# LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2023/1683

**(2022. gada 26. jūlijs)**

**par valsts atbalstu SA.26494 2012/C (ex 2012/NN), ko Francija piešķīrusi *La Rochelle* lidostas pārvaldes iestādei un noteiktām aviosabiedrībām, kas darbojas minētajā lidostā**

*(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 5145)*

**(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

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

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu, un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

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

tā kā:

### 1. PROCEDŪRA

(1) Komisijai ar 2008. gada 28. jūlija, 2008. gada 20. septembra, 2008. gada 22. septembra, 2008. gada 23. septembra, 2008. gada 1. oktobra, 2008. gada 21. oktobra un 2008. gada 20. novembra vēstulēm tika iesniegtas sūdzības no vairākiem pilsoņiem par priekšrocībām, ko aviosabiedrība *Ryanair* saņemot La *Rochelle-Île de Ré* lidostā (turpmāk "lidosta"), kā arī par finansējumu, ko saņemot lidosta. Sūdzībās tika sniegtas atsauces uz *Chambre Régionale des Comptes de Poitou-Charentes* ("*CRC*") 2008. gada 13. maija ziņojumu par galīgajiem konstatējumiem (turpmāk "*CRC* ziņojums") par *Chambre de Commerce et d'Industrie de la Rochelle* (turpmāk "*CCI*") īstenoto pārvaldību.

(2) Komisija 2009. gada 17. marta vēstulē Francijas iestādēm nosūtīja sūdzību nekonfidenciālas redakcijas un lūdza Francijas iestādes sniegt piezīmes par norādītajiem pasākumiem. Šo vēstuli Komisija atkārtoti nosūtīja 2011. gada 25. maijā. Francijas iestādes 2011. gada 20. jūnija vēstulē lūdza pagarināt atbildes sniegšanas termiņu līdz 2011. gada 26. jūlijam, un Komisija 2011. gada 21. jūnija vēstulē tam piekrita. Francijas iestādes lūdza vēl vienu termiņa pagarinājumu līdz 2011. gada 26. augustam, un Komisija 2011. gada 28. jūlija vēstulē tam vēlreiz piekrita. Francijas iestādes beidzot nosūtīja pieprasītās atbildes 2011. gada 30. augusta vēstulē.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 107. un 108. pantu. Abi noteikumu kopumi būtībā ir identiski. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāsaprot kā atsauces uz EK līguma 87. un 88. pantu. Ar LESD tika ieviestas arī dažas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, termins "Kopiena" tika aizstāts ar terminu "Savienība", termins "kopējais tirgus" – ar terminu "iekšējais tirgus" un termins "Pirmās instances tiesa" – ar terminu "Vispārējā tiesa". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

([2]) OV C 130, 4.5.2012., 10. lpp. un OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

(3) Komisija 2011. gada 11. aprīļa vēstulē lūdza *Ryanair* sniegt papildu informāciju, un *Ryanair* atbildēja 2011. gada 22. jūlija vēstulē. Komisija 2011. gada 14. oktobra vēstulē šīs piezīmes nosūtīja Francijai, lai tā sniegtu savas piezīmes. Tā kā atbilde netika saņemta, Komisija 2011. gada 16. novembrī nosūtīja atgādinājumu. Francijas iestādes 2011. gada 21. novembra vēstulē informēja Komisiju, ka tās nevēlas atbildēt uz *Ryanair* piezīmēm.

(4) Komisija 2012. gada 8. februāra vēstulē informēja Franciju par savu lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru ("lēmums par procedūras sākšanu") attiecībā uz atbalstu, ko *CCI*, iespējams, piešķīrusi aviosabiedrībām *Ryanair*, *Jet2*, *Flybe*, *Aer Arann*, *easyJet* un *Buzz*.

(5) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija 2012. gada 12. marta vēstulē lūdza pagarināt termiņu, kurā jāatbild uz lēmumā par procedūras sākšanu un 2012. gada 22. februāra vēstulē izteiktajiem pieprasījumiem sniegt papildu informāciju. Francija 2012. gada 13. aprīlī iesniedza savas piezīmes, kā arī informāciju un dokumentus, kurus Komisija pieprasīja lēmumā par procedūras sākšanu. Tā kā trūka noteiktas informācijas, Komisija 2012. gada 19. aprīļa vēstulē nosūtīja Francijai atgādinājumu. Francijas iestādes beidzot nosūtīja savas atbildes 2012. gada 27. aprīļa vēstulē.

(6) *Ryanair* 2012. gada 16. aprīlī nosūtīja Komisijai savas piezīmes par citām lietām, kurās tā bija iesaistīta, un lūdza Komisiju ņemt vērā tās piezīmes par visām valsts atbalsta lietām, kurās bija iesaistīta *Ryanair*.

(7) Komisijas lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([3]) 2012. gada 4. maijā. Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem mēneša laikā no publicēšanas datuma.

(8) Komisija 2012. gada 16. jūlija vēstulē vēlreiz pieprasīja Francijai sniegt papildu informāciju. Francija atbildēja ar 2012. gada 16. augusta vēstuli (un ar tās 2012. gada 5. septembra kļūdu labojumu).

(9) Komisija saņēma piezīmes no ieinteresētajām personām. *CCI* iesniedza piezīmes 2012. gada 24. jūlijā. *Ryanair* meitasuzņēmums *Airport Marketing Services* ("*AMS*") iesniedza savas piezīmes 2012. gada 1. jūnijā. Turklāt 2012. gada 1. jūnijā, 2013. gada 3. jūnijā, 2014. gada 3. februārī un 2015. gada 10. aprīlī *Ryanair* iesniedza vairākas piezīmes un ekonomiskās analīzes ziņojumus, ko bija sagatavojis ekonomiskās analīzes konsultāciju uzņēmums (*Oxera*).

(10) Komisija saņēma piezīmes arī no vairākām citām ieinteresētajām personām, to vidū publiskajām iestādēm ([4]), uzņēmumiem ([5]), apvienībām ([6]) un privātpersonām.

(11) Turklāt 2013. gada 11. aprīlī, 2013. gada 23. decembrī, 2014. gada 9. un 31. janvārī, 2014. gada 7. februārī, 2014. gada 28. martā, 2015. gada 27. janvārī, 2015. gada 7. decembrī un 2019. gada 1. aprīlī *Ryanair* iesniedza virkni vispārēju un kopīgu piezīmju par vairākām valsts atbalsta lietām, ko ierosinājusi Komisija un kurās iesaistīta *Ryanair*. *Ryanair* 2014. gada 15. un 29. septembrī iesniedza arī *Oxera* sagatavotos ekonomiskās analīzes ziņojumus par vairākām valsts atbalsta lietām, kurās iesaistīta *Ryanair*.

([3]) OV C 130, 4.5.2012., 10. lpp.

([4]) *Conseillers du Commerce Extérieur* [ārējās tirdzniecības konsultanti] (30.5.2012.), Piejūras Šarantas departaments (8.6.2012.), *Office de Tourisme de La Rochelle* [*La Rochelle* tūrisma birojs] (4.6.2012.), *Poitou-Charentes CCI* (1.6.2012.), *Angoulême CCI* (4.6.2012.), *Charente-Maritime Tourisme* [Piejūras Šarantas tūrisma padome] (1.6.2012.), *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [*La Rochelle* aglomerācijas pārvalde] (4.6.2012.), Ruajānas dome (29.5.2012.), *Vendée Tourisme* [Vendē tūrisma padome] (30.5.2012.) un Puatū-Šarantas reģions (10.7.2012.).

([5]) *Doc Services* (18.5.2012.), *Fountaine Pajot* (21.5.2012.), *Le Richelieu* (25.5.2012.), *Atlandis* (26.5.2012.), *Le Relais du Bois* (30.5.2012.), *Groupe Cafés Merling* (31.5.2012.), *Grand Pavois* (30.5.2012.), *Cuisines Villeger* (23.5.2012.), *Irium* (4.6.2012.), *Sogerma* (29.5.2012.), *La Rochelle Evénements* (29.5.2012.).

([6]) *Amicale Rivedoux* [vietējās kopienas apvienība] (21.5.2012.), *Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré* [*La Rochelle*-Ilderē viesnīcu asociācija] (31.5.2012.), *Envol Vert* [vides aizsardzības apvienība] (3.6.2012.), *Ile de Ré Tourisme* [Ilderē tūrisma padome] (1.6.2012.), *Association des Professionnels du Nautisme Rochelais* [*La Rochelle* burāšanas profesionāļu asociācija] (30.5.2012.), *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime* (*UDOTSI*) [Piejūras Šarantas Tūrisma informācijas biroju asociācija] (1.6.2012.), *Destination La Rochelle* (25.5.2012.).

(12) Komisija 2012. gada 15. jūnija, 2013. gada 3. maija, 2014. gada 9. un 23. janvāra, 2014. gada 4. februāra, 2014. gada 2. jūlija, 2014. gada 12. septembra, 2015. gada 19. maija, 2015. gada 16. decembra un 2019. gada 17. maija vēstulēs paziņoja Francijai ieinteresēto personu sagatavotās piezīmes. Komisija deva Francijai iespēju atbildēt uz šīm piezīmēm. Francija sniedza atbildes uz šīm vēstulēm 2012. gada 13. jūlijā, 2012. gada 25. jūlijā, 2014. gada 29. janvārī, 2014. gada 23. maijā, 2015. gada 18. decembrī un 2019. gada 24. jūnijā. Francija 2012. gada 13. jūlija vēstulē informēja Komisiju, ka tai nav nekādu apsvērumu par iesniegtajām piezīmēm, izņemot tos, kas jau iesniegti saistībā ar *Marseille Provence* lidostas lietu ([7]). Turklāt 2012. gada 25. jūlija, 2014. gada 29. janvāra, 2014. gada 23. maija un 2015. gada 18. decembra vēstulēs Francija informēja Komisiju, ka tā nevēlas iesniegt apsvērumus par trešo personu piezīmēm.

(13) Komisija vēstulēs Francijai un ieinteresētajām personām, kuras jau bija iesniegušas piezīmes, paziņoja par savu nodomu novērtēt attiecīgo atbalsta pakalpojumu saderību ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz ES pamatnostādnēm par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ([8]) ("2014. gada pamatnostādnes"). Komisija aicināja šo vēstuļu saņēmējus sniegt savas iespējamās piezīmes par šo tēmu. Turklāt 2014. gada 15. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* bija publicēts paziņojums ([9]), kurā Francija un ieinteresētās trešās personas tikai aicinātas iesniegt savas piezīmes par šo tēmu.

(14) Francija savas piezīmes par 2014. gada pamatnostādnēm iesniedza 2014. gada 19. martā.

(15) Komisija saņēma piezīmes no *CCI* (2014. gada 11. jūnijs), *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [*La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība] (2014. gada 6. jūnijs), *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative* (*UDOTSI*) [*Charente-Maritime* Tūrisma informācijas biroju asociācija] (2014. gada 13. maijs), *Angoulême CCI* (2014. gada 7. maijs), *Irium Holding Group SAS* (2014. gada 2. maijs), *Groupe Cafés Merling* (2014. gada 30. aprīlis) un *NGO Transport & Environnement* (2014. gada 13. maijs). 2014. gada 2. jūlija vēstulē dažādās piezīmes tika nosūtītas Francijai, kas nevēlējās sniegt nekādu atbildi.

(16) Komisija 2015. gada 19. maija vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildes 2015. gada 4. augusta, 2015. gada 18. novembra, 2015. gada 4. decembra un 2016. gada 14. marta vēstulēs.

(17) Komisija 2016. gada 18. novembra vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildes 2016. gada 20. decembra, 2017. gada 15. februāra, 2017. gada 11. jūlija un 2017. gada 20. jūlija vēstulēs.

(18) Komisija 2017. gada 29. marta vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildi 2017. gada 18. augusta vēstulē.

(19) Komisija 2017. gada 19. maija vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildes 2017. gada 18. augusta un 2017. gada 15. novembra vēstulēs.

(20) Komisija 2017. gada 18. augusta vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildi 2018. gada 16. aprīļa vēstulē.

(21) Komisija 2017. gada 5. decembra vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildi 2018. gada 16. februāra vēstulē.

(22) Komisija 2019. gada 9. aprīļa vēstulē Francijai lūdza sniegt papildu informāciju. Francija sniedza atbildi 2019. gada 21. jūnija vēstulē.

## 2. **LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ LIDOSTA**

(23) La *Rochelle-Île de Ré* lidosta atrodas *La Rochelle* pilsētā Francijā, *Charente-Maritime* departamentā, 5 km uz ziemeļrietumiem no *La Rochelle* un 2 km no *Île de Ré* tilta. Šī lidosta ir atvērta iekšzemes un starptautiskiem komerciāliem pārvadājumiem.

([7]) Komisijas Lēmums (ES) 2016/1698 (2014. gada 20. februāris) par pasākumiem SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), ko Francija īstenojusi par labu lidostai *Marseille Provence* un aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu (OV L 260, 27.9.2016., 1. lpp.).

([8]) Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

([9]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

(24) 1936. gadā Francijas valsts, *La Rochelle* pilsēta un *CCI* pieņēma lēmumu atvērt lidostu. Šis lēmums ietilpst 1933. gada 20. jūnija Likumā, ar ko groza 1898. gada 9. aprīļa Likumu par tirdzniecības kamerām, atļautajā darbības jomā. 1898. gada 9. aprīļa Likuma par tirdzniecības kamerām sākotnējā redakcijā bija noteikts, ka "tirdzniecības un rūpniecības kameras var pasludināt par koncesionāriem sabiedrisko darbu veikšanai vai uzticēt tām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, jo īpaši tādu, kas saistīti ar jūras ostām un ūdensceļiem." Ar 1933. gada 20. jūnija likumu šo noteikumu attiecināja arī uz lidostām. Lidlauku atklāja 1939. gadā.

(25) Lidostas galvenais skrejceļš ir 2 255 metrus garš un 45 metrus plats. Saskaņā ar Francijas aplēsēm lidostas teorētiskā maksimālā gada kapacitāte ir 700 000 pasažieru.

(26) Lidostu pārvalda *CCI*, kas ir arī lidostas īpašniece. Lidostas struktūrvienības ("lidostas struktūrvienība" jeb "*CCI* lidosta") grāmatvedība ir nodalīta no *CCI* vispārējās struktūrvienības ("*CCI* vispārējā struktūrvienība") grāmatvedības ([10]).

(27) Informācija par *La Rochelle* lidostas pasažieru plūsmu pēdējos gados ir apkopota tālāk 3. tabulā. Saskaņā ar 15. punktu 2005. gada Kopienas vadlīnijās par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([11]) ("2005. gada vadlīnijas"), *La Rochelle* lidosta ir D kategorijas lidosta, t. i., "mazā reģionālā lidosta".

(28) Laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, lidostu galvenokārt izmantoja zemo cenu aviosabiedrības, proti, *Ryanair*, *Airlinair* (2013. gadā pārdēvēta par *Hop*), *Flybe*, *easyJet*, *Jet2* un *Buzz*. Maršruti tiek apkalpoti visu gadu vai sezonāli, vai arī vairāk pēc pieprasījuma – čarterreisu vajadzībām. Lidostu izmanto arī atpūtas lidojumiem, militāriem lidojumiem un oficiālo dienestu lidojumiem.

(29) Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju laikposmā, uz kuru attiecas formālā izmeklēšanas procedūra, tika apkalpoti šādi maršruti:

*1. tabula*

**Gaisa satiksme *La Rochelle* lidostā laikposmā no 2001. līdz 2006. gadam**

| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Komercpārvadājumi** | | ***3 414*** | ***3 114*** | ***2 891*** | ***1 850*** | ***1 949*** | ***2 714*** |
| t. sk.: | regulārie maršruti | *3 200*[4] | *2 929* | *2 741* | *1 636* | *1 797* | *2 487* |
| | citi | *214* | *185* | *150* | *214* | *152* | *227* |
| **Ar tūrismu un darījumdarbību saistītu gaisa kuģu satiksme** | | ***24 919*** | ***25 462*** | ***26 537*** | ***25 333*** | ***20 084*** | ***23 033*** |
| t. sk.: | lidotāju klubiem piederoši privāti gaisa kuģi | *12 382* | *10 984* | *12 113* | *11 329* | *6 909* | *8 102* |
| | lidotāju klubiem piederoši gaisa kuģi | *12 537* | *14 478* | *14 424* | *14 004* | *13 175* | *14 931* |
| **Militāro gaisa kuģu un oficiālo dienestu gaisa kuģu satiksme** | | ***1 890*** | ***2 179*** | ***2 285*** | ***1 616*** | ***844*** | ***1 298*** |
| **Citi (arī speciālie aviācijas darbi)** | | ***4 063*** | ***4 516*** | ***4 458*** | ***4 633*** | ***3 696*** | ***5 629*** |
| **Pārvadājumi kopā** | | ***34 286*** | ***35 271*** | ***36 171*** | ***33 432*** | ***26 573*** | ***32 674*** |

([10]) *CCI* vispārējā struktūrvienība ir atbildīga par citām *CCI* darbībām, piemēram, *La Rochelle* reģiona uzņēmumu interešu pārstāvību. Tā arī sniedz pakalpojumus šiem uzņēmumiem, piedāvājot palīdzību uzņēmuma izveidē, attīstībā un pārņemšanā, kā arī nodrošina sākotnējās un pastāvīgās apmācības.

([11]) OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Pasažieru pārvadājumi regulārajos maršrutos** | ***72 912*** | ***89 339*** | ***92 427*** | ***97 521*** | ***125 858*** | ***178 938*** |
| *La Rochelle*–Parīze | *23 312*[5] | *9 132*[6] | *18 785* | | | |
| *La Rochelle*–Klermona–Ferāna | *20 060* | *23 263* | *22 194* | *5 909* | | |
| *La Rochelle*–Londona | *25 227*[4] | *54 544* | *51 448*[8] | *72 092* | *79 373* | *100 168* |
| *La Rochelle*–Sauthemptona | | | | *17 335*[9] | *17 328* | *16 290* |
| *La Rochelle*–Birmingema | | | | | *19 286*[11] | *12 229* |
| *La Rochelle*–Dublina | | | | | | *22 357*[12] |
| *La Rochelle*–Bristole | | | | | | *12 943*[13] |
| *La Rochelle*–Liona | *4 313* | *2 364* | | *2 185*[10] | *9 871* | *14 951* |
| *La Rochelle*–Bordo | | *36*[7] | | | | |
| **Citi pasažieri komerclidojumos** | ***3 712*** | ***2 387*** | ***1 375*** | ***2 821*** | ***1 705*** | ***1 934*** |
| t. sk.: iekšzemes | *2 381* | *740* | *497* | *1 313* | *367* | *1 067* |
| starptautiskie | *1 331* | *1 647* | *878* | *1 508* | *1 338* | *867* |
| **Kopējais iekāpušo vai izkāpušo pasažieru skaits** | ***76 681*** | ***91 854*** | ***93 802*** | ***100 404*** | ***127 563*** | ***180 888*** |
| **No tiem tranzītā esošie pasažieri (skaitīti tikai vienu reizi)** | ***57*** | ***128*** | ***31*** | ***62*** | ***0*** | ***16*** |
| **Kravu pārvadājumi** | ***0*** | ***0*** | ***0*** | ***0*** | ***0*** | ***0*** |

*Avots:* Francijas iestādes

**Atklātie regulārie maršruti:**

4) 2001. gada 5. aprīlī uzsākti lidojumi maršrutā *La Rochelle*–Londona.

5) 2001. gada 1. oktobrī apturēti lidojumi maršrutā *La Rochelle*–Parīze.

6) Maršruts *La Rochelle*–Parīze, ko 2002. gada 15. jūlijā pārņēma *Air Jet*, 2003. gada maijā – *Air Atlantique*, bet 2004. gada 31. decembrī – apturēja.

7) Maršruts *La Rochelle*–Bordo, ko no 2002. gada 15. jūlija līdz 19. augustam apkalpoja *Air Jet*.

8) Lidojumi maršrutā *La Rochelle*–Londona pārtraukti 2003. gada aprīlī (pārņēma *Ryanair* meitasuzņēmums *Buzz*).

9) 2004. gada 24. jūnijā *Flybe* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Sauthemptona.

10) 2004. gada 14. oktobrī *Airlinair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Liona (caur Puatjē).

11) 2005. gada 27. martā *Flybe* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Birmingema.

12) 2006. gada 29. aprīlī *Ryanair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Dublina.

13) 2006. gada 21. jūlijā *easyJet* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Bristole.

*2. tabula*

**Gaisa satiksme *La Rochelle* lidostā laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam**

| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Komercpārvadājumi** | | ***3 398*** | ***3 464*** | ***2 650*** | ***2 925*** | ***3 833*** |
| t. sk.: | regulārie maršruti | *3 069* | *3 042* | *2 320* | *2 511* | *3 400* |
| | citi | *329* | *422* | *330* | *414* | *433* |
| **Ar tūrismu un darījumdarbību saistītu gaisa kuģu satiksme** | | ***21 699*** | ***22 311*** | ***21 112*** | ***20 041*** | ***19 934*** |
| t. sk.: | lidotāju klubiem piederoši privāti gaisa kuģi | *7 332* | *7 162* | *7 800* | *7 080* | *6 705* |
| | lidotāju klubiem piederoši gaisa kuģi | *14 367* | *15 149* | *13 312* | *12 961* | *13 229* |
| **Militāro gaisa kuģu un oficiālo dienestu gaisa kuģu satiksme** | | ***1 376*** | ***1 489*** | ***1 598*** | ***1 760*** | ***1 306*** |
| **Citi (arī speciālie aviācijas darbi)** | | ***6 501*** | ***5 948*** | ***4 785*** | ***5 010*** | ***4 606*** |
| **Pārvadājumi kopā** | | ***32 974*** | ***33 212*** | ***30 145*** | ***29 736*** | ***29 679*** |
| **Pasažieru pārvadājumi regulārajos maršrutos** | | ***217 493*** | ***209 668*** | ***162 822*** | ***186 034*** | ***223 396*** |
| *La Rochelle*–Liona | | *17 754* | *18 524* | *15 196* | *15 524* | *18 968* |
| *La Rochelle*–Londona (Stansteda) | | *112 257* | *100 312* | *60 348* | *54 773* | *65 966* |
| *La Rochelle*–Birmingema | | *9 824* | *7 607* | *4 917* | *4 681* | *4 708* |
| *La Rochelle*–Sauthemptona | | *16 789* | *11 786* | *10 720* | *12 978* | *12 413* |
| *La Rochelle*–Dublina | | *14 578* | *19 960* | *20 198* | *17 182* | *13 985* |
| *La Rochelle*–Bristole | | *21 572* | *13 391* | *14 224* | *14 572* | *14 126* |
| *La Rochelle*–Mančestra[1] | | *5 102* | *6 498* | *2 693* | *3 697* | *2 679* |
| *La Rochelle*–Londona (Getvika)[2] | | *19 617* | *14 289* | *9 158* | *11 799* | *16 707* |
| *La Rochelle*–Glāzgova[3] | | | *2 692* | *1 516* | *1 537* | |
| *La Rochelle*–Edinburga[4] | | | *8 360* | *6 068* | *3 158* | *4 103* |
| *La Rochelle*–Līdsa/Bredforda[5] | | | *4 434* | *4 152* | *4 404* | *4 875* |
| *La Rochelle*–Korka[6]) | | | *1 815* | *2 881* | *2 584* | |
| *La Rochelle*–Brisele[7] | | | | *10 546* | *16 320* | *17 140* |
| *La Rochelle*–Nica[8] | | | | *205* | | |
| *La Rochelle*–Korka[9] | | | | | *10 366* | *10 392* |
| *La Rochelle*–Oslo[10] | | | | | *12 459* | *13 677* |
| *La Rochelle*–Porto[11] | | | | | | *17 167* |
| *La Rochelle*–Parīze [12] | | | | | | *6 490* |
| **Citi pasažieri komerclidojumos** | | ***2 595*** | ***4 670*** | ***5 902*** | ***5 395*** | ***5 452*** |
| **Kopējais iekāpušo vai izkāpušo pasažieru skaits** | | ***220 577*** | ***215 145*** | ***168 969*** | ***191 599*** | ***229 214*** |
| **No tiem tranzītā esošie pasažieri (skaitīti tikai vienu reizi)** | | ***489*** | ***807*** | ***245*** | ***170*** | ***366*** |
| **Kravu pārvadājumi** | | ***0*** | ***0*** | ***0*** | ***0*** | ***0*** |

*Avots:* Francijas iestādes

**Atklātie regulārie maršruti:**

1) 2007. gada 22. maijā *Flybe* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Mančestra.

2) 2007. gada 14. jūlijā *easyJet* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Londona (Getvika).

3) 2008. gada 3. maijā *easyJet* uzsāka lidojumus maršrutā La Rochelle–Glāzgova.

4) 2008. gada 17. maijā *Jet2* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Edinburga.

5) 2008. gada 24. maijā *Jet2* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Līdsa/Bredforda.

6) 2008. gada 24. maijā *Aer Arann* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Korka.

7) 2009. gada 5. jūnijā *Ryanair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Brisele.

8) 2009. gada 16. maijā *Airlinair* uzsāka lidojumus maršrutā*La Rochelle*–Nica.

9) 2010. gada 1. jūnijā *Ryanair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Korka.

10) 2010. gada 2. aprīlī *Ryanair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Oslo.

11) 2011. gada 28. martā *Ryanair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Porto.

12) 2011. gada 8. aprīlī *Airlinair* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Parīze.

(30) Zemāk redzamajā 3. tabulā norādīts kopējais ielidojošo un izlidojošo pasažieru skaits lidostā laikposmā no 2000. līdz 2012. gadam.

*3. tabula*

**Satiksme un pārvadājumi *La Rochelle* lidostā**

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Pasažieri regulārajos maršrutos** | 72 912 | 89 339 | 92 427 | 97 521 | 125 858 | 178 938 | 217 493 | 209 668 | 162 822 | 186 034 | 223 493 | 236 736 |
| **Citi pasažieri komerclidojumos** | 3 712 | 2 387 | 1 375 | 2 821 | 1 705 | 1 934 | 2 595 | 4 670 | 5 902 | 5 395 | 5 452 | |
| **Komercpārvadājumi** | 3 414 | 3 114 | 2 891 | 1 850 | 1 949 | 2 714 | 3 398 | 3 464 | 2 650 | 2 925 | 3 833 | 4 184 |
| **Nekomerciāli pārvadājumi** | 30 872 | 32 157 | 33 280 | 31 582 | 24 624 | 29 960 | 29 576 | 29 748 | 27 495 | 26 811 | 25 846 | 22 058 |
| **Pārvadājumi kopā** | 32 286 | 35 271 | 36 171 | 33 432 | 26 573 | 32 674 | 32 974 | 33 212 | 30 145 | 29 736 | 29 679 | 26 242 |
| **Kravu pārvadājumi** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

*Avots:* Francijas iestādes un – attiecībā uz 2012. gada datiem – *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (2012. gada dati attiecas uz visu pasažieru pārvadājumiem).

## 3. **PASĀKUMU APRAKSTS**

(31) Formālajā izmeklēšanas procedūrā izvērtējamie pasākumi attiecas uz:

— finansiālo atbalstu, ko lidostas ekspluatantam laikposmā no 2001. gada līdz 2012. gada 8. februārim, kad tika uzsākta formāla izmeklēšanas procedūra, sniegušas dažādas publiskas struktūras un iestādes;

— dažādiem līgumiem, ko lidostas ekspluatants parakstīja ar aviosabiedrībām laikposmā no 2001. gada līdz formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanai 2012. gada 8. februārī.

### 3.1. **Pasākumi par labu lidostai**

#### 3.1.1. *Darbības finansēšana*

##### 3.1.1.1. Subsīdijas saistībā ar uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, sniegšanu

(32) Laikposmā no 2001. līdz 2011. gadam publiskās iestādes finansēja dažādus uzdevumus, kas ir publisko iestāžu kompetencē un ko *La Rochelle* lidosta veica saistībā ar drošumu un drošību (sk. 4. tabulu). Minētais finansējums ietilpst formālās izmeklēšanas procedūras tvērumā.

(33) Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju šis finansējums sedz izmaksas, kuras saistītas ar uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē, par kuru izpildi atbild lidostas ekspluatanti un par kuriem maksā valsts. Finansējums tiek piešķirts saskaņā ar valsts tiesību aktos noteiktu vispārēju sistēmu Francijas lidostās veiktu uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, finansēšanai. Šīs sistēmas pamatā ir nodokļu maksājumi (lidostas nodoklis), kā arī papildu finanšu instruments. Šo instrumentu priekšvēsture un noteikumi, kā arī no tiem finansētie uzdevumi jau ir aprakstīti vairākos nesen pieņemtos Komisijas lēmumos ([12]). Tomēr Komisija vēlas uzsvērt tālāk izklāstītos aspektus, kas jāņem vērā, izskatot pasākumus, uz kuriem attiecas šis lēmums.

(34) Saskaņā ar likumu lidostu drošuma un drošības uzdevumi ir uzticēti lidostu ekspluatantiem ([13]). Tie veic nepieciešamās darbības saskaņā ar ES un valsts tiesību aktiem un sedz ar tām saistītās izmaksas. Pēc tam šīs izmaksas tiek atmaksātas, izmantojot lidostas nodokli, ar kuru gūtie ieņēmumi ir paredzēti tikai ar drošumu un drošību saistītu vispārējas nozīmes uzdevumu izmaksu segšanai.

(35) Principi, kas reglamentē šā finanšu instrumenta darbību, un attiecināmās izdevumu kategorijas ir sīki izklāstīti divos atsauces dokumentos ([14]). Lidostas nodokli iekasē publiskas vai privātas struktūras, kas ekspluatē lidlaukus, kuros pēdējā kalendārajā gadā, par kuru pieejami dati, reģistrētais pārvadājumu apjoms (iekāpušo vai izkāpušo pasažieru skaits) pārsniedz 5 000 satiksmes vienību (viena satiksmes vienība ir viens pasažieris vai 100 kg pasta vai kravas).

(36) Saskaņā ar Vispārējā nodokļu kodeksa 1609. *quatervicies* pantu "[k]atrā lidlaukā ieņēmumus no nodokļa novirza ugunsdzēsības un glābšanas dienestu finansēšanai, savvaļas dzīvnieku radītu apdraudējumu novēršanai, drošības pasākumiem un vides aizsardzības pasākumiem. Noteiktu procentuālo daļu no nodokļa ieņēmumiem, ko katru gadu nosaka ar [starpministriju] rīkojumu, izmanto, lai finansētu lidostās uzstādītās automātiskās robežkontroles iekārtas, kurās izmanto biometrisko identifikāciju. Nodevas apmēru nosaka, pamatojoties uz katra lidlauka finansēšanas vajadzībām, īpaši ņemot vērā pakalpojumus, ko sniedz, lai nodrošinātu atbilstību spēkā esošajiem noteikumiem, un paredzamā pārvadājumu apjoma, izmaksu un citu ekspluatanta ieņēmumu tendences".

---

([12]) Jo īpaši sk. 32.–43. apsvērumu Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumā (ES) 2016/633 par valsts atbalstu SA.33961 (C 2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Nīmas-Uzē-Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair Limited* un *Airport Marketing Services Limited* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.) ("lēmums par Nīmas lidostu"). Sk. arī 98.–108. apsvērumu Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumā (ES) 2015/1227 par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/2007), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair, Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.) ("lēmums par Po lidostu").

([13]) Transporta kodeksa L.6332-3. un L.6341-2. pants.

([14]) Vispārējā nodokļu kodeksa par lidostu nodokli 1609. *quatervicies* pants un 2009. gada 30. decembra starpministriju rīkojums par kārtību, kādā lidlauku ekspluatanti izdod pārskatus nolūkā noteikt lidostu nodokļa pasažieru nodevas summu.

(37) Tādēļ nodevas apmēru nosaka katru gadu katrai atsevišķai lidostai, pamatojoties uz sedzamajām drošuma un drošības izmaksām. Šajā nolūkā lidlauku ekspluatanti sagatavo gada pārskatu par izmaksām un pārvadājumu apjomu. Šos pārskatus nosūta vietējai civilās aviācijas drošības iestādei, kas tos pārbauda un apstiprina, ņemot vērā spēkā esošos tiesību aktus. Nodevas summu aprēķina Francijas Civilās aviācijas pārvalde *(Direction générale de l'aviation civile*), kas veic visu deklarēto datu papildu pārbaudi, ņemot vērā iepriekšējo gadu kumulatīvos rezultātus. Nodevas summa tiek noteikta starpministriju rīkojumā, ko publicē Francijas oficiālajā vēstnesī.

(38) Turklāt Vispārējā nodokļu kodeksa 1609. *quatervicies* pantā ir noteikts, ka lidostu ekspluatantu deklarētos skaitļus var pārbaudīt Francijas Civilās aviācijas pārvalde.

(39) Sākotnēji šā procesa pārvaldības noteikumi bija izklāstīti apkārtrakstā, bet no 2010. gada tiem piemēroti noteikumi, kas paredzēti 2009. gada 30. decembra starpministriju rīkojumā par kārtību, kādā lidlauku ekspluatanti izdod pārskatus nolūkā noteikt lidostu nodokļa pasažieru nodevas summu. Šie noteikumi tiek piemēroti vienādi visās Francijas lidostās.

(40) Papildus lidostas nodoklim *La Rochelle* lidostas pārvaldes iestāde saņēma arī valsts subsīdijas no Lidostu un gaisa transporta intervences fonda ("*FIATA*"). *FIATA* tika izveidots, lai papildinātu ieņēmumus no lidostas nodokļa, kas bieži nav pietiekams lidostām ar mazu pārvadājumu apjomu, jo tās nevar uzlikt pārāk lielu nodevu saviem lietotājiem. 2008. gadā Francija aizstāja *FIATA* ar lidostas nodokļa piemaksu, kā rezultātā nodevas apmērs ir lielāks, nekā nepieciešams, lai segtu drošuma un drošības izmaksas noteiktās lidostās. Tas rada pārpalikumu, kas tiek pārdalīts mazākajām lidostām ar mērķi papildināt ieņēmumus, kas gūti ar tajās iekasēto lidostas nodokli.

(41) Atsaucoties uz iepriekš izklāstīto regulatīvo procedūru, Francija nosūtīja Komisijai pārskatu par visām subsīdijām, kas no valsts līdzekļiem piešķirtas *La Rochelle* lidostai par uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē. Šīs subsīdijas ir izklāstītas tālāk 4. tabulā.

*4. tabula*

**Izmaksas, kuras saistītas ar uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē (drošums un drošība), un subsīdijas, kuras saistībā ar šiem uzdevumiem izmaksātas lidostai**

| Subsīdijas veids (EUR) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | Kopā |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **PĀRVADĀJUMU APJOMS** | | | | | | | | | | | | |
| **Pasažieru satiksme (izejošā)** | 35 792 | 38 447 | 45 550 | 45 000 | 49 742 | 63 879 | 85 000 | 110 373 | 106 558 | 84 254 | 97 732 | 105 000 | **867 327** |
| | **AR DROŠUMU SAISTĪTĀS IZMAKSAS** | | | | | | | | | | | | |
| **Gaisa kuģu ugunsdrošības un drošuma dienests un savvaļas dzīvnieku radītu apdraudējumu novēršana** | 185 530 | 340 269 | 349 369 | 338 767 | 424 281 | 632 622 | 831 688 | 1 078 998 | 1 154 601 | 1 032 451 | 1 064 607 | 1 094 887 | **8 528 070** |
| **(I) Drošums (kopā)** | **185 530** | **340 269** | **349 369** | **338 767** | **424 281** | **632 622** | **831 688** | **1 078 998** | **1 154 601** | **1 032 451** | **1 064 607** | **1 094 887** | **8 528 070** |
| | **DROŠĪBAS IZMAKSAS** | | | | | | | | | | | | |
| **c – iekārtas un ierīces reģistrētās bagāžas pārbaudei** | 0 | 26 861 | 82 377 | 100 260 | 66 892 | 70 061 | 81 959 | 139 873 | 153 985 | 115 817 | 133 765 | 162 862 | **1 134 712** |
| **d – piekļuves kontrole ierobežotas piekļuves zonai** | 0 | 12 156 | 103 357 | 116 640 | 143 567 | 136 576 | 291 479 | 299 638 | 333 183 | 252 696 | 224 432 | 275 219 | **2 188 943** |
| **e – personu un rokas bagāžas pārbaude** | 26 678 | 88 383 | 242 405 | 292 520 | 224 156 | 212 870 | 278 708 | 514 374 | 561 421 | 408 859 | 461 662 | 584 155 | **3 896 191** |
| **(II ) Drošība (starpsumma) (c+d +e)** | **26 678** | **127 400** | **428 139** | **509 420** | **434 615** | **419 507** | **652 146** | **953 885** | **1 048 589** | **777 372** | **819 859** | **1 022 236** | **7 219 856** |
| | **DROŠUMS UN DROŠĪBA – KOPĒJĀS IZMAKSAS** | | | | | | | | | | | | |
| **Drošums/drošība (kopējās izmaksas) (I+II)** | 212 208 | 467 669 | 777 508 | 848 187 | 858 896 | 1 052 129 | 1 483 834 | 2 032 883 | 2 203 190 | 1 809 823 | 1 884 466 | 2 117 123 | **15 747 916** |
| **Pieskaitāmās izmaksas** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 180 982 | 188 447 | 211 712 | **581 141** |
| **Lidlauka ekspluatanta drošuma un drošības maksas** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 526 | 8 556 | **11 082** |
| **(A) Kopējās izmaksas** | **212 208** | **467 669** | **777 508** | **848 187** | **858 896** | **1 052 129** | **1 483 834** | **2 032 883** | **2 203 190** | **1 990 805** | **2 075 439** | **2 337 391** | **16 340 139** |
| | **LIDOSTAS NODOKLIS** | | | | | | | | | | | | |
| **Nodeva par vienu pasažieri** | 3,81 | 4,57 | 7,62 | 9,50 | 9,50 | 9,50 | 10,00 | 11,00 | 11,00 | 11,00 | 11,50 | 12,00 | - |

| Subsīdijas veids (EUR) | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | Kopā |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Izmaksas uz vienu pasažieri** | 5,93 | 12,16 | 17,07 | 18,85 | 17,27 | 16,47 | 17,46 | 18,42 | 20,68 | 21,48 | 19,28 | 20,16 | - |
| **Kravas maksa** | 0,60 | 0,60 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | - |
| | **RESURSI** | | | | | | | | | | | | |
| **Nodokļa ieņēmumi** | 123 922 | 153 602 | 299 727 | 386 996 | 382 047 | 688 583 | 881 780 | 1 165 248 | 1 177 494 | 979 163 | 1 077 272 | 1 410 860 | **8 726 694** |
| **Ienākumi no piemaksas, sākot ar 2008. gadu** | - | - | - | - | - | - | - | - | 971 951 | 952 978 | 1 090 920 | 1 415 945 | **4 431 794** |
| **Vietējo pašvaldību subsīdijas** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Citi resursi** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | **0** |
| **Lidostu subsīdijas (iepriekš *FIATA*)** | 77 749 | 232 332 | 266 000 | 156 509 | 672 904 | 566 717 | 387 664 | 380 024 | - | - | - | - | **2 739 599** |
| **(B) Resursi kopā** | **287 652** | **503 158** | **644 687** | **543 505** | **1 054 951** | **1 255 300** | **1 269 444** | **1 545 272** | **2 149 446** | **1 932 141** | **2 168 191** | **2 826 805** | **21 739 249** |
| | **BILANCE** | | | | | | | | | | | | |
| **Ikgadējā bilance saistībā ar uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē (B–A)** | **75 444** | **35 489** | **– 132 821** | **– 304 682** | **196 055** | **203 171** | **– 214 390** | **– 487 611** | **– 53 745** | **– 58 664** | **489 414** | **– 935 430** | **– 1 187 770** |
| **Kumulatīvā bilance** | 88 765 | 124 853 | – 3 947 | – 302 830 | – 106 684 | 84 044 | – 134 396 | – 618 967 | – 678 360 | – 763 570 | – 696 547 | – 231 759 | **– 3 239 418** |
| **Finanšu izmaksas** | 599 | 4 021 | 5 799 | 90 | – 12 443 | – 4 050 | 3 040 | – 5 648 | – 26 546 | – 25 729 | – 24 626 | – 23 799 | **– 110 292** |
| **Diskonta likme** | 4,50 % | 4,50 % | 4,50 % | 4,88 % | 4,11 % | 3,40 % | 3,80 % | 4,30 % | 4,25 % | 3,65 % | 3,12 % | 3,30 % | - |
| **Daudzgadu bilance uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē (diskontētā kumulatīvā bilance)** | **89 364** | **128 874** | **1 852** | **– 302 739** | **– 119 127** | **79 994** | **– 131 356** | **– 624 615** | **– 704 906** | **– 789 299** | **– 721 173** | **– 255 558** | **– 3 348 689** |

*Avots:* Francijas iestādes

3.1.1.2. Rēķinu par zemāku cenu iespējama izrakstīšana par pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi *La Rochelle* lidostai

(42) *CCI* vispārējā struktūrvienība sniedz pakalpojumus, kas ir kopīgi tās dažādajām struktūrvienībām, arī lidostas struktūrvienībai, jo īpaši grāmatvedības, IT un cilvēkresursu pakalpojumus. Tālāk 5. tabulā ir norādīti pakalpojumi, par kuriem *CCI* izrakstījusi rēķinus *La Rochelle* lidostai.

*5. tabula*

**Summas, par kurām laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, *CCI* vispārējā struktūrvienība izrakstījusi rēķinus lidostas struktūrvienībai**

| | Vispārēja administrēšana | Komunikācija | Cilvēkresursi | Grāmatvedība | IT | Pētījumi/Projekti | Izmaksas | Iemaksas, par kurām izrakstīti rēķini |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2001** | | | | | | | | 33 160 |
| **2002** | | | | | | | | 100 000 |
| **2003** | | | | | | | | 100 000 |
| **2004** | | | | | | | | 100 000 |
| **2005** | | | | | | | | 100 000 |
| **2006** | 100 000 | | 62 000 | | | | | 162 000 |
| **2007** | 33 100 | 22 500 | 32 300 | 105 400 | 2 700 | 42 200 | 238 200 | 230 000 |
| **2008** | 34 730 | 23 700 | 51 090 | 109 800 | 2 130 | 92 750 | 314 200 | 314 000 |
| **2009** | 22 907 | 25 360 | 32 440 | 105 477 | 1 920 | 23 905 | 212 009 | 212 000 |
| **2010** | 36 411 | 11 489 | 26 420 | 96 502 | 5 274 | 39 499 | 215 595 | 210 000 |
| **2011** | 38 495 | 12 111 | 18 223 | 106 954 | 5 408 | 29 048 | 210 239 | 210 000 |
| **2012** | 36 120 | 25 552 | 12 631 | 102 988 | 5 288 | 29 147 | 211 726 | 210 000 |

*Avots:* Francijas iestādes

(43) Francijas iestādes precizēja tālāk izklāstītos punktus attiecībā uz pakalpojumiem, ko *CCI* sniedz *La Rochelle* lidostai.

— Vispārējās administrēšanas izmaksas ietver izmaksas, kas saistītas ar diviem apakšpakalpojumiem, proti, apakšpakalpojuma "vēlētas amatpersonas" izmaksas, kuras aprēķina atkarībā no izskatīto darba kārtības jautājumu skaita, un pakalpojuma "ģenerāldirektorāts" izmaksas, kuras aprēķina atkarībā no laika, ko direktors veltījis katram pakalpojumam.

— Attiecībā uz komunikācijas pakalpojumiem *CCI* lidostai nav komunikācijas nodaļas, un tā izmanto *CCI* vispārējās struktūrvienības komunikācijas pakalpojumus. Gada beigās komunikācijas pakalpojumu izmaksas aprēķina atkarībā no laika, kas veltīts katram pakalpojumam un darbībai, un izmaksām, ko pakalpojums vai darbība radījis.

— Cilvēkresursu pakalpojumu izmaksas ir atkarīgas no izsniegto algas lapu skaita.

— Attiecībā uz grāmatvedības pakalpojumiem tiek novērtēts grāmatvedības ierakstu skaits, un pakalpojuma izmaksas tiek sadalītas proporcionāli ierakstu skaitam.

— IT pakalpojuma izmaksas aprēķina, pamatojoties uz katra IT elementa izmaksu sadalījumu.

— Lai novērtētu izmaksas attiecībā uz pētījumu/projektu pakalpojumu, vissvarīgākais kritērijs ir laiks, kas patērēts konkrētam projektam un/vai uzdevumam.

(44) Turklāt Francijas iestādes norādīja, ka summas, par kurām rēķini izrakstīti laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, bija vienreizējas summas. Pirmo sadales sistēmu ieviesa 2006. gadā, un pēc tam 2007.–2012. gada laikposmam sadales sistēmas tika precizētas. Sadales sistēma ir veids, kā sadalīt izmaksas, izmantojot fiksētu proporciju vai procentuālo daļu atkarībā no netiešo izmaksu veida, un tās mērķis ir noteikt to daļu, kas atbilst konkrētai darījumdarbības jomai (un/vai pakalpojumam). Darbā ar sadales sistēmām pieņem, ka pastāv proporcionāla attiecība starp izmaksām un sniegto pakalpojumu. 5. tabulā parādītās sadales sistēmas ir balstītas uz sešiem dažādiem kritērijiem atkarībā no pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniedz lidostai. Sadales sistēmas ir balstītas uz pieņēmumiem neatkarīgi no jomas, kurā tās izmanto. Līdz ar to šajā gadījumā, ja vien nav iespējams pierādīt, ka sadales sistēmās izvēlētie koeficienti vai izmantotās aprēķinu metodes ir bijušas pilnīgi nereālas vai izteikti kļūdainas, nevar uzskatīt, ka sadales sistēmas ir nepareizas vai novērtētas pārāk zemu. Francijas iestādes ir apstiprinājušas, ka sadales sistēmu pamatā esošie kritēriji ir objektīvi un atbilstoši.

(45) Visbeidzot, Francijas iestādes precizēja rēķinos norādītās summas, kā arī pasažieru pārvadājumu intensitātes tendences laikposmā no 2001. līdz 2012. gadam.

— No 2001. līdz 2005. gadam rēķinu kopsumma bija 433 160 EUR. Tajā pašā laikposmā pārvadājumu intensitāte pieauga, bet vidējais gada rādītājs joprojām bija mazāks par 100 000 pasažieru.

— 2006. gadā tika izrakstīti rēķini kopsummā par 162 000 EUR. Minētajā gadā lidostas pasažieru skaits ievērojami pieauga – tas sasniedza 180 890, t. i., par 42 % vairāk nekā 2005. gadā.

— Laikposmā no 2007. līdz 2012. gadam tika izrakstīti rēķini kopsummā par 1 386 000 EUR. 2007. gadā pasažieru skaits pārsniedza 200 000.

3.1.1.3. Iespējama rēķinu pārmērīga izrakstīšana par pakalpojumiem, ko *CCI* sniegusi *Rochefort*/*Saint-Agnant* lidostai

(46) Laikposmā no 2002. gada 1. janvāra līdz 2006. gada 30. jūnijam *La Rochelle* lidostas direktors un sekretārs palīdzēja pārvaldīt un ekspluatēt *Rochefort*/*Saint-Agnant Saint-Agnant* lidostu (“*Rochefort* lidosta”) saskaņā ar pakalpojumu līgumu, kas bija noslēgts sadarbībā ar *Rochefort* Tirdzniecības un rūpniecības kameru ([15]). 2001. gada 11. jūlijā konkursa kārtībā par *Rochefort* lidostas ekspluatantu tika izraudzīta *La Rochelle CCI*.

(47) Pakalpojumu līguma priekšmets bija *Rochefort* lidostas pārvaldība un ekspluatācija, kas ietvēra tādus aspektus kā vispārējās administrēšanas pakalpojumi, ar būvdarbu veikšanu un iekārtu iegādi saistīti pakalpojumi, kā arī pakalpojumi lietotājiem.

(48) Visā līguma darbības periodā (2002.–2006. gads) sniegto pakalpojumu kopējās izmaksas bija 991 235 EUR ([16]). Par šiem pakalpojumiem *La Rochelle CCI* saņēma 293 264 EUR.

([15]) Šie pakalpojumi tika sniegti saskaņā ar līgumu, ko noslēdza konsorcijs, kurā ietilpa *Rochefort CCI* un *La Rochelle CCI*, no vienas puses, un *Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort* (*Rochefort* lidostas kopuzņēmums), no otras puses.

([16]) *CRC* ziņojuma 21. tabula.

3.1.1.4. Atmaksājamie avansa maksājumi, ko piešķīrusi *CCI* vispārējā struktūrvienība

*6. tabula*

**Atmaksājamo avansa maksājumu sadalījums (2001.–2012. g.)**

*(EUR)*

| Gads | Avansa maksājumi |
|---|---|
| 2001 | 405 887 |
| 2002 | 233 872 |
| 2003 | — |
| 2004 | 875 355 |
| 2005 | 1 756 644 |
| 2006 | — |
| 2007 | 718 708 |
| 2008 | 1 419 571 |
| 2009 | 1 015 624 |
| 2010 | 131 034 |
| 2011 | 179 406 |
| 2012 | 325 098 |
| **KOPĀ (2001.–2012. g.)** | **7 061 199** |

*Avots:* Francijas iestādes

(49) Laikposmā no 2001. līdz 2012. gadam *CCI* vispārējā struktūrvienība lidostai veica atmaksājamus avansa maksājumus par kopējo kumulatīvo summu 7 061 199 EUR. Šie atmaksājamie avansi tika piešķirti bez kapitāla atdeves prasības. Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju tie ir aizdevumi, kas lidostai ir jāatmaksā. Šie avansa maksājumi ir iegrāmatoti kā aktīvi *CCI* vispārējās struktūrvienības bilancē un kā saistības lidostas bilancē, un *CCI* izmanto lidostas īpašumā esošo nekustamo īpašumu kā nodrošinājumu, ar ko garantē aizdevumu atgūšanu.

(50) Francijas iestādes norādīja, ka atmaksājamo avansa maksājumu mērķis bija, no vienas puses, nodrošināt lidostai nepieciešamo likviditāti, lai uzsāktu ar infrastruktūru saistītus investīciju projektus, un, no otras puses, līdzsvarot budžetu un tādējādi uz laiku (jo tie bija avansa maksājumi) segt lidostas ekspluatācijas radīto deficītu.

3.1.1.5. Vietējo pašvaldību finansiālais ieguldījums *La Rochelle* lidostas īstenotajos veicināšanas pasākumos

(51) *CCI* saņēma dotācijas no *Poitou-Charentes* reģiona, *Charente-Maritime* departamenta un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība, lai atbalstītu *La Rochelle* lidostas īstenotos veicināšanas pasākumus. Tālāk 7. tabulā ir sniegts pārskats par šīm dažādajām subsīdijām.

*7. tabula*

**Dažādu vietējo pašvaldību paredzētais un faktiski veiktais finansiālais ieguldījums *La Rochelle* lidostas īstenotajos veicināšanas pasākumos**

*(EUR)*

| **Paredzamais finansiālais ieguldījums** | **2001** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** ([1]) | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Charente-Maritime* departaments | | | 76 225 | 144 500 | 144 500 | 144 500 | | | | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| La Rochelle aglomerācijas pašvaldība | | | 76 225 | 144 500 | 144 500 | 144 500 | | | | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| *Poitou-Charentes* reģions | | | 115 000 | 42 500 | 42 500 | | | | | | | | |
| **KOPĀ** | | | 267 450 | 331 500 | 331 500 | 289 000 | | | | 380 000 | 380 000 | 380 000 | 342 000 |
| **Faktiski veiktais finansējums** | **2001** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** |
| *Charente-Maritime* departaments | | | 76 225 | 0 | 0 | 0 | | | | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība | | | 76 225 | 144 500 | 144 500 | 144 500 | | | | 190 000 | 190 000 | 190 000 | 171 000 |
| *Poitou-Charentes* reģions | | | 115 000 | | 85 000 | | | | | | | | |
| **KOPĀ** | | | 267 450 | 144 500 | 229 500 | 144 500 | | | | 380 000 | 380 000 | 380 000 | 342 000 |

*Avots:* Francijas iestādes

([1]) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju laikposmā no 2007. līdz 2009. gadam finansiāls ieguldījums *La Rochelle* lidostas īstenotajos veicināšanas pasākumos netika veikts.

(52) Šīs iemaksas tika veiktas saskaņā ar nolīgumiem starp *CCI*, no vienas puses, un *Charente-Maritime* departamentu, *La Rochelle aglomerācijas pašvaldību* un *Poitou-Charentes* reģionu, no otras puses.

(53) Francijas iestādes spēja iesniegt Komisijai tikai divus 2010. gadā noslēgtus nolīgumus: vienu ar *Charente-Maritime* departamentu un otru ar *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldību ([17]).

(54) Saskaņā ar abiem 2010. gada nolīgumiem *Charente-Maritime* departaments un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība apņēmās daļēji finansēt "veicināšanas pasākumus, ko *CCI* plānoja uzsākt, lai piesaistītu ārvalstu tūristus un jo īpaši Londonas, Dublinas, Oslo un Briseles tirgus, jo tiek apkalpoti maršruti uz šīm pilsētām." ([18]) Tomēr nolīgumos nav norādīts, kāda veida veicināšanas pasākumi ir jāīsteno *CCI* vai pakalpojumu sniedzējiem. Jo īpaši nolīgumos nav minēts, ka pakalpojumu sniedzēji būs aviosabiedrības vai to meitasuzņēmumi.

3.1.2. *Investīciju dotācijas*

(55) Laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam vairākas vietējās pašvaldības un Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) *La Rochelle* lidostai piešķīra subsīdijas ("investīciju dotācijas") ar mērķi finansēt dažādas investīcijas aptuveni 3 miljonu EUR apmērā (sk. tālāk 8. tabulu):

— *Charente-Maritime* ģenerālpadome 2001. gadā piešķīra lidostai 46 000 EUR vērtu aprīkojuma piešķīrumu un 2005. gadā – 744 000 EUR vērtu piešķīrumu;

— *Poitou-Charentes* reģionālā padome 2005. gadā piešķīra lidostai 744 000 EUR vērtu aprīkojuma piešķīrumu;

— *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība 2005. gadā piešķīra lidostai 967 000 EUR vērtu aprīkojuma piešķīrumu;

— 2005. gadā ERAF piešķīra lidostai subsīdiju 485 000 EUR apmērā.

(56) Ar šīm dotācijām tika finansētas vairākas investīcijas, tajā skaitā:

— jaunas izlidošanas un ielidošanas zāles būvniecība;

— skrejceļa nostiprināšana, pagarināšana un paplašināšana;

— manevrēšanas ceļa nostiprināšana un paplašināšana;

— gaisa kuģu stāvvietu nostiprināšana un paplašināšana;

— nostādināšanas baseina izveide ar mērķi panākt lidostas atbilstību Ūdens akta prasībām.

(57) Francijas iestādes arī norādīja, ka investīcijas bija paredzētas, lai nodrošinātu, ka Eiropas aviosabiedrību parasti izmantotie gaisa kuģi (B737, A320) varētu droši pacelties un nolaisties lidostā, paplašinot skrejceļu līdz 45 metru platumam (*La Rochelle* bija viena no nedaudzajām komerciālajām lidostām ar 30 metrus platu skrejceļu), pagarinot to par 115 metriem rietumu virzienā (lai daļēji novērstu nobīdītā skrejceļa sliekšņa ietekmi uz nosēšanās attālumu) un pielāgojot manevrēšanas ceļus un peronus, lai gaisa kuģi varētu droši pārvietoties. Turklāt dažas investīcijas ļāva lidostai izpildīt tai noteiktos vides aizsardzības pienākumus (saskaņā ar Ūdens aktu).

(58) Francijas iestādes norādīja, ka *La Rochelle* lidosta nav saņēmusi nekādas dotācijas maksas autostāvvietas būvniecībai 2006. gadā un tās paplašināšanai 2008. gadā.

(59) Tālāk 8. tabulā sniegts pārskats par visiem investīciju pasākumiem, kuriem tika piešķirtas investīciju dotācijas.

(60) Kā norāda Francijas iestādes, to investīciju daļu, kas netika segta ar dotācijām, finansēja *CCI*, kas ir lidostas īpašnieks un ekspluatants.

([17]) Šie nolīgumi tika nosūtīti Komisijai 2012. gada 4. jūnijā.

([18]) Ievada piezīmes nolīgumos starp *CCI* un Piejūras Šarantas departamentu un *La Rochelle* aglomerācijas pārvaldi, kas parakstīti attiecīgi 2010. gada 29. jūnijā un 2010. gada 16. jūlijā.

*8. tabula*

**Pārskats par visiem pasākumiem, kuriem tika piešķirtas investīciju dotācijas**

*(EUR)*

| Investīcijas veids | Investīcijas izmaksu kopsumma | Subsīdijas piešķiršanas datums | Piešķīrēja publiskā struktūra | Subsīdijas summa |
|---|---|---|---|---|
| Renovācija un modernizācija (tajā skaitā skrejceļu) | 5 876 000 | 4.1.2001. | Ģenerālpadome | 46 000 |
| | | 2.12.2005. | ERAF | 485 000 |
| | | 29.10.2004. | Ģenerālpadome | 744 000 |
| | | 14.3.2005. | Reģionālā padome | 744 000 |
| | | 23.3.2005. | Aglomerācijas pašvaldība | 967 000 |
| KOPĀ | | | | 2 986 000 |

*Avots:* Francijas iestādes

3.2. **Pasākumi par labu aviosabiedrībām**

3.2.1. *Piezīmes par lidostas maksām*

(61) No Francijas sniegtās informācijas izriet, ka visiem lidostas pakalpojumiem, ko lidostas ekspluatants sniedz dažādiem lidostas lietotājiem, cenas nosaka saskaņā ar lidostas maksas pakalpojumu cenrādi. Katra ierosinātā maksa tiek iesniegta Ekonomikas konsultatīvajai komitejai ("*Cocoeco*"), lai tā sniegtu savu atzinumu, tādējādi dodot iespēju apspriesties ar lidostas lietotājiem (aviosabiedrībām, darbinieku arodbiedrībām, uzņēmumiem, kas veic speciālos aviācijas darbus, asociācijām) par spēkā esošajām maksām. Tādējādi, kā norādījusi Francija, *Cocoeco* katru gadu tiek iesniegta informācija par to maksu palielinājumiem, kas nav saistītas ar aviāciju. Katru ekspluatanta ierosināto maksu pirms tās stāšanās spēkā kopā ar *Cocoeco* atzinumu nosūta arī departamenta prefektam.

(62) Francija nosūtīja Komisijai lidostu pakalpojumu maksu cenrāžus, kas bija spēkā no 2001. līdz 2013. gadam. Francija nosūtīja Komisijai arī visus *Cocoeco* atzinumus, ko tā ir sniegusi laikposmā no 2001. līdz 2013. gadam, taču ne par 2005. gadu, jo tajā gadā *Cocoeco* sanāksmes nenotika.

(63) Francija arī norādīja, ka maksu par skrejceļa apgaismojumu aviosabiedrības maksā atkarībā no tā, vai tiek piemēroti civilās aviācijas noteikumi, kas reglamentē kustību naktī vai sliktos laikapstākļos (šādos gadījumos aeronavigācijas dienests ir atbildīgs par to, lai noteiktu, vai skrejceļa apgaismojums ir vai nav jāizmanto), vai arī ja skrejceļa apgaismojumu pieprasa pilots. Kā norādīja Francijas iestādes, prasīto informāciju par to, vai gaisa kuģa kustības laikā ir vai nav izmantots skrejceļa apgaismojums, sniedz *La Rochelle* aeronavigācijas dienests – šī informācija ļauj ekspluatantam izrakstīt rēķinu aviosabiedrībai.

(64) Francija norāda, ka lidosta saņem šādas ar aviāciju nesaistītas maksas: i) maksa par valsts īpašuma izmantošanu (fiksētā daļa un mainīgā daļa atkarībā no sasniegtā apgrozījuma) saistībā ar šādām darbībām: autostāvvietas, auto nomas uzņēmumi, lidmašīnu angāri, restorāni, veikali, reklāmas un ii) dažādi maksas pakalpojumi.

3.2.2. *Līgumi ar aviosabiedrībām*

(65) Komisijas veiktā izmeklēšana attiecas uz līgumiem, kas reglamentē samaksu par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem saistībā ar aviosabiedrību aviācijas darbībām ("lidostas pakalpojumu līgumi"), un līgumiem, kas reglamentē samaksu par tirgvedības pakalpojumiem, ko aviosabiedrības sniedz lidostai ("tirgvedības pakalpojumu līgumi"), kurus *CCI* un aviosabiedrības noslēgušas laikposmā no 2001. gada līdz 2012. gada 8. februārim, kad tika uzsākta formālās izmeklēšanas procedūra.

(66) Komisija ir izskatījusi lidostas maksu līgumus un/vai tirgvedības pakalpojumu līgumus, ko *CCI* noslēgusi ar šādām aviosabiedrībām: *Ryanair*/*AMS*, *Jet2*, *Flybe*, *Aer Arann*, *Buzz* un *easyJet*.

3.2.2.1. Līgumi, kas noslēgti ar *Ryanair*/*AMS*

(67) Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju nākamajā tabulā ir norādīti visi līgumi, ko laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, *CCI* noslēgusi ar *Ryanair* un *AMS*:

*9. tabula*

**Starp *CCI* un *Ryanair*/*AMS* noslēgto līgumu saraksts**

| Nr. | Līgumi | Parakstīšanas datums | Laikposms, uz kuru attiecas līgums |
|---|---|---|---|
| 1 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums | 10.12.2003. | 1.5.2003.–30.4.2006. |
| A | *CCI* un *Ryanair* tirgvedības pakalpojumu līgums (Apvienotā Karaliste un citi) | 1.12.2003. | 1.5.2003.–31.12.2003. |
| B | *CCI* un *Ryanair* tirgvedības pakalpojumu līgums (Apvienotā Karaliste un citi) | 3.6.2004. | 1.1.2004.–30.4.2006. |
| C | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 1 (Apvienotā Karaliste) | 1.4.2006. | 1.5.2006.– 31.4.2009. |
| D | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 2 (Īrija) | 1.4.2006. | 1.5.2006.– 31.4.2009. |
| 2 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums Nr. 1 (Apvienotā Karaliste) | 1.5.2006. | 1.5.2006.–30.4.2009. |
| 3 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums Nr. 2 (Īrija) | 1.5.2006. | 1.5.2006.–30.4.2009. |
| 4 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums | 1.2.2007. | 1.2.2007.–30.4.2009. |
| E | Grozījumi *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgumā | 1.6.2007. | 1.6.2007.–30.9.2007. |
| F | Grozījumi *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgumā | 21.9.2007. | 28.10.2007.–29.3.2008. |
| G | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 1 (Apvienotā Karaliste) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| H | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 2 (Beļģija) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| I | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 3 (Īrija) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| J | Grozījumi *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgumā | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| 5 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums | 13.1.2010. | 1.5.2009.–30.4.2012. |
| 6 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līguma 1. grozījums | 1.2.2010. | 1.2.2010.–31.3.2013. |
| K | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums | 25.2.2010. | 31.3.2010.–30.3.2013. |
| L | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma 1. grozījums | 23.6.2010. | 23.6.2010.–30.3.2013. |
| 7 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līguma 2. grozījums | 28.1.2011. | 28.1.2011.–30.4.2012. |

| Nr. | Līgumi | Parakstīšanas datums | Laikposms, uz kuru attiecas līgums |
|---|---|---|---|
| M | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma 2. grozījums | 11.2.2011. | 28.3.2011.–30.3.2013. |
| N | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma 3. grozījums | 11.2.2011. | 31.3.2011.–30.3.2013. |

a) Starp *CCI* un *Ryanair* noslēgtie lidostas pakalpojumu līgumi

(68) Kā redzams 9. tabulā, *CCI* un *Ryanair* laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, noslēdza vairākus līgumus, kuros noteiktas lidostas maksas un maksas par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem.

