SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2023/1683

2022 m. liepos 26 d.

dėl priemonės SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) kurią Prancūzija taikė La Rošelio oro uostą valdančiai įstaigai ir tam tikroms tame oro uoste veikiančioms oro transporto bendrovėms

(pranešta dokumentu Nr. C(2022) 5145)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą ([1]),

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą (-us) straipsnį (-ius) ([2]) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2008 m. liepos 28 d., 2008 m. rugsėjo 20, 22 ir 23 d., 2008 m. spalio 1 ir 21 d. bei 2008 m. lapkričio 20 d. raštais keletas piliečių pateikė Komisijai skundus dėl oro transporto bendrovei „Ryanair“ esą suteiktų lengvatų La Rošelio Rė salos oro uoste (toliau – oro uostas) ir oro uosto esą gautų finansinių įnašų. Skunduose buvo nurodyta 2008 m. gegužės 13 d. Puatu-Šarantų regiono audito rūmų (toliau – CRC) ataskaita dėl galutinių išvadų (toliau – CRC ataskaita) dėl La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų (toliau – PPR) valdymo.

(2) 2009 m. kovo 17 d. raštu Komisija Prancūzijos valdžios institucijoms nusiuntė nekonfidencialią skundų versiją, taip pat šias institucijas paragino pateikti pastabas dėl skundžiamų priemonių. 2011 m. gegužės 25 d. Komisija pakartotinai nusiuntė šį raštą. 2011 m. birželio 20 d. Prancūzijos valdžios institucijos paprašė pratęsti atsakymo pateikimo terminą iki 2011 m. liepos 26 d., o 2011 m. birželio 21 d. raštu Komisija sutiko tai padaryti. Prancūzijos valdžios institucijos paprašė dar kartą pratęsti terminą iki 2011 m. rugpjūčio 26 d., o Komisija vėl sutiko tai padaryti 2011 m. liepos 28 d. raštu. Galiausiai 2011 m. rugpjūčio 30 d. raštu Prancūzijos valdžios institucijos pateikė prašomus atsakymus.

([1]) Nuo 2009 m. gruodžio 1 d. EB sutarties 87 ir 88 straipsniai tapo atitinkamai Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 ir 108 straipsniais. Šios abiejų Sutarčių nuostatos iš esmės sutampa. Šiame sprendime nuorodos į SESV 107 ir 108 straipsnius, kai tinkama, turi būti suprantamos kaip nuorodos atitinkamai į EB sutarties 87 ir 88 straipsnius. SESV taip pat atlikta tam tikrų terminijos pakeitimų, pvz., terminas „Bendrija“ pakeistas terminu „Sąjunga“, „bendroji rinka“ – „vidaus rinka“, o „Pirmosios instancijos teismas“ – „Bendrasis Teismas“. Šiame sprendime vartojama SESV terminija.

([2]) OL C 130, 2012 5 4, p. 10 ir OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

(3) Komisija paprašė bendrovės „Ryanair“ pateikti papildomą informaciją 2011 m. balandžio 11 d. raštu, į kurį ji atsakė 2011 m. liepos 22 d. raštu. 2011 m. spalio 14 d. raštu Komisija šias pastabas perdavė Prancūzijai, kad ši pateiktų savo pastabas. Negavusi jokio atsakymo, 2011 m. lapkričio 16 d. Komisija nusiuntė priminimą. 2011 m. lapkričio 21 d. raštu Prancūzijos valdžios institucijos informavo Komisiją nenorinčios atsakyti į bendrovės „Ryanair“ pastabas.

(4) 2012 m. vasario 8 d. raštu Komisija informavo Prancūziją apie savo sprendimą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos, kurią PPR galėjo suteikti oro transporto bendrovėms „Ryanair“, „Jet2“, „Flybe“, „Aer Arann“, „easyJet“ ir „Buzz“.

(5) 2012 m. vasario 22 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. 2012 m. kovo 12 d. raštu Prancūzija paprašė dar kartą pratęsti terminą, iki kurio reikia atsakyti į prašymus pateikti papildomą informaciją, pateiktus sprendime pradėti procedūrą ir 2012 m. vasario 22 d. rašte. Prancūzija savo pastabas, taip pat informaciją ir dokumentus, kurių Komisija prašė sprendime pradėti procedūrą, pateikė 2012 m. balandžio 13 d. Kadangi trūko tam tikros informacijos, 2012 m. balandžio 19 d. raštu Komisija nusiuntė Prancūzijai priminimą. Galiausiai 2012 m. balandžio 27 d. raštu Prancūzijos valdžios institucijos pateikė atsakymus.

(6) 2012 m. balandžio 16 d. bendrovė „Ryanair“ nusiuntė Komisijai savo pastabas dėl kitų bylų, kuriose ji dalyvavo, ir paprašė jos atsižvelgti į jos pastabas, pateiktas visose su ja susijusiose valstybės pagalbos bylose.

(7) 2012 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimas paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([3]). Komisija paragino suinteresuotąsias šalis per mėnesį nuo sprendimo paskelbimo pateikti savo pastabas dėl minėtųjų priemonių.

(8) 2012 m. liepos 16 d. raštu Komisija dar kartą paprašė Prancūzijos pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakė 2012 m. rugpjūčio 16 d. raštu (ir 2012 m. rugsėjo 5 d. jo klaidų ištaisymu).

(9) Komisija gavo suinteresuotųjų šalių pastabas. PPR savo pastabas pateikė 2012 m. liepos 24 d. 2012 m. birželio 1 d. bendrovės „Ryanair“ patronuojamoji bendrovė „Airport Marketing Services“ (toliau – bendrovė AMS) pateikė savo pastabas. Be to, 2012 m. birželio 1 d., 2013 m. birželio 3 d., 2014 m. vasario 3 d. ir 2015 m. balandžio 10 d. bendrovė „Ryanair“ įvairių pastabų ir ekonominės analizės ataskaitų, kurias parengė ekonominės analizės konsultacijų bendrovė („Oxera“).

(10) Komisija taip pat gavo pastabų iš daugelio kitų suinteresuotųjų šalių, įskaitant viešuosius subjektus ([4]), įmones ([5]), asociacijas ([6]) ir fizinius asmenis.

(11) Be to, 2013 m. balandžio 11 d., 2013 m. gruodžio 23 d., 2014 m. sausio 9 ir 31 d., 2014 m. vasario 7 d., 2014 m. kovo 28 d., 2015 m. sausio 27 d., 2015 m. gruodžio 7 d. ir 2019 m. balandžio 1 d. bendrovė „Ryanair“ pateikė keletą bendro pobūdžio pastabų dėl kelių Komisijos pradėtų su bendrove susijusių valstybės pagalbos bylų. 2014 m. rugsėjo 15 ir 29 d. bendrovė „Ryanair“ taip pat pateikė bendrovės „Oxera“ parengtas ekonominės analizės ataskaitas, susijusias su keliomis su „Ryanair“ susijusiomis valstybės pagalbos bylomis.

([3]) OL C 130, 2012 5 4, p. 10.

([4]) *Conseillers du Commerce Extérieur* [Užsienio prekybos konsultantai] (2012 5 30), Pajūrio Šarantos departamentas (2012 6 8), *Office de Tourisme de La Rochelle* [La Rošelio turizmo biuras] (2012 6 4), Puatu-Šarantų PPR (2012 6 1), Angulemo PPR (4.6.2012), *Charente-Maritime Tourisme* [Pajūrio Šarantos turizmo tarnyba] (2012 6 1), *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [La Rošelio aglomeracijos bendrija] (2012 6 4), Ruajano merija (2012 5 29), *Vendée Tourisme* [Vandėjos turizmo tarnyba] (2012 5 30) ir Puatu-Šarantų regionas (2012 7 10).

([5]) „Doc Services“ (2012 5 18), „Fountaine Pajot“ (2012 5 21), „Le Richelieu“ (2012 5 25), „Atlandis“ (2012 5 26), „Le Relais du Bois“ (2012 5 30), „Groupe Cafés Merling“ (2012 5 31), „Grand Pavois“ (2012 5 30), „Cuisines Villeger“ (2012 5 23), „Irium“ (2012 6 4), „Sogerma“ (2012 5 29), „La Rochelle Evénements“ (2012 5 29).

([6]) *Amicale Rivedoux* [vietos bendruomenės asociacija] (2012 5 21), *Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré* [La Rošelio Rė salos viešbučių savininkų asociacija] (2012 5 31), *Envol Vert* [aplinkos apsaugos asociacija] (2012 6 3), *Ile de Ré Tourisme* [Rė salos turizmo tarnyba] (2012 6 1), *Association des Professionnels du Nautisme Rochelais* [La Rošelio buriavimo profesionalų asociacija] (2012 5 30), *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime* (UDOTSI) [Pajūrio Šarantos turizmo informacijos biurų asociacija] (2012 6 1), *Destination La Rochelle* (2012 5 25).

(12) 2012 m. birželio 15 d., 2013 m. gegužės 3 d., 2014 m. sausio 9 ir 23 d., 2014 m. vasario 4 d., 2014 m. liepos 2 d., 2014 m. rugsėjo 12 d., 2015 m. gegužės 19 d., 2015 m. gruodžio 16 d. ir 2019 m. gegužės 17 d. raštais Komisija Prancūzijai pateikė suinteresuotųjų šalių pastabas. Komisija suteikė galimybę Prancūzijai atsakyti į šias pastabas. Prancūzija į šiuos raštus atsakė 2012 m. liepos 13 d., 2012 m. liepos 25 d., 2014 m. sausio 29 d., 2014 m. gegužės 23 d., 2015 m. gruodžio 18 d. ir 2019 m. birželio 24 d. 2012 m. liepos 13 d. raštu Prancūzija pranešė Komisijai, kad dėl gautų pastabų ji pastabų neturi, išskyrus tas, kurios jau buvo pateiktos nagrinėjant Marselio Provanso oro uosto bylą ([7]). Be to, 2012 m. liepos 25 d., 2014 m. sausio 29 d., 2014 m. gegužės 23 d. ir 2015 m. gruodžio 18 d. raštais Prancūzija Komisijai pranešė, kad nenori pateikti pastabų dėl trečiųjų šalių pastabų.

(13) Komisija Prancūzijai ir suinteresuotosioms trečiosioms šalims, kurios jau buvo pateikusios pastabas, raštais pranešė, kad pagal ES valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires ([8]) (toliau – 2014 m. gairės) ketina vertinti nagrinėjamų pagalbos priemonių suderinamumą su vidaus rinka. Komisija paragino šių raštų adresates pateikti pastabas šiuo klausimu, jeigu jų turi. Be to, 2014 m. balandžio 15 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([9]) paskelbtas pranešimas, kuriame Prancūzija ir suinteresuotosios trečiosios šalys paragintos pateikti savo pastabas šiuo klausimu.

(14) 2014 m. kovo 19 d. Prancūzija pateikė savo pastabas dėl 2014 m. gairių.

(15) Komisija gavo pastabų iš PPR (2014 m. birželio 11 d.), *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [La Rošelio aglomeracijos bendrija] (2014 m. birželio 6 d.), *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative* (UDOTSI) [Pajūrio Šarantos turizmo informacijos biurų asociacija] (2014 m. gegužės 13 d.), Angulemo PPR (2014 m. gegužės 7 d.), „Irium Holding Group SAS“ (2014 m. gegužės 2 d.), „Groupe Cafés Merling“ (2014 m. balandžio 30 d.) ir NVO „Transport & Environnement“ (2014 m. gegužės 13 d.). 2014 m. liepos 2 d. raštu įvairios pastabos buvo persiųstos Prancūzijai, kuri nepageidavo pateikti jokio atsakymo.

(16) 2015 m. gegužės 19 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakė 2015 m. rugpjūčio 4 d., 2015 m. lapkričio 18 d., 2015 m. gruodžio 4 d. ir 2016 m. kovo 14 d. raštais.

(17) 2016 m. lapkričio 18 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakė 2016 m. gruodžio 20 d., 2017 m. vasario 15 d., 2017 m. liepos 11 d. ir 2017 m. liepos 20 d. raštais.

(18) 2017 m. kovo 29 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakymą pateikė 2017 m. rugpjūčio 18 d. raštu.

(19) 2017 m. gegužės 19 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakė 2017 m. rugpjūčio 18 d. ir 2017 m. lapkričio 15 d. raštais.

(20) 2017 m. rugpjūčio 18 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakymą pateikė 2018 m. balandžio 16 d. raštu.

(21) 2017 m. gruodžio 5 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakymą pateikė 2018 m. vasario 16 d. raštu.

(22) 2019 m. balandžio 9 d. raštu Komisija Prancūzijos paprašė pateikti papildomą informaciją. Prancūzija atsakymą pateikė 2019 m. birželio 21 d. raštu.

2. **LA ROŠELIO RĖ SALOS ORO UOSTAS**

(23) La Rošelio Rė salos oro uostas yra La Rošelio mieste, esančiame Prancūzijos Pajūrio Šarantos departamente, už 5 km į šiaurės vakarus nuo La Rošelio ir 2 km nuo Rė salos tilto. Šiame oro uoste vykdomi komerciniai nacionaliniai ir tarptautiniai skrydžiai.

([7]) 2014 m. vasario 20 d. Komisijos sprendimas (ES) 2016/1698 dėl priemonių SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), kurias Prancūzija taikė Marselio Provanso oro uostui ir juo besinaudojantiems oro vežėjams (OL L 260, 2016 9 27, p. 1).

([8]) Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

([9]) OL C 113, 2014 4 15, p. 30.

(24) 1936 m. Prancūzijos valstybė, La Rošelio miestas ir PPR priėmė sprendimą atidaryti oro uostą. Šis sprendimas pateko į 1933 m. birželio 20 d. įstatymo, kuriuo iš dalies keičiamas 1898 m. balandžio 9 d. įstatymas dėl prekybos rūmų, taikymo sritį. 1898 m. balandžio 9 d. įstatyme dėl prekybos rūmų iš pradžių buvo nustatyta, kad „prekybos ir pramonės rūmai gali būti paskelbti viešųjų darbų koncesininkais arba jiems gali būti pavesta teikti viešąsias paslaugas, visų pirma susijusias su jūrų uostais ir vandens keliais“. 1933 m. birželio 20 d. įstatymu ši nuostata pradėta taikyti ir oro uostams. Aerodromas atidarytas 1939 m.

(25) Pagrindinis oro uosto kilimo ir tūpimo takas yra 2 255 m ilgio ir 45 m pločio. Prancūzijos vertinimu, teorinis didžiausias metinis oro uosto pajėgumas yra 700 000 keleivių.

(26) Oro uostą valdo PPR, kurie taip pat yra oro uosto savininkas. Už oro uostą atsakingo skyriaus (toliau – už oro uostą atsakingas skyrius arba už oro uostą atsakingas PPR skyrius) apskaita yra atskirta nuo PPR bendrojo skyriaus (toliau – PPR bendrasis skyrius) ([10]) apskaitos.

(27) Pastarųjų metų keleivių eismo La Rošelio oro uoste apžvalga pateikta 3 lentelėje. Pagal 2005 m. Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ([11]) (toliau – 2005 m. gairės), 15 punktą La Rošelio oro uostas yra D kategorijos oro uostas, t. y. mažas regioninis oro uostas.

(28) Tiriamuoju laikotarpiu oro uostu daugiausia naudojosi pigių skrydžių bendrovės, t. y. „Ryanair“, „Airlinair“ (2013 m. pakeistas pavadinimas į „Hop“), „Flybe“, „easyJet“, „Jet2“ ir „Buzz“. Skrydžiai maršrutais vykdomi metiniu ar sezoniniu pagrindu arba labiau *ad hoc* pagrindu vykdant užsakomuosius skrydžius. Oro uostas taip pat naudojamas laisvalaikio skrydžiams, kariniams skrydžiams ir oficialiems tarnybiniams skrydžiams.

(29) Prancūzijos teigimu, per laikotarpį, kuriam taikoma oficiali tyrimo procedūra, buvo vykdomi šie maršrutai:

1 lentelė

Oro eismas La Rošelio oro uoste nuo 2001 iki 2006 m.

		2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.
Komerciniai skrydžiai		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
iš kurių	reguliariaisiais maršrutais	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	kiti	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Turistinių ir verslo orlaivių skrydžiai		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
iš kurių	privatūs oreivių klubams priklausantys orlaiviai	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	oreivių klubams priklausantys orlaiviai	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Karinių orlaivių ir oficialių tarnybinių orlaivių skrydžiai		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Kita (įskaitant specialiuosius aviacijos darbus)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Iš viso skrydžių		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) PPR bendrasis skyrius yra atsakingas už kitą PPR veiklą, pavyzdžiui, atstovavimą La Rošelio regiono įmonių interesams. Jis taip pat teikia paslaugas šioms įmonėms, siūlydamas pagalbą steigiant, plėtojant ir perkeliant verslą, taip pat organizuodamas pradinį ir tęstinį mokymą.

([11]) OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.
Keleivių srautai reguliariaisiais maršrutais	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
La Rošelis–Paryžius	*23 312*[5]	*9 132*[6]	*18 785*			
La Rošelis–Klermonas–Feranas	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
La Rošelis–Londonas	*25 227*[4]	*54 544*	*51 448*[8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
La Rošelis–Sautamptonas				*17 335*[9]	*17 328*	*16 290*
La Rošelis–Birmingamas					*19 286*[11]	*12 229*
La Rošelis–Dublinas						*22 357*[12]
La Rošelis–Bristolis						*12 943*[13]
La Rošelis–Lionas	*4 313*	*2 364*		*2 185*[10]	*9 871*	*14 951*
La Rošelis–Bordo		*36*[7]				
Kiti komerciniai keleiviai	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
iš kurių nacionaliniai	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
tarptautiniai	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Iš viso įlaipintų ir išlaipintų keleivių	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Iš jų tranzitu vykstantys keleiviai (skaičiuojami tik vieną kartą)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Krovinių vežimas	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

Nauji skrydžiai reguliariaisiais maršrutais:

(4) La Rošelio–Londono maršrutas, kuris pradėtas 2001 m. balandžio 5 d.

(5) La Rošelio–Paryžiaus maršrutas, kuris sustabdytas 2001 m. spalio 1 d.

(6) La Rošelio–Paryžiaus maršrutas, kurį 2002 m. liepos 15 d. perėmė bendrovė „Air Jet“, vėliau 2003 m. gegužės mėn. bendrovė „Air Atlantique“ ir kuris galiausiai nutrauktas 2004 m. gruodžio 31 d.

(7) La Rošelio–Bordo maršrutas, kuriuo bendrovė „Air Jet“ skraidino nuo 2002 m. liepos 15 d. iki rugpjūčio 19 d.

(8) La Rošelio–Londono maršrutas, kuris sustabdytas 2003 m. balandžio mėn. (bendrovę „Buzz“ perėmus bendrovei „Ryanair“)

(9) La Rošelio–Sautamptono maršrutas, kurį 2004 m. birželio 24 d. pradėjo bendrovė „Flybe“

(10) La Rošelio–Liono (per Puatjė) maršrutas, kurį 2004 m. spalio 14 d. pradėjo bendrovė „Airlinair“

(11) La Rošelio–Birmingamo maršrutas, kurį 2005 m. kovo 27 d. pradėjo bendrovė „Flybe“

(12) La Rošelio–Dublino maršrutas, kurį 2006 m. balandžio 29 d. pradėjo bendrovė „Ryanair“

(13) La Rošelio–Bristolio maršrutas, kurį 2006 m. liepos 21 d. pradėjo bendrovė „easyJet“

2 lentelė

Oro eismas La Rošelio oro uoste nuo 2007 iki 2011 m.

		2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.
Komerciniai skrydžiai		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
iš kurių	reguliariaisiais maršrutais	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	kiti	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Turistinių ir verslo orlaivių skrydžiai		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
iš kurių	privatūs oreivių klubams priklausantys orlaiviai	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	oreivių klubams priklausantys orlaiviai	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Karinių orlaivių ir oficialių tarnybinių orlaivių skrydžiai		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Kita (įskaitant specialiuosius aviacijos darbus)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Iš viso skrydžių		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Keleivių srautai reguliariaisiais maršrutais		***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
La Rošelis–Lionas		*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
La Rošelis–Londonas (Stanstedas)		*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
La Rošelis–Birmingamas		*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
La Rošelis–Sautamptonas		*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
La Rošelis–Dublinas		*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
La Rošelis–Bristolis		*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
La Rošelis–Mančesteris[1]		*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
La Rošelis–Londonas (Gatvikas)[2]		*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
La Rošelis–Glazgas[3]			*2 692*	*1 516*	*1 537*	
La Rošelis–Edinburgas[4]			*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
La Rošelis–Lidsas Bradfordas[5]			*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
La Rošelis–Korkas[6]			*1 815*	*2 881*	*2 584*	
La Rošelis–Briuselis[7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rošelis–Nica[8]				*205*		
La Rošelis–Korkas[9]					*10 366*	*10 392*
La Rošelis–Oslas[10]					*12 459*	*13 677*
La Rošelis–Portas[11]						*17 167*
La Rošelis–Paryžius[12]						*6 490*
Kiti komerciniai keleiviai		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Iš viso įlaipintų ir išlaipintų keleivių		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Iš jų tranzitu vykstantys keleiviai (skaičiuojami tik vieną kartą)		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Krovinių vežimas		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

Nauji skrydžiai reguliariais maršrutais:

(1) La Rošelis–Mančesteris maršrutas, kurį 2007 m. gegužės 22 d. pradėjo bendrovė „Flybe“

(2) La Rošelis–Londono Gatvikas maršrutas, kurį 2007 m. liepos 14 d. pradėjo bendrovė „easyJet“

(3) La Rošelis–Glazgas maršrutas, kurį 2008 m. gegužės 3 d. pradėjo bendrovė „easyJet“

(4) La Rošelis–Edinburgas maršrutas, kurį 2008 m. gegužės 17 d. pradėjo bendrovė „Jet2“

(5) La Rošelis–Lidsas Bradfordas maršrutas, kurį 2008 m. gegužės 24 d. pradėjo bendrovė „Jet2“

(6) La Rošelis–Korkas maršrutas, kurį 2008 m. gegužės 24 d. pradėjo bendrovė „Aer Arann“

(7) La Rošelis–Briuselis maršrutas, kurį 2009 m. birželio 5 d. pradėjo bendrovė „Ryanair“

(8) La Rošelis–Nica maršrutas, kurį 2009 m. gegužės 16 d. pradėjo bendrovė „Airlinair“

(9) La Rošelis–Korkas maršrutas, kurį 2010 m. birželio 1 d. pradėjo bendrovė „Ryanair“

(10) La Rošelis–Oslas maršrutas, kurį 2010 m. balandžio 2 d. pradėjo bendrovė „Ryanair“

(11) La Rošelis–Portas maršrutas, kurį 2011 m. kovo 28 d. pradėjo bendrovė „Ryanair“

(12) La Rošelis–Paryžius maršrutas, kurį 2011 m. balandžio 8 d. padėjo bendrovė „Airlinair“

(30) 3 lentelėje pateikiamas bendras atvykstančių ir išvykstančių keleivių, kurie naudojosi oro uostu 2000–2012 m., skaičius.

3 lentelė

Eismas ir skrydžiai La Rošelio oro uoste

	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.
Keleiviai reguliariais maršrutais	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Kiti komerciniai keleiviai	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Komerciniai skrydžiai	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Nekomerciniai skrydžiai	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Iš viso skrydžių	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Kroviniai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos, o 2012 m. duomenų – *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (2012 m. duomenys apima visus keleivių srautus).

3. **PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS**

(31) Priemonės, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, yra susijusios su:

— finansine parama, kurią įvairios viešosios įstaigos ir institucijos suteikė oro uostą valdančiai įstaigai nuo 2001 m. iki oficialios tyrimo procedūros pradžios 2012 m. vasario 8 d.;

— įvairiais susitarimais, kuriuos oro uostą valdanti įstaiga pasirašė su oro transporto bendrovėmis nuo 2001 m. iki oficialios tyrimo procedūros pradžios 2012 m. vasario 8 d.

3.1. **Oro uostui skirtos priemonės**

3.1.1. *Veiklos finansavimas*

3.1.1.1. Subsidijos valstybės užduotims

(32) 2001–2011 m. valdžios institucijos finansavo įvairias su sauga ir saugumu susijusias La Rošelio oro uosto vykdytas valstybės užduotis (žr. 4 lentelę). Šį finansavimą apima oficiali tyrimo procedūra.

(33) Prancūzijos teigimu, šis finansavimas padengia valstybės užduočių, kurių vykdymas tenka oro uostus valdančioms įstaigoms, o apmokėjimas – valstybei, išlaidas. Šis finansavimas skiriamas iš bendros Prancūzijos oro uostuose vykdomų valstybės užduočių finansavimo sistemos, nustatytos nacionalinėje teisėje. Ši sistema pagrįsta mokesčių rinkliava, t. y. oro uosto mokesčiu, ir papildoma finansavimo priemone. Šių priemonių pagrindai ir taisyklės, taip pat jų lėšomis finansuojamos užduotys jau aprašytos keliuose neseniai priimtuose Komisijos sprendimuose ([12]). Tačiau Komisija nori atkreipti dėmesį į toliau nurodytus aspektus, į kuriuos reikia atsižvelgti nagrinėjant šiame sprendime aptariamas priemones.

(34) Pagal teisės aktus oro uostų saugos ir saugumo užduotys pavestos oro uostus valdančioms įstaigoms ([13]). Jos imasi reikiamų veiksmų pagal ES ir nacionalinę teisę ir padengia susijusias išlaidas. Jų išlaidos kompensuojamos per oro uosto mokestį, kurio pajamos skiriamos tik su sauga ir saugumu susijusių visuotinės svarbos užduočių išlaidoms padengti.

(35) Šios finansavimo priemonės veikimo principai ir išlaidų, kurias galima padengti, kategorijos išsamiai išdėstytos dviejuose informaciniuose dokumentuose ([14]). Oro uosto mokestį renka valstybiniai arba privatūs subjektai, valdantys aerodromus, kuriuose per paskutinius kalendorinius metus, už kuriuos turimi duomenys, užregistruoti eismo duomenys (įlaipinimo ar išlaipinimo) viršija 5 000 eismo vienetų (vienas eismo vienetas = vienas keleivis arba 100 kg pašto ar krovinių).

(36) Pagal Bendrojo mokesčių kodekso 1609 *quatervicies* straipsnio nuostatas „Kiekviename aerodrome iš mokesčio gautos pajamos skiriamos priešgaisrinės saugos ir gelbėjimo tarnyboms, laukinių gyvūnų keliamo pavojaus prevencijai, saugumo priemonėms ir aplinkos apsaugos priemonėms finansuoti. Kasmet [tarpžinybiniu] įsakymu nustatoma mokesčio pajamų dalis skiriama oro uostuose įrengtai automatinei pasienio kontrolės įrangai, naudojančiai biometrinį identifikavimą, finansuoti. Mokesčio dydis nustatomas atsižvelgiant į kiekvieno aerodromo finansavimo poreikius, ypač į paslaugas, teikiamas siekiant laikytis galiojančių taisyklių, ir į numatomą eismo intensyvumo, išlaidų ir kitų valdančios įstaigos pajamų tendenciją“.

([12]) Žr. visų pirma 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo (ES) 2016/633 dėl valstybės pagalbos SA.33961, kurią Prancūzija suteikė Nimo, Izeso ir Le Vigano prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „Veolia Transport Aéroport de Nîmes“, „Ryanair Limited“ ir „Airport Marketing Services Limited“ (OL L 113, 2016 4 27, p. 32), 32–43 konstatuojamąsias dalis, toliau – sprendimas dėl Nimo oro uosto. Taip pat žr. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo (ES) 2015/1227 dėl valstybės pagalbos SA.22614 (C 53/2007), kurią Prancūzija suteikė Po Bearno prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „Ryanair“, „Airport Marketing Services“ ir „Transavia“ (OL L 201, 2015 7 30, p. 109), 98–108 konstatuojamąsias dalis, toliau – sprendimas dėl Po oro uosto.

([13]) Transporto kodekso L.6332-3 ir L.6341-2 straipsniai.

([14]) Bendrojo mokesčių kodekso 1609 *quatervicies* straipsnis dėl oro uosto mokesčio ir 2009 m. gruodžio 30 d. tarpžinybinis įsakymas dėl aerodromus valdančių įstaigų ataskaitų, skirtų oro uosto mokesčio už keleivius sumai nustatyti, teikimo tvarkos.

(37) Todėl mokesčio dydis kiekvienam atskiram oro uostui nustatomas kasmet, atsižvelgiant į padengtinas saugos ir saugumo išlaidas. Tuo tikslu aerodromus valdančios įstaigos kasmet parengia metinę išlaidų ir srautų deklaraciją. Šios ataskaitos siunčiamos vietos civilinės aviacijos saugos institucijai, kuri jas patikrina ir patvirtina pagal galiojančius teisės aktus. Mokesčio dydį apskaičiuoja Prancūzijos civilinės aviacijos administracija (*Direction générale de l'aviation civile*), kuri dar kartą patikrina visus deklaruotus duomenis, atsižvelgdama į bendrus ankstesnių metų rezultatus. Mokesčio dydis nustatomas tarpžinybiniu įsakymu, kuris skelbiamas Prancūzijos oficialiajame leidinyje.

(38) Be to, Bendrojo mokesčių kodekso 1609 *quatervicies* straipsnyje nustatyta, kad oro uostus valdančių įstaigų deklaruotus duomenis gali tikrinti Prancūzijos civilinės aviacijos administracija.

(39) Šio proceso valdymo taisyklės iš pradžių buvo nustatytos cirkuliare, o nuo 2010 m. taikomos 2009 m. gruodžio 30 d. tarpžinybiniame įsakyme dėl aerodromus valdančių įstaigų ataskaitų, skirtų oro uosto mokesčio už keleivius sumai nustatyti, teikimo tvarkos, nustatytos taisyklės. Taisyklės vienodai taikomos visiems Prancūzijos oro uostams.

(40) Be oro uosto mokesčio, La Rošelio oro uostą valdanti įstaiga taip pat gavo valstybės subsidijų iš Oro uostų ir oro transporto intervencinio fondo (toliau – FIATA). FIATA fondas buvo sukurtas siekiant papildyti pajamas iš oro uosto mokesčio, kurio dažnai nepakanka oro uostams, kurių eismo intensyvumas nedidelis, nes jie negali nustatyti per didelės rinkliavos savo naudotojams. 2008 m. valstybė pakeitė FIATA oro uosto mokestį papildomu oro uosto mokesčiu, todėl šios rinkliavos suma yra didesnė nei būtina tam tikrų oro uostų saugos ir saugumo išlaidoms padengti. Dėl to susidaro perteklius, kuris perskirstomas mažiausiems oro uostams, kad būtų papildytos jų pajamos iš oro uosto mokesčio.

(41) Atsižvelgdama į pirmiau nurodytą reguliavimo procedūrą, Prancūzija atsiuntė Komisijai visų La Rošelio oro uostui iš valstybinių išteklių suteiktų subsidijų, skirtų valstybės užduotims vykdyti, apžvalgą. Šios subsidijos nurodytos 4 lentelėje:

4 lentelė

Su valstybės užduotimis (sauga ir saugumas) susijusios išlaidos ir oro uostui už šią užduotis sumokėtos subsidijos

Subsidijos rūšis (EUR)	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	Iš viso
	SRAUTAI												
Keleivių (išvykstančių) srautai	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**
	IŠLAIDOS SAUGAI												
Orlaivių priešgaisrinė ir saugos tarnyba bei laukinių gyvūnų keliamo pavojaus prevencija	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) Tarpinė suma saugai	**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**
	IŠLAIDOS SAUGUMUI												
c - Registruoto bagažo tikrinimo priemonės ir prietaisai	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 – Patekimo į apribojimų zoną kontrolė	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 - Asmenų ir rankinio bagažo tikrinimas	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) Tarpinė suma saugumui (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**
	IŠ VISO IŠLAIDŲ SAUGAI IR SAUGUMUI												
Iš viso išlaidų saugai / saugumui (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**
Pridėtinės išlaidos	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Aerodromą valdančios įstaigos saugos ir saugumo mokesčiai	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	**11 082**
(A) Iš viso išlaidų	**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**
	ORO UOSTO MOKESTIS												
Rinkliava už vieną keleivį	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	–

Subsidijos rūšis (EUR)	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	Iš viso
Išlaidos vienam keleiviui	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
Mokestis už krovinių vežimą	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	IŠTEKLIAI												
Mokesčio pajamos	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**
2008 m. papildomo mokesčio pajamos	–	–	–	–	–	–	–	–	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Vietos valdžios institucijų subsidijos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Kiti ištekliai	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Oro uosto subsidijos (anksčiau FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	–	–	–	–	**2 739 599**
(B) Iš viso išteklių	**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**
	LIKUTIS												
Metinis likutis valstybės užduotims (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**
Sukauptas likutis	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**
Finansinio pobūdžio mokesčiai	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	**– 110 292**
Diskonto norma	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	–
Daugiametis likutis valstybės užduotims (diskontuotas sukauptas likutis)	**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**

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

3.1.1.2. Įtariamos per mažos paslaugų, kurias PPR bendrasis skyrius suteikė La Rošelio oro uostui, kainos

(42) PPR bendrasis skyrius teikia paslaugas, kurios yra bendros įvairiems jų skyriams, įskaitant už oro uostą atsakingą skyrių, visų pirma apskaitos, IT ir žmogiškųjų išteklių paslaugas. 5 lentelėje pateikiamos PPR La Rošelio oro uostui suteiktų paslaugų kainos sąskaitose faktūrose.

5 lentelė

PPR bendrojo skyriaus už oro uostą atsakingam skyriui tiriamuoju laikotarpiu išrašytų sąskaitų faktūrų sumos

	Bendrasis administravimas	Ryšiai	ŽI	Apskaita	IT	Tyrimai / projektai	Išlaidos	Įnašai, už kuriuos išrašytos sąskaitos faktūros
2001 m.								33 160
2002 m.								100 000
2003 m.								100 000
2004 m.								100 000
2005 m.								100 000
2006 m.	100 000		62 000					162 000
2007 m.	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008 m.	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009 m.	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010 m.	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011 m.	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012 m.	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

(43) Prancūzijos valdžios institucijos patikslino šiuos aspektus, susijusius su PPR suteiktomis paslaugomis La Rošelio oro uostui.

— Bendrosios administracinės išlaidos apima išlaidas, susijusias su dviem dalinėmis paslaugomis, t. y. renkamų pareigūnų dalinės paslaugos išlaidomis, kurios apskaičiuojamos pagal išnagrinėtų darbotvarkės klausimų skaičių, ir generalinio direktorato paslaugos išlaidomis, kurios apskaičiuojamos pagal direktoriaus sugaištą laiką kiekvienai paslaugai teikti.

— Kalbant apie ryšių paslaugas, už oro uostą atsakingas PPR skyrius neturi ryšių padalinio ir naudojasi PPR bendrojo skyriaus ryšių paslaugomis. Metų pabaigoje ryšių paslaugų išlaidos apskaičiuojamos pagal kiekvienai paslaugai ir veiklai skirtą laiką ir patirtas išlaidas.

— Žmogiškųjų išteklių paslaugų išlaidos priklauso nuo išduotų atlyginimų lapelių skaičiaus.

— Apskaitos paslaugų atveju įvertinamas apskaitos įrašų skaičius, o paslaugos išlaidos paskirstomos proporcingai pagal įrašų skaičių.

— IT paslaugų išlaidos apskaičiuojamos remiantis kiekvieno IT elemento išlaidų paskirstymu.

— Kalbant apie tyrimų / projektų paslaugą, svarbiausias išlaidų vertinimo kriterijus yra konkrečiam projektui ir (arba) užduočiai atlikti sugaištas laikas.

(44) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos atkreipė dėmesį į tai, kad 2001–2005 m. sąskaitose faktūrose nurodytos sumos buvo vienkartinės. 2006 m. pirmą kartą pradėta taikyti išlaidų paskirstymo schema, o vėliau 2007–2012 m. laikotarpio išlaidų paskirstymo schemos buvo patikslintos. Išlaidų paskirstymo schema – tai būdas paskirstyti išlaidas: siekiant nustatyti tam tikrą verslo sritį (ir (arba) paslaugą) atitinkančią dalį, priklausomai nuo netiesioginių sąnaudų pobūdžio naudojama fiksuota proporcija arba procentinė dalis. Taikant išlaidų paskirstymo schemas daroma prielaida, kad tarp sąnaudų ir teikiamos paslaugos esama proporcingo santykio. 5 lentelėje nurodytos išlaidų paskirstymo schemos grindžiamos šešiais skirtingais kriterijais, priklausomai nuo paslaugų, kurias oro uostui teikia PPR bendrasis skyrius. Išlaidų paskirstymo schemos grindžiamos prielaidomis, nepriklausomai nuo srities, kurioje jos naudojamos. Todėl šiuo atveju, jei negalima įrodyti, kad schemoms parinkti veiksniai arba taikyti skaičiavimo metodai buvo visiškai nerealūs arba iš esmės klaidingi, negalima manyti, kad išlaidos paskirstytos neteisingai arba nepakankamai įvertintos. Prancūzijos valdžios institucijos patvirtino, kad kriterijai, kuriais grindžiamos išlaidų paskirstymo schemos, yra objektyvūs ir tinkami.

(45) Galiausiai Prancūzijos valdžios institucijos pateikė sąskaitose faktūrose nurodytas sumas ir 2001–2012 m. keleivių eismo tendencijas.

— 2001–2005 m. sąskaitose faktūrose nurodyta bendra 433 160 EUR suma. Per tą patį laikotarpį eismas padidėjo, tačiau vidutinis metinis skaičius neviršijo 100 000 keleivių.

— 2006 m. sąskaitose faktūrose nurodyta bendra 162 000 EUR suma. Tais metais oro uosto keleivių skaičius labai išaugo ir siekė 180 890, t. y. buvo 42 proc. didesnis nei 2005 m.

— 2007–2012 m. sąskaitose faktūrose nurodyta bendra 1 386 000 EUR suma. 2007 m. keleivių skaičius viršijo 200 000.

3.1.1.3. Įtariamos padidintos paslaugų, kurias PPR suteikė Rošforo Sent Anjano oro uostui, kainos

(46) Nuo 2002 m. sausio 1 d. iki 2006 m. birželio 30 d. La Rošelio oro uosto direktorius ir sekretorius padėjo valdyti ir eksploatuoti Rošforo Sent Anjano oro uostą (toliau – Rošforo oro uostas) pagal paslaugų susitarimą, sudarytą bendradarbiaujant su Rošforo prekybos ir pramonės rūmais ([15]). Surengus konkursą, 2001 m. liepos 11 d. Rošforo oro uostą valdyti buvo atrinkti La Rošelio PPR.

(47) Paslaugų susitarimo objektas buvo Rošforo oro uosto valdymas ir eksploatavimas, apimantis tokius aspektus kaip bendrosios administracinės paslaugos, su darbais ir įrangos pirkimu susijusios paslaugos ir naudotojams teikiamos paslaugos.

(48) Per visą susitarimo galiojimo laikotarpį (2002–2006 m.) bendra suteiktų paslaugų kaina buvo 991 235 EUR ([16]). Už šias paslaugas La Rošelio PPR gavo 293 264 EUR.

([15]) Šios paslaugos buvo teikiamos pagal konsorciumo, kurį sudarė Rošforo PPR ir La Rošelio PPR ir *Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefor*t (Rošforo oro uosto mišri direkcija) susitarimą.

([16]) CRC ataskaitos 21 lentelė.

3.1.1.4. PPR bendrojo skyriaus suteikti grąžintini avansai

6 lentelė

2001–2012 m. grąžintinų avansų pasiskirstymas

(EUR)

Metai	Avansai
2001 m.	405 887
2002 m.	233 872
2003 m.	–
2004 m.	875 355
2005 m.	1 756 644
2006 m.	–
2007 m.	718 708
2008 m.	1 419 571
2009 m.	1 015 624
2010 m.	131 034
2011 m.	179 406
2012 m.	325 098
TOTAL 2001–2012	**7 061 199**

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

(49) 2001–2012 m. PPR bendrasis skyrius oro uostui sumokėjo grąžintinus avansus, kurių bendra suma sudarė 7 061 199 EUR. Šie grąžintini avansai buvo suteikti netaikant kapitalo grąžos reikalavimo. Prancūzijos teigimu, tai yra paskolos, kurias oro uostas privalo grąžinti. Avansai įrašyti į PPR bendrojo skyriaus balansą kaip turtas, o į oro uosto balansą – kaip įsipareigojimai, o PPR, siekdami užtikrinti paskolų susigrąžinimą, kaip užstatą naudoja oro uosto nekilnojamąjį turtą.

(50) Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad grąžintinų avansų tikslas buvo, viena vertus, suteikti oro uostui likvidumo, būtino su infrastruktūra susijusiems investiciniams projektams pradėti, ir, kita vertus, subalansuoti biudžetą ir taip laikinai, nes tai buvo avansai, padengti oro uosto veiklos deficitą.

3.1.1.5. Vietos valdžios institucijų finansiniai įnašai į La Rošelio oro uosto įgyvendinamas reklamos priemones

(51) PPR gavo Puatu-Šarantų regiono, Pajūrio Šarantos departamento ir La Rošelio aglomeracijos bendrijos subsidijas, prisidedančias prie La Rošelio oro uosto įgyvendinamų reklamos priemonių. 7 lentelėje pateikiama šių įvairių subsidijų apžvalga.

7 lentelė

Įvairių vietos valdžios institucijų numatomi ir faktiškai sumokėti finansiniai įnašai, skirti La Rošelio oro uosto įgyvendinamoms reklamos priemonėms

(EUR)

Numatomi finansiniai įnašai	**2001 m.**	**2002 m.**	**2003 m.**	**2004 m.**	**2005 m.**	**2006 m.**	**2007 m.** [1]	**2008 m.**	**2009 m.**	**2010 m.**	**2011 m.**	**2012 m.**	**2013 m.**
Pajūrio Šarantos departamentas			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
La Rošelio aglomeracijos bendrija			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Puatu-Šarantų regionas			115 000	42 500	42 500								
IŠ VISO			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Faktiškai sumokėti finansiniai įnašai	**2001 m.**	**2002 m.**	**2003 m.**	**2004 m.**	**2005 m.**	**2006 m.**	**2007 m.**	**2008 m.**	**2009 m.**	**2010 m.**	**2011 m.**	**2012 m.**	**2013 m.**
Pajūrio Šarantos departamentas			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
La Rošelio aglomeracijos bendrija			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Puatu-Šarantų regionas			115 000		85 000								
IŠ VISO			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

[1] Remiantis Prancūzijos valdžios institucijų pateikta informacija, 2007–2009 m. La Rošelio oro uosto įgyvendinamoms reklamos priemonėms nebuvo skirta jokių finansinių įnašų.

(52) Šie įnašai buvo mokami pagal susitarimus, sudarytus tarp PPR ir Pajūrio Šarantos departamento, La Rošelio aglomeracijos bendrijos ir Puatu-Šarantų regiono.

(53) Prancūzijos valdžios institucijos Komisijai galėjo pateikti tik du 2010 m. sudarytus susitarimus: vieną su Pajūrio Šarantos departamentu, kitą – su La Rošelio aglomeracijos bendrija ([17]).

(54) Pagal abu 2010 m. susitarimus Pajūrio Šarantos departamentas ir La Rošelio aglomeracijos bendrija įsipareigojo finansuoti dalį „reklamos priemonių, kurias PPR planavo pradėti vykdyti užsienio turistams, ypač Londono, Dublino, Oslo ir Briuselio rinkose, nes į šiuos miestus vykdomi skrydžiai“ ([18]). Tačiau tuose susitarimuose nenurodyta, kokias reklamos priemones turi įgyvendinti PPR ar paslaugų teikėjai. Visų pirma, susitarimuose nenurodyta, kad paslaugas teiks oro transporto bendrovės arba jų patronuojamosios įmonės.

3.1.2. *Investicinės dotacijos*

(55) 2001–2005 m. kelios vietos valdžios institucijos ir Europos regioninės plėtros fondas (ERPF) suteikė La Rošelio oro uostui subsidijas (toliau – investicinės dotacijos) įvairioms investicijoms, kurių bendra suma siekė maždaug 3 mln. EUR (žr. 8 lentelę):

— Pajūrio Šarantos bendroji taryba 2001 m. oro uostui skyrė 46 000 EUR įrangai įsigyti, o 2005 m. – 744 000 EUR;

— Puatu-Šarantų regiono taryba 2005 m. oro uostui skyrė 744 000 EUR įrangai įsigyti;

— *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* 2005 m. oro uostui skyrė 967 000 EUR įrangai įsigyti;

— ERPF 2005 m. oro uostui skyrė 485 000 EUR subsidiją.

(56) Šiomis dotacijomis finansuotos įvairios investicijos, įskaitant:

— naujos išvykimo ir atvykimo salės statybą;

— kilimo ir tūpimo tako sustiprinimą, pailginimą ir platinimą;

— riedėjimo tako sustiprinimą ir platinimą;

— orlaivių stovėjimo vietų sutvirtinimą ir praplėtimą

— ir nusodintuvo įrengimą, kad oro uostas atitiktų Vandens įstatymo reikalavimus.

(57) Prancūzijos valdžios institucijos taip pat nurodė, kad investicijomis visų pirma buvo siekiama užtikrinti, kad Europos oro transporto bendrovių dažniausia naudojami orlaiviai (B737, A320) galėtų saugiai skraidyti, t. y. kilimo ir tūpimo takas praplatintas iki 45 metrų pločio (La Rošelio oro uostas buvo vienas iš nedaugelio komercinių oro uostų, turinčių 30 metrų pločio kilimo ir tūpimo taką), pailgintas 115 metrų į vakarus (siekiant iš dalies kompensuoti pasislinkusio slenksčio poveikį tūpimo keliui), o riedėjimo takai ir peronai pritaikyti saugiam orlaivių judėjimui. Be to, tam tikros investicijos leido oro uostui įvykdyti aplinkos apsaugos įsipareigojimus (Vandens įstatymas).

(58) Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad La Rošelio oro uostas negavo jokių dotacijų mokamos automobilių stovėjimo aikštelės statybai 2006 m. ir vėlesniam jos išplėtimui 2008 m. finansuoti.

(59) 8 lentelėje pateikiama visų investicinių priemonių, kurioms buvo skirtos investicinės dotacijos, apžvalga.

(60) Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, investicijų, kurioms dotacijos nebuvo skirtos, dalį finansavo PPR, t. y. oro uosto savininkas ir valdytojas.

([17]) Šie susitarimai Komisijai buvo išsiųsti 2012 m. birželio 4 d.

([18]) 2010 m. birželio 29 d. ir 2010 m. liepos 16 d. pasirašytų PPR ir Pajūrio Šarantos departamento bei La Rošelio aglomeracijos bendrijos susitarimų įžanginės pastabos.

8 lentelė

Visų priemonių, kurioms skirtos investicinės dotacijos, apžvalga

(EUR)

Investicijų pobūdis	Bendros investicijų išlaidos	Subsidijos suteikimo data	Suteikianti valstybės įstaiga	Subsidijos dydis
Renovavimas ir modernizavimas (įskaitant kilimo ir tūpimo taką)	5 876 000	2001 1 4	Bendroji taryba	46 000
		2005 12 2	ERPF	485 000
		2004 10 29	Bendroji taryba	744 000
		2005 3 14	Regioninė taryba	744 000
		2005 3 23	Communauté d'agglomération	967 000
IŠ VISO				2 986 000

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

3.2 **Oro transporto bendrovėms skirtos priemonės**

3.2.1. *Pastabos dėl oro uosto mokesčių*

(61) Prancūzijos teigimu, visų oro uosto paslaugų, kurias oro uostą valdanti įstaiga teikia įvairiems oro uosto naudotojams, kainos nustatomos pagal oro uosto paslaugų mokesčių sąrašą. Kiekvienas siūlomas mokestis pateikiamas Ekonomikos konsultaciniam komitetui (toliau – „Cocoeco“), kad šis pateiktų nuomonę, ir taip sudaromos sąlygos konsultuotis su oro uosto naudotojais (oro transporto bendrovėmis, darbuotojų profesinėmis sąjungomis, specialiuosius aviacijos darbus atliekančiomis įmonėmis, asociacijomis) dėl galiojančių mokesčių. Taigi, Prancūzijos teigimu, su oro susisiekimu nesusijusių mokesčių didinimas „Cocoeco“ pateikiamas kiekvienais metais. Prieš įsigaliojant kiekvienam valdančios įstaigos siūlomam mokesčiui, jis taip pat siunčiamas departamento prefektui kartu su „Cocoeco“ nuomone.

(62) Prancūzija išsiuntė Komisijai 2001–2013 m. taikytas oro uosto paslaugų mokesčių sąrašą. Prancūzija taip pat išsiuntė Komisijai visas 2001–2013 m. „Cocoeco“ pateiktas nuomones, tačiau ne dėl 2005 m., nes tais metais „Cocoeco“ neposėdžiavo.

(63) Prancūzija taip pat nurodė, kad kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokestį oro transporto bendrovės moka priklausomai nuo to, ar taikomos civilinės aviacijos taisyklės, reglamentuojančios skrydžius naktį arba esant blogoms oro sąlygoms (tokiais atvejais oro navigacijos tarnyba yra atsakinga už tai, kad būtų nustatyta, ar turi būti naudojamas apšvietimas, ar ne), arba jei pilotas prašo apšvietimo. Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, reikiamą informaciją apie tai, ar orlaivio judėjimo metu buvo naudojamas apšvietimas, pateikia La Rošelio oro navigacijos tarnyba, todėl valdanti įstaiga gali išrašyti oro transporto bendrovei sąskaitą faktūrą.

(64) Prancūzija nurodo, kad oro uostas renka šiuos su oro susisiekimu nesusijusius mokesčius: i) mokesčius už naudojimąsi valstybei priklausančiu turtu (pastovioji dalis ir kintamoji dalis, priklausanti nuo pasiektos apyvartos) už toliau nurodytą veiklą: automobilių stovėjimo aikštelės, automobilių nuomos įmones, orlaivių angarus, restoranus, parduotuves, reklamą, ir ii) įvairias paslaugas, teikiamas už užmokestį.

3.2.2. *Susitarimai su oro transporto bendrovėmis*

(65) Komisijos tyrimas apima susitarimus, kuriais reguliuojamas mokėjimas už oro uosto teikiamas paslaugas oro transporto bendrovių veiklai, susijusiai su oro susisiekimu (toliau – susitarimai dėl oro uosto paslaugų), ir susitarimus, kuriais reguliuojamas mokėjimas už oro transporto bendrovių oro uostui teikiamas rinkodaros paslaugas (toliau – susitarimai dėl rinkodaros paslaugų), kuriuos PPR ir oro transporto bendrovės sudarė nuo 2001 m. iki oficialios tyrimo procedūros pradžios 2012 m. vasario 8 d.

(66) Komisija išnagrinėjo susitarimus dėl oro uosto mokesčių ir (arba) susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, kuriuos PPR sudarė su šiomis oro transporto bendrovėmis: „Ryanair“ / AMS, „Jet2“, „Flybe“, „Aer Arann“, „Buzz“ ir „easyJet“.

3.2.2.1. Su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS pasirašyti susitarimai

(67) Prancūzijos teigimu, toliau pateiktoje lentelėje nurodyti visi susitarimai, kuriuos PPR tiriamuoju laikotarpiu sudarė su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS:

9 lentelė

PPR ir „Ryanair“ / AMS sudarytų susitarimų sąrašas

Eil. Nr.	Susitarimai	Pasirašymo data	Susitarimo galiojimo laikotarpis
1	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų	2003 12 10	2003 5 1–2006 4 30
A	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl rinkodaros paslaugų (Jungtinė Karalystė ir kt.)	2003 12 1	2003 5 1–2003 12 31
B	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl rinkodaros paslaugų (Jungtinė Karalystė ir kt.)	2004 6 3	2004 1 1–2006 4 30
C	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 1 (Jungtinė Karalystė)	2006 4 1	2006 5 1–2009 4 31
D	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 2 (Airija)	2006 4 1	2006 5 1–2009 4 31
2	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų Nr. 1 (Jungtinė Karalystė)	2006 5 1	2006 5 1–2009 4 30
3	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų Nr. 2 (Airija)	2006 5 1	2006 5 1–2009 4 30
4	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų	2007 2 1	2007 2 1–2009 4 30
E	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas	2007 6 1	2007 6 1–2007 9 30
F	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas	2007 9 21	2007 10 28–2008 3 29
G	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 1 (Jungtinė Karalystė)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
H	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 2 (Belgija)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
I	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 3 (Airija)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
J	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
5	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų	2010 1 13	2009 5 1–2012 4 30
6	PPR ir „Ryanair“ susitarimo dėl oro uosto paslaugų pakeitimas Nr. 1	2010 2 1	2010 2 1–2013 3 31
K	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų	2010 2 25	2010 3 31–2013 3 30
L	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas Nr. 1	2010 6 23	2010 6 23–2013 3 30
7	PPR ir „Ryanair“ susitarimo dėl oro uosto paslaugų pakeitimas Nr. 2	2011 1 28	2011 1 28–2012 4 30

Eil. Nr.	Susitarimai	Pasirašymo data	Susitarimo galiojimo laikotarpis
M	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas Nr. 2	2011 2 11	2011 3 28–2013 3 30
N	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas Nr. 3	2011 2 11	2011 3 31–2013 3 30

a) PPR ir „Ryanair“ sudaryti susitarimai dėl oro uosto paslaugų

(68) Kaip matyti iš 9 lentelės, PPR ir bendrovė „Ryanair“ tiriamuoju laikotarpiu sudarė keletą susitarimų, kuriais nustatė oro uosto ir antžeminių paslaugų mokesčius.

(69) Dėl visų šiame skirsnyje aptariamų susitarimų dėl oro uosto paslaugų Prancūzija nurodė, kad:

— susitarimuose nustatytus oro uosto mokesčių tarifus patvirtino „Cocoeco“ ir jie taikomi visoms oro transporto bendrovėms;

— PPR neteikia jokių antžeminių paslaugų, išskyrus degalų papildymą;

— bendrovei „Ryanair“ nebuvo taikomas kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokestis, nes ji skrydžius vykdė tik dieną, todėl jai nereikėjo apšvietimo.

(70) Taigi išnagrinėjus šiuos susitarimus akivaizdu, kad pagal kiekvieną susitarimą bendrovei „Ryanair“ taikyti oro uosto mokesčiai atitinka bendrą „Cocoeco“ patvirtintą tarifų sąrašą.

— *1 susitarimas: 2003 m. gruodžio 10 d. susitarimas*

(71) Pirmu susitarimu, kurį 2003 m. gruodžio 10 d. pasirašė PPR ir bendrovė „Ryanair“ ir kuris buvo taikomas atgaline data trejus metus nuo 2003 m. gegužės 1 d., buvo nustatytas bendrovei „Ryanair“ taikomų oro uosto mokesčių dydis. Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo kasdien vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelio oro uostas–Londono Stanstedas ir galbūt pradėti vykdyti vieną ar kelis skrydžius į Briuselio Šarlerua, Frankfurto Hano arba bet kurį kitą oro uostą, jeigu dėl šių maršrutų bendrovė „Ryanair“ galės vykdyti skrydžius iš La Rošelio oro uosto ne mažiau kaip 340 dienų per metus kiekvienais susitarimo galiojimo metais.

