķu Eiropas lielo lidostu pieaugošas pārslodzes un zemo cenu aviokompāniju darbības attīstības, kas 1994. gadā vēl nenotika. Tāpēc Komisija uzskata, ka 1994. gada pamatnostādnes šajā gadījumā ir vienlīdz nepiemērojamas. Tāpēc Komisijai ir jānovērtē attiecīgā atbalsta saderība, tieši pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(454) Šajā nolūkā ir jāņem vērā, ka Komisijas vērtējums saistībā ar šāda veida valsts atbalstu ir veidojies laika gaitā, vienlaikus saglabājot atsevišķas nostādnes nemainītas. Tās izriet no vispārējiem principiem, ar kuriem pārvalda valsts atbalsta atbilstību saskaņā ar minēto Līguma noteikumu.

(455) Tādējādi savā 1999. gada jūnija lēmumā par Mančestras lidostu ([94]) Komisija uzskatīja, ka lidostas nodevu atlaides, kas piešķirtas nediskriminējošā un laikā ierobežotā veidā, lai veicinātu jaunus maršrutus, atbilst valsts atbalsta noteikumiem.

(456) Vēlāk, savā 2004. gada februāra lēmumā par Šarlruā lidostu ([95]), Komisija skaidroja, ka "Darbības atbalsts nolūkā palīdzēt uzsākt jaunus maršrutus vai pastiprināt atsevišķu reisu biežumu var būt nepieciešams rīks mazo reģionālo lidostu attīstībai. Šīs lidostas tiešām var pārliecināt ieinteresētos uzņēmumus uzņemties risku investēt jaunos maršrutos. Tomēr, lai šādu atbalstu pasludinātu par saderīgu, balstoties uz Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, nepieciešams katrā gadījumā noteikt, vai šis atbalsts ir nepieciešams un proporcionāls, salīdzinot ar izvirzīto mērķi, un vai tas neietekmē tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu vispārējām interesēm." Komisija bija noteikusi atsevišķus nosacījumus, kas jāizpilda, lai šāds darbības atbalsts varētu tikt atzīts par saderīgu, proti:

— atbalstam jāpalīdz sasniegt Kopienas nozīmes mērķi par reģionālas lidostas attīstību, izmantojot satiksmes neto pieaugumu jaunajos maršrutos ([96]),

— atbalstam jābūt nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviokompānija vai cita aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam ([97]),

— atbalstam jābūt stimulējošam tādā nozīmē, ka tam jāveicina tādas darbības attīstība, kura pēc noteikta perioda varētu kļūt rentabla, kas savukārt nozīmē, ka atbalsta sniegšanas ilgumam jābūt ierobežotam ([98]),

— atbalstam jābūt proporcionālam, t. i., summai jābūt piesaistītai satiksmes neto attīstībai ([99]),

— atbalstam jābūt piešķirtam pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un to nevar apvienot ar citiem atbalsta veidiem.

([92]) Sk. 18. zemsvītras piezīmi.
([93]) Komisijas pamatnostādnes par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).
([94]) Skatīt 1999. gada 14. jūnija lēmumu NN 109/98 ar nosaukumu "Apvienotā Karaliste, *Mančestras lidosta*".
([95]) Komisijas Lēmums 2004/393/EK "Valonijas reģiona un Briseles Dienvidu-Šarlruā lidostas radītās priekšrocības aviokompānijai *Ryanair*, tai uzsākot darbību Šarlruā" (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.). Šis lēmums tika atcelts ar 2008. gada 17. decembra spriedumu lietā T-196/04, *Ryanair Ltd*/Komisija ("Šarlruā spriedums"), 2008. gada krāj., II-3643. lpp., taču tas liecina par Komisijas uzskatu attīstību jautājumā par attiecīgo atbalstu.
([96]) Sk. 283. līdz 297. punktu.
([97]) Sk. 288. līdz 309. punktu.
([98]) Sk. 311. līdz 317. punktu.
([99]) Sk. 318. līdz 325. punktu.

(457) 2005. gada pamatnostādnēs un jaunajās pamatnostādnēs šie saderības principi ir noteikti precīzi, tomēr aviokompānijām piešķirto darbības atbalstu Komisija var atzīt par saderīgu tādā mērā, kādā tas veicina nelielu vai vidēju lidostu attīstību, paaugstinot neto satiksmi jaunos maršrutos, atbalsts ir nepieciešams un neattiecas uz maršrutu, ko tā pati vai līdzīga aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgu maršrutu ([100]), ir ierobežots laikā, un maršruts, kuram atbalsts tiek piešķirts, var kļūt rentabls ([101]), summa ir piesaistīta satiksmes neto attīstībai un atbalsts ir piešķirts pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un tas netiek apvienots ar citiem atbalsta veidiem ([102]).

(458) Šajā saistībā Komisija lēmuma par procedūras pagarināšanu 140. punktā minēja, ka tā pārbaudīja šos pasākumus, ņemot vērā visus piecus iepriekš minētos kritērijus kopumā. Ir jānorāda, ka ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā puse šo kritēriju piemērošanu neapstrīdēja.

(459) Secinājumā Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpārbauda 2003. gada līguma un 2005. gada līgumu saderība saskaņā ar iepriekš minētajiem vispārējiem principiem.

Nelielu un vidēju lidostu attīstības veicināšana, paaugstinot neto satiksmi jaunos maršrutos

(460) Po lidostas satiksmes apmērs laika posmā no 2003. līdz 2005. gadam bija aptuveni 700 000 pasažieru gadā. Komisija uzskata, ka tobrīd lidosta bija neliela lidosta.

(461) Komisija uzskata, ka attiecībā uz jauno maršrutu Po–Londona (Stansteda) 2003. gada līgums bija vērsts uz jauna maršruta atklāšanu, kas varētu radīt satiksmes neto pieaugumu. Savukārt 2005. gada līgumi attiecās uz tā paša maršruta izmantošanas turpināšanu divus gadus pēc tā atklāšanas un bez reisu biežuma paaugstināšanas. Attiecīgi Komisija uzskata, ka ar 2005. gada līgumiem nav izpildīts nosacījums par satiksmes neto pieaugumu.

Atbalsts nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviokompānija vai cita aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam

(462) Kad *Ryanair* 2003. gadā atklāja maršrutu Po–Londona (Stansteda), neviena cita aviokompānija šo maršrutu neizmantoja.

(463) Savukārt 2005. gada līgumi attiecas uz maršrutu Po–Londona (Stansteda). Šo maršrutu saskaņā ar 2003. gada līgumu *Ryanair* izmantoja jau gandrīz divus gadus ar tādu pašu biežumu, kā noteikts 2003. gada līgumā. Attiecīgi Komisija uzskata, ka iepriekš minētais nosacījums attiecībā uz 2005. gada līgumiem nav izpildīts.

Atbalstam jābūt ierobežotam laikā un jābūt saistītam ar potenciāli rentablu maršrutu

(464) Komisija norāda, ka, neskatoties uz aicinājumu, ko tā bija paudusi šajā saistībā, Francija nav sniegusi nekādus ilgtspējas pētījumus par maršrutu Po–Londona, uz kuru attiecas 2003. un 2005. gada līgumi, ko *Ryanair* būtu iesniegusi, lai pamatotu no attiecīgajiem līgumiem izrietošā atbalsta piešķiršanas pamatotību. Tāpēc, pamatojoties uz lietas materiāliem, šķiet, ka no attiecīgo atbalstu piešķīrušo iestāžu skatpunkta nebija nekādu skaidru perspektīvu par to, ka bez atbalsta maršruts Po–Londona pietiekami īsā laikā varētu kļūt ilgtspējīgs. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka Francijas iestāžu sniegtajos pētījumos par ekonomiskajām sekām, ko rada *Ryanair* izmantotie maršruti, analizēta ietekme, ko tie varētu radīt uz reģiona attīstību, taču nav ietvertas nekādas prognozes par turpmāko ilgtspēju esošajiem maršrutiem vai citiem maršrutiem, kurus *Ryanair* varētu izmantot nākotnē. Turpretī dažādo ar *Ryanair* noslēgto līgumu analīze liecina, ka atbalsts, kas saistībā ar šiem maršrutiem piešķirts *Ryanair*, laika gaitā būtu jāpaaugstina pat pēc 2003. un 2005. gada līgumu pārtraukšanas – tieši tāpēc, lai nodrošinātu to pietiekamu rentabilitāti, lai *Ryanair* tos turpinātu izmantot.

(465) Turklāt Komisija arī norāda, ka, lai arī šie pasākumi bija ierobežoti laikā, piecu gadu termiņš, kas paredzēts katrā no līgumiem, nebija ne nepieciešams, ne proporcionāls izmaksām, ko radīja jauna maršruta atklāšana, ņemot vērā, ka avionozarē parasti pietiek ar līguma termiņu, kas ir īsāks par trīs gadiem ([103]).

([100]) Skatīt 2005. gada pamatnostādņu 71.-75. punktu un 79. punkta b) un c) apakšpunktu, kā arī jauno pamatnostādņu 139., 140., 141. un 151. punktu.
([101]) Skatīt 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta b), d) un i) apakšpunktu, kā arī jauno pamatnostādņu 147. punktu.
([102]) Skatīt 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta g) un h) apakšpunktu un 80. punktu, kā arī jauno pamatnostādņu 150., 152. un 153. punktu.
([103]) Jaunās pamatnostādnes, 147. punkts.

(466) Attiecīgi Komisija uzskata, ka ne 2003. gada līgums, ne 2005. gada līgumi neatbilst kritērijam, saskaņā ar kuru pasākumiem jābūt ierobežotiem laikā un jābūt saistītiem ar potenciāli rentabliem maršrutiem.

Summai jābūt saistītai ar satiksmes neto attīstību

(467) 2003. gada līgums bija saistīts ar jauna ikdienas maršruta ieviešanu starp Po un Londonu, un Komisija uzskata, ka šajā maršrutā bija iespējams kopējais pasažieru skaits 117 275 pasažieri gadā (skatīt 7. tabulu). Tāpēc šis līgums bija saistīts ar pasažieru skaita neto pieaugumu, jo iepriekš šāda maršruta nebija.

(468) Savukārt 2005. gada līgumi nebija saistīt ar jauna maršruta ieviešanu, bet gan ar jau esošā maršruta Po–Londona izmantošanas turpināšanu tādā pašā biežumā. Tāpēc Komisija uzskata, ka no 2005. gada līgumiem izrietošās atbalsta summas nebija saistītas ar satiksmes neto attīstību.

Atbalstam jābūt piešķirtam pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un to nevar apvienot ar citiem atbalsta veidiem

(469) Atbildot uz jautājumiem par pārredzamas un nediskriminējošas piešķiršanas nosacījuma ievērošanu, Francija minēja tikai PBTRK 2007. un 2009. gadā veiktās publikācijas, kas veiktas pēc 2003. un 2005. gada līgumu noslēgšanas un attiecīgi nav nozīmīgas šīs analīzes kontekstā. No lietas kopējiem materiāliem var secināt, ka 2003. un 2005. gada līgumi ir apspriesti divpusēji, nepārredzami un bez diskriminācijas neesamību garantējoša procesa, piemēram, publiska uzaicinājuma iesniegt piedāvājumus. Tādējādi attiecīgais atbalsts neatbilst pārredzamības un nediskriminācijas kritērijam.

Secinājums

(470) No iepriekš minētā izriet, ka Komisija uzskata 2003. un 2005. gada līgumus par nelikumīgu atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

8.1.3.2. ***Pasākumi pēc 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā***

(471) Komisija piemēro 2005. gada pamatnostādnes līgumiem, kas noslēgti pēc to stāšanās spēkā.

(472) 2005. gada pamatnostādņu 27. punktā precizēts, ka aviokompānijām piešķirto darbības atbalstu (piemēram, atbalstu jaunu maršrutu atklāšanai) var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu tikai īpašos gadījumos un saskaņā ar stingriem nosacījumiem mazāk labvēlīgos Eiropas reģionos, t. i., reģionos, uz kuriem neattiecas LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunkta noteikumi, tālākajos reģionos un reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu.

(473) Tā kā Po lidosta neatrodas šāda veida reģionā, minētais izņēmums uz to neattiecas.

(474) Tāpat kā saistībā ar iepriekšējiem mehānismiem pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā Komisija norāda, ka ne Francija, ne arī kāda ieinteresētā trešā puse neapliecināja šo mehānismu atbilstību iekšējam tirgum, ne pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādnēm, ne uz jebkāda cita pamata.