(69) Saistībā ar visiem šajā iedaļā aplūkotajiem lidostas pakalpojumu līgumiem Francija norādīja, ka:

— līgumos noteiktās lidostas maksas ir tās, ko apstiprinājusi *Cocoeco*, un attiecas uz visām aviosabiedrībām;

— no apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem *CCI* nodrošina vienīgi degvielas uzpildi;

— *Ryanair* netika izrakstīts rēķins par maksu par skrejceļa apgaismojumu, jo tā veica lidojumus tikai dienas laikā un tāpēc tai nebija nepieciešams izmantot šo apgaismojumu.

(70) Tādējādi pēc šo līgumu rūpīgas pārbaudes ir skaidrs, ka lidostas maksas, ko saskaņā ar katru līgumu piemēro *Ryanair*, atbilst *Cocoeco* apstiprinātajam vispārējam cenrādim.

— *1. līgums – 2003. gada 10. decembra līgums*

(71) Šajā pirmajā līgumā, ko *CCI* un *Ryanair* parakstīja 2003. gada 10. decembrī un ko piemēroja ar atpakaļejošu spēku uz trīs gadiem, sākot no 2003. gada 1. maija, tika noteikts *Ryanair* piemērojamo lidostas maksu apmērs. Saskaņā ar minēto līgumu *Ryanair* apņēmās katru dienu nodrošināt maršrutu starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu un, iespējams, sākt lidojumus vienā vai vairākos maršrutos uz Briseles Šarlruā lidostu, Frankfurtes Hānas lidostu vai jebkuru citu lidostu, ar nosacījumu, ka attiecīgie maršruti ļautu *Ryanair* veikt lidojumus no *La Rochelle* lidostas vismaz 340 dienas katrā gadā, uz ko attiecas līgums.

(72) Saskaņā ar 2003. gada 10. decembra Līguma Nr. 1 2. panta b) punktu *Ryanair* bija jāmaksā arī maksa par apkalpošanu uz zemes (..) EUR apmērā par katru gaisa kuģi *BAe 146-300*, (..) EUR apmērā par katru *Boeing 737-300* un (..) EUR apmērā par katru *Boeing 737-800*. Francija savā 2011. gada 30. augusta vēstulē sākotnēji apgalvoja, ka *CCI*, "izņemot degvielas uzpildi, nesniedz nekādus citus apkalpošanas uz zemes pakalpojumus" un ka "lietotāji slēdz līgumus par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem tieši ar privātu trešo personu." Savā 2012. gada 12. aprīļa atbildē Francija arī paskaidroja, ka *CCI* ir darbojusies tikai kā starpnieks starp *Ryanair* un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju *Atlantica*. *CCI* uzskata, ka ar 2003. gada 10. decembra lidostu pakalpojumu līgumu starp *CCI* un *Ryanair* tikai precizēja *Atlantica* noteiktās cenas. Francija un *CCI* norāda, ka, sākot ar 2007. gadu, *Ryanair* sadarbojās ar *Atlantica* tieši. Šī atbildība tika nodota *Atlantica* saskaņā ar 2007. gada 1. februāra līgumu par apkalpošanu uz zemes, kurā tika saglabāta iepriekšējā līgumā noteiktā maksa par *Ryanair Boeing 737-800* gaisa kuģu apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem.

— *2. līgums – 2006. gada 1. maija līgums*

(73) Šo līgumu *CCI* un *Ryanair* noslēdza 2006. gada 1. maijā uz trim gadiem. Saskaņā ar līgumu *Ryanair* apņēmās veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Londonas Stanstedas lidostu, nodrošinot vismaz 95 000 pasažieru gadā.

— *3. līgums – 2006. gada 1. maija līgums*

(74) Šo līgumu *CCI* un *Ryanair* noslēdza 2006. gada 1. maijā uz trim gadiem. Saskaņā ar līgumu *Ryanair* apņēmās veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Dublinu, nodrošinot vismaz 45 000 pasažieru gadā.

— *4. līgums – 2007. gada 1. februāra līgums*

(75) Šis līgums netieši aizstāja 2. līgumu, *CCI* un *Ryanair* to noslēdza 2007. gada 1. februārī, un tā darbības termiņš beidzās 2009. gada 30. aprīlī. Saskaņā ar līgumu *Ryanair* apņēmās katru dienu veikt lidojumus maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu un, iespējams, sākt lidojumus vienā vai vairākos maršrutos uz Briseles Šarlruā lidostu, Frankfurtes Hānas lidostu vai jebkuru citu lidostu. Tā arī apņēmās veikt lidojumus no *La Rochelle* lidostas vismaz 340 dienas katrā gadā, uz kuru attiecas līgums. No 2007. gada 1. februāra *Atlantica* saskaņā ar 71. apsvērumā minēto līgumu par apkalpošanu uz zemes nodrošināja *Ryanair* apkalpošanas uz zemes pakalpojumus.

— *5. līgums – 2010. gada 13. janvāra līgums*

(76) Šo līgumu *CCI* un *Ryanair* noslēdza 2010. gada 13. janvārī, un to piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 2009. gada 1. maija uz trīs gadiem. Saskaņā ar līgumu *Ryanair* apņēmās katru dienu veikt lidojumus maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu, Dublinas lidostu un Briseles Šarlruā lidostu, kā arī, iespējams, sākt lidojumus vienā vai vairākos maršrutos uz jebkuru citu lidostu, ko apkalpo *Ryanair*.

(77) Šis līgums tika grozīts divas reizes, izdarot divus tālāk izklāstītos grozījumus.

— *6. līgums – 2010. gada 1. februāra grozījums Nr. 1 2010. gada 13. janvāra 5. līgumā*

(78) Ar šo grozījumu 2010. gada 13. janvāra 5. līgumā, kas bija spēkā līdz 2013. gada 31. martam, tika noteikti maršruti, kuros *Ryanair* veiks lidojumus no *La Rochelle* lidostas, sākot ar 2010. gada vasaras sezonu, ar šādiem nosacījumiem:

— Londonas Stanstedas lidosta: vismaz 53 000 pasažieru (ielidojošo un izlidojošo) katrā pilnā gadā;

— Dublinas lidosta (tikai vasarā): vismaz 17 000 pasažieru (ielidojošo un izlidojošo) katrā pilnā gadā;

— Briseles Šarlruā lidosta (tikai vasarā): vismaz 17 000 pasažieru (ielidojošo un izlidojošo) katrā pilnā gadā;

— *Oslo Rygge* lidosta (tikai vasarā): vismaz 17 000 pasažieru (ielidojošo un izlidojošo) katrā pilnā gadā.

(79) Ar šo grozījumu tika papildināts 2010. gada 13. janvāra 5. līgums.

— *7. līgums – 2011. gada 28. janvāra grozījums Nr. 2 2010. gada 13. janvāra 5. līgumā*

(80) Ar šo grozījumu 2010. gada 13. janvāra 5. līgumā *Ryanair* apņēmās, sākot ar 2011. gada vasaras sezonu, veikt lidojumus vasaras sezonas maršrutā uz *Porto* ar minimālo pasažieru skaitu 17 000 pasažieru (ielidojošo un izlidojošo) katrā pilnā gadā.

b) Tirgvedības pakalpojumu līgumi starp *CCI* un *Ryanair*/*AMS*

(81) Kā norādīts 9. tabulā, *CCI* noslēdza arī vairākus tirgvedības līgumus. Laikposmā no 2003. līdz 2006. gadam *CCI* šos līgumus noslēdza ar *Ryanair*; no 2006. gada tie tika noslēgti ar *AMS*, kas ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums.

— *A līgums – 2003. gada 1. decembra līgums ar Ryanair*

(82) *CCI* un *Ryanair* 2003. gada 1. decembrī noslēdza līgumu, kas tika piemērots ar atpakaļejošu spēku no 2003. gada 1. maija līdz 2003. gada 31. decembrim. *Ryanair* apņēmās no 2003. gada 1. maija katru dienu veikt lidojumus maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu un, iespējams, sākt lidojums vienā vai vairākos papildu maršrutos uz Frankfurtes Hānas lidostu, Briseles Šarlruā lidostu vai jebkuru citu lidostu, veicot lidojumus vismaz 340 dienas gadā.

(83) Saskaņā ar šo līgumu *Ryanair* apņēmās savā tīmekļa vietnē parādīt trīs tīmekļa saites uz tūrisma tīmekļa vietnēm, kas saistītas ar *La Rochelle* reģionu, un uzsākt kampaņu, ar ko popularizē tās maršrutus uz *La Rochelle* lidostu.

(84) *CCI* samaksāja *Ryanair* (..) EUR:

— (..) EUR pēc līguma parakstīšanas;

— (..) EUR pēc tam, kad *Ryanair* iesniedza kopsavilkumu par īstenotajām tirgvedības kampaņām un to izmaksām, kurām bija jābūt vismaz (..) EUR.

— *B līgums – 2004. gada 3. jūnija līgums ar Ryanair*

(85) 2004. gada 3. jūnijā *CCI* un *Ryanair* noslēdza līgumu, kas attiecās uz laikposmu no 2004. gada 1. janvāra līdz 2006. gada 30. aprīlim. *Ryanair* apņēmās no 2004. gada 1. janvāra katru dienu veikt lidojumus maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu un, iespējams, sākt lidojums vienā vai vairākos papildu maršrutos uz Frankfurtes Hānas lidostu, Briseles Šarlruā lidostu vai jebkuru citu lidostu, veicot lidojumus vismaz 340 dienas gadā. Ryanair arī apņēmās nodrošināt tās lidojumu noslogojuma koeficientu vismaz 60 % apmērā.

(86) Saskaņā ar šo līgumu *Ryanair* apņēmās savā tīmekļa vietnē norādīt tīmekļa saites uz tūrisma tīmekļa vietnēm, kas saistītas ar *La Rochelle* reģionu.

(87) *CCI* maksāja *Ryanair* (..) EUR gadā, un šī summa tiktu samazināta, ja *Ryanair* nesasniegtu tai noteiktos noslogojuma koeficienta mērķrādītājus. Pēc tam šo summu pārrēķinātu, pamatojoties uz pārvadāto pasažieru skaitu. Maksājumi bija jāveic reizi ceturksnī, un visas pārmaksātās summas tiktu kompensētas nākamajā gadā.

(88) Komisija nav saņēmusi dokumentus, kuros būtu norādīta precīza summa, ko *CCI* samaksājusi *Ryanair* par diviem turpmākajiem gadiem.

— *C līgums – 2006. gada 1. aprīļa līgums, kas noslēgts ar AMS attiecībā uz Apvienoto Karalisti*

(89) 2006. gada 1. aprīlī *CCI* un *AMS* noslēdza trīs gadu līgumu, kas stājās spēkā 2006. gada 1. maijā. Šis līgums ir saistīts ar *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus maršrutā starp La Rochelle lidostu un Londonas Stanstedas lidostu, nodrošinot vismaz 95 000 pasažieru gadā.

(90) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās sniegt dažādus tirgvedības pakalpojumus tīmekļa vietnē www.ryanair.com par summu (..) EUR gadā jeb (..) EUR mēnesī. Tie ietvēra šādus pakalpojumus:

— saite uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni www.ryanair.com angļu valodas versijas sākumlapā ([19]) 56 dienas par summu (..) EUR;

— četras rindkopas ar 150 vārdiem *Ryanair* tīmekļa vietnes *La Rochelle* galamērķa lapas sadaļā "Five things to do" par summu (..) EUR;

— divas saites uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni *Ryanair* tīmekļa vietnes *La Rochelle* galamērķa lapas statusa joslā par summu (..) EUR;

— saite uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni *Ryanair* tīmekļa vietnes *La Rochelle* galamērķa lapas sadaļā "Five things to do" par summu (..) EUR;

— e-pasta ziņojuma, ar kuru reklamē Larošelu, nosūtīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes abonentiem Apvienotajā Karalistē un Īrijā.

(91) Puses varēja vienoties par papildu pakalpojumiem. Par šiem pakalpojumiem *CCI* bija paredzēts veikt ikmēneša maksājumus, pamatojoties uz *AMS* nosūtītajiem rēķiniem.

— *D un E līgumi – 2006. gada 1. aprīļa līgums un tā 2007. gada 1. jūnija grozījumi, kas noslēgti ar AMS attiecībā uz Īriju*

(92) 2006. gada 1. aprīlī *CCI* un *AMS* noslēdza D līgumu, kas attiecās uz trīs gadu laikposmu un stājās spēkā 2006. gada 1. maijā. Šis līgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Dublinu, nodrošinot vismaz 45 000 pasažieru gadā.

(93) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās par (..) EUR gadā vai (..) EUR mēnesī 212 dienas gadā *Ryanair* tīmekļa vietnē www.ryanair.com izvietot saiti uz *CCI* izstrādātu tīmekļa vietni. Puses varēja vienoties par papildu pakalpojumiem. Par šiem pakalpojumiem *CCI* bija paredzēts veikt ikmēneša maksājumus, pamatojoties uz *AMS* nosūtītajiem rēķiniem.

([19]) Oriģināla teksts angļu valodā: "[T]he www.ryanair.com English language homepage".

(94) D līgums tika grozīts 2007. gada 1. jūnijā ar grozījumu (E līgums), ar kuru tika veiktas izmaiņas tirgvedības pakalpojumos 2007. gadam: *AMS* apņēmās *Ryanair* tīmekļa vietnē 45 dienas no 2007. gada jūnija līdz septembrim, nevis 212 dienas gadā, par (..) EUR parādīt saiti uz *CCI* izstrādātu tīmekļa vietni.

— *F līgums – 2007. gada 21. septembra līgums, kas noslēgts ar AMS attiecībā uz Apvienoto Karalisti*

(95) *CCI* lidosta 2007. gada 21. septembrī parakstīja F līgumu, kas attiecās uz tirgvedības pakalpojumiem *Ryanair* tīmekļa vietnes Apvienotajai Karalistei paredzētajā versijā. Ar F līgumu tika grozīts C līgums un papildus jau paredzētajiem tirgvedības pakalpojumiem tika paredzēti pieci papildu reklāmas e-pasta ziņojumi 2007./2008. gada ziemā 255 000 angļu valodā runājošo abonentu, kas bija iekļauti *Ryanair* adresātu sarakstā, proti, tika nosūtīti pieci papildu reklāmas e-pasta ziņojumi. Šo papildu pakalpojumu izmaksas būtu (..) EUR.

— *G līgums – 2009. gada 17. septembra līgums, kas noslēgts ar AMS attiecībā uz Apvienoto Karalisti*

(96) 2009. gada 17. septembrī *CCI* un *AMS* noslēdza trīs gadu līgumu, ko piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 2009. gada 1. janvāra. Šis līgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu, nodrošinot vismaz 53 000 pasažieru gadā.

(97) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās sniegt dažādus tirgvedības pakalpojumus par summu (..) EUR gadā. Tie ietvēra šādus pakalpojumus:

— saite uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni *Ryanair* tīmekļa vietnes (www.ryanair.com) Apvienotās Karalistes tirgum paredzētajā sākumlapā 22 dienas par summu (..) EUR;

— viena rindkopa *Ryanair* tīmekļa vietnes *La Rochelle* galamērķa lapā par summu (..) EUR;

— saite uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni *Ryanair* tīmekļa vietnes *La Rochelle* galamērķa lapas statusa joslā par summu (..) EUR.

(98) Šo pakalpojumu kopējā summa bija (..) EUR, un tai tika piemērota atlaide. Puses varēja vienoties par papildu pakalpojumiem.

— *H un J līgums – 2009. gada 17. septembra līgums un tā grozījums, kas noslēgti ar AMS attiecībā uz Beļģiju*

(99) 2009. gada 17. septembrī *CCI* un *AMS* noslēdza trīs gadu līgumu, ko piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 2009. gada 1. janvāra (H līgums). Šis līgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Briseles Šarlruā lidostu, nodrošinot vismaz 9 000 pasažieru pirmajā gadā un 16 000 pasažieru katrā no nākamajiem diviem gadiem.

(100) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās *Ryanair* tīmekļa vietnes (www.ryanair.com) Nīderlandes/Beļģijas tirgum paredzētajā sākumlapā ([20]) 95 dienas pirmajā gadā un 160 dienas katrā no nākamajiem diviem gadiem parādīt *CCI* norādītu saiti. Šo pakalpojumu izmaksas bija attiecīgi (..) EUR un (..) EUR, un no *CCI* tika iekasēti (..) EUR pirmajā gadā un (..) EUR turpmākajos gados. Puses varēja vienoties par papildu pakalpojumiem.

(101) Tajā pašā dienā šis līgums tika grozīts ar J līgumu, saskaņā ar kuru *AMS* apņēmās vēl 10 dienas 2009. gadā *Ryanair* tīmekļa vietnes www.ryanair.com Nīderlandes/Beļģijas tirgum paredzētajā sākumlapā parādīt saiti uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni. Šī papildu pakalpojuma izmaksas būtu (..) EUR.

— *I līgums – 2009. gada 17. septembra līgums ar AMS attiecībā uz Īriju*

(102) 2009. gada 17. septembrī *CCI* un *AMS* noslēdza vēl vienu trīs gadu līgumu, ko piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 2009. gada 1. janvāra (I līgums). Šis līgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Dublinu, nodrošinot vismaz 17 000 pasažieru gadā.

([20]) Oriģināla teksts angļu valodā: "[T]he website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage."

(103) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās 200 dienas *Ryanair* tīmekļa vietnes www.ryanair.com Īrijas tirgum paredzētās versijas sākumlapā parādīt saiti uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni. Maksa par šo pakalpojumu bija (..) EUR, par ko *CCI* tika izrakstīts rēķins (..) EUR apmērā gadā. Puses varēja vienoties par papildu pakalpojumiem.

— *K līgums – 2010. gada 25. februāra līgums ar AMS*

(104) 2010. gada 25. februārī *CCI* un *AMS* noslēdza trīs gadu līgumu, kas stājās spēkā 2010. gada 31. martā (K līgums). Ar šo līgumu tika aizstāti un atcelti iepriekšējie pušu noslēgtie līgumi.

(105) 2009. gadā tika noslēgti trīs tirgvedības pakalpojumu līgumi, kas aptvēra katru no tirgiem, kuros tika plānoti veicināšanas pasākumi, proti, Apvienoto Karalisti, Īriju un Beļģiju. Tomēr 2010. gadā puses noslēdza vienotu līgumu par visiem trim minētajiem tirgiem.

(106) Šis līgums ir saistīts ar *Ryanair* maršrutiem, kas savieno *La Rochelle* lidostu ar Apvienoto Karalisti, Īriju, Beļģiju un Norvēģiju (pēdējais no minētajiem ir jauns maršruts). Kaut arī līgumā nav ietvertas nekādas prasības attiecībā uz pasažieru skaitu vai lidojumu biežumu, tajā ir noteikts, ka gadījumā, ja lidojumu biežums samazināsies vai kāds no attiecīgajiem maršrutiem tiks atcelts, attiecīgi tiks mainīta tirgvedības pakalpojumu pakete.

(107) Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās sniegt dažādus tirgvedības pakalpojumus par summu (..) EUR gadā. Tie ietvēra šādus pakalpojumus:

— piecas rindkopas *Ryanair* tīmekļa vietnes sadaļā "Five things to do";

— trīs saites *Ryanair* tīmekļa vietnē;

— saite *Ryanair* tīmekļa vietnes Īrijas, Norvēģijas un Nīderlandes tirgiem paredzēto versiju sākumlapās 90 dienas;

— saite *Ryanair* tīmekļa vietnes Apvienotās Karalistes tirgum paredzētās versijas sākumlapā 50 dienas.

(108) Puses varēja vienoties par papildu pakalpojumiem.

(109) Šis līgums tika grozīts ar trim tālāk izklāstītajiem grozījumiem.

— *L līgums – grozījums Nr. 1 2010. gada 25. februāra līgumā K attiecībā uz Īriju*

(110) Pirmais 2010. gada 25. februāra K līguma grozījums tika parakstīts 2010. gada 23. jūnijā. Šis grozījums ir saistīts ar *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Korku. Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās pagarināt līdz 70 dienām laikposmu, kurā *Ryanair* tīmekļa vietnē www.ryanair.com tiks parādīta saite uz *CCI* izvēlētu tīmekļa vietni, par summu (..) EUR.

— *M līgums – grozījums Nr. 2 2010. gada 25. februāra K līgumā attiecībā uz Portugāli*

(111) Saskaņā ar šo līgumu, kas tika parakstīts 2011. gada 11. februārī, *AMS* apņēmās sniegt dažādus tirgvedības pakalpojumus par summu (..) EUR, par kuriem rēķini tika izrakstīti par (..) EUR gadā. Tie ietvēra šādus pakalpojumus:

— 365 dienas gadā – saite *Ryanair* tīmekļa vietnes www.ryanair.com Portugāles tirgum paredzētās versijas sākumlapas sadaļā "Lidostas un tūrisms" uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni;

— četras nedēļas gadā – Larošelu popularizējošs saturs *Ryanair* tīmekļa vietnes Portugāles tirgum paredzētās versijas sākumlapā (teksts, attēls un saite, ko izvēlējusies *CCI*).

— *N līgums – grozījums Nr. 3 2010. gada 25. februāra K līgumā attiecībā uz Norvēģiju*

(112) Trešais grozījums 2010. gada 25. februāra K līgumā tika parakstīts 2011. gadā. Saskaņā ar šo līgumu *AMS* apņēmās sniegt dažādus tirgvedības pakalpojumus par summu (..) EUR, par kuriem pirmajā gadā tika izrakstīti rēķini (..) EUR apmērā un otrajā gadā – (..) EUR apmērā.

(113) Pirmajā gadā (no 2011. gada 31. marta līdz 2011. gada 31. oktobrim) tika sniegti šādi pakalpojumi:

— sešas nedēļas gadā – Larošelu popularizējošs saturs (tekstu, attēlu un saiti izvēlējās *CCI*) *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētās versijas sākumlapā;

— četrus mēnešus gadā – *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētās versijas sākumlapas labās puses statusa joslā izvietots *CCI* izvēlēts reklāmkarogs.

(114) Otrajā gadā (no 2012. gada 31. marta līdz 2012. gada 31. oktobrim) tika sniegti šādi pakalpojumi:

— trīs nedēļas gadā – iepazīstināšana ar Larošelu (tekstu, attēlu un saiti izvēlējās *CCI*) *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētās versijas sākumlapā.

— trīs mēnešus gadā – *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētās versijas sākumlapas labās puses statusa joslā izvietots *CCI* izvēlēts reklāmkarogs.

3.2.2.2. Līgumi ar *Flybe*, *Aer Arann* un *Jet2*

a) 2008. gada 27. marta lēmums par maksām

(115) *Cocoeco* iesniegtajā 2008. gada 27. marta lēmumā par maksām ir paredzēti stimuli jaunu regulāro maršrutu atklāšanai. Šajā lēmumā par cenu noteikšanu paredzēta pakāpeniski samazināmu atlaižu sistēma attiecībā uz aviācijas maksām, kas ir ierobežota līdz trīs gadiem jaunu maršrutu atklāšanai vai esošo maršrutu apkalpošanas turpināšanai ziemas lidojumu sezonā. Lēmumā par cenu noteikšanu ir izklāstīti šo atlaižu piešķiršanas nosacījumi:

— atlaidi jaunu regulāro maršrutu atklāšanai ([21]) piešķir ar šādiem nosacījumiem: i) jauns regulārais maršruts (sezonāls vai visu gadu), ii) lidojumu sākšana 2008. gadā un iii) vairāk nekā 2 000 sēdvietu piedāvājums *IATA* pavasara-vasaras sezonā;

— atlaidi ziemas maršrutu apkalpošanai piešķir ar šādiem nosacījumiem: i) esošs maršruts, kas līdz 2008. gadam nekad nav bijis izmantots *IATA* ziemas sezonā, un ii) pasākumi, kas veicami tikai ziemas sezonā.

(116) Atlaides, kas pieejamas saskaņā ar šiem stimulēšanas pasākumiem, ir izklāstītas tālāk 10. tabulā.

*10. tabula*

**Lidostas maksu atlaides saskaņā ar 2008. gada 27. marta lēmumu par cenu noteikšanu**

| | 1. gads | 2. gads | 3. gads |
|---|---|---|---|
| **Nolaišanās maksa** | - 75 % | - 50 % | - 25 % |
| **Skrejceļa apgaismojums** | - 75 % | - 50 % | - 25 % |
| **Stāvēšana** | - 75 % | - 50 % | - 25 % |
| **Pasažieru nodeva** | - 75 % | - 50 % | - 25 % |

*Avots:* Francijas iestādes

b) Līgums ar *Jet2*

(117) *CCI* 2008. gada 4. jūlijā noslēdza līgumu par lidostas maksām ar aviosabiedrību *Jet2* – tas attiecās uz trīs gadu periodu, un to piemēroja ar atpakaļejošu spēku no 2008. gada 12. maija attiecībā uz lidojumiem uz Edinburgu un Līdsu ([22]).

([21]) Francija uzskata, ka termina "jauns regulārais maršruts" definīcija ir definīcija, kas izmantota 2005. gada vadlīnijās.

([22]) *CCI* un *Jet2* 2008. gada 12. maija līgums attiecās arī uz maršrutu starp Larošelu un Belfāstu, kas bija plānots 2009. gada sezonā. Tomēr saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju maršruts *La Rochelle*–Belfāsta tā arī netika atklāts.

(118) Šajā līgumā arī paredzēts piešķirt ievērojamas lidostas maksu atlaides – attiecīgās atlaides norādītas 10. tabulā. *Jet2* apņēmās katru sezonu piedāvāt vismaz 2 000 sēdvietu; pretējā gadījumā nākamajā gadā atlaides tiktu samazinātas par 5 %.

(119) Saskaņā ar šo līgumu *CCI* pirmajā gadā (2008. gadā) veiktu "iemaksu tirgvedības atbalstam" (..) EUR apmērā, bet otrajā un trešajā gadā (teorētiski 2009. un 2010. gadā) tā maksātu tirgvedības iemaksu, kuras summa tiktu "koriģēta, pamatojoties uz lidojumu plānu". Saskaņā ar līgumu tirgvedības iemaksas summu var koriģēt ar grozījumiem, pamatojoties uz sasniegto noslogojuma koeficientu un izmaiņām lidojumu plānā. Lai iemaksu varētu veikt, līgumā bija noteikts, ka *Jet2* bija jāiesniedz rēķins, kam pievienoti apliecinoši dokumenti (tirgvedības plāns, rēķini par veiktajiem veicināšanas pasākumiem). Turklāt, lai saņemtu atbalstu, *Jet2* apņēmās katrā *IATA* pavasara-vasaras sezonā piedāvāt vismaz 2 000 sēdvietu katrā maršrutā. Minētais līgums paredzēja, ka gadījumā, ja attiecīgajā periodā netiktu sasniegts iepriekš minētais sēdvietu skaits, *Jet2* nebūtu tiesīga saņemt tirgvedības iemaksu par attiecīgo gadu.

(120) Francija 2011. gada 30. augusta vēstulē informēja Komisiju, ka 2008. un 2009. gadā *CCI* ir samaksājusi (..) EUR, bet 2010. gadā *CCI* nav veikusi nekādus maksājumus *Jet2*.

c) Līgumi ar *Flybe* un *Aer Arann*

(121) Komisijas izmeklēšana attiecas uz lidostas maksu līgumiem, kas noslēgti starp *CCI* un *Flybe* un *Aer Arann*:

— ar *Flybe* 2009. gada 18. martā noslēgts līgums, kas aptvēra trīs gadu periodu un tika pieņemts ar atpakaļejošu spēku no 2008. gada 3. maija, par lidojumu veikšanu maršrutā uz Glāzgovu;

— ar *Aer Arann* noslēgts līgums, kas aptvēra trīs gadu periodu no 2008. gada 24. maija (līgumā parakstīšanas datums nav norādīts), par lidojumu veikšanu maršrutā uz Korku.

(122) Šajos divos līgumos paredzēts piešķirt ievērojamas lidostas maksu atlaides – attiecīgās atlaides norādītas 10. tabulā. Saskaņā ar abiem līgumiem aviosabiedrības apņēmās katru sezonu piedāvāt vismaz 2 000 sēdvietu; pretējā gadījumā nākamajā gadā atlaides tiktu samazinātas par 5 %.

(123) Francija norāda, ka šīs atlaides tika piešķirtas saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti 2008. gada 27. marta lēmumā par maksu noteikšanu.

3.2.2.3. Līgumi ar *Buzz*

(124) Saskaņā ar *CRC* ziņojumu *KLM* meitasuzņēmums *Buzz* 2001. gada pavasarī uzsāka lidojumus pirmajā zemo cenu maršrutā starp *La Rochelle* lidostu un Londonas Stanstedas lidostu ([23]). *CRC* ziņojumā norādīts, ka *Buzz* tika piemērotas lidostas maksas saskaņā ar tajā laikā spēkā esošajiem cenrāžiem. *CRC* ziņojumā arī norādīts, ka 2001. un 2002. gadā *Buzz* guva labumu no veicināšanas pasākumiem un komunikācijas izdevumiem 59 068,51 EUR apmērā. Visbeidzot, *CRC* norāda, ka 2003. gadā šo maršrutu faktiski pārņēma *Ryanair*, un *CCI* rēķinu par tās pakalpojumiem izrakstīja *Ryanair* ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi līdz gada beigām bija spēkā attiecībā uz *Buzz*.

(125) Francija atgādina, ka ar *Buzz* tika noslēgts viens līgums, proti, 2002. gada 8. novembra līgums. Starp *CCI* un *Buzz* 2002. gada 8. novembrī noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums, kas aptvēra trīs gadu periodu, attiecās uz regulārajiem reisiem, ko *Buzz* veica uz *La Rochelle* lidostu, un infrastruktūras izmantošanas nosacījumiem.

(126) Francija arī norāda, ka *CRC* ziņojumā minētie veicināšanas pasākumi un komunikācijas izdevumi saistībā ar *Buzz* faktiski attiecās uz komunikācijas pasākumiem, kas veikti saskaņā ar līgumu, kurš bija noslēgts ar *Maison de la France*, nevis ar *Buzz*. Tādējādi, saskaņā ar *CCI* sniegto informāciju, *Buzz* netika veikti nekādi ar tirgvedību saistīti maksājumi.

([23]) Kā norāda *CRC*: "2001. gadā uzsākot lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Londonas Stansteda, tika noslēgts 2002. gada 8. novembra pakalpojumu līgums ar atpakaļejošu spēku (..) – tas attiecās uz trīs gadu laikposmu, sākot no 2001. gada 25. marta."

3.2.2.4. Attiecības ar *easyJet*

(127) *CRC* ziņojumā minēts, ka 2006. gadā *easyJet* "pieprasīja (..) EUR tirgvedības atbalstam" saistībā ar Bristoles maršrutu, par kuru ziņojuma pabeigšanas brīdī esot bijusi panākta mutiska vienošanās.

(128) Francija norāda, ka pretēji *CRC* ziņojumā sniegtajai informācijai *easyJet* nav saņēmusi finansējumu tirgvedībai vai reklāmas pakalpojumiem. Francija norāda, ka, lai gan šāda finansējuma iespēja neformāli tika apspriesta sarunās starp lidostu un *easyJet*, tā nekad netika izmantota, un tādējādi ar *easyJet* nekad netika noslēgts tirgvedības atbalsta līgums.

## 4. **FORMĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS**

(129) Komisija uzskatīja, ka ir nepieciešams uzsākt formālo izmeklēšanas procedūru, lai, no vienas puses, pārbaudītu visas finansiālās iemaksas, ko dažādas publiskas struktūras un iestādes laikposmā no 2001. gada līdz lēmuma par procedūras uzsākšanu pieņemšanas dienai veikušas *CCI*, kas ir *La Rochelle* lidostas ekspluatants, kā aprakstīts 3.1. iedaļā, un, no otras puses, novērtētu iespējamo atbalstu, kas aviosabiedrībām piešķirts saskaņā ar visiem 3.2.2. iedaļā aprakstītajiem līgumiem, kas laikposmā no 2001. gada līdz lēmuma par procedūras uzsākšanu pieņemšanai (2012. gada 8. februāris) bija noslēgti starp *CCI* un aviosabiedrībām.

### 4.1. **Pasākumi par labu lidostai**

(130) Analizējot finanšu iemaksas, kas tika veiktas lidostas ekspluatantam *CCI*, Komisija pauda viedokli par iespējamu atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un pauda šaubas par atbalsta saderību ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

4.1.1. *Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē*

(131) Francijas iestādes norādīja, ka daļa no valsts piešķirtā finansējuma bija paredzēta, lai segtu izmaksas, kas saistītas ar uzdevumiem, kuri ir publisko iestāžu kompetencē un kuri nav saimnieciska darbība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Tomēr šāds finansējums jāizmanto tikai, lai segtu izmaksas, kas saistītas ar šādiem uzdevumiem, un to nevar piešķirt citiem saimnieciskās darbības veidiem ([24]). Komisija uzskatīja, ka tās rīcībā nav pietiekami daudz informācijas par konkrētajām izmaksām, kas saistītas ar uzdevumiem, kuri ir publisko iestāžu kompetencē, un ka tā nevar arī izslēgt, ka lidosta guvusi priekšrocības, pateicoties tam, ka tika segtas minētās izmaksas.

(132) Turklāt Francija norādīja, ka attiecīgais finansējums nav uzskatāms par priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Francija arī uzskata, ka *La Rochelle* lidostas pārvaldība kopumā ir pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. Tāpēc Komisija izvērtēja finansiālā atbalsta pasākumus par labu *CCI*, ņemot vērā *Altmark* lietas judikatūru ([25]). Komisija uzskatīja, ka Francija nav pierādījusi, ka ir izpildīts kāds no četriem spriedumā *Altmark* lietā paredzētajiem nosacījumiem; ir jānodrošina atbilstība šiem kritērijiem, lai izslēgtu priekšrocības pastāvēšanu, kad tiek kompensētas izmaksas, kas rodas, sniedzot pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.

(133) Attiecībā uz *CCI* veikto finansiālo iemaksu saderību ar tirgus ekonomikas dalībnieka principu Komisija nevarēja izslēgt, ka attiecīgās finansiālās iemaksas ir devušas *CCI* selektīvu priekšrocību visā laikposmā, uz kuru attiecas lēmums. Līdz ar to tā nevarēja izslēgt, ka šie pasākumi ir valsts atbalsts.

4.1.1.1. Infrastruktūras un uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, finansēšana

(134) Komisija norādīja, ka tās rīcībā nav pierādījumu, kas ļautu tai uzskatīt, ka publisko struktūru piešķirtās subsīdijas infrastruktūrai bija finansiāli izdevīgas vai ka no tām tika gaidīta finansiāla atdeve.

([24]) Tiesas 1997. gada 18. marta spriedums lietā C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums (Valsts atbalsts N 309/2002) (OV C 148, 25.6.2003.) un Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums (Valsts atbalsts N 438/2002) – Subsīdijas ostu pārvaldēm par valsts pārvaldes uzdevumu veikšanu (OV C 284, 21.11.2002.).

([25]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums, *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Attiecībā uz subsīdiju, kas paredzēta uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, finansēšanai, Komisijai, kā jau paskaidrots iepriekš, bija šaubas par to, kuras konkrēti izmaksas sedz valsts un kuras, kā apgalvo Francijas iestādes, ir saistītas ar publisko iestāžu pilnvaru īstenošanu.

4.1.1.2. Darbības finansēšana

(136) Komisija, pamatojoties uz *CRC* ziņojumu, uzskatīja, ka nešķiet, ka daži finanšu pārvedumi starp *CCI* vispārējās struktūrvienības kontiem un lidostas struktūrvienības kontiem veikti kā tīri komerciāli darījumi.

(137) Pirmkārt, šķiet, ka *CCI* vispārējā struktūrvienība par dažiem pakalpojumiem, ko tā sniedza lidostai, bija izrakstījusi rēķinus par zemāku cenu, jo lidostas grāmatvedības dokumentācija neatspoguļo šo pakalpojumu faktiskās izmaksas. Komisija neizslēdza iespēju, ka iespējamās rēķinu izrakstīšanas par zemāku cenu nolūks bija mazināt lidostas zaudējumus laikposmā no 2001. līdz 2006. gadam.

(138) Turklāt šķiet, ka lidostas darbība tika finansēta ar atmaksājamiem avansa maksājumiem, kas tika pārskaitīti no *CCI* vispārējā budžeta uz tās lidostas kontiem, un šķiet, ka šie finanšu resursi piešķirti ar nulles izmaksām.

(139) Komisija arī uzskatīja, ka summas, kas samaksātas *CCI* par *Rochefort* lidostas pārvaldību un ekspluatāciju, šķiet, pārsniedz summas, kas būtu sagaidāmas normālos tirgus apstākļos, ņemot vērā satiksmes trūkumu lidostā.

(140) Turklāt 40 000 EUR no summas, ko *La Rochelle* lidosta saņēma par šo pakalpojumu sniegšanu, nesedza izmaksas, kas bija radušās *CCI*, sniedzot pakalpojumus, bet faktiski bija "maksa par pakalpojumu sniegšanu", kas vidēji veido 16 % no kopējās summas, par kuru tika izrakstīti rēķini par šiem pakalpojumiem.

(141) Attiecībā uz finanšu iemaksām, kas bija saistītas ar lidojumu veikšanu dažos maršrutos un ko *CCI* iemaksāja dažādas publiskās iestādes, Komisija apšaubīja, vai šie pasākumi faktiski bija maksājumi lidostai, ņemot vērā to, ka šie maksājumi tika veikti, izmantojot lidostas kontus, vai arī tie bija atbalsts attiecīgajām aviosabiedrībām.

4.1.2. *Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē*

(142) Komisija piemēroja 2005. gada vadlīnijas, lai novērtētu investīciju pasākumu saderību ar iekšējo tirgu ([26]). Komisija uzskatīja, ka tās rīcībā nebija visas nepieciešamās informācijas, lai varētu novērtēt attiecīgo pasākumu saderību, izmantojot 2005. gada vadlīnijās noteiktos kritērijus.

(143) Komisijai bija šaubas arī par to, vai uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, iespējamā pārmērīgā kompensēšana un iespējamā darbības atbalsta piešķiršana *CCI* ir saderīga ar iekšējo tirgu.

4.2. **Pasākumi par labu aviosabiedrībām**

(144) Attiecībā uz pasākumu par labu aviosabiedrībām novērtējumu Komisija arī pauda savu viedokli par iespējamu atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un šaubas par šāda atbalsta saderību ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

4.2.1. *Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē*

(145) Komisija novērtēja, vai ar aviosabiedrībām noslēgtajos līgumos ir selektīvas priekšrocības, pārbaudot, vai līdzīgos apstākļos privāts lidostas ekspluatants, kas darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos, būtu noslēdzis tādus komerclīgumus, kas līdzīgi tiem, kurus noslēdza *CCI*.

([26]) Analizējot atsevišķus pasākumus, kas bija pieņemti pirms 2005. gada vadlīniju publicēšanas, jāņem vērā Komisijas iepriekšējā lēmumu pieņemšanas prakse. Kritēriji, kas izrietēja no iepriekšējās lēmumu pieņemšanas prakses, tika konsolidēti 2005. gada vadlīnijās, un tādējādi vadlīnijas kļuva piemērojamas šiem pasākumiem.

(146) Pirmkārt, Komisija konstatēja, ka laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, lidosta katru finanšu gadu strādāja ar zaudējumiem un saskaņā ar *CRC* ziņojumu ([27]) lidostas piemērotās maksas radīja diskrimināciju aviosabiedrību starpā ([28]). Visu šo iemeslu dēļ Komisija apšauba, vai lidosta savos komercdarījumos ar *La Rochelle* lidostu apkalpojošajām aviosabiedrībām rīkojās kā piesardzīgs ieguldītājs.

(147) Lai noteiktu, vai lidostas ekspluatants rīkojās kā piesardzīgs ieguldītājs, kurš darbojas tirgus ekonomikas apstākļos un kuru motivē izredzes gūt peļņu ([29]), Komisija uzskatīja, ka noslēgtie līgumi ir jāizvērtē par katru attiecīgo periodu, ņemot vērā to parakstīšanas laiku.

4.2.1.1. Selektīvas priekšrocības esība ar *Ryanair*/*AMS* noslēgtajos līgumos

(148) Komisija uzskatīja, ka lidostas pakalpojumu līgumi un tirgvedības pakalpojumu līgumi ir jāvērtē kopā, jo *Ryanair* un *AMS* ir vienots attiecīgo pasākumu labuma guvējs. Turklāt Komisija uzskatīja, ka tirgvedības pakalpojumu līgumu parakstīšana bija atkarīga no lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšanas un vienīgais paredzamais ieguvums no tirgvedības pakalpojumu līgumiem bija to *Ryanair* pasažieru skaita pieaugums, kas izmanto lidostu.

(149) Komisija ir izteikusi šaubas, par to, vai lidostas ekspluatants, slēdzot lidostas pakalpojumu līgumus un tirgvedības pakalpojumu līgumus, ir rīkojies kā piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, kas īsteno vispārēju vai nozaru strukturālo politiku un kuru motivē izredzes gūt peļņu vidējā termiņā un ilgtermiņā. Komisija konstatēja, ka nav tādu tirgus pētījumu un/vai darījumdarbības plānu, kas būtu saistīti ar dažādajiem līgumiem, kuri noslēgti ar *Ryanair*/*AMS*, un kas sniegtu ekonomisku pamatojumu lidostas lēmumam uzņemties šādas saistības attiecībā uz *Ryanair*/*AMS*.

(150) Francija uzskata, ka ekonomiskais pamatojums šo līgumu noslēgšanai bija ieguvumi, ko tie dotu darījumdarbībai un tūrismam reģionā. Tomēr Komisija norādīja, ka reģionālās attīstības apsvērumus nevar ņemt vērā piesardzīga ieguldītāja kritērija piemērošanas vajadzībām ([30]).

(151) Komisijai bija šaubas par *Ryanair* piemērotajām lidostas maksām, jo īpaši attiecībā uz 2003. gada 10. decembrī parakstīto līgumu, ar kuru *Ryanair* tika piešķirts atbrīvojums no skrejceļa apgaismojuma maksas.

(152) Komisija atzīmēja, ka tirgvedības pakalpojumu līgumu izmaksu finansēšanā bija iesaistītas dažādas publiskās struktūras. Tāpēc tā apsvēra, vai būtu lietderīgi lidostas rīcību vērtēt kopā ar to valsts vai citu publisko iestāžu rīcību, kuras pārrauga lidostas ekspluatantu vai ir iesaistītas tā finansēšanā.

(153) Komisija apšaubīja arī to, vai patiešām pastāvēja apkalpošanas uz zemes pakalpojumi, uz kuriem attiecās ar *Ryanair* noslēgtie secīgie līgumi, jo īpaši 2003. gada 10. decembra līgums starp *Ryanair* un *CCI* par apkalpošanu uz zemes. Francija savā 2011. gada 30. augusta atbildē norādīja, ka *CCI* nesniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus.

(154) Visu šo iemeslu dēļ Komisija uzskatīja, ka tai ir šaubas par to, vai lidosta un publiskās struktūras, kas bija daļēji segušas vai turpināja daļēji segt *Ryanair* darbības izmaksas, noslēdzot līgumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, rīkojās kā piesardzīgs ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos.

([27]) *CRC* 2008. gada 13. maija ziņojumā tika publicēti lidostas finanšu rezultāti par laikposmu no 2001. līdz 2006. gadam. To, ka lidosta cieta zaudējumus arī pēc 2006. gada, Francija minēja savā 2011. gada 30. augusta vēstulē.

([28]) *CRC* ziņojumā norādīts, ka *Airlinair* bija vienīgā aviosabiedrība, kas maksāja maksu par skrejceļa apgaismojumu, savukārt zemo cenu aviosabiedrības bija atbrīvotas no šīs maksas ziemas sezonā un pat vasarā saistībā ar nakts lidojumiem, kā paredzēts aviācijas noteikumos (sk. ziņojuma 3.1. nodaļu).

([29]) Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums lietā Itālija/Komisija (“*Alfa Romeo*”), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 20. punkts, un Pirmās instances tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Alitalia*/Komisija, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84. punkts.

([30]) Pirmās instances tiesas 1999. gada 21. janvāra spriedums apvienotajās lietās T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija. ECLI:EU:T:1999:7, 120. punkts.

4.2.1.2. Selektīvas priekšrocības esība ar *Jet2*, *Flybe* un *Aer Arann* noslēgtajos līgumos

(155) Komisija konstatēja, ka ar aviosabiedrībām *Jet2*, *Flybe* un *Aer Arann* noslēgtie līgumi paredzēja ievērojamas maksu atlaides ([31]) un ka – kā apgalvo Francija – šīs atlaides nediskriminējošā veidā tika piemērotas visām aviosabiedrībām, kuras atbilda 2008. gada 27. marta lēmumā par cenu noteikšanu paredzētajiem kritērijiem (sk. 3.3.2.2. iedaļu).

(156) Tomēr Komisija konstatēja, ka saskaņā ar Francijas norādīto laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, lidosta cieta zaudējumus. Šo stimulu rentabilitāte tika aprēķināta, pamatojoties uz aplēstajām darbības izmaksām, – tas aviosabiedrības atbrīvoja no pienākuma dot ieguldījumu izmantotās infrastruktūras finansēšanā. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka šie stimuli varēja atņemt lidostai darbības ieņēmumus, kas bija būtiski svarīgi tās finansiālās dzīvotspējas nodrošināšanai.

4.2.1.3. Selektīvas priekšrocības esība, kas izriet no *Jet2*, *easyJet* un *Buzz* samaksātajām summām apmaiņā pret tirgvedības pakalpojumiem

(157) Atbildot uz papildu informācijas pieprasījumu, Francija norādīja uz summām, kas 2009. gadā samaksātas *Jet2* par tās tirgvedības pakalpojumiem, – kopsummā par (..) EUR. Turklāt *CRC* ziņojumā minēts, ka *easyJet* "2006. gadā pieprasīja (..) EUR tirgvedības atbalstu" saistībā ar Bristoles maršrutu ([32]) un ka *Buzz* 2001. un 2002. gadā guva labumu no veicināšanas pasākumiem un komunikācijas izdevumiem 59 068,51 EUR apmērā.

(158) Komisija uzskatīja, ka tās rīcībā nebija pietiekami daudz informācijas, kas liecinātu, ka izmaksātās summas nav atbalsts vai ka maksājumi veikti saskaņā ar piesardzīga ieguldītāja principu un ka apmaiņā pret šiem maksājumiem sniegtie tirgvedības pakalpojumi atbilst izmaksātajām summām.

4.2.2. *Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē*

(159) Komisija uzskatīja, ka pēc 2005. gada vadlīniju publicēšanas piešķirto pasākumu saderība ir jāvērtē, ņemot vērā minētās vadlīnijas, un ka pirms vadlīniju publicēšanas piešķirto pasākumu saderība ir jāvērtē saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi pasākumu piešķiršanas brīdī. Tomēr Komisija arī norādīja, ka, pieņemot 2005. gada vadlīnijas, tā konsolidēja savu lēmumu pieņemšanas praksi attiecībā uz lidostu ekspluatantiem piešķirtā atbalsta saderības novērtēšanu un ka vadlīnijās noteiktie kritēriji ir piemērojami arī pasākumiem, kas piešķirti pirms šo vadlīniju publicēšanas.

(160) Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā tās rīcībā esošo informāciju, tai radās šaubas par pasākumu, kas noteikti par labu aviosabiedrībām, saderību ar iekšējo tirgu.

## 5. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

(161) Komisija saņēma piezīmes no šādām ieinteresētajām personām:

— *CCI*, *Ryanair* un *AMS*;

— šādiem uzņēmumiem: *Doc Services*, *Fountaine Pajot*, *Le Richelieu*, *Atlantis*, *Le Relais du Bois*, *Groupe Cafés Merling*, *Grand Pavois*, *Cuisines Villeger*, *Irium*, *Sogerma* un *La Rochelle Evénements*;

— šādām apvienībām: *Amicale Rivedoux* [vietējās kopienas apvienība], *Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré* [*La Rochelle*-Ilderē viesnīcu asociācija], *Envol Vert* [vides aizsardzības apvienība], *Ile de Ré Tourisme* [Ilderē tūrisma padome], *Association des Professionnels du Nautisme Rochelais* [*La Rochelle* burāšanas profesionāļu asociācija], *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime* (*UDOTSI*), *Destination La Rochelle*;

([31]) 75 % pirmajā gadā, 50 % otrajā gadā un 25 % trešajā gadā.
([32]) *CRC* ziņojuma 5.1.1. nodaļa.

— šādām publiskām struktūrām: *Conseillers du Commerce Extérieur* [ārējās tirdzniecības konsultanti], *Charente-Maritime* departaments, *Office de Tourisme de La Rochelle* [*La Rochelle* tūrisma birojs], Puatū-Šaranta *CCI*, *Angoulême CCI*, *Charente-Maritime Tourisme* [*Charente-Maritime* tūrisma padome], *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [*La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība], Ruajānas dome, *Vendée Tourisme* [Vendē tūrisma padome] un *Poitou-Charentes* reģions;

— un fiziskām personām.

### 5.1. ***CCI* piezīmes**

(162) *CCI* piezīmes ir kā atbildes uz Francijas 2012. gada 12. aprīlī nosūtītajām piezīmēm, un *CCI* sniedz papildu informāciju saistībā ar Francijas piezīmēm.

— *Piezīmes par pasākumiem par labu lidostai*

(163) Pirmkārt, *CCI* uzskata, ka Komisijas izvērtētie pasākumi nevarēja ietekmēt konkurenci, jo neviena no abām lidostām, kas atrodas *La Rochelle* lidostas darbības zonā (*Rochefort*/*Saint-Agnant* un Niora), nepiedāvāja komerciālus lidojumus. Tā arī apstrīd apgalvojumu, ka *Angoulême* lidosta atrodas tajā pašā darbības zonā kā *La Rochelle* lidosta, jo tā atrodas divu stundu brauciena ar automašīnu attālumā.

(164) Attiecībā uz atbalstu investīcijām *CCI* uzskata, ka daļa šā atbalsta, uz kuru attiecas izmeklēšana, bija paredzēta ar drošumu un drošību saistītiem uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē, tāpēc tas nav valsts atbalsts. Tas attiecas uz uzdevumiem un infrastruktūru, ko finansē no drošības maksas, un infrastruktūru, ko izmanto šādām ar saimniecisko darbību nesaistītām darbībām: drošības/pārbaudes kontrolpunkts, muitas pārbaudes un angārs ar stāvvietām trim ugunsdzēsības transportlīdzekļiem.

(165) Turklāt *CCI* uzskata, ka tai ir uzticēts sniegt pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (PVTN). Saskaņā ar Komerckodeksa L.170-1. pantu *CCI* ir uzticēts nodrošināt teritorijas ekonomisko attīstību, pievilcību un telpisko plānošanu, un tās teritorijā esošās lidostas pārvaldība palīdz sasniegt šos mērķus. *CCI* uzsver, ka *La Rochelle* ir nošķirta pilsēta. Tā ir vienīgā Francijas aglomerācija ar vairāk nekā 150 000 iedzīvotāju, kurai tuvumā nav automaģistrāles. Turklāt tai arī nav ātrgaitas dzelzceļa savienojuma, un nav arī plānots šādu savienojumu izbūvēt, un pašlaik brauciens ar vilcienu līdz Parīzei aizņem vairāk nekā trīs stundas.

(166) Pakārtoti, *CCI* uzskata, ka infrastruktūras finansēšana būtu jāuzskata par saderīgu atbalstu, ņemot vērā Komisijas praksi laikposmā no 2000. līdz 2005. gadam un 2005. gada vadlīnijas.

(167) Attiecībā uz rēķinu izrakstīšanu par zemāku cenu par pakalpojumiem, kurus *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi *CCI* lidostai, *CCI* uzsver, ka attiecīgie pakalpojumi dažādām *CCI* struktūrvienībām ir apvienoti un ka šie pakalpojumi ir strukturāla rakstura (grāmatvedība, IT, cilvēkresursi), un to izmaksas ir sadalītas starp visām *CCI* struktūrvienībām. Tāpēc ir sagaidāms, ka par pakalpojumiem izrakstīto rēķinu summas nav balstītas uz komerciālu loģiku un ka tās ir mazākas nekā summas, kādas būtu kādai ārējai organizācijai. *CCI* uzskata, ka tas atbilst Tiesas judikatūrai, kurā atzīts, ka pakalpojumu sniegšana viena tīkla struktūrām ne vienmēr notiek, pamatojoties uz tīri komerciālu pieeju ([33]).

(168) Attiecībā uz rēķinu pārmērīgu izrakstīšanu par pakalpojumiem, kas sniegti *Rochefort*/*Saint-Agnant* lidostai, *CCI* uzskata, ka apšaubītās summas nav uzskatāmas par papildu rēķinu izrakstīšanu, pat ja pārvadājumu apjoms pārsniedza pakalpojumu specifikācijās noteikto lidojumu skaitu.

(169) Attiecībā uz atmaksājamiem avansa maksājumiem *CCI* apgalvo, ka tos nevar uzskatīt par subsīdijām, jo tie ir aizdevumi, kas lidostai ir jāatmaksā. Avansa maksājumi faktiski bija finansējums, kas tika pārcelts no vienas *CCI* iekšējā budžeta pozīcijas uz citu, – tas arī izskaidro, kāpēc netika iekasēti procenti. Turklāt *CCI* uzskata, ka, risinot savas lidostas likviditātes vajadzības, tā ir rīkojusies kā privāts ekspluatants.

([33]) Tiesas 2003. gada 3. jūlija spriedums lietā *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Tādēļ *CCI* uzskata, ka, pat ja Komisija darbības finansējumu uzskatītu par valsts atbalstu, tas, pamatojoties uz 2014. gada pamatnostādnēm, būtu uzskatāms par saderīgu atbalstu.

— *Piezīmes par pasākumiem par labu aviosabiedrībām*

(171) Attiecībā uz līgumiem starp lidostu un aviosabiedrībām, pirmkārt, *CCI* uzskata, ka, pamatojoties uz spriedumā *Stardust* lietā ([34]) noteiktajiem kritērijiem, šos līgumus nevar uzskatīt par attiecināmiem uz valsti.

(172) *CCI* arī uzskata, ka cena, ko lidosta maksāja saskaņā ar tirgvedības pakalpojumu līgumiem, nepārsniedza tirgus cenu. Tā jo īpaši norāda, ka cena, ko *La Rochelle* lidosta maksāja par tai sniegtajiem tirgvedības pakalpojumiem, atbilda tirgus cenai vai pat bija zemāka par to un bija balstīta uz *AMS* tīmekļa vietnē pieejamo cenrādi.

(173) *CCI* uzskata, ka līgumi ar *AMS* tika noslēgti, lai gūtu peļņu, jo tie uzlabotu lidostas pievilcību un tās vispārējās attiecības ar *Ryanair*. *CCI* uzskata, ka 2003.–2018. gada darījumdarbības plāns, kurā, izvērtējot lidostas attiecības ar *Ryanair*, ņemtas vērā tirgvedības izmaksas, liecina, ka pastāvēja izredzes gūt peļņu ilgtermiņā.

(174) Attiecībā uz lidostas maksām, ko maksāja dažādas aviosabiedrības, *CCI* norāda, ka *Ryanair* piemērotais atbrīvojums no maksas par skrejceļa apgaismojumu ir izskaidrojams ar to, ka šī aviosabiedrība veic lidojumus tikai dienas laikā, tātad apgaismojums nav nepieciešams.

(175) Attiecībā uz dažām aviosabiedrībām piešķirtajām lidostas maksu atlaidēm *CCI* uzskata, ka vienīgais šādu atlaižu mērķis bija jaunu maršrutu atklāšana un ka atlaides bija laika ziņā ierobežotas un nediskriminējošas. Tā arī norāda, ka lidostas maksas pozitīvi ietekmēja lidostas rentabilitāti.

(176) Attiecībā uz summām, kas samaksātas *Jet2* par tirgvedības pakalpojumiem, *CCI* izmanto to pašu argumentāciju, kas iepriekš izklāstīta attiecībā uz *Ryanair* un *AMS*. *CCI* norāda, ka pretēji *CRC* ziņojumā minētajiem apgalvojumiem *easyJet* nav saņēmis nekādu atlīdzību par tirgvedības pakalpojumiem.

(177) Attiecībā uz publisko iestāžu finansiālo ieguldījumu lidojumu maršrutu apkalpošanā *CCI* apstrīd apgalvojumu, ka lidostas darījumdarbības plānā ir ņemts vērā ar tirgvedības līgumiem saistītais pašvaldību finansējums. Tā uzskata, ka attiecīgās vietējās pašvaldības šos tirgvedības pakalpojumu līgumus parakstīja, pildot to vispārējas nozīmes uzdevumu popularizēt to vietējo teritoriju.

### 5.2. ***Ryanair* un *AMS* piezīmes**

(178) *Ryanair* apstrīd lēmumā par procedūras sākšanu iekļauto Komisijas analīzi. *Ryanair* uzskata, ka Komisijai, piemērojot piesardzīga ieguldītāja kritēriju, būtu jāizmanto salīdzinošā metode. Turklāt *Ryanair* iesniedza vairākus finanšu pētījumus, kas balstīti uz salīdzinošo metodi, lai pierādītu, ka lidostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp *Ryanair* un *La Rochelle* lidostu, atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

(179) *Ryanair* kritiski vērtē arī Komisijas lēmumu visus ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtos līgumus novērtēt kā kopumu. *Ryanair* arī noraida apgalvojumu, ka *CCI* īstenotie pasākumi ir piedēvējami valstij vai ka tie ir saistīti ar valsts līdzekļu izmantošanu.

(180) Turklāt *Ryanair* iesniedza ekonomikas pētījumu, kura mērķis bija pierādīt, ka starp *Ryanair* un *La Rochelle* lidostu noslēgtie līgumi atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam, ja tiek izmantota *ex ante* papildu rentabilitātes analīzes metode. Saskaņā ar šo pētījumu analīzei nevajadzētu aptvert tikai ar līgumu faktisko darbības periodu, bet būtu jāņem vērā arī to teorētiskais ilgums, ņemot vērā visas līgumos paredzētās līgumu pagarināšanas iespējas. Pētījuma pamatā ir *Ryanair* pārvadājumu rādītāju vidējās izmaiņas vairākās citās lidostās, no kurām tā veic lidojumus.

([34]) Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francijas Republika/Komisija (*Stardust*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) *Ryanair* arī secina, ka *AMS* cenas ir saskanīgas ar tirgus cenām un ka valsts lidostas lēmums pirkt *AMS* pakalpojumus atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam.

(182) *Ryanair* iesniedza arī ekonomisko ziņojumu, kurā centās pierādīt, ka ar *Ryanair* un *AMS* noslēgtie līgumi atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam, ja tos analizē kā kopumu (šo pieeju apstrīdēja *Ryanair*).

(183) Visbeidzot, *Ryanair* kritizē Komisijas veikto tirgvedības pakalpojumu līgumu ar *AMS* novērtējumu, saskaņā ar kuru to vienīgā vērtība ir iespējamais *Ryanair* pasažieru skaita pieaugums līgumu darbības periodā, un pēc to termiņa beigām tiem nav nekādas galīgas vērtības. *Ryanair* norādīja, ka lidostas pakalpojumu līgumi un tirgvedības pakalpojumu līgumi rada papildu ieņēmumus līgumu darbības periodā un galīgo vērtību pēc to termiņa beigām. Tirgvedības pakalpojumu līgumu galīgā vērtība ir saistīta ar pārvadājumu apjoma pieaugumu lidostā pēc to termiņa beigām – šis pieaugums izriet no lidostas labākas reputācijas.

(184) Arī *AMS* apstrīd Komisijas veikto analīzi. Pirmkārt, *AMS* uzskata, ka no tās tirgvedības pakalpojumu līgumiem sagaidāmie ieguvumi lidostām neaprobežojas tikai ar to pasažieru skaita pieaugumu, kas ceļo ar *Ryanair*. Saskaņā ar *AMS* sniegto informāciju *Ryanair* tīmekļa vietnes apmeklētāji, kurus varētu ietekmēt tās reklāmas, nav tikai *Ryanair* klienti un, visticamāk, ceļo arī ar citām aviosabiedrībām. Turklāt *AMS* norāda, ka tas, ka starp kādu konkrētu lidostu un *Ryanair* ir noslēgts tirgvedības pakalpojumu līgums, neietekmē tās gaisa kuģu, kas veic lidojumus no šīs lidostas, noslogojuma koeficientu.

(185) *AMS* apstrīd arī Komisijas lēmumu vērtēt līgumus ar *Ryanair* un *AMS* kā vienu kopumu. Visbeidzot, *AMS* skaidro, ka reklāmas *Ryanair* tīmekļa vietnē ļauj lidostai piesaistīt vairāk ienākošo reisu pasažieru, kuri, visticamāk, naudu tērēs vairāk nekā izejošo reisu pasažieri, un tādējādi palielināt ar aviāciju nesaistītos ieņēmumus.

### 5.3. **Citu ieinteresēto personu iesniegtie apsvērumi**

(186) Vairākas fiziskas personas un apvienība *Envol Vert* informēja Komisiju, ka tās atbalsta uzsākto procedūru un nosoda *Ryanair* saņemtās subsīdijas. Dažas fiziskas personas arī apšauba *La Rochelle* lidostas radīto ekonomisko ieguvumu patieso apmēru.

(187) Visas pārējās ieinteresētās puses uzsver *La Rochelle* lidostas ieguldījumu reģiona tūrisma un ekonomikas attīstībā. Tās arī uzsver, ka lidostas slēgšana radītu negatīvas sekas, jo īpaši dažām ieinteresētajām personām attiecībā uz to saimniecisko darbību.

(188) *Angoulême CCI* norāda, ka *Angoulême* lidosta un *La Rochelle* lidosta savstarpēji nekonkurē.

(189) *Poitou-Charentes CCI* pauda atbalstu Eiropas Parlamenta rezolūcijai ([35]) par reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotni Eiropas Savienībā, kuras mērķis ir atzīt reģionālo lidostu nozīmi vietējās ekonomikas attīstībā.

(190) *Poitou-Charentes* reģions uzsver, ka tas lidostai nav maksājis nekādas tiešas subsīdijas, bet gan tikai *CCI*, lai tā varētu sekmīgi pildīt savus uzdevumus.

(191) *UDOTSI* uzskata, ka ir būtiski saglabāt finansējumu, kas ļauj aviosabiedrībām, kuras to saņem, turpināt un paplašināt savu darbību *La Rochelle* lidostā. *UDOTSI* norāda, ka finansējuma samazināšana izraisītu kritumu *Charente-Maritime* tūrisma nozarē, un tas savukārt negatīvi ietekmētu vietējo ekonomiku.

(192) *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība un *Charente-Maritime* departaments norāda, ka to ieguldījums tirgvedības kampaņās, kas tika īstenotas saskaņā ar tirgvedības līgumiem, kuri noslēgti ar *CCI*, bija to kompetencē un atbilda to uzdevumam popularizēt savu teritoriju. *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība norāda, ka tā sadarbojās ar *CCI* saskaņā

([35]) Eiropas Parlamenta 2012. gada 10. maija rezolūcija par reģionālo lidostu un gaisa satiksmes pakalpojumu nākotni Eiropas Savienībā (2011/2196(INI)).

ar vispārēju tirgvedības līgumu, kas tai ļāva izmantot *AMS* noteikto cenu samazinājumu. *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība arī norāda, ka tā nav tieši saistīta ar *La Rochelle* lidostas pārvaldību, un tādēļ uzskata, ka tās finansiālā līdzdalība nav jāiekļauj lidostas darījumdarbības plānā.

## 6. **FRANCIJAS APSVERUMI UN PIEZIMES**

### 6.1. **Pasākumi par labu lidostai**

— *Par lidostas vispārējo nozīmi*

(193) Francija apgalvo, ka visas lidostas darbības (arī komerciālās aviācijas darbības) ir vispārējas nozīmes pakalpojumi, jo īpaši reģiona ekonomikas un tūrisma attīstība, tāpēc lidostas ekspluatantiem piešķirtās summas nevar uzskatīt par valsts atbalstu.