(72) Pagal 2003 m. gruodžio 10 d. susitarimo Nr. 1 2 straipsnio b punktą bendrovė „Ryanair“ taip pat privalėjo mokėti antžeminių paslaugų mokestį, t. y. [...] EUR už kiekvieną orlaivį „BAe 146-300“, [...] EUR už kiekvieną orlaivį „Boeing 737-300“ ir [...] EUR už kiekvieną orlaivį „Boeing 737-800“. Iš pradžių Prancūzija 2011 m. rugpjūčio 30 d. rašte teigė, kad PPR „neteikia jokių kitų antžeminių paslaugų“, išskyrus degalų papildymą ir kad „naudotojai sudaro tiesioginius susitarimus dėl antžeminių paslaugų su privačia trečiąja šalimi“. 2012 m. balandžio 12 d. atsakyme Prancūzija taip pat paaiškino, kad PPR veikė tik kaip bendrovės „Ryanair“ ir antžemines paslaugas teikiančios bendrovės „Atlantica“ tarpininkas. PPR teigimu, 2003 m. gruodžio 10 d. PPR ir bendrovės „Ryanair“ sudarytame susitarime dėl oro uosto paslaugų buvo tik nurodytos bendrovės „Atlantica“ nustatytos kainos. Prancūzija ir PPR tvirtina, kad nuo 2007 m. bendrovė „Ryanair“ tiesiogiai dirbo su bendrove „Atlantica“. Ši atsakomybė bendrovei „Atlantica“ buvo perduota pagal 2007 m. vasario 1 d. susitarimą dėl antžeminių paslaugų, pagal kurį buvo paliktas ankstesniame susitarime nustatytas mokestis už bendrovės „Ryanair“ orlaiviams „Boeing 737-800“ teikiamas antžemines paslaugas.

— *2 susitarimas: 2006 m. gegužės 1 d. susitarimas*

(73) Šį susitarimą PPR ir bendrovė „Ryanair“ sudarė 2006 m. gegužės 1 d. trejų metų laikotarpiui. Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas ir per metus skraidinti ne mažiau kaip 95 000 keleivių.

— *3 susitarimas: 2006 m. gegužės 1 d. susitarimas*

(74) Šį susitarimą PPR ir bendrovė „Ryanair“ sudarė 2006 m. gegužės 1 d. trejų metų laikotarpiui. Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Dublinas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 45 000 keleivių.

— *4 susitarimas: 2007 m. vasario 1 d. susitarimas*

(75) Šis susitarimas netiesiogiai pakeitė 2 susitarimą, kurį PPR ir bendrovė „Ryanair“ sudarė 2007 m. vasario 1 d. ir kuris galiojo iki 2009 m. balandžio 30 d. Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo kasdien vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelio oro uostas–Londono Stanstedas ir galbūt pradėti vykdyti vieną ar kelis maršrutus į Briuselio Šarlerua, Frankfurto Hano arba bet kurį kitą oro uostą. Be to, ji įsipareigojo kiekvienais susitarimo galiojimo metais iš La Rošelio oro uosto vykdyti skrydžius ne mažiau kaip 340 dienų per metus. Nuo 2007 m. vasario 1 d. bendrovė „Atlantica“ teikė bendrovei „Ryanair“ antžemines paslaugas pagal 71 konstatuojamojoje dalyje nurodytą susitarimą dėl antžeminių paslaugų.

— *5 susitarimas: 2010 m. sausio 13 d. susitarimas*

(76) Šį susitarimą, kuris buvo taikomas atgaline data nuo 2009 m. gegužės 1 d., PPR ir bendrovė „Ryanair“ sudarė 2010 m. sausio 13 d. trejų metų laikotarpiui. Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo kasdien vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelio oro uostas–Londono Stanstedas, Dublinas ir Briuselio Šarlerua ir galbūt pradėti vykdyti vieną ar kelis maršrutus į bet kurį kitą oro uostą, kuriame veikia bendrovė „Ryanair“.

(77) Šis susitarimas buvo iš dalies pakeistas du kartus dviem toliau nurodytais pakeitimais:

— *6 susitarimas: 2010 m. vasario 1 d. padarytas 2010 m. sausio 13 d. 5 susitarimo pakeitimas Nr. 1*

(78) Šiuo 2010 m. sausio 13 d. 5 susitarimo pakeitimu, galiojusiu iki 2013 m. kovo 31 d., buvo nustatyti maršrutai, kuriais nuo 2010 m. vasaros sezono bendrovė „Ryanair“ turėjo vykdyti skrydžius iš La Rošelio oro uosto toliau nurodytomis sąlygomis:

— Londono Stanstedas: minimalus keleivių eismas: 53 000 keleivių (atvykstančių ir išvykstančių) per visus metus;

— Dublinas (tik vasarą): minimalus keleivių eismas: 17 000 keleivių (atvykstančių ir išvykstančių) per visus metus;

— Briuselio Šarlerua (tik vasarą): minimalus keleivių eismas: 17 000 keleivių (atvykstančių ir išvykstančių) per visus metus;

— Oslo Rygge (tik vasarą): minimalus keleivių eismas: 17 000 keleivių (atvykstančių ir išvykstančių) per visus metus.

(79) Šiuo pakeitimu buvo papildytas 2010 m. sausio 13 d. 5 susitarimas.

— *7 susitarimas: 2011 m. sausio 28 d. padarytas 2010 m. sausio 13 d. 5 susitarimo pakeitimas Nr. 2*

(80) Šiuo 2010 m. sausio 13 d. 5 susitarimo pakeitimu bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo nuo 2011 m. vasaros sezono vykdyti tik vasaros maršrutą į Portą, kuriuo per visus metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 17 000 keleivių (atvykstančių ir išvykstančių).

b) PPR ir bendrovių „Ryanair“ / AMS susitarimai dėl rinkodaros paslaugų

(81) Kaip parodyta 9 lentelėje, PPR taip pat buvo sudarę ne vieną rinkodaros susitarimą. 2003–2006 m. PPR šiuos susitarimus sudarė su bendrove „Ryanair“; nuo 2006 m. jie buvo sudaromi su bendrove AMS, bendrovei „Ryanair“ visiškai priklausančia patronuojamąja įmone.

— *A susitarimas: 2003 m. gruodžio 1 d. susitarimas su bendrove „Ryanair“*

(82) 2003 m. gruodžio 1 d. PPR ir bendrovė „Ryanair“ sudarė susitarimą, kuris buvo taikomas atgaline data nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. Bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo nuo 2003 m. gegužės 1 d. kasdien vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelio oro uostas–Londono Stanstedas ir galimai pradėti vykdyti vieną ar kelis papildomus maršrutus į Frankfurto Haną, Briuselio Šarlerua ar bet kurį kitą oro uostą, vykdydama skrydžius ne mažiau kaip 340 dienų per metus.

(83) Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo savo svetainėje pateikti tris interneto nuorodas į turizmo svetaines, susijusias su La Rošelio regionu, ir pradėti savo maršrutų į La Rošelio oro uostą reklamos kampaniją.

(84) PPR sumokėjo bendrovei „Ryanair“ [...] EUR:

— [...] EUR pasirašius susitarimą;

— [...] EUR bendrovei „Ryanair“ pateikus įgyvendintų rinkodaros kampanijų ir jų išlaidų, kurios turėjo būti ne mažesnės kaip [...] EUR, suvestinę.

— *B susitarimas: 2004 m. birželio 3 d. susitarimas su bendrove „Ryanair“*

(85) 2004 m. birželio 3 d. PPR ir bendrovė „Ryanair“ sudarė susitarimą, kuris apėmė laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2006 m. balandžio 30 d. Bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo nuo 2004 m. sausio 1 d. kasdien vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelio oro uostas–Londono Stanstedas ir galimai pradėti vykdyti vieną ar kelis papildomus maršrutus į Frankfurto Haną, Briuselio Šarlerua ar bet kurį kitą oro uostą, vykdydama skrydžius ne mažiau kaip 340 dienų per metus. Bendrovė „Ryanair“ taip pat įsipareigojo užtikrinti ne mažesnį kaip 60 proc. savo skrydžių užimtumo koeficientą.

(86) Pagal šį susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo savo svetainėje pateikti interneto nuorodas į turizmo svetaines, susijusias su La Rošelio regionu.

(87) PPR mokėjo bendrovei „Ryanair“ [...] EUR per metus, o ši suma turėjo būti sumažinta, jei bendrovė „Ryanair“ nepasiektų nustatytų tikslinių užimtumo koeficientų. Tuomet ši suma būtų perskaičiuojama atsižvelgiant į pervežtų keleivių skaičių. Mokėjimai turėjo būti atliekami kas ketvirtį, o permokos turėjo būti kompensuojamos kitais metais.

(88) Komisija negavo jokių dokumentų, kuriuose būtų nurodyta tiksli suma, kurią PPR sumokėjo bendrovei „Ryanair“ per kitus dvejus metus.

— *C susitarimas: 2006 m. balandžio 1 d. susitarimas su bendrove AMS dėl Jungtinės Karalystės*

(89) 2006 m. balandžio 1 d. PPR ir bendrovė AMS sudarė trejų metų susitarimą, kuris įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d. Šis susitarimas yra susietas su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 95 000 keleivių.

(90) Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo teikti įvairias rinkodaros paslaugas svetainėje www.ryanair.com už [...] EUR per metus arba [...] EUR per mėnesį. Šios paslaugos apėmė:

— nuorodos į PPR nurodytą svetainę pateikimą svetainės www.ryanair.com pradžios tinklalapyje anglų kalba ([19]) 56 dienas už [...] EUR sumą;

— keturių 150 žodžių pastraipų pateikimą bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapio, skirto La Rošelio krypčiai, skiltyje „Penki dalykai, kuriuos reikia padaryti“, už [...] EUR sumą;

— dviejų nuorodų į PPR nurodytą svetainę pateikimą bendrovės „Ryanair“ svetainės La Rošelio krypties puslapyje esančioje būsenos juostoje, už [...] EUR sumą;

— nuorodos į PPR nurodytą svetainę pateikimą bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapio, skirto La Rošelio krypčiai, skiltyje „Penki dalykai, kuriuos reikia padaryti“, už [...] EUR sumą;

— elektroninio laiško, kuriame reklamuojamas La Rošelis, išsiuntimą bendrovės „Ryanair“ svetainės prenumeratoriams Jungtinėje Karalystėje ir Airijoje, už [...] EUR sumą.

(91) Šalys galėjo susitarti dėl papildomų paslaugų. PPR už šias paslaugas kas mėnesį mokėdavo pagal bendrovės AMS pateikiamas sąskaitas faktūras.

— *D ir E susitarimai: 2006 m. balandžio 1 d. susitarimas ir jo 2007 m. birželio 1 d. pakeitimas, sudarytas su bendrove AMS dėl Airijos*

(92) 2006 m. balandžio 1 d. PPR ir bendrovė AMS sudarė D susitarimą, kuris apėmė trejų metų laikotarpį ir įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d. Šis susitarimas yra susietas su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Dublinas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 45 000 keleivių.

(93) Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo 212 dienų per metus rodyti bendrovės „Ryanair“ svetainėje www.ryanair.com nuorodą į PPR sukurtą svetainę už [...] EUR per metus arba [...] EUR per mėnesį. Šalys galėjo susitarti dėl papildomų paslaugų. PPR už šias paslaugas kas mėnesį mokėdavo pagal bendrovės AMS pateikiamas sąskaitas faktūras.

([19]) Originalas anglų kalba: „the www.ryanair.com English language homepage“.

(94) 2007 m. birželio 1 d. D susitarimas buvo iš dalies pakeistas pakeitimu (E susitarimas), kuriuo iš dalies pakeistos 2007 m. rinkodaros paslaugos: bendrovė AMS įsipareigojo 2007 m. birželio–rugsėjo mėn. 45 dienas vietoje 212 dienų per metus rodyti bendrovės „Ryanair“ svetainėje nuorodą į PPR sukurtą svetainę už [...] EUR sumą.

— *F susitarimas: 2007 m. rugsėjo 21 d. susitarimas su bendrove AMS dėl Jungtinės Karalystės*

(95) 2007 m. rugsėjo 21 d. už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė F susitarimą, susijusį su rinkodaros paslaugomis, teikiamomis bendrovės „Ryanair“ Jungtinės Karalystės svetainėje. F susitarimu buvo iš dalies pakeistas C susitarimas ir jame buvo numatytos papildomos rinkodaros paslaugos, t. y. 2007–2008 m. žiemą 255 000 anglakalbių abonentų, įtrauktų į bendrovės „Ryanair“ adresatų sąrašą, išsiųsti penkis papildomus reklaminius elektroninius laiškus. Šių papildomų paslaugų kaina būtų [...] EUR.

— *G susitarimas: 2009 m. rugsėjo 17 d. susitarimas su bendrove AMS dėl Jungtinės Karalystės*

(96) Nuo 2009 m. sausio 1 d. atgaline data taikomas 2009 m. rugsėjo 17 d. PPR ir bendrovės AMS sudarytas trejų metų susitarimas. Šis susitarimas yra susietas su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 53 000 keleivių.

(97) Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo teikti įvairias rinkodaros paslaugas už [...] EUR per metus. Šios paslaugos apėmė:

— nuorodos į PPR nurodytą svetainę rodymą bendrovės „Ryanair“ svetainės www.ryanair.com Jungtinės Karalystės pradžios tinklalapyje 22 dienas už [...] EUR sumą;

— vienos pastraipos pateikimą bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapyje, skirtame La Rošelio krypčiai, už [...] EUR sumą;

— nuorodos į PPR nurodytą svetainę rodymą bendrovės „Ryanair“ svetainės La Rošelio krypties puslapyje esančioje būsenos juostoje, už [...] EUR sumą.

(98) Bendra suma už šias paslaugas buvo [...] EUR, o jai buvo taikoma nuolaida. Šalys galėjo susitarti dėl papildomų paslaugų.

— *H ir J susitarimai: 2009 m. rugsėjo 17 d. susitarimas ir jo pakeitimas, sudarytas su bendrove AMS dėl Belgijos*

(99) 2009 m. rugsėjo 17 d. PPR ir bendrovė AMS sudarė trejų metų susitarimą, kuris atgaline data taikomas nuo 2009 m. sausio 1 d. (H susitarimas). Šis susitarimas yra susietas su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Briuselio Šarlerua, kuriuo per pirmuosius metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 9 000 keleivių, o per kitus dvejus metus – 16 000 keleivių.

(100) Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo 95 dienas per pirmuosius metus ir 160 dienų per kitus dvejus metus rodyti PPR nurodytą nuorodą bendrovės „Ryanair“ svetainės (www.ryanair.com) ([20]) Nyderlandų / Belgijos pradžios tinklalapyje. Šių paslaugų kaina buvo atitinkamai [...] EUR ir [...] EUR, o PPR turėjo sumokėti [...] EUR pirmaisiais metais ir [...] EUR vėlesniais metais. Šalys galėjo susitarti dėl papildomų paslaugų.

(101) Tą pačią dieną šis susitarimas buvo iš dalies pakeistas J susitarimu, pagal kurį bendrovė AMS įsipareigojo dar 10 dienų 2009 m. rodyti nuorodą į PPR nurodytą svetainę bendrovės „Ryanair“ svetainės www.ryanair.com Nyderlandų / Belgijos pradžios tinklalapyje. Šios papildomos paslaugos kaina būtų [...] EUR.

— *I susitarimas: 2009 m. rugsėjo 17 d. susitarimas su bendrove AMS dėl Airijos*

(102) 2009 m. rugsėjo 17 d. PPR ir bendrovė AMS sudarė dar vieną trejų metų susitarimą, kuris atgaline data taikomas nuo 2009 m. sausio 1 d. (I susitarimas). Šis susitarimas yra susietas su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Dublinas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 17 000 keleivių.

([20]) Originalas anglų kalba: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage“.

(103) Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo 200 dienų rodyti nuorodą į PPR nurodytą svetainę bendrovės „Ryanair“ svetainės www.ryanair.com Airijos versijos pradžios tinklalapyje. Mokestis už šią paslaugą buvo [...] EUR, o sąskaita faktūra turėjo būti išrašyta Prekybos ir pramonės rūmams, nurodant metinę [...] EUR kainą. Šalys galėjo susitarti dėl papildomų paslaugų.

— *K susitarimas: 2010 m. vasario 25 d. susitarimas su bendrove AMS*

(104) 2010 m. kovo 31 d. įsigaliojo 2010 m. vasario 25 d. PPR ir bendrovės AMS sudarytas trejų metų susitarimas (K susitarimas). Šis susitarimas pakeitė ir panaikino ankstesnius šalių susitarimus.

(105) 2009 m. buvo sudaryti trys susitarimai dėl rinkodaros paslaugų, apimantys kiekvieną iš rinkų, kuriose buvo planuojamos reklamos priemonės, t. y. Jungtinę Karalystę, Airiją ir Belgiją. Tačiau 2010 m. šalys sudarė vieną susitarimą dėl visų šių trijų rinkų.

(106) Šis susitarimas susijęs su bendrovės „Ryanair“ vykdomais maršrutais, jungiančiais La Rošelio oro uostą su Jungtine Karalyste, Airija, Belgija ir Norvegija (pastarasis maršrutas yra naujas). Nors susitarime nenustatyta jokių reikalavimų dėl keleivių skaičiaus ar skrydžių dažnumo, jame numatyta, kad sumažinus skrydžių dažnumą arba atšaukus vieną iš minėtų maršrutų, rinkodaros paslaugų paketas būtų atitinkamai pakeistas.

(107) Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo teikti įvairias rinkodaros paslaugas už [...] EUR per metus. Šios paslaugos apėmė:

— penkių pastraipų pateikimą bendrovės „Ryanair“ svetainės skiltyje „Penki dalykai, kuriuos reikia padaryti“;

— trijų nuorodų rodymą bendrovės „Ryanair“ svetainėje;

— nuorodos rodymą 90 dienų bendrovės „Ryanair“ svetainės Airijos, Norvegijos ir Nyderlandų versijų pradžios tinklalapyje;

— nuorodos rodymą 50 dienų bendrovės „Ryanair“ svetainės Jungtinės Karalystės versijos pradžios tinklalapyje.

(108) Šalys galėjo susitarti dėl papildomų paslaugų.

(109) Šis susitarimas buvo iš dalies pakeistas trimis toliau nurodytais pakeitimais:

— *L susitarimas: 2010 m. vasario 25 d. K susitarimo pakeitimas Nr. 1 dėl Airijos*

(110) Pirmasis 2010 m. vasario 25 d. K susitarimo pakeitimas buvo pasirašytas 2010 m. birželio 23 d. Šis pakeitimas yra susietas su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Korkas. Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo iki 70 dienų pratęsti laikotarpį, kurį bendrovės „Ryanair“ svetainėje www.ryanair.com būtų rodoma nuoroda į PPR pasirinktą svetainę, už [...] EUR sumą.

— *M susitarimas: 2010 m. vasario 25 d. K susitarimo pakeitimas Nr. 2 dėl Portugalijos*

(111) Pagal šį 2011 m. vasario 11 d. pasirašytą susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo teikti įvairias rinkodaros paslaugas už [...] EUR sumą, už kurią išrašoma metinė sąskaita faktūra [...] EUR sumai. Šios paslaugos apėmė:

— nuorodos į PPR nurodytą svetainę rodymą 365 dienas per metus bendrovės „Ryanair“ svetainės portugališkos versijos pradžios tinklalapio skiltyje „Oro uostai ir turizmas“;

— La Rošelio (PPR parinktas tekstas, paveikslėlis ir nuoroda) pristatymas bendrovės „Ryanair“ svetainės portugališkos versijos pradžios tinklalapyje 4 savaites per metus.

— *N susitarimas: 2010 m. vasario 25 d. K susitarimo pakeitimas Nr. 3 dėl Norvegijos*

(112) Trečiasis 2010 m. vasario 25 d. K susitarimo pakeitimas buvo pasirašytas 2011 m. Pagal šį susitarimą bendrovė AMS įsipareigojo teikti įvairias rinkodaros paslaugas už [...] EUR sumą, už kurią pirmaisiais metais turėjo būti išrašoma [...] EUR sąskaita faktūra, o antraisiais metais – [...] EUR sąskaita faktūra.

(113) Pirmaisiais metais (nuo 2011 m. kovo 31 d. iki 2011 m. spalio 31 d.) buvo teikiamos šios paslaugos:

— La Rošelio (PPR parinktas tekstas, paveikslėlis ir nuoroda) pristatymas bendrovės „Ryanair“ svetainės norvegiškos versijos pradžios tinklalapyje 6 savaites per metus;

— PPR parinktos reklamjuostės pateikimas bendrovės „Ryanair“ svetainės norvegiškos versijos pradžios tinklalapio dešinėje pusėje esančioje būsenos juostoje 4 mėnesius per metus.

(114) Antraisiais metais (nuo 2012 m. kovo 31 d. iki 2012 m. spalio 31 d.) buvo teikiamos šios paslaugos:

— La Rošelio (PPR parinktas tekstas, paveikslėlis ir nuoroda) pristatymas bendrovės „Ryanair“ svetainės norvegiškos versijos pradžios tinklalapyje 3 savaites per metus;

— PPR parinktos reklamjuostės pateikimas bendrovės „Ryanair“ svetainės norvegiškos versijos pradžios tinklalapio dešinėje pusėje esančioje būsenos juostoje 3 mėnesius per metus.

3.2.2.2. Susitarimai su bendrovėmis „Flybe“, „Aer Arann“ ir „Jet2“

a) 2008 m. kovo 27 d. sprendimas dėl mokesčių

(115) 2008 m. kovo 27 d. sprendime dėl mokesčių, pateiktame „Cocoeco“, nustatytos paskatos pradėti naujus reguliariuosius maršrutus. Šiame sprendime dėl kainų nustatymo numatoma laipsniškai mažėjančių nuolaidų oro susisiekimo mokesčiams sistema, taikoma ne ilgiau kaip trejus metus už naujus maršrutus arba esamų maršrutų tęsimą žiemos sezonu. Sprendime dėl kainų nustatymo nustatytos šių nuolaidų suteikimo sąlygos:

— nuolaida naujiems reguliariesiems maršrutams ([21]) suteikiama laikantis šių sąlygų: i) naujas reguliarusis maršrutas (sezoninis arba metinis), ii) skrydžiai pradedami vykdyti 2008 m. ir iii) IATA pavasario–vasaros sezono metu siūloma daugiau kaip 2 000 sėdimųjų vietų;

— nuolaida žiemos maršrutams suteikiama laikantis šių sąlygų: i) esamas maršrutas, kuriuo iki 2008 m. niekada nebuvo vykdomi skrydžiai IATA žiemos sezono metu, ir ii) priemonės taikomos tik žiemos sezonui.

(116) Pagal šias skatinamąsias priemones taikomos nuolaidos nurodytos 10 lentelėje.

10 lentelė

2008 m. kovo 27 d. sprendime dėl kainų nustatymo numatytos nuolaidos oro uosto mokesčiams

	1-ieji metai	2-ieji metai	3-ieji metai
Tūpimo mokestis	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Kilimo ir tūpimo tako apšvietimas	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Stovėjimas	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Keleivio mokestis	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

b) Susitarimas su bendrove „Jet2“

(117) Nuo 2008 m. gegužės 12 d. atgaline data taikomas 2008 m. liepos 4 d. PPR su oro transporto bendrove „Jet2“ sudarytas trejų metų trukmės susitarimas dėl oro uosto mokesčių už skrydžius į Edinburgą ir Lidsą ([22]).

([21]) Prancūzijos teigimu, naujo reguliariojo maršruto apibrėžtis atitinka 2005 m. gairėse pateiktą apibrėžtį.

([22]) 2008 m. gegužės 12 d. PPR ir bendrovės „Jet2“ susitarime taip pat nurodytas 2009 m. sezonui numatytas maršrutas La Rošelis–Belfastas. Tačiau, Prancūzijos valdžios institucijų teigimu, La Rošelio–Belfasto maršrutas taip ir nebuvo pradėtas vykdyti.

(118) Šiame susitarime taip pat numatyta, kad oro uosto mokesčiams bus taikomos didelės nuolaidos, kaip nurodyta 10 lentelėje. Bendrovė „Jet2“ įsipareigojo kiekvieną sezoną pasiūlyti ne mažiau kaip 2 000 sėdimųjų vietų, o to nepadarius, kitais metais nuolaidos būtų sumažintos 5 proc..

(119) Pagal šį susitarimą PPR pirmaisiais metais (2008 m.) turėjo sumokėti [...] EUR „rinkodaros paramos įnašą“, o antraisiais ir trečiaisiais metais (teoriškai 2009 ir 2010 m.) – rinkodaros įnašą, kurio dydis būtų „koreguojamas atsižvelgiant į skrydžių tvarkaraštį“. Pagal susitarimą rinkodaros įnašo suma gali būti koreguojama pakeitimu, atsižvelgiant į pasiektą užimtumo koeficientą ir skrydžių tvarkaraščio pokyčius. Susitarime numatyta, kad tam, kad būtų sumokėtas įnašas, bendrovė „Jet2“ turėjo pateikti sąskaitą faktūrą kartu su patvirtinamaisiais dokumentais (rinkodaros planu, sąskaitomis faktūromis už vykdomą reklamos veiklą). Be to, kad galėtų gauti pagalbą, bendrovė „Jet2“ įsipareigojo pasiūlyti ne mažiau kaip 2 000 sėdimųjų vietų kiekvienu maršrutu kiekvieną IATA pavasario-vasaros sezoną. Pagal susitarimą, jei minėtas sėdimųjų vietų skaičius atitinkamu laikotarpiu nebūtų pasiektas, bendrovė „Jet2“ neturėtų teisės gauti rinkodaros paramos už atitinkamus metus.

(120) 2011 m. rugpjūčio 30 d. raštu Prancūzija informavo Komisiją, kad 2008 ir 2009 m. PPR sumokėjo [...] EUR sumą, tačiau 2010 m. PPR neatliko jokių mokėjimų bendrovei „Jet2“.

c) Susitarimai su bendrovėmis „Flybe“ ir „Aer Arann“

(121) Komisijos tyrimas apima PPR ir bendrovių „Flybe“ bei „Aer Arann“ susitarimus dėl oro uosto mokesčių:

— 2009 m. kovo 18 d. sudarytą susitarimą su bendrove „Flybe“, apimantį trejų metų laikotarpį ir taikomą atgaline data nuo 2008 m. gegužės 3 d., dėl skrydžių į Glazgą;

— susitarimą, sudarytą su bendrove „Aer Arann“ ir taikomą trejus metus nuo 2008 m. gegužės 24 d. (pasirašymo data susitarime nenurodyta) dėl skrydžių į Korką.

(122) Šiuose dviejuose susitarimuose numatyta, kad oro uosto mokesčiams bus taikomos didelės nuolaidos, kaip nurodyta 10 lentelėje. Pagal abu susitarimus oro transporto bendrovės įsipareigojo kiekvieną sezoną pasiūlyti ne mažiau kaip 2 000 sėdimųjų vietų, o to nepadarius kitais metais nuolaidos būtų sumažintos 5 proc..

(123) Prancūzijos teigimu, šios nuolaidos buvo suteiktos laikantis 2008 m. kovo 27 d. sprendime dėl mokesčių nustatymo nustatytų sąlygų.

3.2.2.3. Susitarimai su bendrove „Buzz“

(124) Remiantis CRC ataskaita, oro transporto bendrovė „Buzz“, kuri yra KLM patronuojamoji įmonė, 2001 m. pavasarį pradėjo vykdyti pirmuosius pigius skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas ([23]). CRC ataskaitoje teigiama, kad bendrovei „Buzz“ buvo taikomi oro uosto mokesčiai pagal tuo metu galiojusius tarifų sąrašus. CRC ataskaitoje taip pat pažymima, kad 2001 ir 2002 m. bendrovei „Buzz“ buvo skirtos reklamos priemonės ir padengtos komunikacijos išlaidos, kurių bendra suma siekė 59 068,51 EUR. Galiausiai CRC pažymi, kad 2003 m. maršrutą faktiškai perėmė bendrovė „Ryanair“, o PPR išrašė sąskaitas faktūras bendrovei „Ryanair“ už paslaugas tomis pačiomis sąlygomis, kurios iki metų pabaigos buvo taikomos bendrovei „Buzz“.

(125) Prancūzija pažymi, kad su bendrove „Buzz“ buvo sudarytas vienas susitarimas, t. y. 2002 m. lapkričio 8 d. susitarimas. Trejiems metams sudarytas 2002 m. lapkričio 8 d. PPR ir bendrovės „Buzz“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų yra susijęs su „Buzz“ teikiamomis reguliariųjų skrydžių paslaugomis La Rošelio oro uoste ir infrastruktūros naudojimo sąlygomis.

(126) Prancūzija taip pat nurodo, kad CRC ataskaitoje nurodytos su bendrove „Buzz“ susijusios reklamos priemonės ir komunikacijos išlaidos iš tikrųjų yra susijusios su komunikacijos veikla, vykdoma pagal susitarimą, sudarytą su bendrove „Maison de la France“, o ne „Buzz“. Taigi, pasak PPR, bendrovė „Buzz“ negavo jokių rinkodaros mokėjimų.

([23]) CRC teigimu, „2001 m. pradėjus vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas, 2002 m. lapkričio 8 d. buvo sudaryta paslaugų sutartis (...), taikoma atgaline data ir apimanti trejų metų laikotarpį nuo 2001 m. kovo 25 d.“.

3.2.2.4. Santykiai su bendrove „easyJet“

(127) CRC ataskaitoje nurodyta, kad 2006 m. bendrovė „easyJet“ „paprašė [...] EUR rinkodaros paramos“ dėl Bristolio maršruto, dėl kurios, kaip teigiama, tuo metu, kai ataskaita buvo baigta rengti, buvo sudarytas žodinis susitarimas.

(128) Prancūzija nurodo, kad, priešingai nei teigiama CRC ataskaitoje, bendrovė „easyJet“ negavo jokio finansavimo rinkodaros ar reklamos paslaugoms. Prancūzijos teigimu, nors per oro uosto ir bendrovės „easyJet“ derybas neoficialiai buvo aptarta tokio įnašo galimybė, ji niekada nebuvo įgyvendinta, todėl su bendrove „easyJet“ niekada nebuvo sudarytas joks rinkodaros paramos susitarimas.

4. **PAGRINDAS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ**

(129) Komisija laikėsi nuomonės, kad oficialią tyrimo procedūrą būtina pradėti siekiant, viena vertus, išnagrinėti visus įvairių valdžios institucijų ir subjektų finansinius įnašus, kurie La Rošelio oro uostą valdantiems PPR skirti nuo 2001 m. iki sprendimo pradėti procedūrą dienos, kaip apibūdinta 3.1 skirsnyje, ir, kita vertus, įvertinti, ar oro transporto bendrovėms galėjo būti suteikta pagalba pagal visus PPR ir oro transporto bendrovių susitarimus, apibūdintus 3.2.2 skirsnyje, nuo 2001 m. iki sprendimo pradėti procedūrą dienos (2012 m. vasario 8 d.).

4.1. **Oro uostui skirtos priemonės**

(130) Išnagrinėjusi La Rošelio oro uostą valdantiems PPR suteiktus finansinius įnašus, Komisija pareiškė savo nuomonę dėl galimos pagalbos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir išreiškė abejonių dėl bet kokios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

4.1.1. *Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį*

(131) Prancūzijos valdžios institucijos nurodė, kad dalis valstybės suteikto finansavimo buvo skirta valstybės užduočių, kurios nėra ekonominė veikla pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, išlaidoms padengti. Tačiau toks finansavimas turi būti naudojamas tik su šiomis užduotimis susijusioms išlaidoms padengti ir negali būti skiriamas kitai ekonominei veiklai ([24]). Komisija manė, kad ji neturi pakankamai informacijos apie tai, kokio konkretaus pobūdžio yra valstybės užduočių išlaidos, ir kad ji taip pat negali atmesti galimybės, jog oro uostas įgijo pranašumą dėl šių išlaidų padengimo.

(132) Prancūzija taip pat nurodė, kad aptariamas finansavimas nėra pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Prancūzija taip pat mano, kad viso La Rošelio oro uosto valdymas yra visuotinės ekonominės svarbos paslauga. Todėl Komisija išnagrinėjo PPR skirtas finansinės paramos priemones atsižvelgdama į Sprendimą *Altmark* ([25]). Komisija laikėsi nuomonės, kad Prancūzija neįrodė, jog įvykdyta kuri nors iš keturių Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų; šie kriterijai turi būti tenkinami, kad būtų galima atmesti pranašumo buvimą kompensuojant išlaidas, susijusias su visuotinės ekonominės svarbos paslauga.

(133) Dėl PPR suteiktų finansinių įnašų suderinamumo su rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principu Komisija negalėjo atmesti galimybės, kad minėtais finansiniais įnašais PPR buvo suteiktas atrankusis pranašumas per visą sprendime nurodytą laikotarpį. Todėl ji negalėjo atmesti galimybės, kad šios priemonės yra valstybės pagalba.

4.1.1.1. Infrastruktūros ir valstybės užduočių finansavimas

(134) Komisija nurodė neturinti jokių įrodymų, kurie leistų jai manyti, kad viešųjų įstaigų subsidijos infrastruktūrai buvo finansiškai pelningos arba kad buvo tikimasi finansinės grąžos.

([24]) 1997 m. kovo 18 d. Teisingumo Teismo sprendimas, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos N309/2002 (OL C 148, 2003 6 25) ir 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos N438/2002 – subsidijų uostų valdytojams, skirtų valdžios institucijos įgaliojimams vykdyti (OL C 284, 2002 11 21).

([25]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) Kalbant apie subsidijas, skirtas valstybės užduotims finansuoti, Komisijai kilo abejonių, kaip paaiškinta anksčiau, dėl tikslaus valstybės patirtų išlaidų, kurios, pasak Prancūzijos valdžios institucijų, susijusios su valdžios institucijų įgaliojimų vykdymu, pobūdžio.

4.1.1.2. Veiklos finansavimas

(136) Komisija, remdamasi CRC ataskaita, nusprendė, kad tam tikri finansiniai pervedimai tarp PPR bendrojo skyriaus ir už oro uostą atsakingo skyriaus neatrodo kaip visiškai komerciniai sandoriai.

(137) Pirma, atrodytų, kad PPR bendrasis skyrius išrašė per mažą sąskaitą faktūrą už kai kurias oro uostui suteiktas paslaugas, nes oro uosto sąskaitose neatsispindi tikrosios šių paslaugų sąnaudos. Komisija neatmetė galimybės, kad, kaip įtariama, per mažomis paslaugų kainomis buvo siekiama sumažinti 2001–2006 m. oro uosto patirtus nuostolius.

(138) Toliau atrodo, kad oro uosto veikla buvo finansuojama grąžintinais avansais, mokamais iš PPR bendrojo biudžeto į jo oro uosto sąskaitas, kurie, atrodo, yra nemokai skirti finansiniai ištekliai.

(139) Komisija taip pat laikėsi nuomonės, kad už Rošforo oro uosto valdymą ir eksploatavimą PPR mokamos sumos, panašu, viršija sumas, kurių būtų galima tikėtis įprastomis rinkos sąlygomis nes oro uoste eismas mažas.

(140) Be to, iš sumos, kurią La Rošelio oro uostas gavo už šių paslaugų teikimą, 40 000 EUR nepadengė išlaidų, kurias PPR patyrė teikdami paslaugas, o iš tikrųjų buvo paslaugų teikėjo mokestis, sudarantis vidutiniškai 16 proc. visos už šias paslaugas išrašytoje sąskaitoje faktūroje nurodytos sumos.

(141) Dėl finansinių įnašų už tam tikrų maršrutų vykdymą, kuriuos Prekybos ir pramonės rūmams mokėjo įvairios valdžios institucijos: Komisija suabejojo, ar šios priemonės iš tikrųjų buvo mokėjimai oro uostui, nes mokėjimai vyko per oro uosto sąskaitas, ar tai buvo pagalba atitinkamoms oro transporto bendrovėms.

4.1.2. *Pagalbos suderinamumas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą*

(142) Siekdama įvertinti investicinių priemonių suderinamumą su vidaus rinka, Komisija taikė 2005 m. gaires ([26]). Komisija manė, kad ji neturėjo visos reikiamos informacijos, kad galėtų įvertinti aptariamų priemonių suderinamumą pagal 2005 m. gairėse nustatytus kriterijus.

(143) Komisijai taip pat kilo abejonių, ar galima kompensacijos už valstybės užduočių vykdymą permoka ir galima PPR suteikta veiklos pagalba yra suderinamos su vidaus rinka.

4.2. **Oro transporto bendrovėms skirtos priemonės**

(144) Vertindama oro transporto bendrovėms skirtas priemones, Komisija taip pat pareiškė savo nuomonę dėl galimos pagalbos pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir išreiškė abejonių dėl bet kokios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

4.2.1. *Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį*

(145) Komisija vertino, ar su oro transporto bendrovėmis sudarytais susitarimais buvo suteiktas atrankusis pranašumas, tirdama, ar panašiomis aplinkybėmis įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis veikianti privati oro uostą valdanti įstaiga būtų sudariusi panašius į PPR sudarytus komercinius susitarimus.

([26]) Analizuojant tam tikras priemones, priimtas iki 2005 m. gairių paskelbimo, reikia atsižvelgti į ankstesnę Komisijos sprendimų priėmimo praktiką. Kriterijai, nustatyti remiantis ankstesne sprendimų priėmimo praktika, buvo įtraukti į 2005 m. gaires, todėl gairės šioms priemonėms taikomos tiesiogiai.

(146) Pirma, Komisija pažymėjo, kad tiriamuoju laikotarpiu oro uostas kiekvienais finansiniais metais dirbo nuostolingai ir, kaip teigiama CRC ataskaitoje ([27]), oro uosto taikomi mokesčiai diskriminavo įvairias oro transporto bendroves ([28]). Dėl visų šių priežasčių Komisija abejoja, ar oro uostas, sudarydamas komercinius sandorius su La Rošelio oro uostą aptarnaujančiomis oro transporto bendrovėmis, elgėsi kaip apdairus investuotojas.

(147) Siekdama nustatyti, ar oro uostą valdanti įstaiga veikė kaip apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, motyvuojamas pelno perspektyvos ([29]), Komisija manė, kad sudarytus susitarimus reikia vertinti kiekvienu nagrinėjamu laikotarpiu, atsižvelgiant į jų pasirašymo laiką.

4.2.1.1. Atrankiojo pranašumo buvimas su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudarytuose susitarimuose

(148) Komisija manė, kad susitarimus dėl oro uosto paslaugų ir susitarimus dėl rinkodaros paslaugų reikia vertinti kartu, nes bendrovės „Ryanair“ ir AMS sudarė vieną aptariamų priemonių naudos gavėją. Be to, Komisija manė, kad susitarimų dėl rinkodaros paslaugų pasirašymas priklausė nuo susitarimų dėl oro uosto paslaugų sudarymo, o vienintelė tikėtina susitarimų dėl rinkodaros paslaugų nauda buvo oro uostu besinaudojančių bendrovės „Ryanair“ keleivių skaičiaus padidėjimas.

(149) Komisija išreiškė abejonių, ar oro uostą valdanti įstaiga, pasirašydama susitarimus dėl oro uosto paslaugų ir susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, elgėsi kaip apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vykdantis bendrąją arba sektorinę struktūrinę politiką, ir motyvuotas pelno perspektyva vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu. Komisija pažymėjo, kad nebuvo rinkos tyrimų ir (arba) verslo planų, susijusių su įvairiais su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS pasirašytais susitarimais ir ekonomiškai pagrindžiančių oro uosto sprendimą prisiimti tokius įsipareigojimus bendrovių „Ryanair“ / AMS atžvilgiu.

(150) Prancūzijos teigimu, ekonominis šių susitarimų sudarymo pagrindas buvo jų nauda verslui ir turizmui regione. Vis dėlto Komisija nurodė, kad į regioninės plėtros sumetimus negali būti atsižvelgta taikant apdairaus investuotojo kriterijų ([30]).

(151) Komisijai kilo abejonių dėl bendrovei „Ryanair“ taikomų oro uosto mokesčių, ypač atsižvelgiant į 2003 m. gruodžio 10 d. pasirašytą susitarimą, kuriuo bendrovė „Ryanair“ atleista nuo kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokesčio.

(152) Komisija pažymėjo, kad finansuojant susitarimų dėl rinkodaros paslaugų išlaidas dalyvavo įvairūs viešieji subjektai. Todėl ji svarstė, ar oro uosto elgesį reikėtų vertinti kartu su valstybės arba kitų valdžios institucijų, prižiūrinčių oro uostą valdančią įstaigą arba dalyvaujančių ją finansuojant, elgesiu.

(153) Komisija taip pat suabejojo, ar antžeminės paslaugos, numatytos vėlesniuose susitarimuose su bendrove „Ryanair“, visų pirma 2003 m. gruodžio 10 d. bendrovės „Ryanair“ ir PPR sudarytame susitarime dėl antžeminių paslaugų, iš tikrųjų egzistavo. 2011 m. rugpjūčio 30 d. atsakyme Prancūzija nurodė, kad PPR antžeminių paslaugų neteikė.

(154) Dėl visų šių priežasčių, Komisijos nuomone, abejotina, ar oro uostas ir viešieji subjektai, kurie prisidėjo arba prisideda prie bendrovės „Ryanair“ veiklos išlaidų padengimo, sudarydami tiriamus susitarimus veikė kaip apdairūs rinkos ekonomikos investuotojai.

([27]) 2008 m. gegužės 13 d. CRC ataskaitoje skelbiami 2001–2006 m. oro uosto finansiniai rezultatai. Tai, kad po 2006 m. oro uostas taip pat patyrė nuostolių, Prancūzija nurodė 2011 m. rugpjūčio 30 d. rašte.

([28]) CRC ataskaitoje nurodyta, kad bendrovė „Airlinair“ buvo vienintelė oro transporto bendrovė, kuri mokėjo mokestį už apšvietimą, o pigių skrydžių bendrovės buvo atleistos nuo šio mokesčio žiemos sezonu ir net vasarą už skrydžius, vykdomus naktį, kaip apibrėžta aviacijos taisyklėse (žr. ataskaitos 3.1 skyrių).

([29]) 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italija / Komisija*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 20 punktas, ir 2000 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Alitalia / Komisija*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84 punktas.

([30]) 1999 m. sausio 21 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Neue Maxhütte Stahlwerke ir Lech-Stahlwerke / Komisija*, sujungtos bylos T-129/95, T-2/96 ir T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, 120 punktas.

4.2.1.2. Klausimas, ar su bendrovėmis „Jet2“, „Flybe“ ir „Aer Arann“ sudaryti susitarimai suteikia atrankųjį pranašumą

(155) Komisija pažymėjo, kad su oro transporto bendrovėmis „Jet2“, „Flybe“ ir „Aer Arann“ pasirašytuose susitarimuose numatytos didelės mokesčių nuolaidos ([31]) ir kad, Prancūzijos teigimu, šios nuolaidos buvo taikomos visoms be išlygų oro transporto bendrovėms, kurios atitiko 2008 m. kovo 27 d. sprendime dėl kainų nustatymo nustatytus kriterijus (žr. 3.3.2.2 skirsnį).

(156) Tačiau Komisija pažymėjo, kad, kaip minėjo Prancūzija, tiriamuoju laikotarpiu oro uostas patyrė nuostolių. Šių paskatų pelningumas apskaičiuotas remiantis apskaičiuotomis veiklos išlaidomis, todėl oro transporto bendrovės atleistos nuo pareigos prisidėti prie naudojamos infrastruktūros finansavimo. Todėl Komisija manė, kad dėl šių paskatų oro uostas galėjo netekti veiklos pajamų, kurios buvo labai svarbios jo finansiniam gyvybingumui užtikrinti.

4.2.1.3. Atrankusis pranašumas, atsirandantis dėl sumų, sumokėtų bendrovėms „Jet2“, „easyJet“ ir „Buzz“ už rinkodaros paslaugas

(157) Atsakydama į prašymą pateikti papildomos informacijos, Prancūzija nurodė 2009 m. bendrovei „Jet2“ sumokėtas sumas, iš viso [...] EUR, už rinkodaros paslaugas. Be to, CRC ataskaitoje nurodyta, kad 2006 m. bendrovė „easyJet“ „prašė [...] EUR rinkodaros paramos“ Bristolio maršrutui ([32]), o bendrovė „Buzz“ 2001 ir 2002 m. naudojosi reklamos priemonėmis ir patyrė komunikacijos išlaidų, kurių bendra suma sudarė 59 068,51 EUR.

(158) Komisija laikėsi nuomonės, kad ji neturi pakankamai informacijos, įrodančios, kad sumokėtos sumos nėra pagalba arba mokėjimai buvo atlikti laikantis apdairaus investuotojo principo ir už jas suteiktos rinkodaros paslaugos atitiko sumokėtas sumas.

4.2.2. *Pagalbos suderinamumas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą*

(159) Komisija manė, kad priemonių, suteiktų paskelbus 2005 m. gaires, suderinamumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į tas gaires, o priemonių, suteiktų prieš paskelbiant gaires, suderinamumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į jos sprendimų priėmimo praktiką tuo metu, kai priemonės buvo suteiktos. Tačiau Komisija taip pat pažymėjo, kad priimdama 2005 m. gaires ji konsolidavo savo sprendimų priėmimo praktiką, susijusią su oro uostus valdančioms įstaigoms suteiktos pagalbos suderinamumo vertinimu, ir kad gairėse nustatyti kriterijai taip pat taikytini priemonėms, suteiktoms prieš paskelbiant gaires.

(160) Komisija manė, kad, atsižvelgdama į turimą informaciją, ji turėjo abejonių dėl oro transporto bendrovėms skirtų priemonių suderinamumo su vidaus rinka.

5. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

(161) Komisija gavo šių suinteresuotųjų šalių pastabas:

— PPR, bendrovių „Ryanair“ ir AMS;

— šių įmonių: „Doc Services“, „Fountaine Pajot“, „Le Richelieu“, „Atlantis“, „Le Relais du Bois“, „Groupe Cafés Merling“, „Grand Pavois“, „Cuisines Villeger“, „Irium“, „Sogerma et La Rochelle Evénements“;

— šių asociacijų: *Amicale Rivedoux* [vietos bendruomenės asociacija], *Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré* [La Rošelio Rė salos viešbučių savininkų asociacija], *Envol Vert* [aplinkos apsaugos asociacija], *Ile de Ré Tourisme* [Rė salos turizmo tarnyba], *Association des Professionnels du Nautisme Rochelais* [La Rošelio buriavimo profesionalų asociacija], *Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime* (UDOTSI) [Pajūrio Šarantos turizmo informacijos biurų asociacija], *Destination La Rochelle*;

([31]) 75 proc. pirmaisiais metais, 50 proc. antraisiais metais ir 25 proc. trečiaisiais metais.
([32]) CRC ataskaitos 5.1.1 skyrius.

— šių viešųjų subjektų: *Conseillers du Commerce Extérieur* [Užsienio prekybos konsultantai], Pajūrio Šarantos departamentas, *Office de Tourisme de La Rochelle* [La Rošelio turizmo biuras], Puatu-Šarantų PPR, Angulemo PPR, *Charente-Maritime Tourisme* [Pajūrio Šarantos turizmo tarnyba], *Communauté d'Agglomération de La Rochelle* [La Rošelio aglomeracijos bendrija], Ruajano merija, *Vendée Tourisme* [Vandėjos turizmo tarnyba] ir Puatu-Šarantų regionas.

— ir fizinių asmenų.

5.1. **PPR pastabos**

(162) PPR pastabos buvo pateiktos atsižvelgiant į 2012 m. balandžio 12 d. Prancūzijos atsiųstas pastabas, o PPR pateikė papildomos informacijos, susijusios su Prancūzijos pastabomis.

— *Pastabos dėl oro uostui skirtų priemonių*

(163) Pirma, PPR mano, kad Komisijos išnagrinėtos priemonės negalėjo turėti poveikio konkurencijai, nes nė viename iš dviejų oro uostų, esančių La Rošelio oro uosto pasiekiamumo zonoje (Rošforo /Sent Anjano ir Njoro), nebuvo vykdomi komerciniai skrydžiai. Jie taip pat ginčija teiginį, kad Angulemo oro uostas yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir La Rošelio oro uostas, nes jis yra už dviejų valandų kelio automobiliu.

(164) Kalbant apie investicinę pagalbą, PPR mano, kad dalis nagrinėjamos investicinės pagalbos buvo skirta su sauga ir saugumu susijusioms valstybės užduotims vykdyti, todėl tai nėra valstybės pagalba. Tai taikoma užduotims ir infrastruktūrai, finansuojamoms iš saugumo mokesčio, ir infrastruktūrai, naudojamai toliau nurodytai neekonominei veiklai: saugumo / patikros punktams, muitinės patikroms ir angarui, kuriame įrengta stovėjimo vieta trims ugniagesių automobiliams.

(165) PPR taip pat mano, kad jiems buvo patikėta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugą (toliau – VESP). Pagal Prekybos kodekso L.170-1 straipsnį PPR pavesta užtikrinti ekonominę teritorijos plėtrą, patrauklumą ir teritorinį planavimą, o oro uosto valdymas jų teritorijoje padeda siekti šių tikslų. PPR pabrėžia, kad La Rošelio oro uostas yra atkirstas. Tai vienintelė Prancūzijos aglomeracija, kurioje gyvena daugiau kaip 150 000 gyventojų ir į kurią neveda greitkelis. Be to, miestas neturi greitojo geležinkelio jungties ir neplanuojama tokios jungties statyti, o iki Paryžiaus traukiniu šiuo metu reikia važiuoti daugiau nei tris valandas.

(166) Be to, PPR mano, kad infrastruktūros finansavimas turėtų būti laikomas suderinama pagalba, atsižvelgiant į 2000–2005 m. Komisijos praktiką ir 2005 m. gaires.

(167) Dėl per mažų PPR bendrojo skyriaus paslaugų, teikiamų už oro uostą atsakingam PPR skyriui, kainų PPR pabrėžia, kad aptariamos paslaugos teikiamos bendrai įvairiems PPR skyriams ir šios paslaugos yra struktūrinio pobūdžio (apskaitos, IT, žmogiškųjų išteklių), o jų sąnaudos paskirstomos visiems PPR skyriams. Todėl galima tikėtis, kad sąskaitos už paslaugas išrašomos nesivadovaujant komercine logika ir sąskaitose nurodytos sumos yra mažesnės nei būtų taikomos išorės organizacijai. Pasak PPR, tai atitinka Teisingumo Teismo praktiką, kurioje pripažįstama, kad paslaugų teikimas tam pačiam tinklui priklausantiems subjektams ne visada grindžiamas tik komerciniu požiūriu ([33]).

(168) Dėl per didelių Rošforo /Sent Anjano oro uostui suteiktų paslaugų kainų PPR mano, kad ginčijamos sumos nėra papildomos sąskaitose faktūrose nurodytos sumos, net kai skrydžių skaičius viršijo paslaugų specifikacijose nurodytą skrydžių skaičių.

(169) Dėl grąžintinų avansų PPR teigia, kad jų negalima laikyti subsidijomis, nes tai yra paskolos, kurias oro uostas privalo grąžinti. Iš tikrųjų avansai buvo finansavimas, perkeltas iš vienos PPR vidaus biudžeto eilutės į kitą, ir tai paaiškina, kodėl nebuvo skaičiuojamos palūkanos. Be to, PPR mano, kad tenkindami savo oro uosto likvidumo poreikius jie elgėsi taip, kaip elgtųsi privatus veiklos vykdytojas.

([33]) 2003 m. liepos 3 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Chronopost SA*, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Taigi PPR laikosi nuomonės, kad, net jeigu Komisija veiklos finansavimą laikytų valstybės pagalba, jis turėtų būti laikomas suderinama pagalba pagal 2014 m. gaires.

— *Pastabos dėl oro transporto bendrovėms skirtų priemonių*

(171) Kalbant apie oro uosto ir oro transporto bendrovių susitarimus, PPR mano, kad, pirma, remiantis sprendime *Stardust* nustatytais kriterijais, susitarimai negali būti laikomi priskirtinais valstybei ([34]).

(172) PPR taip pat mano, kad oro uosto pagal susitarimus dėl rinkodaros paslaugų sumokėta kaina neviršijo rinkos kainos. Visų pirma, jie pažymi, kad La Rošelio oro uosto už rinkodaros paslaugas mokėta kaina atitiko rinkos kainą arba net buvo mažesnė už ją ir buvo pagrįsta bendrovės AMS svetainėje paskelbtu tarifų sąrašu.

(173) PPR mano, kad susitarimai su bendrove AMS buvo sudaryti siekiant pelningumo, nes tikėtasi, kad jie padidins oro uosto patrauklumą ir apskritai pagerins jo santykius su bendrove „Ryanair“. PPR laikosi nuomonės, kad iš 2003–2018 m. verslo plano, kuriame, vertinant oro uosto santykius su bendrove „Ryanair“, atsižvelgta į rinkodaros išlaidas, matyti, kad prognozuotas ilgalaikis pelningumas.

(174) Oro uosto mokesčių, kuriuos moka įvairios oro transporto bendrovės, klausimu PPR pažymi, kad bendrovės „Ryanair“ atleidimas nuo apšvietimo mokesčio paaiškinamas tuo, kad ši oro transporto bendrovė skrydžius vykdo tik dieną, o tai reiškia, kad apšvietimo nereikia.

(175) Dėl oro uosto mokesčių nuolaidų, suteiktų tam tikroms oro transporto bendrovėms, PPR mano, kad vienintelis nuolaidų tikslas buvo nauji maršrutai, o nuolaidos buvo taikomos terminuotai ir be išlygų. Be to, jie pažymi, kad oro uosto mokesčiai turėjo teigiamą poveikį oro uosto pelningumui.

(176) Dėl sumų, sumokėtų bendrovei „Jet2“ už rinkodaros paslaugas, PPR taiko tuos pačius argumentus, kaip ir pirmiau išdėstyti argumentai dėl bendrovių „Ryanair“ ir AMS. PPR pažymi, kad, priešingai nei teigiama CRC ataskaitoje, bendrovė „easyJet“ negavo jokio atlygio už rinkodaros paslaugas.

(177) Kalbant apie viešųjų subjektų finansinį įnašą už skrydžių vykdymą maršrutais, PPR nesutinka su teiginiu, kad oro uosto verslo plane buvo atsižvelgta į vietos valdžios institucijų rinkodaros susitarimų finansavimą. Jų nuomone, atitinkamos vietos valdžios institucijos pasirašė šiuos susitarimus dėl rinkodaros paslaugų vykdydamos savo visuotinės svarbos užduotį – reklamuoti savo vietovę.

5.2. **Bendrovių „Ryanair“ ir AMS pastabos**

(178) Bendrovė „Ryanair“ ginčija Komisijos sprendime pradėti procedūrą pateiktą analizę. Bendrovė „Ryanair“ mano, kad Komisija, taikydama apdairaus investuotojo kriterijų, turėtų taikyti lyginamąjį metodą. Bendrovė „Ryanair“ taip pat pateikė keletą lyginamuoju metodu grindžiamų finansinių tyrimų, siekdama įrodyti, kad bendrovės „Ryanair“ ir La Rošelio oro uosto sudaryti susitarimai dėl oro uosto paslaugų atitiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(179) Bendrovė „Ryanair“ taip pat kritiškai vertina Komisijos sprendimą susitarimus su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS vertinti bendrai. Bendrovė „Ryanair“ taip pat atmeta teiginį, kad PPR įgyvendintos priemonės priskirtinos valstybei arba joms buvo naudojami valstybiniai ištekliai.

(180) Be to, bendrovė „Ryanair“ pateikė ekonominį tyrimą, kuriuo siekta įrodyti, kad bendrovės „Ryanair“ su La Rošelio oro uostu pasirašyti susitarimai atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą taikant *ex ante* papildomo pelningumo analizės metodą. Remiantis šiuo tyrimu, atliekant analizę nereikėtų apsiriboti tik faktine susitarimų trukme, bet reikėtų atsižvelgti ir į teorinę jų trukmę, turinti omenyje visas susitarimų pratęsimo galimybes, kaip numatyta pačiuose susitarimuose. Tyrimas grindžiamas vidutiniais bendrovės „Ryanair“ eismo skaičiaus pokyčiais keliuose kituose oro uostuose, iš kurių ji vykdo skrydžius.