(475) Ņemot vērā 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta a)-l) apakšpunktā minētos nosacījumus, Komisija izdara 476. un 480. apsvērumā minētos secinājumus.

(476) Atsevišķi kritēriji, piemēram, 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta a) un b) apakšpunktā minētie kritēriji par aviokompānijai piešķirtu izmantošanas licenci un lidostas kategoriju ir ievēroti.

(477) 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta h) apakšpunktā (Nediskriminējoša piešķiršana) noteiktais kritērijs ir formulēts šādi: "jebkuram valsts tiesību subjektam, kas plāno ar lidostas starpniecību vai bez tās piešķirt atbalstu darbības uzsākšanai jaunajā maršrutā kādam uzņēmumam, laikus jāpublicē sludinājums par attiecīgu projektu, nodrošinot pienācīgu reklāmu, lai ļautu visiem ieinteresētajiem pārvadātājiem piedāvāt savus pakalpojumus". Komisija norāda, ka šajā gadījumā līgumi tika tieši apspriesti ar attiecīgajām aviokompānijām bez piedāvājuma publicēšanas. Tas nozīmē piešķiršanu bez konkurences iespējām, lai arī citas potenciāli ieinteresētās aviokompānijas būtu varējušas iesniegt savu pieteikumu attiecīgo maršrutu izmantošanai ar tādiem pašiem noteikumiem, lai saņemtu atbalstu darbības uzsākšanai.

(478) Tomēr Komisija norāda, ka PBTRK 2007. un 2009. gadā laikrakstā *Air & Cosmos* ([104]) publicēja paziņojumus, lai aicinātu ieinteresētās aviokompānijas izstrādāt jaunus pakalpojumus apmaiņā pret atbalstu darbības uzsākšanai. Taču Francija norādīja, ka šīs procedūras bijušas neauglīgas, kas PBTRK lika "veikt tiešas pārrunas ar atsevišķām aviokompānijām". Attiecīgi šīs pārbaudes ietvaros konstatētais nelikumīgais atbalsts izriet nevis no iepriekšēja paziņojuma publicēšanas, bet no divpusējām sarunām. Tāpēc h) apakšpunktā noteiktais kritērijs nav ievērots.

(479) Attiecībā uz 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta i) apakšpunktā noteikto kritēriju (Biznesa plāns, ar kuru apliecināta ilgtspēja, un analīze par jaunā maršruta ietekmi uz konkurējošiem maršrutiem) Komisija aicināja Franciju norādīt, vai šāds biznesa plāns tika veikts un, attiecīgā gadījumā, iesniegt kopijas. Ne Francija, ne arī kāda ieinteresētā trešā puse nav ziņojušas par šādu biznesa plānu esamību. Tāpēc i) apakšpunktā noteiktais kritērijs nav ievērots.

(480) Attiecībā uz 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta j) apakšpunktā noteikto kritēriju (Publiskošana), tajā minēts, ka attiecīgās publiskās iestādes publisko subsidēto maršrutu sarakstu, katram maršrutam norādot publiskā finansējuma avotu, saņēmēju aviokompāniju, izmaksātās atbalsta summas un attiecīgo pasažieru skaitu. Šajā gadījumā Francija apstiprināja, ka maršrutu saraksts un finansiālos stimulus vai mārketinga maksājumus saņēmušie uzņēmumi nav publiskoti katru gadu. Attiecīgi 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta j) apakšpunktā noteiktais kritērijs nav ievērots.

Secinājums

(481) Visi dažādie līgumi un papildinājumi, ko PBTRK slēdza ar *Ryanair*, *AMS* un *Transavia* un uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, rada nelikumīgu valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

8.2. *PASĀKUMI LIDOSTAS APSAIMNIEKOTĀJA INTERESĒS*

(482) Laika posmā no 2000. līdz 2010. gadam PBTRK no dažādām publiskām iestādēm saņēma aprīkojuma subsīdijas par kopējo summu aptuveni 17,8 miljonu euro apmērā. Turklāt tā saņēma subsīdijas 3,521 miljonu euro apmērā, lai segtu izmaksas, kas, saskaņā ar Francijas iestāžu apgalvojumiem, saistītas ar lidostas veiktajiem pārvaldības uzdevumiem (turpmāk tekstā – "subsīdijas saistībā ar pārvaldības uzdevumiem") ([105]).

8.2.1. ATBALSTA ESAMĪBA LESD 107. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ

(483) Saskaņā ar LESD līguma 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 radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(484) Lai kādu pasākumu uzskatītu par valsts atbalstu, šiem apstākļiem jāizpildās kumulatīvā veidā: 1) apskatāmo pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti, 2) tas sniedz ekonomisku priekšrocību, 3) šī priekšrocība ir selektīva un 4) apskatāmais pasākums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, 5) labuma guvējs ir uzņēmums LESD līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, kas nozīmē, ka tas veic ekonomisku darbību.

(485) Lai noteiktu, vai 88. un 108. apsvērumā minētās subsīdijas rada valsts atbalstu, vispirms ir jāpārbauda, vai tā saņēmējs, Po lidostas apsaimniekotājs, tā piešķiršanas laikā veica saimniecisko darbību. Komisija šo jautājumu izskatīs pirms subsīdiju analīzes saistībā ar pārvaldības uzdevumiem un aprīkojuma subsīdijām, lai noteiktu, vai tās rada valsts atbalstu.

8.2.1.1. ***Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens***

(486) Kā Komisija skaidroja jaunajās pamatnostādnēs ([106]), sākot no "Parīzes lidostu" sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris), lidostu infrastruktūras izmantošana un būvniecība ir uzskatāma par atbilstošu valsts atbalsta kontroles piemērošanas jomā. Savukārt pirms šī sprieduma, tā kā tolaik pastāvēja neskaidrība, publiskās iestādes varēja leģitīmi uzskatīt, ka lidostas infrastruktūras finansēšana nav valsts atbalsts un ka šādi pasākumi nav jāpaziņo Komisijai. Tādējādi Komisija, balstoties uz valsts atbalsta noteikumiem, tagad nevar apšaubīt finansēšanas pasākumus, kuri piešķirti pirms 2000. gada 12. decembra.

([104]) Skatīt 132. apsvērumu.
([105]) Skatīt 3. tabulu.
([106]) 28. un 29. punkts

(487) Turklāt, kā arī norādīts jaunajās pamatnostādnēs ([107]), ne visām lidostas darbībām vienmēr ir saimnieciska raksturs. Darbībām, kuras ir saistītas ar valsts atbildību par savu publiskās varas oficiālo pilnvaru īstenošanu, nav ekonomisks raksturs, un tās principā neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.

(488) Saskaņā ar 4. tabulas datiem, aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir palīdzējušas finansēt ieguldījumus saistībā ar manevrēšanas ceļu, skrejceļu, zīmēm un autostāvvietu. PBTRK, kura izmanto lidostu un piemēro maksu savu resursu lietotājiem, minēto infrastruktūru un aprīkojumu izmanto komerciāli. Tāpēc šādas investīcijas ir neatņemamas no lidostas apsaimniekotāja komercdarbības. Aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, tādējādi ir sniegušas labumu saimnieciskajā darbībā. Turklāt tās tika piešķirtas pēc 2000. gada 12. decembra. Tāpēc uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziena kontekstā tās var ietilpt valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.

(489) Savukārt 1999. un 2000. gadā piešķirtās subsīdijas, kas minētas 4. tabulā un ir palīdzējušas finansēt ieguldījumus saistībā ar kravas un pasažieru terminālim, skrejceļu materiālu un koģenerācijas staciju, ir piešķirtas pirms 2000. gada 12. decembra. Tāpēc Komisijai attiecīgie pasākumi šī lēmuma kontekstā nav jāizskata.

(490) Subsīdijas, ko laika posmā no 2000. līdz 2005. gadam sniedza Atlantijas Pireneju ģenerālpadome PBTRK parakstītā kapitāla aizņēmuma atmaksai EUR 779 000 apmērā ([108]), izriet no protokola par Po lidostas finansēšanas plānu, kas noslēgts 1990. gada 5. novembrī. Minētajā protokolā iekļauta neatsaucama publisko iestāžu apņemšanās atmaksāt attiecīgo parādu. Tā kā protokols ir senāks par "Parīzes lidostu" spriedumu, Komisijai valsts atbalsta noteikumu kontekstā nav jāpārbauda maksājumi, kas veikti saskaņā ar šo protokolu.

(491) Sadaļā 8.2.1.2 Komisija pārbauda, kādā mērā subsīdijas saistībā ar pārvaldības uzdevumiem reāli ir palīdzējušas finansēt darbības, kas izriet no valsts atbildības principa par savu publiskās varas oficiālo pilnvaru īstenošanu.

8.2.1.2. ***Subsīdijas saistībā ar pārvaldības uzdevumiem***

(492) Kā norādīts 3. tabulā, oficiālās pārbaudes procedūras priekšmets ietver *FIATA* subsīdijas, kā arī subsīdijas dažādu ieguldījumu finansēšanai, proti, drošības dienesta telpām un transportlīdzekļiem un dienestam cīņai pret gaisa transportlīdzekļu ugunsgrēkiem (*SSLIA*), kā arī tomogrāfiem ([109]). Šīs dažādās subsīdijas ir piešķirtas, piemērojot 4.3.2. sadaļā raksturoto vispārējo pārvaldības uzdevumu finansēšanas sistēmu Francijas lidostās.

(493) Kā minēts iepriekš, saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm un judikatūru, darbībām, kuras ir saistītas ar valsts atbildību par savu publiskās varas oficiālo pilnvaru īstenošanu, nav saimnieciska rakstura, un tās principā neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā. Saskaņā ar jaunajām pamatnostādnēm, tādas funkcijas kā, piemēram, gaisa satiksmes kontrole, policija, muita, ugunsgrēku novēršana, pasākumi civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām un investīcijas šādām funkcijām nepieciešamajā infrastruktūrā un aprīkojumā principā tiek uzskatītas par tādām, kurām nav saimnieciska rakstura ([110]).

(494) Turklāt jaunajās pamatnostādnēs precizēts, ka, lai novērstu valsts atbalsta situāciju, publiskajam finansējumam šādām darbībām, kuras pēc būtības nav saimnieciskas darbības, jābūt stingri ierobežotam līdz attiecīgo darbību radīto izmaksu segšanai un nav jārada nepamatota diskriminācija starp lidostām. Otrā minētā nosacījuma saistībā jaunajās pamatnostādnēs ir precizēts, ka gadījumos, kad konkrētajā tiesiskajā kārtībā ir pieņemts, ka pasažieru lidostām ir jāpalīdz segt atsevišķas izmaksas, kas ir saistītas ar to izmantošanu, atšķirībā no citām pasažieru lidostām, pēdējās minētās varētu gūt priekšrocību no tā, ka attiecīgās izmaksas ir vai nav saistītas ar darbību, kas principā ir uzskatīta par tādu, kurai nav saimnieciska rakstura ([111]).

([107]) 34. un 35. punkts
([108]) Skatīt 3. tabulas priekšpēdējo rindu.
([109]) Skatīt 3. tabulas pirmo un otro rindu.
([110]) 35. punkts.
([111]) 36. un 37. punkts.

(495) 4.3.2. sadaļā raksturotās darbības, ko finansē ar vispārējo pārvaldības uzdevumu finansēšanas sistēmu Francijas lidostās, ir saistītas ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgu iejaukšanos ([112]), ar policijas uzdevumiem ([113]), ugunsgrēku novēršanas un glābšanas darbiem ([114]), gaisa satiksmes drošību ([115]), kā arī ar cilvēku un dabiskās vides aizsardzību ([116]). Šādas darbības var likumīgi uzskatīt par atbilstošām valsts atbildības principa īstenošanā attiecībā uz tās publiskās varas oficiālajām pilnvarām. Attiecīgi Francija minētās darbības valsts atbalsta tiesību kontekstā likumīgi var uzskatīt par pārvaldības darbībām jeb darbībām, kam nav saimnieciska rakstura. Tāpēc tā var arī paredzēt publisko finansējumu, lai kompensētu lidostas apsaimniekotāju segtās izmaksas saistībā ar minēto uzdevumu izpildi, ciktāl tie par to ir atbildīgi saskaņā ar valsts tiesību aktiem un ar nosacījumu, ka šāds finansējums nerada ne pārmērīgu kompensāciju, ne arī diskrimināciju starp lidostām.