— *Investīciju dotācijas*

(194) Francija nepiekrīt Komisijas viedoklim ([36]) attiecībā uz lietas *Aéroports de Paris* ([37]) judikatūras piemērojamību infrastruktūras atbalsta pasākumiem, kas piešķirti pirms 2005. gada vadlīniju publicēšanas. Francija uzskata, ka ir jāpiemēro 1994. gada vadlīnijas ([38]), jo īpaši to 12. punkts, saskaņā ar kuru uz infrastruktūras atbalstu neattiecas Komisijas veiktā valsts atbalsta kontrole. Pēc Francijas domām, atkāpšanās no iepriekšējās judikatūras spriedumā lietā *Aéroports de Paris*, kurā lidostas pārvaldības un ekspluatācijas darbības tika atzītas par saimnieciskām darbībām, bija saistīta ar to, ka runa bija par lielu Eiropas transporta mezglu un ka tas attiecās uz juridisku jautājumu, kas nebija saistīts ar lidostu finansēšanu, un tādēļ to nevarēja uzskatīt par tieši saistošu dalībvalstīm attiecībā uz lidostu infrastruktūras finansēšanu, savukārt vienīgajā tobrīd spēkā esošajā dokumentā – 1994. gada vadlīnijās – bija skaidri norādīts, ka lidostu infrastruktūras projekti ir vispārēji ekonomikas politikas pasākumi, kuriem nepiemēro valsts atbalsta kontroli. Turklāt Francija uzskata, ka Komisijas prakse atbilst 1994. gada vadlīnijām ([39]). Ņemot vērā šo juridisko nenoteiktību, Francija uzskata, ka tā rīkojās saskaņā ar vienīgo juridiski spēkā esošo dokumentu, proti, 1994. gada vadlīnijām.

(195) Turklāt Francija uzskata, ka neviens no apšaubītajiem investīciju atbalsta pasākumiem nevar ietekmēt konkurenci un ka tādēļ tie ir jāizslēdz no Komisijas izmeklēšanas tvēruma.

(196) Francija uzskata, ka investīcijas atbilst piesardzīga ieguldītāja, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, principam. Francija norāda, ka dažādie investīciju pasākumi ir pamatoti ar lidostas ilgstošajām problēmām, kas saistītas ar nepietiekamu apkalpošanas jaudu. Kā norāda Francija, *CCI* nolēma novērst šos ierobežojumus, investējot līdzekļus lidostas apkalpošanas jaudas palielināšanā. Francija apgalvo, ka dažādie lēmumi par investīcijām tika sistemātiski noteikti, pamatojoties uz 2000., 2002. un 2008. gadā veikto prognožu pētījumu un *ex ante* izstrādāto darījumdarbības plānu rezultātiem. Pamatojoties uz šiem pētījumiem, Francija uzskata, ka, 2003. gada 21. februārī pieņemot lēmumu lūgt finansējumu no dažādām iepriekš minētajām publiskajām iestādēm, *CCI* rīkojās saskaņā ar pamatotiem pieņēmumiem.

(197) Francija uzskata, ka tās investīcijas bija ierobežotas un ka no finansiālā viedokļa lidostas investēšanas pieeja vienmēr bijusi ļoti apdomīga, jo tā nogaidīja, līdz bija sasniegta tās maksimālā apkalpošanas jauda, un tikai tad nolēma veikt darbus, kas bija kļuvuši būtiski.

([36]) Lēmuma par procedūras sākšanu 162. un 163. apsvērums.
([37]) Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 125. punkts.
([38]) EK Līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).
([39]) Komisijas 1999. gada 30. marta Lēmums – Itālija, Elbas salas lidosta, valsts atbalsts NN 638/1998 (OV C 67, 17.3.2004., 9. lpp.); Komisijas 1999. gada 14. jūnija Lēmums – Apvienotā Karaliste – Mančestras lidosta, valsts atbalsts NN 109/98 (OV C 65, 13.3.2004., 5. lpp.), 6. apsvērums.

(198) Pakārtoti Francija uzskata, ka gadījumā, ja Komisija uzskatītu, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir valsts atbalsts, tai tie būtu jāuzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu, jo pasākumi tika piešķirti, lai veiktu uzdevumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kas atbilst LESD 106. panta 2. punktā paredzētajiem nosacījumiem. Francijas iestādes uzskata, ka *La Rochelle* lidostu kopumā varētu uzskatīt par pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniedzēju, jo tās galvenie uzdevumi ir nodrošināt tās apkalpotā reģiona pieejamību, kā arī veicināt ekonomisko un sociālo attīstību un tūrismu.

(199) Papildu pakārtoti Francija norāda, ka infrastruktūras atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar 2005. gada vadlīnijām.

— *Darbības finansēšana*

(200) Pirmkārt, Francija uzskata, ka gaisa kuģu ugunsdzēsības un savvaļas dzīvnieku radītu apdraudējumu novēršanas pakalpojumi ir publiskas iestādes kompetencē esoši uzdevumi, kas ir būtiski lidostu drošumam, tāpēc tie ir jāizslēdz no Komisijas veiktās izmeklēšanas par *La Rochelle* lidostu tvēruma.

(201) Francija arī norāda, ka *La Rochelle* lidostai piešķirtais finansējums nevar ietekmēt konkurenci LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un ka tādējādi novērtētie pasākumi nav valsts atbalsts.

(202) Pakārtoti Francija uzskata, ka gadījumā, ja Komisija uzskatītu, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir valsts atbalsts, Komisijai saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm tie būtu jāuzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

6.2. **Pasākumi par labu aviosabiedrībām**

— *Atlaides Jet2, Flybe un Aer Arann noteiktajām maksām*

(203) Francija atgādina, ka atlaižu shēma, kas tika piemērota *Jet2*, *Flybe* un *Aer Arann*, bija pakāpeniski samazināma, ierobežota laikā un attiecās uz visām aviosabiedrībām, kuras atbilda nosacījumiem, kas izklāstīti *CCI* 2008. gada 27. marta lēmumā par maksām, ar kuru šī shēma tika izveidota.

(204) Francija uzskata, ka šāda veida atlaide, kas ir pieejama visiem un tiek piešķirta uz ierobežotu laiku, nav atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo pasākums nav selektīvs un neietekmē konkurenci.

— *Tirgvedības atbalsta pasākumi*

(205) Francija norāda, ka augošām reģionālajām lidostām ir nepieciešams reklamēt savus pakalpojumus un popularizēt savu reģionu, izmantojot tirgvedības kampaņas ar mērķi palielināt pasažieru skaitu.

(206) Turklāt Francija atgādina, ka saskaņā ar Komisijas praksi, ja par pakalpojumu maksā atbilstoši tirgus cenām, nav pamata konstatēt valsts atbalstu.

(207) Francija uzsver, ka tirgvedības pakalpojumu tirgus cenas novērtēšana ir sarežģīta, jo ir jāņem vērā precīzs sniegtā pakalpojuma veids, uzraudzības kārtība, tā ietekme uz pārvadājumiem un gūtie ieguvumi. Francijas iestādes vēlas, lai attiecībā uz šo praksi tiktu veikts visaptverošs novērtējums, kas ļautu izvairīties no atsevišķu lidostu nostādīšanas neizdevīgākā stāvoklī salīdzinājumā ar citām lidostām.

(208) Francijas iestādes piekrīt Komisijas viedoklim, kas izklāstīts lēmuma par procedūras sākšanu 205. un 214. apsvērumā, ka lidostas pakalpojumu līgumi un tirgvedības pakalpojumu līgumi ir jānovērtē kā vienots kopums, kā arī to, ka vajadzīga vienota pieeja attiecībā uz dažādajām publiskajām iestādēm un *CCI* saistībā ar tirgvedības pakalpojumu līgumu finansēšanu.

(209) Francija uzskata, ka tai nav iespēju pierādīt, ka ar *Ryanair*/*AMS* noslēgtie tirgvedības līgumi atbilst privātā ieguldītāja tirgus ekonomikas apstākļos principam, jo šis princips izslēdz jebkādus reģionālās attīstības apsvērumus, savukārt dažādu vietējo un reģionālo pašvaldību lēmums piedalīties šo līgumu finansēšanā bija balstīts uz reģionālās attīstības apsvērumiem. Turklāt Francija uzskata, ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomikas apstākļos kritērijs nav piemērots lidostām, kurās ir mazāk nekā 1 miljons pasažieru gadā, jo tām jāņem vērā ne tikai to rentabilitāte, bet arī citi aspekti.

(210) Francija uzsver lidostas darbības pozitīvo ietekmi uz reģionālo attīstību un tādēļ uzskata par pašsaprotamu, ka vietējās un reģionālās pašvaldības, kuras cenšas attīstīt ekonomiku un tūrismu savā teritorijā, izmanto pakalpojumus, kas ļauj to popularizēt un piesaistīt ceļotājus.

(211) Francija atzīmē lidostas radītos ekonomiskos ieguvumus. Piemēram, 2010. gadā pasažieri, kas *La Rochelle* lidostā ieradās ar zemo cenu aviosabiedrībām, iztērēja aptuveni 30 miljonus EUR.

(212) Attiecībā uz *CCI* Francijas iestādes saistībā ar tirgvedības pakalpojumu izmantošanu sniedz šādu pamatojumu: "Attiecībā uz apsvērumiem, kuru dēļ *CCI* noslēdza līgumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, iespēja izvietot reklāmu par *La Rochelle* lidostu un tās reģionu, kā arī par visiem lidostas apkalpotajiem galamērķiem tik plaši apmeklētā tīmekļa vietnē, kāda ir *Ryanair* tīmekļa vietne, bija iespēja piesaistīt papildu klientus, ko *CCI*, vēlēdamies palielināt pārvadājumu apjomu lidostā un tādējādi arī ieņēmumus, protams, izmantoja." Francija piebilst, ka "no *La Rochelle* lidostas viedokļa tās tirgvedības atbalsta stratēģija ir devusi rezultātus, jo tās ietekmē šajā laikposmā ir strauji pieaudzis pasažieru skaits, kā rezultātā pastāvīgi pieauga ieņēmumi no lidostas maksām un ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi ...".

(213) Attiecībā uz summām, kas samaksātas *Jet2* par tirgvedības pakalpojumiem, Francijas iestādes izmanto to pašu argumentāciju, kas iepriekš izklāstīta attiecībā uz *Ryanair*/*AMS*.

(214) Francija arī norāda, ka pretēji informācijai, kas ietverta *CRC* 2008. gada ziņojumā un iekļauta Komisijas lēmuma par procedūras sākšanu 39. apsvērumā, *easyJet* nav saņēmusi finansējumu par tirgvedības vai reklāmas pakalpojumiem.

## 7. **PASAKUMU NOVERTEJUMS**

### 7.1. **Pasākumi par labu lidostai**

(215) Šajā daļā Komisija analizēs dažādos 3.1. iedaļā aprakstītos finanšu atbalsta pasākumus, kuri piešķirti lidostai.

#### 7.1.1. *Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē*

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

(217) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, jāizpilda šādi kumulatīvi nosacījumi:

— saņēmējs ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē – tas paredz, ka saņēmējs veic saimniecisku darbību;

— attiecīgais pasākums ir dotēts no valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti;

— pasākums rada selektīvas priekšrocības saņēmējam vai saņēmējiem;

— attiecīgais pasākums rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

##### 7.1.1.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieni

a) Vispārīgās pamatnostādnes

(218) Kā Komisija atkārtoti norādīja 2014. gada pamatnostādnēs ([40]), sākot no sprieduma lietā *Aéroports de Paris* (2000. gada 12. decembris) ([41]), lidostu infrastruktūras izmantošana un būvniecība ir uzskatāma par atbilstošu valsts atbalsta kontroles piemērošanas jomā. Savukārt pirms šā datuma, tā kā tolaik pastāvēja neskaidrība, publiskās iestādes tajā laikā varēja likumīgi uzskatīt, ka lidostas infrastruktūras finansēšana nav valsts atbalsts un ka par šādiem pasākumiem nav jāpaziņo Komisijai. Tādējādi Komisija, pamatojoties uz valsts atbalsta noteikumiem, tagad nevar apšaubīt finansēšanas pasākumus, kuri piešķirti pirms 2000. gada 12. decembra.

([40]) 2014. gada pamatnostādņu 28. un 29. punkts.

([41]) Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 125. punkts.

(219) Šajā gadījumā investīciju dotācijas tika piešķirtas pēc 2000. gada 12. decembra, tāpat arī iespējamais darbības atbalsts, kura pārbaude attiecas uz laikposmu no 2001. gada 1. janvāra. Tādējādi Francijas iestādes nevar atsaukties uz juridisko nenoteiktību ar mērķi klasificēt *La Rochelle* lidostas darbību kā tādu, kam nav saimnieciska rakstura, jo attiecīgie pasākumi tika veikti pēc 2000. gada 12. decembra.

(220) Tomēr, kā arī norādīts 2014. gada pamatnostādnēs, ne visām lidostas darbībām vienmēr ir saimniecisks raksturs ([42]). Darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, īstenojot savas publiskās varas oficiālās pilnvaras, nav saimnieciska rakstura, un tās principā neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.

(221) 2001. un 2005. gadā piešķirtās investīciju dotācijas (sk. 8. tabulu) jo īpaši tika izmantotas, lai finansētu investīcijas, kas saistītas ar izlidošanas un ielidošanas zāli, skrejceļu, manevrēšanas ceļu un gaisa kuģu stāvvietām. *CCI*, kas ir lidostas ekspluatants un kas no lietotājiem iekasē maksu par šiem aktīviem, minēto infrastruktūru un iekārtas izmanto komerciāli. Tāpēc šīs investīcijas ir neatņemama lidostas komercdarbības sastāvdaļa. Tādējādi laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam piešķirtās investīciju subsīdijas sekmēja saimniecisko darbību.

(222) Attiecībā uz uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieniem šīs lidostas infrastruktūras finansējums un iespējamais darbības atbalsts galvenokārt tika izmantots, lai finansētu saimniecisko darbību, kas saistīta ar lidostas komercdarbību, kurā iesaistīta *CCI*, un tāpēc uz to attiecas noteikumi par valsts atbalstu.

b) Īpašs gadījums attiecībā uz subsīdijām par uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē

(223) Kā redzams 4. tabulā, formālā izmeklēšanas procedūra attiecas uz subsīdijām (jo īpaši tām, ko piešķīris *FIATA*), ar kurām finansēja dažādas ar drošību saistītas investīcijas, proti, reģistrētās bagāžas pārbaudes iekārtas un ierīces, piekļuves kontroli ierobežotas piekļuves zonai, kā arī personu un rokas bagāžas pārbaudi. Investīciju mērķis bija arī palielināt drošumu, jo tika iegādāti transportlīdzekļi gaisa kuģu ugunsdzēsības un drošības dienestam. Šīs dažādās subsīdijas tika piešķirtas saskaņā ar uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, vispārējo finansēšanas sistēmu Francijas lidostās, kas aprakstīta 32. un turpmākajos apsvērumos.

(224) Kā 2014. gada pamatnostādnēs atgādina Komisija, Tiesa ir norādījusi, ka darbības, kas principā ir valsts atbildībā, īstenojot valsts kā publiskās varas oficiālās prerogatīvas, nav saimnieciska rakstura un kopumā neietilpst jomā, kurai piemēro noteikumus par valsts atbalstu ([43]). Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm tādas darbības kā gaisa kontrole, policija, muita, gaisa kuģu ugunsdzēsība, pasākumi ar mērķi aizsargāt civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem un ieguldījumi infrastruktūrā un aprīkojumā, kas nepieciešami šīm darbībām, kopumā ir uzskatāmi par tādiem, kam nav saimnieciska rakstura ([44]).

(225) Turklāt 2014. gada pamatnostādnēs arī noteikts – lai šādu ar saimniecisko darbību nesaistītu darbību publiskais finansējums netiktu klasificēts kā valsts atbalsts, būtu stingri jāaprobežojas ar minēto darbību izmaksu kompensēšanu, un tas nedrīkst izraisīt nevajadzīgu diskrimināciju starp lidostām. Attiecībā uz šo otru nosacījumu pamatnostādnēs ir precizēts, ka gadījumā, ja saskaņā ar konkrēto juridisko kārtību ir normāli, ka civilajām lidostām jāuzņemas noteiktas izmaksas saistībā ar to ekspluatāciju, bet citām civilajām lidostām šādas izmaksas nav jāsedz, šīs citas lidostas var izmantot minēto izmaksu radīto priekšrocību neatkarīgi no to saistības ar attiecīgo darbību, kas kopumā uzskatāma par tādu, kam nav saimnieciska rakstura ([45]).

— *Fakts, ka finansētajām darbībām nav saimnieciska rakstura*

([42]) 2014. gada pamatnostādņu 34. un 35. punkts.
([43]) Tiesas spriedums lietā C-118/85, Komisija/Itālija, ECLI:EU:C:1987:283, 7. un 8. punkts, un Tiesas 1988. gada 4. maija spriedums lietā *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18. punkts.
([44]) 2014. gada pamatnostādņu 35. punkts.
([45]) 2014. gada pamatnostādņu 36. un 37. punkts.

(226) Darbības, kuras Francijas lidostās finansē ar uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē, finansēšanas vispārējo sistēmu, kura aprakstīta 32. un turpmākajos apsvērumos, ir saistītas ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem ([46]), policijas pienākumiem ([47]), glābšanas un ugunsdzēsības funkcijām gaisa kuģos ([48]), gaisa satiksmes drošību ([49]), kā arī cilvēku un dabiskās vides aizsardzību ([50]). Šīs darbības var likumīgi atzīt par tādām, kas ir valsts atbildībā, īstenojot valsts kā publiskās varas oficiālās prerogatīvas. Attiecīgi Francija minētās funkcijas valsts atbalsta tiesību kontekstā likumīgi var uzskatīt par "valsts" funkcijām jeb darbībām, kam nav saimnieciska rakstura. Tāpēc tā var arī paredzēt publisko finansējumu, lai kompensētu lidostas ekspluatantu segtās izmaksas saistībā ar minēto funkciju 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.

— *Stingri ierobežota kompensācija un nediskriminējošs finansējums*

(227) No 32. un turpmākajos apsvērumos minētā apraksta izriet, ka ar Francijas tiesību aktiem noteiktās sistēmas pamatā ir stingri izmaksu kontroles mehānismi – gan *ex ante*, gan *ex post*, – ar kuriem nodrošina, ka lidostu ekspluatanti no lidostas nodokļa un no papildu mehānisma saņem tikai tādas summas, kādas ir skaidri nepieciešamas izmaksu segšanai.

(228) Turklāt, tā kā šī sistēma attiecas uz visām Francijas civilajām lidostām gan saistībā ar uzdevumu veidiem, par kuriem pienākas kompensācija, gan attiecībā uz finansēšanas mehānismiem, nediskriminācijas nosacījums ir izpildīts. Kaut arī Francijas tiesību akti uztic lidostu pārvaldes iestādēm veikt uzdevumus, kas ir publisko iestāžu kompetencē, tie nosaka, ka par šo uzdevumu finansēšanu atbildīga ir valsts, nevis lidostu ekspluatanti. Tādēļ ar šīm funkcijām saistīto izmaksu kompensēšana no valsts līdzekļiem neliek samazināt izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz lidostu pārvaldītājiem saskaņā ar Francijas juridisko kārtību.

(229) Šo valsts sistēmu piemēro *La Rochelle* lidostai kopš izmeklēšanā aptvertā perioda sākuma. Tādējādi saskaņā ar šo sistēmu saņemtais finansējums nav valsts atbalsts par labu lidostai.

7.1.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

(230) *La Rochelle* lidostas pārvaldes iestādei subsīdijas ir piešķīrušas šādas pašvaldības un publiskās iestādes: Francijas valsts, *Poitou-Charentes* reģions, *Charente-Maritime* departaments, *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība un *La Rochelle CCI* vispārējā struktūrvienība.

a) *La Rochelle CCI* vispārējā struktūrvienība

(231) Lai noteiktu, vai tirdzniecības un rūpniecības kameru līdzekļi ir valsts līdzekļi un vai to izmantošana ir attiecināma uz valsti, Komisija vispirms norāda, ka Komerckodeksa L 710-1. pantā tirdzniecības un rūpniecības kameras ir klasificētas kā "valsts starpniekinstitūcijas". Precīzāk, saskaņā ar Francijas tiesību aktiem tirdzniecības un rūpniecības kameras ir publiskas struktūras. Pašlaik spēkā esošā Komerckodeksa L 710-1. pantā ir noteikts, ka "Francijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, reģionālās tirdzniecības un rūpniecības kameras, vietējās tirdzniecības un rūpniecības kameras un starpkameru grupas ir publiskas struktūras, kuras uzrauga valsts un kuras pārvalda ievēlēti vadītāji."

(232) Komerckodeksa L 710-1. pantā ir noteikti arī tirdzniecības un rūpniecības kameru uzdevumi: "[Tirdzniecības un rūpniecības kameru] tīkls un katra tajā ietilpstošā iestāde vai departamenta kamera veicina ekonomisko attīstību, teritorijas pievilcību un telpisko plānošanu, kā arī atbalstu uzņēmumiem un to apvienībām, dekrētā noteiktajos termiņos izpildot jebkuru sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu un jebkuru vispārējas nozīmes uzdevumu, kas nepieciešams šo uzdevumu izpildei.

([46]) Šajā kategorijā ietilpst reģistrētās bagāžas drošības pārbaudes, pasažieru un rokas bagāžas drošības pārbaudes un kopīga kontrole pār piekļuvi ierobežotas piekļuves zonām.
([47]) Šajā kategorijā ietilpst robežu automatizētā kontrole pēc biometrijas datiem.
([48]) Kā minēts iepriekš, šīs trīs kategorijas ir nepārprotami norādītas 2014. gada pamatnostādnēs kā ar saimniecisko darbību nesaistītas darbības piemēri.
([49]) Šajā kategorijā ietilpst savvaļas dzīvnieku radītā apdraudējuma novēršana.
([50]) Šajā kategorijā ietilpst vides aizsardzības kontroles pasākumi.

Šajā nolūkā katra tīkla iestāde vai departamenta kamera saskaņā ar piemērojamiem nozaru plāniem var veikt:

1) vispārējas nozīmes uzdevumus, ko tai uzticējis likums un noteikumi;

2) atbalsta, mentorēšanas, sadarbības veidošanas un padomdošanas uzdevumus uzņēmumu izveidotājiem un pārņēmējiem un uzņēmumiem kopumā, ievērojot spēkā esošos tiesību aktus un noteikumus konkurences tiesību jomā;

3) atbalsta un padomdošanas uzdevumus uzņēmumu starptautiskai attīstībai un to produktu eksportam partnerībā ar 2003. gada 1. augusta Likuma Nr. 2003-721 50. pantā minēto aģentūru;

4) uzdevumu, kas atbalsta sākotnējas vai pastāvīgas arodmācības, jo īpaši valsts un privātās izglītības iestādēs, ko tā izveido, pārvalda vai finansē;

5) iekārtu izveides un ekspluatācijas uzdevumu, jo īpaši ostās un lidostās;

6) peļņas gūšanas uzdevumus, ko tām uzticējušas citas valsts iestādes vai kas izrādās nepieciešamas tās citu uzdevumu izpildei;

7) jebkurus ekspertīzes, konsultāciju vai citu publisko iestāžu pieprasīto pētījumu sniegšanas uzdevumus attiecībā uz rūpniecību, tirdzniecību, pakalpojumiem, ekonomisko attīstību, arodmācībām vai teritorijas labiekārtošanu, tāpat arī darbus, kuru veikšanai tā var uzņemties iniciatīvu."

(233) Tirdzniecības un rūpniecības kameru funkciju uzskaitījums, kāds tas ir minēts Komerckodeksa L 710-1. pantā un norādīts iepriekš, liecina, ka tirdzniecības un rūpniecības kameru pastāvēšanas iemeslu un galveno mērķi veido vispārējas nozīmes funkcijas, kuras tām uztic saskaņā ar likumu, proti, galvenokārt pārstāvēt rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu nozares intereses publiskajās iestādēs, atbalstīt vietējo darījumdarbību un attīstīt savu reģionu pievilcību un telpisko plānošanu. Tirdzniecības un rūpniecības kameru rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem, un tās paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai.

(234) Kopš šā tiesību akta sagatavošanas 2005. gadā tas ir ticis grozīts, taču arī tā pašreizējā redakcijā tā pamatprincipi ir palikuši nemainīgi. Tāpat arī noteikumi, kas bija spēkā pirms Komerckodeksa L 710-1. panta izstrādes, balstījās uz tiem pašiem principiem. Tik tiešām visā laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, tādas tirdzniecības un rūpniecības kameras kā *CCI* tiek uzturētas kā ar likumu iedibinātas publiskas struktūras, ko vada ievēlēti vadītāji un kuras ir valsts uzraudzībā. *OCCI*ārt, tām kā valsts starpniekinstitūcijām, joprojām ir uzticētas vispārējas nozīmes funkcijas, proti, pārstāvēt rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu sniedzēju intereses citās valsts un ārvalstu publiskās iestādēs, veicināt reģionu pievilcīgumu un telpisko plānošanu, kā arī atbalstīt uzņēmumus.

(235) Komisija arī uzsver, ka Komerckodeksa R 712-2. un turpmākie panti pakļauj tirdzniecības un rūpniecības kameras valsts pārstāvju uzraudzībai. Tādēļ uzraudzības iestādes piedalās visās *CCI* pilnsapulcēs un var papildināt šo sanāksmju darba kārtību. Uzraudzības iestāde arī jāiesaista noteiktu kategoriju apspriedēs, kas noteiktas regulējumā (piemēram, attiecībā uz budžetu, aizņēmuma pieprasījumu, garantiju piešķiršanu trešām personām, cesijām, finansiālas līdzdalības sākšanu vai līdzdalības pagarināšanu civilās vai komerciālās sabiedrībās u. c.). Jo īpaši lēmumi par budžeta projektu, labojumiem un izpildi stājas spēkā tikai tad, kad tos ir apstiprinājusi uzraudzības iestāde, arī neizvirzot iebildumus.

(236) Turklāt tirdzniecības un rūpniecības kameru vispārējā budžetā ir iekļauti nodokļu ieņēmumi, kas iekasēti no tirdzniecības un uzņēmumu reģistrā reģistrētiem uzņēmumiem. Tirdzniecības un rūpniecības kameru līdzekļus tādējādi veido galvenokārt nodokļu ieņēmumi (ar Vispārējā nodokļu kodeksa 1600. pantu ir ieviests nodoklis tirdzniecības un rūpniecības kameru izdevumu segšanai), subsīdijas vai komerciāli 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.

(237) Ņemot vērā visu iepriekš minēto tādas tirdzniecības un rūpniecības kameras kā *CCI* ir jāuzskata par publisku iestādi, kuras visi lēmumi, tāpat kā valsts centrālās pārvaldes vai vietējo pašvaldību lēmumi judikatūras par valsts atbalstu izpratnē ir uzskatāmi par "attiecināmiem uz valsti" ([51]), un kuru līdzekļi ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem. Arī Vispārējā tiesa ir atbalstījusi šo pieeju vairākos spriedumos par atbalstu, ko aviosabiedrībām piešķirušas Nīmas, *Angoulême* un Po *CCI* ([52]).

b) Vietējās pašvaldības

(238) Vietējo pašvaldību, kas piešķirušas lidostai subsīdijas (*Poitou-Charentes* reģiona, *Charente-Maritime* departamenta un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldības), līdzekļi ir valsts līdzekļi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ([53]). Turklāt uz šādu iestāžu rīcību tāpat kā uz centrālās pārvaldes iestādes veiktajiem pasākumiem attiecas minētā panta darbības joma, ja ir izpildīti minētajā noteikumā paredzētie nosacījumi ([54]). Līdz ar to vietējo pašvaldību lēmumi, saistībā ar kuriem tiek veikta izmeklēšana šajā lietā, judikatūras par valsts atbalstu nozīmē ir uzskatāmi par attiecināmiem uz valsti (plašā nozīmē).

(239) Maksājumus par *Rochefort* lidostas pārvaldību un ekspluatāciju veica lidostas kopuzņēmums (*Syndicat Mixte de l'Aéroport*), kuru veido dažādas vietējās pašvaldības ([55]), un tādējādi arī tie ir valsts līdzekļi, kuru piešķiršana ir attiecināma uz valsti.

c) Valsts

(240) Subsīdijas "uzdevumu, kas ir publisko iestāžu kompetencē", nodrošināšanai finansēja *FIATA*, kas ir valsts pārvaldīts fonds, vai arī tieši no valsts budžeta, un tādējādi tās ir valsts līdzekļi, kuru izmantošana ir attiecināma uz valsti.

(241) Infrastruktūras attīstību daļēji finansēja ERAF. Šo finansējumu uzskata par valsts līdzekļiem, jo tas tiek piešķirts attiecīgās dalībvalsts kontrolē ([56]). Arī tas ir attiecināms uz valsti, ciktāl lēmumu par tā izmantošanu ir pieņēmušas Francijas iestādes.

(242) Tādējādi visi pasākumi par labu *La Rochelle* lidostai, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, ir attiecināmi uz valsti un ir finansēti no valsts līdzekļiem.

7.1.1.3. Selektīva priekšrocība

(243) Lai novērtētu, vai valsts pasākums piešķir uzņēmumam priekšrocību saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, ir jānosaka, vai attiecīgajam uzņēmumam ir ekonomiska priekšrocība, kas ļauj tam izvairīties no tādu izmaksu segšanas, kuras parasti tam būtu jāsedz no saviem finanšu resursiem, vai arī tam piešķirtas priekšrocības, ko tas

([51]) Piemēram, Pirmās instances tiesas 1996. gada 12. decembra spriedums lietā *Compagnie nationale Air France*/Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 58.–61. punkts, Vispārējās tiesas 2011. gada 12. maija spriedums lietā *Région Nord-Pas-de-Calais* un *Communauté d'agglomération du Douaisis*/Komisija, T-267/08 un T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts.

([52]) Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, 85.–89. punkts; Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedums lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, 89. punkts; Vispārējās tiesas 2018. gada 13.decembra spriedums lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, 97.–106. punkts.

([53]) Tiesas 2011. gada 12. maija spriedums lietā *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 un T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts.

([54]) Pirmās instances tiesas 2002. gada 6. marta spriedums lietā *Diputación Foral de Álava* un citi/Komisiju, T-127/99, T-129/99 un T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 142. punkts.

([55]) Līdz 2007. gadam kopuzņēmumu veidoja Piejūras Šarantas ģenerālpadome, Rošforas aglomerācijas pārvalde un Ruajānas, Oleronas salas, Šarantas dienvidu daļas un Marēnas baseina pašvaldību iestādes.

([56]) Attiecībā uz ERAF līdzekļu klasificēšanu kā valsts atbalstu skatīt Komisijas 2006. gada 22. novembra Lēmumu – Dienvidjorkšīras digitālā reģiona platjoslas projekts, valsts atbalsts N 157/2006 (OV C 80, 13.4.2007., 1. lpp.), 29. apsvērums, un Komisijas 2006. gada 15. jūnija Lēmumu – Infrastruktūras attīstība Krievu salā, lai pārceltu ostas darbību ārpus pilsētas centra, valsts atbalsts N 44/2010 (OV C 215, 21.7.2011., 21. lpp.), 69. un 70. apsvērums.

nesaņemtu parastos tirgus apstākļos ([57]). Ir arī jānosaka, vai attiecīgo pasākumu var uzskatīt par kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas atbilst sprieduma *Altmark* lietā ([58]) nosacījumiem.

a) Pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi jēdziens un sprieduma *Altmark* lietā piemērošana

(244) Vispirms jānoskaidro, vai dažādos pasākumus, kas jāvērtē, var uzskatīt par kompensācijām par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuras piešķirtas ar mērķi sniegt patiesu pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("PVTN").

(245) Te jāatgādina, ka spriedumā *Altmark* lietā Tiesa lēma, ka kompensācijas par sabiedrisku pakalpojumu nav uzskatāmas par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja vien ir izpildīti četri kumulatīvi nosacījumi. Pirmkārt, saņēmējam uzņēmumam reāli ir jābūt pienākumam sniegt sabiedriskos pakalpojumus, un šim pienākumam jābūt skaidri noteiktam. OCCIārt, parametri, uz kuru pamata aprēķina kompensāciju, jānosaka iepriekš, ievērojot objektivitāti un pārredzamību. Treškārt, kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visas izmaksas vai daļu no izmaksām, kas rodas, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, ņemot vērā attiecīgus ieņēmumus un saprātīgu peļņu. Visbeidzot, gadījumā, ja uzņēmums, kuram ir pienākums sniegt sabiedriskos pakalpojumus konkrētā gadījumā, nav izvēlēts saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš ir spējīgs sniegt šos pakalpojumus par kopienai zemāko cenu, nepieciešamās kompensācijas līmenis jānosaka, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kuras rastos tipiskam, labi pārvaldītam un atbilstīgi apgādātam uzņēmumam.

(246) Lai varētu piemērot šos nosacījumus, vispirms jānovērtē, vai ir pastāvējuši patiesi PVTN.

(247) Šajā gadījumā Francija uzskata, ka lidostas pārvaldība kopumā būtu jāuzskata par PVTN. Francija savu argumentu par to, ka *La Rochelle* lidosta kopumā sniedz patiesus PVTN, galvenokārt pamatoja ar lidostas ieguldījumu vietējās ekonomikas attīstībā. Francija uzskata, ka uzdevumu attīstīt gaisa satiksmi, ko *CCI* lidostai uzticējusi *CCI*, "var uzskatīt par sabiedriskā pakalpojuma pienākumu *Altmark* judikatūras nozīmē." Francija uzskata, ka šis uzdevums attiecas uz "teritorijas ekonomikas un tūrisma attīstīšanu", kas, pēc Francijas domām, prasa "i) palielināt pasažieru plūsmu, kas radītu ienākumus un darbvietas reģionālajai ekonomika, (..) un ii) attīstīt lidostas tuvumā esošo darījumdarbības zonu." Attiecībā uz šo darījumdarbības zonu Francija atsaucas uz vairākiem uzņēmumiem, kas tur darbojas, un norāda, ka saskaņā ar Komerckodeksa L 170-1. pantu *CCI* ir "uzdevums izveidot un ekspluatēt iekārtas, jo īpaši ostu un lidostu iekārtas." ([59])

(248) Komisija nepiekrīt šim viedoklim. Lai analizētu apmēru, kādā lidostas pārvaldība ir uzskatāma par PVTN, ir svarīgi analizēt vispārējās nozīmes vajadzības, kuras attiecīgā darbība nodrošina.

(249) 2014. gada pamatnostādņu 69. punktā teikts, ka, "lai darbību varētu uzskatīt par PVTN, tai ir jābūt īpašām iezīmēm salīdzinājumā ar parastu saimniecisko darbību." Atbilstīgi Tiesas judikatūrai PVTN ir pakalpojums, kam ir īpašas iezīmes salīdzinājumā ar citām saimnieciskajām darbībām ([60]), un uzņēmumi, kuriem uzticēts sniegt PVTN, ir uzņēmumi, kuriem uzticēts "īpašs uzdevums" ([61]). Parasti "īpašas sabiedriskā pakalpojuma funkcijas" uzticēšana nozīmē tādu pakalpojumu nodrošināšanu, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā apmērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem ([62]).

([57]) 1990. gada 14. februāra spriedums lietā Francija/Komisija, C-301/87, ECLI:EU:C:2002:67, 41. punkts.

([58]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Francijas piezīmes saistībā ar lēmumu par procedūras sākšanu.

([60]) Sk. Tiesas 1991. gada 10. decembra spriedumu lietā *Merci Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, 27. punkts, 1997. gada 17. jūlija spriedumu lietā *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, 53. punkts, un 1998. gada 18. jūnija spriedumu lietā *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45. punkts.

([61]) Sk. jo īpaši 1974. gada 27. marta spriedumu lietā *BRT/SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Sk. Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp., 46. un 47. punkts).

(250) 2014. gada pamatnostādņu 69. punktā arī norādīts, ka "vispārējas nozīmes mērķis, kuru vēlas sasniegt publiskās iestādes, nedrīkst būt tikai konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība, kā noteikts Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā." ([63]) Nav apstrīdams, ka, uzlabojot reģiona pieejamību, jo īpaši, pārtraucot tā izolētību, lidosta var pozitīvi ietekmēt vietējās tautsaimniecības attīstību. Taču tas vien, ka lidostas pastāvēšana un darbība tieši un netieši rada darbvietas un stimulē vietējo uzņēmumu aktivitāti, nav uzskatāms par būtisku kritēriju, lai konstatētu, ka pastāv patiess PVTN.

(251) Tādējādi *La Rochelle* lidostas ieguldījums vietējās ekonomikas attīstībā, kuru Francija jo īpaši uzsvēra savā apgalvojumā par to, ka pastāv patiess PVTN, pats par sevi nav būtisks faktors, kamēr tas tiek aplūkots atsevišķi no šīs lidostas ieguldījuma reģiona pieejamībā.

(252) Turklāt pamatnostādņu 72. punktā ir noteikts: "Attiecībā uz lidostām Komisija uzskata, ka labi pamatotos gadījumos vispārējo lidostas pārvaldību ir iespējams uzskatīt par PVTN. (..) Komisija uzskata, ka tas ir iespējams tikai tad, ja daļa no teritorijas, kuru, iespējams, apkalpotu lidosta, bez lidostas tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu skarta tās sociālā un ekonomiskā attīstība. Veicot šādu izvērtējumu, būtu pienācīgi jāņem vērā citi transporta veidi un jo īpaši ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi vai jūras transporta savienojumi, ko apkalpo prāmji." ([64])

(253) Attiecībā uz *La Rochelle* lidostas ieguldījumu reģiona pieejamībā jāatzīmē, ka starp Larošelu un, piemēram, Parīzi un Bordo pastāv bieža dzelzceļa satiksme un braucienu ilgums ir attiecīgi aptuveni 3 stundas un 2 stundas un 30 minūtes. Attiecībā uz autoceļu tīklu *La Rochelle* atrodas netālu no autoceļiem A837, A10 un A83, kas nodrošina tiešus savienojumus ar vairākām lielākajām Francijas pilsētām, jo īpaši ar Bordo un Nanti. Ņemot vērā šos faktus, nevar apgalvot, ka gadījumā, ja *La Rochelle* lidostas nebūtu, tās apkalpotās teritorijas daļa būtu izolēta no pārējās Savienības tik lielā mērā, ka tas kaitētu tās ekonomikas un sociālajai attīstībai.

(254) Visbeidzot, Francijas piezīmes neattiecas uz lēmumā par procedūras sākšanu pausto apsvērumu, kurā apšaubīts Francijas arguments par to, ka *La Rochelle* lidosta kopumā sniedz patiesu PVTN. Komisija ir norādījusi, ka *La Rochelle* lidostas pārvaldība "ietver arī darbības, 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 autostāvvietām. Visbeidzot, kaut arī Francijas iestādes uzskata, ka visas attiecīgās lidostas darbības ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, atsevišķa uzskaite ieņēmumiem no komercdarbības nav paredzēta." Uzskatot, ka šīs darbības, kuras nav tieši saistītas ar lidostas pamatdarbību, ir daļa no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, Francija nav ņēmusi vērā to, ka šīm darbībām nav īpašu iezīmju salīdzinājumā ar citām saimnieciskajām darbībām un ka uzņēmēji sniedz tos pašus pakalpojumus tādā pašā apjomā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem kā lidostas teritorijā tā arī ārpus tās. Tādējādi, uzskatot, ka visas lidostas darbības ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, Francija, definējot PVTN, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

(255) Komisija arī atzīmē, ka par lidostu iesniegtajos grāmatvedības dokumentos, jo īpaši 2001.–2014. gada finanšu plānā, lidostas pamatdarbības nav nošķirtas no citām darbībām. Gluži pretēji, šķiet, ka laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana, reģistrētais darbības deficīts vēlāk tika kompensēts ar *CCI* vispārējās struktūrvienības sniegtajiem naudas avansiem, uz kuriem arī attiecas šis lēmums. Tā nolūks bija līdzsvarot kontus, nenošķirot lidostas pamatdarbības.

(256) Tādējādi, ņemot vērā visu iepriekš minēto un Francijas iesniegtos argumentus, Komisija uzskata, ka Francija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, apgalvojot, ka *La Rochelle* lidostas pārvaldība kopumā bija PVTN. Jo īpaši *La Rochelle* lidostas ekspluatanta darbība, kas ietver pasažieru komercpārvadājumu lidojumu apkalpošanu lidostā,

([63]) Sk. arī Komisijas 2004. gada 16. novembra Lēmumu – Francija, lieljaudas telekomunikāciju tīkla projekts Atlantijas Pireneju departamentā, valsts atbalsts N 381/2004 (OV C 162, 2.7.2005., 5–6. lpp.), 53. apsvērums.

([64]) 2014. gada pamatnostādņu 72. punkts.

nav uzskatāma par patiesu PVTN. No tā izriet, ka, ciktāl dažādie finansiālā atbalsta pasākumi, uz kuriem attiecas šis novērtējums, ir bijuši paredzēti, lai finansētu lidostas darbības ekspluatāciju kopumā, tos nevar uzskatīt par finanšu kompensāciju, kas piešķirta par patiesa PVTN pārvaldību.

(257) Turklāt, pat pieņemot, ka *La Rochelle* lidostas pārvaldību varētu kopumā vai daļēji kvalificēt kā PVTN, pārbaudāmie pasākumi tik un tā neatbilst kumulatīvajiem nosacījumiem, kas noteikti sprieduma *Altmark* lietā. Tie neatbilst šā sprieduma pirmajam, otrajam un ceturtajam nosacījumam, kā tiks pierādīts tālāk, ņemot vērā paziņojumu par noteikumu par valsts atbalstu piemērošanu kompensācijām, kuras piešķir PVTN nodrošināšanai ([65]) (turpmāk "paziņojums par PVTN").

— *Uzņēmumam skaidri noteikti pienākumi sniegt sabiedriskos pakalpojumus (pirmais nosacījums)*

(258) Saskaņā ar spriedumu *Altmark* lietā uzņēmumam, kas saņem atbalstu, faktiski ir jābūt uzliktam pienākumam izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumus un šiem pienākumiem ir jābūt skaidri definētiem.

(259) Tā kā Francija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, lidostas pārvaldību kopumā kvalificējot kā PVTN, un tā kā pasākumi, kuri tiek aplūkoti šajā izmeklēšanā, ir izmantoti, lai finansētu lidostas ekspluatāciju kopumā, sprieduma *Altmark* lietā pirmais nosacījums nav izpildīts.

(260) Turklāt saskaņā ar Paziņojumu par PVTN ([66]), lai būtu izpildīts sprieduma *Altmark* lietā pirmais nosacījums, sabiedriskā pakalpojuma uzdevumam jābūt noteiktam vismaz ar vienu vai vairākiem dokumentiem, kas saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem var būt gan tiesību, gan regulējošie akti vai arī līgumi. Turklāt aktā vai aktos 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 aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri, kā arī pasākumi, ar ko novērst un atgūt pārmērīgu kompensāciju. Vienīgie Francijas izstrādātie tiesību akti, kas, iespējams, varētu pildīt šo funkciju, ir Komerckodeksa L 170-1. pants, 2003. gada 21. februāra un 2004. gada 25. jūnija *CCI* lēmumi un 1992. gada 30. marta apkārtrakstā Nr. 111 ([67]) (turpmāk "apkārtraksts Nr. 111") noteiktā lidostas budžeta pieņemšanas procedūra, kam būtu jānodrošina garantijas, kas palīdzētu novērst pārmērīgu kompensāciju.

(261) Tomēr šķiet, ka nevienā no šiem tiesību aktiem nav skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Jo īpaši tiesību aktos nav precizēts sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību saturs un ilgums, kā arī metodes, kā aprēķināt un pārskatīt finansiālās kompensācijas mehānismu. Tādējādi šie akti neatbilst sprieduma *Altmark* lietā pirmajam nosacījumam pat neatkarīgi no fakta, ka *CCI* lidostai noteiktie pienākumi nav uzskatāmi par patiesiem PVTN.

— *Objektīvi un pārredzami iepriekš noteikti kompensācijas parametri (otrais nosacījums)*

(262) Gan konkrētās subsīdijas, gan atmaksājamie avansa maksājumi, kurus saņēma *CCI* lidosta, ir konkrēti pasākumi, kurus piešķīra atkarībā no apstākļiem, lai segtu nepieciešamo investīciju izmaksas un finansētu lidostas ekspluatācijas rezultātā radušos deficītu. Tie netika iegūti, izmantojot iepriekš noteiktus aprēķinu parametrus.

(263) Jāatzīmē, ka *CCI* lidostas uzdevumi laikposmam no 2000. līdz 2012. gadam ir noteikti tās pamataktos. Tomēr šajos aktos nav paredzēti finanšu kompensācijas mehānismi par labu *CCI*, pamatojoties uz iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem parametriem.

([65]) Sk. Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības [valsts] atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

([66]) Turpat, 52. punkts.

([67]) 1992. gada 30. marta apkārtraksts Nr. 111, ar ko nosaka budžeta, grāmatvedības un finanšu noteikumus, kas piemērojami *ACFCI* (Francijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru asambleja), *CRCI* (reģionālās tirdzniecības un rūpniecības kameras), *CCI* (tirdzniecības un rūpniecības kameras) un *GIC* (starpkameru grupas).

(264) Tāpat nekāds finansiālas kompensācijas mehānisms ekspluatantam nav paredzēts arī kompensācijas noteikšanas procedūrā, kas, pēc Francijas domām, ir iekļauta apkārtrakstā Nr. 111 paredzētajā lidostas budžeta pieņemšanas procedūrā.

(265) Tādējādi finanšu atbalsta pasākumi, kas piešķirti *CCI* lidostai, neatbilst sprieduma *Altmark* lietā otrajam nosacījumam.

— *Taisnīga kompensācija par izmaksām, kas izriet no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām (trešais nosacījums)*

(266) Kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai atlīdzinātu visas izmaksas vai to daļu, kas uzņēmumam radušās, pildot savas sabiedrisko pakalpojumu saistības, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un paredzot samērīgu peļņu par šo saistību izpildi.

(267) Nav paredzēts, ka *CCI* būtu jāmaksā papildu kompensācija par reģiona finansētās papildu infrastruktūras komerciālu izmantošanu.

(268) Francija norāda, ka šī papildu infrastruktūra ir nepieciešama sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas uzdevumu izpildei un ka tās izveidošana palīdz līdzsvarot lidostas finanses. Tomēr šķiet, ka šie infrastruktūras objekti ir cieši saistīti ar lidostas saimniecisko darbību un ir konkrēti paredzēti lidostas attīstībai. Tāpēc šie objekti neatbilst iepriekš aprakstītajam vispārējas nozīmes kritērijam.

(269) Tādējādi kompensācija neatbilst sprieduma *Altmark* lietā otrajam nosacījumam. Lai gan *Altmark* nosacījumi ir kumulatīvi un pietiek ar to, ka nav izpildīts kaut viens no tiem, lai Komisija varētu secināt, ka radītas priekšrocības lidostas ekspluatantam, Komisija tomēr analizēs arī ceturto *Altmark* nosacījumu.

— *Pakalpojumu sniedzēja atlases kārtība (ceturtais kritērijs)*

(270) Ceturtais *Altmark* nosacījums paredz, ka piešķirtā kompensācija jānosaka, piemērojot vai nu publiskā iepirkuma procedūru, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spētu sniegt šos pakalpojumus par viszemākajām izmaksām sabiedrībai (pirmais apakškritērijs), vai pamatojoties uz izmaksām, kādas rastos vidējam uzņēmumam, kas veiksmīgi darbojas un kuram ir nepieciešamie līdzekļi (otrais apakškritērijs).

(271) *CCI* kā lidostas ekspluatants netika izvēlēta konkursa procedūrā, un Komisijas rīcībā nav neviena pierādījuma, kas liecinātu, ka tai piešķirto finanšu atbalsta pasākumu summas varētu būt noteiktas, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kādas varētu rasties vidēja lieluma, labi pārvaldītam un ar nepieciešamajiem līdzekļiem atbilstīgi aprīkotam uzņēmumam.

(272) Tādējādi finanšu atbalsta pasākumi, kas piešķirti *CCI* lidostai, neatbilst sprieduma *Altmark* lietā ceturtajam nosacījumam.

(273) Tā kā nav izpildīti visi četri *Altmark* nosacījumi, dažādus pasākumus par labu lidostas ekspluatantam nevar uzskatīt par kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta par PVTN sniegšanu. Tāpēc Komisija šajā posmā nevar izslēgt, ka lidostas ekspluatants guvis priekšrocības.

b) Selektīvas ekonomiskās priekšrocības esības novērtējums

1) Investīciju dotācijas

(274) Attiecībā uz investīciju dotācijām aptuveni 3 miljonu EUR apmērā jaunas izlidošanas un ielidošanas zāles būvniecībai, skrejceļa nostiprināšanai, pagarināšanai un paplašināšanai, manevrēšanas ceļa nostiprināšanai un paplašināšanai, gaisa kuģu stāvvietu nostiprināšanai un paplašināšanai, kā arī nostādināšanas baseina izveidei ar mērķi panākt lidostas atbilstību Ūdens akta prasībām, Francija nav minējusi nekādus argumentus, kas pamatotu viedokli, ka dažādās publiskās iestādes, kas piešķīrušas šīs dotācijas, būtu varējušas sagaidīt tādu atdevi no investīcijām, kas varētu apmierināt tirgus ekonomikas dalībnieku, kurš būtu rīkojies to vietā. Drīzāk šķiet, ka dažādās publiskās iestādes investīciju dotācijas piešķīra nolūkā veicināt reģionālo attīstību. Tādējādi publiskās iestādes rīkojās, pildot savus sabiedrisko pakalpojumu uzdevumus.

(275) Ņemot vērā iepriekš minēto, investīciju dotācijas neatbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam. Tādējādi ar investīciju dotācijām *CCI* lidostai tika piešķirtas ekonomiskas priekšrocības. Šīs dotācijas faktiski samazināja investīciju izmaksas, kas būtu bijušas jāsedz *CCI* lidostai, bez jebkādām izredzēm, ka dotācijas piešķīrušās iestādes gūs pietiekamu atdevi no investīcijām. Turklāt, tā kā šīs priekšrocības guva tikai viens uzņēmums, tās ir selektīvas.

2) Atmaksājamie avansa maksājumi

(276) Attiecībā uz atmaksājamajiem avansa maksājumiem (kopsummā par 8,77 miljoniem EUR) vispirms jānorāda, ka tie ir līdzvērtīgi bezprocentu aizdevumiem, kurus *CCI* vispārējā struktūrvienība piešķīra *CCI* lidostai. Francija uzskata, ka avansa maksājums ir jāuzskata par iemaksu tekošajā kontā, ko akcionārs veiktu savam meitasuzņēmumam. Francija piebilst, ka privāts akcionārs neveic šādu avansa maksājumu rentabilitātes analīzi, jo tie faktiski ir aizdevumi, kas paredzēti, lai meitasuzņēmums varētu attīstīt savu darbību akcionāra interesēs. Francija uzskata, ka tas vēl jo vairāk attiecas uz šo gadījumu, jo tas ir finanšu pārvedums starp vienas juridiskās personas (proti, *CCI*) struktūrvienībām. Francija apgalvo, ka šie avansa maksājumi nerada nekādu finansiālu risku *CCI*, jo tai pieder zeme un infrastruktūra, kuru vērtība ievērojami pārsniedz avansa maksājumu summu ([68]). Šāds arguments var būt atbilstīgs vienīgi gadījumā, ja, piešķirot avansa maksājumus, lai ļautu turpināt *La Rochelle* lidostas darbību, *CCI* būtu varējusi sagaidīt, ka lidosta vidējā termiņā vai ilgtermiņā kļūs rentabla, kas *CCI* ļautu ne tikai atgūt avansa maksājumus, bet arī saņemt "atdevi no investīcijām", ar lidostas potenciālo peļņu kompensētu ieguldīto kapitālu.

(277) Tāpēc Komisija Francijai uzdeva jautājumu par peļņu, ko *CCI* varēja sagaidīt no šo atmaksājamo avansa maksājumu piešķiršanas. Savā atbildē ([69]) Francija nav iesniegusi nevienu pētījumu vai analīzi, kas apliecinātu, ka no šo subsīdiju piešķiršanas varētu sagaidīt kādu hipotētisku peļņu. Francija tikai atsaucās uz dokumentiem, kuros ir noteikti īpašnieka uzdevumi, saskaņā ar kuriem tas izmanto visus līdzekļus, lai nodrošinātu savas lidostas attīstību ilgtermiņā.

(278) Brīdī, kad *CCI* piešķīra dažādos atmaksājamos avansus, tai nebija pietiekamu garantiju, ka lidostas darbība kļūs rentabla un *CCI* lidosta varēs atmaksāt piešķirtos avansa maksājumus, vienlaikus nodrošinot pietiekami lielu peļņu, kas ļautu atgūt kapitālu, kuru ieguldījusi *CCI* vispārējā struktūrvienība. Atmaksājamie avansa maksājumi ir tikuši piešķirti kopš 2001. gada. Lidostas grāmatvedības bilance bija negatīva jau tajā laikā. Visbeidzot, ja nebūtu veikti atmaksājamie avansa maksājumi, *CCI* lidostas rezultāti būtu bijuši vēl sliktāki, kas izslēgtu jebkādas izredzes gūt atdevi no investētā kapitāla.

(279) Ņemot vērā visus šos faktorus, *CCI* nevarēja uzskatīt, ka īstermiņā vai vidējā termiņā tā varētu gūt atdevi no kapitāla, ko tā bija investējusi *CCI* lidostai piešķirto avansa maksājumu veidā. Iespējams, *CCI* pat bija pamatotas šaubas par to, ka *CCI* lidosta patiesi varētu tos kādreiz atmaksāt.

(280) Turklāt, kaut arī avansa maksājumus bija paredzēts sākt atmaksāt 2014. gadā, nebija paredzēts, ka lidostas struktūrvienībai būtu jāmaksā procenti, kas būtu pienācīga atlīdzība par *CCI* piešķirto aizdevumu.

(281) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, *CCI* attiecībā uz savu lidostas struktūrvienību nerīkojās tā, kā to būtu darījis tirgus ekonomikas dalībnieks, kura darbības pamatā ir ticamas un dokumentētas izredzes gūt peļņu.

(282) Visbeidzot, atmaksājamie avansa maksājumi radīja ekonomiskas priekšrocības *CCI* lidostai. Turklāt, tā kā katra no šīm priekšrocībām tika piešķirta tikai vienam uzņēmumam, tās ir selektīvas.

3) Iespējama rēķinu pārmērīga izrakstīšana par pakalpojumiem, ko *CCI* sniegusi *Rochefort Sananjānas* lidostai

(283) Attiecībā uz iespējamo rēķinu pārmērīgo izrakstīšanu par pakalpojumiem, ko *CCI* sniegusi *Rochefort Saint-Agnant* lidostai, Francija apgalvo, ka tas esot noticis saskaņā ar pakalpojumu līgumu, kas bija noslēgts partnerībā ar *Rochefort CCI*. Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju 2001. gada 11. jūlijā konkursa kārtībā *CCI* tika izraudzīta par *Rochefort* lidostas ekspluatantu.

([68]) Francijas 2015. gada 18. novembra vēstule.
([69]) Francijas 2014. gada 26. maija vēstule.

(284) Ja pakalpojumu pārdošana tiek veikta konkurenci nodrošinošā, pārredzamā, nediskriminējošā un beznosacījumu konkursa procedūrā, kas atbilst LESD publiskā iepirkuma principiem, var pieņemt, ka attiecīgais pārdošanas darījums atbilst tirgus nosacījumiem ([70]).

(285) Šajā gadījumā Francija ir iesniegusi pierādījumus, ka uzaicinājums iesniegt piedāvājumus bija: i) konkurenci nodrošinošs, jo konkursā varēja piedalīties visi pretendenti; ii) pārredzams, jo tas tika publicēts presē un visi pretendenti tika pienācīgi informēti; iii) nediskriminējošs, jo atlases kritēriji bija objektīvi un noteikti iepriekš; iv) beznosacījumu, jo nebija īpašu nosacījumu. Turklāt atlases kritērijs bija saistīts ar cenu.

(286) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisijai pieejamā informācija pierāda, ka konkursa procedūra bija atklāta, pārredzama un beznosacījumu. Tāpēc Komisija secina, ka *CCI* sniegto pakalpojumu cena faktiski ir tirgus cena, kas nerada priekšrocības *CCI*.

4) Rēķinu par zemāku cenu iespējama izrakstīšana par pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi lidostai

— *Laikposms no 2001. līdz 2005. gadam*

(287) Komisijai pieejamā informācija liecina, ka laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam maksājumi bija vienreizējas summas un ka nebija uz objektīviem kritērijiem balstītas analītiskas sadales sistēmas. Kaut arī Francijas paskaidrojumi liecina, ka vienreizējās summas tika piešķirtas saskaņā ar tirgus nosacījumiem, vairāki elementi liek apšaubīt valsts atbalsta neesību, jo īpaši tas, ka nav analītiskas sadales sistēmas.

(288) Konkrētāk, laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam *CCI* lidostas maksājumi par pakalpojumiem, ko sniegusi *CCI* vispārējā struktūrvienība, bija aptuveni par 50 % mazāki nekā maksājumi par tiem pašiem pakalpojumiem laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam (sk. 5. tabulu), un tie strauji pieauga līdz ar sadales sistēmas ieviešanu. Analītiskās sadales sistēmas ieviešana 2006. gadā parādīja, ka par *CCI* vispārējās struktūrvienības sniegtajiem pakalpojumiem bija tikuši izrakstīti rēķini par acīmredzami zemākām cenām. Tāpēc Komisija secina, ka iespējamā rēķinu par zemāku cenu izrakstīšana par pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība lidostai sniedza laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, *CCI* lidostai nodrošināja selektīvu ekonomisku priekšrocību.

— *Laikposms no 2006. līdz 2012. gadam*

(289) Attiecībā uz apgalvojumu, ka *CCI* vispārējā struktūrvienība laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam lidostai rēķinus par pakalpojumiem izrakstījusi par zemākām cenām, Francija apgalvo, ka dažādu *CCI* struktūrvienību kopējo pakalpojumu izmaksas (piemēram, strukturālo pakalpojumu, kas saistīti ar grāmatvedību, IT, cilvēkresursiem utt., izmaksas) tika sadalītas starp šīm struktūrvienībām saskaņā ar analītisku sadales sistēmu – tādējādi sadale tika veikta, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem. Francija arī apgalvo, ka *CCI* ir veikusi detalizētu analīzi, ņemot vērā mainīgo darījumdarbības apjomu, un ka sadales sistēma pilnībā atbilst lidostas pārvadājumu apjoma izmaiņām. Turklāt Francija apgalvo, ka sadales sistēmas izmantošana tika pārbaudīta katru gadu, jo, veicot *CCI* grupas pārskatu konsolidāciju, *CCI* pārskatus apstiprināja līdzrevidents.

(290) Komisija uzskata, ka attiecībā uz laikposmu no 2006. līdz 2012. gadam Francija ir pierādījusi, ka ir ieviesta sadales sistēma, kas balstīta uz sešiem objektīviem un atbilstošiem kritērijiem atkarībā no pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniedza lidostai:

— saistībā ar lidostas vispārējo pārvaldību apakšpakalpojuma "vēlētas amatpersonas" izmaksas tika aprēķinātas atkarībā no to darba kārtības jautājumu skaita, kuri saistībā ar lidostu bija izskatīti koordinācijas komitejas sanāksmēs un pilnsapulcēs, un iegūtais procentuālais īpatsvars tika piemērots *CCI* priekšsēdētāja izmaksām; "ģenerāldirektorāta" pakalpojuma izmaksas aprēķina atkarībā no laika, ko ģenerāldirektors pavadījis lēmumu pieņemšanas sanāksmēs, sarunās ar darbinieku pārstāvjiem, saistībā ar investīciju uzraudzību utt. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka pakalpojumi ir balstīti uz vajadzībām un par tiem rēķinus izraksta atbilstoši to izmaksām. Turklāt Komisijai pieejamā informācija liecina, ka sadales sistēma tika piemērota pareizi;

([70]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, 89. un turpmākie punkti (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).

— komunikācija: pakalpojuma izmaksas tika aprēķinātas atkarībā no katrā *CCI* struktūrvienībā pavadītā laika;

— grāmatvedība un pārvaldības kontrole: pakalpojuma izmaksas tika aprēķinātas atbilstoši grāmatvedības ierakstu skaita procentuālajai daļai;

— IT: pakalpojuma izmaksas tika aprēķinātas atkarībā no uzstādīto IT staciju skaita (iegādes, uzturēšana, aparatūras un programmatūras risinājumu analīze un ieviešana u. c.);

— cilvēkresursi: pakalpojuma izmaksas tika aprēķinātas atkarībā no lidostas pastāvīgo darbinieku skaita;

— projektu īstenošana: pakalpojuma izmaksas tika aprēķinātas atkarībā no laika, ko pakalpojuma sniedzēji pavadīja pēc lielām investīcijām (tajā skaitā saistībā ar izlidošanas zāles un termināļa paplašināšanu), katrā gadījumā atsevišķi atkarībā no projektiem un uzaicinājumiem iesniegt piedāvājumus.

(291) Šie kritēriji ir objektīvi un relevanti, jo tie attiecas uz pavadīto laiku un faktiski paveikto darbu.

(292) Turklāt Komisija uzskata, ka Francija ir pierādījusi, ka sadales sistēma ir piemērota pareizi, jo katru gadu šīs sistēmas tiek pārbaudītas, lai nodrošinātu maksimāli ticamu rezultātu. Turklāt kritēriju konceptualizāciju un izvēli, kā arī aprēķina metodi pārbauda arī revidenti.

(293) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka iespējamā rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi lidostai laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam, neradīja lidostai priekšrocību un tādēļ nav uzskatāma par atbalstu.

5) Dažādu vietējo pašvaldību finansiālais ieguldījums *La Rochelle* lidostas īstenotajos veicināšanas pasākumos

(294) Komisija uzskata, ka vietējo pašvaldību finansiālās iemaksas *La Rochelle* lidostas īstenotajos veicināšanas pasākumos ir jāuzskata par atbalstu lidostas darbības finansēšanai, nevis par aviosabiedrību finansēšanu.

(295) Turpretī Francijas iestādes un *CCI* uzskata, ka šīs iemaksas būtu jāuzskata par vietējo pašvaldību veiktiem tirgvedības pakalpojumu pirkumiem un līdz ar to par aviosabiedrību finansēšanu. *CCI* apgalvo, ka iestādes pievienojās tirgvedības līgumiem, lai sasniegtu mērķus, ko tās bija izvirzījušas saistībā ar to vispārējas nozīmes uzdevumiem, un jo īpaši, lai gūtu labumu no *AMS* piedāvātā cenu samazinājuma par grupas pirkumu ([71]). Tāpat Francijas iestādes uzskata, ka lidosta kalpoja kā centralizēto iepirkumu struktūra ([72]).

(296) Tomēr faktu analīze neapstiprina Francijas iestāžu un *CCI* izvirzīto versiju. Vairāki elementi norāda, ka vietējo pašvaldību iemaksas jāuzskata par lidostas darbības finansējumu.

(297) Kā norādīts 2014. gada pamatnostādnēs, nav nekas neparasts, ka lidostu ekspluatanti piedāvā aviosabiedrībām stimulus tirgvedības atbalsta veidā. Tas jo īpaši attiecas uz reģionālajām lidostām, kurām var būt grūtāk piesaistīt aviosabiedrības nekā lidostām lielu pilsētu tuvumā. Tāpēc izmaksas, kas saistītas ar tirgvedības līgumiem ar aviosabiedrībām, var uzskatīt par lidostas ekspluatanta parastajām darbības izmaksām ([73]). Līdz ar to pašvaldību iemaksas tika izmantotas, lai segtu daļu no parastajiem *La Rochelle* lidostas darbības izdevumiem.