([34]) 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Prancūzijos Respublika / Komisija (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Bendrovė „Ryanair“ taip pat mano, kad bendrovės AMS kainos atitinka rinkos kainas, o viešojo oro uosto sprendimas pirkti bendrovės AMS paslaugas atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų.

(182) Bendrovė „Ryanair“ taip pat pateikė ekonominę ataskaitą, kuria siekta įrodyti, kad su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS sudaryti susitarimai atitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą, kai jie analizuojami kartu (šį požiūrį bendrovė „Ryanair“ ginčija).

(183) Galiausiai bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisijos atliktą susitarimų dėl rinkodaros paslaugų su bendrove AMS vertinimą, pagal kurį vienintelė jų vertė yra galimas keleivių, keliaujančių su bendrove „Ryanair“, skaičiaus padidėjimas, kol susitarimai galioja, nesuteikiant jiems jokios galutinės vertės pasibaigus jų galiojimui. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir susitarimai dėl rinkodaros paslaugų, kol galioja, kuria papildomas pajams, o jiems pasibaigus – galutinę vertę. Galutinė susitarimų dėl rinkodaros paslaugų vertė yra ta, kad pasibaigus jų galiojimui dėl pagerėjusios oro uosto reputacijos padidėja oro uosto lankytojų eismas.

(184) Bendrovė AMS taip pat ginčija Komisijos analizę. Pirma, bendrovė AMS mano, kad tikėtina susitarimų dėl rinkodaros paslaugų nauda oro uostams neapsiriboja vien tik keleivių, keliaujančių su bendrove „Ryanair“, skaičiaus padidėjimu. Pasak bendrovės AMS, bendrovės „Ryanair“ svetainės lankytojai, kuriems jos reklama gali daryti poveikį, nėra išimtinai „Ryanair“ klientai ir greičiausiai keliauja su kitomis oro transporto bendrovėmis. Bendrovė AMS taip pat pažymi, kad tai, jog tam tikras oro uostas su bendrove „Ryanair“ yra sudaręs susitarimą dėl rinkodaros paslaugų, nedaro įtakos iš to oro uosto skrendančių jos orlaivių užimtumo koeficientui.

(185) Bendrovė AMS taip pat ginčija Komisijos sprendimą susitarimus su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS vertinti bendrai. Galiausiai bendrovė AMS aiškina, kad reklama bendrovės „Ryanair“ svetainėje leidžia oro uostui pritraukti daugiau atvykstančių keleivių, kurie dažniau išleidžia pinigus nei išvykstantys keleiviai, ir taip padidinti su oro susisiekimu nesusijusias pajamas.

5.3. **Kitų suinteresuotųjų šalių pateiktos pastabos**

(186) Keletas fizinių asmenų ir asociacija „Envol Vert“ informavo Komisiją, kad pritaria pradėtai procedūrai ir smerkia bendrovės „Ryanair“ gautas subsidijas. Tikruoju La Rošelio oro uosto teikiamos ekonominės naudos dydžiu abejoja ir kai kurie fiziniai asmenys.

(187) Visos kitos suinteresuotosios šalys pabrėžia La Rošelio oro uosto indėlį į regiono turizmo ir ekonomikos plėtrą. Jos taip pat pabrėžia, kad oro uosto uždarymas turėtų neigiamą poveikį, ypač kai kurių suinteresuotųjų šalių ekonominei veiklai.

(188) Angulemo PPR nurodo, kad Angulemo ir La Rošelio oro uostai nėra konkurentai.

(189) Puatu-Šarantų PPR pritarė Europos Parlamento rezoliucijai ([35]) dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje, kuria siekiama pripažinti regioninių oro uostų vaidmenį plėtojant vietos ekonomiką.

(190) Puatu-Šarantų regionas pabrėžia, kad oro uostui nemokėjo jokių tiesioginių subsidijų; jas mokėjo tik Prekybos ir pramonės rūmams, kad šie galėtų sėkmingai vykdyti savo užduotis.

(191) UDOTSI mano, kad labai svarbu išlaikyti finansavimą, kuris leistų tas lėšas gaunančioms oro transporto bendrovėms tęsti ir plėsti savo veiklą La Rošelio oro uoste. UDOTSI pažymi, kad sumažinus finansavimą Pajūrio Šarantos regione sumažėtų turizmas, o tai turėtų neigiamą poveikį vietos ekonomikai.

(192) La Rošelio aglomeracijos bendrija ir Pajūrio Šarantos departamentas pažymi, kad jų indėlis į rinkodaros kampanijas, vykdomas pagal su PPR sudarytus rinkodaros susitarimus, priklausė jų kompetencijai ir atitiko jų misiją populiarinti jų vietos teritoriją. *Communauté d'Agglomération* pažymi, kad pagal bendrąjį rinkodaros susitarimą suvienijo jėgas su PPR ir galėjo pasinaudoti sumažintais bendrovės AMS taikomais tarifais. Galiausiai *Communauté d'Agglomération* taip

([35]) 2012 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje (2011/2196(INI)).

pat pažymi, kad ji neturi tiesioginių interesų, susijusių su La Rošelio oro uosto valdymu, todėl mano, kad jos finansinis dalyvavimas neturėtų būti įtrauktas į oro uosto verslo planą.

6. **PRANCŪZIJOS PASTABOS**

6.1. **Oro uostui skirtos priemonės**

— *Oro uosto visuotinė svarba*

(193) Prancūzija tvirtina, kad visa oro uosta veikla (įskaitant komercinės aviacijos veiklą) yra su visuotinės svarbos paslaugos, visų pirma regiono ekonomikos ir turizmo vystymas, taigi jokia oro uostą valdančioms įstaigoms sumokėta suma negali būti laikoma valstybės pagalba.

— *Investicinės dotacijos*

(194) Prancūzija nepritaria Komisijos nuomonei ([36]) dėl Sprendimo *Aéroports de Paris* ([37]) taikymo infrastruktūros paramos priemonėms, suteiktoms iki 2005 m. gairių paskelbimo. Ji mano, kad reikėtų taikyti 1994 m. gaires ([38]), ypač jų 12 punktą, pagal kurį Komisija nekontroliuoja valstybės pagalbos infrastruktūrai. Prancūzijos teigimu, nukrypimas nuo ankstesnės teismų praktikos Sprendime *Aéroports de Paris*, kai oro uosto valdymo ir eksploatavimo veikla buvo pripažinta ekonomine veikla, buvo susijęs su vienu pagrindinių Europos centrų ir buvo padarytas dėl teisinio klausimo, nesusijusio su oro uostų finansavimu, todėl negali būti laikomas tiesiogiai privalomu valstybėms narėms dėl oro uostų infrastruktūros finansavimo, o vieninteliame tuo metu galiojusiame dokumente, t. y. 1994 m. gairėse, buvo aiškiai nurodyta, kad oro uostų infrastruktūros projektai yra bendros ekonominės politikos priemonės, kurioms netaikoma valstybės pagalbos kontrolė. Be to, Prancūzija mano, kad Komisijos praktika atitiko 1994 m. gaires ([39]). Atsižvelgdama į šią teisinio netikrumo atmosferą, Prancūzija mano, kad ji veikė vadovaudamasi vieninteliu tuo metu galiojusiu dokumentu, t. y. 1994 m. gairėmis.

(195) Be to, Prancūzija mano, kad nė viena iš ginčijamų investicinės pagalbos priemonių negali daryti poveikio konkurencijai, todėl jos neturėtų būti įtrauktos į Komisijos tyrimo sritį.

(196) Prancūzijos teigimu, investicijos atitinka apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo principą. Prancūzija teigia, kad įvairios investicinės priemonės pateisinamos dėl ilgalaikių oro uosto problemų, susijusių su nepakankamais aptarnavimo pajėgumais. Prancūzijos teigimu, PPR nusprendė spręsti šias problemas investuodami į oro uosto aptarnavimo pajėgumų didinimą. Prancūzija tvirtina, kad įvairius investicinius sprendimus nuosekliai lėmė 2000, 2002 ir 2008 m. atliktų prognozių tyrimų ir *ex ante* parengtų verslo planų rezultatai. Remdamasi šiais tyrimais Prancūzija mano, kad PPR, 2003 m. vasario 21 d. sprendimu nuspręsdami prašyti finansavimo iš įvairių minėtų valdžios institucijų, veikė remdamiesi pagrįstomis prielaidomis.

(197) Prancūzija mano, kad investicijos buvo nedidelės ir finansiniu požiūriu oro uostas visada investavo labai apgalvotai, nes laukdavo, kol bus pasiektas prisisotinimo taškas, ir tik tada nuspręsdavo atlikti darbus ir šie tapdavo itin svarbūs.

([36]) Sprendimo pradėti procedūrą 162 ir 163 konstatuojamosios dalys.

([37]) 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris / Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

([38]) EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymas valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).

([39]) 1999 m. kovo 30 d. Komisijos sprendimas dėl Italijos valstybės pagalbos NN 638/1998 Elbos salos oro uostui (OL C 67, 2004 3 17, p. 9); 1999 m. birželio 14 d. Komisijos sprendimas dėl Jungtinės Karalystės valstybės pagalbos NN 109/98 Mančesterio oro uostui (OL C 65, 2004 3 13, p. 5), 6 konstatuojamoji dalis.

(198) Be to, Prancūzija mano, kad, jeigu Komisija nuspręstų, jog nagrinėjamos priemonės yra valstybės pagalba, ji turėtų jas laikyti suderinamomis su vidaus rinka, nes priemonės buvo suteiktos siekiant vykdyti visuotinės ekonominės svarbos užduotis, atitinkančias SESV 106 straipsnio 2 dalyje nustatytas sąlygas. Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad visas La Rošelio oro uostas gali būti laikomas VESP, nes jo pagrindinės užduotys yra užtikrinti, kad aptarnaujama teritorija būtų pasiekiama, sudaryti sąlygas ekonominei ir socialinei plėtrai ir skatinti turizmą.

(199) Be to, Prancūzija teigia, kad pagalba infrastruktūrai yra suderinama su vidaus rinka pagal 2005 m. gaires.

— *Veiklos finansavimas*

(200) Pirma, Prancūzija mano, kad orlaivių gaisrų gesinimo ir laukinių gyvūnų keliamo pavojaus prevencijos paslaugos yra viešosios valdžios institucijos kompetencijai priklausančios užduotys, būtinos oro uostų saugai užtikrinti, todėl jos neturėtų būti įtrauktos į Komisijos tyrimo dėl La Rošelio oro uosto taikymo sritį.

(201) Prancūzija taip pat teigia, kad La Rošelio oro uostui suteiktas finansavimas negali daryti poveikio konkurencijai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, todėl vertinamos priemonės nėra valstybės pagalba.

(202) Be to, Prancūzija mano, kad, jeigu Komisija nuspręstų, jog nagrinėjamos priemonės yra valstybės pagalba, ji turėtų jas laikyti suderinamomis su vidaus rinka pagal 2014 m. gaires.

6.2. **Oro transporto bendrovėms skirtos priemonės**

— *Bendrovėms „Jet2“, „Flybe“ ir „Aer Arann“ taikytų mokesčių nuolaidos*

(203) Prancūzija pažymi, kad bendrovėms „Jet2“, „Flybe“ ir „Aer Arann“ taikyta nuolaidų sistema buvo laipsniškai mažėjanti, ribotos trukmės ir taikyta visoms oro transporto bendrovėms, kurios atitiko 2008 m. kovo 27 d. PPR sprendime dėl mokesčių, kuriuo ši sistema buvo nustatyta, nustatytas sąlygas.

(204) Prancūzijos teigimu, tokio pobūdžio nuolaida, kurią gali gauti visi ir kuri suteikiama ribotą laikotarpį, nėra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, nes ši priemonė nėra atrankioji ir nedaro poveikio konkurencijai.

— *Rinkodaros paramos priemonės*

(205) Prancūzija pažymi, kad augantys regioniniai oro uostai turi reklamuoti savo paslaugas ir savo regioną vykdydami rinkodaros kampanijas, kad padidintų keleivių skaičių.

(206) Be to, Prancūzija pažymi, kad pagal Komisijos praktiką, jei už paslaugą mokama rinkos kaina, tai negali būti valstybės pagalba.

(207) Prancūzija pabrėžia, kad rinkodaros paslaugų rinkos kainą vertinti sudėtinga, nes reikia atsižvelgti į tikslų teikiamos paslaugos pobūdį, priežiūros tvarką, įtaką srautui ir gaunamą naudą. Prancūzijos valdžios institucijos norėtų, kad ši praktika būtų vertinama visapusiškai, kad vieni oro uostai nebūtų nepalankesnėje padėtyje nei kiti.

(208) Prancūzijos valdžios institucijos pritaria Komisijos nuomonei, išdėstytai sprendimo pradėti procedūrą 205 ir 214 konstatuojamosiose dalyse, kad reikia bendrai vertinti susitarimus dėl oro uostų paslaugų ir susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, taip pat bendrai vertinti įvairių valdžios institucijų ir PPR veiksmus dėl susitarimų dėl rinkodaros paslaugų finansavimo.

(209) Prancūzija mano negalinti įrodyti, kad su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudaryti rinkodaros susitarimai atitinka privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikos sąlygomis, principą, nes taikant šį principą neatsižvelgiama į jokius regioninės plėtros aspektus, o įvairių vietos ir regionų valdžios institucijų sprendimas dalyvauti finansuojant šiuos susitarimus buvo grindžiamas regioninės plėtros aspektais. Be to, Prancūzija mano, kad rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio privataus investuotojo kriterijus nėra tinkamas oro uostams, kurių metinis keleivių eismas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių ir kurie turi atsižvelgti ne tik į savo pelningumą, bet ir į kitus aspektus.

(210) Prancūzija pabrėžia teigiamą oro uosto veiklos poveikį regioninei plėtrai, todėl mano, kad natūralu, jog vietos ir regionų valdžios institucijos, siekiančios plėtoti savo teritorijos ekonomiką ir turizmą, naudojasi paslaugomis, kurios joms leidžia ją reklamuoti ir pritraukti lankytojų.

(211) Prancūzija atkreipia dėmesį į oro uosto teikiamą ekonominę naudą. Pavyzdžiui, 2010 m. keleiviai, kurie naudojosi pigių skrydžių bendrovių paslaugomis skrisdami į La Rošelio oro uostą, išleido apie 30 mln. EUR.

(212) Dėl PPR Prancūzijos valdžios institucijos pateikia tokį rinkodaros paslaugų naudojimo pagrindimą: „kalbant apie aplinkybes, dėl kurių PPR sudarė nagrinėjamus susitarimus, tai, kad svetainėje, kurią lanko tiek daug lankytojų, kiek bendrovės „Ryanair“ svetainę, buvo galima skelbti reklamą apie La Rošelio oro uostą, jo regioną ir visas skrydžių iš jo ir į jį kryptis, reiškė, kad buvo galima pritraukti papildomų klientų, ir šia galimybe PPR, norėdami padidinti oro uosto eismą, taigi ir pajamas, natūraliai pasinaudojo“. Prancūzija priduria, kad „La Rošelio oro uosto požiūriu, jo rinkodaros paramos strategija davė rezultatų, nes dėl jos per šį laikotarpį labai išaugo keleivių skaičius, todėl nuolat didėjo oro uosto mokesčiai ir su oro susisiekimu nesusijusios pajamos <...>“.

(213) Dėl sumų, sumokėtų bendrovei „Jet2“ už rinkodaros paslaugas, Prancūzijos valdžios institucijos taiko tuos pačius argumentus, kaip ir pirmiau išdėstyti argumentai dėl bendrovių „Ryanair“ / AMS.

(214) Prancūzija taip pat atkreipia dėmesį, kad, priešingai nei teigiama CRC ataskaitoje nuo 2008 m. ir nurodyta Komisijos sprendimo pradėti procedūrą 39 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė „easyJet“ negavo jokio finansavimo rinkodaros ar reklamos paslaugoms.

7. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

7.1. **Oro uostui skirtos priemonės**

(215) Šioje dalyje Komisija įvertins įvairias oro uostui suteiktas finansinės paramos priemones, kaip aprašyta 3.1 skirsnyje.

7.1.1. *Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį*

(216) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį su Sutartimi nesuderinama jokia valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti tiek, kiek ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(217) Taigi, priemonė laikytina valstybės pagalba, jei ji atitinka visas šias sąlygas:

— pagalbos gavėjas turi būti įmonė, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, t. y. jis turi vykdyti ekonominę veiklą;

— nagrinėjamoji priemonė turi būti skirta panaudojant valstybinius išteklius ir ją turi būti skyrusi valstybė;

— dėl priemonės pagalbos gavėjas ar gavėjai turi būti įgiję (-ę) atrankųjį pranašumą;

— dėl nagrinėjamosios priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.1.1.1. Įmonės ir ekonominės veiklos sąvokos

a) Bendrosios aplinkybės

(218) Kaip Komisija pakartojo 2014 m. gairėse ([40]), nuo Sprendimo *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) ([41]) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi patenkančiais į valstybės pagalbos kontrolės sritį. Tačiau dėl iki tos datos buvusių abejonių valdžios institucijos tuo metu galėjo teisėtai manyti, kad oro uostų infrastruktūros finansavimas nėra valstybės pagalba, todėl apie tokias priemones nereikia pranešti Komisijai. Todėl Komisija iki 2000 m. gruodžio 12 d. taikytų finansavimo priemonių dabar negali ginčyti remdamasi valstybės pagalbos taisyklėmis.

([40]) 2014 m. gairių 28 ir 29 punktai.
([41]) 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Aéroports de Paris / Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) Šioje byloje investicinės subsidijos buvo suteiktos po 2000 m. gruodžio 12 d., kaip ir galima veiklos pagalba, kurios tyrimas apima laikotarpį nuo 2001 m. sausio 1 d. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos negali remtis teisiniu netikrumu, kai reikia La Rošelio oro uosto veiklą priskirti neekonominei veiklai, nes nagrinėjamos priemonės buvo priimtos po 2000 m. gruodžio 12 d.

(220) Tačiau, kaip nurodyta 2014 m. gairėse, ne visa oro uosto veikla būtinai yra ekonominio pobūdžio ([42]). Veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir paprastai nėra įtrauktina į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį.

(221) 2001 m. ir 2005 m. suteiktos investicinės dotacijos (žr. 8 lentelę) visų pirma buvo panaudotos investicijoms, susijusioms su išvykimo ir atvykimo sale, kilimo ir tūpimo taku, riedėjimo taku ir orlaivių stovėjimo vietomis, finansuoti. Šią infrastruktūrą ir įrangą komerciniais tikslais eksploatuoja oro uostą valdantys PPR, kurie iš naudotojų ima mokestį už šį turtą. Todėl šios investicijos yra neatsiejamos nuo oro uosto komercinės veiklos. Taigi 2001–2005 m. suteiktos investicinės dotacijos buvo naudingos ekonominei veiklai.

(222) Atsižvelgiant į įmonės ir ekonominės veiklos sąvokas, šios oro uosto infrastruktūros finansavimas ir galima veiklos pagalba visų pirma buvo skirti finansuoti PPR vykdomai komercinei oro uosto veiklai, todėl jiems taikomos valstybės pagalbos taisyklės.

b) Ypatingas atvejis, kai subsidijos skiriamos užduotims, priklausančioms valdžios institucijų kompetencijai

(223) Kaip parodyta 4 lentelėje, oficiali tyrimo procedūra apima subsidijas (visų pirma iš FIATA), kuriomis buvo finansuojamos įvairios su saugumu susijusios investicijos, t. y. registruoto bagažo patikros įranga ir prietaisai, patekimo į apribojimų zoną kontrolė, asmenų ir rankinio bagažo patikra. Investicijomis taip pat buvo siekiama didinti saugą, nes buvo įsigytos orlaivių priešgaisrinei ir saugos tarnybai skirtos transporto priemonės. Šios įvairios subsidijos buvo suteiktos pagal 32 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse apibūdintą bendrąją valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą.

(224) Kaip 2014 m. gairėse nurodė Komisija, Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad veikla, už kurią iš esmės atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus, nėra ekonominė ir apskritai nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį ([43]). Pagal 2014 m. gaires tokia veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, gaisrų gesinimas ir veikla, susijusi su civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtos veikos, ir investicijos į tokiai veiklai vykdyti reikalingą infrastruktūrą ir įrangą paprastai yra neekonominio pobūdžio ([44]).

(225) Be to, 2014 m. gairėse nurodyta, jog tam, kad viešasis neekonominės veiklos finansavimas nebūtų valstybės pagalba, jis turi būti skirtas tik dėl šios veiklos patirtoms išlaidoms kompensuoti, ir dėl jo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Dėl antrosios sąlygos gairėse nurodyta, kad, jei pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias išlaidas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos išlaidos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonominio pobūdžio veikla ([45]).

— *Neekonominis finansuojamos veiklos pobūdis*

([42]) 2014 m. gairių 34 ir 35 punktai.
([43]) Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija / Italija*, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 ir 8 punktai, ir 1988 m. gegužės 4 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Bodson / Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18 punktas.
([44]) 2014 m. gairių 35 punktas.
([45]) 2014 m. gairių 36 ir 37 punktai.

(226) Veikla, kuri finansuojama pagal 32 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse apibūdintą bendrąją valstybės užduočių finansavimo Prancūzijos oro uostuose sistemą, yra tokia: civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtų veiksmų ([46]), policijos užduotys ([47]), gelbėjimas ir orlaivių apsauga nuo gaisro ([48]), oro transporto saugos užtikrinimas ([49]), taip pat žmonių ir gamtos aplinkos apsauga ([50]). Ši veikla teisėtai gali būti laikoma veikla, už kurią atsakinga valstybė, vykdanti oficialius išimtinius viešosios valdžios įgaliojimus. Todėl Prancūzija pagal valstybės pagalbos taisykles šias užduotis gali teisėtai laikyti valstybinio, kitaip tariant neekonominio, pobūdžio užduotimis. Taigi ji taip pat gali numatyti teikti viešąjį finansavimą, skirtą išlaidoms, kurias oro uostus valdančios įstaigos patiria vykdydamos šias užduotis, kompensuoti, jeigu vykdyti šias užduotis joms pavedama nacionalinės teisės aktais ir jeigu dėl šio finansavimo nei suteikiama kompensacijos permoka, nei diskriminuojami oro uostai.

— *Griežtai ribota kompensacija ir nediskriminacinis finansavimas*

(227) Iš 32 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse pateikto apibūdinimo matyti, kad Prancūzijos teisės aktuose nustatyta sistema pagrįsta griežtais išlaidų kontrolės mechanizmais, taikomais ir *ex ante*, ir *ex post*, užtikrinant, kad oro uostus valdančius įstaigos iš oro uosto mokesčio ir pagal papildomą finansavimo priemonę gautų tik tokias sumas, kurios būtinos išlaidoms padengti.

(228) Be to, kadangi ši sistema taikoma visiems Prancūzijos civiliniams oro uostams tiek užduočių, už kurias mokamos kompensacijos, rūšių, tiek finansavimo mechanizmų požiūriu, laikomasi nediskriminavimo sąlygos. Nors Prancūzijos teisės aktais oro uostų valdytojams pavedama vykdyti valstybės užduotis, atsakomybė už šių užduočių finansavimą tenka valstybei, o ne oro uostų valdytojams. Taigi, iš valstybės lėšų kompensuojant šių užduočių vykdymo išlaidas, nesumažinamos išlaidos, kurias pagal Prancūzijos teisinę sistemą paprastai turėtų padengti oro uostų valdytojai.

(229) Ši nacionalinė sistema La Rošelio oro uostui taikoma nuo tiriamojo laikotarpio pradžios. Todėl pagal šią sistemą gautas finansavimas nėra valstybės pagalba oro uostui.

7.1.1.2. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

(230) Toliau išvardytos vietos valdžios institucijos ir valstybės institucijos suteikė subsidijas La Rošelio oro uostą valdančiai įstaigai: Prancūzijos valstybė, Puatu-Šarantų regionas, Pajūrio Šarantos departamentas, La Rošelio aglomeracijos bendrija ir La Rošelio PPR bendrasis skyrius.

a) La Rošelio PPR bendrasis skyrius

(231) Siekdama nustatyti, ar prekybos ir pramonės rūmų ištekliai yra valstybiniai ištekliai ir ar jų naudojimas priskirtinas valstybei, Komisija visų pirma pažymi, kad Prekybos kodekso L 710-1 straipsnyje prekybos ir pramonės rūmai laikomi tarpine valstybės institucija. Tiksliau tariant, pagal Prancūzijos teisę prekybos ir pramonės rūmai yra viešosios įstaigos. Šiuo metu galiojančio Prekybos kodekso L 710-1 straipsnyje teigiama, kad „Prancūzijos prekybos ir pramonės rūmai, regioniniai prekybos ir pramonės rūmai, vietos prekybos ir pramonės rūmai bei rūmų grupės yra valstybės prižiūrimos viešosios įstaigos, kurioms vadovauja renkami vadovai“.

(232) Prekybos kodekso L 710-1 straipsnyje taip pat nurodytos prekybos ir pramonės rūmų užduotys: „[Prekybos ir pramonės rūmų] tinklas ir kiekvienas jo padalinys ar skyrius prisideda prie ekonominės plėtros, teritorijos patrauklumo ir teritorijų planavimo, taip pat prie įmonių ir jų asociacijų rėmimo vykdydamas dekrete nustatytomis sąlygomis bet kokią viešųjų paslaugų užduotį ir bet kokią visuotinės svarbos užduotį, būtiną šioms užduotims įvykdyti.

([46]) Šiai kategorijai priklauso registruoto bagažo tikrinimas, keleivių ir rankinio bagažo tikrinimas ir patekimo į apribojimų zoną kontrolė.
([47]) Šiai kategorijai priklauso automatizuota sienų kontrolė vykdant biometrinį tapatybės nustatymą.
([48]) Kaip jau nurodyta, šios trys kategorijos 2014 m. gairėse aiškiai nurodytos kaip neekonominės veiklos pavyzdžiai.
([49]) Šiai kategorijai priklauso laukinių gyvūnų keliamo pavojaus prevencija.
([50]) Šiai kategorijai priklauso aplinkos apsaugos kontrolės priemonės.

Šiuo tikslu kiekvienas tinklo rūmų padalinys ar skyrius gali vykdyti, laikydamiesi visų taikomų sektorių planų:

1) įstatymais ir kitais teisės aktais jiems pavestas visuotinės svarbos užduotis;

2) paramos, mentorystės, ryšių palaikymo ir konsultavimo užduotis su įmones kuriančiais ar perimančiais asmenimis ir apskritai su įmonėmis, laikantis galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su konkurencijos teise;

3) paramos ir konsultavimo užduotį, skirtą skatinti tarptautinę įmonių plėtrą ir jų produkcijos eksportą, bendradarbiaujant su 2003 m. rugpjūčio 1 d. Įstatymo Nr. 2003-721 50 straipsnyje nurodyta agentūra;

4) užduotį skatinti pirminį ar tęstinį profesinį mokymą, ypač per viešąsias ir privačias švietimo įstaigas, kurias jis steigia, valdo ar finansuoja;

5) užduotį steigti ir eksploatuoti objektus, ypač uostų ir oro uostų objektus;

6) pelno siekiančias užduotis, kurias jam pavedė viešasis subjektas arba kurios gali pasirodyti būtinos kitoms jo užduotims vykdyti;

7) bet kokią ekspertinio vertinimo, konsultavimo ar mokslinių tyrimų užduotį, kurios prašo valdžios institucijos su pramone, prekyba, paslaugomis, ekonomine plėtra, profesiniu mokymu ar teritorijų planavimu susijusiu klausimu, nedarant poveikio jokiems darbams, kuriuos ji gali inicijuoti“.

(233) Taigi iš Prekybos kodekso L.710-1 straipsnyje pateikto ir pirmiau minėto prekybos ir pramonės rūmų užduočių sąrašo matyti, kad jų veiklos pagrindas ir pagrindinis tikslas – vykdyti įstatymu jiems pavestas visuotinės svarbos užduotis, t. y. daugiausia atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų interesams valdžios institucijose, remti vietos verslą, plėtoti savo regionų patrauklumą ir teritorijų planavimą. Prekybos ir pramonės rūmų pramoninė ir komercinė veikla yra pagalbinė jų visuotinės svarbos užduočių atžvilgiu ir yra skirta padėti jiems vykdyti šias užduotis.

(234) Šį teisės aktą nuo 2005 m., kai jis buvo parengtas, pakeitė jo dabartinė redakcija, tačiau pagrindiniai jo principai išliko nepakitę. Panašiai tais pačiais principais buvo grindžiamos ir taisyklės, galiojusios iki Prekybos kodekso L 710-1 straipsnio parengimo. Taigi per visą tiriamąjį laikotarpį prekybos ir pramonės rūmai, tokie kaip PPR, išliko įstatymu įsteigtos viešosios įstaigos, administruojamos renkamų vadovų ir prižiūrimos valstybės. Be to, jiems, kaip tarpinėms valstybės institucijoms, ir toliau buvo pavedamos visuotinės svarbos užduotys – atstovauti pramonės, prekybos ir paslaugų interesams nacionalinėse ir užsienio valdžios institucijose, prisidėti prie didesnio regionų patrauklumo ir teritorijų planavimo bei remti verslą.

(235) Komisija taip pat pabrėžia, kad pagal Prekybos kodekso R 712–2 ir paskesnius straipsnius prekybos ir pramonės rūmus prižiūri valstybės atstovai. Priežiūros institucija gali dalyvauti visuose PPR visuotiniuose susirinkimuose ir prašyti, kad darbotvarkė būtų papildyta tam tikrais klausimais. Priežiūros institucija taip pat turi būti informuojama apie tam tikrus svarbius teisės aktuose nurodytus sprendimus (pavyzdžiui, dėl biudžeto, skolinimosi, garantijų suteikimo trečiosioms šalims, finansinių akcijų paketų civilinėse ar komercinėse bendrovėse perleidimo, įsigijimo ar išplėtimo ir pan.). Visų pirma sprendimai, susiję su pradiniu, taisomuoju ar įvykdytu biudžetu, yra privalomi tik tada, kai juos net ir netiesiogiai patvirtina priežiūrą vykdanti institucija.

(236) Be to, į bendrąjį prekybos ir pramonės rūmų biudžetą įtraukiamos mokestinės pajamos, surinktos iš įmonių, įtrauktų į prekybos ir įmonių registrą. Todėl prekybos ir pramonės rūmų išteklius visų pirma sudaro mokestinės pajamos (mokestis, skirtas prekybos ir pramonės rūmų išlaidoms padengti, nustatytas Bendrojo mokesčių kodekso 1600 straipsnyje), subsidijos arba komerciniai ištekliai, gaunami iš mokymo ir transporto infrastruktūros valdymo veiklos. Taigi prekybos ir pramonės rūmai neturi pasikliauti vien komercinėmis pajamomis, kad padengtų savo išlaidas. Tai patvirtina išvadą, kad prekybos ir pramonės rūmų pramoninė ir komercinė veikla yra pagalbinė jų visuotinės svarbos užduočių atžvilgiu ir yra skirta padėti jiems vykdyti šias užduotis.

(237) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, prekybos ir pramonės rūmai, tokie kaip PPR, turi būti laikomi valdžios institucijomis, o visi jų sprendimai, kaip ir nacionalinės vyriausybės ar vietos ir regionų valdžios institucijų sprendimai, turi būti laikomi priskirtinais valstybei pagal teismų praktiką dėl valstybės pagalbos ([51]), o jų ištekliai – valstybiniais ištekliais. Europos Sąjungos Bendrasis Teismas taip pat pritarė šiam požiūriui keliuose sprendimuose, susijusiuose su Nimo, Angulemo ir Po PPK oro transporto bendrovėms suteikta pagalba ([52]).

b) Vietos valdžios institucijos

(238) Oro uostui subsidijas skyrusių vietos valdžios institucijų, t. y. Puatu-Šarantų regiono, Pajūrio Šarantos departamento ir La Rošelio aglomeracijos bendrijos, ištekliai yra valstybiniai ištekliai pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([53]). Be to, šių institucijų veiksmai, kaip ir centrinės valdžios institucijos priemonės, patenka į šio straipsnio taikymo sritį, jei tenkinamos šioje nuostatoje numatytos sąlygos ([54]). Todėl šioje byloje tiriami vietos valdžios institucijų sprendimai turi būti laikomi priskirtinais valstybei (plačiąja prasme) pagal teismų praktiką dėl valstybės pagalbos.

(239) Mokėjimus už Rošforo oro uosto valdymą ir eksploatavimą atliko jungtinė oro uosto institucija (*Syndicat Mixte de l'Aéroport*), kurią sudarė įvairios vietos valdžios institucijos ([55]), todėl šie mokėjimai taip pat yra valstybiniai ištekliai, kurių suteikimas priskirtinas valstybei.

c) Valstybė

(240) Subsidijos, skirtos valstybės užduotims vykdyti, buvo finansuojamos iš valstybės valdomo FIATA fondo arba tiesiogiai iš valstybės biudžeto, todėl tai yra valstybiniai ištekliai, už kurių panaudojimą atsakinga valstybė.

(241) Infrastruktūros plėtra iš dalies finansuojama ERPF lėšomis. Šis finansavimas laikomas sudarančiu valstybinius išteklius, nes jis skiriamas kontroliuojant atitinkamai valstybei narei ([56]). Už jį irgi atsako valstybė, nes sprendimą jį panaudoti priima Prancūzijos valdžios institucijos.

(242) Taigi už visas šiame tyrime nagrinėjamas La Rošelio oro uostui skirtas priemones atsako valstybė ir jos finansuojamos iš valstybinių išteklių.

7.1.1.3. Atrankusis pranašumas

(243) Siekiant įvertinti, ar valstybės priemone įmonei suteikiamas pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, reikia nustatyti, ar ta įmonė įgyja ekonominį pranašumą, dėl kurio nepatiria išlaidų, kurias įprastai turėtų dengti nuosavais finansiniais ištekliais, arba įgyja pranašumą, kurio nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis ([57]). Taip pat būtina

([51]) Pavyzdžiui, 1996 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Compagnie nationale Air France / Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 58–61 punktai, 2011 m. gegužės 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Région Nord-Pas-de- Calais ir Communauté d'agglomération du Douaisis / Komisija*, T-267/08 ir T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 punktas.

([52]) 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Ryanair DAC / Komisija*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, 85–89 punktai; 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Ryanair DAC / Komisija*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, 89 punktas; 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, 97–106 punktai.

([53]) 2011 m. gegužės 12 d. Bendrojo Teismo sprendimas *Région Nord-Pas-de-Calais / Komisija*, T-267/08 ir T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108 punktas.

([54]) 2002 m. kovo 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Diputación Foral de Álava ir kiti / Komisija*, sujungtos bylos T-127/99, T-129/99 ir T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, 142 punktas.

([55]) Iki 2007 m. jungtinę instituciją sudarė Pajūrio Šarantos departamento bendroji taryba, *Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais* ir *Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente* ir *Bassin de Marennes* savivaldos institucijos.

([56]) Dėl ERPF išteklių priskyrimo valstybės pagalbai žr. 2006 m. lapkričio 22 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos N 157/2006 Pietų Jorkšyro skaitmeninio regiono plačiajuosčio ryšio projektui (OL C 80, 2007 4 13, p. 1) 29 konstatuojamąją dalį ir 2006 m. birželio 15 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos N 44/2010, skirtos infrastruktūrai plėtoti Krievu saloje siekiant iškelti uosto veiklą už miesto centro ribų (OL C 215, 2011 7 21, p. 21), 69 ir 70 konstatuojamąsias dalis.

([57]) 1990 m. vasario 14 d. Sprendimas *Prancūzija / Komisija*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41 punktas.

nustatyti, ar nagrinėjama priemonė gali būti laikoma kompensacija už viešąją paslaugą, atitinkančia Sprendimo *Altmark* ([58]) sąlygas.

a) Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos sąvoka ir Sprendimo *Altmark* taikymas

(244) Visų pirma reikia patikrinti, ar įvairios vertinamos priemonės gali būti laikomos kompensacija už viešąją paslaugą, skiriama už tikros visuotinės ekonominės svarbos paslaugos (VESP) teikimą.

(245) Šiuo atžvilgiu reikėtų priminti, kad Teisingumo Teismas Sprendime *Altmark* nusprendė, kad kompensacija už viešąją paslaugą nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kai tenkinamos visos keturios sąlygos. Pirma, kompensaciją gaunanti įmonė turi iš tikrųjų vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir šie įsipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti. Antra, kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti. Trečia, kompensacija neturi viršyti sumos, kuri yra būtina siekiant padengti visas vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtas išlaidas arba jų dalį, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas ir pagrįstą pelną. Galiausiai, jeigu įmonė, kuriai pavedama vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, konkrečiu atveju pasirenkama nerengiant viešųjų pirkimų procedūros, dėl kurios galima atrinkti dalyvį, galintį tas paslaugas teikti už bendruomenei mažiausią kainą, būtinas kompensacijos dydis turi būti nustatomas remiantis išlaidų, kurias būtų patyrusi tipinė, gerai valdoma ir atitinkamų priemonių turinti įmonė, analize.

(246) Taikant šias sąlygas pirmiausia reikia nagrinėti, ar buvo teikiama tikra VESP.

(247) Šiuo atveju Prancūzija mano, kad visas oro uosto valdymas turėtų būti laikomas VESP. Prancūzija savo argumentus dėl to, kad visas La Rošelio oro uosto valdymas iš tikrųjų yra VESP, iš esmės grindžia oro uosto indėliu į vietos ekonominę plėtrą. Prancūzija mano, kad už oro uostą atsakingam PPR skyriui pavestą oro eismo plėtros užduotį „galima laikyti viešųjų paslaugų įsipareigojimu pagal Sprendimą *Altmark*“. Prancūzijos teigimu, ši užduotis susijusi su „vietovės ekonomine ir turizmo plėtra“, kuriai, jos nuomone, reikia „i) padidinti keleivių srautus, kad regiono ekonomikoje būtų gaunamos pajamos ir kuriamos darbo vietos <...>, ir ii) plėtoti šalia oro uosto esančią įmonių zoną“. Kalbant apie šią įmonių zoną, Prancūzija nurodo kelias joje įsikūrusias įmones ir nurodo, kad pagal Prekybos kodekso L 170-1 straipsnį PPR turi „užduotį steigti ir eksploatuoti objektus, visų pirma uosto ir oro uosto objektus“ ([59]).

(248) Komisija šiai nuomonei nepritaria. Norint įvertinti, ar oro uosto eksploatavimas yra VESP, reikia išanalizuoti visuotinės svarbos poreikį, kurį tenkina ši veikla.

(249) 2014 m. gairių 69 punkte teigiama, kad „veikla laikoma VESP, jei ji, kitaip nei įprasta ekonominė veikla, pasižymi ypatingomis savybėmis“. Pagal Teisingumo Teismo praktiką VESP yra paslauga, kuri pasižymi ypatingomis savybėmis, palyginti su kitomis ekonominės veiklos rūšimis ([60]), o įmonės, kurioms pavesta atlikti VESP užduotis, yra įmonės, kurioms pavesta konkreti užduotis ([61]). Apskritai konkrečios viešosios paslaugos užduoties pavedimas reiškia paslaugų teikimą, kurių įmonė, atsižvelgdama į savo komercinius interesus, neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu pat mastu ar tokiomis pat sąlygomis ([62]).

([58]) 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Prancūzijos pastabos dėl sprendimo pradėti procedūrą.

([60]) Žr. 1991 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Merci Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, 27 punktą; 1997 m. liepos 17 d. Sprendimo *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, 53 punktą ir 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45 punktą.

([61]) Visų pirma žr. 1974 m. kovo 27 d. Sprendimą *BRT / SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 46 ir 47 punktus.

(250) 2014 m. gairių 69 punkte taip pat nustatyta, kad „valdžios institucijų siekiamas bendros svarbos tikslas negali būti vien tik skatinti tam tikrų ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrą, kaip numatyta Sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punkte“ ([63]). Neginčijama, kad dėl oro uosto gerėjant susisiekimui su regionu, ypač regionui tapus nebeizoliuotam, oro uostas gali turėti teigiamą poveikį vietos ekonominei plėtrai. Tačiau vien to, kad dėl oro uosto ir jo vykdomos veiklos kuriamos tiesioginės ir netiesioginės darbo vietos ir skatinama vietos įmonių veikla, visų pirma turizmo sektoriuje, negalima laikyti svarbiu kriterijumi siekiant nustatyti, ar teikiama tikra VESP.

(251) Taigi tai, kad La Rošelio oro uostas prisideda prie aktyvios vietos ekonominės plėtros (Prancūzija jo indėlį iš esmės pabrėžė norėdama pagrįsti savo argumentą, kad teikiama tikra VESP), savaime nėra svarbus veiksnys, nes šis indėlis vertinamas atskirai nuo uosto indėlio užtikrinant susisiekimą su regionu.

(252) Be to, gairių 72 punkte nustatyta, kad „Komisija mano, kad oro uostų sektoriuje tinkamai pagrįstais atvejais bendrąjį oro uosto valdymą galima laikyti VESP. <...> Komisija mano, kad tai įmanoma tik tokiu atveju: jei nebūtų oro uosto, dalis oro uosto potencialiai aptarnaujamos teritorijos būtų atskirta nuo likusios Sąjungos dalies, ir tokia atskirtis sutrikdytų tos teritorijos socialinę ir ekonominę plėtrą. Atliekant tokį vertinimą turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į kitas transporto rūšis, visų pirma į greitųjų geležinkelių paslaugas ar jūrų maršrutus, kuriais plaukioja keltai“ ([64]).

(253) Kalbant apie La Rošelio oro uosto indėlį į regiono pasiekiamumą, reikėtų pažymėti, kad La Rošelio oro uostą su Paryžiumi ir Bordo jungia, pavyzdžiui, dažnai važiuojantys traukiniai, o kelionės trukmė yra atitinkamai apie 3 val. ir 2 val. 30 min. Kalbant apie kelių tinklą, La Rošelis yra netoli greitkelių A837, A10 ir A83, kurie tiesiogiai jungia La Rošelį su keletu didžiųjų Prancūzijos miestų, visų pirma Bordo ir Nantu. Atsižvelgiant į šią informaciją, negalima teigti, kad dalis teritorijos, kurią galėtų aptarnauti La Rošelio oro uostas, be oro uosto būtų izoliuota nuo likusios Sąjungos dalies taip, kad tai pakenktų jos socialinei ir ekonominei plėtrai.

(254) Galiausiai Prancūzijos pastabose neatsižvelgiama į sprendime pradėti procedūrą pateiktą pastabą, kuria abejojama Prancūzijos argumentu, kad La Rošelio oro uosto atveju apskritai esama tikros VESP. Komisija nurodė, kad La Rošelio oro uosto valdymas „apima ir su pagrindine oro uosto veikla tiesiogiai nesusijusią veiklą, kaip antai žemės ir pastatų, skirtų tiek biurams ir sandėliavimui, tiek oro uoste esantiems viešbučiams ir pramonės įmonėms, taip pat parduotuvėms, restoranams ir automobilių stovėjimo aikštelėms, statybą, finansavimą, naudojimą ir nuomą. Galiausiai, nors Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad visa aptariama oro uosto veikla yra viešųjų paslaugų įsipareigojimai, nėra numatyta atskira komercinės veiklos pajamų apskaita“. Manydama, kad ši su pagrindine oro uosto veikla tiesiogiai nesusijusi veikla yra viešųjų paslaugų įsipareigojimų dalis, Prancūzija neatsižvelgė į tai, kad ši veikla, palyginti su kita ekonomine veikla, neturi ypatingų savybių ir kad ekonominės veiklos vykdytojai tokias pačias paslaugas tokia pačia apimtimi ar tokiomis pačiomis sąlygomis teikia ir už oro uosto ribų, ir oro uoste. Todėl kadangi Prancūzija laikėsi nuomonės, kad visa oro uosto veikla yra viešųjų paslaugų įsipareigojimai, nustatydama VESP ji padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

(255) Komisija taip pat pažymi, kad pateiktuose oro uosto apskaitos dokumentuose, visų pirma 2001–2014 m. finansiniame plane, pagrindinė oro uosto veikla neatskirta nuo kitos veiklos. Priešingai, atrodo, kad tiriamuoju laikotarpiu užregistruotas veiklos deficitas vėliau buvo kompensuotas PPR bendrojo skyriaus suteiktais pinigų avansais, kuriems taip pat taikomas šis sprendimas. Taip buvo siekiama subalansuoti sąskaitas neatskiriant pagrindinės oro uosto veiklos.

(256) Taigi, atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta, ir į Prancūzijos pateiktus argumentus, Komisija mano, kad Prancūzija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą teigdama, kad visas La Rošelio oro uosto valdymas yra VESP. Visų pirma, La Rošelio oro uostą valdančios įstaigos veikla, susijusi su orlaivių, kuriais vykdyti komerciniai keleiviniai skrydžiai,

([63]) Taip pat žr. 2004 m. lapkričio 16 d. Komisijos sprendimo, Prancūzija, sparčiojo telekomunikacijų tinklo projektas Atlanto Pirėnų regione, valstybės pagalba N 381/2004 (OL C 162, 2005 7 2, p. 5–6), 53 konstatuojamąją dalį.

([64]) 2014 m. gairių 72 punktas.

priėmimu šiame oro uoste, negali būti laikoma tikra VESP. Todėl nagrinėjamos įvairios finansinės paramos priemonės negali būti laikomos finansinėmis kompensacijomis, suteiktomis siekiant teikti tikrą VESP, nes taikant šias priemones finansuota visa oro uosto veikla.

(257) Be to, jeigu visą La Rošelio oro uosto valdymą arba jo dalį būtų galima teisėtai laikyti VESP, nagrinėjamos priemonės vis tiek neatitiktų visų taikomų Sprendimo *Altmark* sąlygų. Jos neatitinka pirmosios, antrosios ir ketvirtosios to sprendimo sąlygų, kaip bus įrodyta toliau, remiantis komunikatu dėl valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už VESP teikimą ([65]) (toliau – VESP komunikatas).

— *Aiškiai nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos prisiėmė įmonė (pirmoji sąlyga)*

(258) Pagal pirmąją Sprendimo *Altmark* sąlygą pagalbą gaunančiai įmonei turi būti iš tikrųjų pavesta vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir šiuos įsipareigojimus reikia aiškiai apibrėžti.

(259) Kadangi Prancūzija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą nurodydama, kad visas oro uosto valdymas yra VESP, ir kadangi šiame tyrime nagrinėjamomis priemonėmis buvo finansuojamas visas oro uosto eksploatavimas, pirmoji Sprendimo *Altmark* sąlyga netenkinama.

(260) Be to, kaip teigiama VESP komunikate ([66]), tam, kad būtų įvykdyta pirmoji *Altmark* sąlyga, viešųjų paslaugų užduotis turi būti pavedama vienu ar keliais aktais, kurie, priklausomai nuo valstybių narių teisės aktų, gali būti įstatymo, kito teisės akto arba sutarties formos. Be to, viename arba keliuose dokumentuose turi būti nurodomas bent viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė, įmonė ir prireikus atitinkama teritorija, bet kokių atitinkamos institucijos įmonei suteiktų išimtinių arba specialiųjų teisių pobūdis, kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir peržiūros kriterijai, kompensacijos permokų vengimo ir grąžinimo tvarka. Vieninteliai Prancūzijos teisės aktai, kurie galėtų atlikti šią funkciją, yra Prekybos kodekso L 170-1 straipsnis, 2003 m. vasario 21 d. ir 2004 m. birželio 25 d. PPR sprendimai ir 1992 m. kovo 30 d. cirkuliare Nr. 111 ([67]) (toliau – cirkuliaras Nr. 111) nustatyta oro uosto biudžeto tvirtinimo tvarka, kuri turėtų užtikrinti, kad būtų išvengta kompensacijos permokos.

(261) Tačiau atrodo, kad nė viename iš šių aktų nėra aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų įsipareigojimai. Visų pirma, aktuose nenurodytas viešųjų paslaugų įsipareigojimų turinys ir trukmė arba bet kokio finansinės kompensacijos mechanizmo apskaičiavimo ir peržiūros metodai. Todėl aktai neatitinka pirmosios *Altmark* sąlygos reikalavimų, net ir neatsižvelgiant į tai, kad už oro uostą atsakingo PPR skyriui nustatyti įsipareigojimai nėra tikra VESP.

— *Iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti kompensacijos kriterijai (antroji sąlyga)*

(262) Vienkartinės subsidijos ir grąžintini avansai, kuriuos gavo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, yra specialios *ad hoc* priemonės, skirtos būtinoms investicijų išlaidoms padengti ir oro uosto veiklos deficitui finansuoti. Taigi šios subsidijos ir avansai neskirti pagal iš anksto nustatytus apskaičiavimo parametrus.

(263) Reikėtų pažymėti, kad už oro uostą atsakingo PPR skyriaus užduotys 2000–2012 m. laikotarpiu yra nustatytos jo pagrindiniuose aktuose. Tačiau šiuose dokumentuose pagal iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatytus kriterijus nenustatytas finansinės kompensacijos mokėjimo PPR mechanizmas.

([65]) Žr. Komisijos komunikatą dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4).

([66]) Ten pat, 52 punktas.

([67]) 1992 m. kovo 30 d. cirkuliaras Nr. 111, kuriuo nustatomos biudžeto, apskaitos ir finansinės taisyklės, taikomos Prancūzijos prekybos ir pramonės rūmų asamblėjai, regioniniams prekybos ir pramonės rūmams, prekybos ir pramonės rūmams ir rūmų grupėms.

(264) Kompensacijos nustatymo procedūroje, kuri, Prancūzijos nuomone, yra įtraukta į oro uosto biudžeto tvirtinimo procedūrą, numatytą cirkuliare Nr. 111, taip pat nenumatytas joks finansinės kompensacijos mechanizmas veiklos vykdytojui.

(265) Taigi už oro uostą atsakingam PPR skyriui taikytos finansinės paramos priemonės antrosios *Altmark* sąlygos neatitinka.

— *Sąžininga kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų išlaidas (trečioji sąlyga)*

(266) Kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį išlaidų, kurios patiriamos vykdant viešųjų paslaugų įpareigojimus, atsižvelgiant į gautas atitinkamas įplaukas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu.

(267) Nenumatyta nuostata, kad PPR turi mokėti papildomą kompensaciją už regiono finansuojamos papildomos infrastruktūros komercinį naudojimą.

(268) Prancūzija nurodo, kad ši papildoma infrastruktūra yra būtina viešųjų paslaugų užduotims vykdyti ir kad jos sukūrimas padeda subalansuoti oro uosto finansus. Tačiau atrodo, kad šie infrastruktūros objektai yra neatsiejami nuo ekonominės oro uosto eksploatavimo veiklos ir jais visų pirma siekiama plėtoti oro uostą. Todėl šie objektai neatitinka pirmiau aprašyto visuotinės svarbos kriterijaus.

(269) Todėl kompensacija neatitinka trečiosios *Altmark* sąlygos. Nors *Altmark* sąlygos turi būti įvykdytos visos kartu ir pakanka, kad viena iš jų būtų neįvykdyta, kad Komisija negalėtų atmesti oro uostą valdančios įstaigos įgyto pranašumo, Komisija vis tiek nagrinės ketvirtąją *Altmark* sąlygą.

— *Paslaugų teikėjo atrankos taisyklės (ketvirtoji sąlyga)*

(270) Ketvirtoji *Altmark* sąlyga numato, kad suteikta kompensacija turi būti arba viešųjų pirkimų procedūros, leidžiančios atrinkti konkurso dalyvį, galintį teikti šias paslaugas mažiausia kaina bendruomenei, rezultatas (pirmoji kriterijaus dalis), arba tipinės, gerai valdomos ir tinkamai aprūpintos reikiamomis priemonėmis įmonės palyginimo rezultatas (antroji kriterijaus dalis).

(271) Oro uostui valdyti PPR buvo pasirinkti nesurengus konkurso procedūros, ir Komisija neturi jokios informacijos, iš kurios būtų matyti, kad PPR gautos finansinės paramos priemonių sumos galėjo būti nustatytos remiantis išlaidų, kurias būtų patyrusi tipinė, gerai valdoma ir tinkamai aprūpinta reikiamomis priemonėmis įmonė, analize.

(272) Taigi už oro uostą atsakingam PPR skyriui taikytos finansinės paramos priemonės ketvirtosios *Altmark* sąlygos neatitinka.

(273) Kadangi netenkinamos visos keturios *Altmark* sąlygos, įvairios oro uostą valdančiai įstaigai skirtos priemonės negali būti laikomos kompensacija už viešąją paslaugą, suteikta už VESP teikimą. Todėl šiame etape Komisija negali atmesti, kad oro uostą valdanti įstaiga turėjo pranašumą.

b) Atrankiojo ekonominio pranašumo buvimo vertinimas

1) Investicinės dotacijos

(274) Kalbant apie maždaug 3 mln. EUR investicines dotacijas, skirtas naujai išvykimo ir atvykimo salei įrengti, kilimo ir tūpimo takui sustiprinti, pailginti ir praplatinti, riedėjimo takui sustiprinti ir praplatinti, orlaivių stovėjimo vietoms sustiprinti ir praplėsti ir nusodintuvui įrengti, kad oro uostas atitiktų Vandens įstatymo reikalavimus, Prancūzija nepateikė jokių argumentų, kuriais būtų galima pagrįsti nuomonę, kad šias dotacijas skyrusios įvairios valdžios institucijos galėjo tikėtis investicijų grąžos, kuri galėtų tenkinti vietoje jų veikiantį rinkos ekonomikos veiklos vykdytoją. Atrodo, kad įvairios valdžios institucijos investicijas skyrė siekdamos prisidėti prie regioninės plėtros. Taigi valdžios institucijos veikė vykdydamos savo viešųjų paslaugų užduotis.

(275) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, investicinės subsidijos neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo. Todėl investicinėmis subsidijomis už oro uostą atsakingam PPR skyriui buvo suteiktas ekonominis pranašumas. Šiomis dotacijomis iš tikrųjų buvo sumažintos investicinės išlaidos, kurias būtų turėjęs padengti oro uostą atsakingas PPR skyrius, o dotacijas skyrusios valdžios institucijos neturėjo jokios perspektyvos, kad investicijos pakankamai atsipirks. Be to, kadangi šią naudą gavo viena įmonė, ji įgijo atrankųjį pranašumą.

2) Grąžintini avansai

(276) Kalbant apie grąžintinus 8,77 mln. EUR avansus, pirmiausia reikėtų pažymėti, kad jie prilygsta beprocentėms paskoloms, kurias PPR bendrasis skyrius suteikė už oro uostą atsakingam PPR skyriui. Prancūzijos teigimu, avansas turėtų būti laikomas einamosios sąskaitos įnašu, kurį akcininkas perveda savo patronuojamajai įmonei. Prancūzija priduria, kad privatus akcininkas neatlieka tokių avansų pelningumo analizės, nes jie iš tikrųjų yra paskolos, skirtos patronuojamajai įmonei suteikti galimybę plėtoti savo veiklą akcininko naudai. Prancūzijos nuomone, tai dar labiau taikytina šiuo atveju, nes tai yra finansinis pervedimas tarp to paties juridinio asmens, t. y. PPR, padalinių. Todėl, Prancūzijos teigimu, šie avansai nesukelia jokios finansinės rizikos PPR, nes jiems priklauso žemės sklypai ir infrastruktūra, kurių vertė gerokai viršija avansų sumą ([68]). Toks argumentas galėtų būti tinkamas tik tuo atveju, jeigu PPR, suteikdami šiuos avansus, kad būtų galima toliau eksploatuoti La Rošelio oro uostą, tikėjosi, kad vidutinės trukmės ar ilguoju laikotarpiu oro uostas taps pelningas, todėl PPR galėtų ne tik tikėtis šių avansų grąžinimo, bet ir gauti investicijų grąžą, kuria per oro uosto gautą pelną būtų atlyginta už suteiktą kapitalą.