(496) No 4.3.2. sadaļā minētā apraksta izriet, ka ar Francijas tiesību aktiem noteiktās sistēmas pamatā ir stingri izmaksu kontroles mehānismi – gan iepriekšēji, gan turpmāki, – ar kuriem nodrošina, ka lidostu apsaimniekotāji no lidostas nodokļa un no papildu mehānisma saņem tikai tādas summas, kādas ir skaidri nepieciešamas izmaksu segšanai.

(497) Turklāt šis mehānisms tiek piemērots visām Francijas pasažieru lidostām gan attiecībā uz uzdevumu veidiem, kuri ļauj saņemt kompensāciju, gan uz finansējuma mehānismiem. Tādējādi nosacījums par diskriminācijas neesamību ir ievērots. Ja Francijas tiesību akti uztic lidostu apsaimniekotājiem valsts uzdevumu izpildi, par finansējumu, kas saistīts ar šīm funkcijām, ir atbildīga valsts, nevis lidostas apsaimniekotājs. Tāpēc ar šīm funkcijām saistīto izdevumu kompensācija no publiskajiem līdzekļiem saskaņā ar Francijas tiesisko kārtību nesamazina izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz lidostu apsaimniekotājam.

(498) Tāpēc finansējums, ko Francijas lidostu apsaimniekotāji saņēmuši šīs sistēmas piemērošanas rezultātā, nav valsts atbalsts.

(499) Tādējādi arī 3. tabulas otrajā un trešajā rindā minētās subsīdijas saistībā ar valsts uzdevumiem, kuras palīdzējušas finansēt investīcijas saistībā ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgas iejaukšanās gadījumiem un ar glābšanu un cīņu pret lidaparātu ugunsgrēkiem, nav valsts atbalsts.

8.2.1.3. ***Aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā***

(500) Vēl ir jāpārbauda, vai aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir valsts atbalsts. Šīs subsīdijas ir norādītas 13. tabulā.

13. tabula

Investīcijas un aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā

(miljonos EUR)

Iestādes, kas piešķīrušas aprīkojuma subsīdijas	Piešķiršanas gadi	Ieguldījuma raksturs	Kopējā samaksātā summa	Kopējā ieguldījuma summa
Atlantijas Pireneju ģenerālpadome Akvitānijas reģionālā padome Eiropas Savienība (ERAF)	2004	Manevrēšanas ceļa darbi	1,6	2,6

([112]) Šajā kategorijā ietilpst arī nododamās bagāžas pārbaude, pasažieru un kabīnes bagāžas pārbaude un piekļuves kontrole ierobežotām zonām.
([113]) Šajā kategorijā ietilpst arī automatizētā robežkontrole ar biometrisko identifikāciju.
([114]) Kā minēts 493. apsvērumā, jaunajās pamatnostādnēs visas trīs kategorijas ir skaidri norādītas kā piemēri darbībai, kam nav saimnieciska rakstura.
([115]) Šajā kategorijā ietilpst arī dzīvnieku apdraudējuma novēršana.
([116]) Šajā kategorijā ietilpst arī vides pārbaudes pasākumi.

(miljonos EUR)

Iestādes, kas piešķīrušas aprīkojuma subsīdijas	Piešķiršanas gadi	Ieguldījuma raksturs	Kopējā samaksātā summa	Kopējā ieguldījuma summa
Po-Pireneju lidostas jauktā arodbiedrība	2009	Skrejceļu un zīmju atjaunošana Autostāvvietas paplašināšana	4,1	5,1
Kopā			5,8	7,7

Valsts līdzekļi un attiecināmība

(501) Atlantijas Pireneju ģenerālpadome piešķīra PBTRK subsīdijas, kuras finansētas no Atlantijas Pireneju departamenta – teritoriālas, decentralizētas kopienas – līdzekļiem. Minētie līdzekļi ir valsts līdzekļi. LESD 107. panta piemērošanas nolūkos teritoriālo kopienu līdzekļi tiek uzskatīti par valsts līdzekļiem ([117]). Turklāt šādu kopienu pieņemtie lēmumi ir piedēvējami valstij tādā pašā mērā kā centrālās pārvaldības struktūras veiktie pasākumi ([118]).

(502) Tas pats attiecas arī uz subsīdijām, kas saņemtas no Akvitānijas reģionālās padomes un no jauktās arodbiedrības, kurā apvienojušās pilnībā paškontrolētas vietējās kopienas.

(503) Savukārt manevrējamā ceļa darbus daļēji finansēja ERAF. ERAF finansējums tiek uzskatīts par valsts līdzekļiem un ir piedēvējams valstij, jo tā piešķirumu kontrolē attiecīgā dalībvalsts ([119]).

(504) Attiecīgi aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir pilnībā finansētas no valsts līdzekļiem un LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir attiecināmas uz valsti.

Selektīvas priekšrocības lidostas apsaimniekotājam

(505) Lai novērtētu, vai valsts pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, ir jānosaka, vai saņēmēja uzņēmums gūst ekonomiskas priekšrocības, kas tam ļauj izvairīties no izmaksām, kuras parastos apstākļos būtu jāsedz no saviem finanšu līdzekļiem, vai tas gūst priekšrocības, kuras tam nebūtu radušās parastos tirgus apstākļos, ([120]) vai arī, ja attiecīgais pasākums var tikt uzskatīts par sabiedrisko pakalpojumu veikšanas kompensāciju saskaņā ar *Altmark* sprieduma nosacījumiem ([121]).

(506) Pēdējā punkta saistībā vispirms ir jānorāda, ka Francija nav skaidri paudusi, ka pēc tās ieskatiem Po lidostas apsaimniekotājs būtu bijis atbildīgs par patiesa vispārējas nozīmes pakalpojuma sniegšanu. Savos komentāros par procedūras pagarināšanas lēmumu Francija šajā saistībā ir tikai norādījusi, ka "tā kā attiecīgajā laikā [(pirms 2005. gada pamatnostādņu publicēšanas)] nebija skaidri piemērojama juridiskā pamata, Francijas iestādes varēja likumīgi uzskatīt, ka tolaik piešķirtais finansējums lidostas infrastruktūrai ir politisks pasākums teritorijas plānošanai, lidosta kopumā veica vispārējas ekonomiskās nozīmes uzdevumu, un tas nebija saistīti ar valsts atbalsta shēmu" ([122]).

([117]) 2011. gada 12. maija spriedums apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08, Nora-Padekalē reģions, 2011. g. krāj., II-01999. lpp., 108. punkts.

([118]) Vispārējās tiesas 2002. gada 6. marta spriedums apvienotajās lietās T-127/99, T-129/99, T-140/99, 2002. g. krāj., II-1330. lpp., 142. punkts.

([119]) Saistībā ar ERAF līdzekļu kvalificēšanu par valsts atbalstu skatīt, piemēram, 29. apsvērumu Komisijas lēmumā par lietu Nr. 514/06 *South Yorkshire digital region broadband project* un 69.-70. apsvērumu Komisijas lēmumā par lietu Nr. 44/10, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center.*

([120]) Tiesas 1990. gada 14. februāra spriedums lietā Francija/Komisija (C-301/87, 1990. g. krāj., I-307. lpp.), 41. punkts.

([121]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark ("Altmark")* (C-280/00, 2003. g. krāj., I-7747. lpp.)

([122]) 13. punkta 1. apakšpunkts

(507) Francija piebilda: "Francijas iestādes uzskata, ka lidostas, kuras izmanto mazāk nekā 1 miljons pasažieru gadā, kopumā ir jāuzskata par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem, ņemot vērā to nozīmīgo lomu teritorijas plānošanā, reģiona ekonomiskajā un sociālajā attīstībā, kā arī attiecīgo darbību savstarpējo saistību. Tās arī uzskata, ka šādu lidostu ietekme uz kopējo tirgu ir ierobežota. Tāpēc tās uzskata, ka attiecīgajām lidostām piešķirtais finansējums nav uzskatāms par valsts atbalstu vai arī tas jāatzīst par saderīgu ar kopējo tirgu un jāatbrīvo no ziņošanas prasības saskaņā ar Komisijas 2005. gada 28. novembra lēmumu par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam kā kompensācijām par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirtas atsevišķiem uzņēmumiem, kuri atbildīgi par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu pārvaldību, kurš bija spēkā līdz 2011. gada 20. decembrim" ([123]).

(508) Jebkurā gadījumā Komisija uzskata, ka šie pamatojumi ir nepietiekami, lai būtu iespējams secināt, ka Po lidostas apsaimniekotājs ir atbildīgs par patiesa tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma pārvaldību. Kā minēts jaunajās pamatnostādnēs ([124]), Komisija uzskata, ka pienācīgi pamatotos gadījumos lidostas pārvaldību kopumā ir iespējams uzskatīt par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu. Taču Komisija uzskata, ka tāds gadījums varētu būt tad, ja vismaz daļa no apgabala, kuru potenciāli neskartu lidostas pakalpojumi, šādu pakalpojumu trūkuma dēļ tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu kavēta tā sociālā un ekonomiskā attīstība.

(509) Ņemot vērā šo principu, nevar uzskatīt, ka jebkuras Francijas lidostas, kuru izmanto mazāk nekā 1 miljons pasažieru gadā, pārvaldība ir patiess vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums. Ja Francija vēlas pamatot savu uzskatu par to, ka attiecīgās lidostas pārvaldība ir vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums, tai ir jānovērtē visu šīs kategorijas lidostu konkrētā situācija un jāiesniedz šāda analīze Komisijai. Tikai tādā situācijā Komisija varētu izskatīt katru gadījumu atsevišķi, lai pārbaudītu, vai Francija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, novērtējot konkrēto lidostu kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu.

(510) Šajā gadījumā saistībā ar Po lidostu netika iesniegta nekāda konkrēta analīze minētajā aspektā. Turklāt, ņemot vērā, ka 50 km un 40 minūšu brauciena attālumā atrodas Tarbas lidosta, nav iespējams apgalvot, ka bez Po lidostas daļa no šīs lidostas potenciāli neapkalpotā apgabala tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu kavēta tā sociālā un ekonomiskā attīstība. Šāds uzskats liecinātu par acīmredzamu kļūdu kvalifikācijas novērtēšanā.

(511) Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības noteikumu piemērošanu valsts atbalsta jomā saistībā ar kompensācijām, kas piešķirtas par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu ([125]), lai tiktu izpildīts pirmais *Altmark* sprieduma nosacījums, sabiedriskā pakalpojuma funkcijai jābūt noteiktai ar vienu vai vairākiem aktiem, kuri atkarībā no dalībvalstu tiesību aktiem var būt leģislatīvi vai reglamentējoši akti, kā arī līgumi. Turklāt aktā vai aktos ir jāprecizē vismaz sabiedriskā pakalpojuma saistību saturs un termiņš, uzņēmums un attiecīgā teritorija, ja tā ir nosakāma, jebkādu ekskluzīvo vai īpašo tiesību, ko uzņēmumam piešķir attiecīgā iestāde, raksturs, kompensācijas aprēķins, kontroles un pārskatīšanas parametri un iespējamās pārmērīgās kompensācijas atgūšanas mehānismi, kā arī līdzekļi pārmērīgu kompensāciju novēršanai. Vienīgie Francijas iesniegtie akti, kuri, iespējams, varētu atbilst šai prasībai, ir 1965. gada spriedums ([126]) un tā turpmākie papildinājumi tādā mērā, kādā tie PBTRK uz konkrētu laiku nosaka dažādas saistības izmantošanas (tostarp attiecībā uz darba laiku un vienlīdzīgu attieksmi pret lietotājiem), uzturēšanas un plānošanas jomā. Tomēr nevienā no šiem aktiem nav noteikta sistēma aprēķiniem un jebkura finanšu kompensācijas mehānisma pārskatīšanai.

(512) Tāpēc Komisija, pamatojoties uz lietas materiāliem, uzskata, ka Po lidostas pārvaldību nevar uzskatīt par patiesu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu.

(513) Pat pieņemot, ka tas tā būtu, arī aprīkojuma subsīdijas, uz kurām attiecas šī pārbaude, neatbilst *Altmark* sprieduma kopējiem nosacījumiem. Būtībā dažādos laika posmos ir veiktas atšķirīgas *ad hoc* subsīdijas, lai segtu ieguldījumu izmaksas, kuras attiecīgajos laika posmos kļuva nepieciešamas. Tāpēc šādas subsīdijas neatbilst kompensācijas mehānismam, kas būtu izveidots objektīvi, pārredzami un iepriekšēji, t. i., publiskajām iestādēm uzticot lidostas pārvaldību PBTRK, vai gadījumā, kad ar aktiem atjaunināta vai precizēta šādas pārvaldības sistēma. Tādējādi subsīdijas neatbilst otrajam *Altmark* sprieduma nosacījumam, kurā minēts: "parametriem, uz kuru pamata aprēķina kompensāciju, jābūt iepriekš noteiktiem objektīvā un pārredzamā veidā, lai nepieļautu, ka tā rada konkurences priekšrocības, kas saņēmējam uzņēmumam varētu sniegt noteiktu izdevīgumu, salīdzinot ar konkurējošajiem uzņēmumiem" ([127]).