(298) Turklāt vietējo pašvaldību iemaksas tika piešķirtas *La Rochelle* lidostai, kura tās izmantoja, lai attīstītu savu saimniecisko darbību, savā vārdā noslēdzot tirgvedības pakalpojumu līgumus ar aviosabiedrībām. Turklāt tālāk minētie elementi norāda, ka iemaksas nav vietējo pašvaldību veikti tirgvedības pakalpojumu pirkumi.

([71]) *CCI* 2014. gada 10. jūnija piezīmes, 27. lpp.
([72]) Francijas iestāžu 2018. gada 11. aprīļa paziņojums, 9. lpp.
([73]) Sk. Komisijas 2016. gada 11. novembra Lēmumu SA.24221 – Klāgenfurtes lidosta – Atbalsts *Ryanair* un citām aviosabiedrībām, 237. apsvērums.

(299) Pirmkārt, kā norādīts 3.1.1.5. iedaļā, iemaksas tika veiktas saskaņā ar nolīgumiem starp *CCI*, no vienas puses, un *Charente-Maritime* departamentu, *La Rochelle* aglomerācijas pārvaldi un *Poitou-Charentes* reģionu, no otras puses. Nolīgumos nav precizēts, kādi veicināšanas pasākumi jāveic *CCI* vai kādiem pakalpojumu sniedzējiem tiks uzticēta to veikšana. Jo īpaši nolīgumos nav minēts, ka pakalpojumu sniedzēji būs aviosabiedrības vai to meitasuzņēmumi. Savās 2012. gada 4. jūnija piezīmēs *CCI* arī norāda, ka "lidosta uzsver, ka publiskās iestādes, apņemoties atbalstīt tirgvedības veicināšanas pasākumus *La Rochelle* lidostā, nekādā veidā neplāno uzņemties saistības ar kādu konkrētu tirgvedības pakalpojumu sniedzēju. Tas ir pietiekami skaidri redzams to noslēgtajos tirgvedības līgumos, jo tajos nav minēts pat šo pakalpojumu sniedzēja nosaukums." ([74]) Tas liecina, ka *CCI* bija ievērojama autonomija attiecībā uz veicināšanas pasākumu un šo pakalpojumu sniedzēju izvēli.

(300) OCCIārt, dažādos tirgvedības līgumos, ko *CCI* noslēgusi ar dažādām aviosabiedrībām un to meitasuzņēmumiem, nav minēta vietējo pašvaldību iesaistīšanās *CCI* tirdzniecības pasākumu finansēšanā.

(301) Visbeidzot, šķiet, ka dažos gadījumos *CCI* noslēdza tirgvedības līgumus ar aviosabiedrībām, nesaņemot juridisku garantiju, ka tā saņems subsīdijas no publiskajām iestādēm. Piemēram, laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam *CCI* noslēdza vairākus tirgvedības līgumus ar aviosabiedrībām, pamatojoties uz darījumdarbības plānu, kurā bija paredzēts, ka *Charente-Maritime* departaments ik gadu veiks iemaksu 144 500 EUR apmērā. Tomēr *Charente-Maritime* departaments galu galā finansiālu ieguldījumu nesniedza.

(302) Tādējādi šie dažādie elementi norāda, ka dažādu vietējo pašvaldību iemaksas ir jāuzskata par lidostas darbības izmaksu finansēšanu.

7.1.1.4. Konkurences kropļošana un ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(303) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija bija paudusi šaubas par iespējamo konkurenci starp *La Rochelle* lidostu un citām tuvumā esošajām lidostām, piemēram, *Angoulême*, *Rochefort* un Nioras lidostu.

(304) 2014. gada pamatnostādņu 25. punktā "lidostas aptvēruma teritorija" ir definēta kā ģeogrāfiskā tirgus robežas, ko parasti veido apgabals, kas ir 100 km rādiusā ap lidostu vai no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, izmantojot automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu. Tomēr 25. punktā ir arī teikts, ka konkrētas lidostas aptvēruma teritorija var būt atšķirīga, un nepieciešams ņemt vērā katras lidostas īpašos apstākļus. Aptvēruma teritorijas lielums un forma katrai lidostai atšķiras, un tie ir atkarīgi no dažādiem lidostas raksturlielumiem, tai skaitā tās i) darījumdarbības modeļa, ii) atrašanās vietas un iii) tās apkalpotajiem galamērķiem.

(305) Attiecībā uz *Angoulême* lidostu Komisija pirmām kārtām norāda, ka tā atrodas vairāk nekā divu stundu brauciena ar automašīnu attālumā un 150 km attālumā no *La Rochelle* lidostas. Tādējādi attālums starp abām lidostām ir ievērojami lielāks nekā 2014. gada pamatnostādņu 25. punktā minētais attālums. Principā tas, visticamāk, izslēdz *Angoulême* lidostu no *La Rochelle* lidostas aptvēruma teritorijas. Komisija arī norāda, ka *La Rochelle* un *Angoulême* lidostām ir relatīvi atšķirīgi darījumdarbības modeļi. Attiecīgajā periodā (2001.–2012. gads) *La Rochelle* lidostas darbība galvenokārt balstījās uz pasažieru pārvadājumiem regulāros reisos uz Eiropas galamērķiem, ko nodrošināja tādas zemo cenu aviosabiedrības kā *Ryanair* un *easyJet* (sk. 29. apsvērumu). Turpretī *Angoulême* lidostas darbība šajā laikposmā bija ļoti dažāda: i) laikposmā no 2004. līdz 2007. gadam starp Angulēmu un Lionu tika nodrošināts viens regulārs iekšzemes reiss (saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām); ii) laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam no aprīļa līdz oktobrim *Ryanair* nodrošināja vienu regulāru reisu uz Londonas Stanstedas lidostu; iii) laikposmā no 2010. līdz 2011. gadam regulārie reisi no *Angoulême* lidostas netika veikti ([75]).

([74]) *CCI* 2012. gada 4. jūnija piezīmes, 34. punkts.

([75]) Sk. Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums (ES) 2015/1226 par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi *Angoulême* Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *SNC-Lavalin*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 201, 30.7.2015., 48. lpp.), 15. un 16. apsvērums.

(306) Komisija arī norāda, ka attiecīgajā periodā (2001.–2012. gads) uz šiem abiem galamērķiem lidojumi tika veikti gan no *Angoulême* lidostas (Liona un Londonas Stansteda), gan arī no *La Rochelle* lidostas. Attiecībā uz Londonas Stanstedas lidostu Komisija norāda, ka laikposmā no 2008. līdz 2009. gadam *Ryanair* veica lidojumus uz šo galamērķi no abām lidostām – tas varētu liecināt, ka aviosabiedrības tos uzskata par atsevišķiem tirgiem. Turklāt maršruta slēgšana uz *Angoulême* lidostu neveicināja pasažieru pāreju uz *La Rochelle* – Londonas Stanstedas reisu.

(307) Tāpēc Komisija uzskata, ka *La Rochelle* lidosta neatrodas *Angoulême* lidostas aptvēruma teritorijā.

(308) Attiecībā uz Nioras un *Rochefort* lidostām Komisija norāda, ka tās atrodas attiecīgi 60 minūšu (75 km) un 50 minūšu (54 km) brauciena ar automašīnu attālumā no *La Rochelle* lidostas. Tomēr, kā minēts 304. apsvērumā, konkrētas lidostas aptvēruma teritorija var būt atšķirīga, un, to nosakot, jāņem vērā arī citas lidostas iezīmes, piemēram, tās darījumdarbības modelis un apkalpotie galamērķi. Attiecībā uz darījumdarbības modeli *La Rochelle* lidostas darbība, kas galvenokārt balstās uz pasažieru pārvadājumiem regulāros reisos, kurus veic tādas lielas komerciālas aviosabiedrības kā *Ryanair* un *easyJet*, būtiski atšķiras no Nioras un *Rochefort* lidostu darbības. Kā norādījusi Francija, Nioras un *Rochefort* lidostas ir galvenokārt paredzētas lidotāju klubu un vieglo gaisa kuģu darbībai un neapkalpo publiskus gaisa pārvadātājus. Turklāt pretstatā *La Rochelle* lidostai, kurā darbojas vairākas aviosabiedrības, kas piedāvā regulārus lidojumus uz dažādiem galamērķiem Francijā un Eiropā, neviena no šīm lidostām nav tā aprīkota, lai spētu nodrošināt pakalpojumus, kas vajadzīgi tādu aviosabiedrību apkalpošanai, kuras veic regulārus lidojumus ([76]).

(309) Tādējādi Komisija uzskata, ka Nioras un *Rochefort* lidostas nevar aizstāt *La Rochelle* lidostu kā pasažieru lidostu, kas apkalpotu regulāros reisus, ko veic lielās komerciālās aviosabiedrības.

(310) Tomēr Komisija uzskata, ka *La Rochelle* lidosta konkurē ar citām lidostām, pat tām, kas atrodas ārpus tās aptvēruma teritorijas. ES lidostu ekspluatanti konkurē savā starpā, lai piesaistītu aviosabiedrības. Aviosabiedrības lemj, kuros maršrutos un ar kādu biežumu veikt lidojumus, pamatojoties uz vairākiem kritērijiem. Šie kritēriji ietver ne vien potenciālos klientus, ko tie paredz attiecīgajos maršrutos, bet arī lidostu iezīmes abos maršruta galapunktos.

(311) Aviosabiedrības ņem vērā tādus kritērijus kā lidostas sniegto pakalpojumu veids, iedzīvotāju skaits vai saimnieciskā darbība lidostas tuvumā, noslogojums, pieejamība pa sauszemes ceļiem, kā arī lidostas maksu apmērs un vispārējie komerciālie apstākļi lidostas infrastruktūras izmantošanai un pakalpojumu saņemšanai (tajā skaitā aviosabiedrībām piedāvāto stimulu un tirgvedības atbalsta pasākumu esība un apjoms). Nozīmīgs faktors ir maksu, stimulu un atbalsta pasākumu apjoms, jo lidostai piešķirtais publiskais finansējums var tikt izmantots aviosabiedrību piesaistīšanai un tādējādi var būtiski kropļot konkurenci.

(312) Attiecīgi aviosabiedrības sadala savus resursus, jo īpaši gaisa kuģus un apkalpi, starp dažādiem maršrutiem, cita starpā ņemot vērā lidostu ekspluatantu piedāvātos pakalpojumus un par tiem piemērotās cenas.

(313) No iepriekš minētā izriet, ka dažādie pasākumi, kas tika piešķirti *La Rochelle* lidostai un uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, iespējams, ir nostiprinājuši tās stāvokli salīdzinājumā ar citiem Eiropas lidostu ekspluatantiem, ciktāl ar tiem šim uzņēmumam tikušas piešķirtas ekonomiskas priekšrocības. Tādējādi šie pasākumi, iespējams, ir kropļojuši konkurenci un ietekmējuši tirdzniecību starp dalībvalstīm.

#### 7.1.1.5. Secinājums par atbalsta esību

(314) Subsīdijas par uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē, un iespējamā rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi lidostai laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam, nav valsts atbalsts. Investīciju subsīdijas, rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi *La Rochelle* lidostai laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, atmaksājamie avansa maksājumi, ko saņēmusi *La Rochelle* lidosta, un vietējo pašvaldību subsīdijas, kas paredzētas *La Rochelle* lidostas popularizēšanai, ir valsts atbalsts *La Rochelle* lidostai.

([76]) Šie pakalpojumi ietver apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, drošības pakalpojumus un 1. līmeņa gaisa kuģu glābšanas un ugunsdzēsības pakalpojumus.

7.1.2. *Valsts atbalsta nelikumīgais raksturs*

(315) Investīciju subsīdijas, rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, atmaksājamie avansa maksājumi un subsīdijas, kas bija paredzētas veicināšanas pasākumiem un ko *CCI* saņēma no *Charente-Maritime* departamenta, *Poitou-Charentes* reģiona un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldības, tika īstenotas bez paziņojuma sniegšanas, un tas ir LESD 108. panta 3. punkta pārkāpums.

(316) Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmumā 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi ("2005. gada lēmums par PVTN") ir paredzēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem dažus atbalsta veidus, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, var atbrīvot no LESD 108. panta 3. punktā paredzētās paziņošanas prasības. Francija uzskata, ka pasākumi, kas piešķirti *CCI* lidostai, atbilst šiem nosacījumiem. Komisija uzskata, ka tā nav.

(317) Pirmkārt, kā norādīts 261. apsvērumā, *La Rochelle* lidostas pārvaldību kopumā nevar uzskatīt par PVTN. Tāpēc, tā kā dažādie iepriekš minētie pasākumi ir piešķirti, lai finansētu lidostas pārvaldību kopumā, tie neatbilst kritērijiem, kas paredzēti 2005. gada lēmumā par PVTN.

(318) OCCIārt, kā norādīts iepriekš, pat ja lidostas pārvaldību kopumā varētu klasificēt kā PVTN, neviens no attiecīgajiem pasākumiem nebūtu uzskatāms par kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kuras parametri tika noteikti iepriekš objektīvā un pārredzamā veidā. Kā norādīts 273. apsvērumā, attiecīgie pasākumi neatbilst sprieduma *Altmark* lietā nosacījumiem.

(319) Ņemot vērā iepriekš minēto, investīciju subsīdijas, rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, atmaksājamie avansa maksājumi un subsīdijas, kas bija paredzētas veicināšanas pasākumiem un ko *CCI* saņēma no *Charente-Maritime* departamenta, *Poitou-Charentes* reģiona un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldības, ir nelikumīgs atbalsts.

7.1.3. *Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu*

7.1.3.1. Investīciju atbalsta saderība

(320) Attiecīgie pasākumi ir saistīti ar investīciju dotācijām, ko *CCI* lidostai izmaksājušas dažādas publiskās iestādes (*Poitou-Charentes* reģions, *Charente-Maritime* departaments un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība), kā arī dotācijām saskaņā ar ERAF. Kā minēts iepriekš, šīs investīciju dotācijas samazināja investīciju izmaksas, kas parasti būtu jāsedz *CCI*, un tādējādi tās ir investīciju atbalsts.

(321) Investīciju atbalsts tika piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa – dienas, no kuras piemēro 2014. gada pamatnostādnes. Saskaņā ar šīm pamatnostādnēm, Komisija lidostām piešķirtajam nelikumīgajam investīciju atbalstam piemēro tos noteikumus, kuri bija spēkā atbalsta piešķiršanas dienā ([77]).

(322) Attiecībā uz dotācijām, kas piešķirtas, sākot no 2005. gada, tobrīd bija spēkā 2005. gada vadlīnijas, tāpēc jāpiemēro minētās vadlīnijas.

(323) Tomēr dotācijas, kas piešķirtas no 2000. līdz 2005. gadam, *CCI* lidostai tika piešķirtas pirms 2005. gada vadlīniju stāšanās spēkā – laikā, kad nebija īpašu saderības kritēriju attiecībā uz investīciju atbalstu lidostām. Tāpēc Komisijai minētās dotācijas ir jānovērtē tieši, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un ņemot vērā savu lēmumu pieņemšanas praksi šajā saistībā. Ir jāatgādina, ka Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse attiecībā uz lidostas ekspluatantiem piešķirtā atbalsta saderības novērtēšanu tika konsolidēta ar 2005. gada vadlīnijām. Tāpēc Komisija uzskata, ka laikposmā no 2000. līdz 2005. gadam piešķirto dotāciju saderība ar iekšējo tirgu ir jāizvērtē, ņemot vērā 2005. gada vadlīnijās izklāstītos principus un tiesu praksi ([78]).

([77]) 2014. gada pamatnostādņu 173. punkts.

([78]) Tiesas (virspalāta) 2020. gada 22. septembra spriedums lietā C-594/18 P Austrijas Republika/Komisija, ECLI:EU:C:2020:742, 20. punkts.

(324) Lai valsts atbalstu lidostām tāpat kā jebkuru citu valsts atbalstu atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam būtu jāveicina saimnieciskās darbības attīstība un jābūt samērīgam ar šo mērķi atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Tāpēc Komisija pārbaudīs, vai papildus iepriekš minētajiem 2005. gada vadlīniju kritērijiem ir izpildīti nepieciešamības un samērīguma kritēriji.

(325) Lai noteiktu atbalsta nepieciešamību un samērīgumu, Komisijai ir arī jāpārbauda, vai atbalsta summa nepārsniedz to, kas ir absolūti nepieciešama, lai sasniegtu izvirzīto mērķi ([79]).

a) Investīciju izmaksu attiecināmība

(326) Pirmām kārtām Komisija norāda, ka saskaņā ar 2005. gada vadlīnijām lidostām labvēlīga investīciju atbalsta attiecināmajām izmaksām jāaprobežojas ar ieguldījumu izmaksām, kas saistītas ar lidostas infrastruktūru (skrejceļi, termināļi, peroni utt.), vai to iekārtu izmaksām, kas tieši nodrošina to darbību (ugunsdzēsības iekārtas, drošuma vai drošības aprīkojums). Savukārt no attiecināmajām izmaksām ir jāizslēdz ar komerciālām darbībām saistītās izmaksas, kuras nav tieši saistītas ar lidostas pamatdarbību, piemēram, zemes un ēku būvniecība, finansēšana, izmantošana un noma ne tikai birojiem un noliktavām, bet arī lidostā izvietotajām viesnīcām un rūpniecības uzņēmumiem, kā arī veikaliem, restorāniem un autostāvvietām.

(327) Dažādās no ERAF, *Poitou-Charentes* reģiona, *Charente-Maritime* departamenta un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldības saņemtās investīciju dotācijas – kopsummā gandrīz 3 miljoni EUR – tika izmantotas, lai finansētu jaunas izlidošanas un ielidošanas zāles būvniecību, skrejceļa nostiprināšanu, pagarināšanu un paplašināšanu, manevrēšanas ceļa nostiprināšanu un paplašināšanu, gaisa kuģu stāvvietu nostiprināšanu un paplašināšanu, kā arī nostādināšanas baseina izveidi, lai panāktu lidostas atbilstību Ūdens akta prasībām.

(328) Skrejceļš, manevrēšanas ceļš, gaisa kuģu stāvvietas, nostādināšanas baseins un terminālis ir lidostas infrastruktūras daļa, un uz tiem attiecas valsts atbalsta kontrole, kā noteikts 218. apsvērumā. Attiecīgi ar šādu infrastruktūru saistīto investīciju izmaksas ir attiecināmas.

b) Atbalsts veicina saimnieciskās darbības attīstību

(329) Investīciju dotācijas tika izmantotas, lai izbūvētu jaunu izlidošanas un ielidošanas zāli, nostiprinātu, pagarinātu un paplašinātu skrejceļu, nostiprinātu un paplašinātu manevrēšanas ceļu, nostiprinātu un paplašinātu gaisa kuģu stāvvietas un izveidotu nostādināšanas baseinu, lai panāktu lidostas atbilstību Ūdens akta prasībām.

(330) Skrejceļa (45 m platumā un 115 m garumā), manevrēšanas ceļa un gaisa kuģu stāvvietu izmēru maiņa ir ļāvusi *La Rochelle* lidostai apkalpot lidmašīnas ar 100–200 sēdvietu ietilpību (piemēram, B737 un A320) un pievērsties jauniem tirgiem, kuros šīs lidmašīnas tiek izmantotas visvairāk (Lielbritānija, Beļģija, Pireneju pussala), pielāgojoties šo lidmašīnu īpašajiem drošības standartiem. Tas atbilst reģionālās ekonomikas un tūrisma attīstīšanas mērķim, kas palielina *La Rochelle* lidostas pievilcību un tādējādi ir vērsts uz to, lai palielinātu uz reģionu ceļojošo pasažieru skaitu.

(331) Termināļa paplašināšana ļāva pielāgot termināli pastāvīgajam pārvadājumu apjoma pieaugumam un tādējādi apkalpot pasažierus atbilstoši pieņemamam drošuma, drošības un komforta līmenim, kas, kā norādīts 2000. gada janvārī veiktajā pētījumā par ēkām, iepriekš bija nepietiekams. Pētījumā tika konstatēts, ka maksimumstundās lidostu šķērsoja 100 pasažieru, un tāpēc publiskā zāle bija ievērojami par mazu – tas radīja drūzmēšanos un kavēšanos drošības procedūru laikā un līdz ar to arī saistībā ar iekāpšanu gaisa kuģos un izkāpšanu no tiem. Tādējādi finansējums ir uzlabojis infrastruktūras drošumu un darbību, kas ir būtiski, lai sasniegtu reģionālās attīstības un tūrisma attīstības mērķus.

([79]) Sk. Komisijas 2011. gada 18. februāra Lēmumu lietā par valsts atbalstu NN 26/2009 – Grieķija – Joanninas lidostas paplašināšana, 69. un 70. apsvērums. Sk. arī Vispārējās tiesas 2012. gada 18. janvāra spriedumu lietā *Djebel*/Komisija, T-422/07, ECLI:EU:T:2015:11, 122. un 123. punkts un tajos minētā judikatūra.

(332) Jāatzīmē arī tas, ka *La Rochelle* lidosta ir svarīgs transporta savienojums starp Eiropu un *La Rochelle* reģionu. Šajā ziņā lidostai ir būtiska nozīme reģiona ekonomikas un tūrisma attīstībā. Ja Larošelā lidostas nebūtu vai ievērojami samazinātos tās apkalpošanas potenciāls, šī loma, visticamāk, mazinātos – tas tāpēc, ka jo īpaši ceļotāji, kas dodas darba darīšanās, parasti vēlas saīsināt ceļojuma laiku, sevišķi tādēļ, lai varētu doties atpakaļ tajā pašā dienā. Tādējādi, ja ceļotāji, kas dodas uz Larošelu un no tās darba darīšanās, būtu jāizmanto lidosta, kas neatrodas pilsētas tiešā tuvumā, to varētu uzskatīt par šķērsli saimnieciskās darbības attīstībai.

(333) *La Rochelle* lidosta apkalpo arī lielas tūristu plūsmas, jo īpaši tāpēc, ka tā atrodas netālu no Ilderē ar tās piejūras kūrortiem. Šī pozitīvā ietekme tika novērtēta 2008. gada *CCI* paziņojumā par kontrolētas izaugsmes stratēģiju. Šajā paziņojumā norādīts, ka lidostas ekonomiskais ieguldījums aglomerācijā atbilst zemo cenu aviosabiedrību pasažieru tēriņiem, kas viņu uzturēšanās laikā nonākuši vietējā ekonomikā (2007. gadā – 33 miljoni EUR). Turklāt 2008. gadā lidostā tika radītas 167 jaunas darbvietas. *ODIT France* 2008. gadā sagatavotajā ziņojumā par gaisa transporta un tūrisma attīstību bija norādīts koeficients, kas ļauj aprēķināt *La Rochelle* lidostas kopējo ekonomisko ieguldījumu vietējā ekonomikā 2008. gadā, proti, saskaņā ar aplēsēm tie bija 100 miljoni EUR.

(334) Visu šo iemeslu dēļ *CCI* lidostas saņemtās investīciju dotācijas veicināja *La Rochelle* un tās reģiona ekonomisko attīstību, ņemot vērā lidostas ietekmi uz tūrismu un saimniecisko darbību kopumā.

(335) Šīs dotācijas ir arī veicinājušas reģiona pieejamību, jo īpaši tūristiem un ceļotājiem, kas turp dodas darba darīšanās. Šajā ziņā jānorāda, ka *La Rochelle* lidosta neatrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā kā *Angoulême* lidosta (sk. 305.–307. apsvērumu).

(336) Attiecībā uz Nioras un *Rochefort* lidostām Komisija uzskata, ka tās neaizstāj *La Rochelle* lidostu kā lidostu, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus regulāros reisos, ko veic lielās komerciālās aviosabiedrības (skatīt 309. apsvērumu).

(337) Līdz ar to investīciju atbalsts, kas *La Rochelle* lidostai ļauj palielināt tās apkalpošanas jaudu, zināmā mērā veicina reģiona pieejamību, jo pasažieriem un aviosabiedrībām nav jāizvēlas nepilnīgs aizstājējs.

(338) Turklāt *TGV* dzelzceļa līnijā, kura savieno Larošelu ar Parīzi, kas ir starptautisks transporta mezgls, ātrgaitas režīmā kursē tikai no Senpjēras de Koras, un Parīzē ar šo transporta veidu var nokļūt tikai 3 stundās. Projektā *TGV Atlantique*, kas pilnā ātrumā savienos Puatjē, *Angoulême* un Bordo pilsētas, *La Rochelle* nav iekļauta.

(339) Tādējādi šķiet, ka, neraugoties uz to, ka pastāv gaisa transportam alternatīvi transporta veidi, investīciju dotācijas ir palīdzējušas uzlabot reģiona pieejamību un ekonomisko attīstību.

c) Infrastruktūra ir vajadzīga un ir samērīga ar noteikto mērķi

(340) Investīciju mērķis bija uzlabot darbību un nodrošināt optimālu esošās infrastruktūras izmantošanu, jo īpaši tāpēc, ka daļa infrastruktūras nebija izmantojama tāpēc, ka tā neatbilda drošības standartiem, vai tāpēc, ka investīcijas dod iespēju pielāgot lidostu paredzamam pasažieru skaita pieaugumam.

(341) Veicot investīcijas, kas saistītas ar lidostas skrejceļa izmēru palielināšanu (tas bija pārāk mazs un neatbilstošs), *CCI* lidosta aprobežojās ar 115 metru pagarinājumu, kas bija pietiekams, lai sasniegtu 330. apsvērumā izklāstītos tirgus mērķus, t. i., pielāgot lidostu lidmašīnām ar 200 sēdvietu maksimālo ietilpību. Šādu pagarinājuma tika ieteikts izbūvēt arī 2000. gada janvārī veiktajā pētījumā, ko veica *Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest*. Šos konstatējumus apstiprina turpmākajos gados reģistrētie pārvadājumi.

(342) Kā norādīts 331. apsvērumā, ar investīciju dotācijām finansētie darbi terminālī (arī tas bija nepietiekama lieluma) neradīja ievērojamu kapacitātes palielinājumu, bet tikai nodrošināja, ka nepietiekamā lieluma infrastruktūra var apkalpot esošo satiksmi un efektīvāk darboties maksimuma periodos.

(343) Tāpēc šīs investīcijas nepārsniedza to, kas bija nepieciešams, lai lidosta varētu turpināt netraucēti apkalpot esošo satiksmi, arī maksimumstundās. Tāpēc šīs investīcijas bija nepieciešamas un samērīgas noteiktajam mērķim.

d) Infrastruktūrai ir apmierinošas izmantošanas perspektīvas vidējā termiņā

(344) Jāatzīmē, ka laikposmā no 2005. līdz 2007. gadam *La Rochelle* lidostas pārvadājumu apjoms svārstījās no aptuveni 120 000 līdz aptuveni 220 000 pasažieru gadā un ka gadu gaitā pārvadājumu apjoms vienmēr ir pieaudzis. Tāpēc gan 2005., gan 2007. gadā bija pamatoti sagaidīt, ka turpmāk lidosta tiks izmantota ievērojamā apjomā un arvien vairāk.

(345) Tāpēc šīs perspektīvas attaisnoja investīcijas, kuru mērķis bija uzturēt infrastruktūru tādā stāvoklī, lai varētu apkalpot esošo satiksmi un nodrošināt lidostas ikgadējo izaugsmi, tomēr būtiski nepalielinot kapacitāti.

(346) Šajā saistībā jāatgādina, ka *La Rochelle* skrejceļa izmēru maiņas darbi bija paredzēti, lai apkalpotu lielākas ietilpības gaisa kuģus un pielāgotos drošības standartiem, kas raksturīgi noteiktiem gaisa kuģiem, un to galīgais mērķis bija veicināt uz šo reģionu ceļojošo pasažieru skaita pieaugumu. Turklāt termināļa paplašināšana ļāva pielāgot termināli pastāvīgajam satiksmes pieaugumam un tādējādi apkalpot pasažierus atbilstoši pieņemamam drošuma, drošības un komforta līmenim, kā arī izvairīties no drūzmēšanās un kavēšanās drošības procedūru laikā un līdz ar to arī saistībā ar iekāpšanu gaisa kuģos un izkāpšanu no tiem. Ar investīciju dotācijām finansēja skrejceļa atjaunošanas un modernizācijas darbus, kas bija paredzēti, lai uzturētu infrastruktūru tādā stāvoklī, kas ļautu turpināt apkalpot pašreizējos gaisa kuģu tipus un pārvadājumu apjomu bez ievērojama kapacitātes palielinājuma, kā arī lai uzlabotu lidostas darbību maksimumstundās. Kopumā jāsecina, ka finansētajai infrastruktūrai investīciju dotāciju piešķiršanas brīdī bija apmierinošas vidēja termiņa izmantošanas perspektīvas.

e) Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai

(347) *La Rochelle* lidosta ir bez īpašiem ierobežojumiem atvērta dažādām aviosabiedrībām, kas vēlas to izmantot. Tāpēc infrastruktūra ir pieejama vienlīdzīgi un nediskriminējoši 2005. gada vadlīniju nozīmē.

f) Nav ietekmes uz tirdzniecību, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm

(348) Kā minēts iepriekš, saskaņā ar 2005. gada vadlīnijām *La Rochelle* lidosta ir D kategorijas lidosta. Šo vadlīniju 39. punktā ir noteikts, ka "nav paredzams, ka mazām reģionālām (D kategorijas) lidostām piešķirtais finansējums varētu kropļot konkurenci vai ietekmēt tirdzniecību tādā apmērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm."

(349) Turklāt no 304. un 309. apsvēruma izriet, ka *La Rochelle* lidosta tās aptvēruma teritorijā nekonkurē ar citu lidostu ar tādu pašu darījumdarbības modeli, kuru attiecīgie pasākumi varētu ietekmēt negatīvi. Nioras un *Rochefort* lidostas apkalpo dažādus tirgus segmentus, tāpēc tās ir tikai nepilnīgi savstarpēji aizstājēji. *Angoulême* lidosta neatrodas *La Rochelle* lidostas aptvēruma teritorijā.

(350) Turklāt attiecīgās investīciju dotācijas netika izmantotas, lai finansētu būtisku kapacitātes palielinājumu, kas varētu mainīt lidostas klasifikāciju saskaņā ar 2005. gada vadlīnijām. Tādējādi strīdīgo investīciju dotāciju galvenais nolūks bija saglabāt lidostu, jo bez šīm dotācijām tā nebūtu varējusi turpināt darbību vai to būtu varējusi darīt tikai sliktākos apstākļos. Tomēr, kā redzams 11. tabulā, dotāciju rezultātā jauna kapacitāte, kas tai būtu ļāvusi konkurēt ar citām lidostām, radīta netika.

*11. tabula*

**Izmantotā kapacitāte pasažieru skaita izteiksmē laikaposmā no 2002. līdz 2010. gadam**

| Gads | Izmantotā kapacitāte |
|---|---|
| 2002 | 91 726 |
| 2003 | 93 763 |
| 2004 | 100 342 |

| | |
|---|---|
| 2005 | 127 563 |
| 2006 | 180 964 |
| 2007 | 220 088 |
| 2008 | 214 338 |
| 2009 | 167 724 |
| 2010 | 191 429 |

*Avots:* Francijas iestādes

(351) Visbeidzot, pēc investīciju dotāciju piešķiršanas netika novērota ievērojama aviosabiedrību pāriešana no *Angoulême* uz Larošelu, kā arī netika atcelti reisi no *Angoulême* un aizstāti ar jauniem reisiem uz tiem pašiem galamērķiem no *La Rochelle*.

(352) Ņemot vērā visu attiecīgo dotāciju pozitīvo un negatīvo ietekmi, Komisija uzskata, ka investīciju dotācijas nav iespaidojušas tirdzniecību tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

g) Atbalsta nepieciešamība un samērīgums

(353) Uzskatāms, ka nepieciešamas un samērīgas investīcijas ir tādas, kuru mērķis ir uzlabot esošās infrastruktūras darbību un optimālu izmantošanu, jo īpaši tad, ja daļa infrastruktūras nav izmantojama, jo tā neatbilst drošības standartiem ([80]), vai ja investīcijas ļauj pielāgot lidostu prognozējamam pasažieru skaita pieaugumam ([81]).

(354) Attiecībā uz darbiem saistībā ar pārāk mazo skrejceļu, manevrēšanas ceļu un gaisa kuģu stāvvietām lidostas stratēģija paredzēja atvērt jaunus maršrutus un palielināt pārvadājumu apjomu, tāpēc bija nepieciešama šīs infrastruktūras paplašināšana.

(355) Kas attiecas uz darbiem saistībā ar termināli, lidostas infrastruktūra nebija piemērota pastāvīgajam pasažieru skaita pieaugumam, kā rezultātā radās kavēšanās un drūzmēšanās. Tāpēc lidostas infrastruktūras izmēru maiņa bija gan nepieciešama, gan samērīga, lai apkalpotu pasažieru pieplūdumu.

(356) Investīciju dotācijas veido 2 986 000 EUR no 5 876 000 EUR kopējā investīciju apjoma, proti, atbalsta intensitāte bija 50,8 %, kas ir pieņemami, ņemot vērā lidostas kategoriju.

(357) Turklāt visa pieejamā informācija liecina, ka šo atbalstu var uzskatīt par nepieciešamu un samērīgu, ņemot vērā to, ka *CCI* nebūtu spējusi finansēt attiecīgās investīcijas bez atbalsta un nebūtu spējusi veikt ievērojami lielāku ieguldījumu par to, ko tā veica.

(358) Tālāk 12. tabulā ir apkopoti *La Rochelle* lidostas tīrie ienākumi laikposmā no 2002. līdz 2012. gadam un tās pašfinansēšanas spēja, kas ir tīro ienākumu un nenaudas pozīciju (galvenokārt amortizācija un uzkrājumi saistībām un maksājumiem) summa. Pašfinansēšanās spēju veido uzņēmuma darbības rezultātā iegūtās summas, kas ir pieejamas investīciju finansēšanai, uzņēmuma apgrozāmais kapitāls, aizdevumu atmaksas, uzkrājumi un akcionāriem izmaksātās dividendes.

([80]) Komisijas 2006. gada 16. maija Lēmums par valsts atbalstu NN 21/2006, Apvienotā Karaliste/*City of Derry Airport* (OV C 272, 9.11.2006., 13. lpp.), 57. un 58. apsvērums.

([81]) Komisijas 2010. gada 27. aprīļa Lēmums par valsts atbalstu N 41/2010, Latvija – Valsts atbalsts saistībā ar ieguldījumiem Rīgas lidostas infrastruktūrā (OV C 143, 2.6.2010., 22. lpp.), 35.–37. apsvērums.

*12. tabula*

***La Rochelle* lidostas tīrie ienākumi un pašfinansēšanās spēja**

*(tūkstoši EUR)*

| Gads | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ienākumi | 1 581 | 2 220 | 2 529 | 3 021 | 4 063 | 4 048 | 4 292 | 3 777 | 4 773 | 5 203 | 5 415 |
| Izdevumi | 1 756 | 2 295 | 2 510 | 3 355 | 4 801 | 4 607 | 5 020 | 4 548 | 4 970 | 5 694 | 5 911 |
| Rezultāts | - 175 | - 75 | 19 | - 334 | - 738 | - 559 | - 728 | - 771 | - 197 | - 491 | - 496 |
| Pašfinansēšanas spēja | 5 | 228 | - 84 | 5 | 298 | - 195 | - 259 | - 679 | 46 | - 2 | - 30 |

*Avots:* Francijas iestādes

(359) Šajā tabulā redzams, ka no 2002. līdz 2012. gadam lidosta strādāja ar zaudējumiem. Turklāt šajā laikposmā lidostas pašfinansēšanās spēja svārstījās no 298 000 EUR līdz 679 000 EUR gadā. 2004. un 2005. gadā, kad tika izmaksātas gandrīz visas investīciju dotācijas, lidostas pašfinansēšanās spēja bija attiecīgi tikai 84 000 EUR un 5 000 EUR, kas bija ļoti zema salīdzinājumā ar veikto ieguldījumu izmaksām (ieguldījumu kopējās izmaksas 2004. un 2005. gadā: 5 830 000 EUR) ([82]). Tādējādi pieejamie līdzekļi, kas radīti ar lidostas darbību, bija nepietiekami, lai sniegtu būtisku ieguldījumu šo investīciju finansēšanā.

(360) Pieejamie dati liecina, ka finanšu rezultāts 2004. gadā bija 19 000 EUR un 2005. gadā – 334 000 EUR (gados, kad tika izmaksātas gandrīz visas investīciju dotācijas). Šie skaitļi ir jāsalīdzina ar lidostas tīrajiem ienākumiem pēc dotāciju saņemšanas, t. i., – 738 000 EUR 2006. gadā un – 559 000 EUR 2007. gadā. Tādējādi visu attiecīgo investīciju vai pat ievērojamas to daļas finansēšana no lidostas pašas līdzekļiem būtu ievērojami palielinājusi tās zaudējumus, kas jau tā bija ievērojami.

(361) Turklāt, ņemot vērā zaudējumu ilgtermiņa raksturu, ir maz ticams, ka *CCI* būtu varējusi finansēt būtisku daļu no attiecīgajām investīcijām, palielinot savas parādsaistības, kas sasniedza aptuveni 226 000 EUR 2005. gadā un 341 000 EUR 2006. gadā ([83]).

(362) Tāpēc investīciju dotācijas bija nepieciešamas, lai veiktu investīcijas, kuras ar šīm dotācijām finansēja. Citiem vārdiem sakot, tām bija stimulējoša ietekme, jo bez dotācijām *CCI* šādas investīcijas nebūtu veikusi. Turklāt tās arī atbilst samērīguma principam, jo *CCI* nebūtu varējusi būtiski palielināt savu ieguldījumu attiecīgo investīciju finansēšanā.

h) Secinājums par investīciju atbalsta saderību

(363) Iepriekš šajā iedaļā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka investīciju dotācijas laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam ir atbalsts, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(364) Šis secinājums ir balstīts uz 2005. gada vadlīnijās minētajiem kritērijiem par lidostām labvēlīgu investīciju atbalstu. Tas nekādā mērā neskar nekādus iespējamos turpmākos novērtējumus par *La Rochelle* lidostai labvēlīgām investīcijām, kurus Komisijai varētu būt jāveic, pamatojoties uz 2014. gada pamatnostādnēm.

([82]) Tabula, ko Francijas iestādes iesniedza 2017. gada 14. novembrī, atbildot uz 9. jautājumu.

([83]) *CCI* 2017. gada 14. novembra papildu galīgās atbildes 6. pielikums (darījumdarbības plāns 2001.–2014. gadam, aizņēmumu un citu finanšu saistību pozīcija).

7.1.3.2. Darbības atbalsta saderība

(365) Kā jau iepriekš pierādīts, Francija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka *La Rochelle* lidostas pārvaldība, aplūkojot to kā kopumu, ir uzskatāma par PVTN. Jo īpaši *La Rochelle* lidostas ekspluatanta darbība, kas ietver pasažieru komercpārvadājumu lidojumu apkalpošanu lidostā, nav uzskatāma par patiesu PVTN. Ciktāl dažādie finansiālā atbalsta pasākumi, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, bija paredzēti, lai finansētu lidostas darbību kopumā, tos nevar uzskatīt par kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, kas piešķirta, lai pārvaldītu patiesu PVTN.

(366) Turklāt, kā norādīts iepriekš, neviens no šajā izmeklēšanā aplūkotajiem finansiālā atbalsta pasākumiem netika īstenots, izmantojot finanšu kompensācijas mehānismu, kura parametri būtu iepriekš objektīvi un pārredzami noteikti un kuram būtu paredzēti papildu parametri kompensācijas kontrolei un pārskatīšanai, kā arī pasākumi, kas ļautu izvairīties no pārmērīgas kompensācijas un to atmaksāt. Tādējādi pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, neatbilst visiem nosacījumiem, kas paredzēti Eiropas Savienības tiesību aktos, kuri ir piemērojami tādam valsts atbalstam, kurš tiek izmaksāts kompensācijas par sabiedriskajiem pakalpojumiem veidā ([84]), kas šajā gadījumā būtu piemērojami *ratione temporis*.

(367) Tādēļ šos pasākumus nevar atzīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu.

(368) Tagad Komisija pasākumus, kas tiek aplūkoti šajā izmeklēšanā, analizēs, ņemot vērā LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā paredzētos dažādos kritērijus.

(369) Attiecīgie pasākumi attiecas uz finansējumu, kas saistīts ar lidostas darbību: atmaksājamie avansa maksājumi ar nulles likmi, rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi *La Rochelle* lidostai laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, un subsīdijas, ko *CCI* saņēma no vietējām pašvaldībām, lai dotu finansiālu ieguldījumu *La Rochelle* lidostas veicināšanas pasākumos.

(370) Šie pasākumi ir darbības atbalsts, ciktāl tie bija paredzēti, lai finansētu *La Rochelle* lidostas darbību, nevis konkrētas investīcijas lidostā. Šis darbības atbalsts ir piešķirts nelikumīgi līdz 2014. gada 4. aprīlim – dienai, kurā stājās spēkā 2014. gada pamatnostādnes, kurās Komisija ir paziņojusi, ka tā minētajās pamatnostādnēs pasludinātos principus piemēros visās izskatāmajās lietās, kuras attiecas uz darbības atbalstu, kas piešķirts lidostām, pat, ja tas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa ([85]).

(371) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm darbības atbalstu, kas lidostām piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa, var atzīt par saderīgu attiecībā uz visām nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti 5.1.2. iedaļā izklāstītie nosacījumi ([86]). Tālāk ir analizēti 2014. gada pamatnostādņu 5.1.2. iedaļā izklāstītie nosacījumi.

– *Atbalsts veicina saimnieciskās darbības attīstību*

(372) Ar atmaksājamajiem avansa maksājumiem un rēķiniem, kas bija izrakstīti par zemākām cenām, tika finansēts *La Rochelle* lidostas darbības deficīts, un tādējādi tie ļāva lidostai turpināt darbību. Attiecībā uz vietējo pašvaldību subsīdijām, kas bija paredzētas, lai dotu ieguldījumu *La Rochelle* lidostas veicināšanas pasākumos, šo subsīdiju nolūks bija finansēt veicināšanas pasākumus, kuru mērķis bija attīstīt lidostas darbību.

(373) Kā jau paskaidrots 329. un 332. apsvērumā, *La Rochelle* lidostas darbība pozitīvi ietekmē *La Rochelle* reģiona ekonomisko attīstību, jo īpaši tūrisma nozarē.

(374) Vietējās ekonomikas attīstība saskaņā ar 2014. pamatnostādnēm ir atzīta kā vispārējas nozīmes mērķis, kas varētu attaisnot darbības atbalsta piešķiršanu lidostai pirms 2014. gada 4. aprīļa, ja vien būtu izpildīti daži nosacījumi.

(375) Nav noliedzams, ka *La Rochelle* lidosta ir veicinājusi lielu tūristu pieplūdumu *La Rochelle* reģionā un pozitīvi ietekmējusi reģiona un vietējās ekonomikas attīstību.

([84]) Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (2011)" (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).
([85]) 2014. gada pamatnostādņu 172. punkts.
([86]) 2014. gada pamatnostādņu 137. punkts.

(376) Šī pozitīvā ietekme tika novērtēta 2008. gada *CCI* paziņojumā par kontrolētas izaugsmes stratēģiju. Paziņojumā norādīts, ka lidostas ekonomiskais ieguldījums aglomerācijā atbilst zemo cenu aviosabiedrību pasažieru tēriņiem, kas viņu uzturēšanās laikā nonākuši vietējā ekonomikā (2007. gadā – 33 miljoni EUR), un lidostā nodrošināto darbvietu skaitam (167 darbvietas 2008. gadā).

(377) *ODIT France* 2008. gadā sagatavotajā ziņojumā par gaisa transporta un tūrisma attīstību bija norādīts koeficients, kas ļauj aprēķināt *La Rochelle* lidostas kopējo ekonomisko ieguldījumu vietējā ekonomikā 2008. gadā, proti, saskaņā ar aplēsēm tie bija 100 miljoni EUR. Turklāt 2008. gadā lidostā tika radītas 167 jaunas darbvietas.

(378) Piedevām ikgadējo apsekojumu laikā no 2006. līdz 2014. gadam tika aprēķināti izdevumi uz vienu pasažieri un kopējie izdevumi – to rezultāti izklāstīti nākamajā tabulā.

*13. tabula*

**Izdevumi uz vienu pasažieri un kopējie izdevumi *La Rochelle* reģionā**

*(EUR)*

| Gads | Izdevumi uz vienu pasažieri | Kopējie izdevumi |
|---|---|---|
| 2006 | 336 | 17,8 miljoni |
| 2007 | 471 | 33 miljoni |
| 2008 | 367 | 27,4 miljoni |
| 2009 | Nav novērtēts | Nav novērtēts |
| 2010 | 532,58 | 30 miljoni |
| 2011 | 548,97 | 35 miljoni |
| 2012 | 558,62 | 37 miljoni |
| 2013 | 482,80 | 27,4 miljoni |
| 2014 | 578,44 | 33 miljoni |

*Avots:* Francijas iestādes

(379) Iepriekš 13. tabulā redzams, ka laikposmā no 2006. līdz 2014. gadam lidostas ekonomiskais ieguldījums *La Rochelle* reģionā ir palielinājies, un izdevumi uz vienu pasažieri pieauga no 336 EUR 2006. gadā līdz 578,44 EUR 2014. gadā.

(380) 2014. gada pamatnostādnēs noteikts, ka gadījumā, ja lidosta atrodas citas tādas lidostas, kuras jauda nav pilnībā izmantota, aptvēruma teritorijā, darījumdarbības plānā, kas balstās uz pamatotām pasažieru un kravu plūsmas prognozēm, ir jānosaka ticamā ietekme uz plūsmu apjomu citās lidostās, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā ([87]). *La Rochelle* lidosta savā aptvēruma teritorijā nekonkurē ar citu lidostu ar tādu pašu darījumdarbības modeli. Nioras un *Rochefort* lidostas apkalpo dažādus tirgus segmentus, tāpēc tās ir tikai nepilnīgi savstarpēji aizstājēji (sk. 308. un 309. apsvērumu). *Angoulême* lidosta neatrodas *La Rochelle* lidostas aptvēruma teritorijā. Tāpēc var secināt, ka tika ņemta vērā *La Rochelle* satiksmes iespējamā ietekme uz tuvumā esošajām lidostām un ka tika izslēgta būtiska ietekme.

(381) Tāpēc Komisija uzskata, ka *La Rochelle* lidostai piešķirtais darbības atbalsts palīdzēja sasniegt *La Rochelle* reģiona ekonomikas attīstības un savienojamības mērķi.

([87]) 2014. gada pamatnostādņu 114. punkts.

b) Valsts iejaukšanās nepieciešamība un atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

(382) Darbības atbalsts bija nepieciešams, lai nodrošinātu *La Rochelle* lidostas darbības finansiālo dzīvotspēju, un tā turpināja darboties tieši šā atbalsta dēļ. No budžeta viedokļa attiecīgais atbalsts bija nepieciešams, jo lidosta nebija finansiāli dzīvotspējīga un radīja naudas deficītu. Ņemot vērā tās rezultātus, lidosta nebūtu spējusi no saviem līdzekļiem nodrošināt lielāku finansējumu.

(383) Turklāt 2014. gada pamatnostādnēs ir atzīts, ka "pašreizējos tirgus apstākļos mazākajām lidostām bez publiska finansējuma var būt grūtības nodrošināt finansējumu to darbībai." ([88]) 2014. gada pamatnostādnēs arī precizēts, ka lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir līdz 700 000 pasažieru, var nebūt spējīgas segt būtisku daļu savu darbības izmaksu. *La Rochelle* lidosta ir viena no mazākajām lidostām, jo nav paredzams, ka līdz 2020. gadam tās pārvadājumu apjoms pārsniegs 300 000 pasažieru, un līdz 2007. gadam tas nepārsniedza 200 000 pasažieru.

(384) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm būtu jāpārbauda, vai būtu bijis iespējams izmantot citus politikas vai atbalsta instrumentus, kas mazāk kropļotu konkurenci ([89]). Kā jau norādīts, laikposmā no 2002. līdz 2012. gadam lidostā katru gadu (izņemot 2004. gadu) bija ievērojams darbības deficīts. Lai saglabātu lidostas darbību un nodrošinātu tās darbībai nepieciešamo likviditāti, šajā kontekstā bija grūti paredzēt citus instrumentus, izņemot neatmaksājamas darbības subsīdijas (piemēram, subsīdijas tirgvedības pasākumiem) un rēķinu izrakstīšanu par zemākām cenām, kā arī atmaksājamus bezprocentu avansa maksājumus bez konkrēta atmaksas termiņa.

(385) Tādējādi darbības atbalsts *La Rochelle* lidostai bija nepieciešams un piemērots.

c) Stimulējošā ietekme un atbalsta samērīgums

(386) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm būtu jāpārliecinās, vai gadījumā, ja nepastāvētu darbības atbalsts, lidostas saimnieciskās darbības līmenis būtiski samazinātos un vai atbalsts aprobežojās ar minimumu, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu ([90]).

(387) Tā kā *La Rochelle* lidosta nebija finansiāli dzīvotspējīga, tās darbības apjoms tiktu ievērojami samazināts, lai nodrošinātu tās finanšu līdzsvaru, vai pat darbība tiktu pilnībā pārtraukta, ja nebūtu atbalsta pasākumu tās darbības izmaksu finansēšanai. Tādēļ atbalstam ir bijusi stimulējoša ietekme 2014. gada pamatnostādņu 124. punkta nozīmē.

(388) Turklāt 12. tabulā redzams, ka dažādās darbības subsīdijas nepārsniedza summas, kas bija vajadzīgas, lai nodrošinātu lidostas finansiālo dzīvotspēju. Izņemot 2004. gadu, kad grāmatvedības rezultāts bija pozitīvs (19 000 EUR), grāmatvedības rezultāts vienmēr bija negatīvs, kas liecina, ka lidostas darbības atbalsts nekad nepārsniedza summas, kas bija vajadzīgas, lai saglabātu līdzsvarotu grāmatvedības rezultātu.

(389) Attiecībā uz *CCI* vispārējās struktūrvienības piešķirtajiem atmaksājamajiem avansa maksājumiem tie ir saistīti ar pienākumu nodrošināt lidostai līdzsvarotu budžetu – šis pienākums *CCI* bija noteikts saskaņā ar koncesijas līgumu. Avansa maksājumu summa katru gadu tika noteikta budžeta sagatavošanas brīdī ar mērķi panākt, ka tas ir līdzsvarots. Uz tirdzniecības un rūpniecības kameru pārvaldīto lidostu budžetu sagatavošanu attiecas stingras procedūras, kuru mērķis ir nodrošināt, lai budžeta līdzsvarošanai izmantotie valsts ieguldījumi nepārsniegtu nepieciešamo minimumu.

(390) Tādējādi Komisija uzskata, ka dažādās darbības subsīdijas, ko saņēma *CCI* lidosta, bija ierobežotas līdz minimumam.

d) Konkurences kropļojumu un ietekmes uz tirdzniecību novērtējums

(391) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm, novērtējot pirms 2014. gada 4. aprīļa piešķirta darbības atbalsta saderību, Komisija ņem vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību ([91]).

([88]) 2014. gada pamatnostādņu 117. punkts.
([89]) 2014. gada pamatnostādņu 120. punkts.
([90]) 2014. gada pamatnostādņu 124. un 125. punkts.
([91]) 2014. gada pamatnostādņu 131. un 137. punkts.

(392) Atbalsts, kas piešķirts Savienības lidostai, potenciāli var nelabvēlīgi ietekmēt visas pārējās Savienības lidostas. Visas Savienības lidostas konkurē savā starpā, lai piesaistītu aviosabiedrības iekšējā gaisa pārvadājumu tirgus kontekstā. Saistībā ar darbības atbalstu, kas ļauj lidostai saglabāt ekonomisko dzīvotspēju, šādas vispārējās ietekmes uz citām lidostām intensitāte ir atkarīga no lidostas, kurai sniegts atbalsts, darbības apjoma, ko jo īpaši var izteikt ar pasažieru skaitu, maršrutiem un lidojumu biežumu.

(393) Šajā saistībā jānorāda, ka attiecīgajā periodā (2001.–2012. gads), *La Rochelle* lidosta aizvien ir bijusi maza lidosta. *La Rochelle* lidosta ir viena no mazākajām lidostām, jo nav paredzams, ka līdz 2020. gadam tās pārvadājumu apjoms pārsniegs 300 000 pasažieru, un līdz 2007. gadam tas nepārsniedza 200 000 pasažieru gadā. Tātad *La Rochelle* lidostas darbības apjoms saglabājas neliels. Tāpēc šai lidostai piešķirtā atbalsta vispārējā ietekme uz visām pārējām lidostām bija relatīvi ierobežota.

(394) Taču noteiktai lidostai piešķirtā darbības atbalsta ietekme uz citu lidostu palielinās, ja abas lidostas atrodas tuvu viena otrai. Jo īpaši, ja viena no tām atrodas otras lidostas aptvēruma teritorijā, tās īpaši intensīvi konkurē, lai piesaistītu aviosabiedrības, kuras gribētu apkalpot reģionu, kurā lidostas atrodas. Turklāt, ja no katras no šīm divām lidostām ir maršruti uz vienu un to pašu galamērķi, abas lidostas konkurē arī, lai piesaistītu pasažierus, kuri vēlas doties uz šo galamērķi un kuri lidojumam var izvēlēties vienu no abām lidostām.

(395) *Angoulême* lidosta neatrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā kā *La Rochelle* lidosta (sk. 305.–307. apsvērumu).

(396) Attiecībā uz Nioras un *Rochefort* lidostām Komisija tādu pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 308. un 309. apsvērumā, uzskata, ka attiecīgās subsīdijas *La Rochelle* lidostai nekropļo konkurenci ar Nioras un *Rochefort* lidostām.

(397) Tādējādi attiecīgajam darbības atbalstam ir bijusi ierobežota ietekme uz *La Rochelle* lidostai blakus esošajām lidostām.

(398) Ņemot vērā visus attiecīgā atbalsta radītos pozitīvos un negatīvos aspektus kopumā, Komisija uzskata, ka šis atbalsts nav iespaidojis tirdzniecību tādā apmērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

(399) Ņemot vērā iepriekš minētos apstākļus saistībā ar attiecīgā atbalsta ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību un ņemot vērā atbalsta lielo ieguldījumu reģiona, kurā atrodas *La Rochelle* lidosta, ekonomikas attīstībai, jo īpaši, ņemot vērā tā labvēlīgo ietekmi uz vietējo tūrismu un darījumdarbību reģionā, Komisija uzskata, ka attiecīgais atbalsts nav ietekmējis konkurenci un tirdzniecību tādā mērā, ka tas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

e) Secinājums par darbības atbalsta saderību

(400) Ņemot vērā iepriekš minēto, atmaksājamie avansa maksājumi, ārkārtas darbības subsīdijas, rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi *La Rochelle* lidostai laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, un subsīdijas veicināšanas pasākumiem ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

(401) Šis secinājums balstās uz īpašiem kritērijiem, kas paredzēti 2014. gada pamatnostādnēs, lai vērtētu lidostām līdz 2014. gada 4. aprīlim piešķirtā atbalsta saderību. Tas nekādā mērā neskar nekādus iespējamos turpmākos novērtējumus par *La Rochelle* lidostai piešķirto atbalstu, kuri Komisijai varētu būt jāveic, pamatojoties uz noteikumiem, kas paredzēti 2014. gada pamatnostādnēs attiecībā uz atbalstu, kas piešķirts pēc 2014. gada 4. aprīļa.

7.2. **Pasākumi par labu aviosabiedrībām**

7.2.1. *Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē*

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

(403) Lai pasākumu kvalificētu par valsts atbalstu, jāizpilda šādi kumulatīvi nosacījumi:

— saņēmējs ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē – tas paredz, ka saņēmējs veic saimniecisku darbību;

— attiecīgais pasākums ir dotēts no valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti;

— pasākums rada selektīvas priekšrocības saņēmējam vai saņēmējiem;

— attiecīgais pasākums rada vai draud izraisīt konkurences izkropļojumus un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.2.1.1. Uzņēmuma jēdziens

(404) Lai noteiktu, vai novērtētie pasākumi ir valsts atbalsts, ir jānosaka, vai saņēmēji *Ryanair*/*AMS* un *Jet2* ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Nav apstrīdams, ka šīs divas sabiedrības ir uzņēmumi, kas sniedz gaisa transporta un reklāmas pakalpojumus. Tādējādi tās veic saimniecisko darbību.

7.2.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

(405) Starp aviosabiedrībām, no vienas puses, un *CCI*, no otras puses, tika noslēgti dažādi līgumi, uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra.

(406) Komisija vispirms vēlētos norādīt – lai konkrēti novērtētu, vai attiecīgie pasākumi (t. i., publiskie maksājumi, kas piešķirti saskaņā ar minētajiem līgumiem) būtu attiecināmi uz valsti, nav svarīgi nošķirt *CCI* kopumā, *CCI* vispārējo struktūrvienību un *CCI* lidostu. *CCI* lidostai nav savas juridiskās personas statusa, kas atšķirtos no *CCI* statusa, un dažādos līgumus noslēdza *CCI* prezidents, vai tas tika darīts viņa kontrolē. *CCI* lidosta nav atsevišķa iestāde ar atsevišķu lēmumu pieņemšanas autonomiju, izņemot jautājumos, kuri attiecas uz lidostas ikdienas pārvaldību. No tā izriet, ka, lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, *CCI* lidostas un *CCI* kopumā rīcība saistībās ar aviosabiedrībām un to meitasuzņēmumiem jāvērtē kopā. Komisija norāda, ka šāda pieeja tās lēmumu pieņemšanas praksē jau ir izmantota ([92]).

(407) Kā jau noteikts 7.1.1.2. iedaļā, *CCI* ir publiska iestāde, kuras visi līdzekļi jāuzskata par valsts līdzekļiem un kuras visi lēmumi ir attiecināmi uz valsti judikatūras par valsts atbalstu nozīmē.

(408) *CCI* un *Ryanair* savās piezīmēs norāda, ka līgumus, ko *CCI* noslēgusi ar aviosabiedrībām, nevar uzskatīt par attiecināmiem uz valsti.

(409) Pirmkārt, *Ryanair* un *CCI* apstrīd dažādu attiecīgo pasākumu attiecināmību uz valsti un apgalvo, ka valsts neietekmē tirdzniecības un rūpniecības kameru lēmumus un pilda tikai uzraudzības funkciju. *Ryanair* un *CCI* savu argumentu galvenokārt pamato ar to, ka *CCI* nav funkcionāli integrētas valsts struktūrās, jo visi tirdzniecības un rūpniecības kameru vadības struktūru locekļi ir komersanti vai komercsabiedrību vadītāji, un valsts pārstāvim amats tajās nav paredzēts. *Ryanair* norāda arī uz Valsts padomes atzinumu, kas liecina, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras ir neatkarīgas no valsts. Saskaņā ar šo atzinumu fakts, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras "ir piesaistītas valstij, jo ikvienai valsts iestādei tehniski jābūt piesaistītai juridiskai personai, pats par sevi neliecina par pakļautību."

(410) Pretēji tam, ko savās piezīmēs apgalvo *Ryanair* un *CCI*, šajā ziņā nav nozīmes tam, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras vada komersantu un uzņēmumu vadītāju ievēlētas personas, un valsts pārstāvim amats tajās nav paredzēts. Faktiski tirdzniecības un rūpniecības kameras šajā ziņā ir līdzīgas vietējām pašvaldībām, kuras pārvalda no valsts (tiešā nozīmē) neatkarīgi ievēlēti vietējie ierēdņi, nevis citu valsts iestāžu iecelti ierēdņi. Turklāt arī valstu parlamentus veido vēlēti pārstāvji. Tomēr parlaments pārstāv vienu no demokrātiskai valstij būtiskām valsts varām.

([92]) Iepriekš 12. zemsvītras piezīmē minētais Komisijas lēmums par Nīmas lidostu, 306. apsvērums.

(411) Turklāt nav nozīmes arī tam, cik lielā mērā valsts (tiešā nozīmē) ietekmē vai kontrolē tirdzniecības un rūpniecības kameru darbību, jo šīs iestādes pašas ir publiskas iestādes. Tirdzniecības un rūpniecības kameru situācija atšķiras no valsts uzņēmumu situācijas, attiecībā uz kuriem Tiesa spriedumā *Stardust Marine* lietā precizēja attiecināmības uz valsti kritērijus ([93]). Patiesi, ja pasākumu īsteno valsts uzņēmums, kura galvenais mērķis ir veikt saimniecisku darbību, jānosaka, vai publiskās iestādes, kas kontrolē šo uzņēmumu (piemēram, ar kādu kapitāla daļu, kas tām šajā uzņēmumā pieder), ir iesaistītas attiecīgā pasākuma pieņemšanā. Tirdzniecības un rūpniecības kameras situācija ir atšķirīga tādā ziņā, ka šāda iestāde pati ir daļa no valsts pārvaldes jeb "valsts starpniekinstitūcija", tātad ar likumu izveidota publiska iestāde, kuras mērķis ir nodrošināt vispārējas intereses. Tādējādi, lai noteiktu, vai kāds tirdzniecības rūpniecības kameras lēmums ir attiecināms uz valsti (judikatūras par valsts atbalstu plašā izpratnē), nav nepieciešams noteikt, vai kāda cita publiska iestāde (piemēram, valsts tiešā nozīmē vai vietējā pašvaldība) bijušas iesaistītas attiecīgā lēmuma pieņemšanā. Patiesībā šāds lēmums obligāti izpilda attiecināmības kritēriju.

(412) Šādu pieeju Komisija jau iepriekš ir izmantojusi savā lēmumu pieņemšanas praksē, un to apstiprina arī judikatūra. Tādējādi Varas tirdzniecības un rūpniecības kameras lietā Komisija ir apstiprinājusi: "Kā publiska struktūra saskaņā ar Francijas tiesību aktiem tā veic savu darbību ģeogrāfiski noteiktā teritorijā, to vada ievēlēti locekļi un tās rīcībā ir nodokļu līdzekļi, kuri saņemti no uzņēmumiem, kas reģistrēti uzņēmumu komercreģistrā, un tādējādi tā ietilpst "publisko iestāžu" kategorijā Komisijas Direktīvas 2000/52/EK izpratnē. Tādējādi nav nepieciešams noteikt, vai kāds pasākums ir attiecināms uz valsti *Stardust Maritime* judikatūras izpratnē." ([94]) Šo pieeju Vispārējā tiesa jo īpaši ir atbalstījusi nesen pieņemtajos spriedumos par atbalstu, ko aviosabiedrībām piešķīra Nīmas *CCI* un Po *CCI*: "Komisija, pamatojoties uz visiem šiem faktiskajiem apstākļiem, pareizi uzskatīja (..), ka *CCI* , piemēram, *CCIPB*, ir jāuzskata par publiskām iestādēm, kuru visi lēmumi, tāpat kā centrālās pārvaldes vai vietējo pašvaldību lēmumi, ir obligāti attiecināmi uz valsti." ([95]) Šī analīze ir attiecināma arī uz *CCI* šajā lietā.

(413) Turklāt *CCI* uzskata, ka šajā lietā veiktā darbība, proti, *La Rochelle* lidostas ekspluatācija, ir saimnieciska darbība, kas tiek veikta parastos apstākļos, konkurējot ar privātiem uzņēmumiem. Tomēr šis arguments ir lieks, jo nekas neliedz saimniecisko darbību veikt valsts struktūrai ([96]), piemēram, tirdzniecības un rūpniecības kamerai ([97]). Turklāt, kā norādīts iepriekš 7.1.1.2. iedaļā, tirdzniecības un rūpniecības kameru pastāvēšanas jēga un galvenais mērķis ir tām ar likumu uzticētie vispārējas nozīmes uzdevumi. Tātad tirdzniecības un rūpniecības kameru rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem, un tās paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai.