(277) Taigi Komisija Prancūzijai pateikė klausimą dėl pelno, kurio PPR galėjo tikėtis suteikę šiuos grąžintinus avansus. Savo atsakyme ([69]) Prancūzija nepateikė jokio tyrimo ar analizės, kurie patvirtintų, kad skiriant šias subsidijas būtų galima tikėtis hipotetinio pelno. Prancūzija tiesiog nurodė dokumentus, kuriuose nustatyta, kad savininkas turi naudoti visas priemones, kad užtikrintų ilgalaikę oro uosto plėtrą.

(278) Suteikdami įvairius grąžintinus avansus, PPR neturėjo pakankamų garantijų, kad oro uosto veikla taps pelninga ir oro uostą atsakingas PPR skyrius galės grąžinti suteiktus avansus ir dar liktų pakankamai didelis pelnas, kad būtų galima atlyginti už PPR bendrojo skyriaus suteiktą kapitalą. Grąžintini avansai buvo suteikti 2001 m. Tuo metu oro uosto apskaitos rezultatas jau buvo neigiamas. Galiausiai, jei grąžintinų avansų nebūtų buvę, už oro uostą atsakingo PPR skyriaus rezultatai būtų buvę dar prastesni, todėl investuotas kapitalas negalėtų atsipirkti.

(279) Atsižvelgiant į visus šiuos veiksnius aišku, kad ilgesniu ar trumpesniu laikotarpiu PPR negalėjo tikėtis gauti kokios nors kapitalo, investuoto suteikus avansus už oro uostą atsakingam PPR skyriui, grąžos. PPR netgi pagrįstai galėjo labai abejoti, ar už oro uostą atsakingas PPR skyrius kada nors galės grąžinti PPR lėšas.

(280) Be to, nors avansai turėjo būti pradėti grąžinti 2014 m., nenumatyta, kad už oro uostą atsakingas skyrius mokėtų palūkanas, kuriomis būtų tinkamai atlyginama už PPR jam suteiktą paskolą.

(281) Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, galima teigti, kad su savo skyriumi, atsakingu už oro uostą, PPR nesielgė taip, kaip būtų elgęsis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, motyvuotas patikimomis ir dokumentais pagrįstomis pelningumo perspektyvomis.

(282) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad grąžintinais avansais už oro uostą atsakingam PPR skyriui buvo suteiktas ekonominis pranašumas. Be to, kadangi šią naudą gavo viena įmonė, jai buvo suteiktas atrankusis pranašumas.

3) Įtariamos padidintos paslaugų, kurias PPR suteikė Rošforo Sent Anjano oro uostui, kainos

(283) Dėl įtariamų padidintų paslaugų, kurias PPR suteikė Rošforo Sent Anjano oro uostui, kainų Prancūzija teigia, kad tai buvo padaryta pagal paslaugų susitarimą, sudarytą bendradarbiaujant su Rošforo PPR. Prancūzijos teigimu, 2001 m. liepos 11 d. PPR buvo atrinkti valdyti Rošforo oro uostą paskelbus konkursą.

([68]) 2015 m. lapkričio 18 d. Prancūzijos raštas.
([69]) 2014 m. gegužės 26 d. Prancūzijos raštas.

(284) Jei paslaugos parduodamos surengus konkurencingą, skaidrų, nediskriminacinį ir besąlygišką konkursą, laikantis SESV principų dėl viešųjų pirkimų, galima daryti prielaidą, kad pardavimas atitinka rinkos sąlygas ([70]).

(285) Šioje byloje Prancūzija pateikė įrodymų, kad kvietimas dalyvauti konkurse buvo: i) konkurencingas, nes visi konkurso dalyviai galėjo dalyvauti konkurse; ii) skaidrus, nes buvo paskelbtas spaudoje ir visi konkurso dalyviai buvo tinkamai informuoti; iii) nediskriminacinis, nes atrankos kriterijai buvo objektyvūs ir nurodyti iš anksto, ir iv) besąlygiškas, nes nebuvo jokių konkrečių sąlygų. Be to, atrankos kriterijus buvo susietas su kaina.

(286) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisijai pateikta informacija įrodo, kad konkurso procedūra buvo atvira, skaidri ir besąlygiška. Todėl Komisija daro išvadą, kad PPR teikiamų paslaugų kaina iš tikrųjų yra rinkos kaina, kuri PPR nesuteikia pranašumo.

4) Įtariamos sumažintos paslaugų, kurias PPR bendrasis skyrius suteikė oro uostui, kainos

— *2001–2005 m. laikotarpis*

(287) Iš Komisijai pateiktos informacijos matyti, kad 2001–2005 m. mokėjimai buvo vienkartinės sumos ir nebuvo jokios analitinės išlaidų paskirstymo schemos, grindžiamos objektyviais kriterijais. Nors iš Prancūzijos paaiškinimų atrodo, kad vienkartinės sumos buvo suteiktos rinkos sąlygomis, keli elementai kelia abejonių dėl valstybės pagalbos nebuvimo, visų pirma dėl to, kad nebuvo analitinės išlaidų paskirstymo schemos.

(288) Visų pirma, 2001–2005 m. už oro uostą atsakingo PPR skyriaus mokėjimai už paslaugas, kurias teikė PPR bendrasis skyrius, buvo maždaug 50 proc. mažesni nei mokėjimai už tas pačias paslaugas 2006–2012 m. laikotarpiu (žr. 5 lentelę), o pradėjus taikyti išlaidų paskirstymo schemą jie gerokai padidėjo. Taigi nuo 2006 m. pradėjus taikyti išlaidų paskirstymo schemą paaiškėjo, kad už PPR bendrojo skyriaus teikiamas paslaugas buvo mokama akivaizdžiai per maža kaina. Todėl Komisija daro išvadą, kad dėl įtariamų per mažų 2001–2005 m. PPR bendrojo skyriaus oro uostui suteiktų paslaugų kainų už oro uostą atsakingas PPR skyrius įgijo atrankųjį ekonominį pranašumą.

— *2006–2012 m. laikotarpis*

(289) Dėl įtariamų per mažų paslaugų, kurias PPR bendrasis skyrius 2006–2012 m. teikė oro uostui, kainų Prancūzija teigia, kad paslaugų, kurios buvo bendrai teikiamos įvairiems PPR skyriams, pavyzdžiui, struktūrinių paslaugų, susijusių su apskaita, IT, žmogiškaisiais ištekliais ir pan., išlaidos buvo paskirstomos šiems skyriams pagal analitinę išlaidų paskirstymo schemą, taigi paskirstomos remiantis objektyviais kriterijais. Prancūzija taip pat tvirtina, kad PPR atliko išsamią analizę pagal kintančią veiklos apimtį ir išlaidų paskirstymo schema visiškai atitinka oro uosto eismo pokyčius. Be to, Prancūzija teigia, kad išlaidų paskirstymo schemos naudojimas buvo tikrinamas kiekvienais metais, nes PPR ataskaitas, konsoliduojant PPR grupės ataskaitas, tvirtina dar vienas auditorius.

(290) Komisija mano, kad dėl 2006–2012 m. laikotarpio Prancūzija įrodė, jog buvo pradėti taikyti išlaidų paskirstymo schema, grindžiama šešiais objektyviais ir tinkamais kriterijais pagal PPR bendrojo skyriaus oro uostui teikiamas paslaugas:

— bendrasis oro uosto administravimas: renkamų pareigūnų dalinės paslaugos kaina buvo apskaičiuojama pagal su oro uostu susijusių valdymo komiteto ir generalinės asamblėjos posėdžių darbotvarkės skaičių, o gauta procentinė dalis pritaikyta PPR pirmininkavimo sąnaudoms; generalinio direktorato paslaugos kaina apskaičiuojama pagal generalinio direktoriaus laiką, kurį jis praleidžia posėdžiuose, kuriuose priimami sprendimai, bendrauja su darbuotojų atstovais, stebi investicijas ir pan. Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad paslaugos grindžiamos poreikiais ir sąskaitos faktūros išrašomos atsižvelgiant į išlaidas. Be to, Komisijai pateikta informacija įrodo, kad išlaidų paskirstymo schema buvo taikoma teisingai;

([70]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1), 89 ir paskesni punktai.

— ryšiai: paslaugos kaina buvo apskaičiuojama pagal kiekvieno PPR skyriaus sugaištą laiką;

— apskaita ir valdymo kontrolė: paslaugos kaina buvo apskaičiuojama pagal apskaitos įrašų skaičiaus procentinę dalį;

— IT: paslaugos kaina buvo apskaičiuojama pagal įdiegtų IT stočių skaičių (pirkimas, priežiūra, aparatinės ir programinės įrangos tobulinimo analizė ir įgyvendinimas ir pan.);

— žmogiškieji ištekliai: paslaugos kaina buvo apskaičiuojama pagal nuolatinių oro uosto darbuotojų skaičių;

— projektų paslauga: paslaugos kaina buvo apskaičiuojama kiekvienu konkrečiu atveju pagal laiką, sugaištą po didelių investicijų (įskaitant išvykimo salės ir terminalo išplėtimą), atsižvelgiant į projektus ir kvietimus dalyvauti konkurse.

(291) Šie kriterijai yra objektyvūs ir tinkami, nes jie susiję su sugaištu laiku ir faktiškai atliktu darbu.

(292) Be to, Komisija mano, kad Prancūzija įrodė, jog išlaidų paskirstymo schema buvo taikoma teisingai, nes schema buvo tikrinama kiekvienais metais siekiant užtikrinti kuo realesnį rezultatą. Be to, auditoriai taip pat tikrina kriterijų koncepciją, jų pasirinkimą ir skaičiavimo metodą.

(293) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad dėl įtariamų per mažų paslaugų, kurias 2006–2012 m. oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, kainų oro uostui nebuvo suteiktas pranašumas, todėl tai nėra pagalba.

5) Įvairių vietos valdžios institucijų finansiniai įnašai į La Rošelio oro uosto įgyvendinamas reklamos priemones

(294) Komisija mano, kad vietos valdžios institucijų finansiniai įnašai, skirti La Rošelio oro uosto įgyvendinamoms reklamos priemonėms, turi būti laikomi parama, skirta oro uosto veiklai finansuoti, o ne oro transporto bendrovėms finansuoti.

(295) Priešingai, Prancūzijos valdžios institucijos ir PPR mano, kad šie įnašai turėtų būti laikomi vietos valdžios institucijų rinkodaros paslaugų pirkimu, taigi oro transporto bendrovių finansavimu. PPR tvirtina, kad valdžios institucijos prisijungė prie rinkodaros susitarimų siekdamos tikslų, kuriuos jos išsikėlė vykdydamos visuotinės svarbos užduotis, ir visų pirma norėdamos pasinaudoti bendrovės AMS taikoma kainos nuolaida grupiniam pirkimui ([71]). Analogiškai Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad oro uostas atliko centrinės perkančiosios organizacijos funkciją ([72]).

(296) Tačiau faktinių aplinkybių analizė nepatvirtina Prancūzijos valdžios institucijų ir PPR pateiktos versijos. Keli elementai rodo, kad vietos valdžios institucijų įnašai turi būti laikomi oro uosto veiklos finansavimu.

(297) Kaip nurodyta 2014 m. gairėse, neretai oro uostus valdančios įstaigos oro transporto bendrovėms siūlo paskatas rinkodaros paramos forma. Tai ypač būdinga regioniniams oro uostams, kuriems gali būti sunkiau pritraukti oro transporto bendroves nei šalia didžiųjų miestų esantiems oro uostams. Todėl išlaidos, susijusios su rinkodaros susitarimais su oro transporto bendrovėmis, gali būti laikomos įprastomis oro uostą valdančios įstaigos veiklos išlaidomis ([73]). Taigi vietos valdžios institucijų įnašai buvo naudojami įprastoms La Rošelio oro uosto veiklos išlaidoms iš dalies padengti.

(298) Be to, vietos valdžios institucijų įnašai buvo skirti La Rošelio oro uostui, kuris juos panaudojo savo ekonominei veiklai plėtoti, savo vardu sudarydamas susitarimus dėl rinkodaros paslaugų su oro transporto bendrovėmis. Iš toliau pateikiamų duomenų taip pat matyti, kad vietos valdžios institucijų įnašai nėra rinkodaros paslaugų pirkimas.

([71]) 2014 m. birželio 10 d. PPR pastabos, p. 27.
([72]) 2018 m. balandžio 11 d. Prancūzijos valdžios institucijų raštas, p. 9.
([73]) Žr. 2016 m. lapkričio 11 d. Komisijos sprendimo SA.24221, Klagenfurto oro uostas – pagalba „Ryanair“ ir kitoms oro transporto bendrovėms, 237 konstatuojamąją dalį.

(299) Visų pirma, kaip nurodyta 3.1.1.5 skirsnyje, įnašai buvo mokami pagal susitarimus, sudarytus tarp PPR ir Pajūrio Šarantos departamento, La Rošelio aglomeracijos bendrijos ir Puatu-Šarantų regiono. Tuose susitarimuose nenurodyta, kokias reklamos priemones turi įgyvendinti PPR ar paslaugų teikėjai, kuriems jos bus pavestos. Visų pirma, susitarimuose nenurodyta, kad paslaugas teiks oro transporto bendrovės arba jų patronuojamosios įmonės. 2012 m. birželio 4 d. pastabose PPR taip pat teigia, kad „oro uostas pabrėžia, jog valdžios institucijos, įsipareigodamos remti La Rošelio oro uosto rinkodaros skatinimo priemones, jokiu būdu neketina įsipareigoti konkrečiam rinkodaros paslaugų teikėjui. Tai pakankamai aiškiai matyti iš jų sudaromų rinkodaros susitarimų, nes juose net nenurodomas šių paslaugų teikėjo pavadinimas“ ([74]). Taigi atrodo, kad PPR turėjo didelį savarankiškumą reklamos priemonių ir šių paslaugų teikėjų pasirinkimo atžvilgiu.

(300) Antra, įvairiuose rinkodaros susitarimuose, kuriuos PPR sudarė su skirtingomis oro transporto bendrovėmis ir jų patronuojamosiomis įmonėmis, nenurodytas vietos valdžios institucijų dalyvavimas finansuojant PPR rinkodaros priemones.

(301) Galiausiai atrodo, kad tam tikrais atvejais rinkodaros susitarimus su oro transporto bendrovėmis PPR sudarė neturėdami teisinių garantijų, kad gaus subsidijas iš valdžios institucijų. Pavyzdžiui, 2004–2006 m. keletą rinkodaros susitarimų su oro transporto bendrovėmis PPR sudarė remdamiesi verslo planu, kuriame buvo numatyta 144 500 EUR metinė finansinė parama iš Pajūrio Šarantos departamento. Tačiau Pajūrio Šarantos departamentas galiausiai nesumokėjo jokio finansinio įnašo.

(302) Taigi šie skirtingi elementai rodo, kad įvairių vietos valdžios institucijų įnašai turi būti laikomi oro uosto veiklos išlaidų finansavimu.

7.1.1.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

(303) Sprendime pradėti procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl galimos konkurencijos tarp La Rošelio oro uosto ir kitų netoliese esančių oro uostų, pavyzdžiui, Angulemo, Rošforo ir Njoro.

(304) 2014 m. gairių 25 punkte oro uosto pasiekiamumo zona apibrėžiama kaip zona, kurios geografinės ribos paprastai nustatomos nuo oro uosto maždaug 100 kilometrų arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per maždaug 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu. Tačiau 25 punkte toliau sakoma, kad konkretaus oro uosto pasiekiamumo zona gali būti kitokia – ją nustatant reikia atsižvelgti į kiekvieno konkretaus oro uosto ypatybes. Oro uostų pasiekiamumo zonos gali būti skirtingo dydžio ir formos, tą dydį ir formą lemia įvairios oro uostų charakteristikos, įskaitant i) verslo modelį, ii) vietą, kur jie įrengti, ir iii) vietoves, į kurias iš jų skraidoma.

(305) Kalbant apie Angulemo oro uostą, Komisija visų pirma pažymi, kad šis oro uostas nuo La Rošelio oro uosto nutolęs daugiau kaip dvi valandas kelio automobiliu ir 150 km. Taigi atstumas tarp abiejų oro uostų yra gerokai didesnis nei nurodytas 2014 m. gairių 25 punkte. Iš esmės dėl to tikėtina, kad Angulemo oro uostas nepatenka į La Rošelio oro uosto pasiekiamumo zoną. Komisija taip pat pažymi, kad La Rošelio ir Angulemo oro uostų verslo modeliai yra gana skirtingi. Nagrinėjamuoju laikotarpiu (2001–2012 m.) La Rošelio oro uosto veikla daugiausia buvo grindžiama keleivių vežimu reguliariaisiais skrydžiais į Europos šalis, kuriuos teikia pigių skrydžių bendrovės, pavyzdžiui, „Ryanair“ ir „easyJet“ (žr. 29 konstatuojamąją dalį). Priešingai, Angulemo oro uosto veikla tuo laikotarpiu labai skyrėsi: i) 2004–2007 m. tarp Angulemo ir Liono buvo vykdomas vienas reguliarusis vietinis skrydis (viešųjų paslaugų įsipareigojimas); ii) 2008–2009 m. balandžio–spalio mėn. bendrovė „Ryanair“ vykdė vieną reguliarųjį skrydį į Londono Stanstedą; iii) 2010–2011 m. iš Angulemo oro uosto reguliarieji skrydžiai nevyko ([75]).

([74]) 2012 m. birželio 4 d. PPR pastabos, 34 punktas.

([75]) Žr. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos Nr. SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), kurią Prancūzija suteikė Angulemo prekybos ir pramonės rūmams ir bendrovėms „SNC-Lavalin“, „Ryanair“ ir „Airport Marketing Services“ (OL L 201, 2015 7 30, p. 48), 15 ir 16 konstatuojamąsias dalis.

(306) Komisija taip pat pažymi, kad nagrinėjamuoju laikotarpiu (2001–2012 m.) iš La Rošelio oro uosto lygiagrečiai vyko skrydžiai dvejomis kryptimis, kuriomis buvo skraidinama iš Angulemo oro uosto (į Lioną ir Londono Stanstedą). Dėl Londono Stanstedo Komisija pažymi, kad 2008–2009 m. bendrovė „Ryanair“ šia kryptimi skraidino iš abiejų oro uostų, o tai gali reikšti, kad oro transporto bendrovės juos laiko atskiromis rinkomis. Be to, nutraukus maršrutą į Angulemo oro uostą, keleiviai vietoje jo nesirinko La Rošelio–Londono Stanstedo maršruto.

(307) Todėl Komisija mano, kad La Rošelio oro uostas nėra Angulemo oro uosto pasiekiamumo zonoje.

(308) Dėl Njoro ir Rošforo oro uostų Komisija pažymi, kad jie nuo La Rošelio oro uosto nutolę atitinkamai 60 minučių kelio automobiliu (75 km) ir 50 minučių kelio automobiliu (54 km). Tačiau, kaip nurodyta 304 konstatuojamojoje dalyje, konkretaus oro uosto pasiekiamumo zona gali būti skirtinga ir taip pat reikia atsižvelgti į kitas oro uosto savybes, pavyzdžiui, jo verslo modelį ir kryptis, kuriomis iš jo skraidinama. Kalbant apie verslo modelį, La Rošelio oro uosto veikla, daugiausia grindžiama keleivių vežimu reguliariaisiais reisais, kuriuos teikia didelės komercinės oro transporto bendrovės, pavyzdžiui, „Ryanair“ ir „easyJet“, iš esmės skiriasi nuo Njoro ir Rošforo oro uostų veiklos. Kaip nurodė Prancūzija, Njoro ir Rošforo oro uostai daugiausia skirti skraidymo klubų ir lengvųjų orlaivių veiklai ir juose nevykdo veiklos viešieji oro vežėjai. Be to, nė viename iš šių oro uostų nėra jokių tarnybų, skirtų reguliariuosius skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms aptarnauti ([76]), kitaip nei La Rošelio oro uoste, kuriame veiklą vykdo kelios oro transporto bendrovės, siūlančios reguliariuosius skrydžius įvairiomis kryptimis Prancūzijoje ir Europoje.

(309) Taigi Komisija mano, kad Njoro ir Rošforo oro uostai nepakeičia La Rošelio oro uosto kaip keleivinio oro uosto, kuriame didelės komercinės oro transporto bendrovės teikia reguliariųjų skrydžių paslaugas.

(310) Vis dėlto Komisija mano, kad La Rošelio oro uostas konkuruoja su kitais oro uostais, net ir esančiais už jo pasiekiamumo zonos ribų. ES oro uostus valdančios įstaigos konkuruoja tarpusavyje, kad pritrauktų oro transporto bendroves. Oro transporto bendrovės maršrutus, kuriais jos teikia paslaugas, ir atitinkamą skrydžių dažnį nustato remdamosi įvairiais kriterijais. Šie kriterijai apima ne tik potencialius klientus, kurie, kaip gali tikėtis oro transporto bendrovės, keliaus maršrutais, taip pat šių maršrutų pradžioje ir pabaigoje esančių oro uostų ypatumus.

(311) Oro transporto bendrovės atsižvelgia į tokius kriterijus, kaip teikiamų oro uosto paslaugų pobūdis, šalia oro uosto įsikūrę gyventojai ar vykdoma ekonominė veikla, spūstys, sausumos kelias, kuriuo galima atvažiuoti į oro uostą, mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos (įskaitant oro transporto bendrovėms siūlomų paskatų buvimą ir dydį bei rinkodaros paramos priemones). Labai svarbus veiksnys yra mokesčių, paskatų ir paramos priemonių dydis, nes oro uostui suteiktas viešasis finansavimas gali būti naudojamas oro transporto bendrovėms pritraukti ir taip gali labai iškraipyti konkurenciją.

(312) Todėl oro transporto bendrovės savo išteklius, visų pirma orlaivius ir įgulas, įvairiems maršrutams skiria atsižvelgdami, be kitų kriterijų, į oro uostus valdančių įstaigų teikiamas paslaugas ir tokioms paslaugoms taikomas kainas.

(313) Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad įvairios La Rošelio oro uostui suteiktos ir šiame tyrime nagrinėjamos priemonės greičiausiai sustiprino šios įmonės padėtį, palyginti su kitomis Europos oro uostus valdančiomis įstaigomis, nes suteikė jai ekonominį pranašumą. Todėl dėl šių priemonių gali būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.1.1.5. Išvada dėl pagalbos buvimo

(314) Subsidijos už valdžios institucijų kompetencijai priklausančias užduotis ir, kaip įtariama, per mažos paslaugų, kurias 2006–2012 m. oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, kainos nėra valstybės pagalba. Investicinės dotacijos, per mažos paslaugų, kurias 2001–2005 m. La Rošelio oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, kainos, La Rošelio oro uosto gauti grąžintini avansai ir vietos valdžios institucijų subsidijos, kuriomis siekiama prisidėti prie La Rošelio oro uosto reklamos priemonių, yra valstybės pagalba La Rošelio oro uostui.

([76]) Šios paslaugos apima antžemines paslaugas, apsaugos paslaugas ir 1 lygio orlaivių keleivių gelbėjimo ir gaisrų gesinimo paslaugas.

7.1.2. *Neteisėtas valstybės pagalbos pobūdis*

(315) Investicinės subsidijos, per mažos paslaugų kainos 2001–2005 m., prisidėti prie reklamos priemonių skirti grąžintini avansai ir subsidijos, kuriuos PPR gavo iš Pajūrio Šarantos departamento, Puatu-Šarantų regiono ir La Rošelio aglomeracijos bendrijos, buvo įgyvendinti apie juos nepranešus, taip pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(316) 2005 m. lapkričio 28 d. Komisijos sprendime 2005/842/EB dėl EB sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas (toliau – 2005 m. VESP sprendimas), yra nustatytos sąlygos, kuriomis SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas įpareigojimas pranešti gali būti netaikomas tam tikrai pagalbai, suteiktai kaip kompensacija už viešąją paslaugą. Prancūzijos teigimu, priemonės, taikytos už oro uostą atsakingam PPR skyriui, šias sąlygas atitinka. Komisija taip nemano.

(317) Pirma, viso La Rošelio oro uosto valdymo negalima laikyti tikra VESP, kaip įrodyta 261 konstatuojamojoje dalyje. Todėl, kadangi įvairios minėtos priemonės buvo suteiktos viso oro uosto valdymui finansuoti, jos neatitinka 2005 m. VESP sprendime nustatytų kriterijų.

(318) Antra, kaip nurodyta anksčiau, net jeigu viso oro uosto valdymas galėtų būti priskirtas VESP, nė viena iš aptariamų priemonių nebūtų kompensacija už viešąją paslaugą, kurios parametrai buvo iš anksto nustatyti objektyviai ir skaidriai. Kaip nurodyta 273 konstatuojamojoje dalyje, aptariamos priemonės neatitinka Sprendimo *Altmark* sąlygų.

(319) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, investicinės subsidijos, per mažos paslaugų kainos 2001–2005 m., grąžintini avansai ir subsidijos, kuriomis siekiama prisidėti prie reklamos priemonių, kuriuos PPR gavo iš Pajūrio Šarantos departamento, Puatu-Šarantų regiono ir La Rošelio aglomeracijos bendrijos, yra neteisėta pagalba.

7.1.3. *Pagalbos suderinamumas su vidaus rinka*

7.1.3.1. Investicinės pagalbos suderinamumas

(320) Nagrinėjamos priemonės susijusios su investicinėmis dotacijomis, kurias už oro uostą atsakingam PPR skyriui mokėjo įvairios valdžios institucijos (Puatu-Šarantų regionas, Pajūrio Šarantos departamentas ir La Rošelio aglomeracijos bendrija) ir ERPF. Kaip jau minėta, šios investicinės subsidijos sumažino investicines išlaidas, kurias PPR paprastai būtų turėję padengti, todėl jos yra investicinė pagalba.

(321) Investicinė pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., t. y. datos, nuo kurios pradėtos taikyti 2014 m. gairės. Pagal šias gaires Komisija neteisėtai investicinei pagalbai oro uostams taiko pagalbos suteikimo metu galiojusias taisykles ([77]).

(322) Kalbant apie nuo 2005 m. suteiktas dotacijas, tuo metu galiojo 2005 m. gairės, todėl jos turėtų būti taikomos.

(323) Tačiau 2000–2005 m. skirtos dotacijos buvo suteiktos už oro uostą atsakingam PPR skyriui prieš įsigaliojant 2005 m. gairėms, t. y. tuo metu, kai nebuvo konkretaus suderinamumo kriterijaus, taikomo investicinei pagalbai oro uostams. Todėl Komisija šias dotacijas turi vertinti tiesiogiai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, atsižvelgdama į savo sprendimų priėmimo praktiką šiuo klausimu. Reikėtų priminti, kad Komisijos sprendimų priėmimo praktika, susijusi su oro uostus valdančioms įstaigoms suteiktos pagalbos suderinamumo vertinimu, konsoliduota 2005 m. gairėmis. Todėl Komisija mano, kad 2000–2005 m. suteiktų dotacijų suderinamumas su vidaus rinka turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į 2005 m. gairėse nustatytus principus ir teismų praktiką ([78]).

([77]) 2014 m. gairių 173 punktas.

([78]) 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas *Austrijos Respublika / Komisija*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 punktas.

(324) Valstybės pagalba oro uostams, kaip ir bet kokia kita valstybės pagalba, turi būti būtina ekonominės veiklos plėtrai remti ir proporcinga tam tikslui, kad būtų pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Taigi Komisija vertins, kaip laikomasi ne tik 2005 m. gairėse nurodytų kriterijų, bet ir šių būtinumo bei proporcingumo kriterijų.

(325) Siekdama nustatyti pagalbos būtinumą ir proporcingumą, Komisija taip pat turi patikrinti, ar pagalbos suma neviršija to, kas yra būtina atitinkamam tikslui pasiekti ([79]).

a) Investicinių išlaidų tinkamumas finansuoti

(326) Komisija visų pirma pažymi, kad pagal 2005 m. gaires išlaidos, kurios tinkamos finansuoti oro uostui skirtos investicinės pagalbos lėšomis, turi būti tik su pačia oro uosto infrastruktūra (kilimo ir tūpimo takais, terminalais, peronais ir pan.) arba jų tiesioginio palaikymo infrastruktūra (priešgaisriniais įrenginiais, saugos ar saugumo įranga) susijusios investicinės išlaidos. Tačiau su pagrindine oro uosto veikla tiesiogiai nesusijusios komercinės veiklos išlaidos, pavyzdžiui, žemės ir pastatų, skirtų ne tik biurams ir sandėliams, bet ir oro uoste esantiems viešbučiams ir pramonės įmonėms, taip pat parduotuvėms, restoranams ir automobilių stovėjimo aikštelėms, statyba, finansavimas, naudojimas ir nuoma, neturi būti įtraukiamos į tinkamas finansuoti išlaidas.

(327) Įvairios ERPF, Puatu-Šarantų regiono, Pajūrio Šarantos departamento ir La Rošelio aglomeracijos bendrijos investicinės dotacijos, kurių bendra suma siekė beveik 3 mln. EUR, buvo panaudotos naujai išvykimo ir atvykimo salei pastatyti, kilimo ir tūpimo takui sutvirtinti, pailginti ir praplatinti, riedėjimo takui sutvirtinti ir praplatinti, orlaivių stovėjimo vietoms sutvirtinti ir praplėsti ir nusodintuvui įrengti, kad oro uostas atitiktų Vandens įstatymo reikalavimus.

(328) Kilimo ir tūpimo takas, riedėjimo takas, orlaivių stovėjimo vietos, nusodintuvas ir terminalas yra oro uosto infrastruktūros dalis ir patenka į valstybės pagalbos kontrolės taikymo sritį, kaip apibrėžta 218 konstatuojamojoje dalyje. Todėl su šia infrastruktūra susijusios investicinės išlaidos yra tinkamos finansuoti.

b) Pagalba skatinama ekonominės veiklos plėtra

(329) Investicinės dotacijos buvo panaudotos naujai išvykimo ir atvykimo salei pastatyti, kilimo ir tūpimo takui sustiprinti, pailginti ir praplatinti, riedėjimo takui sustiprinti ir praplatinti, orlaivių stovėjimo vietoms sustiprinti ir praplėsti ir nusodintuvui įrengti, kad oro uostas atitiktų Vandens įstatymo reikalavimus.

(330) Pakeitus kilimo ir tūpimo tako dydį (iki 45 m pločio ir 115 m ilgio), riedėjimo taką ir orlaivių stovėjimo vietas, La Rošelio oro uostas galėjo priimti 100–200 sėdimųjų vietų orlaivius, pavyzdžiui, B737 ir A320, ir ieškoti naujų rinkų, kuriose šie orlaiviai dažniausiai naudojami (Didžioji Britanija, Belgija, Pirėnų pusiasalis), prisitaikydamas prie konkrečių šių orlaivių saugos standartų. Tai atitinka regioninės ekonomikos ir turizmo plėtros tikslą, kuris didina La Rošelio oro uosto patrauklumą, o kartu ir gali padidinti į regioną atvykstančių keleivių skaičių.

(331) Terminalo išplėtimas leido pritaikyti terminalą prie nuolat didėjančio eismo ir keleiviams užtikrinti priimtiną saugos, saugumo ir komforto lygį, kurio anksčiau trūko, kaip nurodyta 2000 m. sausio mėn. atlikto pastatų tyrimo ataskaitoje. Joje pažymėta, kad piko metu per salę praeidavo 100 keleivių, todėl viešoji salė buvo gerokai per maža, todėl susidarydavo spūstys ir vėluodavo saugumo procedūros, o kartu ir įlaipinimas bei išlaipinimas iš orlaivių. Taigi, gavus finansavimą pagerėjo infrastruktūros saugumas ir veikimas, o tai labai svarbu siekiant regioninės plėtros ir intensyvesnio turizmo tikslų.

([79]) Žr. 2011 m. vasario 18 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos NN 26/2009 – Graikija – Joaninos oro uosto plėtra, 69–70 konstatuojamąsias dalis. Taip pat žr. 2012 m. sausio 18 d. Bendrojo Teismo sprendimo *Djebel / Komisija*, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, 122 ir 123 punktus ir nurodytą teismo praktiką.

(332) Taip pat reikėtų pažymėti, kad La Rošelio oro uostas yra svarbi jungtis tarp Europos ir La Rošelio regiono. Šiuo atžvilgiu oro uostas yra labai svarbus regiono ekonominei ir turizmo plėtrai. Jei La Rošelio oro uosto nebūtų arba jo aptarnavimo potencialas būtų gerokai sumažintas, šis vaidmuo greičiausiai sumažėtų, nes ypač verslo reikalais keliaujantys asmenys paprastai nori kuo labiau sutrumpinti kelionės laiką, ypač tiek, kad galėtų tą pačią dieną grįžti atgal. Todėl, jei verslo reikalais keliaujantys asmenys, vykstantys į La Rošelį ir iš jo, turėtų naudotis oro uostu, kuris nėra netoli miesto, tai galėtų būti laikoma kliūtimi ekonominei veiklai plėtoti.

(333) La Rošelio oro uoste taip pat esama didelių turistų srautų, ypač dėl to, kad yra netoli Rė salos ir jos pajūrio kurortų. Šis teigiamas poveikis buvo įvertintas 2008 m. PPR pranešime apie kontroliuojamo augimo strategiją. Jame teigiama, kad oro uosto ekonominis indėlis į aglomeraciją atitinka pigių skrydžių bendrovių keleivių išlaidas vietos ekonomikai jų viešnagės metu (2007 m. – 33 mln. EUR). Be to, 2008 m. oro uoste buvo 167 darbo vietos. 2008 m. „ODIT France“ parengtoje ataskaitoje dėl oro transporto ir turizmo plėtros pateiktas santykis, pagal kurį bendras La Rošelio oro uosto ekonominis indėlis į vietos ekonomiką 2008 m. sudarė 100 mln. EUR.

(334) Dėl visų šių priežasčių, atsižvelgiant į oro uosto poveikį turizmui ir apskritai ekonominei veiklai, už oro uostą atsakingo PPR skyriaus gautos investicinės dotacijos prisidėjo prie La Rošelio ir jo regiono ekonominės plėtros.

(335) Šios dotacijos taip pat padėjo užtikrinti susisiekimą su regionu, visų pirma turistams ir verslo reikalais keliaujantiems asmenims. Šiuo atžvilgiu reikėtų pažymėti, kad La Rošelio oro uostas nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje, kaip Angulemo oro uostas (žr. 305–307 konstatuojamąsias dalis).

(336) Dėl Njoro ir Rošforo oro uostų Komisija mano, kad jie nepakeičia La Rošelio oro uosto kaip keleivių vežimo reguliariaisiais skrydžiais, kuriuos vykdo didelės komercinės oro transporto bendrovės, oro uosto (žr. 309 konstatuojamąją dalį).

(337) Todėl investicinė pagalba, kuria La Rošelio oro uostui sudaromos sąlygos padidinti pajėgumus, tam tikru mastu prisideda prie susisiekimo su regionu gerinimo, nes keleiviams ir oro transporto bendrovėms nereikia rinktis netobulo pakaitalo.

(338) Be to, TGV linija, jungiančia La Rošelį su Paryžiumi, kuris yra tarptautinis transporto mazgas, greitieji traukiniai važiuoja tik nuo Sen Pjer de Koro, todėl geležinkeliu Paryžių galima pasiekti per tris valandas. „TGV Atlantique“ projektas, kuris greitąja linija sujungs Puatjė, Angulemo ir Bordo miestus, neapima La Rošelio.

(339) Taigi atrodo, kad, nepaisant oro transportui alternatyvių transporto priemonių buvimo, investicinės dotacijos padėjo pagerinti susisiekimą su regionu ir jo ekonominę plėtrą.

c) Infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui

(340) Investicijomis siekta pagerinti esamos infrastruktūros veikimą ir užtikrinti optimalų jos naudojimą, visų pirma dėl to, kad dalis infrastruktūros buvo netinkama naudoti dėl neatitikties saugos standartams, arba dėl to, kad investicijos suteikia galimybę pritaikyti oro uostą prie numatomo keleivių skaičiaus padidėjimo.

(341) Atlikdamas investicijas, susijusias su oro uosto kilimo ir tūpimo tako, kuris buvo per mažas ir netinkamas, padidinimu, už oro uostą atsakingas PPR skyrius jį pailgino tik iki 115 metrų, o to pakako, kad būtų pasiekti 330 konstatuojamojoje dalyje nurodyti rinkos tikslai, t. y. kad būtų galima prisitaikyti prie orlaivių, turinčių ne daugiau kaip 200 sėdimųjų vietų. Toks pailginimas buvo rekomenduotas ir 2000 m. sausio mėn. *Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest* atlikto tyrimo ataskaitoje. Vėlesniais metais užfiksuotas eismas patvirtina šias išvadas.

(342) Kaip nurodyta 331 konstatuojamojoje dalyje, iš investicinių dotacijų finansuoti (taip pat per mažo dydžio) terminalo darbai nepadidino pajėgumų, nes jais buvo siekiama užtikrinti, kad per maža infrastruktūra tikrų esamam srautui ir geriau veiktų piko laikotarpiais.

(343) Todėl šios investicijos neviršijo to, kas buvo būtina, kad oro uostas ir toliau sklandžiai teiktų paslaugas pagal esamą srautą, taip pat ir piko metu. Todėl investicijos buvo būtinos ir proporcingos nustatytam tikslui.

d) Infrastruktūros naudojimo perspektyvos vidutinės trukmės laikotarpiu yra priimtinos

(344) Reikėtų pažymėti, kad 2005–2007 m. La Rošelio oro uoste eismas svyravo nuo maždaug 120 000 iki maždaug 220 000 keleivių per metus ir per tuos metus nuolat didėjo. Todėl tiek 2005 m., tiek 2007 m. buvo galima pagrįstai tikėtis, kad naudojimasis oro uostu bus didelis ir didės.

(345) Todėl šios perspektyvos pateisino investicijas, kuriomis siekta išlaikyti infrastruktūrą tokios būklės, kad būtų galima teikti paslaugas pagal esamą srautą ir susidoroti su kasmetiniu oro uosto augimu, tačiau labai nedidinant pajėgumų.

(346) Šiuo atžvilgiu reikėtų prisiminti, kad La Rošelio kilimo ir tūpimo tako pertvarkymo darbai buvo skirti didesnio pajėgumo orlaiviams priimti ir prisitaikyti prie tam tikrų orlaivių saugos standartų, o galutinis tikslas buvo skatinti keleivių, keliaujančių į regioną, skaičiaus didėjimą. Be to, terminalo išplėtimas leido pritaikyti terminalą prie nuolat didėjančio eismo ir keleiviams užtikrinti priimtiną saugos, saugumo ir komforto lygį, taip pat išvengti spūsčių ir vėlavimo atliekant saugumo procedūras ir atitinkamai įlaipinant bei išlaipinant keleivius. Investicinėmis dotacijomis finansuoti kilimo ir tūpimo tako atnaujinimo ir modernizavimo darbai, kuriais buvo siekiama išlaikyti infrastruktūrą tokios būklės, kad būtų galima toliau priimti esamų tipų orlaivius ir srautą labai nedidinant pajėgumų ir pagerinti oro uosto darbą piko metu. Apibendrinant galima daryti išvadą, kad skiriant investicines dotacijas finansuojama infrastruktūra turėjo neblogas vidutinės trukmės naudojimo perspektyvas.

e) Vienodos ir nediskriminacinės galimybės naudotis infrastruktūra

(347) La Rošelio oro uostas yra atviras įvairioms oro transporto bendrovėms, norinčioms juo naudotis be jokių ypatingų apribojimų. Todėl pagal 2005 m. gaires infrastruktūra galima naudotis vienodai ir be išlygų.

f) Bendram interesui prieštaraujančio poveikio prekybai nebuvimas

(348) Kaip minėta, pagal 2005 m. gaires La Rošelio oro uostas priskiriamas D kategorijai. Šių gairių 39 punkte nurodyta, kad „tikimybė, jog mažiems regioniniams oro uostams (D kategorijos) suteiktas finansavimas iškraipys konkurenciją arba darys poveikį prekybai tokiu mastu, kad tai prieštarautų bendram interesui, yra nedidelė“.

(349) Be to, iš 304 ir 309 konstatuojamųjų dalių matyti, kad La Rošelio oro uostas savo pasiekiamumo zonoje nekonkuruoja su kitu tokio paties verslo modelio oro uostu, kuriam nagrinėjamos priemonės galėtų daryti neigiamą poveikį. Njoro ir Rošforo oro uostai aptarnauja kitus rinkos segmentus, todėl jie yra tik netobuli vienas kito pakaitalai. Angulemo oro uostas nėra La Rošelio oro uosto pasiekiamumo zonoje.

(350) Be to, nagrinėjamos investicinės dotacijos nebuvo naudojamos reikšmingam pajėgumų padidinimui finansuoti, dėl kurio būtų pasikeitusi oro uosto klasifikacija pagal 2005 m. gaires. Taigi pagrindinis nagrinėjamų investicinių dotacijų poveikis buvo išlaikyti oro uostą tokios būklės, kad jis, jei nebūtų tų dotacijų, nebūtų galėjęs toliau veikti arba būtų galėjęs veikti tik prastesnėmis sąlygomis. Tačiau dėl dotacijų nebuvo sukurta naujų pajėgumų, kurie galėtų konkuruoti su kitais oro uostais, kaip parodyta 11 lentelėje.

11 lentelė

2002–2010 m. pajėgumų naudojimas pagal keleivių skaičių

Metai	Pajėgumų naudojimas
2002 m.	91 726
2003 m.	93 763
2004 m.	100 342

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

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

(351) Galiausiai, suteikus investicines dotacijas, oro transporto bendrovės iš Angulemo į La Rošelį iš esmės neperkėlė savo skrydžių, taip pat nebuvo atsisakyta skrydžių iš Angulemo ar vietoje jų pradėti vykdyti nauji skrydžiai tomis pačiomis kryptimis iš La Rošelio.

(352) Atsižvelgdama į visus teigiamus ir neigiamus aptariamų dotacijų padarinius, Komisija mano, kad investicinės dotacijos neturėjo tokio poveikio prekybai, kuris prieštarautų bendram interesui.

g) Pagalbos būtinumas ir proporcingumas

(353) Laikoma, kad būtina ir proporcinga investuoti į geresnį esamos infrastruktūros veikimą ir optimalų jos naudojimą, ypač kai dalis infrastruktūros yra netinkama naudoti, nes neatitinka saugos standartų ([80]), arba dėl to, kad investicijos leidžia pritaikyti oro uostą numatomam keleivių skaičiaus padidėjimui ([81]).

(354) Kalbant apie nepakankamo dydžio kilimo ir tūpimo tako, riedėjimo tako ir orlaivių stovėjimo vietų įrengimo darbus, reikia pasakyti, kad oro uosto strategija buvo sukurti naujus maršrutus ir plėtoti srautą, todėl reikėjo išplėsti šią infrastruktūrą.

(355) Kalbant apie terminale vykdytus darbus, oro uosto infrastruktūra nebuvo tinkama nuolat didėjančiam keleivių srautui, todėl būdavo vėluojama ir susidarydavo spūstys. Todėl oro uosto dydžio keitimas buvo būtinas ir proporcingas, kad būtų galima susidoroti su keleivių antplūdžiu.

(356) Investicinės dotacijos sudarė 2 986 000 EUR iš 5 876 000 EUR investicijų, t. y. pagalbos intensyvumas buvo 50,8 proc., o tai, atsižvelgiant į oro uosto kategoriją, yra priimtina.

(357) Be to, iš visos turimos informacijos matyti, kad šią pagalbą galima laikyti būtina ir proporcinga, atsižvelgiant į tai, kad be pagalbos PPR nebūtų galėję finansuoti aptariamų investicijų ir nebūtų galėję įnešti gerokai didesnio įnašo, nei įnešė.

(358) 12 lentelėje apibendrintos 2002–2012 m. La Rošelio oro uosto grynosios pajamos ir jo pajėgumas pačiam finansuoti savo veiklą, kuris yra grynojo pelno ir nepiniginių išlaidų (iš esmės nusidėvėjimo ir atidėjinių įsipareigojimams ir mokesčiams) suma. Pajėgumas pačiam finansuoti savo veiklą sudaro iš įmonės veiklos gautos sumos, kuriomis galima finansuoti investicijas, įmonės apyvartinį kapitalą, paskolų grąžinimą, santaupas ir akcininkams mokamus dividendus.

([80]) 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimas dėl Jungtinės Karalystės valstybės pagalbos NN 21/2006 Deri Sičio oro uostui (OL C 272, 2006 11 9, p. 13), 57 ir 58 konstatuojamosios dalys.

([81]) 2010 m. balandžio 27 d. Komisijos sprendimas dėl Latvijos valstybės pagalbos NN 41/2010, susijusios su investicijomis į Rygos oro uosto infrastruktūrą (OL C 143, 2010 6 2 p. 22), 35–37 konstatuojamosios dalys.

12 lentelė

La Rošelio oro uosto grynosios pajamos ir pajėgumas pačiam finansuoti savo veiklą

(tūkst. EUR)

Metai	2002-m.	2003-m.	2004-m.	2005-m.	2006-m.	2007-m.	2008-m.	2009-m.	2010-m.	2011-m.	2012-m.
Pajamos	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Išlaidos	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Grynasis pelnas	– 175	– 75	19	– 334	– 738	– 559	– 728	– 771	– 197	– 491	– 496
Pajėgumas pačiam finansuoti savo veiklą	5	228	– 84	5	298	– 195	– 259	– 679	46	– 2	– 30

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

(359) Iš šios lentelės matyti, kad 2002–2012 m. oro uostas patyrė nuostolių. Be to, per tą laikotarpį oro uosto pajėgumas pačiam finansuoti savo veiklą svyravo nuo 298 000 EUR iki –679 000 EUR per metus. 2004 ir 2005 m., kai buvo išmokėtos beveik visos investicinės dotacijos, oro uosto pajėgumas pačiam finansuoti savo veiklą buvo atitinkamai tik –84 000 EUR ir 5 000 EUR, t. y. labai mažas, palyginti su atliktų investicijų išlaidomis (bendra investicijų kaina 2004 ir 2005 m. buvo 5 830 000 EUR) ([82]). Taigi išteklių, gautų vykdant oro uosto veiklą, neužteko, kad būtų galima reikšmingai prisidėti prie šių investicijų finansavimo.

(360) Iš turimų duomenų matyti, kad finansinis rezultatas buvo 19 000 EUR 2004 m. ir –334 000 EUR 2005 m., t. y. tais metais, kai buvo išmokėtos beveik visos investicinės dotacijos. Šiuos duomenis reikia palyginti su oro uosto grynuoju pelnu po dotacijų, t. y. –738 000 EUR 2006 m. ir –559 000 EUR 2007 m. Taigi, jei visos aptariamos investicijos ar net didelė jų dalis būtų finansuojamos iš nuosavų oro uosto lėšų, tai būtų labai padidinę jo nuostolius, kurie ir taip jau buvo dideli.

(361) Be to, atsižvelgiant į ilgalaikį nuostolių pobūdį, mažai tikėtina, kad PPR būtų galėję finansuoti didžiąją dalį aptariamų investicijų didindami savo skolą, kuri 2005 m. buvo maždaug 226 000 EUR, o 2006 m. – 341 000 EUR ([83]).

(362) Taigi investicinės dotacijos buvo būtinos investicijoms, kurias jos finansavo, vykdyti. Kitaip tariant, jos turėjo skatinamąjį poveikį, nes be dotacijų PPR nebūtų ėmęsi investicijų. Be to, jos atitinka proporcingumo principą, nes PPR nebūtų galėję gerokai padidinti savo įnašo į šių investicijų finansavimą.

h) Išvada dėl investicinės pagalbos suderinamumo

(363) Dėl pirmiau šiame skirsnyje paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad 2001–2005 m. laikotarpio investicinės dotacijos yra pagalba, suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(364) Ši išvada pagrįsta oro uostams teikiamos investicinės pagalbos kriterijais, nurodytais 2005 m. gairėse. Ji nedaro jokio poveikio investicinės pagalbos, kuri ateityje gali būti suteikta La Rošelio oro uostui, vertinimui, kurį Komisijai gali tekti atlikti pagal 2014 m. gairėse nustatytas taisykles.

([82]) Lentelė, kurią 2017 m. lapkričio 14 d. pateikė Prancūzijos valdžios institucijos, atsakydamos į 9 klausimą.

([83]) 2017 m. lapkričio 14 d. PPR papildomo galutinio atsakymo 6 priedas (2001–2014 m. verslo planas, skolinimosi ir kitų finansinių įsipareigojimų eilutė).

7.1.3.2. Veiklos pagalbos suderinamumas

(365) Kaip jau įrodyta, Prancūzija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą tvirtindama, kad viso La Rošelio oro uosto valdymas yra VESP. Visų pirma, La Rošelio oro uostą valdančios įstaigos veikla, susijusi su orlaivių, kuriais vykdyti komerciniai keleiviniai skrydžiai, priėmimu šiame oro uoste, negali būti laikoma tikra VESP. Kadangi įvairios finansinės paramos priemonės, nagrinėjamos šiame tyrime, buvo skirtos visai oro uosto veiklai finansuoti, jų negalima laikyti kompensacijomis už viešąją paslaugą, suteiktomis siekiant valdyti tikrą VESP.

(366) Be to, kaip nurodyta pirmiau, nė viena iš šiame tyrime nagrinėjamų finansinės paramos priemonių nebuvo susijusi su finansinės kompensacijos mechanizmu, kurio parametrai buvo nustatyti iš anksto, objektyviai ir skaidriai, kartu su kompensacijos kontrolės ir peržiūros parametrais bei kompensacijos permokos išvengimo ir grąžinimo priemonėmis. Taigi nagrinėjamos priemonės neatitinka kartu taikomų sąlygų, nustatytų Europos Sąjungos bendrosiose nuostatose dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma ([84]), kurios šiuo atveju taikomos *ratione temporis*.

(367) Todėl šios priemonės negali būti pripažintos suderinamomis su vidaus rinka pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį.

(368) Komisija nagrinėjamas priemones analizuos remdamasi įvairiais SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte nurodytais kriterijais.

(369) Nagrinėjamos priemonės susijusios su finansavimu, susijusiu su oro uosto eksploatavimu: beprocenčiais grąžintinais avansais, per mažomis paslaugų, kurias 2001–2005 m. La Rošelio oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, kainomis ir subsidijomis, kurias PPR gavo iš vietos valdžios institucijų, kad prisidėtų prie La Rošelio oro uosto reklamos priemonių.

(370) Šios priemonės yra pagalba veiklai, nes jomis buvo siekiama finansuoti La Rošelio oro uosto veiklą, o ne konkrečias oro uosto investicijas. Ši veiklos pagalba neteisėtai suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., t. y. iki 2014 m. gairių, kuriose Komisija nurodė, kad šiose gairėse nustatytus principus taikys visoms nagrinėjamoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba oro uostuose, net jei ši pagalba buvo suteikta iki 2014 m. balandžio 4 d., taikymo pradžios ([85]).

(371) Pagal 2014 m. gaires iki 2014 m. balandžio 4 d. oro uostams suteikta veiklos pagalba gali būti pripažinta suderinama su bendrąja rinka visa nepadengtų veiklos išlaidų apimtimi, jeigu tenkinamos 5.1.2 skirsnyje nustatytos sąlygos ([86]). Toliau analizuojamos 2014 m. gairių 5.1.2 skirsnyje nustatytos sąlygos.

– *Pagalba skatinama ekonominės veiklos plėtra*

(372) Grąžintinais avansais ir per mažomis paslaugų kainomis buvo finansuojamas La Rošelio oro uosto veiklos deficitas, todėl oro uostas galėjo toliau veikti. Kalbant apie vietos valdžios institucijų subsidijas, skirtas prisidėti prie La Rošelio oro uosto reklamos priemonių, reikia pasakyti, kad šių subsidijų tikslas buvo finansuoti reklamos priemones, kuriomis buvo siekiama plėtoti oro uosto veiklą.

(373) Kaip jau paaiškinta 329 ir 332 konstatuojamosiose dalyse, La Rošelio oro uosto veikla daro teigiamą poveikį La Rošelio regiono ekonominei plėtrai, ypač turizmo sektoriuje.

(374) 2014 m. gairėse vietos ekonominė plėtra pripažįstama bendros svarbos tikslu, kuriuo galima pagrįsti iki 2014 m. balandžio 4 d. oro uostui suteiktą veiklos pagalbą, jei vykdomos tam tikros sąlygos.

(375) Neabejotina, kad La Rošelio oro uostas lėmė didelį turistų antplūdį į La Rošelio regioną ir padarė teigiamą poveikį regionui ir vietos ekonomikai.

([84]) Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (2011 m.) (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

([85]) 2014 m. gairių 172 punktas.

([86]) 2014 m. gairių 137 punktas.

(376) Šis teigiamas poveikis buvo įvertintas 2008 m. PPR pranešime apie kontroliuojamo augimo strategiją. Jame teigiama, kad oro uosto ekonominis indėlis į aglomeraciją atitinka pigių skrydžių bendrovių keleivių išlaidas vietos ekonomikai jų viešnagės metu (2007 m. – 33 mln. EUR) ir oro uoste sukurtų darbo vietų skaičių (2008 m. – 167).

(377) 2008 m. „ODIT France“ parengtoje ataskaitoje dėl oro transporto ir turizmo plėtros pateiktas santykis, pagal kurį bendras La Rošelio oro uosto ekonominis indėlis į vietos ekonomiką 2008 m. sudarė 100 mln. EUR. Be to, 2008 m. oro uoste buvo 167 darbo vietos.

(378) Be to, 2006–2014 m. atliekant metinius tyrimus buvo apskaičiuotos toliau nurodytos vienam keleiviui tenkančios išlaidos ir bendros išlaidos:

13 lentelė

Vienam keleiviui tenkančios išlaidos ir bendros išlaidos La Rošelio regione

(EUR)

Metai	Išlaidos vienam keleiviui	Bendros išlaidos
2006 m.	336	17,8 mln.
2007 m.	471	33 mln.
2008 m.	367	27,4 mln.
2009 m.	Neįvertinta	Neįvertinta
2010 m.	532,58	30 mln.
2011 m.	548,97	35 mln.
2012 m.	558,62	37 mln.
2013 m.	482,80	27,4 mln.
2014 m.	578,44	33 mln.

Šaltinis: Prancūzijos valdžios institucijos.

(379) Iš 13 lentelės matyti, kad 2006–2014 m. oro uosto ekonominis indėlis į La Rošelio regioną išaugo: vienam keleiviui tenkančios išlaidos padidėjo nuo 336 EUR 2006 m. iki 578,44 EUR 2014 m.

(380) Pagal 2014 m. gaires, jeigu oro uostas yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir kitas oro uostas, turintis nepanaudotų pajėgumų, verslo plane, pagrįstame racionaliomis keleivių ir krovinių eismo prognozėmis, turi būti nustatytas tikėtinas poveikis iš kitų toje pačioje pasiekiamumo zonoje esančių oro uostų vykdomiems skrydžiams ([87]). La Rošelio oro uostas savo pasiekiamumo zonoje nekonkuruoja su kitu oro uostu, taikančiu tokį patį verslo modelį. Njoro ir Rošforo oro uostai aptarnauja kitus rinkos segmentus, todėl jie yra tik netobuli vienas kito pakaitalai (žr. 308 ir 309 konstatuojamąsias dalis). Angulemo oro uostas nėra La Rošelio oro uosto pasiekiamumo zonoje. Todėl galima daryti išvadą, kad buvo atsižvelgta į tikėtiną La Rochelle eismo poveikį kaimyniniams oro uostams ir reikšmingas poveikis buvo atmestas.

(381) Todėl Komisija mano, kad La Rošelio oro uostui suteikta veiklos pagalba buvo prisidėta prie La Rošelio regiono ekonominės plėtros ir susisiekimo tikslo.