([123]) 13. punkta 3. apakšpunkts
([124]) 72. punkts.
([125]) OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp., 52. punkts
([126]) Skatīt 27. apsvērumu.
([127]) Skatīt *Altmark* spriedumu, kas minēts 121. zemsvītras piezīmē 90. punktā.

(514) Ciktāl attiecīgās subsīdijas neatbilst *Altmark* spriedumam, ir jāpārbauda, kā minēts iepriekš, vai tās ir piešķirtas parastos tirgus apstākļos.

(515) Šajā saistībā jāatgādina, ka "kapitālu, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā apstākļos, kas ir parasti tirgus apstākļi, nevar uzskatīt par valsts atbalstu" ([128]).

(516) Lai noteiktu, vai aprīkojuma subsīdijas 2004. un 2009. gadā piešķirtas parastos tirgus apstākļos, tām ir jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka princips. Tas nozīmē, ka ir jānovērtē, vai piešķiršanas datumā publiskās struktūras no tām varēja gaidīt jebkādu finansiālu atdevi, no šīs analīzes izslēdzot gaidāmos ieguvumus vietējās ekonomiskās attīstības jomā pašus par sevi.

(517) Šajā gadījumā Komisija vispirms norāda, ka lidostu pārvalda PBTRK koncesijas ietvaros, kuras termiņš beidzas 2015. gadā. Īpašumtiesības uz šo lidostu, kuras sākotnēji piederēja valstij, 2007. gada 1. janvārī tika nodotas jauktai arodbiedrībai. Attiecīgi PBTRK nav teritorijas un infrastruktūru īpašnieks.

(518) Šajā saistībā un attiecībā uz aprīkojuma subsīdijām PBTRK savos komentāros apstiprināja, ka: "summas atbilst lidostas infrastruktūras īpašnieku veiktajām investīcijām to uzturēšanā un uzlabošanā; vienīgais ieguvējs no tām ir īpašnieks. Minētās summas PBTRK kā lidostas apsaimniekotājam nerada nekādas ekonomiskas priekšrocības." (zemsvītras piezīmes ir izlaistas). PBTRK piebilst: "Tāpēc piešķīrēja iestāde un vietējās struktūras, kuras sniegušas subsīdijas aprīkojumam, dabiski iejaucas kā lidostas infrastruktūras īpašnieki attiecīgās instrumenta koncesijas ietvaros ar mērķi pielāgot normām, uzturēt un uzlabot publisko lidostas pakalpojumu, lai palielinātu sava īpašuma vērtību. Tāpēc tās ir investīcijas, par kurām atbildīgs publiskā instrumenta īpašnieks, nevis tā apsaimniekotājs."

(519) Tomēr no lietas materiāliem izriet, ka koncesijas ekonomikā nepieciešamo investīciju finansēšana ir tieši PBTRK, nevis publiskā īpašnieka uzdevums. Tādējādi ar 1965. gada spriedumu, kurā noteikta koncesija, koncesionāram skaidri ir uzticēta iekārtošana, plānošana un darbu veikšana, ēkas, iekārtas un materiāli. Francija to apstiprināja šādi: "Investīcijas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu lidostas atbilstību standartiem, atjaunošanu, uzturēšanu, paplašināšanu vai modernizāciju, sedz koncesionārs."

(520) Francija šajā saistībā norādīja, ka 2001. gada 8. novembra papildinājumā ("trešais papildinājums") 1965. gada spriedumam nav apstrīdēta koncesijas ekonomika, jo īpaši investīciju jomā saistībā ar lidostas uzturēšanu un atjaunošanu. Turklāt tā norādīja, ka arī 2010. gada 3. marta papildinājumā ("ceturtais papildinājums"), kas pēc 2007. gadā notikušās īpašuma nodošanas noslēgts starp jaukto arodbiedrību un PBTRK, nav apstrīdēta koncesijas ekonomika un, tāpat kā iepriekšējos papildinājumos, atbildība par darbībai nepieciešamajām investīcijām noteikta koncesionāram ([129]).

(521) Tāpēc, kā liecina 1965. gada sprieduma un tā papildinājumu pārbaude un kā to, pretēji PBTRK paustajam, apstiprina Francija, tieši PBTRK ir jāveic un jāfinansē tādi ieguldījumi kā tās, uz kuriem attiecas šeit aplūkotās aprīkojuma subsīdijas.

(522) No otras puses šķiet, ka, piešķirot 2004. un 2009. gada subsīdijas aprīkojumam, dažādas attiecīgās publiskās struktūras nevarēja gaidīt ieguldījumu atdevi tādā veidā, kas būtu apmierinājis tirgus ekonomikas dalībnieku, ja tas būtu rīkojies minēto struktūru vietā. Teritorijas un infrastruktūras 2004. gadā piederēja valstij, savukārt 2009. gadā – jauktajai arodbiedrībai. Vienīgie ieņēmumi, kurus Po lidosta radīja katram no abiem publiskajiem īpašniekiem, bija minimālā nomas maksa 100 franku apmērā par katru gadu līdz 2010. gadam un EUR 100 apmērā par katru gadu pēc 2010. gada. 2004. un 2009. gadā piešķirtās subsīdijas aprīkojumam nav nekādā mērā paaugstinājušas minēto nomas maksu, kuras summa ir noteikta 1965. gada spriedumā un pārskatīta atsevišķos tā papildinājumos. Tādējādi ne valsts, ne jauktā arodbiedrība kā īpašnieki nevarēja gaidīt, ka investīciju subsīdijas, kas piešķirtas attiecīgi 2004. un 2009. gadā, varētu radīt jūtamu atdevi no investīcijām, katrā ziņā ne ātrāk kā pēc koncesijas termiņa beigām, kas paredzēts 2015. gadā. Turklāt nekādi lietas materiāli neliecina, ka valsts vai jauktā arodbiedrība attiecīgi 2004. un

([128]) 2002. gada 16. maija *Stardust Marine* spriedums, minēts 36. zemsvītras piezīmē 69. punktā.

([129]) Ceturtajā papildinājumā precizēta koncesijas "atgriežamā īpašuma" sistēma, kas ietver kopējos kustamos un nekustamos īpašumus, kurus piešķīrēja iestāde koncesionāram nodevusi lietošanā. Atgriežamais īpašums ietver teritorijas, darbus, ēkas, iekārtas, tīklus un intelektuālo darbu, kas nepieciešams lidostas izmantošanai un ko deleģēšanas termiņa laikā atjaunojis vai radījis koncesionārs, kā arī lidostas izmantošanai nepieciešamo kustamo īpašumu, ko deleģēšanas termiņa laikā atjaunojis vai radījis koncesionārs. Saskaņā ar ceturto papildinājumu šāds īpašums pēc koncesijas līguma darbības beigām obligāti, bez maksas un nevainojamā stāvoklī ir jāatdod piešķīrējai iestādei. Ceturtajā papildinājumā arī precizēts, ka pēc koncesijas beigām piešķīrēja iestāde sedz ikgadējo procentu un amortizācijas maksu par aizņēmumiem, kurus koncesionārs veicis, lai īstenotu koncesijas aprīkošanu, un atmaksā koncesionāram avansa maksājumus, kurus tas veicis no saviem līdzekļiem, vai neamortizēto vērtību par iekārtām, kuras tas nodrošinājis, izmantojot savus līdzekļus, ja šādu atmaksu nav iespēj*ams* veikt no lidostas apgrozāmajiem līdzekļiem. Šie finanšu noteikumi, kas piemērojami pēc koncesijas beigām, neapstrīd to, ka izmaksas. kas saistītas ar lidostas darbībai nepieciešamajām investīcijām, to veikšanas laikā ir jāsedz koncesionāram.

2009. gadā varēja gaidīt, ka minētās aprīkojuma subsīdijas varētu radīt tādu aktīvu novērtējumu, kas savukārt abām minētajām struktūrām radītu investīciju atdevi saistībā ar jauno koncesiju, sākot no 2016. gada. Konkrētāk, Francija nav sniegusi nekādas norādes par valsts vai jauktās arodbiedrības prognozēm attiecībā uz turpmākās koncesijas ekonomiku un iespējamo maksu, kuru lidostas īpašnieks šajā saistībā varētu gaidīt.

(523) Savukārt publiskās struktūras, kuras tieši vai netieši ar jauktās arodbiedrības starpniecību piedalījās šo subsīdiju finansēšanā un to piešķiršanas brīdī nebija teritoriju un infrastruktūru īpašnieki, vēl jo mazāk varēja no investīcijām gaidīt tādu atdevi, kas spētu nodrošināt viņu investīciju izdevumu rentabilitāti. Šis fakts attiecas uz Atlantijas Pireneju ģenerālpadomi un uz Akvitānijas reģionālo padomi, kuras 2004. gadā, kad tās nolēma atbalstīt manevrējamā ceļa darbu finansēšanu, nebija lidostas īpašnieki.

(524) Turklāt ir arī jānorāda, ka saskaņā ar Francijas teikto "publisko struktūru lēmums veikt investīcijas nav balstīts tikai tiešas rentabilitātes apsvērumos, un PBTRK maksājums ir simbolisks. Publisko struktūru izvēli veikt investīcijas nosaka iespējami gaidāmais ieguvums reģiona ekonomiskajā un tūrisma attīstībā." Šis izteikums apstiprina, ka publiskās struktūras negaidīja, ka to investīciju izdevumi tām jebkādā veidā būs rentabli. Vienīgie minēto struktūru gaidītie ieguvumi, kas ir saistīti ar ekonomisko un tūrisma attīstību, nebūtu bijuši nozīmīgi tirgus ekonomikas dalībniekam, ja tas rīkotos šo struktūru vietā. Tas rada iemeslu uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieka princips attiecīgajām aprīkojuma subsīdijām nav piemērojams.

(525) Ņemot vērā iepriekš minēto, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas neatbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam. Šādas subsīdijas ir samazinājušas ieguldījumu izmaksas, kuras būtu bijis jāsedz PBTRK, bez pietiekamas atdeves perspektīvām tām struktūrām, kuras šīs subsīdijas piešķīra. Turklāt, tā kā šīs priekšrocības guva tikai viens uzņēmums, tās ir selektīvas.

8.2.1.4. ***Ietekme uz tirdzniecību Savienībā un konkurenci***

(526) PBTRK kā Po lidostas apsaimniekotājs konkurē ar citām lidostu platformām, jo īpaši ar lidostām, kuras darbojas tajā pašā klientu piesaistes apgabalā. Šajā nolūkā Komisija norāda, ka 50 km attālumā no Po lidostas atrodas Tarbas-Lurdas-Pireneju lidosta, no kuras kopš 2009. gada arī ir pieejami lidojumi uz Londonu. Arī Biaricas-Anglē-Bajonas lidosta atrodas mazāk nekā 100 km attālumā no Po lidostas un nodrošina lidojumus uz Šarlruā, Londonu (Stanstedu), Mančestru un citiem galamērķiem Apvienotajā Karalistē. Tāpēc atbalsts, kas piešķirts PBTRK, rada konkurences kropļošanas risku. Tā kā lidostu pakalpojumu un gaisa satiksmes tirgus Savienības ietvaros ir konkurencei atvērti tirgi, atbalsts arī var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(527) Plašākā kontekstā ir jānorāda, ka Savienības lidostu apsaimniekotāji savā starpā konkurē attiecībā uz aviokompāniju piesaistīšanu. Būtībā aviokompānijas nosaka maršrutus, kurus tās izmanto, un to biežumu atkarībā no dažādiem kritērijiem. Šādi kritēriji ietver potenciālos klientus, kurus tās var gaidīt šajos maršrutos, kā arī šo maršrutu galamērķos esošo lidostu iezīmes.

(528) Aviokompānijas jo īpaši pārbauda tādus kritērijus kā sniegto lidostas pakalpojumu raksturs, iedzīvotāju skaits vai ekonomiskā darbība lidostas tuvumā, satiksmes intensitāte, piekļuves iespējas pa sauszemes ceļiem, kā arī maksas un vispārējie komerciālie apstākļi saistībā ar lidostas infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanu. Maksājumu līmenis ir svarīgs faktors, jo lidostai piešķirto finansējumu varētu izmantot, lai saglabātu lidostas maksu mākslīgi zemā līmenī nolūkā piesaistīt aviokompānijas, tādējādi būtiski kropļojot konkurenci ([130]).