(414) Visu iepriekš minēto iemeslu dēļ *CCI* un *Ryanair* argumenti ir nebūtiski, un dažādie *CCI* noslēgtie līgumi, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, ir jāuzskata par tādiem, kas ir piedēvējami valstij un saistīti ar valsts līdzekļu izmantošanu.

(415) Tāpēc, pamatojoties uz visu iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šo līgumu noslēgšana ir saistīta ar valsts līdzekļu izmantošanu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un ka lēmumi par šo līgumu noslēgšanu ir attiecināmi uz valsti.

### 7.2.1.3. Selektīvas priekšrocības par labu *Buzz* un *easyJet*

(416) Attiecībā uz *Buzz*, kā norādīts 3.2.2.3. iedaļā, Francija paskaidroja, ka *Buzz* netika veikti nekādi ar tirgvedību saistīti maksājumi, jo *CRC* ziņojumā minētie veicināšanas pasākumi un komunikācijas izdevumi saistībā ar *Buzz* faktiski attiecas uz komunikācijas pasākumiem, kas veikti saskaņā ar līgumu, kurš noslēgts ar *Maison de la France*, nevis ar *Buzz*. Turklāt šie veicināšanas pasākumi nebija saistīti ar *Buzz*. Tādējādi formālā izmeklēšanas procedūra kliedēja Komisijas šaubas par iespējamā *Buzz* sniegtā atbalsta esību.

([93]) 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 52. punkts.
([94]) Sk. Komisijas 2006. gada 22. jūnija Lēmumu valsts atbalsta lietā N 563/2005 – Francija – Atbalsts *Ryanair* par gaisa satiksmes pakalpojumu starp Tulonu un Londonu (OV C 204, 26.8.2006., 4. lpp.), 16. apsvērums.
([95]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-53/16, iepriekš citēts 53. zemsvītras piezīmē, 85.–89. punkts. Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, citēts 53. zemsvītras piezīmē, 101. punkts.
([96]) Sk. Tiesas 1991. gada 23. aprīļa spriedumu lietā *Höfner* un *Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21. punkts.
([97]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-53/16, iepriekš citēts 53. zemsvītras piezīmē, 90.–91. punkts.

(417) Attiecībā uz *easyJet*, kā norādīts 3.2.2.4. iedaļā, Francija paskaidroja, ka pretēji *CRC* ziņojumā sniegtajai informācijai *easyJet* nav saņēmusi finansējumu tirgvedības vai reklāmas pakalpojumiem. Tādējādi formālā izmeklēšanas procedūra kliedēja Komisijas šaubas par iespējamo atbalstu *easyJet*.

7.2.1.4. Selektīvas priekšrocības par labu *Flybe* un *Aer Arann*, ko radīja līgumi, kas tika noslēgti ar *CCI* laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana

(418) Pateicoties līgumiem, kas bija noslēgti ar aviosabiedrībām *Flybe* un *Aer Arann*, tika piešķirtas ievērojamas atlaides maksām – tā ir priekšrocība par labu šīm aviosabiedrībām.

(419) Līgumi tika noslēgti saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti *CCI* 2008. gada 27. marta lēmumā par maksām, kurā bija paredzēta lidostu maksu pakāpeniski samazinātu atlaižu sistēma, kas bija ierobežota līdz trim gadiem jaunu maršrutu atklāšanai vai esošo maršrutu apkalpošanas turpināšanai ziemas lidojumu sezonā.

(420) Noskaidrojās, ka šī atlaižu sistēma attiecās uz visām aviosabiedrībām, kas veica vai vēlējās veikt lidojumus no *La Rochelle* lidostas un atbilda 2008. gada 27. marta lēmumā par maksām paredzētajiem nosacījumiem. Labumu no šīm atlaidēm saistībā ar jaunu maršrutu atklāšanu vai lidojumu turpināšanu esošajos maršrutos ziemas lidojumu sezonā varēja gūt jebkura aviosabiedrība. Turklāt nekas neliecina par to, ka šie nosacījumi būtu ierobežojuši atlaižu priekšrocības tikai attiecībā uz noteiktām aviosabiedrībām.

(421) Tādējādi, tā kā atlaižu shēma tika izstrādāta un piemērota nediskriminējoši, *Flybe* un *Aer Arann* piešķirtās priekšrocības nav selektīvas ([98]). No tā izriet, ka *Flybe* un *Aer Arann* piemērotā atlaižu shēma nav atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo nav izpildīts selektivitātes nosacījums.

7.2.1.5. Priekšrocību esība par labu *Ryanair*/*AMS* un *Jet2* līgumos, ko tās noslēdza ar *CCI* laikposmā, uz kuru attiecas izmeklēšana

(422) Attiecībā uz *Ryanair* atbrīvojumu no maksas par skrejceļa apgaismojumu formālajā izmeklēšanas procedūrā tika skaidri konstatēts, ka atbrīvojums tika piešķirts tāpēc, ka *Ryanair* lidojumus veica dienas laikā un tādēļ apgaismojums nebija nepieciešams. Tādējādi šis atbrīvojums nerada ekonomiskas priekšrocības *Ryanair*.

(423) Attiecībā uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, kas bija paredzēti ar *Ryanair* noslēgtajos secīgajos līgumos, jo īpaši 1. līgumā, formālā izmeklēšanas procedūra kliedēja Komisijas šaubas par šo pakalpojumu faktisko esību. Kā norādīts 72. apsvērumā, *CCI* darbojās tikai kā starpnieks starp *Ryanair* un *Atlantica* (apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju), un 1. līgumā bija tikai precizētas *Atlantica* noteiktās cenas. Tādējādi ar *Ryanair* noslēgtajos secīgajos līgumos paredzētie apkalpošanas uz zemes pakalpojumi nerada nekādas ekonomiskas priekšrocības par labu *Ryanair*.

(424) Attiecībā uz citiem pasākumiem, lai noteiktu, vai ar attiecīgajām aviosabiedrībām noslēgtie līgumi tām sniedza priekšrocības, Komisijai principā būtu jāpārbauda, vai līdzīgos apstākļos lidostas ekspluatants, kas darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos, būtu noslēdzis komerciālus līgumus, kas ir līdzīgi vai identiski tiem, ko noslēgusi *CCI*.

(425) Lai novērtētu attiecīgos līgumus, jāatzīmē, ka gan atbalsta esība, gan tā apjoms šajos līgumos ir jānovērtē, ņemot vērā situāciju to parakstīšanas brīdī ([99]). Tāpēc, lai noteiktu, vai lidostas ekspluatants rīkojās kā piesardzīgs ieguldītājs, kurš darbojas tirgus ekonomikas apstākļos un kuru motivē peļņas gūšanas izredzes ([100]), parakstītie līgumi ir jānovērtē saistībā ar katru attiecīgo periodu, t. i., ņemot vērā apstākļus to parakstīšanas brīdī.

([98]) Cita starpā sk. Tiesas 2016. gada 21. decembra spriedumu lietā Komisija/*Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40.–67. punkts.

([99]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, iepriekš citēts 94. zemsvītras piezīmē, 71.–72. punkts.

([100]) Sk. 30. zemsvītras piezīmē minētā sprieduma lietā *Alfa Romeo* 20. punktu un 30. zemsvītras piezīmē minētā sprieduma lietā *Alitalia*/Komisija 84. punktu.

(426) Izskatījusi dažādus metodiskos apsvērumus attiecībā uz metodi, kas izmantota piesardzīga ekspluatanta kritērija piemērošanai, no vienas puses, un metodi, kas izmantota darījumdarbības plānu rekonstrukcijai, no otras puses, Komisija analizēs dažādos attiecīgos pasākumus.

a) Metodiskie apsvērumi attiecībā uz piesardzīga ekspluatanta kritērija piemērošanas metodi

(427) Lai noteiktu metodi, kas tiek izmantota piesardzīga ekspluatanta kritērija piemērošanai, būtu jāizskata tālāk minētie metodiskie jautājumi.

— 1. Vai tirgvedības pakalpojumu līgumi un lidostas pakalpojumu līgumi būtu jāanalizē atsevišķi vai kopā?

— 2. Cik lietderīga attiecībā uz papildu rentabilitātes analīzi tirgus ekonomikas dalībnieka (TED) principa piemērošanas nolūkā ir lidostu pakalpojumu līgumu nosacījumu, kas pārbaudīti formālās izmeklēšanas procedūrā, salīdzinošā analīze ar citās lidostās iekasētajām lidostu maksām?

— 3. Kādus ieguvumus hipotētisks TED būtu ņēmis vērā, parakstot tirgvedības pakalpojumu līgumus?

— 4. Kādu laikposmu TED būtu izvēlējies, lai novērtētu lidostas pakalpojumu līguma un/vai tirgvedības pakalpojumu līguma parakstīšanas priekšrocības?

1) Lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu kopīga analīze

(428) Lai piemērotu piesardzīga ieguldītāja, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, kritēriju, Komisijai ir jānosaka, vai lidostas pakalpojumu līgumi un tirgvedības pakalpojumu līgumi, ko *CCI* bija noslēgusi ar *Ryanair* un *AMS*, kā minēts 9. tabulā, būtu jāvērtē kopā ([101]).

(429) Francija paziņoja, ka tā piekrīt ([102]) lēmumā par procedūras sākšanu izmantotajai pieejai, kas paredzēja kopīgi parakstītos lidostas pakalpojumu līgumus un tirgvedības pakalpojumu līgumus novērtēt kā vienu kopumu.

(430) Tomēr *Ryanair* apstrīd šo pieeju, jo uzskata, ka ar *AMS* noslēgtie tirgvedības pakalpojumu līgumi ir jāanalizē atsevišķi no lidostas pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair*. *AMS* arī uzskata, ka līgumus, ko tā parakstīja ar *CCI*, raksturo patiesa komerciāla interese, kas tos atšķir no lidostas pakalpojumu līgumiem.

(431) Tāpēc ir lietderīgi apsvērt, vai, kā apgalvo *Ryanair*, tirgvedības pakalpojumu līgumos konstatējama interese, kas atšķiras no lidostas pakalpojumu līgumu interesēm. Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāatbild uz tālāk uzdotajiem jautājumiem.

— Vai *Ryanair* un tās meitasuzņēmums *AMS* ir jāskata atsevišķi vai kopā, lai noteiktu, vai pastāv ekonomiska priekšrocība?

— Kādu uzdevumu veica *CCI*, iegādājoties tirgvedības pakalpojumus?

— Vai starp lidostas pakalpojumu līgumiem un tirgvedības pakalpojumu līgumiem pastāv nešķirama saikne?

*Vai Ryanair un AMS jāanalizē kopīgi vai atsevišķi, lai noteiktu ekonomiskas priekšrocības esību*

(432) Attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti starp *CCI*, no vienas puses, un *Ryanair* un *AMS*, no otras puses, Komisijai vispirms ir jānosaka, vai (nolūkā noteikt, vai pastāv ekonomiska priekšrocība, no kuras aviosabiedrības, iespējams, guvušas labumu) *Ryanair* un tās meitasuzņēmums *AMS* līgumu parakstīšanas brīdī būtu jāskata atsevišķi vai kopīgi.

([101]) Jāprecizē, ka jautājums par lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu kopīgu novērtēšanu neattiecas uz *Jet2*. *CCI* lidosta ar *Jet2* noslēdza tikai vienu līgumu, kurā bija iekļauti noteikumi par lidostas pakalpojumiem un tirgvedības iemaksu.

([102]) Francijas 2012. gada 13. aprīlī sniegtā atbilde, 253. punkts.

(433) Vispirms Komisija norāda, ka līgumu parakstīšanas brīdī *AMS* bija *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums, kura vadītāji bija *Ryanair* augstākā līmeņa vadītāji ([103]), un ka šī sabiedrība tika izveidota vienīgi ar mērķi sniegt tirgvedības pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē un nekādas citas darbības neveica. *AMS* rīkojas *Ryanair* interesēs un kontrolē, un tās gūtā peļņa ir paredzēta *Ryanair* – to izmanto dividenžu izmaksai vai sabiedrības vērtības palielināšanai. Attiecīgi var pieņemt, ka *Ryanair* ir īstenojusi izšķirīgu ietekmi saistībā ar *AMS* rīcību.

(434) Turklāt, kaut arī tirgvedības pakalpojumi pirmo reizi tika iegādāti saskaņā ar diviem līgumiem, kas ar *Ryanair* tika noslēgti attiecīgi 2003. gada 1. decembrī un 2004. gada 1. janvārī, pēc tam no *AMS CCI* iegādājās tirgvedības pakalpojumus saskaņā ar līgumiem, kas tika noslēgti no 2006. gada 1. aprīļa. Fakts, ka *AMS* aizstāja *Ryanair* kā tirgvedības pakalpojumu sniedzēju *CCI*, arī liecina par to, ka *Ryanair* un tās meitasuzņēmums *AMS* ir saistīti attiecībā uz dažādiem ar *CCI* noslēgtiem līgumiem.

(435) Turklāt Komisija norāda, ka visu ar *AMS* noslēgto tirgvedības pakalpojumu līgumu paziņojumā par mērķi ir norādīts, ka tie attiecas tikai uz *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus no *La Rochelle* lidostas.

(436) Tādējādi tas, ka *AMS* veic citu darbību nekā *Ryanair*, nevar aizēnot šo divu darbību – aviosabiedrības darbības un ar to saistītos reklāmas pakalpojumu – savstarpēji papildinošo raksturu.

(437) Visbeidzot, Komisija norāda, ka šāda pieeja jau ir izmantota tās nesenajā lēmumu pieņemšanas praksē ([104]) un to atbalsta arī judikatūra ([105]).

(438) Visu minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka pasākumi par labu *Ryanair* un *AMS* jāvērtē kopīgi, lai noteiktu ekonomisku priekšrocību esību, jo *Ryanair* un *AMS* faktiski ir viens attiecīgo pasākumu saņēmējs ([106]).

*CCI veiktais uzdevums, iegādājoties tirgvedības pakalpojumus*

(439) Viena no pieejām būtu uzskatīt, ka *CCI* parakstīja tirgvedības pakalpojumu līgumus kā lidostas ekspluatants ([107]), un tādējādi salīdzināt tās rīcību ar hipotētiska lidostas ekspluatanta rīcību, ko motivē izredzes gūt peļņu.

(440) Otra pieeja būtu uzskatīt, ka *CCI* ir rīkojusies kā struktūra, kurai uzticēts vispārējas nozīmes uzdevums, proti, *La Rochelle* un tās reģiona ekonomikas attīstība, un ka tā ir iegādājusies šos tirgvedības pakalpojumus, lai īstenotu šo uzdevumu, neatkarīgi no tās statusa kā *La Rochelle* lidostas ekspluatantam. Šīs otrās pieejas pamatā ir fakts, ka šāds ekonomikas attīstības uzdevums *CCI* ir uzticēts ar likumu.

([103]) Sk. Akvitānijas Reģionālās revīzijas palātas 2006. gada 19. oktobra ziņojumu par Po-Bearnas Tirdzniecības un rūpniecības kameru, kurā jo īpaši secināts, ka "*AMS* ir vienkārši *Ryanair* meitasuzņēmums, ko vada divi *Ryanair* augstākā līmeņa vadītāji". Minētais ziņojums pieejams tīmekļa vietnē www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) Šajā sakarā sk. 12. zemsvītras piezīmē minēto Komisijas lēmumu par Po lidostu, jo īpaši tā 290. apsvērumu. Komisijas Lēmums (ES) 2017/1861 (2016. gada 29. jūlijs) par valsts atbalstu SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itālija – Kompensācija Sardīnijas lidostām par sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SGEI) (OV L 268, 18.10.2017, 1. lpp.), jo īpaši tā 353. apsvērumu.

([105]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, minēts iepriekš 53. zemsvītras piezīmē, 184. punkts, un spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-53/16, minēts iepriekš 53. zemsvītras piezīmē, 207.–212. punkts.

([106]) Tādēļ turpmāk šajā vērtējumā Komisija dažkārt attiecīgo pasākumu saņēmēju apzīmē kā *Ryanair*/*AMS*.

([107]) Neskarot iespējamos valsts vietējās ekonomikas attīstības politikas mērķus, kurus ekspluatants varētu būt centies sasniegt, parakstot attiecīgos līgumus.

(441) Saskaņā ar šo alternatīvo pieeju ir jāpārbauda gan tas, vai attiecīgie pakalpojumi atbilst publiskās struktūras, kas veic iepirkumu, "faktiskajām vajadzībām" (piemēram, tāpēc, ka šie pakalpojumi var būt saistīti ar centieniem palielināt ekonomisko ietekmi, ko rada reģionālajai attīstībai izmaksātais atbalsts), gan tas, vai tie ir iegādāti par cenu, kas ir zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu" ([108]), neatkarīgi no tā, vai šī tirgus cena tika noteikta saskaņā ar uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus vai izmantojot alternatīvu metodi.

(442) Komisija atzīmē, ka ne Francija ([109]), ne *CCI* ([110]) savos apsvērumos nepārprotami nenorādīja, ka, slēdzot tirgvedības pakalpojumu līgumus, tās rīkojās ar publisko politiku saistītu iemeslu vadītas.

(443) Tiesa, Francija 210. apsvērumā apgalvoja, ka ar šiem pasākumiem lidostas darbības pozitīvi ietekmētu reģionālo attīstību, un tāpēc uzskatīja, ka ir "dabiski", ka vietējās un reģionālās pašvaldības, kas cenšas attīstīt ekonomiku un tūrismu savā teritorijā, izmanto pakalpojumus, kas ļauj to popularizēt un piesaistīt apmeklētājus. Tomēr Komisija atzīmē, ka *CCI* domā citādi (sk. 445. apsvērumu), un to atspēko piezīmes pēc formālās izmeklēšanas procedūras sākšanas, kas izklāstītas 212. apsvērumā, kurā Francija uzskata, ka "attiecībā uz apsvērumiem, kuru dēļ *CCI* noslēdza līgumus, uz kuriem attiecas izmeklēšana, iespēja izvietot reklāmu par *La Rochelle* lidostu un tās reģionu, kā arī par visiem lidostas apkalpotajiem galamērķiem tik plaši apmeklētā tīmekļa vietnē, kāda ir *Ryanair* tīmekļa vietne, bija iespēja piesaistīt papildu klientus, ko *CCI*, vēlēdamies palielināt pārvadājumu apjomu lidostā un tādējādi arī ieņēmumus, protams, izmantoja." Francija piebilst, ka "no *La Rochelle* lidostas viedokļa tās tirgvedības atbalsta stratēģija ir devusi rezultātus, jo tās ietekmē šajā laikposmā ir strauji pieaudzis pasažieru skaits, kā rezultātā pastāvīgi pieauga ieņēmumi no lidostas maksām un ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi..."

(444) Turklāt Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā Francija nav precīzi norādījusi, kādā veidā tā papildus iepriekšējā apsvērumā minētajiem vispārīgajiem apsvērumiem par reģionālo attīstību noteikusi finansējumu aviosabiedrībām nolūkā sasniegt šo sabiedrības interešu mērķi, kuru tā turklāt nav nedz precīzi definējusi, nedz papildinājusi ar izmērāmiem kritērijiem. Tādējādi Komisija norāda, ka Francija nav iesniegusi nekādu kvantitatīvu *ex ante* ekonomisko analīzi, kas ļautu cēloniski un nepārprotami noteikt finansēšanas pasākumu ekonomisko ietekmi nolūkā sasniegt sabiedrības interešu mērķi, proti, reģionālo attīstību.

(445) No savas puses *CCI* ir sniegusi informāciju, kas pamato pirmo pieeju. *CCI* savos 2012. gada 4. jūnija apsvērumos norādīja, ka "*CCI* noslēdza [tirgvedības] līgumus nolūkā gūt peļņu." *CCI* arī norādīja, ka "apsvērumi, kuru dēļ *CCI* noslēdza līgumus, bija tīri komerciāla rakstura un ka tika pienācīgi novērtētas komerciālās priekšrocības, ko šie līgumi radītu lidostai. Iespēja izvietot reklāmu par *La Rochelle* lidostu un tās reģionu, kā arī par visiem lidostas apkalpotajiem galamērķiem tik plaši apmeklētā tīmekļa vietnē, kāda ir *Ryanair* tīmekļa vietne, bija iespēja piesaistīt papildu ārvalstu klientus, ko *CCI*, vēlēdamies palielināt pārvadājumu apjomu lidostā un tādējādi arī ieņēmumus, protams, izmantoja." Šajos pašos apsvērumos *CCI* secināja, ka "papildus lidostas tēla un reģiona, ko tā apkalpo, pievilcības uzlabošanai tirgvedības līgumi, ko *La Rochelle* lidosta noslēdza ar *AMS*, veicināja arī vispārējo rentabilitāti attiecībās ar *Ryanair* (..), jo attiecīgā reklāma palielināja gan ar aviāciju saistītos, gan citus ieņēmumus, kas tika gūti no ārvalstu pasažieriem, kuri lidostā ieradās ar *Ryanair* apkalpotajiem reisiem un kuri tika piesaistīti šim galamērķim ar šīs mērķtiecīgās un efektīvās reklāmas palīdzību." Šie faktori liecina, ka, pēc *CCI* domām, tās rīcība būtu jāvērtē kā lidostas ekspluatanta rīcība ([111]).

(446) Komisija uzskata, ka būtu jāpiemēro pirmā no abām iepriekš minētajām pieejām. Lidostas ekspluatants, veicot saimniecisko darbību, parasti ar aviosabiedrībām slēdz līgumus, kuros nosaka dažādas maksas, un dažos gadījumos šīm aviosabiedrībām tiek piešķirti ievērojami stimuli un tirgvedības atbalsts ([112]). Šajā saistībā Komisija uzskata, ka principā tirgvedības pakalpojumu līgumu slēgšana ir daļa no lidostas ekspluatanta saimnieciskās darbības ([113]).

([108]) Sk., piemēram, Pirmās instances tiesas 1999. gada 28. janvāra spriedumu lietā *BAI*/Komisija, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, 75. un 76. punkts, un Pirmās instances tiesas 2003. gada 5. augusta spriedumu lietā *P & O European Ferries (Vizcaya), SA* un *Diputación Foral de Vizcaya*/Komisija, T-116/01 un T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, 117. punkts.

([109]) Sk. 205.–214. apsvērumu.

([110]) Sk. 171.–177. apsvērumu.

([111]) Tādēļ šajā gadījumā nav jānosaka tirgus cena, kas Francijai vai *CCI* būtu bijusi jāmaksā, lai attīstītu reģionālo ekonomiku, sniedzot atbalstu aviosabiedrībām, jo Francija vai *CCI* šo pieeju nav izmantojušas.

([112]) 2014. gada pamatnostādņu 7. punkts.

([113]) Jāatzīmē arī tas, ka 2014. gada pamatnostādņu 3.5. iedaļā noteikts, ka, piemērojot privāta tirgus ekonomikas dalībnieka principu, novērtējumā jāņem vērā stimuli un tirgvedības atbalsts.

(447) Tāpēc, lai noteiktu, vai pastāv priekšrocības par labu aviosabiedrībām, būtu jāizmanto 439. apsvērumā minētā pirmā pieeja; tas nozīmē, ka *CCI* rīcība jāsalīdzina ar rīcību, ko veiktu hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš, peļņas izredžu motivēts, darbotos *La Rochelle* lidostā *CCI* vietā. Komisija norāda, ka šāda pieeja jau tika izmantota 2014. gada pamatnostādnēs ([114]) un tās neseno lēmumu pieņemšanas praksē ([115]), un to apstiprina arī judikatūra ([116]).

(448) Šis secinājums, kas izdarīts attiecībā uz līgumiem, kuri bija noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*, to pašu iemeslu dēļ attiecas arī uz līgumu, kas bija noslēgts ar *Jet2*.

*Tirgvedības pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu nešķiramība*

(449) Komisija ir noteikusi divus scenārijus. Pirmajā gadījumā viens vai vairāki tirgvedības pakalpojumu līgumi tiek parakstīti vienlaikus ar lidostas pakalpojumu līgumu un veido vienu darījumu. Šajā gadījumā TED novērtējums tiek veikts visiem darījuma pamatā esošajiem līgumiem. Otrajā gadījumā tirgvedības pakalpojumu līgums(-i) netiek parakstīts(-i) vienlaikus ar lidostas pakalpojumu līgumu. Šajā gadījumā darījuma novērtējumu veic tikai saistībā ar tirgvedības pakalpojumu līgumiem. Tomēr, lai novērtētu *CCI* ieņēmumus, TED novērtējumā tiks ņemts vērā lidostas pakalpojumu līgums, kas bija spēkā tirgvedības līgumu parakstīšanas brīdī.

(450) Tāpēc Komisija uzskata, ka ir jānovērtē katrs no 9. tabulā minētajiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem, lai noskaidrotu, vai tie var būt nešķirami saistīti ar vienu vai vairākiem citiem lidostas pakalpojumu līgumiem vai pat – attiecīgā gadījumā – ar citiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem. Lai novērtētu šīs saiknes nešķiramību, Komisija uzskata par nepieciešamu izteikt tālāk izklāstītos apsvērumus.

(451) Pirmkārt, tas, ka dažus tirgvedības pakalpojumu līgumus *CCI* noslēdza ar *AMS*, nevis *Ryanair*, neliedz tirgvedības pakalpojumu līgumus vērtēt kopā ar lidostas pakalpojumu līgumiem. Abus līgumu veidus noslēdza vienas un tās pašas puses, ņemot vērā to, ka saskaņā ar 432.–438. apsvērumā noteikto *Ryanair* un *AMS* ir uzskatāmas par vienu saimniecisko vienību.

(452) Uz ļoti ciešām saiknēm starp dažiem no kopīgi noslēgtajiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem un lidostas pakalpojumu līgumiem norāda arī citi tālāk izklāstītie apstākļi.

(453) Pirmkārt, Komisija norāda, ka process, kurā tika noslēgti tirgvedības līgumi ar *AMS* vai *Ryanair*, ir cieši saistīts ar lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšanu ar *Ryanair*.

(454) Kā redzams 9. tabulā, lielākā daļa tirgvedības pakalpojumu līgumu tika noslēgti gandrīz vienlaicīgi ar kādu lidostas pakalpojumu līgumu. Piemēram, attiecīgi 2003. gada 1. decembrī un 2004. gada 1. janvārī ar *Ryanair* noslēgtie tirgvedības pakalpojumu līgumi tika parakstīti praktiski vienlaicīgi ar 2003. gada 10. decembra lidostas pakalpojumu līgumu. Tāpat 2006. gada 1. maijā noslēgtie tirgvedības pakalpojumu līgumi ar *AMS* tika noslēgti tikai vienu mēnesi pēc 2006. gada 1. aprīļa lidostas pakalpojumu līguma parakstīšanas – tie stājās spēkā 2006. gada 1. maijā, un tiem bija vienāds darbības laiks – trīs gadi.

(455) Turklāt *CCI* nerīkoja konkursa procedūru un faktiski neizskatīja nevienu citu pakalpojumu sniedzēju, izņemot *AMS* vai *Ryanair* – šis fakts pastiprina abu veidu līgumu noslēgšanas procesu nešķiramību.

(456) *OCCI*ārt, līgumu satura analīze apstiprina, ka ir cieša atkarības saikne starp tirgvedības pakalpojumu līgumiem un gaisa satiksmes maršrutiem, ko *Ryanair* apkalpo no *La Rochelle* lidostas.

(457) Pirmkārt, *AMS* sniegtie pakalpojumi, pat ja to mērķis ir popularizēt Larošelu un tās reģionu, ir vērsti tikai uz maršrutiem, kuros lidojums veic tikai *Ryanair*, nevis kāda cita aviosabiedrība.

([114]) 2014. gada pamatnostādņu 53. punkts.
([115]) Sk., piem., Komisijas Lēmuma (ES) 2015/1227 314.–330. apsvērumu.
([116]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, iepriekš citēts 53. zemsvītras piezīmē, 329.–334. punkts.

(458) Turklāt no *AMS* sniedzamo tirgvedības pakalpojumu novērtējuma izriet, ka saskaņā ar līgumu šie pakalpojumi ir saistīti tikai ar *Ryanair* tīmekļa vietni, kas vairākos tirgvedības pakalpojumu līgumos ir aprakstīta kā "galvenais tirgvedības instruments" ([117]), un jo īpaši ar vietnes versijām, kas pieejamas valstīs, no kurām *Ryanair* veic lidojumus uz Larošelu. Saskaņā ar dažādo tirgvedības līgumu noteikumiem *AMS* sniedz šādus tirgvedības pakalpojumus: i) saites *Ryanair* tīmekļa vietnes lapā, kas atbilst *La Rochelle* galamērķim; ii) saites uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni *Ryanair* tīmekļa vietnes Apvienotās Karalistes, Beļģijas, Nīderlandes, Portugāles, Īrijas un Norvēģijas tirgiem paredzētajās sākumlapās (šīs valstis atbilst *Ryanair* maršrutu uz *La Rochelle* lidostu sākumpunktiem); iii) vairākas rindkopas *Ryanair* tīmekļa vietnes *La Rochelle* galamērķa lapas sadaļā "5 things to do"; iv) Larošelu popularizējošu e-pasta ziņojumu nosūtīšana Lielbritānijas un Īrijas tirgiem paredzētās *Ryanair* tīmekļa vietnes ([118]) abonentiem; v) iepazīstināšana ar Larošelu *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas un Portugāles tirgiem paredzēto versiju sākumlapās ([119]). Tomēr *Ryanair* tīmekļa vietne ir veidota galvenokārt kā biļešu pārdošanas platforma *Ryanair* apkalpotajiem maršrutiem, un tai kā *Ryanair* apkalpoto galamērķu (tajā skaitā *La Rochelle*) popularizēšanas instrumentam ir tikai otršķirīga nozīme ([120]).

(459) Turklāt, kā paskaidrots 81.–114. apsvērumā, ar *Ryanair* noslēgtajos tirgvedības pakalpojumu līgumos (A un B līgumos) ir iekļauta *Ryanair* apņemšanās veikt lidojumus konkrētos maršrutos, savukārt ar *AMS* noslēgtajos D, G, H, I, J un K tirgvedības pakalpojumu līgumos ir skaidri norādīts, ka tie ir "[balstīti] uz *Ryanair* apņemšanos veikt lidojumus" ([121]) konkrētos gaisa satiksmes maršrutos, uz kuriem attiecas pamatā esošie lidostas pakalpojumu līgumi. Šo punktu esība pierāda, ka tirgvedības pakalpojumu līgums nebūtu pastāvējis, ja *Ryanair* nebūtu veicis lidojumus maršrutos, uz kuriem attiecās tirgvedības pakalpojumu līgums. Šis secinājums netiek apšaubīts attiecībā uz C, E un F līgumiem, kas ir tikai iepriekš noslēgto līgumu grozījumi un kuru jaunie noteikumi nerada šaubas par saikni starp *Ryanair* veiktajiem lidojumiem iepriekš minētajos maršrutos un tirgvedības pakalpojumiem.

(460) Visbeidzot, summas, kas samaksātas *Ryanair* saskaņā ar konkrētiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem (A un B līgumi), tiek noteiktas atkarībā no *Ryanair* turp un atpakaļ veikto reisu skaita. Piemēram, ar *Ryanair* noslēgtā A līguma 3. pantā noteikts: "Ja *Ryanair* nesasniedz vidējo gada noslogojuma koeficientu – 60 % vismaz 340 reisos turp un atpakaļ katrā kalendārajā gadā (..) –, maksājums tiks pārrēķināts proporcionāli pārvadāto pasažieru skaitam." ([122]) Šā noteikuma iekļaušana liecina, ka tirgvedības pakalpojumu līguma pamatmērķis kopumā nav popularizēt Larošelu un tās reģionu, bet daudz konkrētāk – palīdzēt *Ryanair* sasniegt kvantitatīvi noteiktus mērķus attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem uz Larošelu.

(461) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka šajos tirgvedības pakalpojumu līgumos paredzētie pakalpojumi ir cieši saistīti ar *Ryanair* piedāvātajiem gaisa transporta pakalpojumiem, kas minēti tirgvedības pakalpojumu līgumos un uz kuriem attiecas attiecīgie lidostas pakalpojumu līgumi. Tirgvedības pakalpojumi nebūt netiek sniegti vispārīgiem un nespecifiskiem nolūkiem, proti, palielināt atpūtas un darījumu ceļojumu skaitu uz Larošelu un tās reģionu, bet gan ir konkrēti vērsti uz personām, kas varētu izmantot *Ryanair* transporta pakalpojumus, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi, un tas nozīmē, ka to galvenais mērķis ir šo pakalpojumu veicināšana.

(462) Tātad tirgvedības pakalpojumu līgumi nav šķirami no lidostas pakalpojumu līgumiem, ar kuriem tie kopīgi parakstīti, un gaisa transporta pakalpojumiem, uz kuriem tie attiecas. No iepriekš izklāstītajiem faktiem arī izriet, ka nekas neliecina par hipotētisku argumentu, ka gadījumā, ja attiecīgo gaisa satiksmes maršrutu (tātad, uz tiem attiecināmo lidostas pakalpojumu līgumu) nebūtu, tirgvedības pakalpojumu līgumi tomēr tiktu noslēgti.

([117]) 1.4.2006. un 17.9.2009. datumā noslēgtie līgumi ar *AMS*.

([118]) 1.4.2006., 17.9.2009. un 25.2.2010. datumā noslēgtie līgumi ar *AMS*.

([119]) 25.2.2010. datumā noslēgtā līguma grozījumi.

([120]) Tas, ka *Ryanair* tīmekļa vietnes sadaļa, kas veltīta tūrisma veicināšanai, ir pavisam neliela, kā arī fakts, ka *La Rochelle* reģions ir tikai viens no vairākiem desmitiem galamērķu, uz kuriem attiecas *Ryanair* tīmekļa vietnes komerciālās veicināšanas pasākumi, parāda, ka *La Rochelle* reģiona prezentēšanai *Ryanair* tīmekļa vietnē ir daudz mazāka nozīme nekā aviosabiedrības biļešu un pakalpojumu pārdošanai.

([121]) Tirgvedības pakalpojumu līgumā 1. pantā saistībā ar tā mērķi noteikts: *"Šis līgums ir balstīts uz* Ryanair *apņemšanos veikt lidojumus maršrutos* (..)*"*.

([122]) Oriģināla teksts angļu valodā: "(..) if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year (..) the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried (..)."

(463) Turklāt jāatzīmē, ka Francija pati ir uzsvērusi saikni starp tirgvedības pakalpojumu līgumos paredzētajiem maksājumiem un aviosabiedrību apkalpotajiem maršrutiem: "Lidostas attīstība ir pilnībā atkarīga no pasažieru skaita pieauguma, tāpēc ir nepieciešams īstenot reklāmas kampaņas, kuru mērķis ir palielināt informētību par lidostas apkalpotajiem maršrutiem, reģiona tūrisma objektiem utt. Tādēļ reklāmas publicēšana tīmekļa vietnēs ar lielu apmeklētāju skaitu ir nozīmīgs pakalpojums, ko sniedz jebkurai augošai reģionālajai lidostai. Ņemot vērā šo vajadzību, ir izveidojusies prakse (jo īpaši zemo cenu sabiedrību vidū), piedāvāt lidostām tirgvedības un reklāmas pakalpojumus" ([123]) (izcēlumu pievienojusi Komisija). No šā apgalvojuma skaidri izriet, ka tirgvedības pakalpojumu līgumos noteiktie maksājumi bija neatņemama *CCI* un aviosabiedrību komerciālo attiecību daļa, un tie bija saistīti ar maršrutu apkalpošanu un attīstīšanu. No tā arī izriet, ka šo maksājumu mērķis bija ne tikai veicināt *La Rochelle* un tās reģiona apmeklēšanu kopumā, bet jo īpaši popularizēt tos maršrutus, kurus apkalpo aviosabiedrības, kas veic lidojumus no *La Rochelle* lidostas.

(464) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija savu īpašo novērtējumu par 9. tabulā minētajiem līgumiem balstīs uz pierādījumu kopumu, kas cita starpā attiecas uz to, vai tālāk norādītie elementi bijuši identiski vai līdzīgi: i) līguma parakstīšanas datums; ii) attiecīgais(-ie) ģeogrāfiskais(-ie) maršruts(-i); iii) līgumā minētais pasažieru skaits; iv) savstarpējās saiknes starp tirgvedības un pasažieru pārvadājumu darbībām; v) jebkurš cits elements, kas nepārprotami saista līgumus. Tādējādi no šā novērtējuma var izrietēt, ka daži tirgvedības pakalpojumu līgumi nebija daļa no kopīga darījuma saistībā ar kādu lidostas pakalpojumu līgumu (un tāpēc ir jāvērtē atsevišķi), savukārt citi līgumi ir jāvērtē kā vienots kopums.

— *1-A līgumu kopums*

(465) Komisija norāda, ka *CCI* lidosta parakstīja lidostas pakalpojumu līgumu ("1. līgums") 2003. gada 10. decembrī, t. i., dažas dienas pēc tam, kad 2003. gada 1. decembrī tika parakstīts tirgvedības pakalpojumu A līgums. Turklāt tirgvedības pakalpojumu A līguma darbības termiņš (no 2003. gada 1. maija līdz 2003. gada 31. decembrim) pilnībā iekļaujas 1. līguma darbības periodā, t. i., no 2003. gada 1. maija līdz 2006. gada 30. aprīlim. Visbeidzot, gada pārvadājumu apjoma saistības un apkalpotie maršruti abos līgumos ir identiski. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie divi līgumi ir viens darījums un ka attiecīgi tie ir jāvērtē kopā.

— *B līgums*

(466) Komisija atzīmē, ka *CCI* lidosta tirgvedības pakalpojumu līgumu B parakstīja 2004. gada 3. jūnijā, t. i., gandrīz sešus mēnešus pēc tam, kad tika parakstīts lidostas pakalpojumu 1. līgums, kaut arī līgumā ir norādīts, ka "šis līgums ir noslēgts 2004. gada 1. janvārī." ([124])

(467) Kaut arī abiem līgumiem ir vienāds beigu termiņš un tie ietver līdzīgas saistības pārvadājumu apjoma ziņā un maršrutus, Komisija atzīmē, ka Francija nav norādījusi iemeslus, kāpēc līguma parakstīšana tika atlikta līdz 2004. gada 3. jūnijam, lai gan tas ir noformēts kā noslēgts 2004. gada 1. janvārī. Tāpēc Komisija secina, ka B līgums būtu jāvērtē atsevišķi.

— *2-3-C-D līgumu kopums*

(468) Komisija norāda, ka *CCI* lidosta divus lidostas pakalpojumu līgumus (2. un 3. līgums) parakstīja 2006. gada 1. maijā, t. i., tikai vienu mēnesi pēc tam, kad 2006. gada 1. aprīlī tika parakstīti C un D tirgvedības pakalpojumu līgumi. Arī šie četri līgumi attiecas uz vienu un to pašu darbības periodu, t. i., no 2006. gada 1. maija līdz 2009. gada 30. aprīlim. Turklāt 2. līgums un C līgums, no vienas puses, un 3. līgums un D līgums, no otras puses, kas parakstīti ar viena mēneša starpību, attiecas uz vienām un tām pašām lidostām (saistībā ar 2. līgumu un C līgumu – Londonas Stansteda, saistībā ar 3. līgumu un D līgumu – Dublina) un ietver identiskas saistības pārvadājumu apjoma ziņā (95 000 pasažieru attiecībā uz Londonas Stanstedu un 45 000 pasažieru attiecībā uz Dublinu). Papildus tam tirgvedības pakalpojumu līgumi, kas attiecas uz šīm divām lidostām, ir identiski, un vienīgais izņēmums ir pārvadājumu apjoma saistības, par tirgvedības pakalpojumiem samaksātās summas un šo tirgvedības pakalpojumu apjoms. Tas pats attiecas uz lidostas pakalpojumu līgumiem, kuriem atšķiras vienīgi pārvadājumu apjoma saistības. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie četri līgumi ir viens darījums un attiecīgi tie ir jāvērtē kopā.

([123]) Francijas 2012. gada 13. aprīlī sniegtā atbilde, 247. punkts.

([124]) Oriģināla teksts angļu valodā: "[T]his agreement is made the 1st of January 2004."

(469) Komisija norāda, ka viens no galvenajiem rādītājiem ir tas, ka visi četri līgumi tika parakstīti aptuveni vienā laikā (ar mazāk nekā viena mēneša intervālu), bet nākamais līgums (E līgums) tika parakstīts vairāk nekā pēc gada. Turklāt Komisija norāda, ka abi lidostas pakalpojumu līgumi un abi tirgvedības pakalpojumu līgumi tika parakstīti vienā un tajā pašā dienā (attiecīgi 2006. gada 1. aprīlī un 1. maijā). Visbeidzot, Komisija uzsver, ka atsevišķa 2. līguma un C līguma, no vienas puses, un 3. līguma un D līguma, no otras puses, vērtēšana nekādā gadījumā neietekmētu secinājumu par piešķirtajām priekšrocībām (sk. 18. tabulu).

— *E līgums*

(470) *CCI* lidosta 2007. gada 1. jūnijā parakstīja E līgumu, kas attiecās uz tirgvedības pakalpojumiem, kuri tika sniegti *Ryanair* Īrijas tirgum paredzētajā tīmekļa vietnē. Tādējādi šis līgums, ka bija D līguma grozījums, tika parakstīts vairāk nekā gadu pēc paša D līguma un atšķirībā no citiem iepriekš novērtētajiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem tas netika parakstīts kopā ar lidostas pakalpojumu līgumu. Turklāt nākamais *CCI* lidostas un *Ryanair*/*AMS* parakstītais līgums ir F līgums, kas tika parakstīts gandrīz četrus mēnešus pēc E līguma parakstīšanas un neattiecas uz *Ryanair* Īrijas tirgum paredzēto tīmekļa vietni. E līgums un F līgums attiecas arī uz diviem atsevišķiem maršrutiem (attiecīgi Dublina un Londonas Stansteda). Tāpēc Komisija uzskata, ka E līgums būtu jāvērtē atsevišķi.

— *F līgums*

(471) *CCI* lidosta 2007. gada 21. septembrī parakstīja F līgumu, kas attiecas uz tirgvedības pakalpojumiem *Ryanair* Apvienotās Karalistes tirgum paredzētajā tīmekļa vietnē. Tādējādi šis līgums, kas bija C līguma grozījums, tika parakstīts vairāk nekā gadu pēc paša C līguma noslēgšanas, un tāpat kā E līgums tas netika parakstīts kopā ar lidostas pakalpojumu līgumu. Turklāt nākamais starp *CCI* lidostu un *Ryanair*/*AMS* parakstītais līgums ir G līgums, kas tika parakstīts gandrīz divus gadus pēc F līguma parakstīšanas. Tāpēc Komisija uzskata, ka F līgums būtu jāvērtē atsevišķi.

— *G-H-I-J līgumu kopums*

(472) Komisija norāda, ka 2009. gada 17. septembrī *CCI* lidosta parakstīja četrus tirgvedības pakalpojumu līgumus par *Ryanair* apkalpotajiem maršrutiem no *La Rochelle* uz Londonas Stanstedu (G līgums), Briseles Šarlruā (H un J līgums) un Dublinu (I līgums). Šie četri līgumi attiecas uz vienu un to pašu darbības periodu, t. i., no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. decembrim. Turklāt tirgvedības pakalpojumu G, H un I līgumu saturs ir faktiski identisks, un to vienīgās atšķirības ir pārvadājumu apjoma saistības un tirgvedības pakalpojumu cena un apjoms. J līgums ir H līguma grozījums, un tā vienīgais mērķis ir palielināt – kaut nelielā apmērā – maksu par tirgvedības pakalpojumiem, kas jau bija noteikti tajā pašā dienā parakstītajā H līgumā. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie četri līgumi ir viens darījums un attiecīgi tie ir jāvērtē kopā.

(473) Lidostas pakalpojumu 5. līgums tika parakstīts 2010. gada 13. janvārī. Tā aptver laikposmu no 2009. gada 1. maija līdz 2012. gada 30. aprīlim. Komisija norāda, ka šis līgums (tāpat kā G-H-I-J līgumu kopums) attiecas uz Londonas Stanstedas, Briseles Šarlruā un Dublinas lidostām (ar iespēju *Ryanair* veikt lidojumus uz Larošelu vienā vai vairākos citos maršrutos). Tomēr Komisija norāda, ka 5. līguma piemērošanas periods atšķiras no G-H-I-J līgumu kopuma piemērošanas perioda un ka tas tika parakstīts gandrīz piecus mēnešus vēlāk nekā minētais kopums. Komisija atzīmē, ka 5. līgumā faktiski *Ryanair* nav uzliktas nekādas pārvadājumu apjoma saistības un tajā nav iekļauti nekādi tirgvedības pakalpojumi, par kuriem paredzēta samaksa *Ryanair*/*AMS*. Patiesībā ar to tikai ar atpakaļejošu spēku oficiāli nosaka lidostas maksu vienības summu, kas *Ryanair* bija jāmaksā no 2009. gada 1. maija. Tāpēc Komisija uzskata, ka 5. līgums nav jāvērtē kā G-H-I-J līgumu kopuma daļa.

— *6-K līgumu kopums*

(474) Komisija norāda, ka *CCI* lidosta parakstīja lidostas pakalpojumu līgumu (6. līgums) 2010. gada 1. februārī, t. i., mazāk nekā vienu mēnesi pirms 2006. gada 25. februārī parakstītā tirgvedības pakalpojumu K līguma. 6. līgums attiecas uz lidostas pakalpojumiem, kas *Ryanair* laikposmā no 2010. gada 28. marta līdz 2013. gada 31. martam bija jāsniedz maršrutos uz Londonas Stanstedu (Apvienotā Karaliste), Dublinu (Īrija), Briseles Šarlruā (Beļģija) un Oslo Rigi (Norvēģija). Tajā noteiktas arī pārvadājumu apjoma saistības *Ryanair*. K līgums regulē tirgvedības pakalpojumus, kas laikposmā no 2010. gada 28. marta līdz 2013. gada 31. martam bija jāsniedz *Ryanair* tīmekļa vietnes Īrijas, Norvēģijas, Nīderlandes un Apvienotās Karalistes tirgiem paredzēto versiju sākumlapās. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka 6. līgums un K līgums ir jāvērtē kopā.

(475) Attiecībā uz 5. līgumu, kaut arī tas, tāpat kā K līgums, tika parakstīts 2010. gada sākumā, Komisija norāda, ka tas attiecas uz laikposmu pirms K līguma noslēgšanas. Turklāt 5. līgums neietver maršrutus uz Norvēģiju, savukārt K līgums reglamentē tirgvedības pakalpojumus, kas jāsniedz *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētās versijas sākumlapā. Runājot par nākamo *CCI* lidostas un *Ryanair*/*AMS* parakstīto līgumu (tirgvedības pakalpojumu L līgums), tas tika parakstīts gandrīz četrus mēnešus pēc K līguma un ir saistīts ar Korkas lidostu, uz kuru neattiecas 6. lidostas pakalpojumu līgums. Tāpēc Komisija uzskata, ka 5. līgumu un L līgumu nevar pievienot 6-K līgumu kopumam.

— *L līgums*

(476) *CCI* lidosta 2010. gada 23. jūnijā parakstīja L līgumu, kas attiecās uz tirgvedības pakalpojumiem *Ryanair* Īrijas tirgum paredzētajā tīmekļa vietnē. Tādējādi šis līgums, kas bija K līguma grozījums, tika parakstīts gandrīz četrus mēnešus pēc paša K līguma noslēgšanas un netika parakstīts kopā ar lidostas pakalpojumu līgumu. Turklāt nākamais *CCI* lidostas un *Ryanair*/*AMS* parakstītais līgums (7. līgums) tika parakstīts gandrīz septiņus mēnešus pēc L līguma noslēgšanas un neattiecas uz *Ryanair* Īrijas tirgum paredzēto tīmekļa vietni. Tāpēc Komisija uzskata, ka L līgums būtu jāvērtē atsevišķi.

— *7-M līgumu kopums un N līgums*

(477) Komisija norāda, ka *CCI* lidosta parakstīja lidostas pakalpojumu līgumu (7. līgums) 2011. gada 28. janvārī, t. i., tikai divas nedēļas pirms tirgvedības pakalpojumu M un N līgumiem, kas tika parakstīti 2011. gada 11. februārī. Šie trīs līgumi neattiecas uz vienu un to pašu darbības periodu: 7. līgums, kurā nav norādīts beigu datums, ir grozījums 5. līgumā, kura termiņš principā beidzas 2012. gada 30. aprīlī, savukārt M un N līguma termiņš beidzas 2013. gada 30. martā. Turklāt 7. līgumā ir noteiktas pārvadājumu apjoma saistības 17 000 pasažieru gadā, bet M un N līgumā ir tikai norādīti tirgvedības pakalpojumi bez jebkādām pārvadājumu apjoma saistībām.

(478) Komisija norāda, ka 7. līgumam un M līgumam ir kopīgs mērķis, proti, jaunais maršruts, ko *Ryanair* plāno atvērt no *La Rochelle* uz Portu (Portugāle). Ņemot vērā to, ka parakstīšanas datumi un maršruts sakrīt, Komisija uzskata, ka tas, ka tirgvedības pakalpojumu M līguma darbības termiņš ir mazāks nekā lidostas pakalpojumu 7. līgumam, neietekmē vispārējo apsvērumu, ka *CCI* lidosta un *Ryanair* acīmredzami nolēma ar šiem diviem līgumiem organizēt jaunā maršruta uz Portu darbības, komerciālo un finanšu pārvaldību kopīgi – tādā pašā veidā kā attiecībā uz citiem galamērķiem, uz kuriem *Ryanair* veic lidojumus no *La Rochelle* lidostas.

(479) Attiecībā uz N līgumu vienīgais faktors, kas tam ir kopīgs ar 7. līgumu un M līgumu, ir tas, ka tie tika parakstīti vienā dienā, jo N līgums ir grozījums K līgumā, kas attiecas tikai uz tirgvedības pakalpojumiem, kuri saistīti ar maršrutu uz Oslo Riges lidostu (Norvēģija) (bet tika parakstīts vairāk nekā gadu vēlāk). Turklāt, kā minēts iepriekš, N līgumā nav iekļautas nekādas pārvadājumu apjoma saistības. Tādējādi N līgums nav saistīts ar M līgumu un 7. līgumu, un to no šiem līgumiem var nošķirt.

(480) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka nākamais tirgvedības pakalpojumu līgums, ko abas puses parakstīja 2012. gada 26. oktobrī, tika noslēgts ilgu laiku pēc 7. līguma, M līguma un N līguma parakstīšanas ([125]). Šo dažādo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka 7. līgums un M līgums ir viens darījums un ka tie ir jāvērtē kopā, savukārt N līgums būtu jāvērtē atsevišķi.

— *Secinājums par metodi starp CCI lidostu un Ryanair/AMS noslēgto līgumu kopīgai novērtēšanai*

(481) No iepriekš minētā izriet, ka saistībā ar līgumu rentabilitātes novērtēšanu katrs no tālāk minētajiem līgumu kopumiem būtu jāuzskata par vienu pasākumu. Daži tirgvedības pakalpojumu līgumi neveido vienotu darījumu ar lidostas pakalpojumu līgumu. Šie tirgvedības pakalpojumu līgumi tiks novērtēti, ņemot vērā ieņēmumus, kas gūti saskaņā ar spēkā esošo lidostas pakalpojumu līguma.

([125]) Jebkurā gadījumā ārpus laikposma, uz kuru attiecas šis lēmums.

*14. tabula*

**Starp *CCI* un *Ryanair*/*AMS* noslēgto līgumu kopumu saraksts**

| Nr. | Līgumi | Parakstīšanas datums | Periods, uz kuru attiecas līgums |
|---|---|---|---|
| 1 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums | 10.12.2003. | 1.5.2003.–30.4.2006. |
| A | *CCI* un *Ryanair* tirgvedības pakalpojumu līgums | 1.12.2003. | 1.5.2003.–31.12.2003. |
| B | *CCI* un *Ryanair* tirgvedības pakalpojumu līgums | 1.1.2004. | 1.1.2004.–30.4.2006. |
| C | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 1 (Apvienotā Karaliste) | 1.4.2006. | 1.5.2006.–30.4.2009. |
| D | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 2 (Īrija) | 1.4.2006. | 1.5.2006.–30.4.2009. |
| 2 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums Nr. 1 (Apvienotā Karaliste) | 1.5.2006. | 1.5.2006.–30.4.2009. |
| 3 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums Nr. 2 (Īrija) | 1.5.2006. | 1.5.2006.–30.4.2009. |
| 4 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums | 1.2.2007. | 1.2.2007.–30.4.2009. |
| E | Grozījums *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgumā | 1.6.2007. | 1.6.2007.–30.9.2007. |
| F | Grozījums *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgumā | 21.9.2007. | 28.10.2007.–29.3.2008. |
| G | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 1 (Apvienotā Karaliste) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| H | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 2 (Beļģija) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| I | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums Nr. 3 (Īrija) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| J | Grozījums *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgumā (Beļģija) | 17.9.2009. | 1.1.2009.–31.12.2011. |
| 5 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgums | 13.1.2010. | 1.5.2009.–30.4.2012. |
| 6 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līguma 1. grozījums | 1.2.2010. | 1.2.2010.–31.3.2013. |
| K | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līgums | 25.2.2010. | 31.3.2010.–30.3.2013. |
| L | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma 1. grozījums | 23.6.2010. | 01.6.2010.–01.9.2010. |
| 7 | *CCI* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu līguma 2. grozījums (Portugāle) | 28.1.2011. | 28.1.2011.–30.4.2012. |
| M | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma 2. grozījums (Portugāle) | 11.2.2011. | 28.3.2011.–30.3.2013. |
| N | *CCI* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu līguma 3. grozījums (Norvēģija) | 11.2.2011. | 31.3.2011.–30.3.2013. |

— *Ar Jet2 noslēgtais līgums*

(482) Kā jau minēts 117.–120. apsvērumā, 2008. gada 4. jūlijā *CCI* parakstīja līgumu ar *Jet2*. Pirmkārt un galvenokārt, šajā līgumā ir iekļauti noteikumi par lidostas pakalpojumiem un paredzētas ievērojamas lidostas maksu atlaides. Līgumā ir paredzēta arī tirgvedības iemaksa, kas saistīta ar maršruta *La Rochelle*–Līdsa apkalpošanu. Tāpēc šis līgums ir jāuzskata par vienotu pasākumu, kura rentabilitāti, tāpat kā attiecībā uz līgumiem, ko *CCI* noslēgusi ar *Ryanair*/*AMS*, Komisija pārbaudīs 7.1.1.3. iedaļā.

2) Analīzes metodes izvēle starp salīdzinošo analīzi un papildu rentabilitātes analīzi

(483) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm, piemērojot TED principu, atbalsta esību aviosabiedrībai, kas lieto lidostu, principā var izslēgt, ja maksa par lidostas pakalpojumiem atbilst tirgus cenai vai, izmantojot *ex ante* izvērtējumu (proti, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama atbalsta piešķiršanas brīdī, un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu), ir iespējams pierādīt, ka lidostas un aviosabiedrības vienošanās radīs pozitīvu papildu peļņu lidostai un atbilst vispārējai stratēģijai nodrošināt lidostas rentabilitāti ilgtermiņā ([126]) (papildu rentabilitātes analīze).

(484) Vispirms jāatzīmē, ka saskaņā ar judikatūru Komisija, nepieļaujot kļūdu, var detalizēti analizēt vispiemērotāko novērtēšanas metodi, ko izvēlēties, lai piemērotu TED kritēriju. Judikatūrā ir atzīts, ka Komisija var dot priekšroku vienai metodei, nevis otrai, ja tā uzskata, ka šī metode ir piemērotāka ([127]). Jo īpaši judikatūrā atzīts, ka starp abām metodēm nav hierarhijas ([128]).

(485) Attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinošā analīze) Komisijai ir nopietnas šaubas par to, vai pašlaik ir iespējams noteikt piemērotu kritēriju, ar ko noteikt lidostu sniegto pakalpojumu patieso tirgus cenu. Tādēļ Komisija uzskata, ka papildu rentabilitātes analīze ir vispiemērotākā pieeja, novērtējot līgumus, ko lidostas noslēgušas ar atsevišķām aviosabiedrībām ([129]).

(486) Saistībā ar minēto analīzi Komisija uzskata par lietderīgu atgādināt, ka pēc 2014. gada pamatnostādņu pieņemšanas Francija un ieinteresētās personas tika aicinātas izteikt piezīmes attiecībā uz minēto pamatnostādņu noteikumu piemērošanu šajā lietā.

(487) Šajā saistībā ir jāņem vērā, ka kopumā TED principa piemērošana, atsaucoties uz vidējo konstatēto cenu līdzīgos tirgos (salīdzinošā analīze), var izrādīties noderīga, ja tirgus cenu var pamatoti noteikt vai secināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nevar būt vienlīdz piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā. Izmaksu un ieņēmumu struktūra dažādās lidostās mēdz ievērojami atšķirties. Šīs izmaksas un ieņēmumi ir atkarīgi arī no lidostas attīstības situācijas, no tās aptvēruma teritorijas, no lidostas apkalpoto aviosabiedrību skaita, no pieejamās pasažieru pārvadājumu jaudas, no infrastruktūras stāvokļa un no regulējuma, kas dažādās dalībvalstīs var atšķirties, kā arī no vēsturiskajiem parādiem un saistībām, ko tā uzņēmusies ([130]).

(488) Turklāt jebkādas strikti salīdzinošas analīzes veikšanu sarežģī gaisa satiksmes tirgus liberalizācija. Šī lieta uzskatāmi pierāda, ka lidostu un aviosabiedrību starpā noslēgtie komerciālie līgumi ne vienmēr ir balstīti uz publiski pieejamo cenu sarakstu atsevišķiem pakalpojumiem. Būtībā šīs komerciālās attiecības ir ļoti daudzveidīgas. Tie ietver risku sadali attiecībā uz pārvadājumiem un ar tiem saistītajām komerciālajām un finansiālajām saistībām, stimulējošu mehānismu vispārēju izmantošanu (piemēram, atlaižu veidā, kas saistītas ar maršrutu skaitu vai pārvadāto pasažieru skaitu), kā arī risku pārdales variācijas līgumu darbības laikā. Tāpēc darījumus ir grūti salīdzināt, pamatojoties uz cenu par vienu reisu turp un atpakaļ vai par vienu pasažieri.

([126]) 2014. gada pamatnostādņu 53. punkts.
([127]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, citēts 53. zemsvītras piezīmē, 143. punkts.
([128]) Sk. spriedumu lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, citēts 53. zemsvītras piezīmē, 145. punkts.
([129]) 2014. gada pamatnostādnes, 59. un 61. punkts.
([130]) Sk. 88. un 89. apsvērumu Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumā 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/08 – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un "Ryanair" (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.).

(489) *Ryanair* uzskata, ka TED principu var piemērot, veicot salīdzinošu analīzi, atsaucoties uz noteiktām Eiropas lidostām. Šajā saistībā tā uzskata, ka dažas Eiropas lidostas ir aizvietojamas ar *La Rochelle* lidostu to līdzību dēļ, un ir iesniegusi uzņēmuma *Oxera* izstrādātu 2012. gada 1. jūnija pētījumu ([131]), kurā salīdzinātas lidostas maksas, ko *Ryanair* maksā *La Rochelle* lidostā, ar lidostu maksām, ko maksā lidostās, kuras pētījumā uzskatāmas par salīdzināmām ar to. Tajā secināts, ka maksas, ko maksā *La Rochelle* lidostā, nav ievērojami mazākas. *Ryanair* ir iesniegusi arī 2012. gada 1. jūnija pētījuma papildinājumu ([132]), lai ņemtu vērā maksājumus, ko *Ryanair*/*AMS* saņem saskaņā ar tirgvedības pakalpojumu līgumiem.

(490) Tomēr salīdzinošā metode šajā lietā jebkurā gadījumā ir nepraktiska. Kā pierādīts iepriekš, analizējamie darījumi ir sarežģīti kopumi, ko veido lidostas pakalpojumu līgums un tirgvedības pakalpojumu līgums (dažkārt apvienoti uz kopīga juridiskā pamata). Šie darījumi ietver vairākas "cenas", t. i., dažādas lidostu maksas, cenu par apkalpošanu uz zemes un tirgvedības pakalpojumu cenu, no kurām dažas ir atkarīgas no pasažieru skaita, citas – no gaisa kuģu kustības, bet citas ir fiksētas summas. Tādējādi katrs no šiem darījumiem rada sarežģītu finanšu plūsmu kopumu starp lidostas ekspluatantu un aviosabiedrību un tās meitasuzņēmumiem – šīs finanšu plūsmas veido ieņēmumi no lidostas maksām, ieņēmumi, kas saistīti ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, un ieņēmumi, kas saistīti ar tirgvedības pakalpojumiem.

(491) *Oxera* sagatavotā analīze, ko *Ryanair* iesniedza 2015. gada 10. aprīlī (2012. gada 1. jūnija pētījuma grozījums), liecina par lielajām grūtībām, kas saistītas ar lidostu maksu un *Ryanair* sniegtā tirgvedības atbalsta atbilstoša salīdzinājuma noteikšanu dažādās lidostās.

(492) Pirmkārt, pašā *Oxera* pētījumā norādīts, ka "nav iespējams noteikt salīdzināmas lidostas, kuras izmanto *Ryanair* un kuras ir līdzīgas visu iespējamo raksturlielumu ziņā, un kuras, iespējams, arī rīkosies tāpat kā lidostas, ko pārvalda tirgus ekonomikas dalībnieki. Tāpēc tika izmantota pieeja, saskaņā ar kuru tika noteiktas vairākas salīdzināmas lidostas, kas ir līdzīgas *La Rochelle* lidostai, pamatojoties uz dažādiem raksturlielumiem." ([133]) Šajā gadījumā Komisija norāda, ka, lai gan piecu aplūkoto lidostu atlases kritēriji ([134]) ietver visus septiņus 2014. gada pamatnostādņu 60. punktā uzskaitītos kritērijus, tā tomēr konstatē, ka salīdzināmās lidostas ir līdzīgas *La Rochelle* lidostai tikai saistībā ar vienu vai diviem no septiņiem kritērijiem. Turklāt *La Rochelle* lidostai specifisks darbības kritērijs ir pieejams tikai attiecībā uz Grenobles (GNB) un Māstrihtas (MST) lidostām, proti, pasažieru skaits un *Ryanair* darbības apjoms šajās lidostās. Pārējās izvērtētās lidostas tika izvēlētas, pamatojoties uz citiem kritērijiem (piemēram, īpašumtiesību sistēma, publiskā finansējuma esība vai reģiona IKP, vai zemo cenu pārvadātāju īpatsvars), kas, ņemot vērā to pārāk mazo saistību ar katras lidostas izmaksu un ieņēmumu noteikšanas metodi, paši par sevi nav pietiekami, lai tos izmantotu par pamatu salīdzinošajā novērtējumā izmantotā lidostu maksu un tirgvedības pakalpojumu līmeņa noteikšanai. Tāpēc Komisija apšauba atlasīto salīdzināmo lidostu reprezentativitāti.

— Otrkārt, *Oxera* sniegtie skaitļi liecina, ka *Ryanair* maksātā neto maksa dažādās salīdzinājumam atlasītajās lidostās ievērojami atšķiras. Savā pētījumā *Oxera* aprēķināja lidostu maksu līmeni, ko *Ryanair* maksā šīm piecām lidostām, atskaitot visas tirgvedības iemaksas, kas samaksātas *AMS* un *Ryanair* (tas nozīmē, ka pētījumā tika salīdzinātas lidostu maksas, ko *Ryanair* maksā pēc tam, kad atskaitīti tās tirgvedības ieņēmumi). Tomēr šie skaitļi liecina par salīdzināmo lidostu ievērojamām atšķirībām.