([87]) 2014 m. gairių 114 punktas.

b) Valstybės intervencijos poreikis ir pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas

(382) Veiklos pagalba buvo būtina siekiant užtikrinti, kad La Rošelio oro uosto veikla būtų finansiškai gyvybinga, ir jis toliau veiktų. Biudžeto požiūriu aptariama pagalba buvo būtina, nes oro uostas nebuvo finansiškai gyvybingas ir susidarė pinigų deficitas. Atsižvelgiant į rezultatus, oro uostas nebūtų galėjęs daugiau finansuoti savo lėšomis.

(383) Be to, 2014 m. gairėse pripažįstama, kad „dabartinėmis rinkos sąlygomis mažesniems oro uostams gali būti sunku užtikrinti savo veiklos finansavimą be viešojo finansavimo ([88]). Šiose gairėse taip pat nurodyta, kad oro uostai, kurių metinis keleivių eismas yra iki 700 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didelės savo veiklos išlaidų dalies. La Rošelio oro uostas yra vienas iš mažesnių oro uostų, nes nesitikima, kad iki 2020 m. jo keleivių eismas viršys 300 000 keleivių, o iki 2007 m. jis neviršijo 200 000 keleivių per metus.

(384) Pagal 2014 m. gaires turėtų būti išnagrinėta, ar būtų buvę galima taikyti kitas politikos ar pagalbos priemones, kurios būtų mažiau iškraipiusios konkurenciją ([89]). Kaip jau nurodyta, 2002–2012 m. oro uostas kasmet patirdavo labai didelį veiklos deficitą (išskyrus 2004 m.). Todėl, siekiant išlaikyti jo veiklą ir suteikti jo veiklai būtiną likvidumą, šiomis aplinkybėmis buvo sunku numatyti kitas priemones, išskyrus negrąžintinas veiklos subsidijas – subsidijas rinkodaros priemonėms ir per mažas paslaugų kainas, beprocenčius grąžintinus avansus be konkretaus grąžinimo termino.

(385) Todėl veiklos pagalba La Rošelio oro uostui buvo būtina ir tinkama.

c) Pagalbos skatinamasis poveikis ir proporcingumas

(386) Pagal 2014 m. gaires reikėtų patikrinti, ar nesuteikus veiklos pagalbos oro uosto ekonominės veiklos mastas būtų labai sumažėjęs, taip pat ar pagalba neviršijo mažiausio dydžio, būtino siekiant vykdyti atitinkamą veiklą ([90]).

(387) Kadangi La Rošelio oro uostas nebuvo finansiškai perspektyvus, jo veikla būtų buvusi gerokai sumažinta, kad būtų užtikrinta jo finansų pusiausvyra, arba net visiškai nutraukta, jei nebūtų buvę paramos priemonių jo veiklos išlaidoms finansuoti. Todėl, pagal 2014 m. gairių 124 punktą, pagalba turėjo skatinamąjį poveikį.

(388) Be to, iš 12 lentelės matyti, kad įvairios veiklos subsidijos atitiko oro uosto finansiniam gyvybingumui užtikrinti reikalingas sumas, tačiau jų neviršijo. Išskyrus 2004 m., kai apskaitos rezultatas buvo teigiamas (19 000 EUR), apskaitos rezultatas visada buvo neigiamas, o tai rodo, kad oro uostui skirta veiklos pagalba niekada neviršijo sumų, būtinų subalansuotam apskaitos rezultatui išlaikyti.

(389) Dėl konkretaus bendrojo PPR skyriaus suteiktų grąžintinų avansų atvejo pažymėtina, kad jie skirti atsižvelgiant į tai, jog koncesijos sutartimi PPR buvo įpareigoti parengti subalansuotą oro uosto biudžetą. Avansų suma rengiant biudžetą kasmet buvo nustatoma taip, kad biudžetas būtų subalansuotas. Prekybos ir pramonės rūmų valdomų oro uostų biudžetai rengiami laikantis griežtos tvarkos, kuria užtikrinama, kad biudžetui subalansuoti skirti viešieji įnašai neviršytų mažiausios būtinos sumos.

(390) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad įvairios veiklos subsidijos, kurias gavo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, neviršijo mažiausios sumos.

d) Konkurencijos iškraipymo ir poveikio tarpusavio prekybai vertinimas

(391) Pagal 2014 m. gaires, siekdama įvertinti iki 2014 m. balandžio 4 d. suteiktos veiklos pagalbos suderinamumą, Komisija atsižvelgia į konkurencijos iškraipymus ir poveikį prekybai ([91]).

([88]) 2014 m. gairių 117 punktas.
([89]) 2014 m. gairių 120 punktas.
([90]) 2014 m. gairių 124 ir 125 punktai.
([91]) 2014 m. gairių 131 ir 137 punktai.

(392) Sąjungos oro uostui suteikta pagalba gali turėti neigiamą poveikį visiems kitiems Sąjungos oro uostams. Visi Sąjungos oro uostai konkuruoja vieni su kitais siekdami vidaus oro transporto rinkoje pritraukti oro transporto bendroves. Jeigu teikiama veiklos pagalba, dėl kurios oro uostas gali pradėti ekonomiškai tvarią veiklą, bendro šios pagalbos poveikio kitiems oro uostams dydis priklauso nuo pagalbą gavusio oro uosto veiklos apimties, kuri visų pirma gali būti išreikšta keleivių, maršrutų ir skrydžių skaičiumi.

(393) Šiuo klausimu reikėtų pažymėti, kad nagrinėjamu laikotarpiu (2001–2012 m.) La Rošelio oro uostas buvo mažas. La Rošelio oro uostas yra vienas iš mažesnių oro uostų, nes nesitikima, kad iki 2020 m. jo keleivių eismas viršys 300 000 keleivių, o iki 2007 m. jis neviršijo 200 000 keleivių per metus. Taigi La Rošelio oro uosto veiklos apimtis išliko nedidelė. Todėl bendras šiam oro uostui suteiktos pagalbos poveikis visiems kitiems oro uostams buvo gana ribotas.

(394) Tačiau konkrečiam oro uostui suteiktos veiklos pagalbos poveikis kitam oro uostui yra tuo didesnis, kuo arčiau vienas kito yra abu oro uostai. Visų pirma, kai vienas oro uostas yra kito oro uosto pasiekiamumo zonoje, šie oro uostai ypač aktyviai konkuruoja siekdami pritraukti oro transporto bendroves, norinčias teikti paslaugas regione, kuriame jie yra. Be to, kai iš abiejų oro uostų vykdomi skrydžiai maršrutais į tą pačią paskirties vietą, šie oro uostai konkuruoja siekdami pritraukti keleivius, kurie nori skristi į tą paskirties vietą ir šiai kelionei gali rinktis vieną iš oro uostų.

(395) Angulemo oro uostas nėra toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip La Rošelio oro uostas (žr. 305–307 konstatuojamąsias dalis).

(396) Dėl Njoro ir Rošforo oro uostų Komisija dėl tų pačių priežasčių, kurios nurodytos 308 ir 309 konstatuojamosiose dalyse, mano, kad nagrinėjamos subsidijos La Rošelio oro uostui neiškraipo konkurencijos su Njoro ir Rošforo oro uostais.

(397) Taigi nagrinėjama veiklos pagalba šalia La Rošelio oro uosto esantiems oro uostams turėjo nedidelį poveikį.

(398) Atsižvelgdama į visą šį teigiamą ir neigiamą aptariamos pagalbos poveikį apskritai, Komisija mano, kad ši pagalba nepaveikė prekybos taip, kad tai prieštarautų bendram interesui.

(399) Atsižvelgdama į pirmiau pateiktą informaciją apie nagrinėjamos pagalbos poveikį konkurencijai ir prekybai ir į svarbų šios pagalbos indėlį į vietovės, kurioje yra La Rošelio oro uostas, ekonominę plėtrą, ypač dėl jos teigiamo poveikio vietos turizmui ir regiono verslui, Komisija mano, kad nagrinėjama pagalba nepaveikė konkurencijos ir prekybos taip, kad tai prieštarautų bendram interesui.

e) Išvada dėl veiklos pagalbos suderinamumo

(400) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, grąžintini avansai, vienkartinės veiklos subsidijos, per mažos paslaugų, kurias 2001–2005 m. La Rošelio oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, kainos ir subsidijos reklamos priemonėms yra su vidaus rinka suderinama pagalba pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(401) Ši išvada pagrįsta 2014 m. gairėse nustatytais konkrečiais kriterijais, taikomais siekiant įvertinti iki 2014 m. balandžio 4 d. oro uostams suteiktos veiklos pagalbos suderinamumą. Ji nedaro jokio poveikio pagalbos, kuri ateityje gali būti suteikta La Rošelio oro uostui, vertinimui, kurį pagal 2014 m. gairėse nustatytas taisykles Komisijai gali tekti atlikti dėl pagalbos, suteiktos po 2014 m. balandžio 4 d.

7.2. **Oro transporto bendrovėms skirtos priemonės**

7.2.1. *Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį*

(402) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(403) Taigi, priemonė laikytina valstybės pagalba, jei ji atitinka visas šias sąlygas:

— pagalbos gavėjas turi būti įmonė, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, t. y. jis turi vykdyti ekonominę veiklą;

— nagrinėjamoji priemonė turi būti skirta panaudojant valstybinius išteklius ir ją turi būti skyrusi valstybė;

— dėl priemonės pagalbos gavėjas ar gavėjai turi būti įgijęs (-ę) atrankųjį pranašumą;

— dėl nagrinėjamosios priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipyta konkurencija ir gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

7.2.1.1. Įmonės sąvoka

(404) Siekiant nustatyti, ar priemonės yra valstybės pagalba, būtina nustatyti, ar pagalbos gavėjai, t. y. bendrovės „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“, yra įmonės pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Tačiau negalima ginčyti, kad šios dvi bendrovės yra subjektai, teikiantys oro transporto ir reklamos paslaugas. Taigi jos vykdo ekonominę veiklą.

7.2.1.2. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

(405) Įvairius susitarimus, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, sudarė oro transporto bendrovės ir PPR.

(406) Komisija pirmiausia pažymi, kad, siekiant konkrečiai įvertinti, ar nagrinėjamas priemones galima priskirti valstybei (t. y. pagal šiuos susitarimus skirtus viešuosius mokėjimus), nėra svarbu atskirti visą PPR, PPR bendrąjį skyrių ir už oro uostą atsakingą PPR skyrių. Už oro uostą atsakingas PPR skyrius neturi teisinio subjektiškumo, kuris skirtųsi nuo PPR teisinio subjektiškumo, o įvairius susitarimus sudarė PPR pirmininkas arba jie buvo sudaryti jam prižiūrint. Už oro uostą atsakingas PPR skyrius nėra atskiras subjektas ir savarankiškai gali priimti vien sprendimus, susijusius su kasdieniu oro uosto valdymu. Todėl taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir visų PPR elgesys palaikant santykius su oro transporto bendrovėmis ir jų patronuojamosiomis įmonėmis turi būti vertinamas kartu. Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad šio požiūrio jau buvo laikomasi jos sprendimų priėmimo praktikoje ([92]).

(407) Kaip jau nustatyta 7.1.1.2 skirsnyje, PPR yra valdžios institucija, kurios visi ištekliai turi būti laikomi valstybiniais ištekliais, o visi jos sprendimai priskiriami valstybės atsakomybei pagal teismų praktiką dėl valstybės pagalbos.

(408) PPR ir bendrovė „Ryanair“ savo pastabose nurodo, kad PPR su oro transporto bendrovėmis sudaryti susitarimai negali būti laikomi priskirtinais valstybei.

(409) Visų pirma, bendrovė „Ryanair“ ir PPR ginčija įvairių nagrinėjamų priemonių priskirtinumą valstybei teigdamos, kad valstybė nedaro jokios įtakos prekybos ir pramonės rūmų sprendimams ir atlieka tik priežiūros funkciją. Bendrovė „Ryanair“ ir PPR savo argumentus iš esmės grindžia tuo, kad PPR nėra funkciškai integruoti į valstybės struktūras, nes visi prekybos ir pramonės rūmų valdymo organų nariai yra prekybininkai arba komercinių bendrovių vadovai, o valstybės atstovui nėra skirta nė viena pareigybė. Bendrovė „Ryanair“ taip pat nurodo Valstybės Tarybos nuomonę, kuria siekiama įrodyti, kad prekybos ir pramonės rūmai yra nepriklausomi nuo valstybės. Pagal šią nuomonę tai, kad prekybos ir pramonės rūmai „susiję su valstybe, nes visos viešosios įstaigos techniškai turi būti susietos su juridiniu asmeniu, savaime nereiškia jokio pavaldumo“.

(410) Kitaip nei savo pastabose teigia bendrovė „Ryanair“ ir PPR, šiuo atžvilgiu nesvarbu tai, kad prekybos ir pramonės rūmus valdo prekybininkų išrinkti asmenys ir įmonių vadovai, o valstybės atstovui nėra skirta nė viena pareigybė. Šiuo atžvilgiu prekybos ir pramonės rūmai veikia kaip vietos ir regioninės valdžios institucijos, kurias valdo nuo valstybės (siaurąja prasme) nepriklausomi vietos renkami pareigūnai, o ne kitų valstybės institucijų paskirti valstybės tarnautojai. Be to, nacionalinius parlamentus taip pat sudaro renkami atstovai. Tačiau demokratinėje valstybėje parlamentai yra viena svarbiausių valdžios institucijų.

([92]) Komisijos sprendimas dėl Nimo oro uosto, nurodytas 12 išnašoje, 306 konstatuojamojoje dalyje.

(411) Be to, visiškai nesvarbu, kokią įtaką prekybos ir pramonės rūmų veiklai daro ar kiek ją kontroliuoja valstybė (siaurąja prasme), nes šios įstaigos pačios yra valdžios institucijos. Prekybos ir pramonės rūmų padėtis skiriasi nuo valstybinių įmonių padėties, kurios atžvilgiu Teisingumo Teismas sprendime *Stardust Marine* ([93]) išaiškino priskirtinumo valstybei kriterijus. Jeigu valstybinė įmonė, kurios svarbiausias tikslas – vykdyti ekonominę veiklą, ėmėsi priemonės, reikia nustatyti, ar į tos priemonės priėmimą buvo įsitraukusios valdžios institucijos, kurios šią įmonę kontroliuoja, nes, pavyzdžiui, turi dalį jos kapitalo. Prekybos ir pramonės rūmų padėtis skiriasi, nes ši įstaiga pati yra viešojo administravimo dalis arba tarpinė valstybės institucija, taigi valdžios institucija, įsteigta įstatymu siekiant visuotinės svarbos interesų. Todėl norint nustatyti, ar prekybos ir pramonės rūmų sprendimas priskirtinas valstybei (plačiąja prasme pagal teismų praktiką dėl valstybės pagalbos), nebūtina nustatyti, ar kita valdžios institucija (pavyzdžiui, valstybė siaurąja prasme arba vietos valdžios institucija) yra susijusi su atitinkamu sprendimu. Iš tikrųjų toks sprendimas neišvengiamai atitinka priskirtinumo kriterijų.

(412) Tokio požiūrio Komisija jau anksčiau laikėsi priimdama sprendimus ir jis buvo patvirtintas teismų praktikoje. Todėl dėl Varo prekybos ir pramonės rūmų Komisija nurodė, kad „pagal Prancūzijos teisę šie rūmai turi viešosios įstaigos statusą, taigi savo veiklą jie vykdo nustatytoje geografinėje teritorijoje, jiems vadovauja renkami nariai ir jie turi mokestinių išteklių, surinktų iš įmonių, kurios įtrauktos į Komercinį ir įmonių registrą, taigi pagal Komisijos direktyvą 2000/52/EB jie priskiriami valdžios institucijų kategorijai. Todėl nustatyti, ar pagal teismų praktiką Sprendime *Stardust Maritime* priemonė priskirtina valstybei, nebūtina“ ([94]). Šį požiūrį Bendrasis Teismas visų pirma patvirtino neseniai priimtuose sprendimuose dėl pagalbos, kurią oro transporto bendrovėms suteikė Nimo PPR ir Po PPR: „Komisija teisingai nusprendė <...> remdamasi visomis šiomis faktinėmis aplinkybėmis, kad PPR, kaip antai PBPPR, turi būti laikomi valdžios institucijomis, kurių visi sprendimai, kaip ir centrinės administracijos ar vietos valdžios institucijų sprendimai, būtinai priskirtini valstybei“ ([95]). Ši analizė taip pat taikoma PPR ir šioje byloje.

(413) PPR taip pat mano, kad šioje byloje vykdyta veikla, t. y. La Rošelio oro uosto eksploatavimas, yra ekonominė veikla, vykdoma įprastomis konkurencijos su privačiais veiklos vykdytojais sąlygomis. Tačiau šis argumentas nereikalingas, nes niekas nedraudžia, kad ekonominę veiklą vykdytų valstybės įstaiga ([96]), pavyzdžiui, prekybos ir pramonės rūmai ([97]). Be to, kaip parodyta 7.1.1.2 skirsnyje, prekybos ir pramonės rūmų veiklos pagrindas ir pagrindinis tikslas yra vykdyti įstatymu jiems pavestas visuotinės svarbos užduotis. Taigi prekybos ir pramonės rūmų pramoninė ir komercinė veikla yra pagalbinė jų visuotinės svarbos užduočių atžvilgiu ir yra skirta padėti jiems vykdyti šias užduotis.

(414) Dėl visų pirmiau nurodytų priežasčių PPR ir bendrovės „Ryanair“ argumentai yra nesvarbūs, o įvairūs PPR sudaryti ir šiame tyrime nagrinėjami susitarimai turi būti laikomi priskirtinais valstybei ir susijusiais su valstybinių išteklių naudojimu.

(415) Todėl remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad šių susitarimų sudarymas yra susijęs su valstybinių išteklių naudojimu pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, o sprendimai sudaryti šiuos susitarimus priskirtini valstybei.

7.2.1.3. Atrankusis pranašumas, suteiktas bendrovėms „Buzz“ ir „easyJet“

(416) Dėl bendrovės „Buzz“, kaip nurodyta 3.2.2.3 skirsnyje, Prancūzija patikslino, kad bendrovė „Buzz“ negavo jokių rinkodaros mokėjimų, nes CRC ataskaitoje nurodytos su bendrove „Buzz“ susijusios reklamos priemonės ir komunikacijos išlaidos iš tikrųjų yra susijusios su komunikacijos veikla, vykdoma pagal susitarimą, sudarytą su bendrove „Maison de la France“, o ne „Buzz“. Be to, šios reklamos priemonės nebuvo susijusios su bendrove „Buzz“. Taigi oficiali tyrimo procedūra išsklaidė Komisijos abejones dėl galimos pagalbos bendrovei „Buzz“.

([93]) 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija / Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 52 punktas.

([94]) Žr. 2006 m. birželio 22 d. Komisijos sprendimą valstybės pagalbos byloje N 563/2005 – Prancūzija – Pagalba „Ryanair“ oro susisiekimo paslaugoms tarp Tulono ir Londono (OL C 204, 2006 8 26, p. 4) 16 konstatuojamąją dalį.

([95]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-53/16, nurodyto 53 išnašoje, 85–89 punktus. Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodyto 53 išnašoje, 101 punktą.

([96]) Žr. 1991 m. balandžio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21 punktą.

([97]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-53/16, nurodyto 53 išnašoje, 90–91 punktus.

(417) Dėl bendrovės „easyJet“, kaip nurodyta 3.2.2.4 skirsnyje, Prancūzija patikslino, kad, priešingai nei teigiama CRC ataskaitoje, bendrovė „easyJet“ negavo jokio finansavimo rinkodaros ar reklamos paslaugoms. Taigi oficiali tyrimo procedūra išsklaidė Komisijos abejones dėl galimos pagalbos bendrovei „easyJet“.

7.2.1.4. Atrankusis pranašumas, kurį bendrovėms „Flybe“ ir „Aer Arann“ suteikė tiriamuoju laikotarpiu su PPR sudaryti susitarimai

(418) Su oro transporto bendrovėmis „Flybe“ ir „Aer Arann“ pasirašytuose susitarimuose buvo numatytos didelės mokesčių nuolaidos, o tai yra šioms oro transporto bendrovėms suteiktas pranašumas.

(419) Susitarimai buvo sudaryti laikantis 2008 m. kovo 27 d. PPR sprendime dėl mokesčių nustatytų sąlygų, pagal kurias buvo numatyta mažėjančių nuolaidų oro uosto mokesčiams sistema, taikoma ne ilgiau kaip trejus metus, kai pradedami vykdyti nauji maršrutai arba tęsiamas esamų maršrutų vykdymas žiemos sezono metu.

(420) Paaiškėjo, kad ši nuolaidų sistema buvo taikoma visoms oro transporto bendrovėms, vykdančioms arba norinčioms vykdyti skrydžius iš La Rošelio oro uosto ir atitinkančioms 2008 m. kovo 27 d. sprendime dėl mokesčių nustatytas sąlygas. Šiomis nuolaidomis galėjo pasinaudoti bet kuri oro transporto bendrovė, pradėjusi naujus maršrutus arba tęsdama esamų maršrutų skrydžius žiemos sezono metu. Be to, nėra jokių požymių, kad dėl šių sąlygų nuolaidomis galėjo pasinaudoti tik tam tikros oro transporto bendrovės.

(421) Taigi, kadangi nuolaidų sistema buvo sukurta ir taikoma be išlygų, bendrovėms „Flybe“ ir „Aer Arann“ suteiktas pranašumas nėra atrankusis ([98]). Todėl bendrovėms „Flybe“ ir „Aer Arann“ taikyta nuolaidų sistema nėra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, nes netenkinama atrankumo sąlyga.

7.2.1.5. Klausimas, ar bendrovėms „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ suteiktas pranašumas pagal tiriamuoju laikotarpiu sudarytus susitarimus su PPR

(422) Dėl bendrovės „Ryanair“ atleidimo nuo kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokesčių, atliekant oficialią tyrimo procedūrą paaiškėjo, kad atleidimą lėmė tai, jog bendrovės „Ryanair“ skrydžiai buvo vykdomi dieną, todėl apšvietimo nereikėjo. Todėl šis atleidimas nesuteikia jokio ekonominio pranašumo bendrovei „Ryanair“.

(423) Dėl antžeminių paslaugų, numatytų vėlesniuose su bendrove „Ryanair“ sudarytuose susitarimuose, ypač 1 susitarime, oficiali tyrimo procedūra išsklaidė Komisijos abejones dėl faktinio šių paslaugų teikimo. Kaip nurodyta 72 konstatuojamojoje dalyje, PPR veikė tik kaip bendrovių „Ryanair“ ir „Atlantica“ (antžemines paslaugas teikianti bendrovė) tarpininkė, o 1 susitarime buvo tiesiog nurodytos bendrovės „Atlantica“ nustatytos kainos. Todėl vėlesniuose su bendrove „Ryanair“ sudarytuose susitarimuose numatytos antžeminės paslaugos nesuteikia jokio ekonominio pranašumo bendrovei „Ryanair“.

(424) Kalbant apie kitas priemones, siekdama nustatyti, ar sudarytais susitarimais atitinkamoms oro transporto bendrovėms suteikiamas pranašumas, Komisija iš esmės turėtų išnagrinėti, ar panašiomis aplinkybėmis įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis veikianti oro uostą valdanti įstaiga būtų sudariusi panašius arba tokius pačius komercinius susitarimus, kokius sudarė PPR.

(425) Vertinant aptariamus susitarimus reikėtų pažymėti, kad tiek pagalbos buvimas, tiek jos dydis šiuose susitarimuose turi būti vertinami atsižvelgiant į jų pasirašymo metu buvusią padėtį ([99]). Todėl siekiant nustatyti, ar oro uostą valdanti įstaiga veikė kaip apdairus rinkos ekonomikos investuotojas, motyvuojamas pelno perspektyvos ([100]), pasirašyti susitarimai turi būti vertinami kiekvienu nagrinėjamu laikotarpiu, t. y. jų pasirašymo metu.

([98]) Žr., be kita ko, 2016 m. gruodžio 21 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija / Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 40–67 punktus.

([99]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodyto 94 išnašoje, 71–72 punktus.

([100]) Žr. 30 išnašoje nurodyto sprendimo *Alfa Romeo* 20 punktą ir 30 išnašoje nurodyto sprendimo *Alitalia / Komisija* 84 punktą.

(426) Išnagrinėjusi įvairias metodines aplinkybes, susijusias, viena vertus, su apdairaus veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo metodu ir, kita vertus, su verslo planų atkūrimo metodu, Komisija išanalizuos įvairias aptariamas priemones.

a) Metodiniai aspektai, susiję su metodu, naudojamu taikant apdairaus veiklos vykdytojo kriterijų

(427) Siekiant nustatyti metodą, naudojamą taikant apdairaus veiklos vykdytojo kriterijų, reikėtų atsakyti į toliau nurodytus metodinius klausimus:

— 1) Ar susitarimus dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimus dėl oro uosto paslaugų reikėtų vertinti atskirai, ar kartu?

— 2) Kiek tinkama, atsižvelgiant į papildomo pelningumo analizę, pagal oficialią tyrimo procedūrą išnagrinėtų susitarimų dėl oro uosto paslaugų sąlygų lyginamoji analizė su kituose oro uostuose taikytais oro uosto mokesčiais, kad būtų galima taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą?

— 3) Į kokią naudą galėjo atsižvelgti hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, pasirašydamas susitarimus dėl rinkodaros paslaugų?

— 4) Kokį laikotarpį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų pasirinkęs norėdamas įvertinti susitarimo dėl oro uosto paslaugų ir (arba) susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pasirašymo naudą?

1) Bendra susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir susitarimų dėl rinkodaros paslaugų analizė

(428) Taikydama apdairaus rinkos ekonomikos investuotojo kriterijų, Komisija turi nustatyti, ar PPR su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS sudarytus susitarimus dėl oro uosto paslaugų ir susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, kaip nurodyta 9 lentelėje, reikėtų vertinti kartu ([101]).

(429) Prancūzija nurodė, kad pritaria ([102]) sprendime pradėti procedūrą taikytam požiūriui, pagal kurį bendrai vertinti pasirašyti susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir susitarimai dėl rinkodaros paslaugų.

(430) Tačiau bendrovė „Ryanair“ nesutinka su šiuo požiūriu, nes mano, kad su bendrove AMS sudarytus susitarimus dėl rinkodaros paslaugų reikėtų nagrinėti atskirai nuo su bendrove „Ryanair“ sudarytų susitarimų dėl oro uosto paslaugų. Be to, bendrovė AMS mano, kad jos su PPR pasirašytiems susitarimams būdingas komercinis interesas, kuris skiriasi nuo susitarimų dėl oro uosto paslaugų.

(431) Todėl reikėtų apsvarstyti, ar, kaip teigia bendrovė „Ryanair“, susitarimai dėl rinkodaros paslaugų turi interesą, kuris skiriasi nuo susitarimų dėl oro uosto paslaugų intereso. Norint atsakyti į šį klausimą, reikia atsakyti į toliau nurodytus klausimus:

— Ar nustatant, ar bendrovė „Ryanair“ ir jos patronuojamoji įmonė AMS įgijo ekonominį pranašumą, jas reikia vertinti atskirai, ar kartu?

— Kokią užduotį atliko PPR pirkdami rinkodaros paslaugas?

— Ar tarp susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir susitarimų dėl rinkodaros paslaugų yra neatsiejamas ryšys?

Bendra ar atskira bendrovių „Ryanair“ ir AMS analizė siekiant nustatyti, ar yra ekonominis pranašumas

(432) Dėl susitarimų, sudarytų tarp PPR ir bendrovių „Ryanair“ bei AMS, Komisija pirmiausia turi nustatyti, ar, siekiant nustatyti ekonominį pranašumą, kuriuo jos galėjo pasinaudoti, susitarimų pasirašymo metu bendrovė „Ryanair“ ir jos patronuojamoji įmonė AMS turėtų būti vertinamos atskirai, ar kartu.

([101]) Reikėtų patikslinti, kad susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir susitarimų dėl rinkodaros paslaugų bendro vertinimo klausimas netaikomas bendrovei „Jet2“. Už oro uostą atsakingas PPR skyrius su bendrove „Jet2“ sudarė vienintelį susitarimą, į kurį buvo įtrauktos nuostatos dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros įnašo mokėjimo.

([102]) 2012 m. balandžio 13 d. Prancūzijos atsakymas, 253 punktas.

(433) Komisija visų pirma pažymi, kad susitarimų pasirašymo metu AMS buvo visiškai bendrovei „Ryanair“ priklausanti patronuojamoji įmonė, kurios vadovai buvo bendrovės „Ryanair“ vyresnieji vadovai ([103]), o ši bendrovė buvo įsteigta tik rinkodaros paslaugoms bendrovės „Ryanair“ svetainėje teikti ir jokios kitos veiklos nevykdė. Bendrovė AMS veikė bendrovės „Ryanair“ interesais ir jai kontroliuojant, o jos pelnas atiteko bendrovei „Ryanair“ kaip dividendai arba padidėjusi bendrovės vertė. Todėl galima daryti prielaidą, kad bendrovė „Ryanair“ darė lemiamą įtaką bendrovės AMS elgesiui.

(434) Be to, nors rinkodaros paslaugos pirmą kartą buvo perkamos pagal du susitarimus su bendrove „Ryanair“ 2003 m. gruodžio 1 d. ir 2004 m. sausio 1 d., vėliau PPR rinkodaros paslaugas pirko iš bendrovės AMS pagal susitarimus, sudarytus nuo 2006 m. balandžio 1 d. Tai, kad bendrovė AMS pakeitė bendrovę „Ryanair“ kaip rinkodaros paslaugų teikėją PPR, taip pat rodo, kad bendrovė „Ryanair“ ir jos patronuojamoji įmonė AMS yra susijusios dėl įvairių su PPR sudarytų susitarimų.

(435) Be to, Komisija pažymi, kad visuose su bendrove AMS sudarytuose susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų nurodyta, kad jie susiję tik su bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius iš La Rošelio oro uosto.

(436) Taigi tai, kad bendrovė AMS vykdo kitokią veiklą nei bendrovė „Ryanair“, negali užgožti abiejų veiklų itin papildomo pobūdžio: oro transporto bendrovių veiklos vykdymo ir jos reklamavimo.

(437) Galiausiai Komisija norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad tokio požiūrio jau laikėsi savo naujausioje sprendimų priėmimo praktikoje ([104]) ir jį patvirtina teismų praktika ([105]).

(438) Todėl dėl visų šių priežasčių Komisija mano, kad bendrovėms „Ryanair“ ir AMS skirtos priemonės turėtų būti vertinamos kartu siekiant nustatyti, ar buvo suteiktas ekonominis pranašumas, nes bendrovės „Ryanair“ ir AMS sudaro vieną aptariamų priemonių gavėją ([106]).

PPR užduotis, kurią jie atliko pirkdami rinkodaros paslaugas

(439) Pirmasis požiūris – laikyti, kad PPR susitarimus dėl rinkodaros paslaugų pasirašė kaip oro uostą valdanti įstaiga ([107]), taigi jų elgesį lyginti su hipotetinės oro uostą valdančios įstaigos, motyvuojamos pelno perspektyva, elgesiu.

(440) Antrasis požiūris – manyti, kad PPR veikė kaip įstaiga, kuriai pavesta vykdyti visuotinės svarbos uždavinį, šiuo atveju užtikrinti La Rošelio ir jo regiono ekonominę plėtrą, ir kad jie šias rinkodaros paslaugas pirko šiam uždaviniui vykdyti, neatsižvelgdami į savo, kaip La Rošelio oro uostą valdančios įstaigos, statusą. Šis antrasis požiūris grindžiamas tuo, kad tokia ekonominės plėtros užduotis PPR pavesta pagal įstatymą.

([103]) Žr. 2006 m. spalio 19 d. Akvitanijos regioninių audito rūmų ataskaitą dėl Po-Bearno prekybos ir pramonės rūmų, kurioje visų pirma daroma išvada, kad „bendrovė AMS yra tiesiog bendrovės „Ryanair“ filialas, kuriam vadovauja du vyresnieji bendrovės „Ryanair“ vadovai“. Su šia ataskaita galima susipažinti adresu www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) Šiuo klausimu žr. 12 išnašoje nurodytą Komisijos sprendimą dėl Po oro uosto, ypač jo 290 konstatuojamąją dalį. 2016 m. liepos 29 d. Komisijos sprendimas (ES) 2017/1861 dėl Italijos valstybės pagalbos SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – kompensacijos Sardinijos oro uostams už viešųjų paslaugų įsipareigojimų (VESP) vykdymą (OL L 268, 2017 10 18, p. 1), ypač jo 353 konstatuojamąją dalį.

([105]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodyto 53 išnašoje, 184 punktą, Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-53/16, nurodyto 53 išnašoje, 207–212 punktus.

([106]) Todėl likusioje vertinimo dalyje Komisija kartais vartos žodžius bendrovės „Ryanair“ / AMS, kad įvardytų aptariamų priemonių gavėją.

([107]) Nedarant poveikio jokiems su vietos ekonomine plėtra susijusiems viešosios politikos tikslams, kurių veiklos vykdytojas galėjo siekti pasirašydamas minėtus susitarimus.

(441) Jei būtų laikomasi tokio alternatyvaus požiūrio, reikėtų patikrinti ir tai, ar atitinkamos paslaugos atitinka viešojo pirkėjo faktinį poreikį (pavyzdžiui, dėl to, kad jos gali būti susijusios su pastangomis kuo labiau padidinti ekonominį poveikį, atsirandantį dėl regioninei plėtrai išmokėtos pagalbos), ir tai, ar jos buvo įsigytos už mažesnę nei rinkos kainą arba jai lygią kainą ([108]), neatsižvelgiant į tai, ar ši rinkos kaina buvo nustatyta paskelbus konkursą, ar alternatyviu metodu.

(442) Komisija pažymi, kad nei Prancūzija ([109]), nei PPR ([110]) savo pastabose aiškiai nenurodė, kad sudarydamos susitarimus dėl rinkodaros paslaugų jos veikė viešosios politikos sumetimais.

(443) Iš tiesų 210 konstatuojamojoje dalyje Prancūzija teigė, kad priemonės leistų oro uosto veiklai daryti teigiamą poveikį regioninei plėtrai, todėl mano, kad natūralu, jog vietos ir regionų valdžios institucijos, siekiančios plėtoti savo teritorijos ekonomiką ir turizmą, naudojasi paslaugomis, kurios joms leidžia ją reklamuoti ir pritraukti lankytojų. Tačiau Komisija pažymi, kad šiam teiginiui nepritaria PPR (žr. 445 konstatuojamąją dalį), ir jį atsveria pastabos, pateiktos pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, išdėstytos 212 konstatuojamojoje dalyje, kurioje Prancūzija mano, kad „kalbant apie aplinkybes, kurios paskatino PPR sudaryti tiriamus susitarimus, galimybė skelbimus apie La Rošelio oro uostą ir jo regioną, taip pat apie visas oro uosto aptarnaujamas kryptis skelbti svetainėje, kurioje lankosi tiek lankytojų, kiek bendrovės „Ryanair“ svetainėje, buvo galimybė pritraukti papildomų klientų, kuria PPR, norėdami padidinti oro uosto srautą, taigi ir pajamas, natūraliai pasinaudojo“. Prancūzija priduria, kad „La Rošelio oro uosto požiūriu, jo rinkodaros paramos strategija davė rezultatų, nes dėl jos per šį laikotarpį labai išaugo keleivių skaičius, todėl nuolat didėjo oro uosto mokesčiai ir su oro susisiekimu nesusijusios pajamos <...>“.

(444) Be to, Komisija pažymi, kad šiuo atveju Prancūzija, be ankstesnėje konstatuojamojoje dalyje minėtų bendrų su regionine plėtra susijusių aplinkybių, tiksliai nenurodė, kaip ji suderino oro transporto bendrovių finansavimą siekdama šio viešojo intereso tikslo, kurio ji irgi tiksliai neapibrėžė ir nepateikė išmatuojamų kriterijų. Todėl Komisija pažymi, kad Prancūzija nepateikė jokios kiekybinės *ex ante* ekonominės analizės, kuria remiantis būtų galima pagrįstai ir vienareikšmiškai nustatyti finansavimo priemonių ekonominį poveikį siekiant viešojo intereso tikslo, t. y. regioninės plėtros.

(445) Savo ruožtu PPR pateikė duomenų, kurie suteikia svarumo pirmajam požiūriui. Savo 2012 m. birželio 4 d. pastabose PPR nurodė, kad „sudaryti [rinkodaros] susitarimus PPR paskatino pelno perspektyva“. Be to, PPR taip pat nurodė, kad „aplinkybės, dėl kurių PPR sudarė nagrinėjamus susitarimus, buvo visiškai komercinio pobūdžio, o komercinė nauda, kurią šie susitarimai suteiks oro uostui, buvo tinkamai įvertinta. Galimybė skelbti reklamą apie La Rošelio oro uostą, jo regioną ir visas oro uosto aptarnaujamas kryptis svetainėje, kurią lanko tiek lankytojų, kiek bendrovės „Ryanair“ svetainę, buvo galimybė pritraukti papildomų klientų iš užsienio, kuria PPR, norėdami padidinti oro uosto srautą, taigi ir pajamas, natūraliai pasinaudojo“. Tose pačiose pastabose PPR padarė išvadą, kad „La Rošelio oro uosto su bendrove AMS sudaryti rinkodaros susitarimai ne tik pagerino oro uosto įvaizdį ir jo aptarnaujamo regiono patrauklumą, bet ir prisidėjo prie bendro santykių su bendrove „Ryanair“ pelningumo <...>, nes dėl aptariamos reklamos buvo gauta papildomų su oro susisiekimu susijusių ir nesusijusių pajamų iš užsienio keleivių, kuriuos į oro uostą atskraidino bendrovė „Ryanair“ ir kurie buvo pritraukti į šią kryptį dėl šios tikslinės ir veiksmingos reklamos“. Iš šių veiksnių matyti, kad, pasak PPR, jų elgesys turėtų būti vertinamas taip pat, kaip ir oro uosto valdančios įstaigos elgesys ([111]).

(446) Komisija mano, kad turėtų būti laikomasi pirmojo iš dviejų minėtų požiūrių. Įprasta, kad oro uostą valdanti įstaiga, vykdydama savo ekonominę veiklą, sudaro susitarimus su oro transporto bendrovėmis, kuriuose nustatomi skirtingi mokesčiai, o tam tikrais atvejais šioms oro transporto bendrovėms taikomos didelės paskatos ir teikiama rinkodaros parama ([112]). Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad iš esmės susitarimų dėl rinkodaros paslaugų sudarymas priskiriamas oro uostą valdančios įstaigos ekonominei veiklai ([113]).

([108]) Pavyzdžiui, žr. 1999 m. sausio 28 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *BAI / Komisija*, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, 75 ir 76 punktus ir 2003 m. rugpjūčio 5 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *P & O European Ferries (Vizcaya), SA ir Diputación Foral de Vizcaya / Komisija*, T-116/01 ir T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, 117 punktą.

([109]) Žr. 205–214 konstatuojamąsias dalis.

([110]) Žr. 171–177 konstatuojamąsias dalis.

([111]) Todėl šiuo atveju nereikia nustatyti rinkos kainos, kurią Prancūzija arba PPR turėjo sumokėti už regiono ekonomikos plėtojimą remiant oro transporto bendroves, nes pastarojo požiūrio nei Prancūzija, nei PPR nesilaikė.

([112]) 2014 m. gairių 7 punktas.

([113]) Taip pat reikėtų pažymėti, kad 2014 m. gairių 3.5 skirsnyje nustatyta, jog taikant privataus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą atliekant vertinimą reikia atsižvelgti į paskatas ir rinkodaros paramą.

(447) Todėl, siekiant nustatyti, ar oro transporto bendrovės įgijo pranašumą, reikėtų laikytis 439 konstatuojamojoje dalyje nurodyto pirmojo požiūrio; jį sudaro PPR elgesio palyginimas su hipotetinio rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, motyvuoto pelno perspektyva ir valdančio La Rošelio oro uostą vietoje PPR, elgesiu. Komisija atkreipia dėmesį, kad tokio požiūrio jau buvo laikomasi 2014 m. gairėse ([114]) ir naujausioje jos sprendimų priėmimo praktikoje ([115]), kuri patvirtinta teismų praktikoje ([116]).

(448) Ši išvada, padaryta dėl susitarimų, sudarytų su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS, dėl tų pačių priežasčių taikoma susitarimui su bendrove „Jet2“.

Neatsiejamas susitarimų dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimų dėl oro uosto paslaugų pobūdis

(449) Komisija nustatė du scenarijus. Pagal pirmąjį vienas ar daugiau susitarimų dėl rinkodaros paslaugų pasirašomi tuo pačiu metu, kaip susitarimas dėl oro uosto paslaugų ir sudaro vieną sandorį. Šiuo atveju rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimas atliekamas apimant visus sandorį sudarančius susitarimus. Pagal antrąjį scenarijų susitarimas (-ai) dėl rinkodaros paslaugų pasirašomas (-i) ne tuo pačiu metu, kaip susitarimas dėl oro uosto paslaugų. Šiuo atveju vertinant sandorį atsižvelgiama tik į susitarimus dėl rinkodaros paslaugų. Tačiau, siekiant įvertinti PPR pajamas, atliekant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimą bus atsižvelgiama į susitarimą dėl oro uosto paslaugų, galiojusį tuo metu, kai buvo pasirašyti rinkodaros susitarimai.

(450) Todėl Komisija mano, kad reikėtų įvertinti kiekvieną iš 9 lentelėje nurodytų susitarimų dėl rinkodaros paslaugų, siekiant nustatyti, ar jie gali būti neatsiejamai susiję su vienu ar keliais kitais susitarimais dėl oro uosto paslaugų arba net, kai taikoma, kitais susitarimais dėl rinkodaros paslaugų. Siekdama įvertinti, ar šis ryšys yra neatsiejamas, Komisija mano, kad būtina pateikti toliau nurodytas pastabas.

(451) Pirma tai, kad kai kuriuos susitarimus dėl rinkodaros paslaugų PPR sudarė su bendrove AMS, o ne bendrove „Ryanair“, neužkerta kelio susitarimus dėl rinkodaros paslaugų vertinti kartu su susitarimais dėl oro uosto paslaugų. Abiejų rūšių susitarimus sudarė tos pačios šalys, atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta 432–438 konstatuojamosiose dalyse, bendrovės „Ryanair“ ir AMS turi būti laikomos sudarančiomis vieną ekonominį subjektą.

(452) Kiti toliau išdėstyti veiksniai rodo, kad tam tikri susitarimai dėl rinkodaros paslaugų ir kartu sudaryti susitarimai dėl oro uosto paslaugų yra labai glaudžiai susiję.

(453) Pirma, Komisija pažymi, kad rinkodaros susitarimų su bendrovėmis AMS arba „Ryanair“ sudarymo procesas glaudžiai susijęs su susitarimų dėl oro uosto paslaugų su bendrove „Ryanair“ sudarymu.

(454) Kaip matyti iš 9 lentelės, dauguma susitarimų dėl rinkodaros paslaugų buvo sudaryti beveik tuo pačiu metu, kaip susitarimas dėl oro uosto paslaugų. Pavyzdžiui, 2003 m. gruodžio 1 d. ir 2004 m. sausio 1 d. su bendrove „Ryanair“ pasirašyti susitarimai dėl rinkodaros paslaugų buvo pasirašyti beveik tuo pačiu metu, kaip 2003 m. gruodžio 10 d. susitarimas dėl oro uosto paslaugų. Panašiai ir 2006 m. gegužės 1 d. su bendrove AMS sudaryti susitarimai dėl rinkodaros paslaugų buvo sudaryti praėjus vos mėnesiui po 2006 m. balandžio 1 d. susitarimo dėl oro uosto paslaugų ir įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d., o jų trukmė yra identiška, t. y. treji metai.

(455) Be to, PPR nerengė konkurso ir faktiškai nesvarstė jokių kitų paslaugų teikėjų, išskyrus bendroves AMS ir „Ryanair“, o tai sustiprina neatsiejamą ryšį tarp procesų, kuriais buvo sudaryti abiejų rūšių susitarimai.

(456) Antra, išnagrinėjus susitarimų turinį patvirtinamas glaudus susitarimų dėl rinkodaros paslaugų ir oro maršrutų, kuriuos bendrovė „Ryanair“ vykdė iš La Rošelio oro uosto, priklausomybės ryšys.

(457) Pirma, bendrovės AMS teikiamomis paslaugomis, net jei jomis siekiama reklamuoti La Rošelį ir jo regioną, dėmesys skiriamas tik bendrovės „Ryanair“, o ne kitų oro transporto bendrovių, vykdomiems maršrutams.

([114]) 2014 m. gairių 53 punktas.
([115]) Žr., pavyzdžiui, Komisijos sprendimą (ES) 2015/1227.
([116]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodyto 53 išnašoje, 329–334 punktus.

(458) Be to, iš rinkodaros paslaugų, kurias turi teikti bendrovė AMS, vertinimo taip pat matyti, kad šios paslaugos pagal susitarimą orientuotos tik į bendrovės „Ryanair“ svetainę, kuri keliuose susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų apibūdinama kaip „pagrindinė rinkodaros priemonė“ ([117]), visų pirma svetainės versijas, prieinamas šalyse, iš kurių bendrovė „Ryanair“ vykdo skrydžius į La Rošelį. Pagal įvairių rinkodaros susitarimų sąlygas bendrovė AMS turi teikti šias rinkodaros paslaugas: i) nuorodų įtraukimas į bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapį, kuriame pristatoma La Rošelio kryptis; ii) nuorodų į PPR nurodytą svetainę įtraukimas į bendrovės „Ryanair“ svetainės Jungtinės Karalystės, Belgijos, Nyderlandų, Portugalijos, Airijos ir Norvegijos pagrindinius puslapius (atitinkančius „Ryanair“ maršrutų į La Rošelio oro uostą pradinius taškus); iii) pastraipų įtraukimas į bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapio, skirto La Rošelio krypčiai, skiltyje „Penki dalykai, kuriuos reikia padaryti“; iv) La Rošelio oro uostą reklamuojančių elektroninių laiškų siuntimas bendrovės „Ryanair“ svetainės Britanijos ir Airijos abonentams ([118]); v) La Rošelio pristatymas bendrovės „Ryanair“ svetainės norvegiškos ir portugališkos versijų pradžios tinklalapyje ([119]). Tačiau bendrovės „Ryanair“ svetainė visų pirma sukurta kaip bilietų pardavimo platforma „Ryanair“ vykdomiems maršrutams ir tik labai antraeile prasme – kaip „Ryanair“ krypčių, tarp kurių yra La Rošelis, reklamos priemonė ([120]).

(459) Be to, kaip paaiškinta 81–114 konstatuojamosiose dalyse, su bendrove „Ryanair“ sudarytuose susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų (A ir B susitarimuose) nurodytas bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimas vykdyti skrydžius tam tikrais maršrutais, o su bendrove AMS sudarytuose D, G, H, I, J ir K susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų aiškiai nurodyta, kad jie „grindžiami bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius“ ([121]) tam tikrais oro maršrutais, kuriems taikomi pagrindiniai susitarimai dėl oro uosto paslaugų. Šių nuostatų buvimas rodo, kad susitarimas dėl rinkodaros paslaugų nebūtų sudarytas, jei bendrovė „Ryanair“ nebūtų vykdžiusi skrydžių maršrutais, kuriems taikomas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų. Ši išvada nekelia abejonių dėl C, E ir F susitarimų, kurie yra tiesiog anksčiau sudarytų susitarimų pakeitimai ir kurių naujos nuostatos nekelia abejonių dėl ryšio tarp bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių minėtais maršrutais ir rinkodaros paslaugų.

(460) Galiausiai pagal tam tikrus susitarimus dėl rinkodaros paslaugų (A ir B susitarimai) bendrovei „Ryanair“ mokamos sumos priklauso nuo bendrovės „Ryanair“ atliktų skrydžių į abi puses skaičiaus. Pavyzdžiui, su bendrove „Ryanair“ sudaryto A susitarimo 3 straipsnyje nustatyta, kad „jeigu bendrovė „Ryanair“ nepasieks 60 proc. metinio vidutinio užimtumo koeficiento per kiekvienus kalendorinius metus bent 340 skrydžių į abi puses <...>, mokėjimas bus perskaičiuotas proporcingai pervežtų keleivių skaičiui“ ([122]). Šios nuostatos įtraukimas rodo, kad esminis susitarimo dėl rinkodaros paslaugų tikslas apskritai yra ne reklamuoti La Rošelį ir jo regioną, o daug konkretesnis – padėti bendrovei „Ryanair“ pasiekti kiekybinius keleivių skraidinimo į La Rošelį tikslus.

(461) Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad šiuose susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų numatytos paslaugos yra glaudžiai susijusios su bendrovės „Ryanair“ teikiamomis oro transporto paslaugomis, kurios nurodytos susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų ir kurioms taikomi atitinkami susitarimai dėl oro uosto paslaugų. Rinkodaros paslaugos nėra skirtos ne tik bendram ir neaiškiam laisvalaikio ir verslo kelionių į La Rošelį ir jo regioną didinimui, bet ir konkrečiai asmenims, kurie gali naudotis bendrovės „Ryanair“ transporto paslaugomis, kurioms taikomi susitarimai dėl rinkodaros paslaugų, o tai reiškia, kad jų pagrindinis tikslas yra reklamuoti šias paslaugas.

(462) Todėl susitarimai dėl rinkodaros paslaugų neatsiejami nuo bendrai pasirašytų susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir oro transporto paslaugų, kurioms jie taikomi. Iš pateiktų faktų taip pat matyti, kad niekuo negalima pagrįsti hipotetinio argumento, jog nesant aptariamų oro maršrutų (taigi ir susijusių susitarimų dėl oro uosto paslaugų), susitarimai dėl rinkodaros paslaugų vis tiek būtų buvę pasirašyti.

([117]) 2006 m. balandžio 1 d. ir 2009 m. rugsėjo 17 d. susitarimai, sudaryti su bendrove AMS.

([118]) 2006 m. balandžio 1 d., 2009 m. rugsėjo 17 d. ir 2010 m. vasario 25 d. susitarimai, sudaryti su bendrove AMS.

([119]) 2010 m. vasario 25 d. susitarimo pakeitimai.

([120]) Dėl itin mažos turizmo skatinimui skirtos bendrovės „Ryanair“ svetainės skilties ir dėl to, kad La Rošelio regionas yra tik viena iš kelių dešimčių kelionių krypčių, kurioms „Ryanair“ svetainėje taikomos komercinio skatinimo priemonės, La Rošelio regiono pristatymas „Ryanair“ svetainėje yra daug mažesnės svarbos nei oro transporto bendrovės parduodami bilietai ir paslaugos.

([121]) Susitarimų dėl rinkodaros paslaugų 1 straipsnis dėl jų tikslo, kuriame nurodyta: „Šis Susitarimas grindžiamas bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimu vykdyti skrydžius maršrutais <...>“.

([122]) Originalas anglų kalba: „ … 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) Be to, reikia pažymėti, kad Prancūzija pati pabrėžė susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų numatytų mokėjimų ir oro transporto bendrovių vykdomų maršrutų ryšį: „Oro uosto plėtra visiškai priklauso nuo keleivių skaičiaus didėjimo, todėl reikia vykdyti viešinimo kampanijas, kuriomis siekiama didinti informuotumą apie oro uosto maršrutus, regiono turistines vietas ir pan. Todėl reklamos skelbimas svetainėse, kuriose lankosi daug lankytojų, yra esminė paslauga, teikiama bet kuriam augančiam regioniniam oro uostui. Dėl šio poreikio, ypač tarp pigių skrydžių bendrovių, susiformavo praktika, kai oro uostams teikiamos rinkodaros ir reklamos paslaugos“ ([123]) (pabraukta Komisijos). Iš šio teiginio matyti, kad susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų nustatyti mokėjimai buvo neatsiejama PPR ir oro transporto bendrovių komercinių santykių, susijusių su maršrutų vykdymu ir plėtra, dalis. Taip pat matyti, kad šių mokėjimų tikslas buvo ne tik skatinti lankymąsi La Rošelyje ir jo regione apskritai, bet visų pirma konkrečiai reklamuoti tuos maršrutus, kuriuos vykdo iš La Rošelio oro uosto skraidančios oro transporto bendrovės.

(464) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija savo konkretų 9 lentelėje nurodytų susitarimų vertinimą pagrįs įrodymų visuma, be kita ko, susijusia su tuo, ar toliau nurodyti aspektai yra identiški arba panašūs: i) susitarimų pasirašymo data; ii) atitinkamu (-ais) geografiniu (-iais) maršrutu (-ais); iii) juose nurodytu keleivių skaičiumi; iv) kryžminėmis nuorodomis tarp rinkodaros ir keleivių vežimo veiklos; v) bet kuriuo kito akivaizdžiai susitarimus siejančiu elementu. Taigi iš šio vertinimo galima daryti išvadą, kad tam tikri susitarimai dėl rinkodaros paslaugų nebuvo bendro su susitarimu dėl oro uosto paslaugų sandorio dalis (todėl turi būti vertinami atskirai), o kiti susitarimai turėtų būti vertinami kartu kaip visuma.

— *1-A susitarimų rinkinys*

(465) Komisija pažymi, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius susitarimą dėl oro uosto paslaugų (1 susitarimą) pasirašė 2003 m. gruodžio 10 d., t. y. praėjus kelioms dienoms po to, kai 2003 m. gruodžio 1 d. buvo pasirašytas A susitarimas dėl rinkodaros paslaugų. Be to, visą A susitarimo dėl rinkodaros paslaugų galiojimo laikotarpį (nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d.) apima 1 susitarimo taikymo laikotarpis, t. y. nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. balandžio 30 d. Galiausiai abiejuose susitarimuose numatyti įsipareigojimai dėl metinio eismo ir vykdomi maršrutai yra vienodi. Taigi Komisija mano, kad abu susitarimai sudaro vieną sandorį, todėl turėtų būti vertinami kartu.

— *B susitarimas*

(466) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė B susitarimą dėl rinkodaros paslaugų 2004 m. birželio 3 d., t. y. praėjus beveik šešiems mėnesiams po to, kai buvo pasirašytas 1 susitarimas dėl oro uosto paslaugų, nors susitarime nurodyta, kad „šis susitarimas sudarytas 2004 m. sausio 1 d.“ ([124]).

(467) Nors abiejų susitarimų galiojimo pabaigos data yra tokia pati ir juose numatyti panašūs įsipareigojimai dėl eismo ir maršrutai, Komisija pažymi, kad Prancūzija nepateikė priežasčių, dėl kurių susitarimo pasirašymas buvo atidėtas iki 2004 m. birželio 3 d., nors jis pateikiamas kaip sudarytas 2004 m. sausio 1 d. Todėl Komisija daro išvadą, kad B susitarimą reikėtų vertinti atskirai.

— *2-3-C-D susitarimų rinkinys*

(468) Komisija pažymi, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius su susitarimus dėl oro uosto paslaugų (2 ir 3 susitarimai) pasirašė 2006 m. gegužės 1 d., t. y. praėjus vos mėnesiui po to, kai 2006 m. balandžio 1 d. buvo pasirašyti C ir D susitarimai dėl rinkodaros paslaugų. Šie keturi susitarimai taip pat apima tą patį veiklos laikotarpį, t. y. nuo 2006 m. gegužės 1 d. iki 2009 m. balandžio 30 d. Be to, 2 ir C susitarimai bei 3 ir D susitarimai, pasirašyti vieno mėnesio skirtumu, yra susiję su tais pačiais oro uostais (2 ir C susitarimai su Londono Stanstedu, 3 ir D susitarimai su Dublinu) ir apima vienodus įsipareigojimus dėl eismo (95 000 keleivių Londono Stanstedo atveju ir 45 000 keleivių Dublino atveju). Be to, su šiais dviem oro uostais susiję susitarimai dėl rinkodaros paslaugų yra identiški, išskyrus įsipareigojimus dėl eismo, už rinkodaros paslaugas mokamas sumas ir šių rinkodaros paslaugų apimtis. Tas pats pasakytina apie susitarimus dėl oro uosto paslaugų, kurie yra identiški, išskyrus įsipareigojimus dėl eismo. Taigi Komisija mano, kad šie keturi susitarimai sudaro vieną sandorį, todėl turėtų būti vertinami kartu.