(529) Attiecīgi aviokompānijas sadala savus resursus, jo īpaši lidaparātu un apkalpes jomā, starp dažādiem maršrutiem, cita starpā ņemot vērā lidostu apsaimniekotāju piedāvātos pakalpojumus un par tiem piemērotās cenas.

(530) No visa minētā izriet, ka 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, ar kurām PBTRK ir radītas ekonomiskas priekšrocības, varētu būt stiprinājušas PBTRK pozīciju salīdzinājumā ar citiem Eiropas lidostu apsaimniekotājiem. Attiecīgi šīs subsīdijas varētu būt kropļojušas konkurenci un iespaidojušas tirdzniecību starp dalībvalstīm.

([130]) Jaunās pamatnostādnes, 43. punkts

8.2.1.5. ***Secinājums par atbalsta esību***

(531) No 483. līdz 530. apsvērumam izklāstīto iemeslu dēļ subsīdijas, kas 2004. un 2009. gadā piešķirtas PBTRK, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.2.2. ATBALSTA NELIKUMĪGAIS RAKSTURS

(532) Aprīkojuma subsīdijas, kuras piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir īstenotas bez paziņošanas.

(533) Kā minēts iepriekš, Francija savos komentāros norādīja, ka saskaņā ar tās uzskatiem lidostas, kuras izmanto mazāk nekā viens miljons pasažieru gadā, kopumā ir uzskatāmas par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (VTNP), un tāpēc tām piešķirtais finansējums nav jāuzskata par valsts atbalstu vai arī ir jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu un jāatbrīvo no paziņošanas prasības saskaņā 2005. gada VTNP lēmuma noteikumiem.

(534) Kā minēts iepriekš, Komisija, pamatojoties uz lietas materiāliem, uzskata, ka Po lidostas pārvaldību nevar uzskatīt par patiesu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu. Šī iemesla dēļ 2004. un 2009. gada subsīdijām nevar piemērot atbrīvojumu no ziņošanas pienākuma, kas, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu, noteikts LESD 108. panta 3. punktā.

(535) Turklāt, kā minēts iepriekš, šādas subsīdijas neatbilst kompensācijas mehānismam, kas būtu izveidots objektīvi, pārredzami un iepriekšēji, t. i., publiskajām iestādēm uzticot lidostas pārvaldību PBTRK, vai gadījumā, kad ar aktiem atjaunināta vai precizēta šādas pārvaldības sistēma. Tādējādi šīs subsīdijas neatbilst VTNP lēmuma 4. panta d) punktā noteiktajam kritērijam, saskaņā ar kuru aktā vai aktos, ar kuriem uztic vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma pārvaldību, ir jānorāda kompensācijas aprēķinu, kontroles un pārskatīšanas parametri. Šis ir vēl viens iemesls, kādēļ 2004. un 2009. gada aprīkojuma subsīdijām nevar piemērot atbrīvojumu no ziņošanas pienākuma, kas, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu, noteikts LESD 108. panta 3. punktā.

(536) Ņemot vērā iepriekš minēto, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir nelikumīgs atbalsts.

8.2.3. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

(537) Kā skaidrots iepriekš, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir samazinājušas investīciju izmaksas, kuras parastos apstākļos būtu bijis jāsedz PBTRK. Tāpēc tās ir investīciju atbalsts. Turklāt tās ir piešķirtas pirms 2014. gada 4. aprīļa, kurā stājās spēkā jaunās pamatnostādnes. Saskaņā ar minētajām pamatnostādnēm, Komisija lidostām piešķirtajam nelikumīgajam investīciju atbalstam piemēro tos noteikumus, kuri bija spēkā atbalsta piešķiršanas datumā ([131]).

(538) 2009. gada subsīdiju piešķiršanas laikā spēkā bija 2005. gada pamatnostādnes, tāpēc ir jāpiemēro to teksts. Savukārt 2004. gada subsīdijas piešķirtas pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, kad attiecībā uz lidostām labvēlīgu ieguldījumu atbalstu nebija noteikti konkrēti saderības kritēriji. Tāpēc Komisijai attiecīgās subsīdijas ir jānovērtē uz tieša LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta pamata, ņemot vērā savu lēmumu pieņemšanas praksi šajā saistībā. Ir jāatgādina, ka Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse attiecībā uz lidostas apsaimniekotājiem piešķirtā atbalsta saderības novērtēšanu tika konsolidēta ar 2005. gada pamatnostādnēm. Tāpēc Komisija uzskata, ka 2004. gada subsīdiju saderība ar iekšējo tirgu ir jānovērtē, ņemot vērā 2005. gada pamatnostādnēs noteiktos kritērijus.

(539) Tāpēc, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādnēm ([132]), Komisija analizēja 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, piemērojot šādus kritērijus:

— infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam vispārējo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.),

— infrastruktūra ir nepieciešama un proporcionāla noteiktajam mērķim,

— prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši, ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu,

([131]) Jaunās pamatnostādnes, 173. punkts.
([132]) 61. punkts.

— infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem,

— tirdzniecības attīstība nav ietekmēta tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm.

(540) Turklāt, papildus nepieciešamībai ievērot 539. apsvērumā minētos kritērijus, lidostām labvēlīgam valsts atbalstam, tāpat kā jebkuram citam valsts atbalstam, jābūt nepieciešamam noteikta un atbalstam proporcionāla mērķa sasniegšanai, lai to varētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Tāpēc, papildus iepriekš minētajiem 2005. gada pamatnostādņu kritērijiem, Komisija pārbaudīs, vai ir ievēroti nepieciešamības un proporcionalitātes kritēriji.

(541) Komisija norāda, ka saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm lidostām labvēlīga ieguldījumu atbalsta attiecināmajām izmaksām jābūt ierobežotām līdz ieguldījumu izmaksām saistībā ar pašas lidostas infrastruktūru (skrejceļi, termināli, peroni u. c.) vai līdz tiešam atbalstam (iekārtas ugunsgrēku novēršanai un likvidēšanai, drošības aprīkojums). Savukārt no attiecināmajām izmaksām ir jāizslēdz ar komerciālām darbībām saistītās izmaksas, kuras nav tieši saistītas ar lidostas pamatdarbību, piemēram, nekustamā īpašuma būvniecība, finansēšana, izmantošana un lidostas telpu noma ne tikai birojiem un glabāšanai, bet arī viesnīcām un rūpniecības uzņēmumiem, kā arī veikaliem, restorāniem un stāvvietām.

(542) 2004. gadā piešķirtās subsīdijas pilnībā tika izmantotas darbu finansēšanai uz manevrējamā ceļa. Kopējām ieguldījumu izmaksām par šiem darbiem ir piemērojams ieguldījumu atbalsts saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm, jo manevrējamais ceļš ir daļa no lidostas infrastruktūras. Savukārt 2009. gada subsīdijas tika piešķirtas, lai palīdzētu finansēt dažādus ieguldījumus saistībā ar skrejceļiem un zīmēm un, sedzot nelielu kopējo ieguldījumu izmaksu daļu ([133]), saistībā ar autostāvvietas paplašināšanu. Skrejceļš un zīmes ir daļa no lidostas infrastruktūras. Attiecīgi ar šādu infrastruktūru saistīto investīciju izmaksas ir attiecināmas. Savukārt ar autostāvvietu saistītās izmaksas ir jāizslēdz no attiecināmajām izmaksām, jo autostāvvieta nav daļa no lidostas infrastruktūras. 2009. gada subsīdiju kopējā summa 4,1 miljona euro apmērā nepārsniedz kopējo attiecināmo izmaksu summu saistībā ar skrejceļu un zīmēm jeb 4,7 miljonus euro. Tādējādi 2009. gada subsīdijas ir izmantotas tikai attiecināmo izmaksu segšanai ([134]).

(543) Aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā (ar kopējo summu attiecīgi 1,6 un 4,1 miljoni euro) nepārsniedz abām subsīdijām aprēķinātās attiecināmās izmaksas (attiecīgi 2,6 un 4,7 miljoni euro), taču rada paaugstinātu atbalsta intensitāti (attiecīgi 62 % un 88 %).

8.2.3.1. ***Skaidri noteikts vispārējas nozīmes mērķis***

(544) 2004. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ļāva finansēt darbus uz manevrējamā ceļa nolūkā pielāgot šo aprīkojumu standartiem, lai nodrošinātu labāku satiksmes plūsmu, kas ļautu reaģēt uz augstas komerciālās satiksmes prasībām.

(545) Savukārt attiecināmās izmaksas, kuras finansētas ar 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām un izmantotas skrejceļa un zīmju atjaunošanai, bija nepieciešamas, lai lidlauks nezaudētu savu uzņemšanas potenciālu un iegūtu sertifikātu, kas ļautu turpināt uzņemt lidmašīnas ar pasažieru pārvadāšanas vidējo kapacitāti no 200 līdz 250 pasažieriem. 1992. un 1993. gadā izvietoto III kategorijas zīmju, kā arī 1990. gadā izveidotās manevrēšanas zonas atjaunošana bija vajadzīga to ilgā izmantošanas laika dēļ (vidējais izmantošanas laiks parasti ir no 10 līdz 15 gadiem), kā arī lai nodrošinātu atbilstību standartiem. Pielāgošana standartiem bija nepieciešama, jo veiktspēja, kas noteikta ar spriedumu par lidlauku akreditācijas un izmantošanas nosacījumiem, jo īpaši attiecībā uz precīzu 3. kategorijas nolaišanos, īsā termiņā varēja izraisīt lidostas sertifikācijas atcelšanu.

(546) Tādējādi ne 2004., ne 2009. gada subsīdijas nav izraisījušas būtisku kapacitātes pieaugumu. Ar tām galvenokārt ir finansēti darbi, kas saistīti ar atjaunošanu un pielāgošanu standartiem, nolūkā saglabāt infrastruktūru tādā stāvoklī, kas ļautu turpināt uzņemt jau iepriekš uzņemtos lidaparātu veidus un satiksmes apmēru, kā arī uzlabot lidostas darbību intensīvākās satiksmes periodā.

([133]) Mazāk par 10 % no kopējām investīciju izmaksām (skatīt 4. tabulu un 1. zemsvītras piezīmi turpat.).
([134]) Skatīt Komisijas lēmumu lietā SA.38168, *Croatia – Dubrovnik Airport Development*, 10. un 28. punktu.

(547) Po lidosta uzņem nozīmīgu darījumu lidojumu daļu, kas veido aptuveni 60–70 % no kopējās satiksmes. Tas ir saistīts ar daudzu uzņēmumu atrašanos Po un tuvākajā apkaimē. Francija šajā saistībā norādīja, ka Po apgabals līdz ar Lakas un Oloronas apgabaliem ir trešais lielākais ekonomikas centrs Francijas Dienvidrietumu daļā. Po atrodas daudzu lielo uzņēmumu starptautiskie un reģionālie biroji, kā arī pētījumu un ražošanas centri. Lidostas trūkums Po vai tās uzņemšanas potenciāla ievērojama samazināšana radītu kaitējumu ekonomiskajai aktivitātei, jo darījumu pasažieri kopumā tiecas samazināt ceļā pavadīto laiku, lai dienas laikā varētu veikt lidojumus gan turp, gan atpakaļ. Tādējādi fakts, ka darījumu pasažieriem, kuri ierodas Po vai dodas no tās prom, būtu jāizmanto lidosta, kura kā, piemēram, Tarbas lidosta, neatrodas tiešā pilsētas tuvumā, daudzos uzņēmumos varētu tikt uzskatīts par trūkumu.

(548) Turklāt Po lidosta uzņem ievērojamas tūristu plūsmas, kas jo īpaši ir skaidrojams ar Pireneju tuvumu un to ziemas sporta bāzēm. PBTRK minētajos pētījumos jo īpaši ir norādīts, ka tikai aviokompānijas *Ryanair* pasažieri vien, kuri lielākoties ir tūristi, savas uzturēšanās laikā Po reģionā kopumā ir iztērējuši 8 miljonus euro 2005. gadā un 56 miljonus euro 2010. gadā.

(549) Visu minēto iemeslu dēļ aprīkojuma subsīdijas, ko PBTRK saņēma 2004. un 2009. gadā, ir veicinājušas Po un tās reģiona ekonomisko attīstību ar lidostas ietekmi uz tūrismu un ekonomisko aktivitāti kopumā.