— Vidējās neto maksas par vienu reisu turp un atpakaļ. Vidējā neto maksa par vienu reisu turp un atpakaļ, ko *Ryanair* maksāja *La Rochelle*i, bija [100; 150] % no neto maksām, ko *Ryanair* maksāja piecās salīdzināmajās lidostās. Tomēr vērtību atšķirības liecina, ka nav tādas viendabīgas salīdzināmu lidostu grupas. Tādējādi dažādos gados vidējā neto maksa, ko *Ryanair* maksā *La Rochelle*i, svārstās robežās no [–50; 0] % līdz [150; 200] % no vidējās neto maksas, ko *Ryanair* maksā *Oxera* izvērtētajās lidostās. Šādas atšķirības skaidri parāda, ka izmantotā

([131]) *Oxera* veiktais 2012. gada 8. oktobra pētījums "Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport".

([132]) 2015. gada 10. aprīļa grozījums *Oxera* 2012. gada 1. jūnija pētījumā "Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport".

([133]) Oriģināla teksts angļu valodā: "[I]t is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [La Rochelle airport] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [La Rochelle airport] on the basis of a variety of characteristics." *Oxera* 2015. gada 10. aprīļa analīze, 3. lpp.

([134]) Noka (NOC), Prestvika (PIK), Grenoble (GNB), Bornmuta (BOH) un Māstrihta (MST).

izlase nav ne viendabīga, ne reprezentatīva. Tāpat arī *Ryanair* samaksāto neto maksu summa konkrētai lidostai ir ļoti maiņīga un viena gada laikā var trīskāršoties – tas ir vēl viens pierādījums tam, ka nav ne iespējams, ne lietderīgi salīdzināt lidostu noteiktās neto maksas.

— Vidējās neto maksas uz vienu pasažieri. Tāpat kā attiecībā uz neto maksām par reisiem abos virzienos, arī šajā gadījumā vērtību atšķirības liecina, ka, izmantojot *Oxera* atlasītās lidostas, nav iespējams veikt stabilu vai pamatotu salīdzinājumu. Dažādos gados vidējā neto maksa, ko *Ryanair* maksā *La Rochelle*i, svārstās robežās no [–50; 0] % līdz [150; 200] % no vidējās neto maksas, ko *Ryanair* maksā *Oxera* atlasītajās lidostās, un neto maksa uz vienu pasažieri, ko *Ryanair* maksā jebkurā no atlasītajām lidostām, atkarībā no gada var atšķirties pat trīskārtīgi.

(493) Zīmīgi, ka ne *Ryanair*, ne *Oxera* nav mēģinājuši noteikt tirgus cenu, kas attiecībā uz noteiktu atlasītu lidostu kopumu, kuras ir salīdzināmas ar *La Rochelle* lidostu, atbilstu lidostu maksu neto cenai (lidostas maksas mīnus tirgvedības atbalsts). Ja šāds salīdzinājums ļautu noteikt tirgus cenu, to noteikti būtu bijis iespējams noteikt, ņemot vērā *Ryanair* pieredzi ar daudzām Eiropas lidostām.

(494) Visbeidzot, pieņemot, ka derīgā salīdzinošā analīzē varētu noteikt, ka "cenas" dažādos šajā novērtējumā ietvertajos darījumus bija vienādas vai augstākas par "tirgus cenām", kas noteiktas, izmantojot salīdzināmu darījumu kopumu, Komisija tomēr nevarētu secināt, ka šie darījumi atbilda tirgus cenai, ja izrādītos, ka lidostas ekspluatants varēja paredzēt, ka tās izraisīs papildu izmaksas, kas pārsniedz papildu ieņēmumus. Faktiski TED nebūtu ieinteresēts nodrošināt preces vai sniegt pakalpojumus par "tirgus cenu", ja tas radītu papildu zaudējumus. ([135])

(495) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāizmanto pieeja, kas vispārīgi ieteikta 2014. gada pamatnostādnēs TED kritērija piemērošanai lidostu un aviosabiedrību attiecībām, proti, papildu rentabilitātes analīze. Šo pieeju pamato fakts, ka lidostas ekspluatants var būt objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviosabiedrību, ja tam ir pamatots iemesls gaidīt, ka šāds darījums palielinās tā peļņu (vai samazinās zaudējumus) salīdzinājumā ar hipotētisko situāciju, kurā šis darījums netiek noslēgts ([136]), neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar citām aviosabiedrībām piedāvātajiem nosacījumiem vai ar citu lidostas ekspluatantu piedāvātajiem nosacījumiem.

3) Iespējamie ieguvumi, ko TED varētu būt ņēmis vērā, parakstot tirgvedības pakalpojumu līgumus ar aviosabiedrībām

(496) No visa iepriekš minētā ir skaidrs, ka, lai piemērotu TED kritēriju, *CCI* rīcība ir jānovērtē saistībā ar tāda hipotētiska TED rīcību, kas tās vietā darbotos *La Rochelle* lidostā. Attiecīgie tirgvedības pakalpojumu līgumi ir jānovērtē kopā ar attiecīgajiem lidostas pakalpojumu līgumiem, ja tie veido vienu darījumu (sk. 464. apsvērumu par novērtēšanas kritērijiem) ([137]). Turklāt, kā norādīts 481. apsvērumā, kaut arī daži tirgvedības pakalpojumu līgumi nebija daļa no viena darījuma ar kādu no lidostas pakalpojumu līgumiem, tomēr nolūkā novērtēt attiecīgā tirgvedības pakalpojumu līguma rentabilitāti tie tiks novērtēti, ņemot vērā ieņēmumus, kas gūti saskaņā ar spēkā esošo lidostas pakalpojumu līgumu.

(497) Analizējot katru no 14. tabulā uzskaitītajiem darījumiem, būtu jānosaka ieguvumi, ko šis hipotētiskais TED, kuru motivē izredzes gūt peļņu, varētu sagaidīt no šiem mārketinga pakalpojumiem. Šajā analīzē nevajadzētu ņemt vērā šādu pakalpojumu vispārējo ietekmi uz reģiona tūrismu un saimniecisko darbību. Var ņemt vērā tikai šo pakalpojumu ietekmi uz lidostas rentabilitāti, jo šajā analīzē izmantotais hipotētiskais TED ņems vērā tikai šos pakalpojumus ([138]).

([135]) Spriedums lietā *Ryanair DAC*/Komisija, T-165/15, iepriekš citēts 53. zemsvītras piezīmē, 176.–178. punkts.

([136]) Citiem vārdiem sakot, ja no šī darījuma sagaidāmā papildu rentabilitāte ir pozitīva.

([137]) Konkrēts tirgvedības pakalpojumu līgums ir jāanalizē kopā ar attiecīgo lidostas pakalpojumu līgumu, it kā tie veidotu vienu darījumu. Tomēr atsevišķu darījumu ir tikpat daudz kā tirgvedības līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu "pāru".

([138]) Komisijas paziņojums par valsts atbalsta jēdzienu, kas minēts 71. zemsvītras piezīmē, 77. punkts.

(498) Lai gan mārketinga pakalpojumu ietekme nav pierādīta, nav izslēgts, ka tie var nedaudz palielināt pasažieru skaitu gaisa satiksmes maršrutos, uz kuriem attiecas mārketinga pakalpojumu līgumi un attiecīgie lidostas pakalpojumu līgumi, ņemot vērā, ka tie ir paredzēti šo maršrutu popularizēšanai. Tomēr *Ryanair* ir norādījusi, ka tas, ka bija noslēgti tirgvedības pakalpojumu līgumi, tās gaisa kuģu noslogojuma koeficientu ietekmē vien ļoti nedaudz, jo ienesīguma pārvaldības pasākumi (cenu pielāgošana pieprasījumam) tika pielāgoti, lai sasniegtu noslogojuma koeficienta mērķrādītājus ([139]). Tādējādi *Ryanair* nav apstiprinājusi tirgvedības pakalpojumu līgumu ietekmi uz pasažieru skaita pieaugumu. Tāpēc šķiet, ka tirgvedības pakalpojumu līgumu galvenais mērķis ir mudināt *Ryanair* veikt lidojumus uz *La Rochelle* lidostu.

(499) Būtu jānosaka, vai hipotētisks TED, kas pārvaldītu *La Rochelle* lidostu *CCI* vietā, varētu pamatoti sagaidīt un skaitliski izteikt citus ieguvumus, izņemot tos, kas izriet no pozitīvās ietekmes uz tirgvedības pakalpojumu līgumā minēto maršrutu atklāšanu, uzturēšanu un pasažieru plūsmu šo maršrutu apkalpošanas laikā, kā noteikts tirgvedības pakalpojumu līgumā vai lidostas pakalpojumu līgumā.

(500) *Ryanair* šo hipotēzi atbalstīja savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā. Šā pētījuma pamatā ir ideja, ka tirgvedības pakalpojumi, ko iegādājas lidostas ekspluatants, piemēram, *CCI*, var palīdzēt uzlabot lidostas zīmolu un tādējādi pastāvīgi palielināt to pasažieru skaitu, kuri izmanto šo lidostu, nevis tikai to pasažieru skaitu, kas lido maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums, šo maršrutu apkalpošanas laikā, kā noteikts minētajos līgumos. Jo īpaši *Ryanair* savā pētījumā konstatēja, ka šiem tirgvedības pakalpojumiem var būt ilgstoša pozitīva ietekme uz pasažieru plūsmu lidostā pat pēc tirgvedības pakalpojumu līguma termiņa beigām.

(501) Vispirms jāatzīmē, ka šajā lietā nekas neliecina par to, ka tad, kad tika parakstīti tirgvedības pakalpojumu līgumi, uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra, *CCI* būtu apsvērusi un vēl jo mazāk skaitliski novērtējusi jebkādu pozitīvu ietekmi, ko radītu tirgvedības pakalpojumu līgumi un kas būtu plašāka par šajos līgumos ietvertajiem maršrutiem vai laika ziņā pārsniegtu attiecīgo maršrutu paredzamo apkalpošanas laiku. Turklāt ne Francija, ne *CCI* nav piedāvājušas metodi, kā novērtēt iespējamo vērtību, ko hipotētiskais TED, kas pārvaldītu *La Rochelle* lidostu *CCI* vietā, būtu piešķīris šai ietekmei brīdī, kad būtu jāizvērtē iespēja noslēgt tirgvedības pakalpojumu līgumus un lidostas pakalpojumu līgumus. Visbeidzot, no *Ryanair*/*AMS* iegādātie tirgvedības pakalpojumi galvenokārt bija paredzēti personām, kas varētu izmantot tirgvedības pakalpojumu līgumos minētos gaisa satiksmes maršrutus.

(502) Šis secinājums, kas izdarīts attiecībā uz līgumiem, kuri noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*, to pašu iemeslu dēļ piemērojams arī lidostas pakalpojumu un tirgvedības pakalpojumu līgumam ar *Jet2*.

(503) Turklāt ļoti apšaubāms šķiet arī šīs ietekmes ilglaicīgums. Iespējams, ka *La Rochelle* un tās reģiona reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē varēja rosināt cilvēkus, kas apmeklēja šo tīmekļa vietni, iegādāties *Ryanair* biļetes uz Larošelu, kad šī reklāma tika publicēta pirmo reizi vai tūlīt pēc tam. Tomēr maz ticams, ka šīs reklāmas ietekme uz apmeklētājiem būtu bijusi ilgstoša vai ietekmējusi viņu biļešu iegādi ilgāk nekā dažas nedēļas pēc tās ievietošanas *Ryanair* tīmekļa vietnē. Reklāmas kampaņai var būt ilgstoša ietekme, ja veicināšanas pasākumi ietver vienu vai vairākus reklāmas līdzekļus, ar kuriem patērētāji regulāri saskaras noteiktā laikposmā. Piemēram, reklāmas kampaņai lielās televīzijas un radio stacijās, vairākās tīmekļa vietnēs un/vai uz dažādiem reklāmas stendiem, kas izvietoti ārpus telpām vai publiskās vietās, var būt ilgstoša ietekme, ja patērētāji regulāri saskaras ar šiem medijiem. Tomēr ir maz ticams, ka veicināšanas pasākumi, kas aprobežojas tikai ar dažām *Ryanair* tīmekļa vietnes lapām, radīs ietekmi, kas turpināsies arī pēc veicināšanas kampaņas beigām. Ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku neapmeklēs *Ryanair* tīmekļa vietni pietiekami bieži, lai šā reģiona reklāma uz viņiem radītu ilgstošu ietekmi.

(504) Formālās izmeklēšanas procedūras laikā Francija un *CCI* nav sniegušas nekādu informāciju, kas atspēkotu šo apsvērumu. Šo apsvērumu pienācīgi pamato arī divi citi faktori.

([139]) Jo īpaši 15.12.2009., 13.6.2014. un 29.3.2019. iesniegtie dokumenti.

(505) Pirmkārt, dažas no tirgvedības darbībām, kas minētas ar *Ryanair*/*AMS* noslēgtajos līgumos, pirmkārt, bija saistītas ar *Ryanair* tīmekļa vietnes sākumlapu. Šos pakalpojumus veidoja tikai saite uz *CCI* norādītu tīmekļa vietni – bieži vien uz ierobežotu vai ļoti īsu laikposmu:

— attiecībā uz A un B līgumā minētajām saitēm parādīšanas laikposms nav norādīts;

— sponsorētās saites parādīšana 56 dienas gadā trīs gadus saskaņā ar C līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana 212 dienas gadā trīs gadus saskaņā ar D līgumu, bet 2007. gadā parādīšanas laikposms tiek samazināts līdz 45 dienām saskaņā ar E līgumu, ar ko tika grozīts D līgums;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Apvienotās Karalistes tirgum paredzētajā versijā 22 dienas gadā trīs gadus saskaņā ar G līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Nīderlandes/Beļģijas tirgum paredzētajā versijā 95 dienas pirmajā gadā un 160 dienas otrajā un trešajā gadā saskaņā ar H līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Īrijas tirgum paredzētajā versijā 200 dienas gadā trīs gadus saskaņā ar I līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Beļģijas tirgum paredzētajā versijā 10 dienas gadā trīs gadus saskaņā ar J līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana 90 dienas gadā *Ryanair* tīmekļa vietnes Īrijas, Norvēģijas un Nīderlandes tirgiem paredzētajās versijās un 50 dienas gadā Apvienotās Karalistes tirgum paredzētajā versijā trīs gadus saskaņā ar K līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Īrijas tirgum paredzētajā versijā 70 dienas saskaņā ar L līgumu;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Portugāles tirgum paredzētajā versijā 365 dienas saskaņā ar M līgumu uz diviem gadiem;

— sponsorētās saites parādīšana *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētajā versijā sešas nedēļas (aptuveni 42 dienas) pirmajā gadā un četras nedēļas (t. i., 24 dienas) otrajā un trešajā gadā saskaņā ar N līgumu.

(506) Gan šo veicināšanas pasākumu raksturs (tika ievietota tikai viena saite ar ierobežotu veicināšanas vērtību), gan to īsais parādīšanas laiks, gan tas, cik neregulāri tās tika parādītas attiecīgajā periodā (jo nepārtraukti divus gadus tika reklamēts tikai Portu maršruts), ievērojami ierobežoja šo pasākumu ietekmi pēc to beigām, jo īpaši tāpēc, ka tie tika rādīti tikai *Ryanair* tīmekļa vietnē un citos medijos netika ievietoti. Citiem vārdiem sakot, maz ticams, ka šie veicināšanas pasākumi cilvēkiem, kas ar tiem saskārās, radīja paliekošu iespaidu saistībā ar attiecīgo reklāmu un paliekošu interesi par Larošelu un tās reģionu.

(507) *OCCI*ārt, citas ar *Ryanair*/*AMS* noslēgtajos līgumos paredzētās tirgvedības darbības attiecās tikai uz *Ryanair* tīmekļa vietnes lapām, kurās bija informācija par Larošelu. Parasti šis pēdējais veicināšanas pasākumu veids ir vērsts tikai uz mērķauditoriju, kas pēc būtības ir ierobežota un kas ar šādām reklāmām nesaskaras bieži. Turklāt attiecībā uz *La Rochelle*i veltīto lapu *Ryanair* tīmekļa vietnē, mazāk ticams, ka to apmeklēs biežāk nekā tīmekļa vietnes sākumlapu, jo tā ir veltīta konkrētam *Ryanair* galamērķim, nevis visām tās darbībām. Tādējādi, ņemot vērā to, ka pastāv maza varbūtība, ka *La Rochelle*i veltīto lapu *Ryanair* tīmekļa vietnē apmeklēs bieži, maz ticams, ka šajā lapā ievietotie veicināšanas pasākumi radīs cilvēkiem, kuriem ir piekļuve šai vietnei, paliekošas atmiņas par *La Rochelle* un tās reģiona pievilcību. Turklāt ir ļoti ticams, ka ar Larošelu saistītās lapas atvēršanu *Ryanair* tīmekļa vietnē galvenokārt motivē potenciāla interese par šo galamērķi vai *Ryanair* lidojumiem uz to. Tāpēc ir maz ticams, ka šajā lapā izvietotā reklāma radīs jaunu interesi par šo galamērķi cilvēkiem, kuri par to nezina vai kuriem par to nav intereses.

(508) Šajā saistībā zīmīgi ir tas, ka *Ryanair* iesniegtie tirgvedības pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp privātiem uzņēmumiem, kuri nav saistīti ar lidostu (automašīnu noma, vietējās tūrisma aktivitātes), un *AMS* savu tirgvedības vērtību iegūst no iespējas pārdot tūrisma preces vai pakalpojumus pasažieriem, kas ceļo ar *Ryanair*. Potenciālie ceļotāji pēc *Ryanair* tīmekļa vietnes apmeklējuma (biļetes iegāde, pieejamo lidojumu meklēšana u. c.) tiek uzskatīti par tādiem, kas, visticamāk, dosies uz skaidri noteiktu galamērķa lidostu, un tāpēc tiem tiek adresēti tirgvedības paziņojumi, kas mudina iegādāties preces vai pakalpojumus galamērķa lidostā. Tādējādi *Ryanair* tirgvedības pakalpojumu vērtība ir balstīta uz spēju mērķtiecīgi piesaistīt *Ryanair* klientus, kuri jau ir izvēlējušies savu galamērķa lidostu vai kuru Ryanair tīmekļa vietnes apmeklējums liecina, ka viņi, visticamāk, izvēlēsies konkrētu galamērķa lidostu, lai mudinātu viņus iegādāties kādu tūrisma pakalpojumu galamērķa lidostā. Komisija neizslēdz iespēju, ka *AMS* piedāvātie tirgvedības pakalpojumi *Ryanair* tīmekļa vietnē var būt noderīgi atsevišķiem trešo personu

uzņēmumiem, kas ir ieinteresēti pārdot preces vai pakalpojumus *Ryanair* klientiem, piemēram, automobiļu nomas uzņēmumam vai reģiona pārgājienu maršrutu organizatoram. Tomēr tas neattiecas uz lidostas ekspluatantu, kas vēlas panākt ilgstošu lidostu izmantojošo pasažieru skaita pieaugumu. Kā paskaidrots 501. apsvērumā, ir ļoti ticams, ka cilvēkiem, kas *Ryanair* tīmekļa vietnē apmeklē *La Rochelle*i veltīto lapu, jau ir potenciāla interese par šo galamērķi vai *Ryanair* veiktajiem lidojumiem uz to. Tādējādi *CCI* uzskata, ka *Ryanair* tīmekļa vietnes lapās, kas attiecas uz Larošelu kā galamērķi, veikto tirgvedības pasākumu ietekme uz pasažieru piesaisti ir ļoti maza vai pat nekāda.

(509) Tādējādi, kaut arī tirgvedības pakalpojumi, iespējams, palielināja pasažieru plūsmu maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi, šo pakalpojumu sniegšanas laikā, ļoti iespējams, ka pēc šā perioda vai citos maršrutos šī ietekme nebija nekāda vai bija niecīga.

(510) *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumā arī norādīts, ka bija ļoti maz ticams, ka no tirgvedības pakalpojumu līgumiem gūtie ieguvumi neaprobežosies ar maršrutiem, uz kuriem attiecas šie līgumi, vai ka tie turpināsies ilgāk par šo maršrutu darbības laiku, kas bija noteikts tirgvedības pakalpojumu līgumos un lidostu pakalpojumu līgumos, un to nevarēja skaitliski izteikt ar tādu ticamības pakāpi, ko piesardzīgs TED uzskatītu par pietiekamu.

(511) Tādējādi, piemēram, *Ryanair* 2014. gada 17. janvāra pētījumā norādīts, ka "turpmāka papildu peļņa pēc plānotā lidostas pakalpojumu līguma termiņa beigām pēc būtības ir nenoteikta." ([140]) Turklāt šajā pētījumā ir ierosinātas divas metodes tirgvedības pakalpojumu līgumu pozitīvās ietekmes *ex ante* novērtēšanai: "naudas plūsmas" pieeja un "kapitalizācijas" pieeja.

(512) "Naudas plūsmas" pieeja ietver tirgvedības pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu ieguvumu novērtēšanu; šie ieguvumi izpaužas kā nākotnes ieņēmumi, ko lidostas ekspluatants gūtu no tirgvedības pakalpojumiem un lidostas pakalpojumu līgumiem pēc attiecīgo izmaksu atskaitīšanas. Saskaņā ar kapitalizācijas metodi lidostas zīmola tēla uzlabošanās, izmantojot tirgvedības pakalpojumus, tiek uzskatīta par nemateriālu aktīvu, kas iegādāts par tirgvedības pakalpojumu līgumā noteikto cenu.

(513) Tomēr pētījums atklāj daudzās grūtības, kas saistītas ar kapitalizācijas metodi; tas liecina, ka šāda metode nav pietiekami uzticama, un pašā pētījumā priekšroka dota naudas plūsmas metodei. Pētījumā jo īpaši norādīts: "Kapitalizācijas pieejā būtu jāņem vērā tikai tā tirgvedības izdevumu daļa, kas attiecināma uz lidostas nemateriālo aktīvu bāzi. Tomēr var būt grūti noteikt to tirgvedības izdevumu daļu, kas ir vērsta uz lidostas gaidāmo nākotnes ieņēmumu radīšanu (t. i., ieguldījums lidostas nemateriālo aktīvu bāzē), nevis uz lidostas pašreizējo ieņēmumu radīšanu." ([141]) Tajā arī uzsvērts: "Lai īstenotu uz kapitalizāciju balstīto pieeju, ir jānovērtē vidējais laikposms, kādu lidosta varētu saglabāt klientu, pateicoties *AMS* tirgvedības kampaņai. Praksē būtu ļoti grūti novērtēt klientu vidējo saglabāšanas laikposmu pēc *AMS* kampaņas, jo trūkst datu." ([142])

(514) *Ryanair* 2014. gada 31. janvāra pētījumā tika ierosināta naudas plūsmas pieejas praktiska piemērošana. Saskaņā ar šo pieeju no tirgvedības pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumiem gūto labumu, kas saglabājas arī pēc tirgvedības pakalpojumu līguma termiņa beigām, izsaka kā "galīgo vērtību", ko aprēķina līguma izbeigšanās dienā. Šo galīgo vērtību aprēķina, pamatojoties uz papildu peļņu, kas sagaidāma no lidostas pakalpojumu un tirgvedības pakalpojumu līgumiem pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu. Saskaņā ar šo metodi tiek ņemta papildu peļņa, kas sagaidāma pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā, un tā tiek pārnesta uz

([140]) Oriģināla teksts angļu valodā: "(..) future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain."

([141]) Oriģināla teksts angļu valodā: "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."

([142]) Oriģināla teksts angļu valodā: "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."

nākotni tajā pašā laikposmā, kurā ir spēkā lidostas pakalpojumu līgums, bet koriģēta, ņemot vērā Eiropas gaisa pārvadājumu tirgus izaugsmes tempu un varbūtības koeficientu, kas atspoguļo lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma spēju veicināt lidostas peļņu pēc to termiņa beigām. Saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu šī spēja radīt ilgstošus ieguvumus ir atkarīga no dažādiem faktoriem, "(..) arī no plašākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no tīkla eksternalitātēm un regulāro pasažieru īpatsvara" ([143]), lai gan sīkāka informācija par šiem faktoriem nav sniegta. Turklāt šī metode ņem vērā diskonta likmi, kas raksturo kapitāla izmaksas.

(515) Pētījumā ieteiktais varbūtības koeficients ir 30 %, kas tajā atzīts par piesardzīgu. Tomēr šis ļoti teorētiskais pētījums nesniedz nekādus nopietnus kvantitatīvus vai kvalitatīvus pierādījumus par šo koeficientu. Tā pamatā nav nekādu faktu, kas attiektos uz *Ryanair* darbībām, gaisa pārvadājumu tirgiem vai lidostu pakalpojumiem, lai varētu pamatot šādu 30 % koeficientu. Tajā nav veidota nekāda saikne starp šo koeficientu un faktoriem, kuri tajā pieminēti vien īsumā (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla eksternalitātes un regulārie pasažieri) un kuriem būtu jāpaildzina lidostas pakalpojumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu radītie ieguvumi pēc to termiņa beigām. Visbeidzot, analizējot, cik lielā mērā šie pakalpojumi varētu ietekmēt iepriekš minētos faktorus, tajā nekādā veidā nav aplūkots ar AMS noslēgtajos līgumos paredzēto tirgvedības pakalpojumu konkrētais saturs.

(516) Turklāt pētījumā nav pierādīts, ka pastāvētu jebkāda varbūtība, ka pēc lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma termiņa beigām peļņu, ko šie līgumi lidostu ekspluatantam būtu nesuši pēdējā to piemērošanas gadā, ekspluatants turpinātu gūt arī nākotnē. Tāpat tajā nav sniegti pierādījumi, ka gaisa pārvadājumu tirgus izaugsmes temps Eiropā ir lietderīgs rādītājs, lai novērtētu lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma ietekmi uz konkrēto lidostu.

(517) Tāpēc ir maz ticams, ka piesardzīgs TED, pieņemot lēmumu par līguma noslēgšanu, ņemtu vērā "galīgo vērtību", kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* ierosināto metodi.

(518) Tāpēc 2014. gada 31. janvāra pētījums liecina, ka "naudas plūsmas" metode, tāpat kā "kapitalizācijas" metode, dotu tikai ļoti nenoteiktus un neuzticamus rezultātus.

(519) Turklāt ne Francija, ne kāda ieinteresētā trešā persona nav sniegusi pierādījumus, ka metodi, ko šajā pētījumā ierosinājusi *Ryanair*, vai kādu citu metodi, kuras mērķis ir ņemt vērā un kvantitatīvi novērtēt ieguvumus, kas tiktu gūti arī pēc lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu termiņa beigām, faktiski izmanto reģionālo lidostu ekspluatanti, kas ir līdzīgi *La Rochelle* lidostas ekspluatantam. Šajā sakarā Francija nav arī iesniegusi nekādas piezīmes par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem un tādējādi nav apstiprinājusi tajos izdarītos secinājumus.

(520) Turklāt, kā minēts iepriekš, tirgvedības pakalpojumu mērķauditorija nepārprotami ir personas, kas varētu izmantot maršrutus, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi. Ja, beidzoties lidostas pakalpojumu līguma termiņam, šie maršruti netiks atjaunoti, ir maz ticams, ka tirgvedības pakalpojumi turpinās pozitīvi ietekmēt pasažieru plūsmu lidostā pēc līguma termiņa beigām. Lidostas ekspluatantam ir ļoti grūti novērtēt, kāda ir iespējamība, ka aviosabiedrība turpinās apkalpot maršrutu, beidzoties termiņam, ko tā ir apņēmusies ievērot lidostas pakalpojumu līgumā. Sevišķi zemo cenu aviokompānijas ir izrādījušās ļoti dinamiskas attiecībā uz maršrutu atklāšanu un slēgšanu. Saskaņā ar *Oxera* ziņojumu, ko pēc *ACI Europe* pasūtījuma izstrādāja *Oxera*, 2011. gadā tika slēgti no 15 % līdz 20 % maršrutu, kurus apkalpoja Eiropas lidostas ar mazāk nekā 5 miljoniem pasažieru plūsmu ([144]). Tāpēc, slēdzot darījumus, piemēram, tos, kas tiek izskatīti šajā formālajā izmeklēšanas procedūrā, piesardzīgs TED nevarēja paļauties uz to, ka aviosabiedrība būs gatava turpināt lidojumus attiecīgajā maršrutā arī pēc līguma termiņa beigām.

([143]) Oriģināla teksts angļu valodā: "(..) including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger."

([144]) *Oxera* 15.9.2017. pētījums "The continuing development of airport competition in Europe", 4.8. attēls, 41. lpp., https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.

(521) Turklāt jāatzīmē, ka galīgā vērtība, kas aprēķināta, izmantojot metodi, kuru *Ryanair* ierosināja 2014. gada 31. janvāra pētījumā, būs pozitīva (un tādējādi pozitīvi ietekmēs prognozēto peļņu no lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma) tikai tad, ja no šiem līgumiem sagaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā būs pozitīva. Saskaņā ar šo metodi tiek ņemta papildu peļņa, kas sagaidāma pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā, un tā tiek projicēta nākotnē, piemērojot divus koeficientus. Pirmais koeficients raksturo Eiropas gaisa pārvadājumu tirgus vispārējo izaugsmi un atspoguļo gaidāmo satiksmes pieaugumu. Otrais koeficients ir 30 %, kas aptuveni atspoguļo varbūtību, ka līgumi, kuru termiņš beigsies, veicinās līdzīgu līgumu parakstīšanu nākotnē un spēs radīt līdzīgas finanšu plūsmas. Tādējādi, ja nākotnē paredzamā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā ir negatīva, arī galīgā vērtība būs negatīva (vai maksimāli – nulle), kas atspoguļo to, ka līgumi, kas līdzīgi tiem, kuru termiņš nesen beidzies, tāpat kā šie citi līgumi katru gadu samazinās lidostas rentabilitāti.

(522) *Ryanair* 2014. gada 31. janvāra pētījumā šis scenārijs ir aplūkots ļoti īsi – tajā tikai sniegta norāde zemsvītras piezīmē, bez piezīmēm vai paskaidrojumiem: "(..) gala vērtību nevar aprēķināt, ja attiecīgā perioda pēdējā gadā papildu peļņa pēc *AMS* maksājumu atskaitīšanas ir negatīva ([145])." Tomēr, kā tiks parādīts tālāk 580.–642. apsvērumā, visi šajā lietā noslēgtie līgumi ietver prognozētās papildu plūsmas, kuru neto pašreizējā vērtība ir negatīva katru gadu, nevis tikai kopumā. Rezultātā šiem līgumiem "galīgā vērtība", kas aprēķināta, izmantojot *Ryanair* ierosināto metodi, būtu nulle vai pat negatīva. Tāpēc, ņemot vērā šādu galīgo vērtību, netiktu apšaubīts secinājums, ka dažādie līgumi rada ekonomiskas priekšrocības.

(523) Visbeidzot, trešajā pētījumā, kas datēts ar 2014. gada 26. septembri, *Ryanair* atkārtoti norādīja, ka lidostas pakalpojumu līgumi un tirgvedības pakalpojumu līgumi rada papildu peļņu, kamēr tie ir spēkā, un galīgo vērtību pēc to termiņa beigām. Tāpēc, kā norāda *Ryanair*, sākotnējā līguma parakstīšana ar *Ryanair* palielina iespēju, ka pēc tā termiņa beigām tiks noslēgts jauns līgums ar *Ryanair* vai citām aviosabiedrībām. Turklāt tirgvedības pakalpojumu līgumu galīgā vērtība ir saistīta ar pārvadājumu apjoma pieaugumu lidostā pēc to termiņa beigām – šis pieaugums izriet no lidostas labākas reputācijas. Lai gan *Ryanair* ierosina metodi savu hipotēžu empīriskai pārbaudei, tā nevar šo metodi īstenot, jo tās rīcībā nav nepieciešamo datu. Visbeidzot, ziņojumā nav ņemti vērā iespējamās tīkla eksternalitātes.

(524) Noslēgumā jāsecina, ka no iepriekš minētā ir skaidrs, ka vienīgie ieguvumi, ko piesardzīgs TED sagaidītu no tirgvedības pakalpojumu līguma un ko tas kvantitatīvi novērtētu, pieņemot lēmumu par to, vai noslēgt šādu līgumu kopā ar lidostas pakalpojumu līgumu, būtu divu veidu: i) no vienas puses, iespējamība, ka aviosabiedrības veiks lidojumus *La Rochelle* lidostā saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumiem, kurus aviosabiedrības bija motivētas noslēgt tirgvedības pakalpojumu līgumu rezultātā, un, ii) no otras puses, tirgvedības pakalpojumu iespējamā nelielā pozitīvā ietekme uz to pasažieru skaitu, kas lido maršrutos, uz kuriem attiecas konkrētie līgumi (neliela satiksmes stimulēšana maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi un attiecīgie lidostas pakalpojumu līgumi). Jebkādi citi ieguvumi būtu uzskatāmi par pārāk nenoteiktiem, lai tos varētu uzskatīt par izteiktiem skaitliski, un nekas neliecina, ka *CCI* tos būtu ņēmusi vērā.

4) Kādu laikposmu TED būtu izvēlējies, lai novērtētu lidostas pakalpojumu līguma un/vai tirgvedības pakalpojumu līguma parakstīšanas priekšrocības?

(525) Novērtējot lidostas pakalpojumu līguma un/vai tirgvedības pakalpojumu līguma noslēgšanas priekšrocības, TED par novērtēšanas laikposmu būtu izvēlējies attiecīgo līgumu darbības termiņu. Citiem vārdiem sakot, tas būtu novērtējis papildu izmaksas un ieņēmumus līgumu piemērošanas periodā.

([145]) 2014. gada 31. janvāra pētījuma 17. zemsvītras piezīme. Oriģināla teksts angļu valodā: "(..) no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration."

(526) Šķiet, nav pamatojuma ilgāka laikposma izvēlei. Līgumu parakstīšanas datumos piesardzīgs TED nebūtu paļāvies uz to, ka šie līgumi tiks pagarināti pēc to termiņa beigām, jo, kā paskaidrots 520. apsvērumā, tādas zemo cenu aviosabiedrības kā *Ryanair* un *Jet2* ir ļoti dinamiskas attiecībā uz maršrutu atklāšanu un slēgšanu vai lidojumu biežuma palielināšanu un samazināšanu.

(527) Turklāt attiecībā uz dažiem līgumiem faktiskais līgumā ietverto darbību sākuma datums nebija līguma parakstīšanas datums. Šajā gadījumā attiecībā uz situācijām, kad parakstīšanas datums bija agrāks par faktisko sākuma datumu, par sākuma punktu tika ņemts faktiskais sākuma datums, nevis parakstīšanas datums ([146]).

(528) Situācijās, kad *Ryanair* neveica lidojumus noteiktos maršrutos visā līguma darbības laikā, TED novērtējums ir balstīts uz plānoto līguma darbības laiku, jo līgumu pirmstermiņa izbeigšana to noslēgšanas brīdī nebija ne zināma, ne paredzama. Lidostas ekspluatants savas satiksmes prognozes būtu balstījis uz *Ryanair* saistībām, ko tā uzņēmās, parakstot līgumu, un kas šai sabiedrībai bija saistošas.

(529) Turpmāk Komisija izskatīs ar katru aviosabiedrību noslēgtos līgumus attiecībā uz gaisa satiksmi, ieņēmumiem un papildu izmaksām, ņemot vērā izdarītos pieņēmumus, un pēc tam iepazīstinās ar šo līgumu analīzes rezultātiem.

5) Secinājumi par metodi, ar kuru tiks piemērots tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs

(530) No visa iepriekš minētā izriet, ka, lai attiecīgajiem pasākumiem piemērotu TED principu, Komisijai ir jāanalizē katrs tirgvedības pakalpojumu līgums kopā ar attiecīgo lidostas pakalpojumu līgumu (neatkarīgi no tā, vai pēdējais ir daļa no 14. tabulā uzskaitīto līgumu kopuma, vai arī tas vienkārši bija spēkā tirgvedības līguma noslēgšanas brīdī ([147])) un jānovērtē, vai hipotētisks TED, kuru motivētu peļņas gūšanas izredzes un kurš darbotos *La Rochelle* lidostā *CCI* vietā, būtu parakstījis šos līgumus. Šajā nolūkā ir jānosaka līgumu papildu rentabilitāte, kā to būtu novērtējis TED līgumu slēgšanas brīdī, par visu līgumu piemērošanas laiku ņemot vērā:

— nākotnē sagaidāmo papildu satiksmi, kas varētu rasties, īstenojot šos līgumus, iespējams, ņemot vērā tirgvedības pakalpojumu ietekmi uz līgumos ietverto maršrutu noslogojuma koeficientiem;

— nākotnes papildu ieņēmumus, kas sagaidāmi no šo līgumu īstenošanas, arī ieņēmumus no lidostu maksām un apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, ko rada šajos līgumos ietvertie maršruti, kā arī ar aviāciju nesaistītus ieņēmumus no papildu pārvadājumu apjoma, ko radītu šo līgumu īstenošana;

— turpmākās papildu izmaksas, kas sagaidāmas, īstenojot šos līgumus, arī darbības izmaksas un jebkuras papildu investīciju izmaksas, ko rada šajos līgumos ietvertie maršruti, kā arī tirgvedības pakalpojumu izmaksas.

(531) Šajos aprēķinos būtu jānorāda gada plūsmas nākotnē, kas atbilst starpībai starp papildu ieņēmumiem un izmaksām, kas vajadzības gadījumā diskontējamas ar likmi, kura atspoguļo lidostas ekspluatanta kapitāla izmaksas. Pozitīva neto pašreizējā vērtība (NPV) principā norāda, ka attiecīgie līgumi nerada ekonomiskas priekšrocības, savukārt negatīva neto pašreizējā vērtība liecina par šādas priekšrocības esību.

(532) Jāatzīmē, ka šajā novērtējumā nav būtiski *CCI* un *Ryanair* argumenti par to, ka *CCI* iepirkto tirgvedības pakalpojumu cena ir līdzvērtīga vai zemāka par to, ko var uzskatīt par šādu pakalpojumu "tirgus cenu". Patiešām, hipotētisks TED, kuru motivētu peļņas gūšanas izredzes, nebūtu gatavs iegādāties šādus pakalpojumus pat par cenu, kas ir zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu", ja tas prognozētu, ka, neraugoties uz šo pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz attiecīgajiem maršrutiem, ar līgumiem saistītās papildu izmaksas pārsniegtu papildu ieņēmumus diskontētās vērtības izteiksmē. Šādā gadījumā tas nevēlētos maksāt "tirgus cenu", un tāpēc tas loģiski nolemtu attiecīgos pakalpojumus neiegādāties.

([146]) Skatīt 9. tabulu.
([147]) Sk. 496. apsvērumu.

b) Metodiski apsvērumi par darījumdarbības plānu rekonstrukciju

(533) Procedūras laikā Komisija aicināja Franciju iesniegt papildu izmaksu, ieņēmumu un rentabilitātes aplēses par dažādiem līgumiem, kas noslēgti starp *CCI* un *Ryanair/AMS*, kuras, iespējams, tika sagatavotas pirms šo līgumu parakstīšanas. Atbildot uz šo aicinājumu, Francija norādīja, ka pirms tirgvedības līgumu parakstīšanas *La Rochelle* lidosta nav veikusi nekādu analīzi, un tāpēc iesniedza darījumdarbības plānu, kas atbilst katram no 9. tabulā minētajiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem, retrospektīvu rekonstrukciju, kā arī ar *Jet2* noslēgtā līguma darījumdarbības plāna rekonstrukciju (ņemot vērā attiecīgo lidostas pakalpojumu līgumu relevantos parametrus, lai analizētu ar šīm divām aviosabiedrībām noslēgtos līgumus). Tomēr šīs retrospektīvās analīzes mērķis ir no jauna atveidot finanšu analīzi, kas būtu bijusi jāveic pirms tirgvedības pakalpojumu līgumu parakstīšanas, ņemot vērā tobrīd lidostai pieejamos datus.

1) Darījumdarbības plānu rekonstrukcijai izmantotais modelis

(534) Francija retrospektīvi rekonstruēja darījumdarbības plānus, izmantojot "pamata scenāriju", kurā izklāstīti pieņēmumi, ko pamatoti būtu izdarījis tirgus ekonomikas dalībnieks. Šī analīze ir balstīta uz pieņēmumiem par satiksmi, gaisa kuģu noslogojuma koeficientiem, ar aviāciju saistītiem ieņēmumiem un citiem ieņēmumiem uz vienu pasažieri, darbības izmaksām uz vienu pasažieri, tirgvedības izdevumiem un līgumu darbības laiku. Lai aprēķinātu katra līguma tīro neto vērtību, Francija rekonstruēja darījumdarbības plānu, kurā norādīja šādus ieņēmumu un izmaksu posteņus.

*15. tabula*

**Darījumdarbības plānu rekonstrukcijai izmantotais modelis**

| [x] līgums | | | |
|---|---|---|---|
| | N gads | N+1 gads | Utt. |
| *Turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā (a)* | *Sk. līgumu* | | |
| *Gaisa kuģa sēdvietu skaits (b)* | *Sk. 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 2. apakšpunktu* | | |
| *Piedāvāto vietu skaits (c)* | *c=a*b*2* | | |
| *Vidējais noslogojuma koeficients (d)* | *Sk. 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 2. apakšpunktu* | | |
| *Kopējais ielidojušo un izlidojušo pasažieru skaits (e)* | *e=c*d* | | |
| *Nolaišanās maksa (f)* | *f = a*vienības maksa, ko pieņēmusi CCI vai kas iekļauta lidostas pakalpojumu līgumā* | | |
| *Maksa par gaisa kuģu stāvvietu (g)* | *0 (sk. tālāk 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktu)* | | |
| *[Skrejceļa] apgaismojuma maksa (h)* | *0 (sk. tālāk 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktu)* | | |
| *Maksa saistībā personām ar invaliditāti un ar ierobežotām pārvietošanās spējām (i)* | *i=e*vienības maksa, ko pieņēmusi CCI vai kas iekļauta lidostas pakalpojumu līgumā/2* | | |
| *Pasažieru maksa (j)* | *j=e*vienības maksa, ko pieņēmusi CCI vai kas iekļauta lidostas pakalpojumu līgumā/2* | | |
| *Apkalpošanas uz zemes pakalpojumi (k)* | *0* | | |
| *Kopējie ar aviāciju saistītie ieņēmumi (l)* | *l=f+g+h+i+j+k* | | |
| *Ar aviāciju nesaistīti ieņēmumi (m)* | *m=e*vienības papildu peļņa (sk. 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktu)* | | |

| [x] līgums | | | |
|---|---|---|---|
| | N gads | N+1 gads | Utt. |
| ***Ieņēmumi kopā (n)*** | ***n=l+m*** | | |
| *Papildu izmaksas (o)* | *o=e*vienības papildu izmaksas (sk. 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 4. apakšpunktu)* | | |
| *Tirgvedības izmaksas (p)* | *Sk. tirgvedības līgumu* | | |
| ***Kopējās izmaksas (q)*** | ***q=o+p*** | | |
| ***Papildu naudas plūsma (r)*** | ***r=n-q*** | | |
| ***Neto pašreizējā vērtība*** | $\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$<br>*Kur:*<br>— *v ir attiecīgā līguma gads, v=0 ir līguma darbības sākums;*<br>— *u ir kopējais līguma darbības laiks (gados);*<br>— $r_v$ *ir papildu naudas plūsma (r) līguma gadā (v);*<br>— *t ir izvēlētā diskonta likme* [1] | | |

[1] Visiem līgumiem Francija ir piemērojusi 6 % diskonta likmi. Šī likme atbilst Francijas ierosinātajai likmei līdzīgās lietās, kuras Komisijai jau ir nācies izskatīt (sk., piemēram, Komisijas lēmumu par Po lidostu, kas minēts 12. zemsvītras piezīmē). No otras puses, tā kā saskaņā ar Komisijas veikto darījumdarbības plānu rekonstrukciju (pamata scenārijā) rodas ikgadējas papildu plūsmas, kuras visas attiecīgajā periodā ir negatīvas, līgumu neto pašreizējā vērtība ir negatīva neatkarīgi no izmantotās diskonta likmes.

(535) Lai gan Komisija kopumā uzskata, ka Francijas izdarītie pieņēmumi par ieņēmumiem uz vienu pasažieri un līgumu ilgumu ir pamatoti, citi Francijas izdarītie pieņēmumi ne vienmēr ir pamatoti vai reālistiski. Pirmkārt, Francija visās rekonstrukcijās ir pieļāvusi metodiskas kļūdas (piemēram, nepietiekami novērtējusi papildu aviācijas darbības izmaksas un kā papildu ieņēmumus iekļāvusi vietējo pašvaldību piešķirtās iemaksas, lai segtu vispārējos tirgvedības izdevumus). OCCIārt, kā tiks konstatēts iedaļā, kurā sniegts attiecīgo līgumu atsevišķs novērtējums, kā arī izklāstītas metodiskās kļūdas, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām, dažu darījumdarbības plānu rekonstrukcijām ir citas konkrētas metodiskas problēmas.

(536) Tādēļ nolūkā piemērot TED kritēriju Komisija savu analīzi ir veikusi, pamata scenārijā rekonstruējot dažādu līgumu kopumu papildu izmaksas un ieņēmumus, kā tos *ex ante* būtu aprēķinājis TED.

(537) Komisija veica arī jutīguma analīzi saistībā ar to, kā tika aprēķināta šo līgumu neto pašreizējā vērtība, mainot dažus pieņēmumus. Lai to izdarītu, Komisija apzināti izmantoja pieņēmumus, kas pēc definīcijas nav reālistiski, jo tie netika izmantoti tās pamata scenārijā (scenārijā, kurā jau izmantota aviosabiedrībai labvēlīga pieeja). Iespējamība, ka šie pieņēmumi varētu īstenoties, vai ka tiktu veiktas būtiskas un tūlītējas izmaiņas lidostas pārvaldībā, kas būtu vajadzīgas, lai tie īstenotos, ir ļoti maza (sk. 575.–578. apsvērumu). Neto pašreizējās vērtības aprēķins, kas izriet no šo parametru maiņas (kuru vienlaicīga pastāvēšana arī statistiski ir vairāk nekā maz ticama), ir "nepārdomātas rīcības scenārijs" (sk. 574.–578. apsvērumu). Jebkurā gadījumā šāds scenārijs saprātīgam un piesardzīgam ieguldītājam būtu acīmredzami nereālistisks, un tam nebūtu citas izvēles, kā vien to izslēgt.

(538) Francijas un Komisijas novērtējuma atšķirības (jo īpaši pieņēmumi par darbības izmaksām un tirgvedības izdevumiem) rada būtiskas atšķirības rezultātos, kas iegūti, aprēķinot līgumu kopumu neto pašreizējo vērtību. Būtiska ietekme uz dažiem līgumiem ir dažādiem ar satiksmi saistītiem pieņēmumiem, savukārt pieņēmumiem par noslogojuma koeficientu ir ierobežota ietekme uz rezultātu, kas iegūts, aprēķinot līgumu neto pašreizējo vērtību, un tie nemaina Komisijas secinājumu par to, vai neto pašreizējā vērtība ir negatīva vai pozitīva.

1) Papildu satiksme un plānoto turp un atpakaļ veikto reisu skaits (līgumi ar *Ryanair* un *AMS*)

(539) Komisijas veiktās analīzes pamatā ir papildu pārvadājumu apjoms (t. i., papildu pasažieru skaits), ko TED, kurš *CCI* vietā pārvaldītu *La Rochelle* lidostu, būtu varējis prognozēt līgumu noslēgšanas datumā. Piemēram, attiecībā uz 2006. gada līgumu kopumu (C un D tirgvedības līgums un 2. un 3. lidostas pakalpojumu līgums) būtu jānosaka pasažieru skaits, ko *La Rochelle* lidostas ekspluatants 2006. gadā būtu varējis sagaidīt saistībā ar *Ryanair* apkalpoto maršrutu *La Rochelle*–Londonas Stansteda līguma darbības laikā.

(540) Papildu satiksmes prognozes tika aprēķinātas, pamatojoties uz dažādos lidostas pakalpojumu līgumos un tirgvedības pakalpojumu līgumos noteikto maršrutu skaitu un lidojumu biežumu, kā arī uz attiecīgo turp un atpakaļ veikto reisu skaitu gadā. Dažos līgumos ir iekļauti mērķrādītāji attiecībā uz turp un atpakaļ veikto reisu skaitu, citos līgumos ir iekļauti mērķrādītāji attiecībā uz pasažieru skaitu, bet citos līgumos mērķrādītāji nav minēti.

(541) Saistībā ar līgumiem ar atpakaļejošu spēku, kas parakstīti pēc to īstenošanas datuma (piemēram, A līgums), ir ņemts vērā tikai pārvadājumu apjoms, kas radies pēc līguma parakstīšanas, jo līgums nevar radīt pārvadājumus pirms tā parakstīšanas.

(542) Komisijas pārvadājumu prognozes lielākoties ir zemākas par tām, ko izmantojusi *CCI*, lai rekonstruētu savus *ex post* darījumdarbības plānus, jo īpaši attiecībā uz dažiem tirgvedības līgumiem, kas noslēgti bez pārvadājumu mērķrādītājiem. Vienā gadījumā Komisijas pieņemtās prognozes ir lielākas nekā lidostas pieņemtās prognozes. Šīs korekcijas tiks sīki izklāstītas par katru pasākumu (katru 14. tabulā norādīto līgumu vai līgumu kopumu).

(543) Komisija kopumā atzīmē, ka pārāk liela pārvadājumu apjoma prognozēšana ir saistīta ar tālāk izklāstītajām analītiskajām problēmām. Pirmkārt, Francijas veiktā rekonstrukcija pārsniedz līgumos paredzēto pārvadājumu apjomu. Piesardzīgs ekspluatants bez papildu paskaidrojuma (kādus Francija nav sniegusi saistība ne ar vienu no līgumiem) pārvadājumu apjomu šādi pārmērīgi nenovērtētu.

(544) OCCIārt, attiecībā uz dažiem līgumiem ar atpakaļejošu spēku (kuru līguma sākuma datums ir pirms tā parakstīšanas datuma) Francija savu rekonstrukciju pamatoja ar pārvadājumu apjomu, kas jau bija sasniegts pirms līguma parakstīšanas. Ir apšaubāms, ka piesardzīgs ekspluatants uzņemtos tirgvedības pakalpojumu izdevumus saistībā ar jau veiktiem lidojumiem. Tā vietā piesardzīgs ekspluatants paļautos uz turpmāko satiksmi, ko radīs tirgvedības pakalpojumu līgums. Visbeidzot, kā norādīts 525.–529. apsvērumā, arguments, ka piesardzīgs ieguldītājs būtu varējis apsvērt darījumu attiecības ilgākā laikposmā, nekā stingri noteiktajā līguma darbības periodā, nav pamatots ar ekonomikas pētījumiem vai pierādījumiem.

(545) Turklāt Komisija ņēma vērā *Ryanair* izmantoto gaisa kuģu (galvenokārt *Boeing 737-800* (189 sēdvietas) un mazākā mērā *Boeing 737-300* (148 sēdvietas) vai *BAe 146-300* (110 sēdvietas)) ietilpību.

(546) Komisija piemēroja noslogojuma koeficientu, kas katru gadu ir atšķirīgs un atbilst vidējam rādītājam, kas novērots divos iepriekšējos gados (2003. un 2004. gadā vidējais rādītājs bija 80 %, un *CCI* tādu arī piemēroja). Šis pieņēmums ir visticamākais, jo tas atbilst tāda lidostas ekspluatanta pieejai, kurš, izstrādājot darījumdarbības plānu, izmanto tā rīcībā esošo un vistiešākā veidā relevanto informāciju. Šī metode arī ļauj, sākot no 2005. gada, par pamatu ņemt noslogojuma koeficientus, kas konstatēti tirgvedības līgumu spēkā esības laikā, un tādējādi atspoguļot jebkuru tirgvedības pakalpojumu labvēlīgu ietekmi uz to pasažieru skaitu, kuri izmanto attiecīgos maršrutus. Šajā saistībā Komisija norāda, ka laikposmā no 2003. līdz 2013. gadam to *Ryanair* lidmašīnu noslogojuma koeficients, kas apkalpo *La Rochelle* lidostu, samazinājās no 81 % līdz 70 %, lai gan *La Rochelle* lidosta, izstrādājot savus darījumdarbības plānus, izmantoja daudz optimistiskākus pieņēmumus (no 75 % līdz 85 %).

*16. tabula*

**Gaisa kuģu noslogojuma koeficients**

| Gads | Gaisa kuģu noslogojuma koeficients | Vidējā likme, kas zināma attiecībā uz diviem gadiem pirms datuma T ([1]) |
|---|---|---|
| 2003 | 0,81 | 0,8 |
| 2004 | 0,78 | 0,8 |
| 2005 | 0,78 | 0,80 |
| 2006 | 0,74 | 0,78 |
| 2007 | 0,72 | 0,76 |
| 2008 | 0,72 | 0,73 |
| 2009 | 0,78 | 0,72 |
| 2010 | 0,74 | 0,75 |
| 2011 | 0,73 | 0,76 |
| 2012 | 0,71 | 0,74 |
| 2013 | 0,70 | 0,72 |

([1]) Attiecībā uz 2003. un 2004. gadu iepriekšējie divi gadi nav būtiski (*Ryanair* šajos gados lidojumus neveica). Tika izmantots 80 % scenārijs (Francijas pamata scenārijs).

(547) Ja līguma piemērošanas periods nesakrita ar pilniem kalendārajiem gadiem, Komisija to ņēma vērā, aprēķinot katram līguma piemērošanas gadam prognozēto pārvadājumu apjomu proporcionāli dienu skaitam gadā, kad bija jāpiemēro līgums.

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

(548) Katram analizētajam darījumam Komisija centās noteikt papildu ieņēmumus, t. i., darījuma radītos ieņēmumus, kā tos būtu prognozējis TED.

(549) Piemērojot "vienas kases" principu, Komisija uzskata, ka jāņem vērā gan ar aviāciju saistītie ieņēmumi, gan citi ieņēmumi.

— *Ar aviāciju saistītie ieņēmumi*

(550) Aviācijas ieņēmumus veido ienākumi no dažādām maksām, kas aviosabiedrībai jāmaksā lidostas ekspluatantam, proti:

— nosēšanās maksa, t. i., summa par vienu reisu turp un atpakaļ;

— pasažieru apkalpošanas maksa, t. i., summa par vienu reisu turp un atpakaļ;

— maksa par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, kas dažādos lidostas pakalpojumu līgumos ir noteikta kā fiksēta summa par vienu reisu turp un atpakaļ;

— maksa par stāvvietu, t. i., summa par vienu reisu turp un atpakaļ;

— maksa par skrejceļa apgaismojumu, t. i., summa, kas jāmaksā saskaņā ar civilās aviācijas noteikumiem, ja lidmašīna veic lidojumus naktī vai sliktas redzamības apstākļos;

— maksa par palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ("*PHMR*" maksa).

(551) *CCI* piemērotā nolaišanās maksa un pasažieru apkalpošanas maksa principā ir regulētas maksas par piekļuvi lidostas infrastruktūrai, kuras pēc apspriešanās procesa tiek piemērotas visām aviosabiedrībām, kas izmanto lidostu, un kuras tiek publicētas. Attiecībā uz dažādajiem lidostas pakalpojumu līgumiem Komisija kā nosēšanās maksas un pasažieru apkalpošanas maksa prognozētās vienības summas izmantoja publicētās maksas, kas bija spēkā līgumu parakstīšanas brīdī, pieskaitot indeksāciju 2 % apmērā gadā, ciktāl bija pamatoti paredzēt, ka regulētās maksas katru gadu palielināsies atbilstoši inflācijai. Regulēto lidostu maksu sistēma neparedz automātisku indeksāciju, bet ļauj ekspluatantiem laika gaitā pēc apspriešanās procesa maksas pielāgot. Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka TED būtu pieņēmis, ka maksa katru gadu palielināsies atbilstoši inflācijai, izmantojot inflācijas likmi 2 % apmērā, kas ir Eiropas Centrālās bankas ("ECB") mērķa likme eurozonai ([148]).

(552) Maksa par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem netiek regulēta, bet par to vienojas divpusēji. *La Rochelle* lidostā apkalpošanas uz zemes pakalpojumus sniedz uzņēmums *Atlantica*. Līdz ar to šie pakalpojumi netiek ņemti vērā lidostas darījumdarbības plānā, un tiek ņemta vērā tikai nomas maksa, ko *Atlantica* maksā *La Rochelle* lidostai (postenis "Ar aviāciju nesaistīta peļņa").

(553) Maksas par stāvvietu atbilst gaisa kuģu stāvvietu infrastruktūras un aprīkojuma (izņemot privāto infrastruktūru) izmantošanai. Tarifi ir atkarīgi no stāvvietas izmantošanas ilguma un gaisa kuģa parametriem. Tomēr darījumdarbības plānos, kas izstrādāti, lai novērtētu ar *Ryanair* un *Jet2* noslēgto līgumu rentabilitāti, maksa par stāvvietu nav paredzēta, jo teorētiski stāvvietas izmantošanas ilgums ir mazāks par divām stundām, par kurām aviosabiedrībām šī maksa nav jāmaksā.

(554) Maksu par skrejceļa apgaismojumu nosaka lidostas publicētajā tarifu plānā par katru gaisa kuģu kustību naktī vai sliktas redzamības apstākļos, kad nepieciešams izmantot skrejceļa apgaismojumu. Tomēr darījumdarbības plānos, kas izstrādāti, lai novērtētu ar *Ryanair* un *Jet2* noslēgto līgumu rentabilitāti, maksa par skrejceļa apgaismojumu nav paredzēta, jo lidojumi tiek veikti dienas laikā.

(555) Visbeidzot, jāņem vērā arī maksa par palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ("*PHMR*" maksa); to piemēro par katru izlidojošo pasažieri (no 2008. gada jūnija – 0,50 EUR par pasažieri).

(556) Lai aprēķinātu ieņēmumus no iepriekš minētajām lidostu maksām, ko TED varētu sagaidīt saskaņā ar katru līgumu, Komisija ir izmantojusi katram līgumam noteiktās prognozes par turp un atpakaļ veikto reisu skaitu (nosēšanās maksai) un attiecīgo pasažieru skaitu (pasažieru un *PHMR* maksai) un reizinājusi tās ar katras maksas vienības summu.

— *Ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi*

(557) *La Rochelle* lidosta novērtēja ar pasažieru satiksmi saistīto papildu peļņu, kas neatteicas uz aviāciju. Šī peļņa attiecas uz autostāvvietu, restorānu un citu lidostā izvietoto uzņēmumu darbību, kā arī uz peļņu, kas saistīta ar degvielas pārdošanu un nomas maksām. Tā ir peļņa, nevis ieņēmumi, jo tiek atskaitītas resursu izmaksas. Tāpēc, rekonstruējot darījumdarbības plānus lai noteiktu lidostas ekspluatanta papildu peļņu, izmaksas nav jāatskaita.

(558) Komisija parasti uzskata, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, slēdzot jaunu līgumu, visticamāk, ar aviāciju nesaistīto papildu peļņu būtu noteicis, pamatojoties uz iepriekšējā gada ar aviāciju nesaistīto papildu peļņu, atbilstoši labākajām zināmajām aplēsēm. Šādu novērtējumu ir sagatavojusi *La Rochelle* lidosta. Tomēr *La Rochelle* lidostas gadījumā Komisija ņem vērā laikposmā no 2003. līdz 2013. gadam veiktās investīcijas autostāvvietu, restorānu un veikalu būvniecībā. Ja, novērtējot jauna līguma rentabilitāti, tiktu ņemta vērā iepriekš gūtā peļņa, tas nozīmētu, ka netiktu ņemti vērā ar aviāciju nesaistītu darbību attīstīšanas projekti (kas attiecas, piemēram, uz jaunu investīciju objektu nodošanu ekspluatācijā), un tādējādi tiktu pārāk stingri ierobežotas ar aviāciju nesaistītu papildu

([148]) "Cenu stabilitātes nolūkā ECB tiecas vidējā termiņā saglabāt inflācijas līmeni zemāku par 2 %, bet tuvu tam." Sk. http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

ieņēmumu pieauguma perspektīvas. Tāpēc Komisija darījumdarbības plānus rekonstruēja saskaņā ar uzskatu, ka brīdī, kad tiek parakstīts jauns līgums, ar aviāciju nesaistītā peļņa uz vienu pasažieri atbilst iepriekšējā gada vidējai ar aviāciju nesaistītajai peļņai, kas reizināta ar "perspektīvu" korekcijas koeficientu, kurš atspoguļo paredzamās jauno investīciju objektu (autostāvvietas, tirdzniecības zonas) sniegtās perspektīvas. Korekcijas koeficients katru gadu mainās atkarībā no lidostas plānotajiem projektiem, un prognozētā ar aviāciju nesaistītā peļņa atbilst peļņai, ko lidostas ekspluatants var pamatoti sagaidīt vairāku gadu garumā (nevis tikai nākamajā gadā).

*17. tabula*

**Vidējā ar aviāciju nesaistītā peļņa**

| Gads | Ar aviāciju nesaistītā peļņa n-1 gadā (EUR uz pasažieri) | "Perspektīvais" korekcijas koeficients | Komisijas piemērotā "perspektīvā" vidējā ar aviāciju nesaistītā peļņa |
|---|---|---|---|
| 2003 | 1,09 | 30 % | 1,42 |
| 2004 | 1,40 | 10 % | 1,54 |
| 2005 | 1,59 | 20 % | 1,91 |
| 2006 | 1,33 | 60 % | 2,13 |
| 2007 | 1,74 | 30 % | 2,26 |
| 2008 | 2,14 | 10 % | 2,35 |
| 2009 | 2,15 | 10 % | 2,36 |
| 2010 | 2,29 | 10 % | 2,52 |
| 2011 | 2,36 | 10 % | 2,59 |
| 2012 | 2,45 | 5 % | 2,57 |
| 2013 | 2,48 | 5 % | 2,61 |

(559) Dažos gados piemērotā korekcijas koeficienta palielinājums atspoguļo jaunu ar aviāciju nesaistītu pakalpojumu ieviešanu šajā periodā (autostāvvieta 2006. gadā, restorāns 2008. gadā, veikali 2009. gadā). Tā kā *CCI* nav sniegusi novērtējumu par paredzamo ar aviāciju nesaistīto peļņu pēc jaunu līgumu parakstīšanas, šī pieeja ir veids, kā novērtēt paredzamo peļņu no jaunām ar aviāciju nesaistītām darbībām. Komisijas piemērotā ar aviāciju nesaistītā papildu peļņa uz vienu pasažieri ir vidēji par [15–20] % augstāka nekā tā, ko iesniedza *CCI*; tādējādi Komisijas veiktās rekonstrukcijas palielina starp lidostu un *Ryanair* noslēgto līgumu kopumu papildu rentabilitāti. Komisija norāda, ka vidējā gada peļņas korekcija ir pat lielāka nekā tā, ko *Oxera* ierosināja 2015. gada 4. decembra pētījumā ([149]), saskaņā ar kuru *Ryanair* darbības uzsākšana 29 atlasītu lidostu grupā reālā izteiksmē rada aptuveni 12,0–13,7 % ar aviāciju nesaistīto ieņēmumu palielinājumu uz vienu izlidojošo pasažieri.

([149]) *Oxera* 2015. gada 4. decembra pētījums "The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues".

(560) Komisija arī uzskata, ka nolūkā atspoguļot inflāciju TED būtu paredzējis šīs peļņas indeksāciju laika gaitā katram gadam, uz kuru attiecas jauns līgumu kopums. Komisija šajā saistībā piemēroja 2 % likmi gadā ([150]).

(561) Jebkurā gadījumā Komisija izvēlējās izmantot pieņēmumus par tādu ar aviāciju nesaistīto peļņu, kas pārsniedz *La Rochelle* lidostas izmantoto, lai ņemtu vērā autostāvvietu, ēdināšanas pakalpojumu un komercdarbības attīstību laikposmā no 2003. līdz 2013. gadam.