([123]) 2012 m. balandžio 13 d. Prancūzijos atsakymas, 247 punktas.

([124]) Originalas anglų kalba: „this agreement is made the 1st of January 2004“.

(469) Komisija pažymi, kad vienas iš pagrindinių rodiklių yra tai, kad visi keturi susitarimai buvo pasirašyti maždaug tuo pačiu metu (mažiau nei vieno mėnesio skirtumu), o vėlesnis susitarimas (E susitarimas) buvo pasirašytas daugiau nei po metų. Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad abu susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir abu susitarimai dėl rinkodaros paslaugų buvo pasirašyti tomis pačiomis dienomis (atitinkamai 2006 m. balandžio 1 d. ir gegužės 1 d.). Galiausiai Komisija pabrėžia, kad atskiras 2 ir C susitarimų bei 3 ir D susitarimų vertinimas bet kuriuo atveju neturėtų įtakos išvadai, padarytai dėl suteikto pranašumo (žr. 18 lentelę).

— *E susitarimas*

(470) 2007 m. birželio 1 d. už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė E susitarimą, susijusį su rinkodaros paslaugomis bendrovės „Ryanair“ Airijos svetainėje. Taigi šis D susitarimo pakeitimas buvo pasirašytas praėjus daugiau nei vieniems metams po paties D susitarimo ir, kitaip nei kiti pirmiau vertinti susitarimai dėl rinkodaros paslaugų, nebuvo pasirašytas kartu su susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Be to, kitas už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovių „Ryanair“ / AMS pasirašytas susitarimas yra F susitarimas, kuris buvo pasirašytas praėjus beveik keturiems mėnesiams po E susitarimo ir nėra susijęs su bendrovės „Ryanair“ Airijos svetaine. Be to, E ir F susitarimai susiję su dviem skirtingais maršrutais (atitinkamai Dublino ir Londono Stanstedo). Todėl Komisija mano, kad E susitarimą reikėtų vertinti atskirai.

— *F susitarimas*

(471) 2007 m. rugsėjo 21 d. už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė F susitarimą, susijusį su rinkodaros paslaugomis bendrovės „Ryanair“ Jungtinės Karalystės svetainėje. Taigi šis C susitarimo pakeitimas buvo pasirašytas praėjus daugiau nei vieniems metams po paties C susitarimo ir, kaip ir E susitarimas, nebuvo pasirašytas kartu su susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Be to, kitas už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovių „Ryanair“ / AMS pasirašytas susitarimas yra G susitarimas, kuris buvo pasirašytas praėjus beveik dvejiems metams po F susitarimo. Todėl Komisija mano, kad E susitarimą reikėtų vertinti atskirai.

— *G-H-I-J susitarimų rinkinys*

(472) Komisija pažymi, kad 2009 m. rugsėjo 17 d. už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė keturis susitarimus dėl rinkodaros paslaugų dėl bendrovės „Ryanair“ vykdomų maršrutų iš La Rošelio į Londono Stanstedą (G susitarimas), Briuselio Šarlerua (H ir J susitarimai) ir Dubliną (I susitarimas). Šie keturi susitarimai taip pat apima tą patį veiklos laikotarpį, t. y. nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d. Be to, G, H ir I susitarimų dėl rinkodaros paslaugų turinys yra identiškas, vienintelės išimtys yra įsipareigojimai dėl eismo ir rinkodaros paslaugų kaina bei apimtis. Kalbant apie J susitarimą, tai yra H susitarimo pakeitimas, kurio vienintelis tikslas yra padidinti, nors ir nežymiai, mokestį už rinkodaros paslaugas, jau nustatytą H susitarime, kuris buvo pasirašytas tą pačią dieną. Taigi Komisija mano, kad šie keturi susitarimai sudaro vieną sandorį, todėl turėtų būti vertinami kartu.

(473) Susitarimas dėl oro uosto paslaugų Nr. 5 buvo pasirašytas 2010 m. sausio 13 d. Jis apima laikotarpį nuo 2009 m. gegužės 1 d. iki 2012 m. balandžio 30 d. Komisija pažymi, kad šis susitarimas, kaip ir G-H-I-J susitarimai, yra susijęs su Londono Stanstedo, Briuselio Šarlerua ir Dublino oro uostais (su galimybe bendrovei „Ryanair“ vykdyti skrydžius vienu ar keliais kitais maršrutais į La Rošelį). Tačiau Komisija pažymi, kad 5 susitarimo taikymo laikotarpis skiriasi nuo G-H-I-J rinkinio laikotarpio ir jis buvo pasirašytas beveik penkiais mėnesiais vėliau nei šis rinkinys. Komisija pažymi, kad 5 susitarime iš tikrųjų nenustatyta jokių bendrovės „Ryanair“ įpareigojimų dėl eismo ir jame nenumatytos jokios rinkodaros paslaugos, už kurias būtų mokama bendrovėms „Ryanair“ / AMS. Iš tikrųjų juo tik atgaline data įforminamas oro uosto mokesčių, kuriuos bendrovė „Ryanair“ turėjo mokėti nuo 2009 m. gegužės 1 d., vieneto dydis. Todėl Komisija mano, kad 5 susitarimas neturėtų būti vertinamas taip, tarsi jis būtų G-H-I-J susitarimų rinkinio dalis.

— *6-K susitarimų rinkinys*

(474) Komisija pažymi, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius susitarimą dėl oro uosto paslaugų (6 susitarimas) pasirašė 2010 m. vasario 1 d., t. y. likus mažiau nei mėnesiui iki tada, kai 2006 m. vasario 25 d. buvo pasirašytas K susitarimas dėl rinkodaros paslaugų. 6 susitarimas susijęs su oro uosto paslaugomis, kurios laikotarpiu nuo 2010 m. kovo 28 d. iki 2013 m. kovo 31 d. turi būti teikiamos bendrovei „Ryanair“ už maršrutus į Londono Stanstedą (Jungtinė Karalystė), Dubliną (Airija), Briuselio Šarlerua (Belgija) ir Oslo Rygge (Norvegija). Jame taip pat numatyti bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimai dėl eismo. O k susitarimu reguliuojamos rinkodaros paslaugos, kurios turėjo būti teikiamos bendrovės „Ryanair“ svetainės Airijos, Norvegijos, Nyderlandų ir Jungtinės Karalystės versijose laikotarpiu nuo 2010 m. kovo 28 d. iki 2013 m. kovo 31 d. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad 6 susitarimas ir K susitarimas turėtų būti vertinami kartu.

(475) Dėl 5 susitarimo, nors jis, kaip ir K susitarimas, buvo pasirašytas 2010 m. pradžioje, Komisija pažymi, kad jis apima ankstesnį laikotarpį nei K susitarimas. Be to, 5 susitarime nenumatyti jokie maršrutai į Norvegiją, o K susitarimas reguliuoja rinkodaros paslaugas, kurios turi būti teikiamos bendrovės „Ryanair“ svetainės norvegiškoje versijoje. Kalbant apie kitą už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovių „Ryanair“ / AMS pasirašytą susitarimą (L susitarimas dėl rinkodaros paslaugų), jis buvo pasirašytas praėjus beveik keturiems mėnesiams po K susitarimo ir yra susijęs su Korko oro uostu, kuriam netaikomas 6 susitarimas dėl oro uosto paslaugų. Todėl Komisija mano, kad 5 susitarimas ir L susitarimas negali būti pridėti prie 6-K susitarimų rinkinio.

— *L susitarimas*

(476) 2010 m. birželio 23 d. už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė L susitarimą, susijusį su rinkodaros paslaugomis bendrovės „Ryanair“ Airijos svetainėje. Taigi šis K susitarimo pakeitimas buvo pasirašytas praėjus beveik keturiems mėnesiams po paties K susitarimo ir nebuvo pasirašytas kartu su susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Be to, kitas už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovių „Ryanair“ / AMS pasirašytas susitarimas (7 susitarimas) buvo pasirašytas praėjus beveik septyniems mėnesiams po L susitarimo ir nėra susijęs su bendrovės „Ryanair“ Airijos svetaine. Todėl Komisija mano, kad L susitarimą reikėtų vertinti atskirai.

— *7-M susitarimų rinkinys ir N susitarimas*

(477) Komisija pažymi, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius susitarimą dėl oro uosto paslaugų (7 susitarimas) pasirašė 2011 m. sausio 28 d., t. y. likus vos dviem savaitėms iki tada, kai 2011 m. vasario 11 d. buvo pasirašyti M ir N susitarimai dėl rinkodaros paslaugų. Šie trys susitarimai apima ne visai tą patį veiklos laikotarpį: 7 susitarimas, kuriame nenurodyta galiojimo pabaigos data, yra 5 susitarimo pakeitimas, kurio galiojimo pabaigos data iš esmės yra 2012 m. balandžio 30 d., o M ir N susitarimai galiojo iki 2013 m. kovo 30 d. Be to, 7 susitarime nurodytas įsipareigojimas per metus skraidinti 17 000 keleivių, o M ir N susitarimuose nurodytos tik rinkodaros paslaugos be jokių įsipareigojimų dėl eismo.

(478) Komisija pažymi, kad bendras 7 ir M susitarimų tikslas yra naujas maršrutas, kuriuo bendrovė „Ryanair“ ketina skraidinti iš La Rošelio į Portą (Portugalija). Atsižvelgdama į sutampančias pasirašymo datas ir maršrutą, Komisija mano, kad tai, jog M susitarimas dėl rinkodaros paslaugų galioja trumpiau nei 7 susitarimas dėl oro uosto paslaugų, neturi įtakos bendrai pastabai, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius ir bendrovė „Ryanair“ akivaizdžiai nusprendė šiais dviem susitarimais organizuoti naujojo maršruto į Portą veiklos, komercinį ir finansinį valdymą, kaip yra kitų krypčių, kuriomis „Ryanair“ vykdo skrydžius iš La Rošelio oro uosto, atveju.

(479) Kalbant apie N susitarimą, su 7 ir M susitarimais jį sieja tik sutampančios pasirašymo datos, nes N susitarimas yra K susitarimo, kuris apima tik rinkodaros paslaugas, susijusias su maršrutu, vykdomu į Oslo Rygge (Norvegija) (tačiau pasirašytas daugiau nei po metų), pakeitimas. Be to, kaip minėta pirmiau, į N susitarimą neįtraukti jokie įsipareigojimai dėl eismo. Todėl N susitarimas nėra susijęs su M susitarimu ir 7 susitarimu, nuo kurių jį galima atskirti.

(480) Galiausiai Komisija pažymi, kad vėlesnis abiejų šalių pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų buvo sudarytas 2012 m. spalio 26 d., t. y. gerokai vėliau nei buvo pasirašyti 7, M ir N susitarimai ([125]). Todėl dėl šių įvairių priežasčių Komisija mano, kad 7 ir M susitarimai yra vienas sandoris ir jie turi būti vertinami kartu, o N susitarimas turi būti vertinamas atskirai.

— *Išvada dėl už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovių „Ryanair“ / AMS sudarytų susitarimų bendro vertinimo metodo*

(481) Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad, siekiant įvertinti toliau nurodytų susitarimų rinkinių pelningumą, kiekvienas iš jų turėtų būti vertinamas kaip viena priemonė. Kai kurie susitarimai dėl rinkodaros paslaugų nebuvo priskiriami vienam sandoriui su susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Šie susitarimai dėl rinkodaros paslaugų bus vertinami atsižvelgiant į pajamas, gautas pagal galiojantį susitarimą dėl oro uosto paslaugų.

([125]) Bet kuriuo atveju tuo laikotarpiu, kurio neapima šis sprendimas.

14 lentelė

PPR ir bendrovių „Ryanair“ / AMS sudarytų susitarimų rinkinių sąrašas

Eil. Nr.	Susitarimai	Pasirašymo data	Laikotarpis, kurį apima susitarimas
1	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų	2003 12 10	2003 5 1–2006 4 30
A	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl rinkodaros paslaugų	2003 12 1	2003 5 1–2003 12 31
B	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl rinkodaros paslaugų	2004 1 1	2004 1 1–2006 4 30
C	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 1 (Jungtinė Karalystė)	2006 4 1	2006 5 1–2009 4 30
D	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 2 (Airija)	2006 4 1	2006 5 1–2009 4 30
2	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų Nr. 1 (Jungtinė Karalystė)	2006 5 1	2006 5 1–2009 4 30
3	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų Nr. 2 (Airija)	2006 5 1	2006 5 1–2009 4 30
4	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų	2007 2 1	2007 2 1–2009 4 30
E	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas	2007 6 1	2007 6 1–2007 9 30
F	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas	2007 9 21	2007 10 28–2008 3 29
G	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 1 (Jungtinė Karalystė)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
H	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 2 (Belgija)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
I	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų Nr. 3 (Airija)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
J	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas (Belgija)	2009 9 17	2009 1 1–2011 12 31
5	PPR ir „Ryanair“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų	2010 1 13	2009 5 1–2012 4 30
6	PPR ir „Ryanair“ susitarimo dėl oro uosto paslaugų pakeitimas Nr. 1	2010 2 1	2010 2 1–2013 3 31
K	PPR ir AMS susitarimas dėl rinkodaros paslaugų	2010 2 25	2010 3 31–2013 3 30
L	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas Nr. 1	2010 6 23	2010 6 1–2010 9 1
7	PPR ir „Ryanair“ susitarimo dėl oro uosto paslaugų pakeitimas Nr. 2 (Portugalija)	2011 1 28	2011 1 28–2012 4 30
M	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas Nr. 2 (Portugalija)	2011 2 11	2011 3 28–2013 3 30
N	PPR ir AMS susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas Nr. 3 (Norvegija)	2011 2 11	2011 3 31–2013 3 30

— *Su bendrove „Jet2“ sudarytas susitarimas*

(482) Kaip jau nurodyta 117–120 konstatuojamosiose dalyse, 2008 m. liepos 4 d. PPR pasirašė susitarimą su bendrove „Jet2“. Visų pirma į šį susitarimą įtrauktos nuostatos, susijusios su oro uosto paslaugomis, ir jame numatyta, kad oro uosto mokesčiams bus taikomos didelės nuolaidos. Susitarime taip pat numatyta mokėti rinkodaros įnašą, susietą su skrydžių maršrutu La Rošelis–Lidsas vykdymu. Todėl šis susitarimas laikytinas viena priemone, kurios pelningumą, kaip ir PPR su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudarytus susitarimus, Komisija nagrinės 7.1.1.3 skirsnyje.

2) Analizės metodo pasirinkimas – lyginamoji analizė ir pelningumo padidėjimo analizė

(483) Pagal 2014 m. gaires, taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į pagalbą oro uostu besinaudojančiai oro transporto bendrovei gali būti iš principo neatsižvelgiama, jei oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą (lyginamoji analizė) arba atliekant *ex ante* analizę (t. y. analizę, pagrįstą teikiant pagalbą turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti) galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą ([126]) (pelningumo padidėjimo analizė).

(484) Visų pirma reikėtų pažymėti, kad pagal teismų praktiką Komisija, nepadarydama klaidos, gali išsamiai išanalizuoti, kokį vertinimo metodą tinkamiausia pasirinkti siekiant taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą. Teismų praktikoje pripažįstama, kad Komisija gali teikti pirmenybę vienam metodui, o ne kitam, jei mano, kad tas metodas yra tinkamesnis ([127]). Visų pirma, teismų praktikoje pripažįstama, kad tarp abiejų metodų nėra hierarchijos ([128]).

(485) Dėl pirmojo metodo (lyginamosios analizės) Komisija labai abejoja, ar šiuo metu įmanoma nustatyti tinkamą lyginamąjį standartą, pagal kurį būtų galima nustatyti tikrą oro uostų teikiamų paslaugų rinkos kainą. Todėl ji mano, kad pelningumo padidėjimo analizė yra tinkamiausias metodas vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių sudaromus susitarimus ([129]).

(486) Komisijos nuomone, atsižvelgiant į šią analizę reikėtų priminti, kad priėmus 2014 m. gaires ir Prancūzijos, ir suinteresuotųjų šalių buvo paprašyta pateikti pastabas dėl gairių nuostatų taikymo šiai bylai.

(487) Šiuo atžvilgiu reikėtų pažymėti, kad apskritai rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas iš tikrųjų gali būti taikomas atsižvelgiant į vidutinę kitose panašiose rinkose nustatytą kainą (lyginamoji analizė), jeigu rinkos kaina gali būti pagrįstai nustatyta arba patvirtinta remiantis kitais rinkos rodikliais. Tačiau oro uosto paslaugų atveju šis metodas nėra tinkamas. Kiekvieno oro uosto išlaidų ir pajamų struktūra labai skiriasi. Šios išlaidos ir pajamos priklauso nuo oro uosto plėtros, jo pasiekiamumo zonos patrauklumo, oro uoste veikiančių oro transporto bendrovių skaičiaus, pajėgumo teikti keleivinio transporto paslaugas, infrastruktūros būklės ir reguliavimo sistemos, kuri valstybėse narėse gali skirtis, taip pat anksčiau oro uosto sukauptų skolų ir įsipareigojimų ([130]).

(488) Be to, atlikti vien lyginamąją analizę sudėtinga dėl oro transporto rinkos liberalizavimo. Kaip matyti šiuo atveju, oro uostų ir oro transporto bendrovių komerciniai susitarimai nebūtinai grindžiami viešųjų kainų, nustatytų lyginant pavienes paslaugas, sąrašu. Iš tikrųjų šie komerciniai santykiai labai įvairūs. Jie apima rizikos, susijusios su keleivių skaičiumi ir atitinkama komercine ir finansine atsakomybe, pasidalijimą, visuotinį paskatų mechanizmų (pavyzdžiui, su maršrutų arba skraidinamų keleivių skaičiumi susijusių nuolaidų) taikymą ir rizikos paskirstymo susitarimų galiojimo laikotarpiu pokyčius. Todėl sandorius sunku lyginti remiantis stovėjimo oro uoste laiko arba vieno keleivio skraidinimo kaina.

([126]) 2014 m. gairių 53 punktas.
([127]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodyto 53 išnašoje, 143 punktą.
([128]) Žr. Sprendimo *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodyto 53 išnašoje, 145 punktą.
([129]) 2014 m. gairių 59 ir 61 punktai.
([130]) Žr. 2010 m. sausio 27 d. Komisijos sprendimo 2011/60/ES dėl valstybės pagalbos C 12/2008 – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir *Ryanair* susitarimas, 88 ir 89 konstatuojamąsias dalis (OL L 27, 2011 2 1, p. 24).

(489) Bendrovės „Ryanair“ nuomone, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą galima taikyti atlikus tam tikrų Europos oro uostų lyginamąją analizę. Šiuo klausimu ji mano, kad La Rošelio oro uostą galima pakeisti tam tikrais Europos oro uostais, nes jie panašūs, ir pateikė bendrovės „Oxera“ 2012 m. birželio 1 d. atlikto tyrimo ataskaitą ([131]), kurioje bendrovės „Ryanair“ La Rošelio oro uostui mokėti oro uosto mokesčiai palyginti su šiems oro uostams, kurie laikomi panašiais, mokėtais oro uosto mokesčiais. Joje daroma išvada, kad La Rošelio oro uostui mokėti mokesčiai nėra gerokai mažesni. Be to, bendrovė „Ryanair“ pateikė 2012 m. birželio 1 d. tyrimo ataskaitos priedą ([132]), kad būtų atsižvelgta į mokėjimus, kuriuos bendrovės „Ryanair“ / AMS gavo pagal susitarimus dėl rinkodaros paslaugų.

(490) Tačiau bet kuriuo atveju lyginamasis metodas šioje byloje yra praktiškai neįmanomas. Kaip jau įrodyta, nagrinėtini sandoriai yra sudėtiniai, juos sudaro susitarimas dėl oro uosto paslaugų ir susitarimas dėl rinkodaros paslaugų (kartais sujungti į vieną teisinį pagrindą). Šie sandoriai apima kelias kainas, t. y. įvairius oro uosto mokesčius, antžeminių paslaugų kainą ir rinkodaros paslaugų kainą; kai kurios iš šių kainų priklauso nuo keleivių skaičiaus, kai kurios – nuo orlaivių skrydžių skaičiaus, o kitos yra fiksuotos. Taigi pagal kiekvieną sandorį vyksta sudėtingi finansiniai srautai tarp oro uostą valdančios įstaigos ir oro transporto bendrovės bei jos patronuojamųjų įmonių, kuriuos sudaro iš oro uosto mokesčių gaunamos pajamos ir pajamos, susijusios su antžeminėmis paslaugomis bei rinkodaros paslaugomis.

(491) Iš Bendrovės „Oxera“ parengtos ir 2015 m. balandžio 10 d. bendrovės „Ryanair“ pateiktos analizės (2012 m. birželio 1 d. tyrimo ataskaitos pakeitimas) matyti, kad labai sunku tinkamai palyginti oro uostų mokesčius ir rinkodaros paramą bendrovei „Ryanair“ skirtinguose oro uostuose.

(492) Pirma, pačioje bendrovės „Oxera“ tyrimo ataskaitoje nurodyta, kad „neįmanoma nustatyti palyginamųjų oro uostų, kuriais naudojasi bendrovė „Ryanair“ ir kurie būtų panašūs pagal visas įmanomas charakteristikas, o taip pat galėtų elgtis taip, kaip elgiasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojų valdomi oro uostai. Todėl nuspręsta nustatyti keletą palyginamųjų oro uostų, kurie pagal įvairias charakteristikas yra panašūs į La Rošelio oro uostą“ ([133]). Šioje byloje Komisija pažymi, kad, nors penkių nagrinėtų oro uostų ([134]) atrankos kriterijai apima po vieną iš septynių 2014 m. gairių 60 punkte išvardytų kriterijų, ji vis dėlto atkreipia dėmesį, kad palyginamieji oro uostai panašūs į La Rošelio oro uostą tik pagal vieną arba du iš septynių kriterijų. Be to, tik Grenoblio (GNB) ir Mastrichto (MST) oro uostuose esama La Rošelio oro uostui būdingo lyginamojo kriterijaus, t. y. keleivių skaičiaus ir bendrovės „Ryanair“ veiklos šiuose oro uostuose apimties. Kiti nagrinėti oro uostai buvo atrinkti remiantis kriterijais (pvz., nuosavybės sistema, skiriamas viešasis finansavimas, regiono BVP arba pigių skrydžių bendrovių dalis), kurie, atsižvelgiant į tai, kad jų ryšys su kiekvieno oro uosto išlaidų ir pajamų vertinimu yra pernelyg menkas, patys savaime yra nepakankami, kad jais būtų galima remtis nustatant oro uosto mokesčių ir rinkodaros paslaugų lygį, naudojamą atliekant lyginamąją analizę. Todėl Komisija abejoja, ar atrinkta lyginamųjų oro uostų imtis yra reprezentatyvi.

— Antra, iš bendrovės „Oxera“ pateiktų duomenų matyti, kad bendrovės „Ryanair“ mokami grynieji mokesčiai įvairiuose palyginimui atrinktuose oro uostuose labai skiriasi. Savo tyrimo ataskaitoje bendrovė „Oxera“ apskaičiavo oro uosto mokesčių, kuriuos bendrovė „Ryanair“ mokėjo šiuose penkiuose oro uostuose, dydį, atėmus visas rinkodaros įmokas, mokamas bendrovėms AMS ir „Ryanair“ (tai reiškia, kad tyrime lyginami oro uosto mokesčiai, kuriuos mokėjo bendrovė „Ryanair“, atėmus jos rinkodaros pajamas). Tačiau šie duomenys rodo didelius skirtumus tarp palyginamųjų oro uostų.

— Vidutiniai grynieji mokesčiai už skrydį į abi puses. Vidutiniai grynieji mokesčiai už skrydį į abi puses, kuriuos bendrovė „Ryanair“ sumokėjo La Rošeliui, sudaro [100; 150] proc. grynųjų mokesčių, kuriuos bendrovė „Ryanair“ sumokėjo penkiuose palyginamuosiuose oro uostuose. Tačiau verčių skirtumai rodo, kad panašių oro uostų grupė nevienalytė. Taigi, priklausomai nuo metų, vidutiniai grynieji bendrovės „Ryanair“ La Rošeliui sumokėti mokesčiai svyruoja nuo [–50; 0] proc. iki [150; 200] proc. vidutinių grynųjų mokesčių, kuriuos bendrovė „Ryanair“ sumokėjo bendrovės „Oxera“ nagrinėtuose oro uostuose. Iš šio skirtumo aiškiai matyti, kad

([131]) Bendrovės „Oxera“ 2012 m. spalio 8 d. tyrimo ataskaita „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport“.

([132]) Bendrovės „Oxera“ 2012 m. birželio 1 d. tyrimo ataskaitos 2015 m. balandžio 10 d. pakeitimas „Economic MEOP Assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport“.

([133]) Originalas anglų kalba: „it 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“. Bendrovės „Oxera“ 2015 m. balandžio 10 d. tyrimo ataskaita, p. 3.

([134]) Noko (NOC), Prestviko (PIK), Grenoblio (GNB), Bornmuto (BOH) ir Mastrichto (MST).

naudojama imtis nėra vienalytė ir reprezentatyvi. Be to, konkrečiame oro uoste bendrovės „Ryanair“ sumokėtų grynųjų mokesčių suma labai skiriasi ir per metus gali patrigubėti, o tai dar kartą įrodo, kad oro uostų grynųjų mokesčių palyginimas nėra nei įmanomas, nei tinkamas.

— Vidutiniai grynieji mokesčiai už keleivį. Kaip ir grynųjų mokesčių už skrydį į abi puses atveju, verčių skirtumai rodo, kad bendrovės „Oxera“ atrinktų oro uostų negalima stabiliai ir pagrįstai palyginti. Priklausomai nuo metų, vidutiniai grynieji bendrovės „Ryanair“ La Rošeliui sumokėti mokesčiai svyruoja nuo [–50; 0] proc. iki [150; 200] proc. vidutinių grynųjų mokesčių, kuriuos bendrovė „Ryanair“ sumokėjo bendrovės „Oxera“ atrinktuose oro uostuose, o grynieji mokesčiai už keleivį, kuriuos bendrovė „Ryanair“ sumokėjo bet kuriame konkrečiame oro uoste, priklausomai nuo metų gali skirtis iki trijų kartų.

(493) Matyti, kad nei bendrovė „Ryanair“, nei bendrovė „Oxera“ nebandė nustatyti rinkos kainos, atitinkančios atrinktų oro uostų, panašių į La Rošelio oro uostą, grynąją oro uosto mokesčių kainą (oro uosto mokesčiai atėmus rinkodaros paramą). Jeigu toks palyginimas būtų leidęs nustatyti rinkos kainą, bendrovės „Ryanair“ patirtis, įgyta dirbant su daugeliu Europos oro uostų, neabejotinai būtų leidusi ją nustatyti.

(494) Galiausiai, net jeigu remiantis tinkama lyginamąja analize būtų galima nustatyti, kad pagal įvairius sandorius, dėl kurių atliekamas šis tyrimas, mokamos atitinkamos kainos, nustatytos remiantis lyginamąja sandorių imtimi, yra lygios rinkos kainai arba už šią kainą didesnės, tuo remdamasi Komisija vis dėlto negalėtų daryti išvados, kad šie sandoriai atitinka rinkos kainą, jeigu paaiškėtų, kad juos sudarant oro uostą valdanti įstaiga galėjo tikėtis dėl jų patirti papildomų išlaidų, didesnių už papildomas pajamas. Iš tikrųjų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas visiškai nesuinteresuotas tiekti prekių arba teikti paslaugų už rinkos kainą, kai dėl to patiriama papildomų nuostolių ([135]).

(495) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad šiuo atveju turi būti taikomas metodas, kuris 2014 m. gairėse apskritai rekomenduojamas tuo atveju, kai taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas, t. y. atliekama papildomo pelno analizė. Šis metodas pateisinamas tuo, kad oro uostą valdanti įstaiga gali būti objektyviai suinteresuota sudaryti sandorį su oro transporto bendrove, kai gali pagrįstai tikėtis, kad dėl šio sandorio padidės jos pelnas (arba sumažės nuostoliai), palyginti su priešinga padėtimi, jeigu šis sandoris nebūtų sudarytas ([136]), neatsižvelgiant į palyginimą su kitoms oro transporto bendrovėms siūlomomis sąlygomis arba palyginimą su sąlygomis, kurias siūlo kitos oro uostus valdančios įstaigos.

3) Galima nauda, į kurią rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo atsižvelgti pasirašydamas susitarimus dėl rinkodaros paslaugų su oro transporto bendrovėmis

(496) Iš viso to, kas išdėstyta, aišku, kad norint taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą reikia įvertinti PPR elgesį, palyginti su hipotetinio rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, vietoje jų valdančio La Rošelio oro uostą, elgesiu. Aptariami susitarimai dėl rinkodaros paslaugų turi būti vertinami kartu su atitinkamais susitarimais dėl oro uosto paslaugų, jeigu jie sudaro vieną sandorį (vertinimo kriterijus žr. 464 konstatuojamojoje dalyje) ([137]). Be to, kaip nurodyta 481 konstatuojamojoje dalyje, nors kai kurie susitarimai dėl rinkodaros paslaugų nesudarė vieno sandorio su susitarimu dėl oro uosto paslaugų, jie vis tiek bus vertinami atsižvelgiant į pajamas, gautas pagal galiojantį susitarimą dėl oro uosto paslaugų, kad būtų galima įvertinti aptariamo susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pelningumą.

(497) Nagrinėjant kiekvieną 14 lentelėje išvardytą sandorį reikėtų nustatyti naudą, kurios šis hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo tikėtis iš rinkodaros paslaugų, atsižvelgdamas į galimybes gauti pelno. Atliekant šią analizę nereikėtų atsižvelgti į bendrą tokių paslaugų poveikį regiono turizmui ir ekonominei veiklai. Svarbus tik šių paslaugų poveikis oro uosto pelningumui, nes šioje analizėje naudojamas hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų atsižvelgęs tik į jį ([138]).

([135]) Sprendimas *Ryanair DAC / Komisija*, T-165/15, nurodytas 53 išnašoje, 176–178 punktai.

([136]) Kitaip tariant, jeigu papildomas pelnas, kurį tikimasi gauti dėl šio sandorio, yra teigiamas.

([137]) Konkretus susitarimas dėl rinkodaros paslaugų turi būti nagrinėjamas kartu su atitinkamu susitarimu dėl oro uosto paslaugų, tarsi jie sudarytų vieną sandorį. Taigi atskirų sandorių yra tiek, kiek yra susitarimų dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimų dėl oro uosto paslaugų sutarčių porų.

([138]) Komisijos pranešimas dėl valstybės pagalbos sąvokos, nurodytas 71 išnašoje, 77 punktas.

(498) Nors rinkodaros paslaugų poveikis nėra įrodytas, neatmestina, kad jos gali šiek tiek padidinti keleivių srautą oro maršrutais, kuriems taikomi susitarimai dėl rinkodaros paslaugų ir atitinkami susitarimai dėl oro uosto paslaugų, atsižvelgiant į tai, kad jos skirtos tiems maršrutams reklamuoti. Tačiau bendrovė „Ryanair“ nurodė, kad susitarimas dėl rinkodaros paslaugų turėjo tik labai nedidelį poveikį jos orlaivių užimtumo koeficientui, nes pelningumo valdymo veiksmai (kainų derinimas pagal paklausą) buvo koreguojami, kad būtų pasiektas tikslinis užimtumo koeficientas ([139]). Taigi bendrovė „Ryanair“ nepatvirtino susitarimo dėl rinkodaros paslaugų poveikio keleivių skaičiaus didėjimui. Todėl atrodo, kad pagrindinis susitarimų dėl rinkodaros paslaugų poveikis yra bendrovės „Ryanair“ skatinimas vykdyti skrydžius į La Rošelio oro uostą.

(499) Reikėtų nustatyti, ar hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, valdantis La Rošelio oro uostą vietoje PPR, galėtų pagrįstai tikėtis ir kiekybiškai įvertinti kitokią naudą, nei ta, kuri gaunama dėl teigiamo poveikio maršrutų, kuriems taikomas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų, atidarymui, išlaikymui ir keleivių srautui tų maršrutų eksploatavimo laikotarpiu, kaip nustatyta susitarime dėl rinkodaros paslaugų arba susitarime dėl oro uosto paslaugų.

(500) Bendrovė „Ryanair“ pritarė šiai hipotezei savo 2014 m. sausio 17 d. tyrimo ataskaitoje. Šis tyrimas pagrįstas teorija, kad dėl oro uostą valdančios įstaigos, kaip antai PPR, įsigytų rinkodaros paslaugų gali gerėti oro uosto prekės ženklas, taigi nuolat didėti šiuo oro uostu besinaudojančių keleivių, skrendančių ne vien susitarime dėl rinkodaros paslaugų ir susitarime dėl oro uosto paslaugų nurodytais maršrutais, skaičius susitarimuose nustatytu paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiu. Visų pirma, iš šio tyrimo matyti, kad, bendrovės „Ryanair“ teigimu, rinkodaros paslaugos ilgalaikį teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui gali turėti ir baigus galioti susitarimui dėl rinkodaros paslaugų.

(501) Visų pirma pažymėtina, kad iš jokios byloje pateiktos informacijos negalima spręsti, jog sudarydami susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, nagrinėjamus vykdant oficialią tyrimo procedūrą, PPR kada nors svarstė, o juo labiau kiekybiškai įvertino, kokį nors teigiamą susitarimų dėl rinkodaros paslaugų poveikį, susijusį ne vien su šiuose susitarimuose nurodytais maršrutais arba, vertinant laiko požiūriu, padarytą po to, kai baigsis numatytas paslaugų teikimo atitinkamais maršrutais laikotarpis. Be to, nei Prancūzija, nei PPR nepasiūlė metodo, pagal kurį būtų galima nustatyti, kaip vietoje PPR La Rošelio oro uostą valdantis hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas galimybę sudaryti susitarimus dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimus dėl oro uosto paslaugų, šį poveikį galėjo įvertinti. Galiausiai iš bendrovių „Ryanair“ / AMS įsigytos rinkodaros paslaugos buvo visų pirma orientuotos į asmenis, galinčius keliauti susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų nurodytais maršrutais.

(502) Ši išvada, padaryta dėl susitarimų, sudarytų su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS, dėl tų pačių priežasčių taikoma susitarimui dėl oro uosto paslaugų ir susitarimui dėl rinkodaros paslaugų su bendrove „Jet2“.

(503) Be to, šio poveikio ilgalaikiškumas taip pat labai abejotinas. Suprantama, kad La Rošelio ir jo regiono reklama bendrovės „Ryanair“ svetainėje šios svetainės lankytojus galėjo paskatinti „Ryanair“ bilietus į La Rošelį pirkti tuo metu, kai jie šią reklamą pamatė, arba šiek tiek vėliau. Tačiau mažai tikėtina, kad apsilankę bendrovės „Ryanair“ svetainėje matytą reklamą lankytojai galėjo prisiminti po kelių savaičių ir kad tuo metu ši reklama galėjo turėti įtakos tam, kokius lėktuvo bilietus jie pirko. Labiau tikėtina, kad reklamos kampanija turi tvarų poveikį, kai reklamos veikla yra susijusi su viena ar daugiau reklamos priemonių, kurias vartotojai tam tikrą laikotarpį reguliariai mato. Pavyzdžiui, tokį ilgalaikį poveikį gali turėti reklamos kampanija, transliuojama per pagrindinius televizijos kanalus ir radijo stotis, rodoma įvairiose svetainėse ir (arba) lauke ar viešosiose vietose esančiuose reklaminiuose stenduose, jeigu vartotojai nuolat mato ar girdi šiomis priemonėmis reklamuojamą informaciją. Tačiau nelabai tikėtina, kad reklama vien tam tikruose bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapiuose gali turėti poveikį, trunkantį daug ilgiau negu reklamos laikotarpis. Iš tikrųjų labai tikėtina, kad dauguma asmenų bendrovės „Ryanair“ svetainėje lankosi per retai, kad vien dėl to ilgai prisimintų šioje svetainėje skelbtą regiono reklamą.

(504) Per oficialią tyrimo procedūrą Prancūzija ir PPR nepateikė jokios informacijos, kuri paneigtų šią pastabą. Šią pastabą taip pat galima gerai pagrįsti dviem argumentais.

([139]) Visų pirma, 2009 12 15, 2014 6 13 ir 2019 3 29 pateikti paaiškinimai.

(505) Pirma, kai kurios su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudarytuose susitarimuose nurodytos rinkodaros operacijos pirmiausia buvo susijusios su bendrovės „Ryanair“ svetainės pradžios tinklalapiu. Šias paslaugas sudarė tiesiog nuoroda į PPR nurodytą svetainę, kuri dažnai buvo pateikiama ribotą arba labai trumpą laiką:

— A ir B susitarimuose nurodytų nuorodų rodymo laikotarpis nenustatytas;

— remiamos nuorodos rodymas 56 dienas per metus trejus metus pagal C susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas 212 dienų per metus trejus metus pagal D susitarimą, tačiau 2007 m. rodymo laikotarpis sutrumpintas iki 45 dienų pagal E susitarimą, kuriuo iš dalies keičiamas D susitarimas;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Jungtinės Karalystės svetainėje 22 dienas per metus trejus metus pagal G susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Nyderlandų / Belgijos svetainėje 95 dienas per pirmus metus ir 160 dienų per antrus ir trečius metus pagal H susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Airijos svetainėje 200 dienų per metus trejus metus pagal I susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Belgijos svetainėje 10 dienų per metus trejus metus pagal J susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Airijos, Norvegijos ir Nyderlandų svetainėje 90 dienų ir jos Jungtinės Karalystės svetainėje 50 dienų per metus trejus metus pagal K susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Airijos svetainėje 70 dienų pagal L susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Portugalijos svetainėje 365 dienas dvejus metus pagal M susitarimą;

— remiamos nuorodos rodymas bendrovės „Ryanair“ Norvegijos svetainėje šešias savaites (maždaug 42 dienas) per pirmus metus ir keturias savaites (t. y. 24 dienas) per antrus ir trečius metus pagal N susitarimą.

(506) Dėl šios reklamos veiklos pobūdžio (pateikta viena nuoroda, kurios reklaminė vertė nedidelė), trumpo reklamos laikotarpio ir nepastovaus jos rodymo dažnumo aptariamuoju laikotarpiu (nes dvejus metus buvo nuolat reklamuojamas tik Porto maršrutas) ši reklama galėjo turėti labai nedidelį poveikį tuo laiku, kai nebebuvo skelbiama, juo labiau kad ji skelbta tik bendrovės „Ryanair“ svetainėje ir toliau neplatinta kitomis priemonėmis. Kitaip tariant, labai abejotina, kad šią reklamą matę asmenys galėjo ilgai ją prisiminti ir kad dėl jos atsirado ilgalaikių interesų, susijusių su La Rošeliu ir jo regionu.

(507) Antra, su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudarytuose susitarimuose numatyta kita rinkodaros veikla buvo susijusi tik su bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapiais, kuriuose pateikiama informacija apie La Rošelio kryptį. Paprastai tokio pobūdžio reklamos veikla skirta tik auditorijai, kuri savaime yra nedidelė, ir adresatai šią reklamą mato retai. Be to, tikėtina, kad bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapis, kuriame pateikiama informacija apie La Rošelio kryptį, nebus taip dažnai lankomas kaip svetainės pradžios tinklalapis, nes jis skirtas konkrečiai bendrovės „Ryanair“ krypčiai, o ne visai jos veiklai. Taigi, atsižvelgiant į nedidelę dažno lankymosi bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapyje, kuriame pateikiama informacija apie La Rošelio kryptį, tikimybę, mažai tikėtina, kad tame puslapyje vykdoma reklamos veikla paliks prie šio puslapio prisijungiantiems žmonėms ilgalaikį prisiminimą apie lankytinas La Rošelio ir jo regiono vietas. Be to, labai tikėtina, kad bendrovės „Ryanair“ svetainės La Rošelio puslapyje dažniausia lankomasi dėl galimo susidomėjimo šia paskirties vieta arba bendrovės „Ryanair“ paslaugomis į ją. Todėl yra mažai galimybių, kad dėl šiame puslapyje skelbiamos reklamos asmenys, kurie šios krypties nežino arba visiškai ja nesidomi, pradės ja domėtis.

(508) Šiuo atžvilgiu matyti, kad bendrovės „Ryanair“ pateiktų susitarimų dėl rinkodaros paslaugų, sudarytų tarp privačių su oro uostu nesusijusių įmonių (automobilių nuomos, vietos turizmo veiklos) ir bendrovės AMS, rinkodaros vertė grindžiama galimybe parduoti turizmo prekes ar paslaugas bendrovės „Ryanair“ skrydžių keleiviams. Potencialūs keleiviai laikomi galinčiais keliauti į konkretaus maršruto oro uostą po apsilankymo bendrovės „Ryanair“ svetainėje (kur pirko bilietus, žiūrėjo galimus skrydžius ir pan.) ir dėl šios priežasties yra tikslinė skatinančių pirkti kokią nors prekę ar paslaugą paskirties oro uoste rinkodaros žinučių auditorija. Todėl bendrovės „Ryanair“ rinkodaros paslaugos grindžiamos galimybe pasiekti bendrovės „Ryanair“ klientus, kurie jau yra pasirinkę paskirties oro uostą arba kurių lankymasis bendrovės „Ryanair“ svetainėje rodo, kad jie gali pasirinkti konkretų oro uostą, ir jomis siekiama paskatinti įsigyti turizmo paslaugą atvykimo vietoje. Tokiomis aplinkybėmis Komisija neatmeta galimybės, kad bendrovės „Ryanair“ svetainėje teikiamos bendrovės AMS rinkodaros paslaugos gali būti vertingos kai kurioms

trečiųjų šalių įmonėms, norinčioms parduoti prekes ar paslaugas bendrovės „Ryanair“ klientams, pavyzdžiui, automobilių nuomos bendrovėms ar žygius po regioną rengiančioms bendrovėms. Tačiau tai netaikoma oro uostą valdančiai įstaigai, norinčiai pasiekti, kad oro uostu besinaudojančių keleivių skaičius ilgam padidėtų. Kaip paaiškinta 501 konstatuojamojoje dalyje, labai tikėtina, kad žmonės, besilankantys bendrovės „Ryanair“ svetainės La Rošelio puslapyje, jau yra potencialiai susidomėję šia kryptimi arba bendrovės „Ryanair“ paslaugomis į ją. Taigi, PPR atžvilgiu bendrovės „Ryanair“ svetainės puslapiuose, kuriuose pateikiama informacija apie La Rošelio kryptį, vykdomos rinkodaros veiklos poveikis pritraukiant keleivius yra labai mažas arba jo iš viso nėra.

(509) Taigi nors dėl rinkodaros paslaugų keleivių, skrendančių susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų nurodytais maršrutais, skaičius šių paslaugų teikimo laikotarpiu galėjo padidėti, labai tikėtina, kad pasibaigus šiam laikotarpiui arba skraidinant kitais maršrutais jis nepadidėjo arba padidėjo labai nedaug.

(510) Iš 2014 m. sausio 17 ir 31 d. bendrovės „Ryanair“ tyrimų taip pat matyti, kad tikimybė, jog susitarimai dėl rinkodaros paslaugų bus naudingi vykdant ne tik šiuose susitarimuose nurodytus oro maršrutus ar ir pasibaigus paslaugų teikimo šiais maršrutais laikotarpiui, nurodytam susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimuose dėl oro uosto paslaugų, buvo labai maža ir negalėjo būti kiekybiškai įvertinta taip patikimai, kad apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tokį patikimumą laikytų pakankamu.

(511) Todėl, pavyzdžiui, 2014 m. sausio 17 d. „Ryanair“ tyrimo ataskaitoje nurodyta, kad „tai, ar pasibaigus susitarime dėl oro uosto paslaugų nurodytam laikotarpiui bus gautas papildomas pelnas, natūraliai kelia abejonių“ ([140]). Be to, šiame tyrime pasiūlyti du metodai, taikomi siekiant *ex ante* įvertinti teigiamą susitarimų dėl rinkodaros paslaugų poveikį: pinigų eismo ir kapitalizacijos metodai.

(512) Pagal pinigų eismo metodą iš susitarimų dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimų dėl oro uosto paslaugų gauta nauda vertinama kaip būsimos pajamos, kurias oro uostą valdanti įstaiga gaus iš susitarimo dėl rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų, atskaičius atitinkamas sąnaudas. Taikant kapitalizacijos metodą tai, kad dėl rinkodaros paslaugų pagerinamas oro uosto prekės ženklas, laikoma nematerialiuoju turtu, įsigytu už susitarime dėl rinkodaros paslaugų nustatytą kainą.

(513) Tačiau iš tyrimo matyti dėl kapitalizacijos metodo kylantys sunkumai ir tai įrodo, kad tokio metodo rezultatai nėra patikimi, o ir pačioje tyrimo ataskaitoje pirmenybė teikiama pinigų eismo metodui. Tyrimo ataskaitoje visų pirma nurodyta: „Taikant kapitalizavimo metodą turėtų būti atsižvelgiama tik į tą rinkodaros išlaidų dalį, kuri priskiriama oro uosto nematerialiojo turto bazei. Tačiau gali būti sudėtinga nustatyti tą rinkodaros išlaidų dalį, kuri yra skirta tikėtinoms būsimoms oro uosto pajamoms gauti (t. y. investicijas į oro uosto nematerialiojo turto bazę), o ne dabartinėms oro uosto pajamoms gauti“ ([141]). Joje taip pat pabrėžiama, kad „norint taikyti kapitalizacijos metodą, būtina įvertinti vidutinę trukmę, kurią oro uostas galėtų išlaikyti klientą dėl AMS rinkodaros kampanijos. Praktikoje būtų labai sunku įvertinti vidutinį klientų išlaikymo laikotarpį po AMS kampanijos, nes nėra pakankamai duomenų“ ([142]).

(514) 2014 m. sausio 31 d. bendrovės „Ryanair“ tyrime pasiūlyta praktiškai taikyti pinigų eismo metodą. Pagal šį metodą pelnas, kuris dėl susitarimų dėl rinkodaros paslaugų ir oro uosto paslaugų gautas baigus galioti susitarimui dėl rinkodaros paslaugų, yra galutinė vertė, apskaičiuojama tą dieną, kurią baigia galioti susitarimas. Ši galutinė vertė apskaičiuojama remiantis papildomu pelnu, kurį dėl susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų tikimasi gauti paskutiniaisiais susitarimo dėl oro uosto paslaugų taikymo metais. Iš tikrųjų taikant metodą

([140]) Originalas anglų kalba: „… future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

([141]) Originalas anglų kalba: „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]) Originalas anglų kalba: „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“.

remiamasi papildomu pelnu, kurį tikimasi gauti paskutiniaisiais susitarimo dėl oro uosto paslaugų taikymo metais, numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, susitarimo dėl oro uosto paslaugų galiojimo laikotarpiu, ir jis patikslinamas atsižvelgiant į Europos oro transporto rinkos augimo tempą bei tikimybės veiksnį, kuris, spėjama, rodo, ar susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų gali prisidėti prie oro uosto pelno baigus galioti šiems susitarimams. Kaip nurodyta 2014 m. sausio 31 d. tyrime, ši galimybė gauti ilgalaikio pelno atsiranda dėl kelių veiksnių, „<…> įskaitant didesnį pastebimumą, stipresnį prekės ženklą, išorės poveikį tinklui ir kelis kartus skrendančius tuos pačius keleivius“ ([143]); tačiau tie veiksniai išsamiau nepaaiškinti. Be to, taikant šį metodą atsižvelgiama į diskonto normą, kuri atspindi kapitalo kainą.

(515) Tyrime siūloma apdairiu laikyti 30 proc. tikimybės koeficientą. Tačiau labai teoriniame tyrime šiuo klausimu nepateiktas joks rimtas pagrindimas – nei kiekybinis, nei kokybinis. Jame nesiremiama jokiais su bendrovės „Ryanair“ veikla, oro transporto rinkomis ar oro uosto paslaugomis susijusiais faktais, kad būtų galima pagrįsti šį 30 proc. koeficientą. Nenustatytas joks šio koeficiento ir tyrime tarp kitko paminėtų veiksnių (reikšmingumo, stipresnio prekių ženklo, išorės poveikio tinklui ir kelis kartus skrendančių tų pačių keleivių), dėl kurių susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų nauda turi išlikti susitarimams baigus galioti, ryšys. Galiausiai tyrime visiškai nesiremta konkrečiu rinkodaros paslaugų, nurodytų įvairiuose su AMS sudarytuose susitarimuose, turiniu siekiant išnagrinėti, kiek šios paslaugos gali turėti įtakos minėtiems veiksniams.

(516) Be to, jame neįrodyta, kad yra kokia nors tikimybė, kad iš susitarimo dėl oro uosto paslaugų ir susitarimo dėl rinkodaros paslaugų oro uosto paskutiniais susitarimų galiojimo metais gautas pelnas bus gaunamas ir ateityje, šiems susitarimams nustojus galioti. Taip pat nepateikta įrodymų, kad Europos oro transporto rinkos augimo tempas yra naudingas rodiklis vertinant susitarimo dėl oro uosto paslaugų ir susitarimo dėl rinkodaros paslaugų poveikį oro uostui.

(517) Todėl apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, vertindamas suinteresuotumą sudaryti sutartį, į galutinę vertę, apskaičiuotą taikant bendrovės „Ryanair“ pasiūlytą metodą, gali atsižvelgti labai nedaug.

(518) Todėl 2014 m. sausio 31 d. tyrime įrodyta, kad taikant pinigų eismo metodą, kaip ir kapitalizacijos metodą, būtų gauti tik labai neapibrėžti ir nepatikimi rezultatai.

(519) Be to, nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis nepateikė duomenų, kuriais būtų įrodyta, kad regioninius oro uostus, panašius į La Rošelio oro uostą, valdančios įstaigos iš tikrųjų taiko šiame tyrime bendrovės „Ryanair“ pasiūlytą metodą arba bet kokį kitą metodą, pagal kurį siekiama atsižvelgti į tai, kiek pelno būtų gauta baigus galioti susitarimams dėl oro uosto paslaugų ir susitarimams dėl rinkodaros paslaugų. Prancūzija nepateikė jokių pastabų dėl 2014 m. sausio 17 ir 31 d. tyrimų, taigi tyrimų išvadoms nepritarė.

(520) Be to, kaip jau nurodyta, rinkodaros paslaugos akivaizdžiai orientuotos į asmenis, galinčius keliauti susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų nurodytais maršrutais. Jeigu baigus galioti susitarimui dėl oro uosto paslaugų paslaugos šiais maršrutais toliau neteikiamos, mažai tikėtina, kad baigus galioti šiam susitarimui rinkodaros paslaugos gali ir toliau daryti teigiamą poveikį oro uosto keleivių skaičiui. Taigi oro uostą valdančiai įstaigai labai sunku įvertinti tikimybę, ar oro transporto bendrovė norės toliau maršrutu teikti paslaugas pasibaigus laikotarpiui, kuriuo tokias paslaugas teikti ji įsipareigojo susitarime dėl oro uosto paslaugų. Visų pirma, pigių skrydžių oro transporto bendrovės įrodė, kad jos labai dinamiškai valdo veiklą, susijusią su paslaugų teikimo tam tikrais maršrutais pradėjimu ir nutraukimu. Remiantis asociacijos „ACI Europe“ užsakymu parengta bendrovės „Oxera“ ataskaita, 2011 m. buvo atsisakyta nuo 15 iki 20 proc. maršrutų, kuriais Europos oro uostai teikė paslaugas mažiau nei 5 mln. keleivių ([144]). Todėl sudarydamas tokį sandorį, koks nagrinėjamas vykdant šią oficialią tyrimo procedūrą, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas negalėtų tikėtis, kad oro transporto bendrovė norės pratęsti skrydžius aptariamu maršrutu pasibaigus susitarimo galiojimui.

([143]) Originalas anglų kalba: „...including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

([144]) 2017 m. rugsėjo 15 d. bendrovės „Oxera“ atliktas tyrimas „The continuing development of airport competition in Europe“, 4.8 diagrama, p. 41, https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.

(521) Be to, reikėtų pažymėti, kad taikant 2014 m. sausio 31 d. tyrime bendrovės „Ryanair“ pasiūlytą metodą apskaičiuota galutinė vertė bus teigiama (taigi turės teigiamą poveikį numatomam pelnui, susijusiam su susitarimu dėl oro uosto paslaugų ir susitarimu dėl rinkodaros paslaugų) tik tada, jeigu papildomas pelnas, kurį dėl šių susitarimų tikimasi gauti paskutiniais susitarimo dėl oro uosto paslaugų taikymo metais, bus teigiamas. taikant metodą remiamasi papildomu pelnu, kurio tikimasi paskutiniais susitarimo dėl oro uosto paslaugų taikymo metais, ir numatoma, koks šis pelnas bus ateityje, taikant du koeficientus. Pirmasis koeficientas – bendras Europos oro transporto rinkos augimas; jis rodo, kokio transporto eismo augimo tikimasi. Antrasis koeficientas lygus 30 proc. ir iš esmės rodo tikimybę, kad susitarimai, kurių galiojimas baigsis, paskatins ateityje pasirašyti panašius susitarimus, galinčius kurti panašius finansinius srautus. Taigi, jeigu tikėtinas būsimasis papildomas pelnas paskutiniais susitarimo dėl oro uosto paslaugų taikymo metais bus neigiamas, galutinė vertė taip pat bus neigiama (arba ne didesnė kaip nulis), o tai reiškia, kad susitarimai, panašūs į tuos, kurių galiojimas neseniai baigėsi, taip pat kasmet mažins oro uosto pelningumą.

(522) 2014 m. sausio 31 d. bendrovės „Ryanair“ tyrime šis scenarijus numatytas labai trumpai, apsiribojant nuoroda išnašoje, nepateikiant jokių komentarų ar paaiškinimų: „<...> galutinė vertė negali būti apskaičiuota, jei paskutiniaisiais nagrinėjamo laikotarpio metais papildomas pelnas, atėmus AMS mokėjimus, yra neigiamas“ ([145]). Tačiau, kaip bus įrodyta toliau 580–642 konstatuojamosiose dalyse, pagal visus šioje byloje nagrinėjamus susitarimus numatyti papildomi srautai, kurių grynoji dabartinė vertė yra neigiama kiekvienais metais„ o ne vien vertinant bendrai. Taigi pagal šiuos susitarimus galutinė vertė, apskaičiuota taikant bendrovės „Ryanair“ pasiūlytą metodą, būtų lygi nuliui arba net neigiama. Todėl, jeigu į tokią galutinę vertę būtų atsižvelgta, išvada, kad įvairiais susitarimais suteikiama ekonominė nauda, nebūtų paneigta.

(523) Galiausiai 2014 m. rugsėjo 26 d. trečiojo tyrimo ataskaitoje bendrovė „Ryanair“ pakartojo, kad susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir susitarimai dėl rinkodaros paslaugų, kol galioja, kuria papildomą pelną, o jiems pasibaigus – galutinę vertę. Todėl, bendrovės „Ryanair“ teigimu, pasirašius pradinį susitarimą su bendrove „Ryanair“, padidėja tikimybė, kad pasibaigus jo galiojimui bus sudarytas naujas susitarimas su „Ryanair“ arba kitomis oro transporto bendrovėmis. Be to, galutinė susitarimų dėl rinkodaros paslaugų vertė yra ta, kad pasibaigus jų galiojimui dėl pagerėjusios oro uosto reputacijos padidėja oro uosto eismas. Nors bendrovė „Ryanair“ siūlo metodą, kaip empiriškai patikrinti jos hipotezes, ji negali jo taikyti, nes neturi reikiamų duomenų. Galiausiai ataskaitoje neatsižvelgiama į galimus tinklo išorės veiksnius.