(550) Šīs subsīdijas ir arī veicinājušas reģiona pieejamību, jo īpaši tūristiem un darījumu cilvēkiem. Šajā saistībā ir jānorāda, ka Po lidosta atrodas 50 km attālumā no Tarbas lidostas un 100 km attālumā no Biaricas lidostas. Tāpēc Biaricas lidosta, ņemot vērā tās attālumu no Po lidostas, nevar tikt uzskatīta par vērā ņemamu Po lidostas alternatīvu pasažieriem, kuriem ir svarīgs laika faktors, jo īpaši darījumu cilvēkiem.

(551) Turklāt šķiet, ka minētajām trīs lidostām ir diezgan atšķirīgi satiksmes veidi:

— Po galvenokārt raksturo nozīmīga darījumu satiksme, ko apliecina salīdzinoši augstā *Air France* un Régional nodrošinātā iekšzemes satiksmes daļa kopējā satiksmē,

— Biaricu raksturo nozīmīga tūrisma plūsma, kas vērsta uz Atlantijas piekrasti un Spānijas robežu un ko apliecina nozīmīga sezonālā satiksme vasarā, kā arī būtiska "zemo cenu" satiksme,

— Tarba pārsvarā ir "nišas" tirgus, kas vērsts uz Lurdas reliģisko nozīmīgumu un ko raksturo ievērojama neregulāra (līgumreisu) starptautiskā satiksme. To apliecina fakts, ka šīs lidostas satiksmes līmenis saglabājās aptuveni 400 000 pasažieru gadā laika periodā no 2001. līdz 2011. gadam, izņemot 2008. gadu, kurā tā sasniedza 678 000 pasažieru līmeni un kurš bija Lurdas svētvietas jubilejas gads.

(552) Šie apstākļi liek domāt, ka trīs dažādās lidostas aptver salīdzinoši atšķirīgus tirgus segmentus un tāpēc cita citu aizstāj nepilnīgi. Šos faktus apstiprina satiksmes statistikas pārbaude, un tie ir sīkāk izklāstīti 567.–572. apsvērumā, analizējot atbalsta izraisītā konkurences kropļojuma apmēru. Tādējādi atbalsts investīcijām, kas ļauj saglabāt Po lidostas stāvokli, zināmā mērā veicina reģiona pieejamību, neliekot pasažieriem un aviokompānijām izvēlēties nepilnīgu aizstājēju.

(553) Turklāt Po neatrodas ātrgaitas dzelzceļa (TGV) tīklā, un tuvākais savienojums ir pieejams Bordo, kas ir aptuveni 1 stundas un 40 minūšu brauciena attālumā. Attiecībā uz lielāko daļu galamērķu, kas pieejami ar tuva maršruta lidojumu no Po, TGV kā alternatīva transporta veida izmantošana būtiski paildzina ceļā pavadīto laiku un tāpēc ir ļoti nepilnīgs aizstājējs. Savukārt tuvākās Spānijas lidostas atrodas aptuveni 2 stundu brauciena attālumā, tāpēc lielākajai daļai pasažieru tās, visticamāk, nav vērā ņemamas alternatīvas Po lidostai.

(554) Tādējādi šķiet, ka, neskatoties uz alternatīvu gaisa satiksmes veidu pieejamību no Po, kā arī uz Tarbas lidostas tuvumu, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir palīdzējušas uzlabot reģiona pieejamību un tā ekonomisko attīstību.

8.2.3.2. ***Infrastruktūra ir nepieciešama un proporcionāla noteiktajam mērķim***

(555) Kā minēts 546. apsvērumā, ar 2004. un 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām finansētie darbi nav radījuši būtisku kapacitātes pieaugumu, taču bija vērsti tikai uz infrastruktūras saglabāšanu atbilstošā stāvoklī, lai nodrošinātu līdzšinējo satiksmi, kā arī labāk pārvaldītu intensīvākās satiksmes periodus.

(556) Tāpēc šīs investīcijas nav pārsniegušas līmeni, kas bija nepieciešams, lai lidosta varētu turpināt nodrošināt satiksmi tādā pašā apmērā un labos apstākļos, tostarp intensīvākās satiksmes periodā. Tāpēc šīs investīcijas bija nepieciešamas un proporcionālas noteiktajam mērķim.

8.2.3.3. ***Infrastruktūra nodrošina apmierinošas izmantošanas iespējas vidējā termiņā***

(557) Ir jānorāda, ka laika posmā no 2000. līdz 2009. gadam satiksme Po lidostā svārstījās starp aptuveni 580 000 un 820 000 pasažieriem gadā, sasniedzot augstāko līmeni – 820 000 pasažieru 2008. gadā. Laika posmā no 2000. līdz 2009. gadam satiksme nesasniedza 600 000 pasažieru līmeni tikai 2002. gadā. Tomēr šajā gadā tā bija tuvu minētajai robežvērtībai (580 000 pasažieru). Ņemot vērā diezgan mainīgo satiksmes līmeni, kas tomēr gandrīz vienmēr pārsniedz 600 000 pasažierus gadā, kā arī stabilu *Air France* klātesamību, kas veido lielāko daļu satiksmes un nozīmīgu darījumu lidojumu daļu, PBTRK gan 2004., gan 2009. gadā tomēr varēja rēķināties ar nozīmīgām izmantošanas iespējām lidostas pamatdarbībai vismaz līdzvērtīgā līmenī, t. i., ar aptuveni 600 000 pasažieriem gadā.

(558) Šādas iespējas varēja pamatot investīcijas nolūkā saglabāt infrastruktūru atbilstošā stāvoklī, lai turpinātu nodrošināt satiksmi tādā pašā līmenī un labāk pārvaldītu intensīvas satiksmes periodus, vienlaikus neradot būtisku kapacitātes pieaugumu. Šajā saistībā ir jāatgādina, ka darbi uz manevrējamā ceļa, kuri finansēti no 2004. gada subsīdijām, bija vērsti uz pielāgošanu standartiem, kas ļautu labāk pārvaldīt intensīvas satiksmes periodus. Turklāt attiecībā uz 2009. gadā veiktajiem skrejceļa un zīmju atjaunošanas darbiem bija jāveic identiska atjaunošana, jo netika veikta ne zonu nestspējas paaugstināšana, ne skrejceļa pagarināšana nolūkā uzņemt jaudīgākus lidaparātus, ne arī prasību uzlabošana sliktas redzamības apstākļos. Šāda aprīkojuma izmantošanas ilgums ir no 10 līdz 15 gadiem, un iepriekš izmantotais aprīkojums tika uzstādīts 16 līdz 19 gadus pirms atjaunošanas darbiem. Tāpēc 2009. gada subsīdijas aprīkojumam ir saistītas tikai ar to infrastruktūru atjaunināšanu, kuras savu laiku jau bija nokalpojušas.

(559) Kopumā šādi atjaunināta infrastruktūra aprīkojuma subsīdiju piešķiršanas laikā radīja apmierinošas izmantošanas iespējas vidējā termiņā.

8.2.3.4. ***Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai***

(560) Po lidosta bez īpašiem ierobežojumiem ir pieejama dažādām aviokompānijām, kuras to vēlētos izmantot. Piekļuve infrastruktūrai tiek nodrošināta vienlīdzīgā un nediskriminējošā veidā 2005. gada pamatnostādņu nozīmē.

8.2.3.5. ***Ietekmes neesamība pretēji kopējām interesēm***

(561) Kā minēts iepriekš, Po lidosta atrodas 50 km attālumā no Tarbas lidostas un 100 km attālumā no Biaricas lidostas. Ņemot vērā Biaricas lidostas attālumu no Po lidostas, nozīmīga pasažieru daļa to nevar uzskatīt par vērā ņemamu alternatīvu Po lidostai. Tāpēc ir maz ticams, ka Po lidostas saņemtais atbalsts to būtu varējis būtiski ietekmēt.

(562) Savukārt Tarbas lidosta ir salīdzinoši tuvu Po lidostai un atrodas 50 km jeb mazāk nekā 40 minūšu brauciena attālumā. Tāpēc 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas tās darbību varētu ietekmēt daudz vairāk.

(563) Tomēr vairāku materiālu liecības šādu iespēju samazina. Pirmkārt, Po lidosta ir sena lidosta un jau vairākas desmitgades uzņem regulārus reisus. Aprīkojuma subsīdijas, uz kurām attiecas šī pārbaude, ir *ad hoc* atbalsts, kas ir pietiekami sadalīts laikā un ierobežots līdz nepieciešamo darbu finansēšanai, lai saglabātu infrastruktūru tādā līmenī, kas ļauj turpmāk nodrošināt satiksmi tādā pašā apmērā. Tas nav izmantots būtiskai kapacitātes paaugstināšanai. Tādējādi attiecīgās aprīkojuma subsīdijas ir būtiski ietekmējušas Tarbas lidostu tādā nozīmē, ka tās ļāvušas saglabāt salīdzinoši tuvu un sen izmantotu lidostu atbilstošā stāvoklī un bez šādām subsīdijām Po lidosta būtu varējusi turpināt savu darbību tikai pasliktinātos apstākļos, vai arī tai sava darbība būtu jāpārtrauc pavisam. Šīs subsīdijas nav radījušas jaunu kapacitāti, kas radītu konkurenci Tarbas lidostai.

(564) Turklāt attiecīgās aprīkojuma subsīdijas nav darbības atbalsts, kas ļautu finansēt ilgstošu izmantošanas deficītu. T. i., šāds darbības atbalsts nav konstatēts šajā lietā, kas attiecas tikai uz ieguldījumu atbalstu.

(565) Turklāt, kā minēts iepriekš, Po un Tarbas lidosta darbojas diezgan atšķirīgos tirgus segmentos. Tarbas satiksmē dominē līgumreisi, kas lielākoties ir saistīti ar Lurdas svētvietu un ietver nozīmīgu daļu starptautisko reisu ([135]).

(566) Atšķirībā no Tarbas lidostas, Po lidostu galvenokārt raksturo nozīmīga darījumu satiksme, ko apliecina salīdzinoši augstā *Air France* un *Régional* nodrošinātā iekšzemes satiksmes daļa kopējā satiksmē un kas galvenokārt ir saistīta ar reisiem maršrutā Po–Parīze. Kā minēts 547. apsvērumā, darījumu satiksme veido 60–70 % no kopējās satiksmes Po lidostā, ņemot vērā, ka Po ir trešais lielākais ekonomikas centrs Francijas Dienvidrietumu daļā līdz ar Lakas un Oloronas apgabaliem. Tāpēc Po un Tarbas lidostas ir vērstas uz atšķirīgiem tirgus segmentiem. Tādējādi Po lidostas slēgšana vai tās darbības apstākļu pasliktināšanās vēl nenozīmē, ka satiksme automātiski tiktu pārcelta uz Tarbas lidostu vai otrādi.

(567) Satiksmes salīdzinošās attīstības pārbaude starp Po, Biaricas un Tarbas lidostām, kas norādīta 14. tabulā, apliecina, ka satiksmes atšķirības attiecīgajās lidostās nav nepārprotami saistītas:

([135]) Lidostas tīmekļa vietnē ir teikts: "Pārvadājot vidēji 400 000 līdz 450 000 pasažierus gadā, šī ir otrā nozīmīgākā lidosta Dienvidu-Pireneju reģionā. Lielāko satiksmes daļu veido līgumreisi, kas saistīti ar lidostas atrašanos tiešā Lurdas svētvietu tuvumā. Ik gadu aptuveni 50 dažādas aviokompānijas nodrošina lidojumus uz vairāk nekā 80 galamērķiem Eiropā un pasaulē." Skatīt: http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297

14. tabula

Satiksmes salīdzinošā attīstība starp Po, Biaricas un Tarbas lidostām tūkstošos pasažieru

Lidlauks	Satiksmes veids	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarba	Iekšzemes satiksme, neskaitot zemo cenu kompānijas	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	Ryanair satiksme	1							1	13	7	41
	Citas zemo cenu kompānijas un līgumreisi	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Kopā	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
Po	Iekšzemes satiksme, neskaitot zemo cenu kompānijas	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
	Ryanair satiksme			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Citas zemo cenu aviokompānijas					1	25	33	25	11	5	9
	Līgumreisi	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Kopā	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
Biarica	Iekšzemes satiksme, neskaitot zemo cenu kompānijas	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
	Ryanair satiksme	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Citas zemo cenu aviokompānijas					6	6	12	170	176	186	195
	Līgumreisi	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Kopā	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

(568) Tabulā redzams, ka, piemēram, *Ryanair* darbības uzsākšana Po lidostā 2003. gadā nav ietekmējusi satiksmi Biaricas maršrutos. Turklāt, kā uzskata Francija, arī *Ryanair* reisu pārtraukšana Po nav radījusi vērā ņemamu satiksmes pieaugumu Biaricā.