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

(562) Papildu izmaksas, ko *ex ante* varētu sagaidīt no katra darījuma (kas ietver lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu), ko varētu veikt TED, kurš pārvalda lidostu *CCI* vietā, var iedalīt šādās kategorijās:

— tirgvedības pakalpojumu iegādes izmaksas;

— papildu investīciju izmaksas, ko rada darījuma rezultātā veiktās investīcijas;

— darbības papildu izmaksas, proti, darbības izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi), kas varētu rasties darījuma rezultātā.

(563) Attiecībā uz tirgvedības pakalpojumu līgumu izmaksām Komisija norāda, ka Francija no tirgvedības izmaksām nepareizi izslēgusi vietējo pašvaldību (*Charente-Maritime* departamenta un *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldības) piešķirtās iemaksas, kuras tika veiktas, lai segtu *CCI* lidostas vispārējos tirgvedības izdevumus.

(564) Kā noteikts 294.–302. apsvērumā, Francijai bija jāiekļauj visas summas, ko *CCI* lidosta samaksāja *Ryanair*, jo dažādu vietējo pašvaldību iemaksas veido lidostas parasto darbības izmaksu finansējumu. Tādējādi *CCI* lidosta bija budžeta apropriāciju, kas bija paredzētas tirgvedības pakalpojumu finansēšanai, turētāja un uzņēmās visu ar to saistīto pārvaldības risku.

(565) Turklāt jāpatur prātā, ka, lai noteiktu, vai starp *La Rochelle* lidostu un *Ryanair* un *Jet2* noslēgtie līgumi radīja priekšrocības šiem uzņēmumiem, *La Rochelle* lidostas rīcība ir jāsalīdzina ar tāda lidostas ekspluatanta rīcību, kas darbojas parastos tirgus ekonomikas apstākļos. TED pēc definīcijas sava darbība jāfinansē pašam. Turklāt 2014. gada pamatnostādņu 63. punktā ir noteikts, ka, lai līgumu ar aviosabiedrību varētu atzīt par atbilstīgu tirgus ekonomikas dalībnieka principam, "[l]idostai (..) būtu jāpierāda, ka vienošanās darbības laikā tā ir spējīga segt visus izdevumus, kas izriet no vienošanās (..)."

(566) 2014. gada pamatnostādnēs arī noteikts: "Lai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta noslēgusi ar aviokompāniju, izpilda TED kritēriju, būtu jāņem vērā gaidāmie no aviokompānijas darbības izrietošie ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aviāciju, un lidostas maksa, no kā atņemtas atlaides, tirgvedības atbalsts vai stimulu shēmas," ([151]) un norādīts, ka "[t]iks ņemts vērā jebkāds publisks atbalsts, piemēram, tirgvedības vienošanās, kas tieši noslēgtas starp publiskām iestādēm un aviokompāniju, kuru nolūks ir kompensēt daļu no parastajām izmaksām, kas lidostai radušās saistībā ar lidostas/aviokompānijas vienošanos." ([152])

([150]) Tā paša iemesla dēļ Komisija lidostas maksām un papildu darbības izmaksām piemēroja 2 % indeksāciju.
([151]) 2014. gada pamatnostādņu 64. punkts.
([152]) 2014. gada pamatnostādnes, 62. zemsvītras piezīme.

(567) Visbeidzot, ja valsts finansiālos ieguldījumus darījumdarbības plānos varētu izslēgt no tirgvedības izmaksām, tas nozīmētu, ka jebkura nerentabla projekta vai darījuma atbilstību TED kritērijam varētu panākt, vienkārši piešķirot pietiekamu valsts subsīdiju. Šāda pieeja padarītu LESD 107. pantu nelietderīgu un būtu pretrunā principam, ka valsts atbalsta esības analīze ietver darbības, kuru mērķis ir noteikt, vai uzņēmums ir saņēmis "ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis normālos tirgus apstākļos" ([153]).

(568) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka, veicot rentabilitātes analīzi, kas ir TED kritērija piemērošanas pamatā, no tirdzniecības izmaksām nevar atskaitīt valsts atbalstu, kas paredzēts tirgvedības izdevumiem (pat ja tas nav saistīts ar konkrētu līgumu vai līgumu kopumu). Līdz ar to Komisija, rekonstruējot darījumdarbības plānus, kas saistīti ar 14. tabulā minēto līgumu parakstīšanu, ir ņēmusi vērā visas summas, kas paredzētas dažādos tirgvedības pakalpojumu līgumos.

(569) Līgumos norādītā maksa par tirgvedības pakalpojumiem ne vienmēr atbilst faktiski samaksātajām summām, jo daži notikumi pēc līgumu parakstīšanas izraisīja novirzes no šiem sākotnējiem skaitļiem. Tas jo īpaši attiecas uz līguma pārtraukšanu pirms termiņa. Tomēr šie notikumi nebūtu jāņem vērā, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, jo tie notika jau pēc līguma noslēgšanas.

(570) Attiecībā uz papildu investīciju izmaksām jānorāda, ka saskaņā ar Francijas sniegto informāciju dažādo aplūkoto līgumu rezultātā *La Rochelle* lidostā nebija jāveic nekādas investīcijas. Tādējādi un ņemot vērā to, ka nekas neliecina, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu paredzējis, ka tam būs jāveic noteiktas investīcijas saistībā ar vienu vai vairākiem līgumiem, uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra, šajā analīzē papildu investīciju izmaksas nav ņemtas vērā.

(571) Lai novērtētu papildu darbības izmaksas, Komisija nevar izmantot Francijas un *CCI* sniegto rekonstrukciju. Kaut arī *CCI* ir aprēķinājusi, ka mainīgās izmaksas ir ne vairāk kā 55 000 EUR gadā (neskaitot tirgvedības izdevumus) par aptuveni 200 000 pasažieru pārvadājumiem, t. i., vidējās izmaksas ir 0,27 EUR par pasažieri, nav sniegts paskaidrojums par metodiku, kas izmantota šīs aplēses iegūšanai. Turklāt šajā aplēsē nav atspoguļotas *La Rochelle* lidostas faktiskās papildu izmaksas – ne vien aplēse 0,27 EUR par pasažieri ļoti atšķiras no aplēsēm, ko *Oxera* ([154]) iesniedza par citām lidostām, attiecībā uz kurām Komisija ir uzsākusi formālu izmeklēšanas procedūru ([155]), bet arī *La Rochelle* lidostas finanšu dati liecina, ka papildu darbības izmaksas, kas saistītas ar aviāciju, attiecīgajā laikposmā ir vidēji 3,83 EUR par pasažieri.

(572) Komisija, pamatojoties uz Francijas sniegto informāciju (lidostas peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci), rekonstruēja papildu darbības izmaksas, izņemot tirgvedības izmaksas. Lai to izdarītu, Komisija veica šādas darbības:

— pamatojoties uz *CCI* lidostas finanšu pārskatiem, ieguva gada darbības izmaksas saistībā ar pasažieru pārvadājumiem. Šīs izmaksas attiecas tikai uz darbības izmaksām, un tajās nav ņemtas vērā kapitāla izmaksas (amortizācija). Visticamāk, ar šo pieņēmumu patiesās papildu izmaksas novērtē par zemu, jo daļa investīciju amortizācijas atbilst izmaksām, kas saistītas ar lidostas papildu darbībām jaunu pasažieru apkalpošanai (*Oxera*, kuram *Ryanair* uzticēja analizēt situāciju citās lidostās, aprēķinot papildu darbības izmaksas, ņēma vērā noteiktu amortizāciju) ([156]);

([153]) 1999. gada 29. aprīļa spriedums lietā Spānija/Komisija, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts; sk. arī Komisijas 2016. gada 11. novembra Lēmuma (ES) 2018/628 par valsts atbalstu SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), ko Austrija piešķīrusi Klāgenfurtes lidostai, *Ryanair* un citām aviokompānijām, kuras izmanto lidostu (OV L 107, 26.4.2018., 1. lpp.), 381. apsvēruma b) punktu.

([154]) *Oxera* 2014. gada 13. jūnija, 11. septembra, 22. septembra, 10. oktobra un 6. novembra pētījums.

([155]) Komisijas 2013. gada 16. oktobra Lēmums – Spānija – Iespējams atbalsts *Ryanair* un citām aviosabiedrībām un iespējams atbalsts Žironas un Reusas lidostai, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (OV C 120, 23.4.2014., 24. lpp.); Komisijas 2012. gada 30. maija Lēmums – Francija – *Beauvais Tillé* lidosta, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (OV C 279, 14.9.2012., 23. lpp.); Komisijas 2012. gada 4. aprīļa Lēmums – Francija – Karkasonas lidosta, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (OV C 254, 23.8.2012., 11. lpp.).

([156]) *Oxera* 31.5.2013. sagatavotais pētījums "Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle", kas pievienots *Ryanair* 31.5.2013. apsvērumiem, 2.5. iedaļa, 10. un 12. lpp.

— atskaitīja darbības izmaksas, kas saistītas ar publisko iestāžu kompetenci un ko sedz no valsts finansējuma;

— atskaitīja izmaksas, ko sedz subsīdijas, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai PVTN;

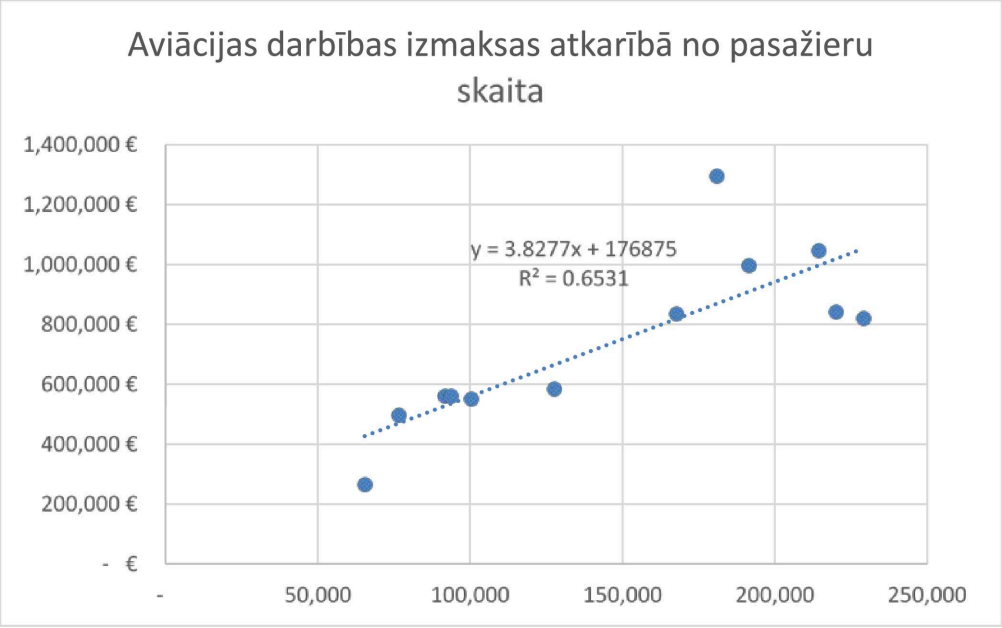
— atskaitīja izmaksas, kas atbilst maksājumiem par tirgvedības pakalpojumiem, kuri noteikti ar aviosabiedrībām noslēgtajos tirgvedības līgumos (ņemot vērā to, ka šie izdevumi jau ir atsevišķi ņemti vērā, rekonstruējot apstrīdēto pasākumu rentabilitāti). Tātad tās ir uzrādītas 15. tabulā izmaksu postenī (p);

— atskaitīja darbības izmaksas, kas saistītas ar ieņēmumiem, kuri nav saistīti ar aviāciju. Tā kā *CCI* neiesniedza datus, Komisija aplēsa darbības izmaksas, kas saistītas ar ieņēmumiem, kuri nav saistīti ar aviāciju. Šo aplēsi veica, ar aviāciju nesaistīto ieņēmumu procentuālo daļu no lidostas kopējiem ieņēmumiem piemērojot gada darbības izmaksām ([157]). Laikposmā no 2001. līdz 2010. gadam šis procentuālais īpatsvars svārstījās robežās no 19 % līdz 41 % (vidēji 26 %). Šķiet, ka, izmantojot šo metodi, var iegūt pārmērīgas ar aviācijas ieņēmumiem saistīto darbību aplēses, jo ar aviāciju nesaistītie pakalpojumi ir proporcionāli kapitālietilpīgāki un mazāk ietilpīgi darbības izmaksu ziņā nekā aviācijas pakalpojumi ([158]). Jebkurā gadījumā tas ir labākais iespējamais novērtējums, jo Francija citus datus nav sniegusi;

— veica analīzi par aviācijas darbības izmaksu izmaiņām, kas aprēķinātas, pamatojoties uz pasažieru skaita izmaiņām. Zemāk redzamajā diagrammā ir attēlota saistība starp aviācijas darbības izmaksām un pasažieru skaitu, kā arī aviācijas darbības izmaksu un pasažieru skaita salīdzinošā attīstība. Šī diagramma skaidri parāda, ka aviācijas darbības izmaksas pieaug līdz ar pasažieru skaitu, kas nebūtu iespējams, ja papildu izmaksas nepārsniegtu 55 000 EUR uz 200 000 pasažieru.

*1. diagramma*

**Aviācijas darbības izmaksas atkarībā no pasažieru skaita**




*Avots: La Rochelle* lidostas dati. Analīzi veikusi Komisija.

([157]) Iegūtas pēc tam, kad atskaitītas izmaksas, kas saistītas ar publisko iestāžu kompetenci, izmaksas, ko sedz ar kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai PVTN, tirgvedības izmaksas un amortizācija.

([158]) Piemēram, veikalu vai autostāvvietu izbūve ir saistīta ar ievērojamām būvniecības izmaksām, bet salīdzinoši zemām darbības izmaksām pēc koncesijas piešķiršanas.

(573) Šī analīze liecina, ka pasažieru skaita izmaiņas un darbības izmaksu izmaiņas ir cieši saistītas. Neraugoties uz svārstīgākām izmaksu ikgadējām izmaiņām (saistībā ar kurām Francija nav sniegusi nekādu pamatojumu), šī analīze tomēr ir pārliecinoša. Papildu aviācijas darbības izmaksas, kas rekonstruētas, pamatojoties uz ikgadējiem datiem, kuri koriģēti, ņemot vērā Francijā reģistrēto gada inflāciju, 2006. gadā (viduspunktā starp 2001. un 2011. gadu) ir 3,83 EUR par vienu pasažieri. Komisija šīm izmaksām piemēros korekciju, kas atbilst 2 % inflācijas līmenim pārējos gados (negatīva pirms 2006. gada, nulle 2006. gadā un pozitīva pēc 2006. gada) ([159]).

1) Jutīguma analīze

(574) Rekonstruējot darījumdarbības plānus katram līgumu kopumam, Komisija sistemātiski veica jutīguma analīzi, lai pārbaudītu attiecīgās rekonstrukcijas ticamību. Šajā nolūkā tā mainīja šādus četrus parametrus, lai (nepamatoti un nepārdomāti) palielinātu aplūkojamā līgumu kopuma rentabilitāti (rezultātā lidostas ekspluatantam un aviosabiedrībām, kas bija noslēgušas attiecīgos līgumus, tika radīts pārāk optimistisks scenārijs): turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā, gaisa kuģu noslogojuma koeficients, ar aviāciju nesaistītu ieņēmumu apjoms un aviācijas papildu darbības izmaksas.

(575) Attiecībā uz turp un atpakaļ veikto reisu skaitu gadā, kas tiks precizēts katram 14. tabulā uzskaitīto līgumu kopumam, Komisija ir noteikusi vērienīgāku turp un atpakaļ veikto reisu skaita mērķrādītāju, nekā tas izriet no analizēto līgumu noteikumiem. Šis mērķrādītājs tika noteikts patvaļīgi un netika balstīts uz faktiem vai tiesību aktiem, vai prognozēm. Piesardzīgs lidostas ekspluatants sava darījumdarbības plāna pamata scenārijā mērķrādītāju šādā veidā nepalielinātu.

(576) Savā alternatīvajā scenārijā Komisija izmantoja gaisa kuģu noslogojuma koeficientu 85 % līmenī, kas izvērtējamajā periodā netika konstatēts, bet ko Komisija ir pieņēmusi savās rekonstrukcijās citos nesenos lēmumos par Francijas lidostām. Piesardzīgs lidostas ekspluatants sava darījumdarbības plāna pamata scenārijā noslogojuma koeficientu šādi nepalielinātu, jo tas neatspoguļo attiecīgo maršrutu īpatnības.

(577) Attiecībā uz ieņēmumiem, kas nav saistīti ar aviāciju, Komisija savā alternatīvajā scenārijā ar aviāciju nesaistītu vienību peļņu palielināja par 20 % salīdzinājumā ar pamata scenāriju, kura aprēķina metode ir izklāstīta 557.–561. apsvērumā un kurš jau ir balstīts uz labvēlīgākiem pieņēmumiem nekā Francijas sniegtie pieņēmumi. Piesardzīgs lidostas ekspluatants sava darījumdarbības plāna pamata scenārijā šādu palielinājumu nepieņemtu, jo tas nav balstīts uz reālistiskām izredzēm.

(578) Attiecībā uz papildu darbības izmaksām Komisija alternatīvajā scenārijā piemēroja 50 % samazinājumu salīdzinājumā ar pamata scenāriju, kura aprēķina metode ir izklāstīta 533. un 534. apsvērumā.

(579) Tādējādi neto pašreizējā vērtība, kas aprēķināta, mainot šos četrus parametrus, sniedz alternatīvu scenāriju, ko Komisija uzskata par "nepārdomātas rīcības scenāriju".

a) Ar *Ryanair*/*AMS* noslēgto līgumu kopumu individuāla analīze

(580) Francija iesniedza individuālu analīzi par katru tirgvedības pakalpojumu līgumu (ņemot vērā spēkā esošos lidostas pakalpojumu līgumus). Lai gan Komisija uzskata, ka daži līgumi ir savstarpēji saistīti un tāpēc būtu jāuzskata par vienu darījumu, rentabilitātes analīze tiks sniegta par katru tirgvedības pakalpojumu līgumu, apstiprinot analīzi par katru līgumu kopumu.

([159]) Komisija deva priekšroku papildu darbības izmaksu daudzgadu rekonstrukcijai, nevis rekonstrukcijai pa gadiem. Teorētiski, veicot rekonstrukciju pa gadiem, pamatojoties uz iepriekšējā gada finanšu datiem, varētu simulēt arī zināšanas par papildu darbības izmaksām, kas *CCI* būtu bijušas, parakstot jaunu līgumu. Tomēr Francijas iesniegtie dati neļāva veikt šāda veida analīzi, jo iesniegtajos finanšu datos bija ietverti būtiski un neizskaidroti palielinājumi vai samazinājumi starp gadiem. Tādējādi, veicot analīzi pa gadiem, tiktu secināts, ka dažos gados papildu izmaksas bija negatīvas, kas nozīmētu, ka *CCI* būtu bijusi ieinteresēta ieguldīt pārmērīgi lielas summas jaunos līgumos ar aviosabiedrībām, savukārt citos gados papildu izmaksas būtu bijušas tik lielas, ka *CCI* būtu bijis izdevīgi lidostu slēgt. Tā kā nebija elementu, kas ļautu atjaunot gada finanšu plūsmas, Komisija izmantoja daudzgadu pieeju.

(581) Rentabilitātes rekonstrukcijas rezultāti, ko Francija un Komisija veica attiecībā uz līgumu kopumiem (kā norādīts 14. tabulā) saskaņā ar tās pamata un "nepārdomātas rīcības" scenāriju (un attiecībā uz atsevišķiem līgumiem vai līgumu kopumiem, kas minēti nākamajās iedaļās), ir parādīti zemāk redzamajā tabulā.

*18. tabula*

**Ar *Ryanair*/*AMS* noslēgto līgumu un līgumu kopumu neto pašreizējā vērtība**

*(tūkst. EUR)*

| | Neto pašreizējā vērtība | | |
|---|---|---|---|
| Līgumu kopums | Francijas scenārijs | Komisijas pamata scenārijs | "Nepārdomātas rīcības" scenārijs |
| 1-A | (..) | [– 350; – 250] | [– 200; – 100] |
| B | (..) | [– 900; – 800] | [– 450; – 350] |
| 2-C | (..) | [– 1 150; – 1 050] | [– 400; – 300] |
| 3-D | (..) | [– 650; – 550] | [– 300; – 200] |
| 2-3-C-D | nav rekonstruēts | [– 1 750; – 1 650] | [– 650; – 550] |
| E | (..) | [– 150; – 50] | [0; 100] |
| F | (..) | [– 100; 0] | [– 100; 0]– |
| G | (..) | [– 700; – 600] | [– 150; – 50] |
| H | (..) | [– 200; – 100] | [– 100; 0] |
| I | (..) | [– 250; – 150] | [– 100; 0] |
| J | (..) | [– 100; 0] | [– 100; 0] |
| HJ | nav rekonstruēts | [– 250; – 150] | [– 100; 0] |
| GHIJ | nav rekonstruēts | [– 1 200; – 1 100] | [– 200; – 100] |
| 6-K | (..) | [– 2 150; – 2 050] | [– 1 150; – 1 050] |
| L | (..) | [– 100; 0] | [– 100; 0] |
| 7-M | (..) | [– 300; – 200] | [– 150; – 50] |
| N | (..) | [– 150; – 50] | [– 100; 0] |
| 7-M-N | nav rekonstruēts | [– 400; – 300] | [– 150; – 50] |

(582) Nākamajās iedaļās tiks izklāstītas katram līgumu kopumam raksturīgās un šai analīzei relevantās iezīmes. Pirmkārt, Komisija pārbaudīs, vai attiecīgā līguma vai līgumu kopuma darījumdarbības plānu rekonstrukcija ir metodiski pamatota. Šajā saistībā Komisija jau minēja, ka Francija attiecībā uz visiem līgumiem ir pieļāvusi kļūdas (vai vismaz tās ir bieži sastopamas to lielākajā daļā), jo īpaši šādas:

— tika pārāk augstu novērtēts paredzamais pārvadājumu apjoms ([160]);

— tika nepamatoti novērtēti ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi ([161]);

([160]) Sk. 543.–546. apsvērumu.
([161]) Sk. 557.–561. apsvērumu.

— aprēķinot tirgvedības pakalpojumu līgumu izmaksas, no papildu ieņēmumiem tika izslēgti pašvaldību ieguldījumi vispārējos tirgvedības izdevumos ([162]);

— tika nepietiekami novērtētas ar aviāciju saistītās papildu darbības izmaksas ([163]);

— bieži tika izmantots nepamatots gaisa kuģu noslogojuma koeficients ([164]).

(583) Tomēr, kā jau norādīts 535. un 536. apsvērumā, papildus iepriekš minētajām kopīgajām metodiskajām kļūdām katra darījumdarbības plāna rekonstrukcijās ir arī citas specifiskas metodikas problēmas, kas tiks izklāstītas turpmākajos apsvērumos attiecībā uz katru līgumu kopumu. Komisija sniegs savu analīzi, rekonstruējot "pamata scenāriju" un "nepārdomātas rīcības" scenāriju, kā paskaidrots 574. apsvērumā.

1) 1-A līgumu kopums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz A līgumu*

(584) Francija ierosināja A līguma rekonstrukciju, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 1. līguma parametriem.

(585) Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas 7.2.1.5. iedaļas b) punktā, A līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas.

(586) Rekonstruētajā A līguma darījumdarbības plānā Francija paredzēja, ka no tirgvedības pakalpojumu līguma izrietošo papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits ir 350. Šādi rīkojoties, tā norādīja pārāk lielu *Ryanair* apkalpoto maršrutu skaitu, jo aviosabiedrības vienīgā stingrā apņemšanās bija apkalpot 340 maršrutus gada laikā.

(587) Francija arī kļūdaini pieņēma, ka piesardzīgs ekspluatants būtu piekritis maksāt par tirgvedības pakalpojumiem pirms līguma parakstīšanas dienas (līgums A tika parakstīts 2003. gada 1. decembrī par laikposmu no 2003. gada 1. maija līdz 2003. gada 31. decembrim).

(588) Attiecīgi Komisija secina, ka Francijas iesniegtā A līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plānu rekonstrukcija attiecībā uz 1-A līgumu kopumu*

(589) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu 1-A līgumu kopumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem ([165]), Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— 110 sēdvietu ietilpība vienā gaisa kuģī A līgumam (2013. gadā *Ryanair* izmantoja gaisa kuģus ar 110 sēdvietām, un, parakstot līgumu 2013. gada decembrī, *CCI* lidostas struktūrvienība nevarēja par to nezināt);

— papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits: 40 saskaņā ar A līgumu (aplēstais papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits, kas gaidāms no A līguma parakstīšanas dienas 2003. gada 1. decembrī līdz tā termiņa beigām 2003. gada 31. decembrī ([166]));

([162]) Sk. 563.–568. apsvērumu.
([163]) Sk. 570.–573. apsvērumu.
([164]) Sk. 542.–547. apsvērumu.
([165]) Sīkāku informāciju par katru no šiem parametriem sk. 539.–579. apsvērumā.
([166]) Attiecīgā aplēse tika iegūta šādi: Francija norādīja, ka 2003. gadā *Ryanair* veica 288 lidojumus no *La Rochelle* lidostas uz Londonas Stanstedas lidostu. Šis skaitlis bija vairāk vai mazāk galīgs 2003. gada 1. janvārī, kad *CCI* lidostas struktūrvienība parakstīja A līgumu ar *Ryanair*. Ieguldītājs būtu izmantojis šo vēsturisko pārvadājumu apjoma rādītāju, lai aprēķinātu lidojumu skaitu gadā, ko varētu sagaidīt atlikušajā līguma izpildes mēnesī (2003. gada decembrī). Ja šo skaitli sadala uz visu līguma darbības laiku (8 mēneši), tad lidojumu skaitu *pro rata temporis* var aprēķināt par līguma pēdējo mēnesi (2003. gada decembris) kā 288*1/8 jeb 36 lidojumus. Piesardzības labad Komisija šo skaitli noapaļoja līdz 40 turp un atpakaļ veiktiem reisiem.

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients divos gados pirms tirgvedības līguma parakstīšanas gada (saskaņā ar Francijas aplēsēm – 80 %);

— 100 % samaksa par līgumos noteiktajiem tirgvedības pakalpojumiem.

(590) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts 1-A līgumu kopumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumu kopumam ir negatīva.

(591) Kā izklāstīts 574.–579. apsvērumā, Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Tādēļ, kā paskaidrots iepriekš, tā ļoti labvēlīgi mainīja četrus parametrus, lai palielinātu attiecīgo līgumu rentabilitāti: noslogojuma koeficients tika noteikts 85 % līmenī, ar aviāciju nesaistītā peļņa tika palielināta par 20 %, papildu darbības izmaksas tika samazinātas par 50 % un, visbeidzot, tika palielināts turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts atsevišķi katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, Komisija A līguma vajadzībām pieņēma hipotētisku scenāriju (ko Francija nav pierādījusi), kurā 2003. gada 1. decembrī parakstītais lidostas pakalpojumu līgums tika pieņemts, lai atspoguļotu *CCI* lidostas struktūrvienības un *Ryanair* sarunu stāvokli 2003. gada 1. aprīlī un pieejamo informāciju par pārvadājumu apjomu 2003. gada 1. decembrī. Saskaņā ar aplēsēm šajā hipotētiskajā situācijā turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā bija 288, kas atbilst faktiski turp un atpakaļ veikto reisu skaitam, kurš 2003. gada 1. decembrī bija aptuveni zināms. Šajā alternatīvajā scenārijā neto pašreizējā vērtība 1-A līgumu kopumam joprojām ir negatīva.

2) B līgums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz B līgumu*

(592) Francija ierosināja B līguma rekonstrukciju, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 1. līguma parametriem.

(593) Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas 539.–579. apsvērumā, B līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas.

(594) Pirmkārt, ir apšaubāms, ka piesardzīgs ekspluatants būtu parakstījis līgumu, kurā *Ryanair* tirgvedības pakalpojumu saistības būtu vēl vispārīgākas nekā līgumā A ([167]). Piesardzīga ekspluatanta vienīgais mērķis ir panākt, ka lidostas darbība nes peļņu. Tomēr pārvadājumu apjoma pieaugums negarantē tirgvedības pakalpojumu rentabilitāti, un piesardzīgs ekspluatants cenšas panākt savu izdevumu maksimālu finansiālo efektivitāti. Tādēļ piesardzīgs ekspluatants censtos no visiem iegādātajiem tirgvedības pakalpojumiem iegūt maksimālu efektivitāti. Tāpēc ir apšaubāms, ka ekspluatants, kam rūp rentabilitāte, parakstītu līgumu, kura noteikumi nav definēti precīzi vai izteikti skaitliski (nav norādīts parādāmo saišu skaits, rādīšanas ilgums *Ryanair* tīmekļa vietnē un rādīšanas biežums) un kura efektivitāti vai lietderību lidostas ekspluatants nevar novērtēt. Neviens piesardzīgs ekspluatants nebūtu gatavs parakstīt līgumu, ja nevarētu veikt kaut virspusēju novērtējumu par tā ietekmi uz attiecīgo maršrutu izmantošanu un darījuma rentabilitāti.

(595) Turklāt Komisija norāda, ka Francijas veiktajā rekonstrukcijā ir vēl viena specifiska metodikas kļūda. Francija ņēma vērā trīs pilnu gadu līguma ilgumu ar 340 turp un atpakaļ veiktiem reisiem gadā, lai gan līgums attiecas tikai uz 2 gadiem un 4 mēnešiem – šis fakts maina turp un atpakaļ veikto reisu skaitu un rekonstrukcijai izmantoto tirgvedības maksu.

(596) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā B līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

([167]) Vienīgā *Ryanair* apņemšanās saistībā ar *La Rochelle* popularizēšanu ir izklāstīta A līgumā: "Ryanair dara pieejamas tīmekļa saites uz tūrisma tīmekļa vietnēm, kas atbilst galamērķim (izņemot vietnes, kurās iespējams tiešā veidā tiešsaistē rezervēt naktsmītnes, auto nomu vai jebkuru citu pakalpojumu, ko *Ryanair* tieši sniedz tiešsaistē), lai veicinātu Pakalpojumu popularizēšanu internetā *Ryanair* tīmekļa vietnes www.ryanair.com lietotājiem."

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz B līgumu*

(597) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu B līgumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem ([168]), Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— vienas gaisa kuģa vienības ietilpība ir 148 pasažieri (kā ierosinājusi Francija);

— papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits: 199 turp un atpakaļ veikti reisi līguma pirmajā gadā (parakstīts 2004. gada 3. jūnijā), 340 turp un atpakaļ veikti reisi B līguma otrajā gadā, 123 turp un atpakaļ veikti reisi B līguma pēdējā gadā (līdz 2006. gada 30. aprīlim);

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients divos gados pirms tirgvedības līguma parakstīšanas gada (saskaņā ar Francijas aplēsēm – 80 % (nesniedzot nekādu pamatojumu));

— 100 % samaksa par līgumos paredzētajiem tirgvedības pakalpojumiem.

(598) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts B līgumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumam ir negatīva.

(599) Kā izklāstīts 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 5. apakšpunktā, Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Tādēļ, kā paskaidrots iepriekš, tā nepamatoti un nepārdomāti mainīja četrus parametrus, lai palielinātu attiecīgo līgumu rentabilitāti: noslogojuma koeficients tika noteikts 85 % līmenī, ar aviāciju nesaistītā peļņa tika palielināta par 20 %, papildu darbības izmaksas tika samazinātas par 50 % un, visbeidzot, tika palielināts turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts atsevišķi katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, Komisija B līguma vajadzībām pieņēma hipotētisku scenāriju (ko Francija nav pierādījusi), kurā 2003. gada 1. decembrī parakstītais tirgvedības pakalpojumu līgums tika pieņemts, lai atspoguļotu *CCI* lidostas struktūrvienības un *Ryanair* sarunu stāvokli 2004. gada 1. janvārī un pieejamo informāciju par pārvadājumu apjomu 2004. gada 3. jūnijā. Šajā teorētiskajā situācijā tiek pieņemts, ka turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā sasniedz 340. Šajā alternatīvajā scenārijā B līguma neto pašreizējā vērtība joprojām ir negatīva.

1) 2-3-C-D līgumu kopums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz C un D līgumu*

(600) Francija ierosināja atsevišķas C un D līguma rekonstrukcijas, pamatojoties uz attiecīgi lidostas pakalpojumu 2. un 3. līguma ekonomiskajiem raksturlielumiem. Tomēr, kā izklāstīts 468. un 469. apsvērumā, 2-3-C-D līgumu kopums faktiski veido vienu pasākumu. Turklāt papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas 7.2.1.5. iedaļas b) punktā, C un D līguma darījumdarbības plānu rekonstrukcijās ir vēl viena specifiska metodikas problēma – Francija C un D līgumiem piemēroja gaisa kuģu noslogojuma koeficientu 80 % līmenī, kas nebija balstīts uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai. Saskaņā ar Francijas aplēsēm 2007. un 2008. gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā C līgumā bija 340, D līgumā 2007. un 2008. gadā šis rādītājs bija 156, bet, lai gan 2006. gadā tā šo skaitli *pro rata temporis* koriģēja uz 104, 2009. gadam tā nepiešķīra nevienu turp un atpakaļ veiktu reisu, kaut arī D līgumā bija noteikts, ka *Ryanair* veiks lidojumus līdz līguma termiņa beigām 2009. gada 30. aprīlī (sk. 92. apsvērumu). Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā C un D līguma darījumdarbības plānu rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plānu rekonstrukcija attiecībā uz 2-3-C-D līgumu kopumu*

(601) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu 2-3-C-D līgumu kopumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

([168]) Sīkāku informāciju par katru no šiem parametriem skatīt 7.2.1.5. iedaļas b) punktā.

— 100 % samaksa par līgumos noteiktajiem tirgvedības pakalpojumiem;

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients divos gados pirms līgumu kopuma parakstīšanas gada (78 %; salīdzinājumam – saskaņā ar Francijas aplēsēm šis koeficients bija 80 %);

— 340 turp un atpakaļ veiktu reisu gadā C līgumam un 160 turp un atpakaļ veiktu reisu gadā D līgumam, kā noteikts līgumos (95 000 pasažieru C līgumā un 45 000 pasažieru D līgumā).

(602) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts 2-3-C-D līgumu kopumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumu kopumam ir negatīva. Piesardzības labad Komisija aprēķināja arī neto pašreizējo vērtību atsevišķi 2-C un 3-D līgumiem, izmantojot tos pašus mainītos parametrus, ko pamata scenārijā izmantoja 2-3-C-D līgumu kopumam, un arī tā bija negatīva.

(603) Tāpat kā attiecībā uz 1-A līgumu kopumu Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas ir specifisks katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, atbilstīgi jutīguma analīzei tiek saglabāti 340 turp un atpakaļ veikti reisi gadā C līgumam un 160 turp un atpakaļ veikti reisi gadā D līgumam – šie rādītāji ir tādi paši kā pamata scenārijā. Šajā alternatīvajā scenārijā neto pašreizējā vērtība 2-3-C-D līgumu kopumam un 2-C un 3-D līgumiem joprojām ir negatīva.

1) E līgums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz E līgumu*

(604) Francija ierosināja rekonstruētu E līguma darījumdarbības plānu, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 4. līgumu, un konstatēja, ka līguma rezultātā varētu palielināties papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits gadā (50). Tomēr tā šo skaitli nekādi nepamatoja.

(605) Ar E līgumu tika grozīts D līgums, attiecībā uz 2007. gadu samazinot laikposmu, kurā *CCI* lidostas struktūrvienības norādītā saite tiks izvietota *Ryanair* tīmekļa vietnes Īrijas tirgum paredzētajā versijā (no 212 uz 45 dienām), un samazinot tirgvedības pakalpojuma cenu no (..) EUR uz (..) EUR. Komisija norāda, ka 2006. un 2007. gadā vidējais faktiski pārvadāto pasažieru skaits Dublinas maršrutā nebija 45 000, bet gan aptuveni 20 000 pasažieru gadā (E līguma parakstīšanas brīdī 2007. gada jūnijā pārvadājumu apjoma prognozes 2007. gadam bija viegli novērtēt, jo aviosabiedrības savus lidojumu grafikus plāno uz priekšu, ņemot vērā *IATA* sezonu – no aprīļa līdz oktobrim un no novembra līdz martam). Nepārprotami, līgumslēdzēju pušu nodoms bija samazināt tirgvedības pakalpojumu izmaksas, lai atspoguļotu konstatēto pārvadājumu apjomu, kas bija ievērojami mazāks nekā D līgumā paredzētais. Piesardzīgs ekspluatants būtu attiecīgi ņēmis vērā paredzamo pārvadājumu apjomu aptuveni 20 000 pasažieru gadā, kā tas tika novērots laikposmā, kurā bija spēkā minētais līgums, neraugoties uz *Ryanair* līgumsaistībām gadā pārvadāt 45 000 pasažieru. Jo īpaši līgumā nav paredzētas nekādu soda naudu gadījumā, ja *Ryanair* nesasniegtu pārvadājumu apjoma mērķrādītājus. Vienīgās sekas gadījumā, ja tā nesasniegtu pārvadājumu apjoma mērķrādītājus, bija atkārtotas sarunas par D līgumu (kā arī par tirgvedības pakalpojumiem samaksātās summas samazināšana līdz (..) EUR par laikposmu no jūnija līdz septembrim, kā norādīts 94. apsvērumā) un E līguma parakstīšana, lai atspoguļotu pārvadājumu apjoma stabilizēšanos aptuveni 20 000 pasažieru apmērā ([169]).

(606) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā E līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz E līgumu*

(607) Komisija rekonstruēja E līguma darījumdarbības plānu. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma īpašu parametru, proti, pārvadājumu apjomu, kas atbilst 2006. un 2007. gadā novērotajam vidējam pārvadājumu apjomam, t. i., aptuveni 20 000 pasažieru (jeb 70 turp un atpakaļ veiktu reisu ar koriģēto noslogojuma koeficientu).

([169]) Tas liecina, ka laikā no 2007. līdz 2011. gadam pārvadājumu apjoms maršrutā *La Rochelle*–Dublina saglabājās stabils – no 14 000 līdz 20 000 pasažieru gadā.

(608) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts E līgumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumam ir negatīva.

(609) Tāpat kā attiecībā uz citiem līgumu kopumiem Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam (izmaiņas, kuras bija nepamatotas un nepārdomātas), izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts atsevišķi katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, Komisija E līgumā ņēma vērā šādus parametrus:

— pārvadājumu apjoms ir vienāds ar 2005. un 2006. gadā novēroto vidējo apjomu, t. i., aptuveni 20 000 pasažieru (jeb 70 turp un atpakaļ veiktu reisu ar koriģēto noslogojuma koeficientu).

(610) Šajā alternatīvajā scenārijā rekonstruētā E līguma neto pašreizējā vērtība joprojām ir negatīva.

1) F līgums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz F līgumu*

(611) Francija ierosināja F līguma rekonstrukciju, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 4. līgumu. Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas iepriekš, F līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

— Francija ņēma vērā trīs pilnu gadu ilgumu, lai gan līgums attiecās tikai uz 2007. un 2008. gada ziemas trīs mēnešiem.

— Saskaņā ar Francijas aplēsēm tirgvedības maksājumi 2007., 2008. un 2009. gadā bija attiecīgi (..) EUR, (..) EUR un (..) EUR. Tomēr saskaņā ar līgumu tirgvedības pakalpojums (proti, piecu papildu reklāmas e-pasta ziņojumu nosūtīšana 2007./2008. gada ziemas periodā 255 000 angļu valodā runājošiem *Ryanair* adresātu saraksta abonentiem) izmaksāja tikai (..) EUR.

— Francija attiecībā uz 2007., 2008. un 2009. gadu izmantoja attiecīgi 75 %, 76 % un 80 % noslogojuma koeficientus, kas nebija balstīti uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Tomēr piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

— Francija uzskatīja, ka F līgums varētu radīt ļoti ievērojamu papildu turp un atpakaļ veikto reisu pieaugumu gadā (400). Tomēr, kā paskaidrots iepriekš, līgumā bija paredzēta tikai piecu reklāmas e-pasta ziņojumu nosūtīšana. Komisija uzskata, ka, ņemot vērā līguma ārkārtīgi ierobežoto darbības jomu (piedāvāto pakalpojumu ilguma, apjoma un veida ziņā un šādu pakalpojumu vispārējo neiedarbīgumu, kā norādīts 524. apsvērumā, kā arī nelielo *Ryanair*/*AMS* samaksāto maksu summu), nav iespējams, ka šis līgums radītu papildu pieprasījumu, kas pamatotu *Ryanair* 400 turp un atpakaļ veikto reisu pieaugumu. Turklāt Francija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas pamatotu šo hipotēzi.

(612) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā F līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz F līgumu*

(613) Šajā nolūkā Komisija papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, pieņēma īpašu parametru, kas paredz, ka papildu turp un atpakaļ reisu nav bijis. Neviens piesardzīgs ieguldītājs negaidītu, ka palielināsies *Ryanair* veikto pārvadājumu apjoms, pamatojoties tikai uz šo grozīto līgumu, kura ļoti ierobežotais raksturs ir izklāstīts 611. apsvērumā. Francija nav iesniegusi pierādījumus par atbilstošām formālām vai neformālām *Ryanair* saistībām palielināt pārvadājumu apjomu vai kādu tirgus pētījumu, kurā būtu noteikta cēloņsakarība starp grozītajā līgumā ietverto tirgvedības pakalpojumu veidu un paredzamo pārvadājumu apjoma pieaugumu.

(614) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts F līgumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumam ir negatīva.

(615) Tāpat kā attiecībā uz citiem līgumu kopumiem Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai atsevišķi, Komisija ņēma vērā, ka:

— alternatīvā scenārija gadījumā ekspluatants hipotētiski būtu varējis sagaidīt, ka pārvadājumu apjoma palielinājums būs proporcionāls tirgvedības iemaksas summai, pamatojoties uz satiksmes datiem, kas iekļauti sākotnējā C līgumā. Citiem vārdiem sakot, ja C līgumā maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā atbilda 95 000 pasažieru pārvadājumu saistībām, tad maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā (saskaņā ar F līgumu) varēja likt ekspluatantam sagaidīt 95 000*(50 000/578 000) = 8 213 pārvadātu pasažieru jeb aptuveni 30 turp un atpakaļ veiktu reisu ([170]).

(616) Šajā alternatīvajā scenārijā rekonstruētā F līguma neto pašreizējā vērtība joprojām ir negatīva.

1) G-H-I-J līgumu kopums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz G-H-I-J līgumu kopumu*

(617) Francija ierosināja atsevišķu rekonstrukciju G, H, I un J līgumiem, pamatojoties uz 4. un 5. lidostas pakalpojumu līgumu. Saskaņā ar Francijas aplēsēm G līgumā turp un atpakaļ veikto reisu skaits ir 200 gadā, H līgumā – 35 gadā pirmajā gadā un pēc tam 60 gadā, I līgumā – 70 gadā, bet J līgumā – 35 gadā pirmajā gadā un pēc tam 60 gadā. Tomēr, kā norādīts 472. un 473. apsvērumā, G, H, I un J līgumu kopums faktiski veido vienu pasākumu. Turklāt papildus visām iepriekš minētajām metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām, G, H, I un J līguma darījumdarbības plānu rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

— Francija G līgumam piemēroja gaisa kuģu noslogojuma koeficientu 75–80 % līmenī, bet H, I un J līgumam – 85 % līmenī, kas nebija balstīts uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Tomēr piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

— Attiecībā uz J līgumu Francija uzskatīja, ka tā varētu palielināt papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaitu gadā (35 šādi reisi gadā 2009. gadā, 60 reisi 2010. gadā un 60 reisi gadā 2011. gadā). Tomēr, kā noteikts 472. un 473. apsvērumā, J līgums ir jāvērtē kopā ar G, H un I līgumu.

— Pat pieņemot, ka J līgumu varētu atdalīt no G, H un I līguma (bet to darīt nevar), Komisija norāda, ka to nevarēja rekonstruēt tā, kā to bija ierosinājusi Francija. Tajā pašā dienā parakstītā H līguma grozījums attiecas tikai uz *CCI* lidostas struktūrvienības norādītas komerciālas saites publicēšanu *Ryanair* tīmekļa vietnes Beļģijas tirgum paredzētajā versijā vēl uz 10 dienām par summu (..) EUR. Salīdzinājumam – tajā pašā dienā parakstītais H līgums, ko papildina J līgums, attiecas uz to pašu pakalpojumu *Ryanair* tīmekļa vietnes Nīderlandes/Beļģijas tirgum paredzētajā versijā 95 dienas par summu (..) EUR pirmajā gadā un 160 dienas par summu (..) EUR katrā no nākamajiem diviem gadiem. Francija pieņem, ka H līgums rada 35 papildu turp un atpakaļ veiktos reisus 2009. gadā, 60 šādus reisus 2010. gadā un 60 reisus 2011. gadā. Francija pieņēma, ka saistībā ar līdzvērtīgu pakalpojumu, kas sniegts 10 līdz 16 reizes īsākā laikposmā, J līgums radījis tādu papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaitu, kas ir vienāds ar to skaitu, kāds radīts ar H līgumu.

Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas rekonstruētais J līguma satiksmes novērtējums ir acīmredzami nereāls un ka šis līgums nevar radīt papildu pieprasījumu, kas pamatotu Francijas ierosināto palielinājumu. Turklāt Francija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas pamatotu šo hipotēzi.

([170]) Pieņemot, ka noslogojuma koeficients ir 85 %, kas jau pamatots 576. apsvērumā. Turp un atpakaļ veikto reisu skaits, noapaļots līdz tuvākajam desmitam.

(618) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā G, H, I un J līguma darījumdarbības plānu rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plānu rekonstrukcija attiecībā uz G-H-I-J līgumu kopumu*

(619) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu G-H-I-J līgumu kopumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— 100 % samaksa par līgumos noteiktajiem tirgvedības pakalpojumiem;

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients divos gados pirms tirgvedības līguma parakstīšanas gada (72 %);

— turp un atpakaļ veikto reisu skaits: 200 reisi vienā pilnā gadā G līguma gadījumā, 40 reisi vienā pilnā gadā 2009. gada pirmajā gadā un pēc tam 60 reisi vienā pilnā gadā H un J līgumu gadījumā ([171]) un 70 reisi vienā pilnā gadā I līguma gadījumā;

— tā kā līgumi tika parakstīti 2009. gada 17. septembrī, iepriekš minētie turp un atpakaļ veiktie reisi 2009. gadam tika koriģēti *pro rata temporis*.

(620) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts G-H-I-J līgumu kopumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumu kopumam ir negatīva. Piesardzības labad Komisija aprēķināja arī neto pašreizējo vērtību atsevišķi G, H, J un I līgumiem, izmantojot tos pašus mainītos parametrus, ko pamata scenārijā izmantoja G-H-I-J līgumu kopumam, un arī tā bija negatīva.

(621) Tāpat kā attiecībā uz 1-A līgumu kopumu Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts atsevišķi katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, Komisija pieņēma, ka katram G, H un I līgumam turp un atpakaļ veikto reisu skaits būtu līdzīgs 619. apsvēruma trešajā ievilkumā aplēstajam turp un atpakaļ veikto reisu skaitam, neveicot nekādas *pro rata temporis* korekcijas saistībā ar līguma novēlotu parakstīšanu, kā tas ir pamata scenārijā (citiem vārdiem sakot, pat ja līgums ir parakstīts ar atpakaļejošu spēku, turp un atpakaļ veikto reisu skaits ir tāds pats kā par pilnu gadu), proti, 200 turp un atpakaļ veikto reisu par pilnu gadu G līguma gadījumā, 40 turp un atpakaļ veikto reisu par pilnu gadu pirmajā gadā (2009. gadā) un pēc tam 60 turp un atpakaļ veikto reisu par pilnu gadu H līguma gadījumā, kā arī 70 turp un atpakaļ veikto reisu par pilnu gadu I līguma gadījumā.

(622) Attiecībā uz J līgumu alternatīvā scenārija gadījumā ekspluatants hipotētiski būtu varējis sagaidīt, ka pārvadājumu apjoma palielinājums būs proporcionāls tirgvedības iemaksu summai, pamatojoties uz satiksmes datiem, kas iekļauti G, H un I līgumos. Citiem vārdiem sakot, ja G, H un I līgumos maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā atbilda 79 000 pasažieru pārvadājumu saistībām, tad maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā (saskaņā ar J līgumu) varēja likt ekspluatantam sagaidīt tādu turp un atpakaļ veikto reisu skaitu, kas atbilstu 79 000*((..)/(..)) = 2 983 pārvadātiem pasažieriem jeb aptuveni 10 turp un atpakaļ veiktiem reisiem gadā ([172]). Saskaņā ar šo alternatīvo scenāriju ekspluatants būtu varējis sagaidīt 320 turp un atpakaļ veikto reisu 2009. gada laikā, 340 šādu reisu 2010. gada laikā un 340 reisu 2011. gada laikā attiecībā uz G-H-I-J līgumu kopumu.

(623) Šajā alternatīvajā scenārijā neto pašreizējā vērtība G-H-I-J līgumu kopumam un G, H, I un J līgumiem atsevišķi joprojām ir negatīva.

1) 6-K līgumu kopums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz K līgumu*

([171]) Sk. 99.–101. apsvērumu par šo divu līgumu iezīmēm, kas padara tos neatdalāmus.

([172]) Pieņemot, ka noslogojuma koeficients ir 85 %, kas jau pamatots 576. apsvērumā. Turp un atpakaļ veikto reisu skaits, noapaļots līdz tuvākajam desmitam.

(624) Francija ierosināja 6-K līgumu kopuma rekonstrukciju. Francija lēsa, ka 2010. gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaits būtu bijis 370, bet 2011. un 2012. gadā – 400 gadā. Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas iepriekš, 6-K līgumu kopuma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

— gada maksa par rekonstrukcijā izmantotajiem tirgvedības pakalpojumiem 2010., 2011. un 2012. gadā ir (..) EUR. Tomēr saskaņā ar K līgumu maksa par tirgvedības pakalpojumiem ir (..) EUR;

— attiecībā uz 2010., 2011. un 2012. gadu Francijas pieņemtie noslogojuma koeficienti bija attiecīgi 80 %, 80 % un 85 %, un tie nebija balstīti uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

(625) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā 6-K līgumu kopumu darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz 6-K līgumu kopumu*

(626) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu 6-K līgumu kopumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— 100 % samaksa par līgumos noteiktajiem tirgvedības pakalpojumiem;

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients divos gados pirms 6-K līgumu kopuma parakstīšanas gada (75 %);

— 370 turp un atpakaļ veiktu reisu gadā. Lidostas pakalpojumu 6. līgums ietver *Ryanair* apņemšanos apkalpot maršrutus uz Londonas Stanstedas lidostu (53 000 pasažieru gadā), Dublinu (17 000 pasažieru gadā), Šarlruā (17 000 pasažieru gadā) un Oslo Riges lidostu (17 000 pasažieru gadā). Tas atbilst aptuveni 370 turp un atpakaļ veiktu reisu ar 75 % noslogojuma koeficientu.

(627) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts 6-K līgumu kopumam, tā neto pašreizējā vērtība ir negatīva.

(628) Tāpat kā attiecībā uz citiem līgumu kopumiem Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A-B līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts atsevišķi katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, Komisija ņēma vērā Francijas iesniegtās hipotēzes, proti, 370 turp un atpakaļ veiktu reisu 2010. gadā un 400 turp un atpakaļ veiktu reisu 2011. un 2012. gadā. Šajā alternatīvajā scenārijā rekonstruētā neto pašreizējā vērtība 6-K līgumu kopumam joprojām ir negatīva.

1) L līgums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz L līgumu*

(629) Francija ierosināja L līguma rekonstrukciju, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 6. līgumu. Saskaņā ar Francijas aplēsēm turp un atpakaļ veikto reisu skaits ir 40 gadā. Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas iepriekš, L līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

— Francija ņēma vērā trīs pilnu gadu ilgumu, lai gan tirgvedības pakalpojums bija jāsniedz tikai 70 dienas, t. i., mazāk nekā trīs mēnešus.

— Saskaņā ar Francijas aplēsēm tirgvedības maksājumi 2010., 2011. un 2012. gadā bija (..) EUR gadā. Tomēr līgumā ir noteikts, ka tiek sniegts tikai viens tirgvedības pakalpojums, un nav paredzēts, ka tas tiks atkārtots katru gadu.

— Attiecībā uz 2010., 2011. un 2012. gadu Francijas pieņemtie noslogojuma koeficienti bija attiecīgi 75 %, 77 % un 80 %, un tie nebija balstīti uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Tomēr piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

— Francija uzskatīja, ka F līgums varētu ievērojami palielināt turp un atpakaļ veikto reisu skaitu gadā (40 turp un atpakaļ veikti reisi gadā jeb 120 turp un atpakaļ veikti reisi laikposmā no 2010. līdz 2012. gadam). Tomēr saskaņā ar līgumu bija tikai paredzēts īsu laikposmu (70 dienas) publicēt vienu saiti uz *CCI* lidostas struktūrvienības norādītu tīmekļa vietni. Komisija uzskata, ka, ņemot vērā līguma ārkārtīgi ierobežoto darbības jomu (piedāvāto pakalpojumu ilguma, apjoma un veida ziņā un šādu pakalpojumu vispārējo neiedarbīgumu, kā norādīts 524. apsvērumā, kā arī nelielo *Ryanair*/*AMS* samaksāto maksu summu), nav iespējams, ka šis līgums radītu papildu pieprasījumu, kas pamatotu *Ryanair* 120 turp un atpakaļ veikto reisu pieaugumu. Turklāt Francija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas pamatotu šo hipotēzi.

(630) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā L līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz L līgumu*

(631) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu B līgumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus: nav papildu turp un atpakaļ veikto reisu un gaisa kuģu noslogojuma koeficients nepalielinās. Neviens piesardzīgs ieguldītājs negaidītu, ka palielināsies *Ryanair* veikto pārvadājumu apjoms, pamatojoties tikai uz šo grozīto līgumu, kura ļoti ierobežotais raksturs ir izklāstīts 110. apsvērumā. Francija nav iesniegusi pierādījumus par atbilstošām formālām vai neformālām *Ryanair* saistībām palielināt pārvadājumu apjomu vai kādu tirgus pētījumu, kurā būtu noteikta cēloņsakarība starp grozītajā līgumā ietverto tirgvedības pakalpojumu veidu un paredzamo pārvadājumu apjoma pieaugumu. Tirgvedība pakalpojumu līgums L neuzliek *Ryanair* nekādas saistības pārvadājumu apjoma ziņā.

(632) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts L līgumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumam ir negatīva.

(633) Tāpat kā attiecībā uz citiem līgumu kopumiem Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts atsevišķi katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai, Komisija L līgumā ņēma vērā šādus parametrus:

— alternatīvā scenārija gadījumā ekspluatants hipotētiski būtu varējis sagaidīt, ka pārvadājumu apjoma palielinājums būs proporcionāls par tirgvedības pakalpojumiem *Ryanair*/*AMS* samaksātās tirgvedības iemaksas summai, pamatojoties uz satiksmes datiem, kas iekļauti sākotnējā 6-K līgumā. Citiem vārdiem sakot, ja 6-K līgumā maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā atbilda 104 000 pasažieru pārvadājumu saistībām, tad maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā (saskaņā ar L līgumu) varēja likt ekspluatantam sagaidīt tādu turp un atpakaļ veikto reisu skaitu, kas atbilstu 104 000*((..)/(..)) pārvadātu pasažieru, jeb aptuveni 20 turp un atpakaļ veiktu reisu ([173]);

— šajā alternatīvajā scenārijā rekonstruētā F līguma neto pašreizējā vērtība joprojām ir negatīva.

([173]) Pieņemot, ka noslogojuma koeficients ir 85 %, kas jau pamatots 576. apsvērumā. Turp un atpakaļ veikto reisu skaits, noapaļots līdz tuvākajam desmitam.

1) 7-M līgumu kopums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz M līgumu*

(634) Francija ierosināja M līguma darījumdarbības plāna rekonstrukciju, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 7. līgumu. Francija lēš, ka 2011. gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaits bija 70, 2012. gadā tādu bija 80, savukārt 2013. gadā – 85. Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas iepriekš, M līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

— trīs gados, uz kuriem attiecas M līguma rekonstrukcija, Francija piemēroja gaisa kuģu noslogojuma koeficientu 85 % līmenī, kas nebija balstīts uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Tomēr piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

— saskaņā ar Francijas aplēsēm trīs kalendārajos gados, uz kuriem attiecas līgums (2011., 2012. un 2013. gads), papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits būtu attiecīgi 70, 80 un 85, t. i., kopā 235 turp un atpakaļ veikti reisi. Tomēr līgums attiecas tikai uz to, ka *Ryanair* tīmekļa vietnes Portugāles tirgum paredzētajā versijā 365 dienas gadā tiks ievietota saite uz *CCI* lidostas struktūrvienības norādīto tīmekļa vietni un 4 nedēļas gadā *Ryanair* tīmekļa vietnes Portugāles tirgum paredzētajā versijā *La Rochelle* tiks reklamēta kā izcelts galamērķis (par summu (..) EUR gadā). Turklāt šajā līgumā paredzētie pakalpojumi tiktu sniegti tikai divus gadus, tāpēc piesardzīgs ieguldītājs nebūtu izstrādājis tādu darījumdarbības plānu, kurā būtu iekļauts arī trešais gads. Visbeidzot, Komisija uzskata, ka, ņemot vērā līguma ārkārtīgi ierobežoto darbības jomu (piedāvāto pakalpojumu ilguma, apjoma un veida ziņā un šādu pakalpojumu vispārējo neiedarbīgumu, kā norādīts 524. apsvērumā, kā arī nelielo *Ryanair*/*AMS* samaksāto maksu summu), nav iespējams, ka šis līgums radītu papildu pieprasījumu, kas pamatotu *Ryanair* turp un atpakaļ veikto reisu skaita pieaugumu. Turklāt Francija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas pamatotu šo hipotēzi.

(635) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā M līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz 7-M līgumu kopumu*

(636) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu 7-M līgumu kopumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients divos gados pirms līgumu kopuma parakstīšanas gada (76 %);

— papildu turp un atpakaļ veikto reisu skaits saskaņā ar aplēsēm ir 60. Pamatojoties uz iepriekš minēto gaisa kuģu noslogojuma koeficientu un *Ryanair* izmantotā gaisa kuģa tipa nominālo ietilpību (189 sēdvietas gaisa kuģim *Boeing 737-800*), Komisija aprēķināja, ka turp un atpakaļ veikto reisu skaits, kas atbilst 7. līgumā noteiktajām *Ryanair* saistībām pārvadāt 17 000 pasažieru, ir 60 turp un atpakaļ veiktu reisu.

(637) Kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts 7-M līgumu kopumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumu kopumam ir negatīva. Piesardzības labad Komisija aprēķināja arī neto pašreizējo vērtību atsevišķi 7-M-N līgumu kopumam (kas parakstīti vienlaikus), izmantojot tos pašus mainītos parametrus, ko pamata scenārijā izmantoja 7-M līgumu kopumam, un arī tā bija negatīva.

(638) Tāpat kā attiecībā uz 1-A līgumu kopumu Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai atsevišķi, Komisija jutīguma analīzes vajadzībām uzskatīja, ka ekspluatants nebūtu varējis sagaidīt (kā to ierosina Francija), ka abos M līguma gados turp un atpakaļ tiktu veikti attiecīgi 70 un 80 reisus (salīdzinājumā ar attiecīgi 60 un 60 turp un atpakaļ veiktiem reisiem pamata scenārijā). Šajā alternatīvajā scenārijā neto pašreizējā vērtība 7-M līgumu kopumam joprojām ir negatīva ([174]).

([174]) Piesardzības nolūkā Komisija novērtēja arī hipotētiska 7-M-N līgumu kopuma neto pašreizējo vērtību, lai novērstu izteikti hipotētisku jautājumu par to, vai N līgums būtu jāiekļauj 7-M līgumu kopumā (šāds jautājums ir ļoti maz ticams, ņemot vērā iemeslus, ko Komisija sīki izklāstījusi 477.–480. apsvērumā, kuros nošķir 7-M un N līgumus). No tā izriet, ka 7-M-N līgumu kopuma rekonstrukcija būtu radījusi negatīvu neto pašreizējo vērtību: −371 000 EUR pamata scenārijā un −145 000 EUR alternatīvajā scenārijā.

1) N līgums

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz N līgumu*

(639) Francija ierosināja N līguma darījumdarbības plāna rekonstrukciju, pamatojoties uz lidostas pakalpojumu 6. līgumu. Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām rekonstrukcijām un kas izklāstītas iepriekš, N līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

— Ar N līgumu groza K līgumu, un tas ir vērsts uz papildu ceļotājiem (papildus tiem, uz kuriem attiecas K līgums) no Oslo (Riges lidosta). Līgums paredz ievietot *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētajā versijā saiti uz *CCI* lidostas struktūrvienības norādītu tīmekļa vietni sešas nedēļas gadā pirmajā gadā (trīs nedēļas otrajā gadā) un Larošelu popularizējošu reklāmkarogu *Ryanair* tīmekļa vietnes Norvēģijas tirgum paredzētajā versijā četrus mēnešus gadā (trīs mēnešus otrajā gadā) tikai par (..) EUR pirmajā gadā un par (..) EUR otrajā gadā jeb par (..) EUR visā līguma darbības laikā. N līgumā nekādas papildu saistības pārvadājumu apjoma ziņā nav iekļautas.

— Francija attiecībā uz 2011. un 2012. gadu pieņēma attiecīgi 80 % un 82 % noslogojuma koeficientu – tie nav balstīti uz detalizētu ekonomisko pamatojumu. Tomēr piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

— Francija uzskatīja, ka N līgums varētu radīt ļoti ievērojamu papildu turp un atpakaļ veikto reisu pieaugumu gadā (400), proti, 800 reisu visā līguma darbības laikā. Tomēr šā līguma darbības joma ir ārkārtīgi ierobežota. Iepriekš aprakstītie pakalpojumi ir ļoti nelieli gan ilguma, gan apjoma ziņā (ierobežota vienas saites un viena reklāmkaroga parādīšana informācijas ziņā ļoti pieblīvētā *Ryanair* tīmekļa vietnē – reklāma, par kuras vispārējo iedarbīgumu Komisija paudusi šaubas 524. apsvērumā), gan *Ryanair*/*AMS* samaksātās maksas ziņā. Līdz ar to Komisija apšauba, vai šis līgums var radīt papildu pieprasījumu, kas pamatotu *Ryanair* turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu par 800. Turklāt Francija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas pamatotu šo hipotēzi.