(524) Apibendrinant tai, kas išdėstyta pirmiau, akivaizdu, kad vienintelė nauda, kurios apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tikėtųsi iš susitarimo dėl rinkodaros paslaugų ir kurią kiekybiškai įvertintų spręsdamas, ar sudaryti tokį susitarimą kartu su susitarimu dėl oro uosto paslaugų, būtų dviejų rūšių: i) viena vertus, galimybė, kad oro transporto bendrovės vykdys skrydžius La Rošelio oro uoste pagal susitarimus dėl oro uosto paslaugų, kuriuos oro transporto bendrovės buvo motyvuotos sudaryti dėl susitarimų dėl rinkodaros paslaugų, ir ii) kita vertus, galimas ribinis teigiamas rinkodaros paslaugų poveikis keleivių skaičiui maršrutais, kuriems taikomi aptariami susitarimai (nedidelis srautų skatinimas maršrutais, kuriems taikomi susitarimai dėl rinkodaros paslaugų ir atitinkami susitarimai dėl oro uosto paslaugų). Bet kokia kita nauda būtų laikoma pernelyg neapibrėžta, kad ją būtų galima laikyti kiekybiškai įvertinta, ir nėra jokių duomenų, kad PPR būtų į ją atsižvelgę.

4) Kokį laikotarpį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų pasirinkęs norėdamas įvertinti susitarimo dėl oro uosto paslaugų ir (arba) susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pasirašymo naudą?

(525) Vertindamas susitarimo dėl oro uosto paslaugų ir (arba) susitarimo dėl rinkodaros paslaugų sudarymo naudą, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas kaip vertinimo laikotarpį būtų pasirinkęs atitinkamų susitarimų galiojimo laikotarpį. Kitaip tariant, jis būtų vertinęs susitarimų taikymo laikotarpiu patirtas papildomas išlaidas ir gautas papildomas pajamas.

([145]) 2014 m. sausio 31 d. tyrimo 17 išnaša. Originalas anglų kalba: „… 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) Neatrodo, kad būtų pagrindas pasirinkti ilgesnį laikotarpį. Tuo metu, kai buvo pasirašyti susitarimai, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų tikėjęsis, kad šie susitarimai bus pratęsti pasibaigus jų galiojimui, nes, kaip paaiškinta 520 konstatuojamojoje dalyje, pigių skrydžių bendrovės, kaip antai „Ryanair“ ir „Jet2“, labai dinamiškai pradeda ir nutraukia maršrutus arba didina ir mažina skrydžių dažnį.

(527) Be to, tam tikruose susitarimuose buvo nustatyta, kad susitarimo pasirašymo diena nėra joje nurodytos veiklos faktinės pradžios diena. Šiuo atveju, kai pasirašymo diena yra ankstesnė už faktinę įsigaliojimą dieną, atskaitos tašku laikoma ne pasirašymo, o faktinė įsigaliojimo diena ([146]).

(528) Tais atvejais, kai bendrovė „Ryanair“ nevykdė skrydžių tam tikrais maršrutais visą susitarimo laikotarpį, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimas grindžiamas numatyta susitarimo galiojimo trukme, nes sudarant susitarimus nebuvo nei žinoma, nei galima numatyti, kad jie bus nutraukti anksčiau laiko. Oro uostą valdanti įstaiga savo srautų prognozes būtų grindžiusi bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimais, kuriuos ji prisiėmė pasirašydama sutartį ir kurie buvo privalomi bendrovei.

(529) Toliau Komisija, atsižvelgdama į padarytas prielaidas, išnagrinės su kiekviena oro transporto bendrove sudarytus susitarimus dėl eismo, pajamų ir papildomų išlaidų, o po to paeiliui pateiks šių susitarimų analizės rezultatus.

5) Išvados dėl metodo, pagal kurį bus taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus

(530) Iš to, kas išdėstyta pirmiau, akivaizdu, kad Komisija, norėdama nagrinėjamoms priemonėms taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, turi išnagrinėti kiekvieną susitarimą dėl rinkodaros paslaugų kartu su atitinkamu susitarimu dėl oro uosto paslaugų (neatsižvelgiant į tai, ar pastarasis yra 14 lentelėje išvardytų susitarimų rinkinyje, ar tiesiog galiojo, kai buvo sudarytas rinkodaros susitarimas ([147])) ir įvertinti, ar hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, motyvuojamas pelno perspektyvos ir valdantis La Rošelio oro uostą vietoje PPR, būtų pasirašęs šiuos susitarimus. Šiuo tikslu reikėtų nustatyti su susitarimais susijusį papildomą pelną, kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs sudarydamas susitarimus, vertinant viso susitarimų taikymo laikotarpio:

— būsimą papildomą srautą, kurį tikėtasi pasiekti įgyvendinant šiuos susitarimus, galbūt atsižvelgiant į rinkodaros paslaugų poveikį užimtumo koeficientams skraidinant susitarimuose nurodytais maršrutais;

— būsimas papildomas pajamas, kurias tikėtasi gauti įgyvendinant šiuos susitarimus, įskaitant oro uosto mokesčių ir antžeminių paslaugų pajamas, gautas skraidinant šiuose susitarimuose nurodytais maršrutais, taip pat su oro susisiekimu nesusijusias pajamas, gautas dėl papildomo įgyvendinant šiuos susitarimus atsiradusio eismo;

— būsimas numatomas papildomas išlaidas, patirtas įgyvendinant šiuos susitarimus, įskaitant veiklos išlaidas ir galimas papildomas investicines išlaidas, patirtas skraidinant šiuose susitarimuose nurodytais maršrutais, taip pat rinkodaros paslaugų išlaidas.

(531) Atlikus šiuos skaičiavimus turi būti nustatyti būsimi metiniai srautai, atitinkantys papildomų pajamų ir išlaidų skirtumą; jei reikia, šie srautai turi būti diskontuoti taikant oro uostą valdančios įstaigos kapitalo kainą atspindinčią normą. Teigiama grynoji dabartinė vertė (GDV) iš esmės rodo, kad ekonominės naudos pagal atitinkamus susitarimus nesuteikta, o neigiama grynoji dabartinė vertė reiškia, kad tokios naudos suteikta.

(532) Reikėtų pažymėti, kad atliekant tokį vertinimą PPR ir bendrovės „Ryanair“ argumentai, jog PPR įsigytų rinkodaros paslaugų kaina lygi kainai, kurią galima laikyti už tokias paslaugas mokama rinkos kaina, arba yra už šią kainą mažesnė, yra nesvarbūs. Iš tikrųjų hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, motyvuojamas pelno perspektyvos, nebūtų pasirengęs įsigyti tokių paslaugų net ir už rinkos kainą mažesne arba jai lygia kaina, jeigu numatytų, kad, nepaisant teigiamo šių paslaugų poveikio atitinkamiems maršrutams, dėl susitarimų patirtos papildomos išlaidos viršytų papildomas pajamas diskontuota verte. Tokiu atveju jis nenorėtų mokėti rinkos kainos, todėl logiškai nuspręstų atsisakyti atitinkamų paslaugų.

([146]) Žr. 9 lentelę.
([147]) Žr. 496 konstatuojamąją dalį.

b) Metodinės pastabos dėl verslo planų atkūrimo

(533) Vykdydama procedūrą Komisija paprašė Prancūzijos pateikti papildomų išlaidų, pajamų ir pelningumo įverčius, susijusius su įvairiais PPR ir bendrovių „Ryanair“ / AMS sudarytais susitarimais, kurie galėjo būti parengti prieš pasirašant šiuos susitarimus. Atsakydama į šį prašymą, Prancūzija nurodė, kad prieš pasirašant rinkodaros susitarimus La Rošelio oro uostas neatliko jokios analizės, todėl pateikė retrospektyviai atkurtus verslo planus, atitinkančius kiekvieną iš 9 lentelėje nurodytų susitarimų dėl rinkodaros paslaugų, taip pat atkurtą su bendrove „Jet2“ sudaryto susitarimo verslo planą (atsižvelgiant į atitinkamus su šiomis dviem oro transporto bendrovėmis pasirašytų susitarimų dėl oro uosto paslaugų analizės parametrus). Tačiau šia retrospektyvine analize siekiama pakartoti finansinę analizę, kuri turėjo būti atlikta prieš pasirašant susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, atsižvelgiant į tuo metu oro uosto turėtus duomenis.

1) Verslo planų atkūrimui taikytas modelis

(534) Prancūzija retrospektyviai atkūrė verslo planus, taikydama pagrindinį scenarijų, kuriame išdėstytos pagrįstos rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo daromos prielaidos. Ši analizė grindžiama prielaidomis apie srautus, orlaivių užimtumo koeficientus, su oro susisiekimu susijusias ir nesusijusias pajamas vienam keleiviui, veiklos išlaidas vienam keleiviui, rinkodaros išlaidas ir susitarimų trukmę. Siekdama apskaičiuoti kiekvieno susitarimo grynąją dabartinę vertę, Prancūzija atkūrė verslo planą, kuriame nurodė šiuos pajamų ir išlaidų straipsnius:

15 lentelė

Verslo planų atkūrimui taikytas modelis

Susitarimas [x]			
	N metai	N + 1 metai	ir kt.
Metinis skrydžių į abi puses skaičius (a)	*Žr. susitarimą*		
Sėdimųjų vietų orlaivyje skaičius (b)	*Žr. 7.2.1.5 skirsnio b dalies 2 punktą*		
Siūlomų sėdimųjų vietų skaičius (c)	*c=a*b*2*		
Vidutinis užimtumo koeficientas (d)	*Žr. 7.2.1.5 skirsnio b dalies 2 punktą*		
Bendras (atvykstančių ir išvykstančių) keleivių skaičius (e)	*e=c*d*		
Tūpimo mokestis (f)	*f=a*vieneto mokestis, kurį taiko PPR arba kuris įtrauktas į susitarimą dėl oro uosto paslaugų*		
Orlaivio stovėjimo mokestis (g)	*0 (žr. 7.2.1.5 skirsnio b dalies 3 punktą)*		
Apšvietimo mokestis (h)	*0 (žr. 7.2.1.5 skirsnio b dalies 3 punktą)*		
Mokestis už neįgaliuosius ir riboto judumo asmenis (i)	*i=e*vieneto mokestis, kurį taiko PPR arba kuris įtrauktas į susitarimą dėl oro uosto paslaugų/2*		
Keleivio mokestis (j)	*j=e*vieneto mokestis, kurį taiko PPR arba kuris įtrauktas į susitarimą dėl oro uosto paslaugų/2*		
Antžeminės paslaugos (k)	*0*		
Iš viso su oro susisiekimu susijusių pajamų (l)	*l=f+g+h+i+j+k*		
Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos (m)	*m=e*vieneto papildomas pelningumas (žr. 7.2.1.5 skirsnio b dalies 3 punktą)*		

Susitarimas [x]			
	N metai	N + 1 metai	ir kt.
Iš viso pajamų (n)	***n=l+m***		
Papildomos išlaidos (o)	*o=e*vieneto papildomos išlaidos (žr. 7.2.1.5 skirsnio b dalies 4 punktą)*		
Rinkodaros išlaidos (p)	*Žr. susitarimą dėl rinkodaros*		
Iš viso išlaidų (q)	***q=o+p***		
Papildomas pinigų srautas (r)	***r=n-q***		
GDV	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Čia:* — *v reiškia atitinkamo susitarimo metus, v=0 atitinka susitarimo pradžią,* — *u reiškia bendrą susitarimo trukmę (metais)* — *$r_v$yra susitarimo (v) metų papildomas pinigų srautas (r)* — *t yra pasirinkta diskonto norma* [1]		

[1] Prancūzija visiems susitarimams taikė 6 proc. diskonto normą. Ši norma atitinka Prancūzijos pasiūlytą normą panašiose bylose, dėl kurių Komisija jau buvo paprašyta priimti sprendimą (žr., pavyzdžiui, 12 išnašoje nurodytą Komisijos sprendimą dėl Po oro uosto). Kita vertus, kadangi pagal Komisijos atkurtus verslo planus (pagal pagrindinį scenarijų) visi metiniai papildomi srautai per visą atitinkamą laikotarpį yra neigiami, susitarimų grynoji dabartinė vertė neišvengiamai yra neigiama, nepriklausomai nuo taikomos diskonto normos.

(535) Nors Komisija iš esmės mano, kad Prancūzijos prielaidos dėl pajamų iš vieno keleivio ir susitarimų trukmės yra pagrįstos, kitos Prancūzijos prielaidos ne visada yra pagrįstos ar realistiškos. Pirma, Prancūzija padarė visiems atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų (pavyzdžiui, nepakankamai įvertino papildomas su oro susisiekimu susijusias veiklos išlaidas ir kaip papildomas pajamas įtraukė vietos valdžios institucijų suteiktas įmokas bendroms rinkodaros išlaidoms padengti). Antra, kaip bus nustatyta skirsnyje dėl individualaus susitarimų vertinimo, be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, tam tikriems atkurtiems verslo planams būdingos kitos specifinės metodinės problemos.

(536) Todėl Komisija atliko savo analizę, pagal pagrindinį scenarijų atkurdama įvairių susitarimų rinkinių papildomas išlaidas ir pajamas, kaip jas *ex ante* būtų apskaičiavęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, kad galėtų taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą.

(537) Komisija taip pat atliko šių susitarimų grynosios dabartinės vertės apskaičiavimo būdo jautrumo analizę, keisdama kai kurias prielaidas. Šiuo tikslu Komisija sąmoningai naudojo prielaidas, kurios savaime yra nerealios, nes jos nebuvo naudojamos jos pagrindiniame scenarijuje (scenarijuje, kuriame ir taip laikomasi oro transporto bendrovei palankaus požiūrio). Tikimybė, kad šios prielaidos įvyks arba kad reikės didelių ir neatidėliotinų oro uosto valdymo pokyčių, yra labai maža (žr. 575–578 konstatuojamąsias dalis). Grynosios dabartinės vertės apskaičiavimas, atliktas pakeitus šiuos parametrus (kurių vienalaikis atsiradimas taip pat yra statistiškai mažai tikėtinas), yra neapdairus scenarijus (žr. 574–578 konstatuojamąsias dalis). Bet kuriuo atveju šis scenarijus būtų akivaizdžiai nerealus protingam ir apdairiam investuotojui, kuris neturėtų kitos išeities, kaip tik jį atmesti.

(538) Dėl skirtingo Prancūzijos ir Komisijos vertinimo (visų pirma prielaidų dėl veiklos išlaidų ir rinkodaros sąnaudų) rezultatai, gauti apskaičiuojant susitarimų rinkinių grynąją dabartinę vertę, labai skiriasi. Skirtingos prielaidos dėl eismo turi didelę įtaką tam tikriems susitarimams, o prielaidos dėl užimtumo koeficiento turi nedidelę įtaką rezultatui, gautam apskaičiuojant susitarimų grynąją dabartinę vertę, bet tai nekeičia Komisijos išvados, ar grynoji dabartinė vertė yra neigiama, ar teigiama.

1) Papildomas eismas ir numatytų skrydžių į abi puses skaičius (susitarimai su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS)

(539) Komisijos analizė pagrįsta papildomu srautu (kitaip tariant, papildomų keleivių skaičiumi), kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, valdantis La Rošelio oro uostą vietoje PPR, būtų galėjęs iš anksto numatyti, kai buvo pasirašomi susitarimai. Pavyzdžiui, kalbant apie 2006 m. susitarimų rinkinį (C ir D rinkodaros susitarimai ir susitarimai dėl oro uosto paslaugų Nr. 2 ir 3), reikia nustatyti, kiek keleivių 2006 m. galėjo tikėtis La Rošelio oro uostą valdanti įstaiga, kad susitarimo galiojimo laikotarpiu naudotųsi maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas, kuriuo skraidina bendrovė „Ryanair“.

(540) Papildomo eismo prognozė buvo apskaičiuota remiantis maršrutų skaičiumi ir skrydžių dažnumu, nustatytais įvairiuose susitarimuose dėl oro uosto paslaugų ir susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų, ir su tuo susijusiu metiniu skrydžių į abi puses skaičiumi. Kai kuriuose susitarimuose numatyti tiksliniai dydžiai, susiję su skrydžių į abi puses skaičiumi, kituose – su keleivių skaičiumi, o dar kituose susitarimuose tiksliniai dydžiai nenurodyti.

(541) Kalbant apie atgaline data po jų įgyvendinimo pasirašytus susitarimus (pvz., A susitarimas), buvo atsižvelgta tik į po pasirašymo atsiradusį eismą, nes, kol susitarimo nepasirašytas, negali būti eismo padidėjimo.

(542) Komisijos eismo prognozės didžiąja dalimi yra mažesnės už tas, kurias PPR naudojo savo *ex post* verslo planams atkurti, ypač kai kurių rinkodaros susitarimų, pasirašytų nenustačius tikslinių srautų, atveju. Vienu atveju Komisijos patvirtintos prognozės yra didesnės už oro uosto patvirtintas prognozes. Šios korekcijos bus išsamiai aprašytos kiekvienos priemonės atžvilgiu (14 lentelėje pateiktas susitarimas ar susitarimų rinkinys).

(543) Apskritai Komisija pažymi, kad per didelis eismo vertinimas susijęs su toliau nurodytomis analizės problemomis. Visų pirma, Prancūzijos atliktas atkūrimas viršija susitarimuose numatytą eismo apimtį. Apdairus veiklos vykdytojas nebūtų taip pervertinęs be papildomo paaiškinimo (kurio Prancūzija nepateikė nė dėl vieno iš susitarimų).

(544) Antra, kai kurių atgaline data sudarytų susitarimų (susitarimo įsigaliojimo diena yra ankstesnė nei jo pasirašymo diena) atveju Prancūzija savo atkūrimą grindė srautu, kuris jau buvo pasiektas iki susitarimo pasirašymo. Abejotina, kad apdairus veiklos vykdytojas būtų patyręs rinkodaros paslaugų išlaidų, susijusių su jau vykdomais skrydžiais. Priešingai, apdairus veiklos vykdytojas remtųsi būsimu srautu, kuris bus sukurtas įgyvendinant susitarimą dėl rinkodaros paslaugų. Galiausiai, argumentas, kad apdairus investuotojas būtų galėjęs svarstyti verslo santykius ilgesniam laikotarpiui nei griežtai nustatyta susitarimo trukmė, nėra pagrįstas jokiais ekonominiais tyrimais ar įrodymais, kaip nurodyta 525–529 konstatuojamosiose dalyse.

(545) Be to, Komisija atsižvelgė į bendrovės „Ryanair“ naudojamų orlaivių, dažniausia „Boeing 737-800“ (189 sėdimosios vietos) ir kiek rečiau „Boeing 737-300“ (148 sėdimosios vietos) arba „BAe 146-300“ (110 sėdimųjų vietų), pajėgumus.

(546) Komisija taikė kiekvienais metais kintantį užimtumo koeficientą, atitinkantį dvejų ankstesnių metų vidurkį (2003 ir 2004 m. vidurkis, kurį taikė PPR, yra 80 proc.). Ši prielaida yra patikimiausia, nes ji atitinka oro uostą valdančios įstaigos, kuri rengdama verslo planą naudojasi pačia aktualiausia turima informacija, požiūrį. Šis metodas taip pat leidžia nuo 2005 m. remtis užimtumo koeficientais, nustatytais rinkodaros susitarimų galiojimo laikotarpiu, ir taip atspindėti bet kokį teigiamą rinkodaros paslaugų poveikį maršrutais skraidinamų keleivių skaičiui. Šiuo klausimu Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad 2003–2013 m. bendrovės „Ryanair“ orlaivių, skraidinančių į La Rošelio oro uostą ir iš jo, užimtumo koeficientas sumažėjo nuo 81 proc. iki 70 proc., nors La Rošelio oro uostas taikė gerokai optimistiškesnes prielaidas (75–85 proc.) rengdamas verslo planus.

16 lentelė

Orlaivio užimtumo koeficientas

Metai	Orlaivio užimtumo koeficientas	Dvejų metų iki datos T žinomas vidurkis ([1])
2003 m.	0,81	0,8
2004 m.	0,78	0,8
2005 m.	0,78	0,80
2006 m.	0,74	0,78
2007 m.	0,72	0,76
2008 m.	0,72	0,73
2009 m.	0,78	0,72
2010 m.	0,74	0,75
2011 m.	0,73	0,76
2012 m.	0,71	0,74
2013 m.	0,70	0,72

([1]) 2003 ir 2004 m. atveju du ankstesni metai nėra aktualūs (nebuvo bendrovės „Ryanair“ skrydžių). Buvo naudojamas 80 proc. scenarijus (Prancūzijos pagrindinis scenarijus).

(547) Tais atvejais, kai susitarimo taikymo laikotarpis nesutapdavo su visais kalendoriniais metais, Komisija į tai atsižvelgdavo kiekvienais susitarimo taikymo metais apskaičiuodama prognozuojamą srautą proporcingai dienų skaičiui tais metais, kai susitarimas turėjo būti taikomas.

1) Papildomos pajamos (su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS sudaryti susitarimai)

(548) Komisija siekė nustatyti su kiekvienu nagrinėjamu sandoriu susijusias papildomas pajamas, t. y. dėl sandorio gautas pajamas, kurias būtų numatęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(549) Taikydama bendro pajamų ir išlaidų skaičiavimo metodo principą Komisija mano, kad reikėtų atsižvelgti tiek į su oro susisiekimu susijusias, tiek nesusijusias pajamas.

— *Su oro susisiekimu susijusios pajamos*

(550) Su oro susisiekimu susijusias pajamas sudaro įvairių mokesčių, kuriuos oro transporto bendrovė moka oro uostą valdančiai įstaigai, pajamos, t. y. pajamos, gautos iš:

— tūpimo mokesčio, t. y. už vieną skrydį į abi puses mokama suma;

— keleivio mokesčio, t. y. už vieną skrydį į abi puses mokama suma;

— antžeminių paslaugų mokesčio, t. y. už vieną skrydį į abi puses mokama suma, nustatyta įvairiuose susitarimuose dėl oro uosto paslaugų;

— stovėjimo mokesčio, t. y. už vieną skrydį į abi puses mokama suma;

— kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokesčio, t. y. suma, kuri pagal civilinės aviacijos taisykles turi būti mokama, kai skrydžiai vykdomi naktį arba esant blogam matomumui;

— mokesčio už pagalbą neįgaliems asmenims ir riboto judumo asmenims.

(551) PPR taikomas tūpimo mokestis ir keleivio mokestis iš esmės yra reguliuojami mokesčiai, kurie mokami už galimybę naudotis oro uosto infrastruktūra ir kurie pasikonsultavus nustatomi visoms šia infrastruktūra besinaudojančioms oro transporto bendrovėms ir yra viešai skelbiami. Įvairiems susitarimams dėl oro uosto paslaugų Komisija kaip prognozuojamas tūpimo ir keleivio mokesčių vieneto sumas naudojo paskelbtus mokesčius, galiojusius susitarimų pasirašymo metu, ir 2 proc. metinį indeksavimą, jei buvo galima pagrįstai prognozuoti, kad reguliuojami mokesčiai kasmet didės kartu su infliacija. Pagal reguliuojamų oro uosto mokesčių sistemą nustatytas ne automatinis indeksavimas, o valdančios įstaigos galimybė ilgainiui mokesčius koreguoti dėl to susitarus. Šiomis aplinkybėmis Komisija laikosi nuomonės, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų padaręs prielaidą, jog infliacijos mokesčiai bus didinami kasmet atsižvelgiant į infliaciją, ir taikęs 2 proc. infliacijos lygį, kuris atitinka Europos Centrinio Banko (ECB) euro zonai nustatytą lygį ([148]).

(552) Antžeminių paslaugų mokesčiai yra ne reguliuojami, o nustatomi dvišaliu susitarimu. La Rošelio oro uoste antžemines paslaugas teikia bendrovė „Atlantica“. Todėl oro uosto verslo plane į šias paslaugas neatsižvelgiama, o atsižvelgiama tik į nuomos mokestį, kurį bendrovė „Atlantica“ moka La Rošelio oro uostui (su oro susisiekimu nesusijusio pelno kategorija).

(553) Stovėjimo mokesčiai atitinka orlaivių naudojimąsi stovėjimo infrastruktūra ir įranga, išskyrus privačią infrastruktūrą. Įkainiai priklauso nuo stovėjimo trukmės ir orlaivio charakteristikų. Tačiau verslo planuose, parengtuose siekiant įvertinti su bendrovėmis „Ryanair“ ir „Jet2“ pasirašytų susitarimų pelningumą, teoriškai nenumatytas stovėjimo mokesčio mokėjimas, nes stovėjimo trukmė yra trumpesnė nei dvi valandos, už kurias oro transporto bendrovės neprivalo mokėti mokesčio.

(554) Kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokestis nustatytas oro uosto paskelbtame tarifų sąraše už kiekvieną orlaivio skrydį naktį arba esant blogam matomumui, kai reikia naudoti kilimo ir tūpimo tako apšvietimą. Tačiau verslo planuose, parengtuose siekiant įvertinti su bendrovėmis „Ryanair“ ir „Jet2“ pasirašytų susitarimų pelningumą, apšvietimo mokestis nenumatytas, nes skrydžiai vykdomi dieną.

(555) Galiausiai reikia atsižvelgti ir į mokestį už pagalbą neįgaliems asmenims ir riboto judumo asmenims (toliau – PHMR mokestis); jis taikomas kiekvienam išvykstančiam keleiviui (nuo 2008 m. birželio mėn. – 0,50 EUR už keleivį).

(556) Siekdama apskaičiuoti pajamas iš pirmiau minėtų oro uosto mokesčių, kurių rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų tikėjęsis gauti iš kiekvieno susitarimo, Komisija naudojo kiekvienam susitarimui nustatytas skrydžių į abi puses skaičiaus (tūpimo mokesčio atveju) ir atitinkamų keleivių skaičiaus (keleivio ir PHMR mokesčio atveju) prognozes ir padaugino jas iš kiekvieno mokesčio vieneto sumos.

— *Su oro susisiekimu nesusijusios pajamos*

(557) La Rošelio oro uostas įvertino su keleivių vežimu susijusį papildomą su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumą. Šis pelnas apima automobilių stovėjimo aikštelių, restoranų ir kitų oro uoste įsikūrusių įmonių veiklą, taip pat pelną, susijusį su degalų pardavimu ir nuoma. Tai yra pelnas, o ne pajamos, nes atimamos išlaidos. Todėl atkuriant verslo planus nereikės atimti jokių išlaidų, kad būtų nustatytas oro uostą valdančios įstaigos papildomas pelnas.

(558) Komisija apskritai mano, kad tikėtina, jog apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, sudarydamas naują susitarimą, papildomą pelną iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos būtų nustatęs remdamasis ankstesnių metų papildomu su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelnu, atitinkančiu geriausiai žinomą įvertį. Tai La Rošelio oro uosto atliktas įvertinimas. Tačiau konkrečiu La Rošelio oro uosto atveju Komisija atsižvelgia į 2003–2013 m. atliktas investicijas, susijusias su automobilių stovėjimo aikštelių, restoranų ir parduotuvių statyba. Vertinant naujo susitarimo pelningumą atsižvelgti tik į ankstesnį nustatytą pelningumą reikštų, kad nebūtų atsižvelgta į žinomus su oro susisiekimu nesusijusios veiklos plėtros projektus (pavyzdžiui, susijusius su naujomis pradedamomis

([148]) Siekdamas kainų stabilumo, ECB siekia, kad vidutiniu laikotarpiu infliacijos lygis būtų mažesnis kaip 2 proc., bet artimas 2 proc. Žr. http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

investicijomis) ir taip būtų pernelyg griežtai apribotos papildomų su oro susisiekimu nesusijusių pajamų augimo perspektyvos. Todėl Komisija atkūrė verslo planus laikydamasi požiūrio, kad pasirašant naują susitarimą su aviacija nesusijusios veiklos pelningumas vienam keleiviui atitinka praėjusių metų su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumo vidurkį, padaugintą iš perspektyvinio korekcinio koeficiento, atspindinčio tikėtinas naujų investicijų (automobilių stovėjimo aikštelių, komercinių zonų) perspektyvas. Korekcinis koeficientas kiekvienais metais kinta priklausomai nuo oro uosto planuojamų projektų, o prognozuojamas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumas atitinka pelningumą, kurio oro uostą valdanti įstaiga gali pagrįstai tikėtis per kelerius metus (o ne tik per vėlesnius metus):

17 lentelė

Vidutinis su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumas

Metai	N - 1 metų su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumas (EUR keleiviui)	„Perspektyvinis“ korekcinis koeficientas	„Perspektyvinis“ vidutinis su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumas, kurį taikė Komisija
2003 m.	1,09	30 %	1,42
2004 m.	1,40	10 %	1,54
2005 m.	1,59	20 %	1,91
2006 m.	1,33	60 %	2,13
2007 m.	1,74	30 %	2,26
2008 m.	2,14	10 %	2,35
2009 m.	2,15	10 %	2,36
2010 m.	2,29	10 %	2,52
2011 m.	2,36	10 %	2,59
2012 m.	2,45	5 %	2,57
2013 m.	2,48	5 %	2,61

(559) Kai kuriais metais taikyto korekcinio koeficiento padidėjimas rodo, kad per šį laikotarpį pradėtos teikti naujos su oro susisiekimu nesusijusios paslaugos (2006 m. – automobilių stovėjimo aikštelė, 2008 m. – restoranas, 2009 m. – parduotuvės). Kadangi PPR nepateikė numatomo su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumo pasirašius naujus susitarimus vertinimo, šis metodas leidžia įvertinti numatomą naujų su oro susisiekimu nesusijusių veiklos rūšių pelningumą. Komisijos taikytas papildomas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumas vienam keleiviui yra vidutiniškai [15–20] proc. didesnis nei PPR pateiktas pelningumas, todėl Komisijos atkurtuose verslo planuose oro uosto ir bendrovės „Ryanair“ sudarytų susitarimų rinkinių papildomas pelningumas maksimaliai padidintas. Komisija pažymi, kad vidutinio metinio pelningumo korekcija yra dar didesnė nei 2015 m. gruodžio 4 d. tyrime, kurį atliko bendrovė „Oxera“ ([149]) ir kuriame teigiama, kad pradėjus vykdyti bendrovės „Ryanair“ veiklą 29 atrinktuose oro uostuose su oro susisiekimu nesusijusios pajamos iš vieno išvykstančio keleivio realiai padidėja maždaug 12,0–13,7 proc.

([149]) 2015 m. gruodžio 4 d. bendrovės „Oxera“ tyrimo ataskaita „The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues“.

(560) Komisija taip pat mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs šio pelningumo indeksavimą kiekvienais metais, kuriais taikomas naujas susitarimų rinkinys, kad būtų atsižvelgta į infliaciją. Šiuo atžvilgiu Komisija taikė 2 proc. metinę normą ([150]).

(561) Bet kuriuo atveju Komisija nusprendė taikyti didesnes nei La Rošelio oro uoste taikytas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelno prielaidas, kad būtų atsižvelgta į automobilių stovėjimo aikštelių, maitinimo ir komercinės veiklos plėtrą 2003–2013 m. laikotarpiu.

1) Papildomos išlaidos (su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS sudaryti susitarimai)

(562) Papildomos išlaidos, kurių vietoje PPR oro uostą valdantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas *ex ante* galėjo tikėtis iš kiekvieno sandorio (apimančio susitarimą dėl oro uosto paslaugų ir susitarimą dėl rinkodaros paslaugų), priskiriamos šioms trims grupėms:

— rinkodaros paslaugų pirkimo išlaidos;

— papildomos investicinės išlaidos, patirtos dėl sudarius sandorį atliktų investicijų;

— papildomos veiklos išlaidos, t. y. veiklos išlaidos (susijusios su personalu, įvairiu pirkimu), kurios gali būti patirtos vykdant sandorį.

(563) Dėl susitarimų dėl rinkodaros paslaugų išlaidų Komisija pažymi, kad Prancūzija į rinkodaros išlaidas nepagrįstai neįtraukė vietos valdžios institucijų (Pajūrio Šarantos departamento ir La Rošelio aglomeracijos bendrijos) įnašų, skirtų bendroms už oro uostą atsakingo PPR skyriaus rinkodaros išlaidoms padengti.

(564) Kaip nustatyta 294–302 konstatuojamosiose dalyse, Prancūzija turėjo įtraukti visas sumas, kurias už oro uostą atsakingas PPR skyrius sumokėjo bendrovei „Ryanair“, nes įvairių vietos valdžios institucijų įnašais finansuojamos įprastos oro uosto veiklos išlaidos. Taigi būtent už oro uostą atsakingas PPR skyrius disponavo biudžeto asignavimais, skirtais rinkodaros paslaugoms finansuoti, ir prisiėmė visą susijusią valdymo riziką.

(565) Be to, reikia turėti omenyje, kad siekiant nustatyti, ar dėl La Rošelio oro uosto su bendrovėmis „Ryanair“ ir „Jet2“ pasirašytų susitarimų šioms bendrovėms buvo suteiktas pranašumas, La Rošelio oro uosto elgesį reikia palyginti su įprastomis rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančios oro uostą valdančios įstaigos elgesiu. Savaime suprantama, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas turi finansuoti savo veiklą. Be to, 2014 m. 63 punkte nustatyta, jog tam, kad susitarimas su oro transporto bendrove būtų laikomas atitinkančiu rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, „[o]ro uostas turėtų įrodyti, kad <...> yra pajėgus padengti visas susitarimo taikymo išlaidas <...>“.

(566) 2014 m. gairėse taip pat nustatyta, kad „[s]iekiant įvertinti, ar oro uosto sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, turėtų būti atsižvelgta į numatomas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamas iš oro transporto bendrovės veiklos, kartu su oro uosto mokesčiais be mokesčių atskaitos, su rinkodara susijusios paramos ar paskatų schemų“ ([151]) ir nurodyta, kad „[t]aip pat bus atsižvelgiama į bet kokią viešąją paramą, pavyzdžiui, rinkodaros susitarimus, kuriuos valdžios institucijos ir oro transporto bendrovės sudaro tiesiogiai ir kuriais siekiama kompensuoti dalį įprastų išlaidų, kurias oro uostas patiria dėl oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimo“ ([152]).

([150]) Dėl tos pačios priežasties Komisija 2 proc. indeksavo oro uosto mokesčius ir papildomas veiklos išlaidas.
([151]) 2014 m. gairių 64 punktas.
([152]) 2014 m. gairių 62 išnaša.

(567) Galiausiai, jei į verslo planų rinkodaros išlaidas nebūtų įtraukiami viešieji finansiniai įnašai, tai reikštų, kad bet kokį nepelningą projektą ar sandorį būtų galima suderinti su rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi tiesiog skiriant pakankamą viešąją subsidiją. Dėl tokio požiūrio SESV 107 straipsnis taptų neveiksmingas ir prieštarautų principui, kad valstybės pagalbos buvimo analizė apima nustatymą, ar įmonė įgijo „ekonominį pranašumą, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis“ ([153]).

(568) Dėl pirmiau minėtų priežasčių Komisija mano, kad bet kokia viešoji parama, skirta rinkodaros išlaidoms (net jei ji nėra skirta konkrečiam susitarimui ar susitarimų rinkiniui), negali būti atimama iš rinkodaros išlaidų atliekant pelningumo analizę, kuria grindžiamas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas. Todėl Komisija atsižvelgė į visas įvairiuose susitarimuose dėl rinkodaros paslaugų numatytas sumas atkurdama verslo planus, susijusius su 14 lentelėje nurodytų susitarimų pasirašymu.

(569) Susitarimuose nurodyti mokesčiai už rinkodaros paslaugas nebūtinai atitinka faktiškai sumokėtas sumas, nes dėl tam tikrų įvykių, įvykusių po susitarimų pasirašymo, šie pradiniai skaičiai buvo kitokie. Tai ypač pasakytina apie tuos atvejus, kai susitarimas buvo nutrauktas anksčiau laiko. Tačiau taikant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principą į šiuos įvykius atsižvelgti nereikėtų, nes jie įvyko po to, kai buvo sudaryti susitarimai.

(570) Dėl papildomų investicinių išlaidų pažymėtina, kad, Prancūzijos teigimu, pagal įvairius vykdant šią procedūrą nagrinėjamus susitarimus La Rošelio oro uoste nebuvo reikalaujama daryti jokių investicijų. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad iš jokios bylos medžiagos nematyti, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų numatęs, jog pagal vieną ar kelis susitarimus, dėl kurių vykdoma oficiali tyrimo procedūra, reikės atlikti tam tikras investicijas, atliekant šią analizę neatsižvelgta į jokias papildomas investicines išlaidas.

(571) Norėdama įvertinti papildomas veiklos išlaidas, Komisija negali remtis Prancūzijos ir PPR pateiktais atkurtais verslo planais. Nors PPR apskaičiavo, kad kintamosios išlaidos per metus gali siekti ne daugiau kaip 55 000 EUR (neskaitant rinkodaros išlaidų), kai skraidinama maždaug 200 000 keleivių, t. y. vidutiniškai 0,27 EUR vienam keleiviui, tačiau nepateikė jokių paaiškinimų dėl metodikos, taikytos šiam įverčiui gauti. Be to, šis įvertis neatspindi faktinių papildomų La Rošelio oro uosto išlaidų: 0,27 EUR vienam keleiviui įvertis ne tik labai skiriasi nuo bendrovės „Oxera“ ([154]) pateiktų kitų oro uostų, dėl kurių Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą ([155]), įverčių, bet ir iš La Rošelio oro uosto finansinių duomenų matyti, kad vidutinės papildomos su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidos per laikotarpį yra 3,83 EUR vienam keleiviui.

(572) Remdamasi Prancūzijos pateikta informacija (oro uosto pelno ir nuostolio ataskaita ir balansu), Komisija atkūrė papildomas veiklos išlaidas, išskyrus rinkodaros išlaidas. Tai darydama Komisija atliko šiuos veiksmus:

— metinių veiklos išlaidų, susijusių su keleivių vežimu, nustatymas remiantis už oro uostą atsakingo PPR skyriaus finansinėmis ataskaitomis. Šias išlaidas sudaro tik veiklos išlaidos ir neatsižvelgiama į kapitalo sąnaudas (amortizaciją). Tikėtina, kad darant šią prielaidą nepakankamai įvertinamos tikrosios papildomos išlaidos, nes dalis investicijų amortizacijos atitinka išlaidas, susijusias su papildomu oro uosto eksploatavimu, kad būtų galima aptarnauti naujus keleivius (bendrovė „Oxera“, kuriai bendrovė „Ryanair“ patikėjo išanalizuoti padėtį kituose oro uostuose, apskaičiuodama papildomas veiklos išlaidas atsižvelgė į tam tikrą amortizaciją) ([156]);

([153]) 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Ispanijos Karalystė / Komisija*, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, 41 punktas; taip pat žr. 2016 m. lapkričio 11 d. Komisijos sprendimo (ES) 2018/628 dėl valstybės pagalbos SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), kurią Austrija suteikė Klagenfurto oro uostui, „Ryanair“ ir kitoms oro transporto bendrovėms, kurios naudojasi tuo oro uostu (OL L 107, 2018 4 26, p. 1), 381 konstatuojamosios dalies b punktą.

([154]) 2014 m. birželio 13 d., rugsėjo 11 d., rugsėjo 22 d., spalio 10 d. ir lapkričio 6 d. bendrovės „Oxera“ atlikti tyrimai.

([155]) 2013 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas dėl įtariamos pagalbos „Ryanair“ ir kitoms oro transporto bendrovėms ir galimos pagalbos Cheronos ir Reuso oro uostams, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (OL C 120, 2014 4 23, p. 24); 2012 m. gegužės 30 d. Komisijos sprendimas dėl Prancūzijos pagalbos Bovė Tijė oro uostui, SA.33960 (2012/C) (2012/NN), (OL C 279, 2012 9 14, p. 23); 2012 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas dėl Prancūzijos pagalbos Karkasono oro uostui, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (OL C 254, 2012 8 23, p. 11).

([156]) Bendrovės „Oxera“ 2013 m. gegužės 31 d. tyrimo ataskaita „Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle“, pridėta prie bendrovės „Ryanair“ 2013 m. gegužės 31 d. pastabų, 2.5 skirsnis, 10 ir 12 lapai.

— su valdžios institucijos kompetencija susijusių veiklos išlaidų, kurias finansuoja valstybė, atskaitymas;

— išlaidų, padengtų subsidijomis, susijusiomis su viešųjų paslaugų įsipareigojimais arba VESP, atskaitymas;

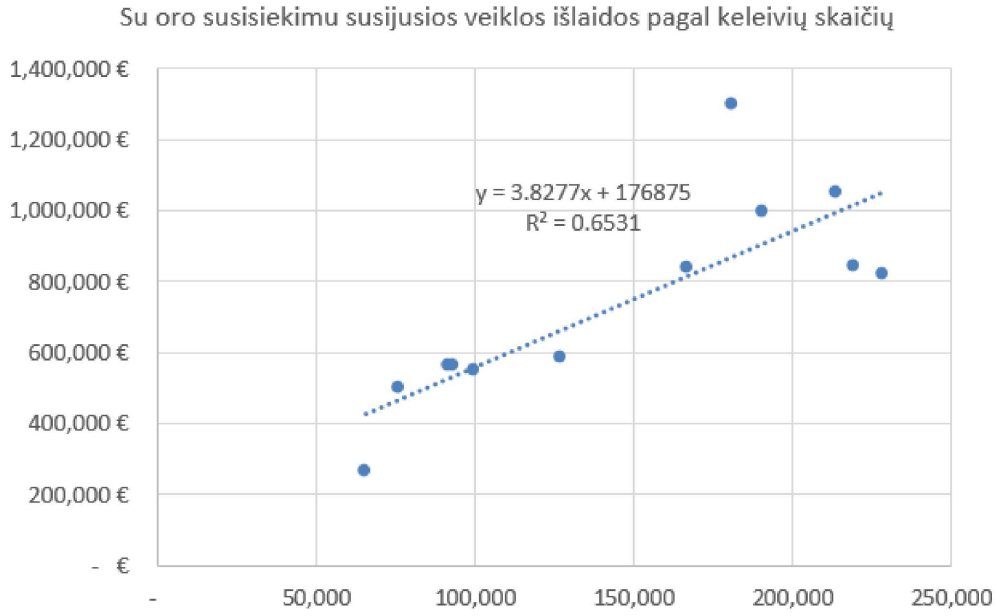
— išlaidų, atitinkančių su oro transporto bendrovėmis sudarytuose rinkodaros susitarimuose numatytus mokėjimus už rinkodaros paslaugas, atskaitymas (atsižvelgiant į tai, kad į šias išlaidas jau atskirai atsižvelgta atkuriant ginčijamų priemonių pelningumą. Todėl jos 15 lentelėje yra nurodytos p išlaidų straipsnyje;

— veiklos išlaidų, susijusių su pajamomis, gautomis iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos, atskaitymas. Kadangi PPR nepateikė duomenų, Komisija apskaičiavo veiklos išlaidas, susijusias su pajamomis, gautomis iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos. Šis apskaičiavimas atliktas metinėms veiklos išlaidoms taikant su oro susisiekimu nesusijusių pajamų procentinę dalį, palyginti su visomis oro uosto pajamomis ([157]). Ši procentinė dalis 2001–2010 m. svyravo nuo 19 proc. iki 41 proc. ir vidutiniškai sudarė 26 proc. Taikant šį metodą iš pirmo žvilgsnio gali būti pervertintos veiklos išlaidos, susijusios su pajamomis, gautomis iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos, nes su oro susisiekimu nesusijusioms paslaugoms teikti proporcingai reikia daugiau kapitalo ir mažiau veiklos išlaidų nei su oro susisiekimu susijusioms paslaugoms ([158]). Bet kuriuo atveju tai yra geriausias įvertis, kurį galima gauti, nesant kitų Prancūzijos pateiktų duomenų;

— su oro susisiekimu susijusių veiklos išlaidų, apskaičiuotų pagal keleivių skaičiaus pokyčius, raidos analizė. Toliau pateiktoje diagramoje pavaizduotas su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidų ir keleivių skaičiaus santykis bei su oro susisiekimu susijusių veiklos išlaidų ir keleivių skaičiaus lyginamoji raida. Iš šios diagramos aiškiai matyti, kad su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidos didėja priklausomai nuo keleivių skaičiaus, o to nebūtų, jei papildomos išlaidos neviršytų 55 000 EUR 200 000 keleivių.

1 diagrama

Su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidos pagal keleivių skaičių



Šaltinis: La Rošelio oro uosto duomenys. Komisijos analizė.

([157]) Gauta atėmus išlaidas, susijusias su valdžios institucijos kompetencija, išlaidas, padengtas kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimus arba VESP, rinkodaros išlaidas ir amortizaciją.

([158]) Pavyzdžiui, parduotuvių ar automobilių stovėjimo aikštelių statyba susijusi su didelėmis statybos išlaidomis, tačiau santykinai mažomis veiklos išlaidomis po to, kai suteikiama koncesija.

(573) Ši analizė rodo, kad keleivių skaičiaus pokytis ir veiklos išlaidų raida taip pat yra glaudžiai susiję. Ši analizė išlieka įtikinama, nepaisant to, kad metiniai išlaidų pokyčiai yra labiau nepastovūs (Prancūzija nepateikė jokio pagrindimo). Pagal metinius duomenis atkurtos papildomos su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidos, pakoreguotos atsižvelgiant į Prancūzijos užfiksuotą metinę infliaciją, yra 3,83 EUR vienam keleiviui 2006 m. (pusiaukelėje tarp 2001 ir 2011 m.). Kitiems metams Komisija šioms išlaidoms taikys 2 proc. infliacijos lygį atitinkantį pokytį (neigiamą iki 2006 m., nulinį 2006 m. ir teigiamą po 2006 m.) ([159]).

1) Jautrumo analizė

(574) Atkurdama kiekvieno susitarimų rinkinio verslo planus, Komisija sistemingai atliko jautrumo analizę, kad patikrintų atitinkamo atkurto verslo plano patikimumą. Šiuo tikslu ji keitė toliau nurodytus keturis parametrus, kad (nepagrįstai ir neapdairiai) padidintų nagrinėjamo susitarimų rinkinio pelningumą (dėl to oro uostą valdančios įstaigos ir atitinkamus susitarimus sudariusių oro transporto bendrovių scenarijus buvo pernelyg optimistinis): skrydžių į abi puses skaičius per metus, orlaivių užimtumo koeficientas, su oro susisiekimu nesusijusių pajamų suma ir papildomos su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidos.

(575) Komisija nustatė didesnį skrydžių į abi puses per metus skaičių, kuris bus nurodytas kiekviename 14 lentelėje išvardytų susitarimų rinkinyje, nei numatyta analizuotų susitarimų sąlygose. Šis tikslinis dydis buvo nustatytas pasirinktinai ir nebuvo pagrįstas jokiais faktiniais ar teisiniais duomenimis ar prognozėmis. Apdairi oro uostą valdanti įstaiga savo verslo plano pagrindiniame scenarijuje nebūtų taip padidinusi tikslinio dydžio.

(576) Pagal alternatyvų scenarijų Komisija taikė 85 proc. orlaivių užimtumo koeficientą, kuris nagrinėjamuoju laikotarpiu niekada nebuvo stebimas, tačiau kurį Komisija patvirtino atkurdama duomenis kituose neseniai priimtuose sprendimuose dėl Prancūzijos oro uostų. Apdairi oro uostą valdanti įstaiga savo verslo plano pagrindiniame scenarijuje nebūtų taip padidinusi užimtumo koeficiento, nes jis neatspindi atitinkamų maršrutų ypatumų.

(577) Atkurdama su oro susisiekimu nesusijusias pajamas, Komisija pagal alternatyvų scenarijų 20 proc. padidino su oro susisiekimu nesusijusio vieneto pelningumą, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, kurio apskaičiavimo metodas nurodytas 557–561 konstatuojamosiose dalyse ir kuris jau grindžiamas palankesnėmis prielaidomis nei tos, kurias pateikė Prancūzija. Apdairi oro uostą valdanti įstaiga savo verslo plano pagrindiniame scenarijuje nebūtų patvirtinusi tokio padidinimo, nes jis nėra pagrįstas jokiomis realiomis perspektyvomis.

(578) Pagal alternatyvų scenarijų Komisija pritaikė 50 proc. mažesnes papildomas veiklos išlaidas, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, kurių apskaičiavimo metodas nurodytas 533 ir 534 konstatuojamosiose dalyse.

(579) Taigi grynoji dabartinė vertė, apskaičiuota keičiant šiuos keturis parametrus, pateikia alternatyvų scenarijų, kurį Komisija laiko neapdairiu scenarijumi.

a) Su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudarytų susitarimų rinkinių individuali analizė

(580) Prancūzija pateikė individualią kiekvieno susitarimo dėl rinkodaros paslaugų analizę (atsižvelgiant į galiojančius susitarimus dėl oro uosto paslaugų). Nors Komisija laikosi nuomonės, kad kai kurie susitarimai yra susiję, todėl turėtų būti laikomi vienu sandoriu, bus pateikta kiekvieno susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pelningumo analizė, patvirtinant kiekvieno susitarimų rinkinio analizę.

([159]) Komisija pasirinko atkurti kelių metų papildomas veiklos išlaidas, o ne atkurti kiekvienų metų išlaidas. Teoriškai atkurtos kiekvienų metų išlaidos, pagrįstos praėjusių metų finansiniais duomenimis, taip pat įtrauktų informaciją apie papildomas veiklos išlaidas, kurią PPR būtų turėję pasirašydama naują susitarimą. Tačiau Prancūzijos pateikti duomenys neleido atlikti tokios analizės, nes pateiktuose finansiniuose duomenyse buvo didelių nepaaiškinamų padidėjimų arba sumažėjimų kiekvienais metais. Taigi, atlikus kiekvienų metų analizę būtų nustatyta, kad vienais metais papildomos išlaidos buvo neigiamos, o tai reiškia, kad PPR būtų suinteresuoti investuoti pernelyg dideles sumas į naujus susitarimus su oro transporto bendrovėmis, o kitais metais papildomos išlaidos būtų buvusios tokios didelės, kad PPR būtų buvę naudinga uždaryti oro uostą. Kadangi nebuvo jokių elementų, pagal kuriuos būtų galima atkurti metinius finansinius srautus, Komisija taikė daugiametį metodą.

(581) Toliau lentelėje pateikiami Prancūzijos atlikto ir Komisijos pagal jos pagrindinį ir neapdairų scenarijus atlikto susitarimų rinkinių (išvardytų 14 lentelėje) pelningumo atkūrimo rezultatai (taip pat ir atskirų susitarimų arba susitarimų rinkinių, nurodytų tolesniuose skirsniuose):

18 lentelė

Su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS sudarytų susitarimų ir susitarimų rinkinių grynoji dabartinė vertė

(tūkst. EUR)

	Grynoji dabartinė vertė		
Susitarimų rinkinys	Prancūzijos scenarijus	Komisijos pagrindinis scenarijus	Neapdairus scenarijus
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	neatkurta	[– 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	neatkurta	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
GHIJ	neatkurta	[– 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	neatkurta	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

(582) Kiekvienam susitarimų rinkiniui būdingi ir šiai analizei svarbūs bruožai bus aprašyti tolesniuose skirsniuose. Pirma, Komisija išnagrinės, ar aptariamo susitarimo ar susitarimų rinkinio verslo planų atkūrimas yra metodiškai pagrįstas. Šiuo atžvilgiu Komisija jau nurodė, kad Prancūzija padarė klaidų, kurios buvo būdingos visiems susitarimams (arba bent jau dažnai pasitaikė daugumoje atveju), visų pirma susijusių su:

— numatomo eismo pervertinimu ([160]),

— nepagrįstu su oro susisiekimu nesusijusių pajamų vertinimu ([161]),

([160]) Žr. 543–546 konstatuojamąsias dalis.
([161]) Žr. 557–561 konstatuojamąsias dalis.

— apskaičiuojant susitarimų dėl rinkodaros paslaugų išlaidas, į papildomas pajamas neįskaičiuoti vietos valdžios institucijų įnašai į bendras rinkodaros išlaidas ([162]),

— nepakankamai įvertintos papildomos su oro susisiekimu susijusios veiklos išlaidos ([163]),

— dažnai naudojamas nepagrįstas orlaivių užimtumo koeficientas ([164]).

(583) Tačiau, kaip jau nurodyta 535 ir 536 konstatuojamosiose dalyse, be minėtų bendrų metodinių klaidų, kiekviename atkurtame verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų; jos bus išdėstytos tolesnėse konstatuojamosiose dalyse, skirtose kiekvienam susitarimų rinkiniui. Komisija pateiks savo analizę, atkurdama pagrindinį scenarijų ir neapdairų scenarijų, kaip paaiškinta 574 konstatuojamojoje dalyje.

1) 1-A susitarimų rinkinys

— *Prancūzijos atkurtas A susitarimo verslo planas*

(584) Prancūzija pasiūlė atkurtą A susitarimo verslo planą, pagrįstą 1 susitarimo dėl oro uosto paslaugų parametrais.

(585) Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų 7.2.1.5 skirsnio b punkte, atkurtame A susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų.

(586) Atkurtame A susitarimo verslo plane Prancūzija nustatė, kad dėl susitarimo dėl rinkodaros paslaugų atsirandančių papildomų skrydžių į abi puses skaičius yra 350. Taip ji pervertino maršrutų, kuriuos vykdys bendrovė „Ryanair“, kurios vienintelis tvirtas įsipareigojimas buvo per metus vykdyti 340 maršrutų, skaičių.

(587) Prancūzija taip pat klaidingai darė prielaidą, kad apdairus veiklos vykdytojas būtų sutikęs mokėti už rinkodaros paslaugas iki susitarimo pasirašymo dienos (A susitarimas pasirašytas 2003 m. gruodžio 1 d. laikotarpiui nuo 2003 m. gegužės 1 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d.).

(588) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam A susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurti 1-A susitarimų rinkinio verslo planai*

(589) Komisija atkūrė 1-A susitarimų rinkinio verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams ([165]), Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

— 110 sėdimųjų vietų orlaivyje pagal A susitarimą (2013 m. bendrovė „Ryanair“ naudojo orlaivius, kuriuose buvo 110 sėdimųjų vietų, o 2013 m. gruodžio mėn. pasirašydamas susitarimą už oro uostą atsakingas PPR skyrius negalėjo nežinoti šio veiksnio);

— papildomų skrydžių į abi puses skaičius: 40 pagal A susitarimą (apytikris numatomas papildomų skrydžių į abi puses skaičius nuo A susitarimo pasirašymo 2003 m. gruodžio 1 d. iki jo galiojimo pabaigos 2003 m. gruodžio 31 d. ([166]));

([162]) Žr. 563–568 konstatuojamąsias dalis.
([163]) Žr. 570–573 konstatuojamąsias dalis.
([164]) Žr. 542–547 konstatuojamąsias dalis.
([165]) Išsamiau apie kiekvieną iš šių parametrų žr. 539–579 konstatuojamosiose dalyse.
([166]) Šis įvertis buvo apskaičiuotas taip: Prancūzija nurodė, kad 2003 m. bendrovė „Ryanair“ La Rošelio oro uoste įvykdė 288 skrydžius į Londono Stanstedo oro uostą. 2003 m. sausio 1 d., kai už oro uostą atsakingas PPR skyrius pasirašė A susitarimą su bendrove „Ryanair“, šis skaičius buvo daugiau ar mažiau galutinis. Investuotojas, remdamasis šiais ankstesnio laikotarpio eismo duomenimis, būtų įvertinęs skrydžių per metus skaičių, kurio būtų galima tikėtis likusį dar galiojantį sutarties mėnesį (2003 m. gruodžio mėn.). Jei šis skaičius būtų paskirstytas per sutarties galiojimo laikotarpį (8 mėnesius), *pro rata temporis* pagrindu būtų galima apskaičiuoti paskutinio sutarties mėnesio (2003 m. gruodžio mėn.) skrydžių skaičių, t. y. 288*1/8, t. y. 36. Atsargumo sumetimais Komisija šį skaičių suapvalino iki 40 skrydžių į abi puses.