(569) Tabulā ir arī redzams, ka satiksmes pieaugums no 585 000 līdz 761 000 pasažieriem gadā, kas Po konstatēts laika posmā no 2002. līdz 2007. gadam, nav būtiski samazinājis satiksmes apmēru Tarbā, kur tas stabili saglabājās aptuveni 400 000 pasažieru līmenī gadā. Turklāt *Ryanair* reisu slēgšana Po 2011. gadā neradīja proporcionālu vai nozīmīgu satiksmes pieaugumu Tarbas lidostā.

(570) Visbeidzot, pēc attiecīgo aprīkojuma subsīdiju piešķiršanas nav notikusi vērā ņemama aviokompāniju pārcelšanās no Tarbas uz Po vai reisu slēgšana Tarbā, lai uz tiem pašiem galamērķiem atklātu jaunus maršrutus no Po. Turklāt var konstatēt, ka *Air France*, kas veido nozīmīgu satiksmes daļu Po lidostā, vienlaikus veic darbību abās lidostās. Savukārt *Ryanair*, pirms tā pameta Po un saglabāja maršrutus Tarbā, vienlaicīgi veica darbību abās lidostās.

(571) No visa iepriekš minētā var secināt, ka 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, kas ļāva saglabāt veiksmīgu Po lidostas darbību, nekādā mērā nav ietekmējušas Tarbas lidostu. Nelielais attālums starp abām lidostām liek domāt, ka šāda ietekme tomēr bija, tādā nozīmē, ka Tarbas lidosta būtu varējusi nodrošināt nozīmīgāku satiksmi, ja netiktu piešķirtas aprīkojuma subsīdijas un attiecīgi būtu jāierobežo vai pilnībā jāpārtrauc Po lidostas darbība. Iepriekš minētie fakti vienkārši norāda, ka starp abu lidostu darbībām nav nepārprotamas saistības, apstiprinot secinājumu, saskaņā ar kuru abas lidostas viena otrai ir nepilnīgi aizstājēji, kas vērsti uz dažādiem tirgus segmentiem, un tādējādi attiecīgajām subsīdijām bija ierobežota ietekme uz konkurenci starp abām tuvumā esošajām lidostām.

(572) Ņemot vērā visus attiecīgo subsīdiju radītos pozitīvos un negatīvos aspektus kopumā, Komisija uzskata, ka 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas nav iespaidojošas tirdzniecību, kas būtu pretēji kopīgām interesēm.

8.2.3.6. ***Atbalsta nepieciešamība un proporcionalitāte***

(573) Kā minēts 543. apsvērumā, 2004. un 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām ir paaugstināta intensitāte, attiecīgi 62 % un 88 % apmērā. Tomēr pieejamie materiāli liecina, ka šādu atbalstu var uzskatīt par nepieciešamu un proporcionālu tādā nozīmē, ka PBTRK nebija iespēju finansēt attiecīgās investīcijas bez šāda atbalsta un tā nevarēja sniegt būtiski augstāku ieguldījumu par to, ko tā sniedza.

(574) Zemāk redzamajā tabulā sniegts Po lidostas rezultātu pārskats laika posmā no 2000. līdz 2012. gadam, kā arī tās pašfinansējuma kapacitāte ("PFK"). Tajā norādīta neto rezultāta summa un izmaksas, kas nerada naudas plūsmas (galvenokārt dotācijas amortizācijai, kā arī nodrošinājums riskam un maksājumiem). PFK ietver ar uzņēmuma darbību radītās summas, kas ir pieejamas investīciju finansēšanai, uzņēmuma apgrozāmos līdzekļus, aizdevumu atmaksas, uzkrājumus un akcionāriem izmaksātās dividendes.

15. tabula

Po lidostas neto rezultāts un pašfinansējuma kapacitāte

(tūkstošos EUR)

Gadi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ienākumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izdevumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aprēķina neto rezultāts	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(tūkstošos EUR)

Gadi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PFK	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Avots: Francijas iesniegtie dokumenti.

(575) Tabulā ir redzams, ka laika posmā no 2003. līdz 2011. gadam lidosta ir uzkrājusi zaudējumus, nepārtraucot darbību. 2009. gadā zaudējumi sasniedza gandrīz miljonu euro. Savukārt lidostas PFK minētā perioda laikā svārstījās no EUR […] līdz […] gadā. 2005. gadā, kurā izmaksātas 2004. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, tā apmērs bija tikai EUR […], kas ir ļoti zems līmenis salīdzinājumā ar izmaksām par darbiem, kas veikti uz manevrējamā ceļa (2,6 miljoni euro). 2009. un 2010. gadā, kad izmaksātas 2009. gadā piešķirtās subsīdijas, PFK bija attiecīgi EUR […] un […]. Abas minētās summas arī kopā ir ievērojami zemākas par skrejceļa un zīmju atjaunošanas izmaksām (4,7 miljoni euro). Tādējādi pieejamie līdzekļi, kas radīti ar lidostas darbību, bija nepietiekami, lai sniegtu būtisku ieguldījumu šo investīciju finansēšanā.

(576) Pieejamie dati liecina, ka lidostas budžeta izpildes rezultāts pēc ieguldījumu veikšanas, bet pirms aprīkojuma subsīdiju izmaksas bija EUR [...[2005. gadā, kurā veikti darbi uz piebraucamā ceļa, un EUR […] 2009. gadā, kurā veikta lielākā daļa skrejceļa un zīmju atjaunošanas darbu. Šie dati ir jāsalīdzina ar lidostas neto rezultātiem pēc subsīdijām, kas ir EUR […] 2005. gadā un EUR […] 2009. gadā. Tādējādi investīciju finansēšana pilnībā vai jebkādā nozīmīgā apmērā, izmantojot lidostas pašu resursus, būtu ļoti spēcīgi papildinājusi tai jau esošos zaudējumus.

(577) No otras puses, ņemot vērā ilgstoši radušos zaudējumus, ir maz ticams, ka PBTRK bija spējīga finansēt būtisku daļu no attiecīgajiem ieguldījumiem, palielinot savas parādsaistības, kas sasniedza aptuveni EUR […] 2005. gadā un EUR […] 2009. gadā.

(578) Tāpēc 2004. un 2009. gadā piešķirtās subsīdijas bija nepieciešamas ar tām finansēto ieguldījumu veikšanai. T. i., tām bija stimulējoša ietekme, jo bez attiecīgajām subsīdijām PBTRK šādas investīcijas nebūtu uzsākusi. Turklāt tās arī atbilst proporcionalitātes principam, jo PBTRK nebūtu varējusi būtiski palielināt savu ieguldījumu attiecīgo investīciju finansēšanā.

8.2.3.7. ***Secinājums par 2004. un 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām***

(579) 537. un 578. apsvērumā minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(580) Šis secinājums ir balstīts uz 2005. gada pamatnostādnēs minētajiem kritērijiem par lidostām labvēlīgu ieguldījumu atbalstu. Tas nekādā mērā neskar nekādus iespējamos turpmākos novērtējumus par Po lidostai labvēlīgiem ieguldījumiem, kurus Komisijai nākotnē varētu būt jāveic, pamatojoties uz jaunajām pamatnostādnēm.

9. **SECINĀJUMI**

(581) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka Francija nelikumīgi īstenoja 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus ([136]). Tomēr 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(582) Subsīdijas, kuras norādītas 3. tabulas pirmajās divās rindās un ar kurām finansēti valsts uzdevumi, nav valsts atbalsts.

(583) Pārējās 3. tabulā norādītās subsīdijas Po lidostas apsaimniekotājam ir piešķirtas pirms 2000. gada 12. decembra. Tāpēc šis lēmums uz tām neattiecas ([137]).

([136]) Skatīt 536. apsvērumu.
([137]) Skatīt 489. un 490. apsvērumu.

(584) Turklāt Komisija secina, ka dažādie lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumi, kurus PBTRK slēdza ar *Ryanair, AMS* un *Transavia* un uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, ietver valsts atbalsta piešķīrumu, kas īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punkta noteikumus, un nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

Atgūšana

(585) Saskaņā ar Starptautiskās tiesas iedibināto judikatūru, tiklīdz Komisija nosaka, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, Komisija ir pilnvarota likt attiecīgajai dalībvalstij dzēst vai mainīt konkrēto atbalstu ([138]).

(586) Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ([139]) 14. pantu, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (turpmāk – "atgūšanas lēmums"). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu." Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru, gadījumos, ja Komisija atzīst, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, dalībvalstij noteiktā pienākuma mērķis ir atjaunot iepriekšējo situāciju ([140]). Šajā saistībā Tiesa uzskata, ka mērķis ir sasniegts, ja saņēmēji ir atmaksājuši summas, kas nelikumīgi piešķirtas kā atbalsts, tādējādi zaudējot priekšrocības, kuras tie guvuši attiecībā pret konkurentiem. Šādā veidā iepriekšējā situācija pirms atbalsta izmaksāšanas ir atjaunota ([141]).

(587) Šajā gadījumā šķiet, ka nekāds Savienības tiesību vispārējais princips nebūtu pretrunā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta atgūšanai, kas konstatēts šī lēmuma ietvaros. Turklāt ne Francija, ne ieinteresētās trešās puses šajā saistībā nav paudušas argumentus.

(588) Tāpēc Francijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai no *Ryanair, AMS* un *Transavia* atgūtu atbalstu, kas nelikumīgi piešķirts ar attiecīgajiem līgumiem.

(589) Atgūstamā atbalsta summa par katru līgumu un papildinājumu ir jānosaka, kā precizēts turpinājumā. Katrs pārbaudītais darījums (kas attiecīgā gadījumā ir lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums) ir jāuzskata par noteicošu ikgadējai atbalsta summai ([142]) par katru gadu, kurā ir piemēroti darījumu izraisošie līgumi. Katru summu aprēķina, balstoties uz prognozējamās papildu plūsmas negatīvo daļu (ieņēmumi mīnus izdevumi) darījuma noslēgšanas datumā, kā norādīts 7.–12. tabulā. Principā šīs summas atbilst summām, kuras katru gadu būtu bijis jāplāno atņemt no mārketinga pakalpojumu summas (vai kuras būtu bijis jāplāno pievienot aviokompānijām piemērotajām lidostu nodevām un maksai par apkalpošanu uz zemes), lai līguma neto pašreizējā vērtība būtu pozitīva, t. i., tas būtu atbilstošs tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

(590) Lai ņemtu vērā aviokompānijas un tās filiāļu faktiski gūtās priekšrocības no šo līgumu piemērošanas, iepriekšējā apsvērumā minētās summas, pamatojoties uz Francijas sniegtiem pierādījumiem, var pielāgot atbilstoši (i) starpībai starp faktiskajiem *ex post* konstatētajiem maksājumiem, kurus aviokompānija veikusi kā maksu par nosēšanos,

([138]) Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Komisija/Vācija (C-70/72, 1973. g. krāj., 00813. lpp.), 13. punkts.
([139]) Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma [93]. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).
([140]) Tiesas 1994. gada spriedums lietā Spānija/Komisija (C-278/92, C-279/92 un C-280/92, 1994. g. krāj., I-4103. lpp.), 75. punkts.
([141]) Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģija/Komisija (C-75/97, 1999. g. krāj., I-03671. lpp.), 64.-65. punkts.
([142]) Kā skaidrots analīzē par dažādo līgumu radītajām ekonomiskajām priekšrocībām, atbalsts rada divvirzienu plūsmas starp PBTRK un *Ryanair* vai *Ryanair/AMS*. Minēto plūsmu biežums ir atšķirīgs, un atsevišķos gadījumos tās ir pastāvīgas vai to maksājumu biežums nav konkrēti prognozē*jams* līgumu noslēgšanas laikā. Tas pats attiecas uz lidostas nodevu maksājumiem. Lai analizētu ekonomisko priekšrocību esamību, ir jāņem vērā gaidāmās papildu plūsmas. No *Transavia* biznesa plāna un no Francijas paziņotajiem priekšlikumiem par papildu biznesa plānu atjaunošanu izriet, ka saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks šajā gadījumā saistībā ar dažādajiem līgumiem būtu noteicis gaidāmās papildu plūsmas gadā. Tāpēc ir loģiski, ka arī atbalsta summas, kas izriet no dažādajiem līgumiem, tiek noteiktas par gadu. Principā šīs atbalsta summas atbilst summām, kuras saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, apspriežot dažādos līgumus, būtu prasījis *Ryanair/AMS* viņam maksāt katru gadu papildus lidostas nodevām un maksai par apkalpošanu uz zemes, lai padarītu šo līgumu rentablu, pieņemot, ka visi pārējie apstākļi (jo īpaši mārketinga maksājumi) paliek nemainīgi.

pasažieru nodevu un maksu par apkalpošanu uz zemes, piemērojot lidostas pakalpojumu līgumu, un prognozētajām (*ex ante*) plūsmām, kas atbilst šīm ieņēmumu kategorijām un ir minētas 7.–12. tabulā, (ii) starpībai starp faktiskajiem *ex post* konstatētajiem mārketinga maksājumiem, kas veikti aviokompānijas vai tās filiāļu labā, piemērojot mārketinga pakalpojumu līgumu, un prognozētajām (*ex ante*) mārketinga izmaksām, kas atbilst 7.–12. tabulā minētajām izmaksām.