(640) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā N līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz N līgumu*

(641) Komisija rekonstruēja darījumdarbības plānu N līgumam. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— nav papildu turp un atpakaļ veikto reisu. Neviens piesardzīgs ieguldītājs negaidītu *Ryanair* veikto pārvadājumu apjoma palielināšanos, pamatojoties tikai uz šo grozīto līgumu, kurā nav ietvertas *Ryanair* saistības palielināt turp un atpakaļ veikto reisu skaitu. Šo nostāju apstiprina fakts, ka *CCI* lidostas struktūrvienība maksāja par tirgvedības pakalpojumiem par šo maršrutu (saskaņā ar K līgumu) tikai pamatojoties uz attiecīgām *Ryanair* pārvadājumu saistībām saskaņā ar 6. līgumu. Tomēr Francija nav iesniegusi pierādījumus par atbilstošām formālām vai neformālām *Ryanair* saistībām pēc N līguma parakstīšanas palielināt sākotnējo pārvadājumu apjomu vai kādu tirgus pētījumu, kurā būtu noteikta cēloņsakarība starp grozītajā līgumā ietvertā tirgvedības pakalpojuma veidu un paredzamo pārvadājumu apjoma pieaugumu. Tirgvedības N līgumā nav iekļautas *Ryanair* saistības pārvadājumu apjoma ziņā;

— kā liecina 18. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts N līgumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumam ir negatīva;

— tāpat kā attiecībā uz citiem līgumu kopumiem Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas 1-A līgumu kopumam, izņemot gadā turp un atpakaļ veikto reisu skaita palielinājumu. Attiecībā uz šo pēdējo parametru, kas koriģēts katrai darījumdarbības plāna rekonstrukcijai atsevišķi, Komisija uzskata, ka alternatīvā scenārija gadījumā ekspluatants hipotētiski būtu varējis sagaidīt, ka pārvadājumu apjoms būs proporcionāls tirgvedības iemaksas summai, pamatojoties uz sākotnējā K līgumā iekļauto pārvadājumu apjomu. Citiem vārdiem sakot, ja K līgumā maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā atbilda 17 000

pasažieru pārvadājumu saistībām, tad maksa par tirgvedības pakalpojumiem (..) EUR apmērā pirmajā gadā ((..) EUR otrajā gadā) saskaņā ar F līgumu varēja likt ekspluatantam sagaidīt tādu pasažieru skaitu, kas atbilstu 17 000*((..)/(..)) ([175]) pārvadātu pasažieru jeb aptuveni 30 turp un atpakaļ veiktu reisu ([176]) pirmajā gadā (20 turp un atpakaļ veiktu reisu otrajā gadā, ja izmanto to pašu formulu).

(642) Šajā alternatīvajā N līguma neto pašreizējā vērtība joprojām ir negatīva.

1) 4. un 5. līgums

(643) 4. un 5. līgums ir atsevišķi lidostas pakalpojumu līgumi, kas nav saistīti ar tirgvedības pakalpojumu līgumiem. Tie nav saistīti ar *Ryanair*/*AMS* izmaksātu atlīdzību.

(644) Kā norādīts 70. apsvērumā, lidostas maksu likmes, kas iekļautas ar *Ryanair* noslēgtajos lidostas pakalpojumu līgumos (arī 4. un 5. līgumā), atbilst cenām, kuras piemēro visām aviosabiedrībām saskaņā ar *Cocoeco* apstiprināto vispārējo cenrādi. Tādējādi šie līgumi nerada selektīvas priekšrocības *Ryanair*/*AMS*.

a) Ar *Jet2* 2008. gada 4. jūlijā noslēgtā līguma analīze

— *Metodikas pieeja*

(645) Kā norādīts 117. un 119. apsvērumā, *CCI* un *Jet2* noslēgtajā līgumā ir gan punkti par lidostas maksām, gan punkti par tirgvedības pakalpojumu cenām. Tāpēc metodikas pieeja, kas izklāstīta attiecībā uz līgumiem, kuri noslēgti starp *CCI* un *Ryanair*, ir piemērojama arī *CCI* un *Jet2* noslēgtā līguma rentabilitātes analīzei (izņemot 646.–653. apsvērumā minētos elementus).

(646) Attiecībā uz ieņēmumiem, kas nav saistīti ar aviāciju, un atšķirībā no līgumiem ar *Ryanair* un *AMS CCI* lidostas struktūrvienība savu rekonstrukciju nebalsta uz papildu ieņēmumiem, pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no viena reģistrētā pasažiera, bet gan uz komisijas maksām par vienu pasažieri, proti:

— 0,57 EUR auto nomas uzņēmumiem;

— 0,47 EUR par degvielu;

— 0,97 EUR par stāvvietu;

— no 2009. gada – 0,10 EUR veikaliem;

— jeb, ņemot vērā inflāciju, papildu ieņēmumi par vienību ir 2,01 EUR pirmajā gadā, 2,14 EUR otrajā gadā un 2,17 EUR trešajā gadā.

(647) Attiecībā uz darbības izmaksām Francija iesniedza aplēsi, kuras kopsumma aprēķināta, saskaitot personāla izmaksu un citu mainīgo izmaksu summas (kuras norādītas kā fiksētas summas), kurām pēdējā līguma darbības gadā acīmredzami piemērota 2 % inflācijas likme. Francija saistībā ar šīm izmaksām nav sniegusi nekādu pamatojumu. Komisija norāda, ka vidējās izmaksas uz vienu pasažieri, kas aprēķinātas, pamatojoties uz Francijas iesniegtajiem datiem, šajos trīs gados ir 0,37–0,38 EUR – šī summa ir nedaudz lielāka nekā likme, kas izmantota līgumos ar *Ryanair* un *AMS*. Komisija konstatē, ka tāpat kā izmaksas, ko Francija izmantoja minētajām rekonstrukcijām (0,27 EUR), arī papildu izmaksas, kas izmantotas saistībā ar *Jet2* noslēgto līgumu, ir acīmredzami novērtētas krietni par zemu (šajā sakarā sk. 571. un 573. apsvērumu).

— *Francijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz 2008. gada 4. jūlijā noslēgto līgumu*

(648) Francija ierosināja 2008. gada 4. jūlijā noslēgtā līguma darījumdarbības plāna rekonstrukciju. Papildus metodiskajām kļūdām, kas ir kopīgas visām Francijas veiktajām *Ryanair*/*AMS* līgumu rekonstrukcijām (un atkārtotas arī saistībā ar *Jet2* līgumu), kā izklāstīts 582. apsvērumā, 2008. gada 4. jūlijā noslēgtā līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcijā ir arī citas specifiskas metodikas problēmas:

([175]) Tā ir ar Oslo Riges lidostu saistīto paredzamo pārvadājumu daļa no kopējā pārvadājumu apjoma, kas plānots saskaņā ar 6. līgumu un kas attiecināts uz K līgumā noteikto tirgvedības pakalpojumu gada maksu (986 200 EUR).

([176]) Pieņemot, ka noslogojuma koeficients ir 85 %, kas jau pamatots 576. apsvērumā. Turp un atpakaļ veikto reisu skaits, noapaļots līdz tuvākajam desmitam.

— Francija aprēķināja, ka rekonstrukcijā izmantotais pārvadājumu apjoma mērķis 2008., 2009. un 2010. gadā bija attiecīgi 7 874, 12 189 un 12 361 pasažieris. Saskaņā ar aplēsēm gada maksa par tirgvedības pakalpojumiem bija attiecīgi (..) EUR, (..) EUR un (..) EUR. Tomēr līgums ar *Jet2* ietvēra saistības tikai par 2 000 pasažieru vienā sezonā katrā maršrutā (Edinburga un Līdsa) un tikai pirmajā gadā – tātad tie ir 4 000 pasažieru, nevis 7 874 pasažieri, kā ierosinājusi Francija. Attiecībā uz otro un trešo gadu līgumā nebija paredzētas stingras saistības *Jet2* nodrošinātā pārvadājumu apjoma ziņā vai saistībā ar maksu par tirgvedības pakalpojumiem (līgumā bija tikai paredzēts, ka par to vēlāk var notikt atkārtotas sarunas atkarībā no galīgi pieņemtajiem lidojumu plāniem). Tādējādi, iekļaujot Francijas ierosinātajā rekonstrukcijā iepriekš minētās pārvadājumu apjoma un tirgvedības pakalpojumu maksu prognozes otrajam un trešajam gadam, tiek pieņemts, ka *CCI* lidostas rīcībā ir ticamas pārvadājumu apjoma aplēses. Tomēr Francija nav iesniegusi nevienu dokumentu, kas pierādītu, ka līguma parakstīšanas brīdī *Jet2* būtu uzņēmusies kādas formālas vai neformālas saistības, uz kurām *CCI* lidosta varētu paļauties, lai gūtu precīzu priekšstatu par *Jet2* saistībām attiecībā uz lidojumiem no *La Rochelle* lidostas pēc pirmā gada.

— Attiecībā uz trīs gadiem Francija pieņēma, ka noslogojuma koeficienti ir attiecīgi 70 %, 71 % un 72 %, taču šie rādītāji nav balstīti uz detalizētu ekonomisku pamatojumu, jo īpaši tāpēc, ka līgumā ir paredzēts, ka tirgvedības pakalpojumu maksa pirmajā gadā ir jāizmaksā par daudz zemāku noslogojuma koeficientu, proti, 60 %. Piesardzīgs ieguldītājs būtu izmantojis kādu metodi nākotnē gaidāmā pārvadājumu apjoma hipotēžu novērtēšanai.

(649) Līdz ar to Komisija secina, ka Francijas iesniegtā 2008. gada 4. jūlijā noslēgtā līguma darījumdarbības plāna rekonstrukcija nav pieņemama.

— *Komisijas veiktā darījumdarbības plāna rekonstrukcija attiecībā uz 2008. gada 4. jūlijā noslēgto līgumu*

(650) Komisija veica 2008. gada 4. jūlijā noslēgtā līguma darījumdarbības plāna rekonstrukciju. Šajā nolūkā papildus koriģētajiem parametriem, kas attiecas uz visiem līgumiem, Komisija pieņēma šādus īpašus parametrus:

— pārvadājumu apjoms pirmajā gadā bija 4 000 pasažieru, bet divos nākamajos gados – nulle. Kā minēts iepriekš, piesardzīgas lidostas ekspluatants necerētu sasniegt pārvadājumu apjoma mērķus bez saistībām no aviosabiedrības puses, lai cik tās būtu neformālas. Tāpēc Komisija novērtēja tikai pirmo gadu;

— gaisa kuģu noslogojuma koeficients, kas aplēsts kā vidējais noslogojuma koeficients *Ryanair* veiktajiem pārvadājumiem divos gados pirms līguma parakstīšanas gada (73 %); piesardzīgs ekspluatants būtu varējis balstīt savas aplēses uz faktisko noslogojuma koeficientu aviosabiedrībai, kas apkalpo vairākus maršrutus no *La Rochelle* lidostas. Komisijas izmantotais noslogojuma koeficients faktiski ir augstāks nekā Francijas ierosinātais un, iespējams, augstāks, nekā piesardzīgs ekspluatants būtu varējis sagaidīt attiecībā uz jaunu maršrutu un jaunu aviosabiedrību, kas ir mazāk pazīstama nekā *Ryanair*, kura jau vairākus gadus darbojas šajā lidostā;

— tika izmantoti tādi ar aviāciju nesaistītie papildu ieņēmumi par vienību, kas ir vienādi ar *Ryanair* izmantoto (2,35 EUR 2008. gadā, 2,40 EUR 2009. gadā un 2,45 EUR 2010. gadā). Šajā piesardzīgajā hipotēzē ir izmantota loģiskāka pieeja, pieņemot, ka visi pasažieri veic vienādas pirkšanas darbības (neatkarīgi no izmantotās aviosabiedrības).

(651) Kā liecina 19. tabulā sniegtā darījumdarbības plāna rekonstrukcijas rezultāts 2008. gada 4. jūlijā noslēgtajam līgumam, neto pašreizējā vērtība šim līgumam ir negatīva.

(652) Tāpat kā attiecībā uz citiem līgumiem Komisija arī uzskatīja, ka ir lietderīgi veikt jutīguma analīzi, lai pārbaudītu rekonstrukcijas pamata scenārija ticamību. Šajā nolūkā Komisija dublēja parametru izmaiņas, kas tika piemērotas ar *Ryanair* parakstīto 1-A līgumu kopumam, izņemot šādus parametrus:

— attiecībā uz turp un atpakaļ veikto reisu skaitu gadā ekspluatants būtu varējis hipotētiski pieņemt, ka *Jet2* kā pirmajā, tā arī otrajā un trešajā gadā veiks lidojumus divos maršrutos;

— noslogojuma koeficienta noteikšanai Komisija ņēma vērā Francijas ierosinātos koeficientus, kā izklāstīts 648. apsvērumā;

— lidostas maksām Komisija piemēroja līgumos noteiktās atlaides;

— kā maksu par tirgvedības pakalpojumiem Komisija izmantoja summu (..) EUR apmērā par 3 gadiem, uz kuriem attiecas līgums, pieņemot, ka abi maršruti tiks saglabāti visā līguma darbības laikā.

(653) Saskaņā ar šo alternatīvo scenāriju 19. tabulā skaidri redzams, ka rekonstruētā 2008. gada 4. jūlija līguma neto pašreizējā vērtība ir minimāli pozitīva (3 511 EUR). Ņemot vērā izdarīto pieņēmumu ļoti optimistisko raksturu (jo īpaši darbības papildu izmaksu samazinājumu par 50 % un ar aviāciju nesaistīto ieņēmumu palielinājumu par 20 %) un šajā alternatīvajā scenārijā rekonstruēto minimāli pozitīvo neto pašreizējo vērtību, Komisija uzskata, ka ir maz ticams, ka piesardzīgs ekspluatants būtu izvēlējies parakstīt 2008. gada 4. jūlija līgumu ar *Jet2*, ņemot vērā negatīvo neto pašreizējo vērtību pamata scenārijā.

*19. tabula*

**Ar *Jet2* parakstītā 2008. gada 4. jūlija līguma neto pašreizējā vērtība**

*(tūkst. EUR)*

| | Neto pašreizējā vērtība | | |
|---|---|---|---|
| Tirgvedības līgumu kopums | Francijas scenārijs | Komisijas pamata scenārijs | Komisijas alternatīvais scenārijs |
| Jet2 | [0; 100] | [– 100; 0] | [0; 100] |

a) Secinājums par priekšrocības esību

(654) Analīze, kas izklāstīta 580.–653. apsvērumā un jo īpaši 18. un 19. tabulā, liecina, ka visiem līgumiem, saskaņā ar kuriem *Ryanair*/*AMS* un *Jet2* tika izmaksāta atlīdzība par tirgvedības pakalpojumiem, ir negatīva neto pašreizējā vērtība ([177]). No 531. apsvēruma izriet, ka katrs no šiem līgumiem piešķir priekšrocību vai nu *Ryanair*/*AMS*, vai arī *Jet2*. Turpretim, kā norādīts 644. apsvērumā, 4. un 5. līgums nerada ekonomiskas priekšrocības *Ryanair*/*AMS*.

7.2.1.6. *Ryanair*/*AMS* un *Jet2* piešķirtās priekšrocības selektīvais raksturs

(655) Izņemot 4. un 5. lidostu pakalpojumu līgumu ar *Ryanair*, līgumos vai līgumu kopumos, ko *CCI* bija noslēgusi ar *Ryanair*/*AMS* un *Jet2*, bija paredzēta atlīdzība šīm aviosabiedrībām par to sniegtajiem tirgvedības pakalpojumiem. Atlīdzība par šiem tirgvedības pakalpojumiem ir lidostas un šo aviosabiedrību attiecību īpatnība, kas izriet no tiešajām sarunām starp *CCI* un katru attiecīgo aviosabiedrību, nevis no visām aviosabiedrībām piemērojamām cenām. Līgumos ir iekļauti noteikumi, par kuriem īpaši vienojusies *La Rochelle* lidosta un *Ryanair*/*AMS* un *Jet2*, un tie ir attiecīgi selektīvi.

(656) Attiecībā uz 4. un 5. lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgti ar *Ryanair*, kā minēts 644. apsvērumā, tie *Ryanair*/*AMS* nerada selektīvu priekšrocību, jo tajos ietvertās aviācijas maksas atbilst cenām, kas piemērojamas visām aviosabiedrībām saskaņā ar *Cocoeco* apstiprināto vispārējo cenrādi.

([177]) Arī līgumiem vai līgumu kopumiem, kas aptver vairākus gadus, katrā līguma darbības gadā ir negatīva neto pašreizējā vērtība.

7.2.1.7. Konkurences kropļošana un ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(657) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts uzlabo noteiktu uzņēmumu stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē iekšējā tirgū, uzskatāms, ka šis atbalsts ir ietekmējis tirdzniecību. Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([178]), lai pasākums kropļotu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas atvērti konkurencei.

(658) Kopš 1993. gada 1. janvāra, kad stājās spēkā trešais gaisa transporta liberalizācijas tiesību aktu kopums ([179]), nekas neliedz ES gaisa pārvadātājiem veikt lidojumus maršrutos ES teritorijā un izmantot neierobežotas kabotāžas atļaujas.

(659) Tādējādi priekšrocības (kuru esība ir pierādīta iepriekš), ko aviosabiedrības saņēma saskaņā ar dažādiem līgumiem, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, ir nostiprinājušas to stāvokli attiecībā pret visiem citiem ES gaisa pārvadātājiem, kuri faktiski konkurē vai var konkurēt ar šīm aviosabiedrībām saistībā ar tās apkalpotajiem maršrutiem. Tādējādi tās ir kropļojušas vai radījušas konkurences kropļošanas draudus un ietekmējušas pārvadājumus Savienībā.

7.2.1.8. Secinājums par atbalsta esību

(660) Izņemot 4. un 5. lidostu pakalpojumu līgumu, kas noslēgti ar *Ryanair*, visi pasākumi, kas ietverti ar *Ryanair*/*AMS* un ar *Jet2* noslēgto līgumu un to grozījumu kopumos (sk. 14. tabulu), atbilst LESD 107. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem un tādējādi ir valsts atbalsts.

7.2.2. *Valsts atbalsta nelikumīgais raksturs*

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

7.2.3. *Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu*

(662) Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([180]) Francijai bija jānorāda, uz kāda juridiskā pamata attiecīgais atbalsts varētu tikt uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, un jāpierāda, ka ir ievēroti saderības nosacījumi. Tādēļ Komisija lēmumā par procedūras sākšanu un pieprasījumā sniegt papildu informāciju aicināja Franciju norādīt, kāds varētu būt saderības juridiskais pamats, un pierādīt, ka ir izpildīti piemērojamie saderības nosacījumi, jo īpaši gadījumā, ja attiecīgais atbalsts tiktu uzskatīts par darbības uzsākšanas atbalstu jaunu maršrutu atklāšanai. Tomēr Francija nenorādīja nekādu saderības pamatu vai argumentus, lai pamatotu secinājumu, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Jo īpaši Francija nevienā brīdī nav apgalvojusi, ka pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana, ir saderīgs darbības uzsākšanas atbalsts. Turklāt neviena ieinteresētā trešā persona nav centusies pierādīt šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu.

(663) Tomēr Komisija uzskata, ka pilnīguma labad ir vērts pārbaudīt, kādā mērā šo atbalstu varētu atzīt par saderīgu, ņemot vērā tā iespējamo devumu jaunu maršrutu atklāšanā vai papildu reisu ieviešanā.

(664) Komisija norāda, ka attiecīgais atbalsts bija saistīts ar jaunu gaisa satiksmes maršrutu atklāšanu, lidojumu biežuma palielināšanu esošajos maršrutos vai tādu maršrutu darbības turpināšanu, kuri citādi tiktu slēgti. Tāpēc Komisija uzskata, ka tas var būt darbības atbalsts, kura mērķis ir veicināt gaisa satiksmi no reģionālas lidostas. Šajā saistībā jāņem vērā, ka darbības atbalsts reti tiek atzīts par saderīgu ar kopējo tirgu, jo tas parasti kropļo konkurences apstākļus nozarēs, kurās tas tiek piešķirts.

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

([179]) Padomes Regulas (EEK) Nr. 2407/92, 2408/92 un 2409/92 (OV L 240, 24.8.1992.).

([180]) Sk. 1993. gada 28. aprīļa spriedumu lietā Itālija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, 20. punkts.

7.2.3.1. Iepriekšējie pasākumi pirms 2005. gada vadlīniju stāšanās spēkā

(665) Daži no pārbaudāmajiem atbalsta pasākumiem (1-A līgumu kopums un B līgums) ir tikuši piešķirti pirms 2005. gada vadlīniju publicēšanas 2005. gada 9. decembrī ([181]). Attiecībā uz tāda atbalsta saderību, kas piešķirts pirms minētā datuma, 2005. gada vadlīniju 85. punktā, kā arī 2014. gada pamatnostādņu 174. punktā ir norādīti noteikumi, kas bija piemērojami atbalsta piešķiršanas brīdī.

(666) Pirms 2005. gada vadlīniju pieņemšanas Komisija bija pieņēmusi 1994. gada pamatnostādnes ([182]). Tomēr šajās pamatnostādnēs nebija konkrēti aplūkots jautājums par darbības atbalstu nolūkā veicināt gaisa satiksmi no reģionālajām lidostām. Šis jautājums pakāpeniski sāka rasties pēc atsevišķu Eiropas lielo lidostu arvien lielākās pārslodzes un zemo cenu aviosabiedrību, kas 1994. gadā vēl nepastāvēja, parādīšanās. Līdz ar to Komisija uzskata, ka šajā gadījumā nevar piemērot 1994. gada pamatnostādnes. Tāpēc Komisijai principā jānovērtē attiecīgā atbalsta saderība, tieši pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(667) Šajā saistībā jānorāda, ka novērtējums, ko Komisija veic attiecībā uz šāda veida valsts atbalstu, laika gaitā ir ticis pilnveidots, lai gan daži elementi ir palikuši nemainīgi. Šie elementi izriet no vispārējiem principiem, kas reglamentē atbalsta saderību saskaņā ar iepriekš minēto Līguma noteikumu.

(668) Attiecīgi 1999. gada jūnija lēmumā par Mančestras lidostu ([183]) Komisija konstatēja, ka lidostas maksu samazinājumi, kas nediskriminējošā veidā un uz noteiktu laiku piešķirti jaunu maršrutu veicināšanai, ir saderīgi ar noteikumiem par valsts atbalstu.

(669) Pēc tam Lēmumā 2004/393/EK par Šarlruā lidostu ([184]) Komisija konstatēja, ka "darbības atbalsts nolūkā palīdzēt uzsākt jaunu aviosabiedrību darbību vai palielināt atsevišķu reisu biežumu var būt nepieciešams rīks mazo reģionālo lidostu attīstībai. Šie pasākumi patiešām var pārliecināt ieinteresētās sabiedrības investēt jaunos maršrutos. Tomēr, lai šādu atbalstu atzītu par saderīgu, pamatojoties uz Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, būtu jānosaka, vai šis atbalsts ir nepieciešams un samērīgs ar izvirzīto mērķi un vai tas ietekmē tirdzniecību tiktāl, ka tas ir pretrunā kopīgām interesēm." ([185]) Tāpēc Komisija paredzēja dažus nosacījumus, kas jāizpilda, lai šo darbības atbalstu varētu atzīt par saderīgu, proti:

— atbalstam ir jāveicina reģionālās lidostas ekonomiskā attīstība, nodrošinot satiksmes neto pieaugumu jaunos maršrutos ([186]);

— atbalstam jābūt nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviosabiedrība vai cita aviosabiedrība jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam ([187]);

— atbalstam jābūt stimulējošam tādā nozīmē, ka tam jāveicina tādas darbības attīstība, kura pēc noteikta laikposma varētu kļūt rentabla, kas savukārt nozīmē, ka atbalstam jābūt ierobežotam laika ziņā ([188]);

— atbalstam ir jābūt samērīgam, t. i., summai ir jābūt saistītai ar pārvadājumu apjoma neto pieaugumu ([189]);

— atbalstam jābūt piešķirtam pārredzami un nediskriminējoši, un to nedrīkst apvienot ar citiem atbalsta veidiem.

([181]) Sk. 3.2.2.1. iedaļu.
([182]) 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.).
([183]) 1999. gada 26. maija Lēmums par valsts atbalstu NN 109/98 – Mančestras lidosta (OV C 65, 13.3.2004.).
([184]) Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmums 2004/393/EK par Valonijas reģiona un Dienvidu–Šarlruā lidostas piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair*, tai uzsākot darbību Šarlruā (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.). Lēmums tika atcelts ar 2008. gada 17. decembra spriedumu lietā *Ryanair Ltd*/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Tomēr tas ilustrē Komisijas pieejas attīstību šāda veida atbalsta novērtēšanā.
([185]) Sk. Komisijas Lēmumu 2004/393/EK, 279. apsvērums.
([186]) Sk. 283.–297. apsvērumu.
([187]) Sk. 288.–309. apsvērumu.
([188]) Sk. 311.–317. apsvērumu.
([189]) Sk. 318.–325. apsvērumu.

(670) Turklāt lēmuma par procedūras sākšanu 234. punktā Komisija ir norādījusi, ka tā piedāvā izvērtēt šā atbalsta saderību, ņemot vērā LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, un neviena ieinteresētā trešā persona, kā arī Francija neiebilda pret šo pieeju.

(671) Lai valsts atbalstu lidostām tāpat kā jebkuru citu valsts atbalstu atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam būtu jāveicina saimnieciskās darbības attīstība un jābūt samērīgam ar šo mērķi atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

(672) Noslēgumā Komisija uzskata, ka šajā gadījumā 1-A līgumu kopuma un B līguma saderība ir jānovērtē, ņemot vērā iepriekš minētos vispārīgos principus.

(673) Tāpēc Komisija novērtēs šo pasākumu saderību, ņemot vērā iepriekš minētos kritērijus un judikatūru ([190]).

— *Ieguldījums mazas, reģionālas lidostas ekonomiskajā attīstībā, nodrošinot pārvadājumu apjoma neto pieaugumu jaunos maršrutos*

(674) 1–A līgumu kopums un B līgums ir saistīti ar jauna maršruta atklāšanu un esošā maršruta uz Londonas Stanstedas lidostu saglabāšanu. Tādējādi šie līgumi ir veicinājuši no *La Rochelle* izejošās satiksmes apjoma neto pieaugumu, vienlaikus cenšoties sekmēt arī turpmākus lidojumus uz Londonas Stanstedas lidostu.

— *Atbalsts nav paredzēts maršrutam, ko jau apkalpo tā pati vai cita aviosabiedrība, vai līdzīgam maršrutam*

(675) 1-A līgumu kopums un B līgums attiecās ne tikai uz jaunu maršrutu atklāšanu, bet arī uz lidojumu turpināšanu esošajā maršrutā uz Londonu Stanstedas lidostu. Šajā saistībā Komisija ņem vērā faktu, ka 2003. gada 10. aprīlī *Ryanair* iegādājās *Buzz*, kas saskaņā ar 3.2.2.3. iedaļā minēto 2002. gada 8. novembra līgumu veica lidojumus šajā maršrutā kopš 2001. gada 1. aprīļa. Turklāt līgums B attiecās uz to pašu maršrutu uz Londonas Stanstedas lidostu, ko *Ryanair* jau apkalpoja saskaņā ar 1-A līgumu kopumu. Tāpēc 1-A līgumu kopums un B līgums neatbilst nosacījumam, ka pasākums nedrīkst tikt piešķirts maršrutam, kas jau tiek apkalpots, vai līdzīgam maršrutam.

— *Pasākumi ir laika ziņā ierobežoti un attiecas uz maršrutiem, kas varētu kļūt rentabli*

(676) Kad 2001. gadā *Buzz* uzsāka lidojumus maršrutā *La Rochelle*–Londonas Stansteda, šajā maršrutā lidojumus neveica neviena aviosabiedrība. Kad tika parakstīts 1-A līgumu kopums, *Buzz* jau gandrīz divus gadus bija veikusi lidojumus šajā maršrutā saskaņā ar 2002. gada 8. novembra līgumu, taču šajā līgumā nebija paredzēta nekāda maksa par tirgvedības pakalpojumiem. Turpretī līgumos, kas tika noslēgti pēc 1-A līgumu kopuma parakstīšanas un kuros bija paredzēti šā maršruta apkalpošanas noteikumi, proti, B līgumā (ar beigu termiņu 2006. gada aprīļa beigās), 2-3-C-D līgumu kopumā (ar beigu termiņu 2009. gadā), G-H-I-J līgumu kopumā (ar beigu termiņu 2011. gada beigās) un 6-K līgumu kopumā (ar beigu termiņu 2013. gada marta beigās), bija iekļauta kompensācija (maksājumu par tirgvedības pakalpojumiem veidā) *Ryanair*/*AMS*. Tāpēc šis maršruts tika finansēts 10 gadus pēc 1-A līgumu kopuma termiņa beigām un 7 gadus pēc B līguma termiņa beigām. Šis papildu laikposms ir īpaši nozīmīgs. Komisija arī norāda, ka citas aviosabiedrības šajā maršrutā lidojumus neveic.

(677) Turklāt Komisija norāda, ka Francija nav iesniegusi nekādus dzīvotspējas pētījumus par dažādiem maršrutiem un reisu biežumu, uz ko attiecas 1-A līgumu kopums un B līgums. Tādējādi, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem, šķiet, ka no attiecīgo atbalstu piešķīrušo iestāžu skatpunkta nebija nekādu skaidru perspektīvu, ka šie maršruti un papildu reisu biežums bez atbalsta pietiekami īsā laikā varētu kļūt dzīvotspējīgi. Jāatzīmē arī tas, ka 1-A līgumu kopums un B līgums attiecās uz vairākiem atšķirīgiem maršrutiem, no kuriem daži līgumu parakstīšanas laikā pat nebija noteikti, – tas apliecina, ka attiecīgo iestāžu rīcībā nebija informācijas, kas varētu tām dot pārliecību par šo maršrutu dzīvotspēju.

([190]) Tiesas (virspalāta) 2020. gada 22. septembra spriedums lietā C-594/18 P Austrijas Republika/Komisija, ECLI:EU:C:2020:742, 20. punkts.

(678) Visbeidzot, Komisija uzsver, ka Francijas iestāžu iesniegtajā informācijā par *Ryanair* apkalpoto gaisa satiksmes maršrutu ekonomisko ietekmi ir analizētas *Ryanair* klientu iezīmes un to iespējamā ietekme uz reģiona attīstību, bet nav iekļautas prognozes par šo maršrutu vai citu maršrutu, ko *Ryanair* varētu apkalpot nākotnē, turpmāko dzīvotspēju.

(679) Tāpēc Komisija secina, ka 1-A līgumu kopums un B līgums neatbilst nosacījumam, ka pasākumiem jābūt laika ziņā ierobežotiem un tiem jāattiecas uz maršrutiem, kas var kļūt rentabli.

— *Atbalsta apjoms ir saistīts ar pārvadājumu apjoma neto pieaugumu*

(680) Atbalsta summas, kas piešķirtas saskaņā ar 1-A līgumu kopumu un B līgumu, nav saistītas ar pārvadājumu apjoma pieaugumu, jo, lai gan tās attiecas uz jaunu maršrutu atklāšanu, šī iespēja ir tikai hipotētiska, un galvenais līguma mērķis ir turpināt lidojumus Londonas Stanstedas maršrutā. Tāpēc Komisija uzskata, ka 1-A līgumu kopums un B līgums neatbilst kritērijam par saikni starp atbalsta summu un pārvadājumu apjoma neto pieaugumu.

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

(681) Francija apgalvo, ka *CCI* jau iepriekš bija veikusi vairāku uzņēmumu tīmekļa vietnēs piedāvāto tirgvedības pakalpojumu izpēti, kuras rezultātā tā nolēma, ka *AMS* piedāvātais pakalpojums vislabāk atbilst tās vajadzībām un stratēģijai. *CCI* konstatēja, ka citas aviosabiedrības, kas nav *Ryanair* un kas veido mazāko *La Rochelle* lidostas satiksmes daļu, nespēja piedāvāt derīgu alternatīvu lidostas galvenā pārvadātāja *Ryanair* tīmekļa vietnei.

(682) Tādējādi par atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar 1-A līgumu kopumu un B līgumu, sarunas notika divpusēji, nepārredzamā veidā un bez jebkādas procedūras, kas nodrošinātu, ka netiek pieļauta diskriminācija, piemēram, bez atklāta konkursa. Tādējādi šis atbalsts neatbilst pārredzamības un nediskriminācijas nosacījumam.

(683) Tāpēc Komisija secina, ka valsts atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar 1-A līgumu kopumu un B līgumu, nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

7.2.3.2. Pasākumi pēc 2005. gada vadlīniju stāšanās spēkā

(684) Tā kā 2005. gada vadlīnijas ir atsauces noteikumi, kas piemērojami no vadlīniju stāšanās spēkā līdz 2014. gada pamatnostādņu pieņemšanai, Komisija uzskata, ka 2005. gada vadlīnijas ir jāpiemēro citiem attiecīgajiem atbalsta pasākumiem. Komisijai ir pienākums ievērot tās pieņemtās vadlīnijas, ja vien tās nav pretrunā Līgumam, ko ne Francija, ne *Ryanair*, ne *Jet2* nav apgalvojušas vai pierādījušas.

(685) Tādēļ Komisija uzskata, ka tālāk minēto atbalsta pasākumu saderība ir jāvērtē, ņemot vērā 2005. gada vadlīnijas un judikatūru ([191]):

— 2-3-C-D līgumu kopums;

— E līgums;

— F līgums;

— G-H-I-J līgumu kopums;

— 6-K līgumu kopums;

— L līgums;

— 7-M līgumu kopums;

— N līgums;

— 2008. gada 4. jūlijā noslēgtais līgums ar *Jet2*.

([191]) Tiesas (virspalāta) 2020. gada 22. septembra spriedums lietā C-594/18 P Austrijas Republika/Komisija, ECLI:EU:C:2020:742, 20. punkts.

(686) Lai valsts atbalstu lidostām tāpat kā jebkuru citu valsts atbalstu atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, tam būtu jāveicina saimnieciskās darbības attīstība un jābūt samērīgam ar šo mērķi atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Tāpēc Komisija pārbaudīs, vai papildus iepriekš minētajiem 2005. gada vadlīniju kritērijiem ir izpildīti nepieciešamības un samērīguma kritēriji.

(687) Pirmkārt, 2005. gada vadlīnijās ir precizēts, ka Komisijas paziņojumos un citos pasākumos par reģionālo atbalstu ir atļauts aviosabiedrībām piešķirto darbības atbalstu (piemēram, atbalstu jaunu maršrutu atklāšanai) atzīt par saderīgu tikai ārkārtas apstākļos un saskaņā ar stingriem nosacījumiem mazāk labvēlīgos Eiropas reģionos, proti, reģionos, uz kuriem attiecas LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktā paredzētā atkāpe, tālākajos reģionos un mazapdzīvotos apgabalos ([192]). Tā kā *La Rochelle* lidosta neatrodas šāda veida reģionā, minētā atkāpe nav piemērojama.

(688) Turklāt 2005. gada vadlīnijās ir norādīts, ka mazās lidostās bieži vien nav pietiekama pasažieru skaita, lai sasniegtu kritisko masu un pārvarētu peļņas un zaudējumu slieksni, tāpēc aviosabiedrības ne vienmēr ir gatavas bez atbilstošiem stimuliem uzņemties risku atvērt maršrutus no nezināmām un nepārbaudītām lidostām. Tādēļ saskaņā ar 2005. gada vadlīnijām Komisija var akceptēt valsts atbalstu, ko aviosabiedrībām ar zināmiem nosacījumiem izmaksā uz noteiktu laiku, ja tas rada tām vajadzīgo stimulu ieviest jaunus maršrutus vai jaunus lidojumu grafikus no reģionālajām lidostām un piesaistīt tādu pasažieru skaitu, kas ļautu tām ilgtermiņā sasniegt rentabilitāti ([193]).

(689) Konkrētie saderības kritēriji ir izklāstīti 2005. gada vadlīniju 79. punktā. Komisija konstatē, ka vairāki no šiem kritērijiem nav izpildīti, proti:

— *Ilgtermiņa dzīvotspēja un atbalsta pakāpeniska samazināšana (d kritērijs), darījumdarbības plāna neesība (i kritērijs), ilgums un intensitāte (f kritērijs)*

(690) Neviens no pasākumiem nebija strukturēts tā, lai nodrošinātu, ka atbalsts tiks pakāpeniski samazināts un ka tas ir ierobežots līdz noteiktai attiecināmo izmaksu procentuālajai daļai, kas nav minēta ne attiecīgajos līgumos, ne, ciktāl Komisijai zināms, nevienā citā dokumentā, kas bija *CCI* rīcībā līgumu noslēgšanas laikā.

(691) Turklāt nav pierādījumu, ka iepriekš būtu iesniegts darījumdarbības plāns, lai varētu novērtēt pasākumu ilgtermiņa dzīvotspēju. Līdz ar to un tā kā nav citas informācijas, kas liecinātu par pretējo, Komisija secina, ka attiecīgais atbalsts netika piešķirts maršrutiem, kuri bez atbalsta būtu varējuši kļūt ilgtspējīgi. Turklāt secīgie atbalsta pasākumi maršrutiem uz Londonas Stanstedas lidostu un Briseles Šarlruā lidostu (no 2003. gada), Dublinu (no 2006. gada), Oslo (no 2010. gada) un Portu (no 2011. gada) liecina, ka *Ryanair* nebūtu veicis lidojumus šajos maršrutos, ja tie nebūtu tikuši subsidēti.

(692) Tāpēc Komisija secina, ka neviens no attiecīgajiem pasākumiem neatbilst iepriekš minētajiem kritērijiem.

— *Saikne ar jauniem maršrutiem vai papildu reisi esošajos maršrutos (c kritērijs)*

(693) Komisija atzīmē, ka attiecīgie līgumi dažos gadījumos tika noslēgti, lai atklātu jaunus maršrutus, bet galvenokārt, lai nodrošinātu lidojumu turpināšanu esošajos maršrutos:

— Attiecībā uz C līgumu 89. apsvērumā norādīts, ka tajā vienīgi noteiktas *Ryanair* saistības veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Londonas Stanstedas lidostu, pārvadājot vismaz 95 000 pasažieru gadā. Tomēr no 82. un 85. apsvēruma izriet, ka A un B līgumi jau ietvēra ikdienas maršrutu starp Londonas Stanstedas lidostu un Larošelu. Savā pārvadājumu apjoma aplēsē attiecībā uz 1-A līgumu kopumu un B līgumu Komisija aprēķināja, ka gada pārvadājumu apjoms šajā maršrutā nekad nepārsniegtu 86 000 pasažieru. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie pasākumi atbilst c) kritērijam.

— Attiecībā uz D līgumu 92. apsvērumā norādīts, ka tajā noteiktas *Ryanair* saistības veikt lidojumus (jaunā) maršrutā starp Larošelu un Dublinu, pārvadājot vismaz 45 000 pasažieru gadā. Tāpēc Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst c) kritērijam.

([192]) 2005. gada vadlīniju 27. punkts.
([193]) 2005. gada vadlīniju 71. un 74. punkts.

— Attiecībā uz G līgumu 96. apsvērumā norādīts, ka tajā noteiktas *Ryanair* saistības veikt lidojumus (jaunā) maršrutā starp Larošelu un Dublinu, pārvadājot vismaz 53 000 pasažieru gadā, kas ir par 8 000 pasažieru vairāk nekā D līgumā, tāpēc Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst c) kritērijam.

— Attiecībā uz H līgumu 99. apsvērumā norādīts, ka tajā noteiktas *Ryanair* saistības veikt lidojumus jaunā maršrutā starp Larošelu un Briseles Šarlruā lidostu, pārvadājot vismaz 9 000 pasažieru gadā pirmajā gadā un 16 000 pasažieru gadā turpmākajos gados. Tāpēc Komisija uzskata, ka šis pasākums atbilst c) kritērijam.

— Attiecībā uz I līgumu 102. apsvērumā norādīts, ka tajā noteiktas *Ryanair* saistības veikt lidojumus maršrutā starp Larošelu un Dublinu, pārvadājot vismaz 17 000 pasažieru gadā. Tomēr saskaņā ar iepriekšējo D līgumu *Ryanair* jau apkalpoja šo maršrutu ar lielāku pārvadājumu apjoma mērķi (45 000 pasažieru gadā). Tāpēc Komisija uzskata, ka šis pasākums neatbilst c) kritērijam.

— Saskaņā ar K līgumu un kā izklāstīts 106. apsvērumā, *Ryanair* apņēmās veikt lidojumus jaunā maršrutā uz Norvēģiju. Kā aprakstīts 78. apsvērumā, lidostu pakalpojumu 6. līgumā, ko Komisija uzskata par vienotu pasākumu kopā ar K līgumu (sk. 7.2.1.5. iedaļas b) punkta 4. apakšpunktu), *Ryanair* neuzņēmās saistības attiecībā uz reisu biežumu, bet uzņēmās šādas pārvadājumu apjoma saistības: 53 000 pasažieru uz Londonas Stanstedas lidostu, 17 000 pasažieru uz Dublinu, 17 000 pasažieru uz Briseles Šarlruā lidostu un 17 000 pasažieru uz Oslo Riges lidostu. Komisija atzīmē, ka šīs saistības ir stabilas attiecībā uz Dublinas maršrutu, nedaudz augstākas attiecībā uz Briseles Šarlruā maršrutu (1 000 pasažieru jeb aptuveni +6 %), bet ievērojami zemākas attiecībā uz Londonas Stanstedas maršrutu (– 28 000 pasažieru salīdzinājumā ar C līgumā noteikto mērķi – 95 000 pasažieru jeb samazinājums par 30 %). Jaunā maršruta uz Norvēģiju iekļaušana ar mērķi pārvadāt 17 000 pasažieru nekompensē kopējo pārvadājumu apjoma samazinājumu saskaņā ar K līgumu (– 10 000 pasažieru ([194])). Tāpēc Komisija uzskata, ka šis pasākums neatbilst c) kritērijam.

— Saskaņā L līgumu un kā izklāstīts 110. apsvērumā, *Ryanair* apņēmās veikt lidojumus jaunā maršrutā uz Norvēģiju. Tomēr Ryanair neuzņēmās nekādas saistības attiecībā uz pārvadājumu apjomu vai lidojumu biežumu. Tāpēc Komisija uzskata, ka šis pasākums neatbilst c) kritērijam.

— E, F, J, M un N līgumos nav ietvertas nekādas pārvadājumu apjoma vai reisu biežuma saistības. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie pasākumi neatbilst c) kritērijam.

(694) Tādējādi c) kritērijam atbilst tikai C, D, G un H līgums.

— *Kompensācija par darbības uzsākšanas papildu izmaksām (e kritērijs)* ([195])

(695) Komisija uzskata, ka neviens no attiecīgajiem pasākumiem neatbilst šim kritērijam. *CCI* samaksātās summas nebija paredzētas kā daļa no darbības uzsākšanas papildu izmaksām, par kurām, cik zināms Komisijai, *Ryanair*/*AMS* vai *Jet2* nekad nav sagatavojušas aprēķinus un tos iesniegušas *CCI*.

— *Saikne ar maršruta attīstību (g kritērijs)* ([196])

(696) Komisija norāda, ka ar *Ryanair* un *Jet2* noslēgto tirgvedības pakalpojumu līgumu mērķis nav palielināt ar šīm divām aviosabiedrībām lidojošo pasažieru skaitu. Tiesa, daži no šiem līgumiem sakrīt ar konkrētu maršrutu atklāšanu, un daži no tiem ietver saistības attiecībā uz reisu biežumu vai pārvadājamo pasažieru skaitu, kā izklāstīts 3.2.2.1. un 3.2.2.2. punktā. Tomēr Komisija konstatē, ka šīs saistības līguma darbības laikā nemainās un ka nepastāv reāla pārvadājumu apjoma palielināšanas veicināšanas sistēma, kas būtu līdzvērtīga tai, kāda tā bija līdzīgās lietās, kuras

([194]) Tādējādi kopējās pārvadājumu apjoma saistību izmaiņas, kas izriet no K līguma un kas aprēķinātas, pamatojoties uz individuālajām pārvadājumu apjoma izmaiņām katrā maršrutā, ir šādas: 0 + 1 000 – 28 000 + 17 000 = – 10 000 pasažieru.

([195]) Atbalsta summai jābūt stingri saistītai ar darbības uzsākšanas papildu izmaksām, kuras ir saistītas ar jaunu maršrutu atklāšanu vai reisu biežuma palielināšanu un kuras gaisa pārvadātājam nebūs jāsedz pēc minēto darbību uzsākšanas.

([196]) Atbalsta maksājumiem jābūt saistītiem ar pārvadāto pasažieru skaita neto izmaiņām.

nesen izmeklējusi Komisija ([197]). Tādējādi netiek piemērota nekāda atlaide vai soda nauda, kas būtu saistītas ar faktisko pārvadājumu apjoma pieaugumu. Tāpēc aviosabiedrībām izmaksātās atbalsta summas nav saistītas ar faktisko maršrutu attīstību. Tādēļ Komisija uzskata, ka šim kritērijam neatbilst neviens no attiecīgajiem pasākumiem.

— *Nediskriminējoša piešķiršana (h kritērijs)* ([198])

(697) Komisija atzīmē, ka šajā gadījumā līgumi tika apspriesti tieši ar attiecīgajām aviosabiedrībām, un tie netika publiskoti. Tātad tas nozīmē, ka atbalsts tika piešķirts bez konkursa procedūras, kurā citas potenciāli ieinteresētās aviosabiedrības būtu varējušas piedāvāt veikt lidojumus attiecīgajos maršrutos ar tādiem pašiem nosacījumiem nolūkā saņemt atbalstu darbības uzsākšanai.

(698) Līdz ar to h) apakšpunktā minētais kritērijs nav izpildīts.

(699) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka neviens no nelikumīgajiem atbalstiem, kas *Ryanair*/*AMS* un *Jet2* piešķirti ar līgumiem, uz kuriem attiecas šī izmeklēšana, neatbilst visiem 2005. gada vadlīnijās noteiktajiem kritērijiem. Tādējādi atbalsts, kas izriet no tālāk minētajiem pasākumiem, nav saderīgs ar iekšējo tirgu:

— 2-3-C-D līgumu kopums;

— E līgums;

— F līgums;

— G-H-I-J līgumu kopums;

— 6-K līgumu kopums;

— L līgums;

— 7-M līgumu kopums;

— N līgums;

— 2008. gada 4. jūlijā noslēgtais līgums ar *Jet2*.

## 8. **SECINĀJUMI**

(700) Līdz ar to Komisija, pirmkārt, secina, ka subsīdijas par uzdevumiem, kas ir publisko iestāžu kompetencē, un iespējamā rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi lidostai laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam, nav valsts atbalsts.

(701) Komisija arī konstatē, ka Francija ir nelikumīgi piešķīrusi investīciju dotācijas, kas izmaksātas laikposmā no 2001. līdz 2006. gadam, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Tomēr šīs investīciju dotācijas ir atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(702) Turklāt Komisija konstatē, ka Francija ir nelikumīgi īstenojusi vairākus darbības atbalsta pasākumus par labu *La Rochelle* lidostai (rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām saistībā pakalpojumiem, ko *CCI* vispārējā struktūrvienība sniegusi *La Rochelle* lidostai laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam, *La Rochelle* lidostas saņemtie atmaksājamie avansi un vietējo pašvaldību subsīdijas, kas bija paredzētas *La Rochelle* lidostas popularizēšanai), kas pārkāpj LESD 108. panta 3. punktu. Tomēr šie darbības atbalsta pasākumi ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

([197]) Piemēram, 12. zemsvītras piezīmē minētā Komisijas lēmuma par Nīmas lidostu 99. apsvērumā minētajā līgumā bija ietverta "stimulēšanas sistēma, lai veicinātu satiksmes attīstību". Tā ietvēra Nīmas *CCI* veiktas iemaksas 5,50 EUR apmērā par vienu pasažieri (no 1. līdz 49 999. pasažierim), 6,50 EUR apmērā par vienu pasažieri (no 50 000. līdz 99 999. pasažierim) un 10 EUR apmērā par vienu pasažieri (no 100 000. līdz 129 999. pasažierim). Tajā bija iekļauta arī soda nauda 5,65 EUR apmērā par katru pasažieri, kas *Ryanair* būtu jāmaksā, ja pārvadājumu apjoma mērķrādītājs būtu mazāks par 71 000 pasažieru.

([198]) Jebkurai publiskai iestādei, kas ar lidostas starpniecību vai bez tās plāno piešķirt aviosabiedrībai darbības uzsākšanas atbalstu jaunam maršrutam, ir laikus un pienācīgā apmērā jāpublisko savi plāni, lai ļautu visām ieinteresētajām aviosabiedrībām piedāvāt savus pakalpojumus.

(703) Papildus tam Komisija konstatē, ka, izņemot ar *Ryanair* noslēgto 4. un 5. lidostas pakalpojumu līgumu, dažādie lidostas pakalpojumu un tirgvedības pakalpojumu līgumi, kuri noslēgti starp *CCI* un *Ryanair*, *AMS* un *Jet2* un uz kuriem attiecas formālā izmeklēšanas procedūra, ietver valsts atbalstu, kas īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(704) Visbeidzot, Komisija konstatē, ka *Ryanair* piešķirtais atbrīvojums no skrejceļa apgaismojuma maksas nav saistīts ar valsts atbalstu. Tāpat Komisija secina, ka aviosabiedrības *Flybe*, *Aer Arann*, *Buzz* un *easyJet* nav saņēmušas valsts atbalstu savai darbībai *La Rochelle* lidostā.

## 9. **ATGŪŠANA**

(705) Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru, ja Komisija ir konstatējusi, ka atbalsts ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, tai jāpieprasa, lai attiecīgā dalībvalsts to atceļ vai maina ([199]).

(706) Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([200]) 16. pantā ir norādīts: "Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja ("atgūšanas lēmums"). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Savienības tiesību vispārēju principu." Tiesa ir konsekventi uzskatījusi, ka gadījumos, kad Komisija konstatē, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, atgūšanas mērķis ir atjaunot iepriekšējo situāciju ([201]). Šajā saistībā Tiesa uzskata, ka šis mērķis ir sasniegts, kad atbalsta saņēmēji ir atmaksājuši summas, kas piešķirtas kā nelikumīgs atbalsts, kopā ar procentiem, un tādējādi zaudē priekšrocību, kas tiem bija salīdzinājumā ar konkurentiem. Šādi ir atjaunota situācija, kāda pastāvēja pirms atbalsta izmaksāšanas ([202]).

(707) Šajā gadījumā šķiet, ka nav tāda vispārīga Savienības tiesību aktu principa, kas nepieļautu šajā lēmumā noteiktā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta atgūšanu. Konkrēti, ne Francija, ne ieinteresētās personas par to nav iesniegušas nekādus argumentus.

(708) Tādēļ Francijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai no *Ryanair*, *AMS* un *Jet2* atgūtu atbalstu, kas nelikumīgi piešķirts ar attiecīgajiem līgumiem.

(709) Tālāk 20. tabulā ir norādītas summas, ko saskaņā ar Francijas sniegto informāciju *CCI* samaksājusi *Ryanair*/*AMS* par tirgvedības pakalpojumiem līdz 2011. gadam.

*20. tabula*

**Summas, kas samaksātas *Ryanair*/*AMS* un *Jet2* laikposmā no 2003. līdz 2013. gadam**

| Gads | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ryanair/AMS | | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) | (..) |
| Jet2 | | | | | | | (..) | | (..) | (..) | (..) |

(710) 20. tabulā ir norādītas tikai kopējās summas par katrā gadā veiktajiem maksājumiem saskaņā ar dažādiem tirgvedības pakalpojumu līgumiem. Tomēr Francija neiesniedza tabulu, kurā būtu redzama saikne starp līgumos noteiktajām summām un katru gadu saskaņā ar katru līgumu faktiski izmaksātajām summām.

([199]) 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Komisija/Vācija C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.

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

([201]) Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedums lietā Spānija/Komisija, C-278/92, C-279/92 un C-280/92, C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75. punkts.

([202]) Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

(711) Tādēļ atgūstamā atbalsta summas ir jānosaka šādi:

— atgūstamā summa jāaprēķina katram 699. apsvērumā minētajam nesaderīgajam atbalsta pasākumam. Attiecībā uz katru izvērtēto pasākumu atbalsta summa atbilst katra pasākuma neto pašreizējai vērtībai, ko aprēķina kā diskontēto papildu naudas plūsmu summu gadā, kā norādīts 15. tabulā;

— tā kā Francija nav iesniegusi ticamu katra pasākuma neto pašreizējās vērtības rekonstrukciju, par pamatu atgūstamā atbalsta summas aprēķināšanai būs jāizmanto Komisijas ierosinātā rekonstrukcija (pamatojoties uz pamata scenāriju).

(712) Lai atspoguļotu faktiskās priekšrocības, ko aviosabiedrība un tās meitasuzņēmumi guvuši saskaņā ar līgumiem, Francijai 711. apsvērumā minētās summas jākoriģē šādi:

— Francija var koriģēt papildu aviācijas izmaksu summu, kas ņemta vērā aprēķinā, pamatojoties uz pierādījumiem par faktiski veiktajiem maksājumiem, kas Francijai būtu jāiesniedz;

— Francijai ir jāņem vērā starpība starp maksājumiem, ko aviosabiedrība faktiski veikusi saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumiem, kā konstatēts pēc notikušā, un plānotajām (*ex ante*) plūsmām, kas atbilst šiem ieņēmumu posteņiem. Šīs korekcijas jāveic, pamatojoties uz pierādījumiem par faktiski veiktajiem maksājumiem, kas Francijai būtu jāiesniedz;

— Francijai ir jāņem vērā starpība starp tirgvedības maksājumiem, kas faktiski veikti aviosabiedrībai vai tās meitasuzņēmumiem saskaņā ar tirgvedības pakalpojumu līgumu, kā konstatēts pēc notikušā, un attiecīgajām plānotajām (*ex ante*) tirgvedības izmaksām. Šīs korekcijas jāveic, pamatojoties uz pierādījumiem par faktiski veiktajiem maksājumiem, kas Francijai būtu jāiesniedz;

— Francijai ir jāņem vērā starpība starp dažādu līgumu (lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu) plānoto (*ex ante*) darbības ilgumu un to faktisko ilgumu. Dažu līgumu priekšlaicīgas izbeigšanas gadījumā aviosabiedrība principā nesaņēma nekādus maksājumus saskaņā ar šiem līgumiem un neguva labumu no piekļuves lidostas infrastruktūrai un apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem saskaņā ar šiem līgumiem. Šīs korekcijas jāveic, pamatojoties uz pierādījumiem par faktiski veiktajiem maksājumiem, kas Francijai būtu jāiesniedz.

(713) Kā paskaidrots 451. apsvērumā, Komisija uzskata, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā *Ryanair* un *AMS* veido vienu ekonomisko vienību un ka kopā parakstītie tirgvedības pakalpojumu līgumi un lidostas pakalpojumu līgumi ir uzskatāmi par vienu darījumu starp šo vienību un *CCI*. Tāpēc Komisija uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* ir solidāri atbildīgas par tā atbalsta atmaksāšanu, kas saņemts saskaņā ar līgumiem, kuri parakstīti laikposmā no 2003. līdz 2011. gadam (pirms 4. apsvērumā minētā lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas dienas, proti, 2012. gada 8. februāra). Turpretim *Ryanair* vienai pašai ir jāatmaksā atbalsts saskaņā ar 1-A līgumu kopumu un B līgumu, jo šie līgumi tika noslēgti tieši starp *CCI* un *Ryanair* bez *AMS* iesaistīšanās.

(714) Nosakot no *Jet2* atgūstamo atbalstu, ir jāievēro 711.–713. apsvērumā izklāstītie metodikas principi. Tā kā no *Jet2* atgūstamā atbalsta summa nevar pārsniegt 200 000 EUR, nevar izslēgt, ka atbalsta summa varētu būt mazāka par *de minimis* regulā noteikto atbrīvojuma slieksni ([203]). Tomēr ne Francijas iestādes, ne ieinteresētās personas nav apgalvojušas, ka šo regulu varētu piemērot formālās izmeklēšanas procedūras laikā.

(715) Francijas iestādēm ir jāatgūst iepriekš minētās summas četru mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas.

([203]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1407/2013 (2013. gada 18. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 352, 24.12.2013., 1. lpp.).

(716) Francijas iestādēm atbalsta summai jāpieskaita arī atgūšanas procentu summa, kas jāaprēķina no dienas, kad attiecīgais atbalsts tika nodots uzņēmuma rīcībā, proti, no katras atbalsta faktiskās izmaksas dienas līdz tā faktiskās atgūšanas dienai ([204]) saskaņā ar V nodaļu Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004, kas grozīta ar Komisijas Regulu (ES) 2015/2282 ([205]). Ņemot vērā, ka šajā gadījumā atbalsta plūsmas ir sarežģītas un ir veiktas vairākas reizes gadā, un ka atsevišķās ieņēmumu kategorijām tās ir pat bijušas pastāvīgas, Komisija uzskata, ka atgūšanas procentu likmju aprēķināšanas nolūkos ir pieņemami uzskatīt, ka attiecīgā atbalsta izmaksāšanas brīdis ir gada beigas, proti, katra attiecīgā gada 31. decembris.

(717) Saskaņā ar iedibināto judikatūru, ja dalībvalstij rodas neparedzētas un neparedzamas grūtības vai tā konstatē sekas, kurām Komisija nav pievērsusi uzmanību, tā var iesniegt šīs problēmas Komisijai izskatīšanai kopā ar priekšlikumiem piemērotiem grozījumiem. Šādos gadījumos Komisijai un dalībvalstij ir labprātīgi jāsadarbojas, lai pārvarētu grūtības, vienlaikus pilnīgi ievērojot LESD noteikumus ([206]).

(718) Komisija aicina Franciju iesniegt tai ziņas par visām grūtībām, ar kurām tā varētu sastapties, izpildot šo lēmumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

1. Atmaksājamie avansa maksājumi, ko *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kameras vispārējā struktūrvienība laikposmā no 2001. līdz 2012. gadam piešķīrusi savai lidostas struktūrvienībai, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Francija ir piešķīrusi nelikumīgi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.

2. Rēķinu izrakstīšana par zemākām cenām par pakalpojumiem, ko *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kameras vispārējā struktūrvienība laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam sniegusi savai lidostas struktūrvienībai, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Francija ir piešķīrusi nelikumīgi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.

3. Finansiālais atbalsts, ko *Charente-Maritime* departaments, *La Rochelle* aglomerācijas pašvaldība un *Poitou-Charentes* reģions piešķīruši *La Rochelle* lidostai par *La Rochelle* lidostas veiktajiem veicināšanas pasākumiem, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Francija ir piešķīrusi nelikumīgi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.

4. Investīciju dotācijas, ko laikposmā no 2001. līdz 2005. gadam piešķīrusi *Charente-Maritime* ģenerālpadome, *Poitou-Charentes* reģionālā padome, *La Rochelle* aglomerācijas pārvalde un ERAF, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Šo valsts atbalstu Francija ir piešķīrusi nelikumīgi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.

5. Atlīdzība par pakalpojumiem, ko *Rochefort/Saint-Agnant* lidostai sniegusi *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

([204]) Sk. Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 2. punktu (minēts 175. zemsvītras piezīmē).

([205]) Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), 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.), un Komisijas Regula (ES) 2015/2282 (2015. gada 27. novembris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004 attiecībā uz paziņošanas veidlapām un informācijas lapām (OV L 325, 10.12.2015., 1. lpp.).

([206]) Sk., piemēram, 1989. gada 2. februāra spriedumu lietā Komisija/Vācija, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, 9. punkts, un 1995. gada 4. aprīļa spriedumu lietā Komisija/Itālija, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, 17. punkts.

6. Iespējamā mazāku rēķinu izrakstīšana par pakalpojumiem, ko *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kameras vispārējās struktūrvienība laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam sniegusi savai lidostas struktūrvienībai, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

7. *FIATA* piešķirtās subsīdijas, kas bija paredzētas, lai finansētu uzdevumus, kas ir publisko iestāžu kompetencē un ko veica *La Rochelle* lidosta, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

8. Šā panta 1.–4. punktā minētais valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

*2. pants*

1. Lidostas pakalpojumu līgumi, ko attiecīgi 2007. gada 1. februārī un 2010. gada 13. janvārī noslēdza *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Ryanair*, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. Lidostas pakalpojumu līgums, ko *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera noslēdza ar *Aer Arann* attiecībā uz Korkas (Īrija) maršrutu, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. Lidostas pakalpojumu līgums, ko 2009. gada 18. martā noslēdza *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Flybe* attiecībā uz Glāzgovas (Skotija) maršrutu, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

4. *CRC* ziņojumā minētie veicināšanas pasākumi un komunikācijas izdevumi saistībā ar aviosabiedrību *Buzz* nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

5. Iespējamie *CRC* ziņojumā minētie tirgvedības pakalpojumi, kas iegādāti no *easyJet*, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

*3. pants*

1. Ar iekšējo tirgu nav saderīgi tālāk uzskaitītie pasākumi – arī valsts atbalsts –, kurus Francija, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķīrusi kopīgi *Ryanair* un *Airport Marketing Services*:

a) lidostas pakalpojumu līgums, ko 2003. gada 10. decembrī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Ryanair*, un tirgvedības pakalpojumu līgums, ko 2003. gada 1. decembrī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Ryanair*;

b) tirgvedības pakalpojumu līgums, ko 2004. gada 1. janvārī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Ryanair*;

c) lidostas pakalpojumu līgumi, ko 2006. gada 1. maijā parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Ryanair*, un tirgvedības pakalpojumu līgumi, ko 2006. gada 1. aprīlī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Airport Marketing Services*;

d) 2006. gada 1. aprīlī noslēgtā tirgvedības pakalpojumu līguma grozījums, ko 2007. gada 1. jūnijā parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Airport Marketing Services*;

e) tirgvedības pakalpojumu līgums, ko 2007. gada 21. septembrī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Airport Marketing Services*;

f) tirgvedības pakalpojumu līgumi, ko 2009. gada 17. septembrī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Airport Marketing Services*;

g) 2010. gada 13. janvārī noslēgtā lidostas pakalpojumu līguma grozījums, ko 2010. gada 1. februārī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības palāta un *Ryanair*, un tirgvedības pakalpojumu līgums, ko 2010. gada 25. februārī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības palāta un *Airport Marketing Services*;

h) 2010. gada 25. februārī noslēgtā tirgvedības pakalpojumu līguma grozījums, ko 2010. gada 23. jūnijā parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Airport Marketing Services*;

i) 2010. gada 13. janvārī noslēgtā lidostas pakalpojumu līguma grozījums, ko 2011. gada 28. janvārī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības palāta un *Ryanair*, un 2010. gada 25. februārī noslēgtā tirgvedības pakalpojumu līguma grozījums, ko 2011. gada 11. februārī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības palāta un *Airport Marketing Services*;

j) 2010. gada 25. februārī noslēgtā tirgvedības pakalpojumu līguma grozījums, ko 2011. gada 11. februārī parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības kamera un *Airport Marketing Services*.

2. Valsts atbalsts, ko Francija nelikumīgi un, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus, piešķīrusi *Jet2* saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu, ko 2008. gada 4. jūlijā parakstīja *La Rochelle* Tirdzniecības un rūpniecības palāta ar *Jet2*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

*4. pants*

1. Francijai tiek noteikts atgūt no saņēmējiem 3. pantā minēto valsts atbalstu. *Ryanair* un *Airport Marketing Services* ir pienākums solidāri atmaksāt 3. panta 1. punktā minēto atbalstu.

2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus par laikposmu no dienas, kad atbalsts izmaksāts saņēmējiem, līdz tā faktiskās atgūšanas dienai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar V nodaļu Regulā (EK) Nr. 794/2004 un Regulu (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

4. Francija atceļ visus kārtējos 1. pantā minētos atbalsta maksājumus, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas.

*5. pants*

1. Šā lēmuma 3. pantā minētā atbalsta atgūšana stājas spēkā uzreiz un ir veicama nekavējoties.

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

*6. pants*

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

a) atgūstamā atbalsta summa, piemērojot 4. pantu;

b) atgūšanas procentu aprēķins;

c) veikto un plānoto pasākumu sīks apraksts šā lēmuma izpildes panākšanai;

d) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmēji ir saņēmuši oficiālu paziņojumu par atbalsta atmaksāšanu.

2. Francija informē Komisiju par valsts pasākumu, kas pieņemti saskaņā ar šo lēmumu, īstenošanas gaitu līdz 3. pantā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai. Tā pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma bez kavēšanās sniedz informāciju par jau veiktajiem un plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildes panākšanai. Tā sniedz arī detalizētu informāciju par atbalsta summām un procentiem, kas jau atgūti no saņēmējiem.

*7. pants*

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 26. jūlijā

*Komisijas vārdā –*
*Komisijas locekle*
Margrethe VESTAGER