(591) Turklāt Komisija uzskata, ka aviokompānijas faktiski gūtās priekšrocības ir ierobežotas attiecīgā līguma faktiskajā darbības termiņā. Pēc katra līguma izbeigšanas *Ryanair*/*AMS* nesaņēma maksājumus saistībā ar attiecīgajiem līgumiem un neguva piekļuvi lidostas infrastruktūrai un apkalpošanai uz zemes, piemērojot šos līgumus. Attiecīgi atbalsta summas, kas aprēķinātas, kā norādīts iepriekš, un ir saistītas ar konkrētu līgumu, gados, kuros līgums vairs netiek piemērots (pirmstermiņa izbeigšanas dēļ vai saskaņā ar vienošanos starp pusēm), ir vienādas ar nulli.

(592) Tāpēc no *Ryanair* un *AMS* atgūstamās atbalsta summas par atsevišķiem līgumiem, kuri tika pārtraukti pirms noteiktā termiņa, periodā no līguma faktiskās izbeigšanas datuma līdz līguma slēgšanas laikā plānotajam izbeigšanas datumam ir jāvienādo ar nulli. Šī piezīme attiecas uz 2003. gada 28. janvāra līgumu, 2005. gada 30. jūnija līgumu un 2007. gada 25. septembra līgumu, kā arī uz abiem divu pēdējo minēto līgumu papildinājumiem.

(593) 16. tabulā sniegta informācija par summām, uz kuru pamata aprēķinātas atgūstamās summas. Šīs summas veido papildu plūsmu negatīvā daļa (ieņēmumi mīnus izdevumi), kas noteikta, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu un veicot atbilstošu atrēķināšanu no *Ryanair* un *AMS* līgumiem par gadiem, kuros tie tika pārtraukti pirms noteiktā termiņa ([143]).

([143]) Attiecībā uz 2003. gada 28. janvāra līgumu par maršrutu Po-Londona, ņemot vērā tā faktisko izbeigšanu 2005. gada 30. jūnijā, saņemtās atbalsta summas saistībā ar šo līgumu laika posmā no 2006. līdz 2008. gadam ir vienādas ar nulli. Attiecībā uz 2005. gadu atbalsta summa atbilst gaidāmās papildu plūsmas negatīvajai daļai, kas aprēķināta par 2005. gadu, to pielāgojot atbilstoši tai 2005. gada daļai, kurā līgums faktiski tika piemērots. Tāds pats princips tika izmantots arī attiecībā uz 2005. gada 30. jūnija līgumiem, kurus faktiski pārtrauca piemērot 2009. gada 1. janvārī (pamatojoties uz 2009. gada 16. jūnija papildinājumu). Tāds pats princips tika izmantots arī attiecībā uz minēto 2009. gada 16. jūnija papildinājumu, 2007. gada 25. septembra līgumu un 2009. gada 16. jūnija papildinājumu, ar kuru grozīts 2007. gada līgums, kurus faktiski pārtrauca piemērot 2010. gada 30. martā, kad stājās spēkā jaunais līgums par reisiem uz Londonu, Šarlruā un Bovē. Tomēr 16. tabulā norādītās summas var pielāgot, lai aprēķinātu atgūstamās summas, skatīt 589. apsvērumu.

16. tabula

Informācija par atgūstamajām summām

(EUR)

Informācija par atbalsta saņēmēju	Nolīgumi	No dažādo līgumu piemērošanas saņemtā atbalsta aptuvenā summa ([1])									Atgūstamā atbalsta aptuvenā summa (Pamatsumma)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londona – 2003. gada 28. janvāris	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/AMS	Londona – 2005. gada 30. jūnijs			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	2009. gada 16. jūnija papildinājums 2005. gada 30. jūnija līgumam (Londona)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Šarlruā, 2007. gada 25. septembris					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	2009. gada 16. jūnija papildinājums 2007. gada 25. septembra līgumam (Šarlruā)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Bristole, 2008. gada 17. un 31. marts						[0–99 999]				
	Bristole, 2009. gada 16. jūnijs							[0–99 999]			
	Londona, Šarlruā un Bovē, 2010. gada 28. janvāris								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Kopā (*Ryanair/AMS*)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000 — 2 199 999]
Transavia	Amsterdama – 2006. gada 23. janvāris				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

([1]) Attiecībā uz procentu likmju aprēķiniem, tiek uzskatīts, ka atbalsta summas maksājums ir veikts attiecīgā gada 31. decembrī. Skatīt 597. apsvērumu.

(594) Kā paskaidrots 290. apsvērumā, Komisija uzskata, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkos *Ryanair* un *AMS* ir vienota ekonomiskā vienība un ka vienlaicīgi noslēgtie mārketinga pakalpojumu līgumi un lidostas pakalpojumu līgumi ir uzskatāmi par vienu atsevišķu darījumu starp šo vienību un PBTRK. Attiecīgi Komisija uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* ir solidāri atbildīgas par visa atbalsta atmaksu, kas saņemts saistībā ar laika posmā no 2005. līdz 2010. gadam noslēgtajiem līgumiem par aptuveno kapitāla summu EUR [1 500 000–2 199 999]. Savukārt tikai *Ryanair* ir atbildīga par 2003. gada 28. janvāra līguma radītā atbalsta atmaksu par aptuveno kapitāla summu EUR [300 000–599 999] apmērā, jo šis konkrētais līgums ir noslēgts tieši starp PBTRK un *Ryanair* bez *AMS* līdzdalības darījumā.

(595) Laika posmā no 2006. līdz 2009. gadam saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas 2006. gada 26. janvārī noslēgts starp PBTRK un *Transavia*, faktiski izmaksātā atbalsta aptuvenā summa ir EUR [300 000–599 999].

(596) Francijas iestādēm ir jāatgūst iepriekš minētās summas 4 mēnešu laikā, sākot no šī lēmuma paziņošanas datuma.

(597) Turklāt Francijas iestādēm atbalsta summai ir jāpievieno atgūšanas procentu likmes, kuras aprēķina sākot no datuma, kurā attiecīgais atbalsts ir kļuvis pieejams uzņēmumam, t. i., katrā faktiskajā atbalsta izmaksas datumā, līdz tā faktiskajai atgūšanai ([144]) saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu ([145]). Ņemot vērā, ka šajā gadījumā atbalsta plūsmas ir sarežģītas un ir veiktas vairākas reizes gadā jeb pastāvīgi atsevišķās ieņēmumu kategorijās, Komisija uzskata, ka atgūšanas procentu likmju aprēķināšanas nolūkos ir pieņemami uzskatīt, ka attiecīgais atbalsts ir izmaksāts gada beigās, t. i., katra gada 31. decembrī.

(598) Saskaņā ar tiesu praksi, dalībvalsts, kurai rodas neparedzētas vai neparedzamas grūtības vai kura saskata sekas, ko Komisija nav ievērojusi, var iesniegt šīs problēmas izskatīšanai Komisijā kopā ar priekšlikumu piemērotiem grozījumiem. Tādā gadījumā Komisija un attiecīgā dalībvalsts sadarbojas labticīgi, lai pārvarētu grūtības, pilnībā ievērojot LESD noteikumus ([146]).

(599) Komisija aicina Franciju ziņot par jebkādiem sarežģījumiem šī lēmuma izpildē.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Valsts atbalsts, ko Francija nelikumīgi un, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus, piešķīra *Ryanair* saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas 2003. gada 28. janvārī noslēgts starp Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameru un *Ryanair* par maršrutu Po–Londona (Stansteda), nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. Pasākumi, tostarp valsts atbalsts, kurus Francija, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķīra kopīgi *Ryanair* un *Airport Marketing Services* un kuri nav saderīgi ar iekšējo tirgu, ir šādi:

a) lidostas pakalpojumu līgums, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgums, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera tajā pašā datumā noslēdza ar *Airport Marketing Services*, par maršrutu Po–Londona (Stansteda);

b) 2009. gada 16. jūnija papildinājums mārketinga pakalpojumu līgumam, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Airport Marketing Services* par maršrutu Po–Londona (Stansteda);

c) Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras 2007. gada 25. septembra vēstule *Ryanair*, ar kuru maršrutam Po–Šarlruā piemēroti noteikumi, kas iekļauti lidostas pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera tajā pašā datumā noslēdza ar *Airport Marketing Services*;

([144]) Skatīt Regulas (EK) Nr. 659/99 (minēta iepriekš) 14. panta 2. punktu.
([145]) Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).
([146]) Skatīt, piemēram, spriedumu lietā C-94/87, Komisija/Vācijas Federatīvā Republika, EBHT 1989, 175. lpp., 9. punkts, kā arī spriedumu lietā C-348/93, Komisija/Itālijas Republika, EBHT 1995, 673. lpp., 17. punkts.

d) 2009. gada 16. jūnija papildinājums mārketinga pakalpojumu līgumam, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2007. gada 25. septembrī noslēdza ar *Airport Marketing Services*;

e) Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras 2008. gada 17. marta vēstule *Ryanair*, ar kuru maršrutam Po–Bristole piemēroti noteikumi; kas iekļauti lidostas pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2008. gada 31. martā saistībā ar to pašu maršrutu noslēdza ar *Airport Marketing Services*;

f) Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras 2009. gada 16. jūnija vēstule *Ryanair*, ar kuru maršrutam Po–Bristole piemēroti noteikumi, kas iekļauti lidostas pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera tajā pašā datumā un saistībā ar to pašu maršrutu noslēdza ar *Airport Marketing Services*;

g) mārketinga pakalpojumu līgums, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2010. gada 28. janvārī noslēdza ar *Airport Marketing Services* par maršrutiem Po–Londona, Po–Šarlruā un Po–Bovē, un noteiktais "noprotamais" lidostas pakalpojumu līgums ([147]).

3. Valsts atbalsts, ko Francija nelikumīgi un, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus, piešķīra *Transavia* saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, ko Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2006. gada 23. janvārī noslēdza ar *Transavia*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas 5,8 miljonu euro apmērā, kuras Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras labā veica Francija, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē, un Francija tās ir piešķīrusi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus.

2. Šī panta 1. punktā minētais atbalsts ir valsts atbalsts, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

3. pants

1. Francijai ir pienākums nodrošināt, lai saņēmējs atmaksā 1. pantā minēto atbalstu.

2. Par atgūstamajām summām aprēķina procentus no dienas, kad atbalsts nonāca saņēmēju rīcībā, līdz tā faktiskas atgūšanas dienai.

3. Procentu likmi aprēķina, summējot procentus saskaņā ar V nodaļas noteikumiem Regulā (EK) Nr. 794/2004 un Komisijas Regulā (EK) Nr. 271/2008 ([148]), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Francija atceļ visus kārtējos 1. pantā minētos atbalsta maksājumus, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas.

4. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēkā esoša.

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

5. pants

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

a) atgūstamā atbalsta summa, piemērojot 3. pantu;

b) atgūšanas procentu aprēķins;

([147]) Skatīt 286. apsvērumu.
([148]) Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

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

d) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējiem ir dots rīkojums 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 vienkārša Komisijas pieprasījuma tā tūlīt sniedz informāciju gan par jau veiktajiem, gan plānotajiem pasākumiem, lai panāktu šā lēmuma izpildi. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta summām un procentiem, kas jau atgūti no labuma guvējiem.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

Komisijas vārdā –

priekšsēdētāja vietnieks

Joaquín ALMUNIA