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas rinkodaros susitarimas, užimtumo koeficientų vidurkis (80 proc., kaip apskaičiavo ir Prancūzija);

— 100 proc. apmokėjimas už susitarimuose numatytas rinkodaros paslaugas.

(590) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateiktų 1-A susitarimų rinkinio verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(591) Kaip nurodyta 574–579 konstatuojamosiose dalyse, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu, kaip paaiškinta, ji labai palankiai keitė keturis parametrus, kad padidintų nagrinėjamų susitarimų pelningumą: 85 proc. užimtumo koeficientas, 20 proc. padidintas su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pelningumas, 50 proc. sumažintos papildomos veiklos išlaidos ir galiausiai padidintas skrydžių į abi puses per metus skaičius. Nustatydama šį paskutinį parametrą, atskirai pakoreguotą atkuriant kiekvieną verslo planą, Komisija A susitarimui taikė hipotetinį scenarijų (kurio nepateikė Prancūzija), pagal kurį 2003 m. gruodžio 1 d. pasirašytas susitarimas dėl oro uosto paslaugų atspindėjo už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovės „Ryanair“ derybines pozicijas 2003 m. balandžio 1 d. ir informaciją apie srautą 2003 m. gruodžio 1 d. Pagal šį hipotetinį scenarijų apskaičiuota, kad per metus bus vykdomi 288 skrydžiai į abi puses, o tai atitinka faktinį skrydžių skaičių, kuris buvo daugiau ar mažiau žinomas 2003 m. gruodžio 1 d. Pagal šį alternatyvų scenarijų 1-A susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

2) B susitarimas

— *Prancūzijos atkurtas B susitarimo verslo planas*

(592) Prancūzija pasiūlė atkurtą B susitarimo verslo planą, pagrįstą 1 susitarimo dėl oro uosto paslaugų parametrais.

(593) Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų 539–579 konstatuojamosiose dalyse, atkurtame B susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų.

(594) Pirma, abejotina, kad apdairus veiklos vykdytojas būtų pasirašęs susitarimą, kuriame bendrovės „Ryanair“ rinkodaros paslaugų įsipareigojimai būtų dar mažiau konkretūs nei A susitarime ([167]). Vienintelis apdairaus veiklos vykdytojo tikslas yra pelninga oro uosto veikla. Tačiau eismo padidėjimas neužtikrina rinkodaros paslaugų pelningumo, o apdairiam veiklos vykdytojui rūpi, kad jo išlaidos būtų kuo veiksmingesnės finansiniu požiūriu. Todėl apdairus veiklos vykdytojas siektų, kad visos įsigytos rinkodaros paslaugos būtų kuo veiksmingesnės. Todėl abejotina, ar pelningumu suinteresuotas veiklos vykdytojas pasirašytų susitarimą, kurio sąlygos nėra tiksliai apibrėžtos ar kiekybiškai įvertintos (rodomų nuorodų skaičius, rodymo bendrovės „Ryanair“ svetainėje trukmė ir rodymo dažnumas neapibrėžti) ir kurio veiksmingumo ar efektyvumo oro uostą valdanti įstaiga negali įvertinti. Nė vienas apdairus veiklos vykdytojas nebūtų pasirengęs pasirašyti susitarimo, negalėdamas net paviršutiniškai įvertinti jo poveikio atitinkamų maršrutų naudojimui ir sandorio pelningumui.

(595) Komisija taip pat pažymi, kad Prancūzijos atkurtą verslo planą temdo dar viena konkreti metodinė klaida. Prancūzija atsižvelgė į trejų metų trukmę su 340 skrydžių į abi puses per metus, nors susitarimas apima tik dvejus metus ir keturis mėnesius, o tai turi įtakos skrydžių į abi puses skaičiui ir atkūrimui naudotam rinkodaros mokesčiui.

(596) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam B susitarimo verslo planui.

([167]) Vienintelis bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimas reklamuoti La Rošelio oro uostą A susitarime nustatytas taip: „bendrovė „Ryanair“ pateikia interneto nuorodas į turizmo svetaines, atitinkančias paskirties vietą (išskyrus svetaines, kuriose yra galimybė tiesiogiai internetu užsakyti apgyvendinimo, automobilių nuomos arba bet kurias kitas tiesiogiai bendrovės „Ryanair“ internetu teikiamas paslaugas), kad būtų lengviau internete reklamuoti paslaugas bendrovės „Ryanair“ svetainės www.ryanair.com naudotojams“.

— *Komisijos atkurtas B susitarimo verslo planas*

(597) Komisija atkūrė B susitarimo verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams ([168]), Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

— orlaivio vieneto talpa – 148 keleiviai (kaip pasiūlė Prancūzija);

— papildomų skrydžių į abi puses skaičius: 199 skrydžiai į abi puses per metus pirmaisiais susitarimo (pasirašyto 2004 m. birželio 3 d.) metais, 340 skrydžių į abi puses metus antraisiais B susitarimo metais, 123 skrydžiai į abi puses per metus paskutiniaisiais B susitarimo metais (iki 2006 m. balandžio 30 d.);

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas rinkodaros susitarimas, užimtumo koeficientų vidurkis (80 proc., kaip apskaičiavo ir Prancūzija, tačiau nepateikė jokio pagrindimo);

— 100 proc. apmokėjimas už susitarimuose numatytas rinkodaros paslaugas.

(598) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateiktų B susitarimų rinkinio verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(599) Kaip nurodyta 7.2.1.5 skirsnio b punkto 5 papunktyje, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus įtikimumą. Šiuo tikslu, kaip paaiškinta, ji nepagrįstai ir neapdairiai pakeitė keturis parametrus, kad padidintų nagrinėjamų susitarimų pelningumą: nustatė 85 proc. užimtumo koeficientą, 20 proc. padidino su aviacija nesusijusios veiklos pelningumą, 50 proc. sumažino papildomos veiklos išlaidas ir galiausiai padidino skrydžių į abi puses per metus skaičius. Nustatydama šį paskutinį parametrą, atskirai pakoreguotą atkuriant kiekvieną verslo planą, Komisija B susitarimui taikė hipotetinį scenarijų (kurio nepateikė Prancūzija), pagal kurį 2004 m. birželio 3 d. pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų atspindėjo už oro uostą atsakingo PPR skyriaus ir bendrovės „Ryanair“ derybines pozicijas 2004 m. sausio 1 d. ir informaciją apie srautą 2004 m. birželio 3 d. Šiuo teoriniu atveju daroma prielaida, kad per metus bus įvykdyta 340 skrydžių į abi puses. Pagal šį alternatyvų scenarijų B susitarimo grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) 2-3-C-D susitarimų rinkinys

— *Prancūzijos atkurti C ir D susitarimų verslo planai*

(600) Prancūzija pasiūlė atskirus atkurtus C ir D susitarimų verslo planus, grindžiamus atitinkamai 2 ir 3 susitarimų dėl oro uosto paslaugų ekonominiais parametrais. Tačiau, kaip nurodyta 468 ir 469 konstatuojamosiose dalyse, 2-3-C-D susitarimų rinkinys iš tikrųjų sudaro vieną priemonę. Be to, be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų 7.2.1.5 skirsnio b punkte, atkurtuose C ir D susitarimų verslo planuose yra dar viena specifinė metodinė problema. Prancūzija C ir D susitarimams taikė 80 proc. orlaivių užimtumo koeficientą, kuris nebuvo pagrįstas jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti. Prancūzija apskaičiavo, kad 2007 ir 2008 m. pagal C susitarimą per metus būtų 340, o pagal D susitarimą – 156 skrydžiai į abi puses, tačiau, nors 2006 m. šį skaičių *pro rata temporis* pakoregavo iki 104, 2009 m. nenumatė nė vieno skrydžio į abi puses, nors D susitarime buvo nurodyta, kad bendrovė „Ryanair“ vykdys skrydžius iki jo galiojimo pabaigos 2009 m. balandžio 30 d. (žr. 92 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktiems atkurtiems C ir D susitarimų verslo planams.

— *Komisijos atkurti 2-3-C-D susitarimų rinkinio verslo planai*

(601) Komisija atkūrė 2-3-C-D susitarimų rinkinio verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

([168]) Išsamiau apie kiekvieną iš šių parametrų žr. 7.2.1.5 skirsnio b punkte.

— 100 proc. apmokėjimas už susitarimuose numatytas rinkodaros paslaugas.

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas susitarimų rinkinys, užimtumo koeficientų vidurkis (78 proc., palyginti su 80 proc., kaip apskaičiavo Prancūzija);

— 340 skrydžių į abi puses per metus pagal C susitarimą ir 160 per metus pagal D susitarimą, kaip nustatyta susitarimuose (95 000 keleivių pagal C susitarimą ir 45 000 keleivių pagal D susitarimą).

(602) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateiktų 2-3-C-D susitarimų rinkinio verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė yra neigiama. Atsargumo sumetimais Komisija taip pat atskirai apskaičiavo 2-C ir 3-D susitarimų grynąją dabartinę vertę, taikydama tuos pačius pakeistus parametrus, kaip ir 2-3-C-D susitarimų rinkinio pagal pagrindinį scenarijų atveju, ir ji taip pat buvo neigiama.

(603) Kaip ir 1-A susitarimų rinkinio atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Atliekant šio paskutinio parametro, kuris skiriasi kiekviename atkurtame verslo plane, jautrumo analizę, C susitarimui taikoma 340 skrydžių į abi puses per metus, o D susitarimui – 160 per metus, kaip ir pagrindiniame scenarijuje. Pagal šį alternatyvų scenarijų 2-3-C-D susitarimų rinkinio bei 2-C ir 3-D susitarimų grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) E susitarimas

— *Prancūzijos atkurtas E susitarimo verslo planas*

(604) Prancūzija pasiūlė atkurtą E susitarimo verslo planą, pagrįstą 4 susitarimu dėl oro uosto paslaugų, ir nustatė, kad dėl šio susitarimo galėtų padidėti papildomų skrydžių į abi puses skaičius per metus (50). Tačiau ji šio skaičiaus nepagrindė.

(605) E susitarimu buvo iš dalies pakeistas D susitarimas, 2007 m. sutrumpinant laikotarpį, kurį už oro uostą atsakingo PPR skyriaus nurodyta nuoroda turi būti rodoma bendrovės „Ryanair“ Airijos svetainėje, nuo 212 iki 45 dienų, o rinkodaros paslaugų kaina sumažinta nuo [...] EUR iki [...] EUR. Komisija pažymi, kad 2006 ir 2007 m. Dublino maršrutu vidutiniškai faktiškai skraidinta ne 45 000 keleivių, o apie 20 000 keleivių per metus (pasirašant E susitarimą 2007 m. birželio mėn. buvo lengva įvertinti 2007 m. srautų prognozes, nes oro transporto bendrovės savo tvarkaraščius planuoja iš anksto pagal IATA sezoną – nuo balandžio iki spalio ir nuo lapkričio iki kovo mėn.). Aiškus šalių ketinimas buvo sumažinti rinkodaros paslaugų išlaidas, kad būtų atsižvelgta į faktinį eismo dydį, kuris buvo gerokai mažesnis už numatytą D susitarime. Todėl apdairus veiklos vykdytojas būtų atsižvelgęs į numatomą maždaug 20 000 keleivių per metus srautą, kuris buvo nustatytas per laikotarpį pagal tą patį susitarimą, nepaisant bendrovės „Ryanair“ sutartinio įsipareigojimo pasiekti 45 000 keleivių per metus srautą. Visų pirma, susitarime nenumatyta jokia bauda, jei bendrovė „Ryanair“ nepasiektų tikslinio eismo. Vienintelė pasekmė jai nepasiektus tikslinio eismo buvo D susitarimo persvarstymas (sumažinant už rinkodaros paslaugas mokamą sumą iki [...] EUR už birželio–rugsėjo mėnesius, kaip nurodyta 94 konstatuojamojoje dalyje) ir E susitarimo pasirašymas, kad būtų atsižvelgta į tai, jog eismas nusistovėjo ties maždaug 20 000 keleivių riba ([169]).

(606) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam E susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurtas E susitarimo verslo planas*

(607) Komisija atkūrė E susitarimo verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė konkretų parametrą, t. y. eismo dydį, lygų 2006 ir 2007 m. stebėtų srautų vidurkiui, t. y. maždaug 20 000 keleivių (arba 70 skrydžių į abi puses, taikant pakoreguotą užimtumo koeficientą).

([169]) Matyti, kad 2007–2011 m. maršruto La Rošelis–Dublinas keleivių eismas išliko stabilus ir sudarė nuo 14 000 iki 20 000 keleivių per metus.

(608) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateikto E susitarimo verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimo grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(609) Kaip ir kitų susitarimų rinkinių atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus (šie pakeitimai buvo nepagrįsti ir neapdairūs), išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, Komisija E susitarimo atveju atsižvelgė į tai, kad:

— eismas lygus 2005 ir 2006 m. stebėtam vidurkiui, t. y. maždaug 20 000 keleivių (arba 70 skrydžių į abi puses, taikant pakoreguotą užimtumo koeficientą).

(610) Pagal šį alternatyvų scenarijų atkurto E susitarimo grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) F susitarimas

— *Prancūzijos atkurtas F susitarimo verslo planas*

(611) Prancūzija pasiūlė atkurtą F susitarimo verslo planą, pagrįstą 4 susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų pirmiau, atkurtame F susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

— Prancūzija atsižvelgė į tai, kad susitarimas galiojo trejus metus, nors jis buvo sudarytas tik trims 2007–2008 m. žiemos mėnesiams.

— Prancūzija apskaičiavo, kad 2007, 2008 ir 2009 m. rinkodaros mokėjimai atitinkamai sudarė [...] EUR, [...] EUR ir [...] EUR. Tačiau pagal susitarimą rinkodaros paslauga, t. y. penkių papildomų reklaminių elektroninių laiškų išsiuntimas 2007–2008 m. žiemą 255 000 anglakalbiams abonentams, įtrauktiems į bendrovės „Ryanair“ adresatų sąrašą, kainavo tik [...] EUR.

— 2007, 2008 ir 2009 m. Prancūzija taikė 75 proc., 76 proc. ir 80 proc. užimtumo koeficientus, kurie nebuvo pagrįsti jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Vis dėlto apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

— Prancūzija manė, kad dėl F susitarimo galėtų labai padidėti papildomų skrydžių į abi puses skaičius per metus (400). Tačiau susitarime buvo numatytas tik penkių reklaminių elektroninių laiškų siuntimas, kaip paaiškinta pirmiau. Komisijos nuomone, atsižvelgiant į itin ribotą jo taikymo sritį (pagal trukmę, apimtį ir siūlomų paslaugų rūšį, taip pat bendrą tokių paslaugų neveiksmingumą, kaip nurodyta 524 konstatuojamojoje dalyje, ir nedidelę bendrovėms „Ryanair“ / AMS sumokėtų mokesčių sumą), neįmanoma, kad dėl šio susitarimo atsirastų papildoma paklausa, pagrindžianti bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių į abi puses padidėjimą 400 skrydžių. Be to, Prancūzija nepateikė jokių šią hipotezę patvirtinančių įrodymų.

(612) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam F susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurtas F susitarimo verslo planas*

(613) Komisija atkūrė F susitarimo verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė konkretų parametrą nustatydama, kad papildomų skrydžių į abi puses nebūtų. Joks apdairus investuotojas nesitikėtų, kad padidės bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių eismas, remdamasis vien šiuo iš dalies pakeistu susitarimu, kurio labai ribotas pobūdis nurodytas 611 konstatuojamojoje dalyje. Prancūzija nepateikė jokių įrodymų apie atitinkamą oficialų ar neoficialų bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimą padidinti srautą arba apie rinkos tyrimą, kuriame būtų nustatytas priežastinis ryšys tarp iš dalies pakeistame susitarime numatytų rinkodaros paslaugų rūšies ir numatomo eismo padidėjimo.

(614) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateikto F susitarimo verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimo grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(615) Kaip ir kitų susitarimų rinkinių atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, Komisija E susitarimo atveju atsižvelgė į tai, kad:

— pagal alternatyvų scenarijų veiklos vykdytojas hipotetiškai galėjo tikėtis eismo, proporcingo rinkodaros įnašo sumai, remiantis pradiniame C susitarime numatytu srautu. Kitaip tariant, jei C susitarime [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis atitiko įsipareigojimą dėl 95 000 keleivių eismo, tai [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis (kaip numatyta F susitarime) galėjo reikšti, kad veiklos vykdytojas galėjo tikėtis 95 000*(50 000/578 000) =8 213 keleivių eismo, arba maždaug 30 skrydžių į abi puses ([170]).

(616) Pagal šį alternatyvų scenarijų atkurto F susitarimo grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) G-H-I-J susitarimų rinkinys

— *Prancūzijos atkurtas G-H-I-J susitarimų rinkinio verslo planas*

(617) Prancūzija pasiūlė atskirai atkurtą G, H, I ir J susitarimų verslo planą, pagrįstą 4 ir 5 susitarimais dėl oro uosto paslaugų. Prancūzija apskaičiavo, kad pagal G susitarimą per metus bus vykdoma 200 skrydžių į abi puses, pagal H susitarimą – 35 skrydžiai į abi puses per pirmuosius metus, vėliau – 60 skrydžių į abi puses per metus, pagal I susitarimą – 70 skrydžių į abi puses per metus, o pagal J susitarimą – 35 skrydžiai į abi puses per pirmuosius metus, vėliau – 60 skrydžių į abi puses per metus. Tačiau, kaip nurodyta 472 ir 473 konstatuojamosiose dalyse, G, H, I ir J susitarimų rinkinys iš tikrųjų sudaro vieną priemonę. Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų pirmiau, atkurtuose G, H, I ir J susitarimų verslo planuose yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

— Prancūzija G susitarimui taikė 75–80 proc., o H, I ir J susitarimams – 85 proc. orlaivių užimtumo koeficientą, kuris nebuvo pagrįstas jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Vis dėlto apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

— Dėl J susitarimo Prancūzija laikėsi nuomonės, kad jis gali padidinti papildomų skrydžių į abi puses skaičių per metus (2009 m. – 35, 2010 m. – 60, 2011 m. – 60). Tačiau, kaip nurodyta 472 ir 473 konstatuojamosiose dalyse, J susitarimas turi būti vertinamas kartu su G, H ir I susitarimais.

— Net jei J susitarimą būtų galima atskirti nuo G, H ir I susitarimų, o taip nėra, Komisija pažymi, kad jis negalėjo būti atkurtas taip, kaip siūlo Prancūzija. Kadangi jis yra tą pačią dieną pasirašyto H susitarimo pakeitimas, jo taikymo sritis apsiriboja komercinės nuorodos, kurią nurodo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, paskelbimu bendrovės „Ryanair“ Belgijos svetainėje papildomą 10 dienų laikotarpį už [...] EUR sumą. Galima palyginti, kad tą pačią dieną pasirašytame H susitarime, kurį papildo J susitarimas, ta pati paslauga bendrovės „Ryanair“ Nyderlandų / Belgijos svetainėje teikiama 95 dienas už [...] EUR sumą pirmaisiais metais ir 160 dienų už [...] EUR sumą kiekvienais kitais metais. Prancūzija daro prielaidą, kad pagal H susitarimą 2009 m. bus 35, 2010 m. – 60 ir 2011 m. – 60 papildomų skrydžių į abi puses. Prancūzija darė prielaidą, kad dėl lygiavertės paslaugos, teikiamos nuo 10 iki 16 kartų trumpesnį laikotarpį, pagal J susitarimą būtų sukurta tiek pat papildomų skrydžių į abi puses, kiek ir pagal H susitarimą.

Todėl Komisija mano, kad Prancūzijos atkurtas J susitarimo eismo įvertis yra akivaizdžiai nerealus ir pagal šį susitarimą negali būti sukurta papildoma paklausa, kuri pagrįstų Prancūzijos siūlomą padidėjimą. Be to, Prancūzija nepateikė jokių šią hipotezę patvirtinančių įrodymų.

([170]) Darant prielaidą, kad užimtumo koeficientas yra 85 proc., kaip jau pagrįsta 576 konstatuojamojoje dalyje. Skrydžių į abi puses skaičius suapvalintas į didžiąją pusę iki artimiausios dešimties.

(618) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktiems atkurtiems G, H, I ir J susitarimų verslo planams.

— *Komisijos atkurti G-H-I-J susitarimų rinkinio verslo planai*

(619) Komisija atkūrė G-H-I-J susitarimų rinkinio verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

— 100 proc. apmokėjimas už susitarimuose numatytas rinkodaros paslaugas.

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas rinkodaros susitarimas, užimtumo koeficientų vidurkis (72 proc.);

— skrydžių į abi puses skaičius: 200 per visus metus pagal G susitarimą, 40 per visus metus pirmaisiais metais (2009 m.), vėliau – 60 per visus metus pagal H ir J susitarimus ([171]), 70 per visus metus pagal I susitarimą;

— kadangi susitarimai buvo pasirašyti 2009 m. rugsėjo 17 d., pirmiau minėti skrydžiai į abi puses buvo pakoreguoti 2009 m. *pro rata temporis*.

(620) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateikto G-H-I-J susitarimų rinkinio verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė yra neigiama. Atsargumo sumetimais Komisija taip pat atskirai apskaičiavo G, H, J ir I susitarimų grynąją dabartinę vertę, taikydama tuos pačius pakeistus parametrus, kaip ir G-H-I-J susitarimų rinkinio pagal pagrindinį scenarijų atveju, ir ji taip pat buvo neigiama.

(621) Kaip ir 1-A susitarimų rinkinio atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, Komisija kiekvieno iš G, H ir I susitarimų atveju darė prielaidą, kad skrydžių į abi puses skaičius bus panašus į 619 konstatuojamosios dalies trečioje įtraukoje apskaičiuotą skrydžių į abi puses skaičių, neatlikus jokio *pro rata temporis* koregavimo dėl vėlyvo susitarimo pasirašymo, kaip ir pagal pagrindinį scenarijų (kitaip tariant, net jei susitarimas pasirašytas atgaline data, skrydžių į abi puses skaičius būtų toks pat, kaip per visus metus), t. y. 200 per visus metus pagal G susitarimą, 40 per visus metus pirmaisiais metais (2009 m.), vėliau – 60 per visus metus pagal H susitarimą ir 70 per visus metus pagal I susitarimą.

(622) pagal alternatyvų scenarijų J susitarimo atveju veiklos vykdytojas hipotetiškai galėjo tikėtis eismo, proporcingo rinkodaros įnašų sumai, remiantis G, H ir I susitarimuose numatytu srautu. Kitaip tariant, jei G, H ir I susitarimuose [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis atitiko įsipareigojimą dėl 79 000 keleivių eismo, tai [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis (kaip numatyta J susitarime) galėjo reikšti, kad veiklos vykdytojas galėjo tikėtis skrydžių į abi puses eismo, atitinkančio 79 000*([...]/[...])=2 983 keleivių srautą, arba maždaug 10 skrydžių į abi puses per metus ([172]). Pagal šį alternatyvų scenarijų veiklos vykdytojas pagal G-H-I-J susitarimų rinkinį galėjo tikėtis 320 skrydžių į abi puses per metus 2009 m., 340 – 2010 m. ir 340 – 2011 m.

(623) Pagal šį alternatyvų scenarijų G-H-I-J susitarimų rinkinio ir atskirai G, H, I ir J susitarimų grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) 6-K susitarimų rinkinys

— *Prancūzijos atkurtas K susitarimo verslo planas*

([171]) Žr. 99–101 konstatuojamąsias dalis, kuriose nurodytos abiejų susitarimų savybės, dėl kurių jie yra neatsiejami.

([172]) Darant prielaidą, kad užimtumo koeficientas yra 85 proc., kaip jau pagrįsta 576 konstatuojamojoje dalyje. Skrydžių į abi puses skaičius suapvalintas į didžiąją pusę iki artimiausios dešimties.

(624) Prancūzija pasiūlė atkurtą 6-K susitarimų rinkinio verslo planą. Prancūzija apskaičiavo, kad 2010 m. bus 370, o 2011 ir 2012 m. – 400 skrydžių į abi puses per metus. Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų pirmiau, atkurtame 6-K susitarimų rinkinio verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

— Metinis mokestis už rinkodaros paslaugas, naudojamas atkurtame verslo plane 2010, 2011 ir 2012 m., sudaro [...] EUR. Tačiau pagal K susitarimą rinkodaros paslaugų mokestis yra [...] EUR.

— 2010, 2011 ir 2012 m. Prancūzija atitinkamai taikė 80 proc., 80 proc. ir 85 proc. užimtumo koeficientus, kurie nebuvo pagrįsti jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

(625) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam 6-K susitarimų rinkinio verslo planui.

— *Komisijos atkurtas 6-K susitarimų rinkinio verslo planas*

(626) Komisija atkūrė 6-K susitarimų rinkinio verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

— 100 proc. apmokėjimas už susitarimuose numatytas rinkodaros paslaugas.

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas 6-K susitarimų rinkinys, užimtumo koeficientų vidurkis (75 proc.);

— metinis skrydžių į abi puses skaičius – 370. 6 susitarimą dėl oro uosto paslaugų sudaro bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimas vykdyti skrydžius į Londono Stanstedą (53 000 keleivių per metus), Dubliną (17 000 keleivių per metus), Šarlerua (17 000 keleivių per metus) ir Oslo Rygge (17 000 keleivių per metus). Tai atitinka maždaug 370 skrydžių į abi puses, kai užimtumo koeficientas yra 75 proc.

(627) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateiktų 6-K susitarimų rinkinio verslo plano atkūrimo rezultatų, grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(628) Kaip ir kitų susitarimų rinkinių atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A-B susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, Komisija atsižvelgė Prancūzijos pateiktas hipotezes, t. y. 2010 m. – 370, vėliau 2011 ir 2012 m. – 400 per metus. Pagal šį alternatyvų scenarijų atkurto 6-K susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) L susitarimas

— *Prancūzijos atkurtas L susitarimo verslo planas*

(629) Prancūzija pasiūlė atkurtą L susitarimo verslo planą, pagrįstą 6 susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Prancūzija apskaičiavo, kad skrydžių į abi puses skaičius per metus būtų 40. Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų pirmiau, atkurtame L susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

— Prancūzija atsižvelgė į trejų metų trukmę, nors rinkodaros paslauga turėjo būti teikiama tik 70 dienų, t. y. trumpiau nei 3 mėnesius.

— Prancūzija apskaičiavo, kad 2010, 2011 ir 2012 m. rinkodaros mokėjimas sudarė [...] EUR per metus. Tačiau pagal susitarimą teikiama tik viena rinkodaros paslauga ir nenumatyta, kad ji bus kartojama kiekvienais metais.

— 2010, 2011 ir 2012 m. Prancūzija atitinkamai taikė 75 proc., 77 proc. ir 80 proc. užimtumo koeficientus, kurie nebuvo pagrįsti jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Vis dėlto apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

— Prancūzija manė, kad dėl F susitarimo galėtų labai padidėti papildomų skrydžių į abi puses skaičius per metus (40, arba 120 per laikotarpį nuo 2010 iki 2012 m.). Tačiau susitarime numatyta tik vienos nuorodos į interneto svetainę, kurią nurodo už oro uostą atsakingas PPR skyrius, skelbimas trumpą laikotarpį (70 dienų). Komisijos nuomone, atsižvelgiant į itin ribotą jo taikymo sritį (pagal trukmę, apimtį ir siūlomų paslaugų rūšį, taip pat bendrą tokių paslaugų neveiksmingumą, kaip nurodyta 524 konstatuojamojoje dalyje, ir nedidelę bendrovėms „Ryanair“ / AMS sumokėtų mokesčių sumą), neįmanoma, kad dėl šio susitarimo atsirastų papildoma paklausa, pagrindžianti bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių į abi puses padidėjimą 120 skrydžių. Be to, Prancūzija nepateikė jokių šią hipotezę patvirtinančių įrodymų.

(630) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam L susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurtas L susitarimo verslo planas*

(631) Komisija atkūrė L susitarimo verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus: papildomų skrydžių į abi puses nesukuriama ir orlaivių užimtumo koeficientas nepadidėja. Joks apdairus investuotojas nesitikėtų, kad padidės bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių eismas, remdamasis vien šiuo iš dalies pakeistu susitarimu, kurio labai ribotas pobūdis nurodytas 110 konstatuojamojoje dalyje. Prancūzija nepateikė jokių įrodymų apie atitinkamą oficialų ar neoficialų bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimą padidinti srautą arba apie rinkos tyrimą, kuriame būtų nustatytas priežastinis ryšys tarp iš dalies pakeistame susitarime numatytų rinkodaros paslaugų rūšies ir numatomo eismo padidėjimo. L susitarime dėl rinkodaros paslaugų nenumatytas joks bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimas dėl eismo.

(632) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateikto L susitarimo verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimo grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(633) Kaip ir kitų susitarimų rinkinių atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, Komisija L susitarimo atveju atsižvelgė į tai, kad:

— pagal alternatyvų scenarijų veiklos vykdytojas hipotetiškai galėjo tikėtis eismo, proporcingo rinkodaros įnašo, sumokėto bendrovėms „Ryanair“ / AMS už rinkodaros paslaugas remiantis pradiniame 6-K susitarime numatytu srautu. Kitaip tariant, jei 6-K susitarime [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis atitiko įsipareigojimą dėl 104 000 keleivių eismo, tai [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis (kaip numatyta L susitarime) galėjo reikšti, kad veiklos vykdytojas galėjo tikėtis 104 000*([...]/[...]) eismo, arba maždaug 20 skrydžių į abi puses ([173]);

— pagal šį alternatyvų scenarijų atkurto F susitarimo grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

([173]) Darant prielaidą, kad užimtumo koeficientas yra 85 proc., kaip jau pagrįsta 576 konstatuojamojoje dalyje. Skrydžių į abi puses skaičius suapvalintas į didžiąją pusę iki artimiausios dešimties.

1) 7-M susitarimų rinkinys

— *Prancūzijos atkurtas M susitarimo verslo planas*

(634) Prancūzija pasiūlė atkurtą M susitarimo verslo planą, pagrįstą 7 susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Prancūzija apskaičiavo, kad 2011 m. bus 70, 2012 m. – 80, o 2013 m. – 85 skrydžiai į abi puses. Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų pirmiau, atkurtame M susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

— Prancūzija trejų metų laikotarpiui, kurį apima atkurtas M susitarimo verslo planas, taikė 85 proc. orlaivių užimtumo koeficientą, kuris nebuvo pagrįstas jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Vis dėlto apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

— Prancūzija apskaičiavo, kad per trejus kalendorinius metus, kuriems taikomas susitarimas (2011, 2012 ir 2013 m.), bus atitinkamai 70, 80 ir 85 papildomi skrydžiai į abi puses, t. y. iš viso 235 skrydžiai į abi puses. Tačiau susitarime numatyta tik bendrovės „Ryanair“ Portugalijos svetainėje 365 dienas per metus skelbti nuorodą į už oro uostą atsakingo PPR skyriaus nurodytą svetainę ir 4 savaites per metus „Ryanair“ Portugalijos svetainėje reklamuoti La Rošelį kaip vieną pagrindinių krypčių (už metinę [...] EUR sumą). Be to, šiame susitarime numatytos paslaugos turi būti teikiamos tik dvejus metus, todėl apdairus investuotojas nebūtų rengęs verslo plano, kuriame būtų numatyti treti metai. Galiausiai, Komisijos nuomone, atsižvelgiant į itin ribotą jo taikymo sritį (pagal trukmę, apimtį ir siūlomų paslaugų rūšį, taip pat bendrą tokių paslaugų neveiksmingumą, kaip nurodyta 524 konstatuojamojoje dalyje, ir nedidelę bendrovėms „Ryanair“ / AMS sumokėtų mokesčių sumą), neįmanoma, kad dėl šio susitarimo atsirastų papildoma paklausa, pagrindžianti bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių į abi puses padidėjimą. Be to, Prancūzija nepateikė jokių šią hipotezę patvirtinančių įrodymų.

(635) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam M susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurtas 7-M susitarimų rinkinio verslo planas*

(636) Komisija atkūrė 7-M susitarimų rinkinio verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas susitarimų rinkinys, užimtumo koeficientų vidurkis (76 proc.);

— apskaičiuotas papildomų skrydžių į abi puses skaičius – 60. Remdamasi pirmiau nurodytu orlaivių užimtumo koeficientu ir bendrovės „Ryanair“ naudojamo orlaivio tipo nominaliuoju pajėgumu (189 sėdimosios vietos orlaivyje „Boeing 737-800“), Komisija apskaičiavo, kad bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimą vežti 17 000 keleivių pagal 7 susitarimą atitinkančių skrydžių į abi puses skaičius yra 60.

(637) Kaip matyti iš 18 lentelėje pateiktų 7-M susitarimų rinkinio verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė yra neigiama. Atsargumo sumetimais Komisija taip pat apskaičiavo 7-M-N susitarimų (pasirašytų tuo pačiu metu) rinkinio grynąją dabartinę vertę, taikydama tuos pačius pakeistus parametrus, kaip ir 7-M susitarimų rinkinio pagal pagrindinį scenarijų atveju, ir ji taip pat buvo neigiama.

(638) Kaip ir 1-A susitarimų rinkinio atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, atlikdama jautrumo analizę Komisija nusprendė, kad veiklos vykdytojas negalėjo tikėtis, kaip siūlo Prancūzija, 70 ir 80 skrydžių į abi puses per metus per dvejus M susitarimo metus (palyginti su 60 ir 60 pagal pagrindinį scenarijų). Pagal šį alternatyvų scenarijų 7-M susitarimų rinkinio grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama ([174]).

([174]) Atsargumo sumetimais Komisija taip pat įvertino hipotetinio 7-M-N susitarimų rinkinio grynąją dabartinę vertę, siekdama užkirsti kelią bet kokiam labai hipotetiniam klausimui, ar N susitarimas turėtų būti įtrauktas į 7-M susitarimų rinkinį (bet koks toks klausimas yra mažai tikėtinas, atsižvelgiant į 477–480 konstatuojamosiose dalyse išsamiai išdėstytas priežastis, dėl kurių Komisija atskyrė 7-M ir N susitarimus). Taigi paaiškėjo, kad pagal atkurtą 7-M-N susitarimų rinkinio verslo planą būtų gauta neigiama grynoji dabartinė vertė, sudaranti –371 000 EUR pagal pagrindinį scenarijų ir –145 000 EUR pagal alternatyvų scenarijų.

1) N susitarimas

— *Prancūzijos atkurtas N susitarimo verslo planas*

(639) Prancūzija pasiūlė atkurtą N susitarimo verslo planą, pagrįstą 6 susitarimu dėl oro uosto paslaugų. Be visiems Prancūzijos atkurtiems verslo planams būdingų metodinių klaidų, nurodytų pirmiau, atkurtame N susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

— N susitarimu iš dalies keičiamas K susitarimas ir numatomi papildomi keliautojai iš Oslo (Rygge) (be tų, kuriems skirtas K susitarimas). Susitarime numatyta, kad bendrovės „Ryanair“ Norvegijos svetainėje šešias savaites per metus pirmaisiais metais (tris savaites antraisiais metais) bus pateikiama nuoroda į už oro uostą atsakingo PPR skyriaus nurodytą svetainę, o keturis mėnesius per metus (tris mėnesius antraisiais metais) bendrovės „Ryanair“ Norvegijos svetainėje bus rodoma La Rošelio reklamjuostė; pirmaisiais metais tai kainuos tik [...] EUR, o antraisiais metais – [...] EUR, arba [...] EUR per visą susitarimo galiojimo laikotarpį. N susitarime nenumatyti jokie papildomi įsipareigojimai dėl eismo.

— 2011 ir 2012 m. Prancūzija taikė 80 proc. ir 82 proc. užimtumo koeficientus, kurie nėra pagrįsti jokiais išsamiais ekonominiais argumentais. Vis dėlto apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

— Prancūzija manė, kad dėl N susitarimo galėtų labai padidėti papildomų skrydžių į abi puses skaičius per metus (400) arba per susitarimo galiojimą (800). Tačiau šio susitarimo taikymo sritis yra ypač ribota. Pirmiau aprašytos paslaugos yra labai ribotos trukmės, apimties (ribotas vienos nuorodos ir vienos reklamjuostės rodymas labai apkrautoje bendrovės „Ryanair“ svetainėje, dėl kurio bendro veiksmingumo Komisija abejoja, kaip nurodyta 524 konstatuojamojoje dalyje) ir bendrovėms „Ryanair“ / AMS mokamas mokestis labai nedidelis. Todėl Komisija abejoja, ar dėl šio susitarimo gali atsirasti papildoma paklausa, dėl kurios bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių į abi puses skaičius padidėtų 800. Be to, Prancūzija nepateikė jokių šią hipotezę patvirtinančių įrodymų.

(640) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam N susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurtas N susitarimo verslo planas*

(641) Komisija atkūrė N susitarimo verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šį konkretų parametrą:

— papildomų skrydžių į abi puses nesukuriama. Joks apdairus investuotojas nesitikėtų, kad padidės bendrovės „Ryanair“ vykdomų skrydžių eismas, remdamasis vien šiuo iš dalies pakeistu susitarimu, kuriame nėra jokio bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimo padidinti skrydžių į abi puses skaičių. Šią poziciją patvirtina tai, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius už šio maršruto rinkodaros paslaugas (pagal K susitarimą) mokėjo tik remdamasis atitinkamais bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimais dėl eismo pagal 6 susitarimą. Tačiau Prancūzija nepateikė jokių įrodymų apie atitinkamą oficialų ar neoficialų bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimą padidinti pradinį srautą pasirašius N susitarimą arba apie rinkos tyrimą, kuriame būtų nustatytas priežastinis ryšys tarp iš dalies pakeistame susitarime numatytos rinkodaros paslaugų rūšies ir numatomo eismo padidėjimo. N rinkodaros susitarime nėra jokių bendrovės „Ryanair“ įsipareigojimų dėl eismo.

— Kaip matyti iš 18 lentelėje pateikto N susitarimo verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimo grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

— Kaip ir kitų susitarimų rinkinių atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus skrydžių į abi puses per metus skaičiaus padidinimą. Dėl pastarojo parametro, koreguojamo atskirai kiekvienam atkuriamam verslo planui, Komisija mano, kad pagal alternatyvų scenarijų veiklos vykdytojas hipotetiškai galėjo tikėtis eismo, proporcingo rinkodaros įnašų sumai, remiantis pradiniame K susitarime numatytu srautu. Kitaip tariant, jei K susitarime [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis atitiko įsipareigojimą dėl 17 000 keleivių eismo, tai [...] EUR rinkodaros paslaugų mokestis už pirmuosius metus ([...] EUR už antruosius metus), kaip numatyta F susitarime, galėjo

reikšti, kad veiklos vykdytojas galėjo tikėtis skrydžių į abi puses srauto, atitinkančio 17 000*([...]/[...]) ([175]) srautą, arba maždaug 30 skrydžių į abi puses ([176]) pirmaisiais metais (20 skrydžių į abi puses antraisiais metais, taikant tą pačią formulę).

(642) Pagal šį alternatyvų scenarijų N susitarimo grynoji dabartinė vertė vis tiek yra neigiama.

1) 4 ir 5 susitarimai

(643) 4 ir 5 susitarimai yra atskiri susitarimai dėl oro uosto paslaugų, nesusiję su jokiais susitarimais dėl rinkodaros paslaugų. Pagal juos bendrovėms „Ryanair“ / AMS nemokamas joks atlygis.

(644) Kaip nurodyta 70 konstatuojamojoje dalyje, su bendrove „Ryanair“ sudarytuose susitarimuose dėl oro uosto paslaugų (įskaitant 4 ir 5 susitarimus) nustatyti oro uosto mokesčių tarifai atitinka visoms oro transporto bendrovėms taikomas kainas pagal „Cocoeco“ patvirtintą bendrąjį tarifų sąrašą. Todėl šiais susitarimais bendrovėms „Ryanair“ / AMS nesuteikiamas atrankusis pranašumas.

a) 2008 m. liepos 4 d. susitarimo su bendrove „Jet2“ analizė

— *Metodika*

(645) Kaip nurodyta 117 ir 119 konstatuojamosiose dalyse, PPR ir bendrovės „Jet2“ susitarime yra nuostatų dėl oro uosto mokesčių ir nuostatų dėl rinkodaros paslaugų kainų. Todėl PPR ir bendrovės „Ryanair“ sudarytiems susitarimams nustatyta metodika taip pat taikoma PPR ir bendrovės „Jet2“ susitarimo pelningumo analizei, išskyrus 646–653 konstatuojamosiose dalyse nurodytus elementus.

(646) Kalbant apie su oro susisiekimu nesusijusias pajamas, kitaip nei susitarimų su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS atveju, už oro uostą atsakingas PPR skyrius savo atkurtą verslo planą grindžia ne papildomomis pajamomis, apskaičiuotomis remiantis nustatytomis vidutinėmis pajamomis iš vieno keleivio, o komisiniais iš vieno keleivio, kurie sudaro:

— 0,57 EUR automobilių nuomos bendrovėms

— 0,47 EUR už degalus

— 0,97 EUR už stovėjimo aikšteles

— 0,10 EUR parduotuvėms nuo 2009 m.

— arba, atsižvelgiant į infliaciją, papildomos vieneto pajamos pirmaisiais metais būtų 2,01 EUR, antraisiais – 2,14 EUR, trečiaisiais – 2,17 EUR.

(647) Dėl veiklos išlaidų Prancūzija pateikė įvertį, apskaičiuotą kaip personalo išlaidų ir kitų kintamųjų išlaidų, kurios yra fiksuotos sumos, suma, kuriai paskutiniaisiais susitarimo galiojimo metais taikoma aiški 2 proc. infliacija. Prancūzija nepateikė jokio šių išlaidų pagrindimo. Komisija pažymi, kad pagal Prancūzijos pateiktus duomenis apskaičiuotos vidutinės išlaidos vienam keleiviui per trejus metus sudaro 0,37–0,38 EUR, t. y. yra šiek tiek didesnės nei pagal susitarimus su bendrovėmis „Ryanair“ ir AMS. Komisija mano, kad, kaip ir Prancūzijos šiems atkurtiems verslo planams naudotos išlaidos (0,27 EUR), su bendrove „Jet2“ sudarytam susitarimui naudotos papildomos išlaidos yra akivaizdžiai per mažos (šiuo klausimu žr. 571 ir 573 konstatuojamąsias dalis).

— *Prancūzijos atkurtas 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo planas*

(648) Prancūzija pasiūlė atkurtą 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo planą. Be visiems Prancūzijos atkurtiems bendrovių „Ryanair“ / AMS susitarimų verslo planams būdingų metodinių klaidų (ir pakartotų bendrovės „Jet2“ susitarimo atveju), nurodytų 582 konstatuojamojoje dalyje, atkurtame 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo plane yra ir kitų specifinių metodinių problemų:

([175]) Tai tikėtino Oslo Rygge eismo dalis iš viso pagal 6 susitarimą planuojamo eismo, priskirta pagal K susitarimą nustatytam metiniam rinkodaros paslaugų mokesčiui (986 200 EUR).

([176]) Darant prielaidą, kad užimtumo koeficientas yra 85 proc., kaip jau pagrįsta 576 konstatuojamojoje dalyje. Skrydžių į abi puses skaičius suapvalintas į didžiąją pusę iki artimiausios dešimties.

— Prancūzija apskaičiavo, kad pagal atkurtą verslo planą 2008, 2009 ir 2010 m. tikslinis eismas yra atitinkamai 7 874, 12 189 ir 12 361 keleivis. Ji apskaičiavo, kad atitinkamas metinis mokestis už rinkodaros paslaugas yra [...] EUR, [...] EUR ir [...] EUR. Tačiau į susitarimą su bendrove „Jet2“ įtrauktas įsipareigojimas, kad pirmaisiais metais per sezoną naujai pradėtu vykdyti maršrutu (Edinburgas ir Lidsas) bus vežama tik 2 000 keleivių, t. y. 4 000 keleivių, o ne 7 874, kaip siūlė Prancūzija. Dėl antrųjų ir trečiųjų metų susitarime nebuvo jokių tvirtų įsipareigojimų dėl bendrovės „Jet2“ užtikrinamo eismo ar rinkodaros paslaugų mokesčio (susitarime tik buvo numatyta, kad vėliau dėl jo bus deramasi iš naujo, atsižvelgiant į patvirtintus skrydžių tvarkaraščius). Todėl į Prancūzijos siūlomą atkurtą verslo planą įtraukiant minėtas antrųjų ir trečiųjų metų eismo ir rinkodaros paslaugų mokesčio prognozes daroma prielaida, kad už oro uostą atsakingas PPR skyrius turėjo patikimus eismo įverčius. Tačiau Prancūzija nepateikė jokio dokumento, įrodančio, kad susitarimo pasirašymo metu bendrovė „Jet2“ buvo prisiėmusi kokius nors oficialius ar neoficialius įsipareigojimus, kuriais už oro uostą atsakingas PPR skyrius galėtų remtis, kad susidarytų tvirtą nuomonę apie bendrovės „Jet2“ įsipareigojimus dėl eismo iš La Rošelio oro uosto po pirmųjų metų.

— Trejiems metams Prancūzija numatė atitinkamai 70 proc., 71 proc. ir 72 proc. užimtumo koeficientus, kurie nėra pagrįsti jokiais išsamiais ekonominiais argumentais, ypač atsižvelgiant į tai, kad pagal susitarimą rinkodaros paslaugų mokestis pirmaisiais metais mokamas su sąlyga, kad užimtumo koeficientas bus daug mažesnis (60 proc.). Apdairus investuotojas taikytų metodą, skirtą būsimoms eismo hipotezėms įvertinti.

(649) Todėl Komisija mano, kad negalima pritarti Prancūzijos pateiktam atkurtam 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo planui.

— *Komisijos atkurtas 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo planas*

(650) Komisija atkūrė 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo planą. Šiuo tikslu, be pataisytų parametrų, taikomų visiems susitarimams, Komisija taikė šiuos konkrečius parametrus:

— pirmaisiais metais keleivių eismas sudaro 4 000, o per paskutiniuosius dvejus metus – nulį. Kaip nurodyta pirmiau, jokia apdairi oro uostą valdanti įstaiga nesitikėtų, kad bus pasiekti tiksliniai srautai, jei oro transporto bendrovė neprisiimtų įsipareigojimų, nors ir neoficialiai. Todėl Komisija apsiribojo pirmųjų metų vertinimu;

— orlaivių užimtumo koeficientas apskaičiuotas kaip dvejų metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pasirašytas susitarimas, bendrovės „Ryanair“ vykdyto eismo užimtumo koeficientų vidurkis (73 proc.); apdairus veiklos vykdytojas savo skaičiavimus galėjo pagrįsti faktiniu oro transporto bendrovės, vykdančios skrydžius keliais maršrutais iš La Rošelio oro uosto, užimtumo koeficientu. Komisijos naudotas užimtumo koeficientas iš tikrųjų yra didesnis nei Prancūzijos pasiūlytas koeficientas ir tikriausiai didesnis, nei apdairus veiklos vykdytojas galėtų tikėtis iš naujo maršruto ir naujos oro transporto bendrovės, kuri yra ne taip gerai žinoma, kaip „Ryanair“, kuri jau kelerius metus vykdė veiklą oro uoste;

— taikyti tokias pat papildomas su oro susisiekimu nesusijusias vieneto pajamas, kaip ir bendrovės „Ryanair“ atveju (2008 m. – 2,35 EUR, 2009 m. – 2,40 EUR ir 2010 m. – 2,45 EUR). Šie apdairi hipotezė grindžiama logiškesniu požiūriu, nes daroma prielaida, kad visų keleivių pirkimo įpročiai yra vienodi (nepriklausomai nuo to, kokia oro transporto bendrove jie naudojasi).

(651) Kaip matyti iš 19 lentelėje pateikto 2008 m. liepos 4 d. susitarimo verslo plano atkūrimo rezultatų, šio susitarimo grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

(652) Kaip ir kitų susitarimų atveju, Komisija taip pat manė, kad apdairu atlikti jautrumo analizę, siekiant patikrinti atkurto verslo plano pagrindinio scenarijaus patikimumą. Šiuo tikslu Komisija pakartojo 1-A susitarimų, pasirašytų su bendrove „Ryanair“ rinkiniui taikytus parametrų pakeitimus, išskyrus toliau nurodytus parametrus:

— kalbant apie skrydžių į abi puses skaičių per metus, veiklos vykdytojas galėjo daryti hipotetinę prielaidą, kad bendrovė „Jet2“ pirmaisiais metais, taip pat antraisiais ir trečiaisiais metais vykdys skrydžius dviem maršrutais;

— kalbant apie užimtumo koeficientą, Komisija pasirinko Prancūzijos pasiūlytus koeficientus, kaip nurodyta 648 konstatuojamojoje dalyje;

— oro uosto mokesčiams Komisija taikė sutartas nuolaidas;

— kalbant apie rinkodaros paslaugų mokestį, Komisija nustatė [...] EUR sumą trejiems metams, kuriems taikomas susitarimas, darydama prielaidą, kad abu maršrutai bus vykdomi visą susitarimo galiojimo laikotarpį.

(653) Pagal šį alternatyvų scenarijų iš 19 lentelės matyti, kad atkurto 2008 m. liepos 4 d. susitarimo grynoji dabartinė vertė yra labai nežymiai teigiama (3 511 EUR). Atsižvelgdama į labai optimistines prielaidas (visų pirma 50 proc. sumažėjusias papildomas veiklos išlaidas ir 20 proc. padidėjusias pajamas, nesusijusias su oro susisiekimu) ir labai nežymiai teigiamą pagal šį alternatyvų scenarijų atkurtos grynosios dabartinės vertės rodiklį, Komisija mano, kad labai mažai tikėtina, jog apdairus veiklos vykdytojas būtų nusprendęs pasirašyti 2008 m. liepos 4 d. susitarimą su bendrove „Jet2“, nes pagal pagrindinį scenarijų grynoji dabartinė vertė yra neigiama.

19 lentelė

2008 m. liepos 4 d. susitarimo, pasirašyto su bendrove „Jet2“, grynoji dabartinė vertė

(tūkst. EUR)

	Grynoji dabartinė vertė		
Rinkodaros susitarimų rinkinys	Prancūzijos scenarijus	Komisijos pagrindinis scenarijus	Komisijos alternatyvus scenarijus
„Jet2“	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

a) Išvada dėl pranašumo buvimo

(654) Iš 580–653 konstatuojamosiose dalyse, ypač 18 ir 19 lentelėse, pateiktos analizės matyti, kad visų susitarimų, pagal kuriuos bendrovėms „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ buvo mokamas atlygis už rinkodaros paslaugas, grynoji dabartinė vertė yra neigiama ([177]). Iš 531 konstatuojamosios dalies matyti, kad pagal kiekvieną iš šių susitarimų bendrovėms „Ryanair“ / AMS arba „Jet2“ suteikiamas pranašumas. Priešingai, kaip nurodyta 644 konstatuojamojoje dalyje, 4 ir 5 susitarimais bendrovėms „Ryanair“ / AMS ekonominis pranašumas nesuteikiamas.

7.2.1.6. Bendrovėms „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ suteikto pranašumo atrankus pobūdis

(655) Išskyrus 4 ir 5 susitarimus dėl oro uosto paslaugų su bendrove „Ryanair“, PPR su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ sudarytuose susitarimuose arba susitarimų rinkiniuose numatyta mokėti atlygį šioms oro transporto bendrovėms už jų teikiamas rinkodaros paslaugas. Atlygis už šias rinkodaros paslaugas yra oro uosto ir šių oro transporto bendrovių santykių ypatybė, nes jis nustatomas ne pagal visoms oro transporto bendrovėms taikomas kainas, o pagal tiesioginių PPR ir kiekvienos atitinkamos oro transporto bendrovės derybų rezultatus. Susitarimuose numatytos sąlygos, dėl kurių konkrečiai susitarė La Rošelio oro uostas ir bendrovės „Ryanair“ / AMS bei „Jet2“, todėl jos yra atrankiosios.

(656) Dėl su bendrove „Ryanair“ sudarytų 4 ir 5 susitarimų dėl oro uosto paslaugų, kaip nurodyta 644 konstatuojamojoje dalyje, jais bendrovėms „Ryanair“ / AMS nesuteikiamas atrankusis pranašumas, nes juose nustatyti oro susisiekimo mokesčiai atitinka visoms oro transporto bendrovėms taikomas kainas pagal „Cocoeco“ patvirtintą bendrąjį tarifų sąrašą.

([177]) Kelerius metus apimantys susitarimai arba susitarimų rinkiniai taip pat turi neigiamą grynąją dabartinę vertę kiekvienais susitarimo metais.

7.2.1.7. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

(657) Tais atvejais, kai valstybės narės teikiama pagalba sustiprina tam tikrų įmonių padėtį kitų vidaus rinkoje konkuruojančių įmonių atžvilgiu, laikoma, kad pagalba jai daroma įtaka. Remiantis nusistovėjusia teismų praktika ([178]), iškraipančia konkurenciją priemonė laikoma jau tada, kai pagalbos gavėjas konkuruoja su kitomis įmonėmis konkurencijai atvirose rinkose.

(658) 1993 m. sausio 1 d. įsigaliojus trečiajam oro transporto liberalizavimo dokumentų rinkiniui ([179]), ES oro transporto bendrovės gali laisvai vykdyti skrydžius ES vidaus maršrutais ir gauti neribotą kabotažo leidimą.

(659) Todėl pranašumai (kurių buvimas nustatytas pirmiau), kuriuos oro transporto bendrovės įgijo pagal įvairius šiame tyrime nagrinėjamus susitarimus, sustiprino jų padėtį visų kitų ES oro transporto bendrovių, kurios faktiškai konkuruoja arba gali konkuruoti su šiomis oro transporto bendrovėmis dėl jų aptarnaujamų maršrutų, atžvilgiu. Taigi dėl tokių pranašumų buvo arba galėjo būti iškraipyta konkurencija ir daromas poveikis Sąjungos vidaus prekybai.

7.2.1.8. Išvada dėl pagalbos buvimo

(660) Išskyrus su bendrove „Ryanair“ sudarytus 4 ir 5 susitarimus dėl oro uosto paslaugų, visos su bendrovėmis „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ sudarytų susitarimų rinkinių ir jų pakeitimų (žr. 14 lentelę) priemonės atitinka SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, todėl yra valstybės pagalba.

7.2.2. *Neteisėtas valstybės pagalbos pobūdis*

(661) Kadangi šios priemonės įgyvendintos negavus Komisijos leidimo, jos yra neteisėta pagalba.

7.2.3. *Pagalbos suderinamumas su vidaus rinka*

(662) Pagal nusistovėjusią teismų praktiką ([180]) Prancūzija turi nurodyti, kokiu teisiniu pagrindu nagrinėjama pagalba galėjo būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ir įrodyti, kad buvo laikomasi suderinamumo sąlygų. Todėl Komisija sprendime pradėti procedūrą ir prašyme pateikti papildomos informacijos paragino Prancūziją nurodyti, koks galėtų būti suderinamumo teisinis pagrindas, ir įrodyti, kad taikytinos suderinamumo sąlygos yra įvykdytos, ypač jei aptariama pagalba būtų laikoma pagalba veiklos pradžiai pradedant vykdyti naujus maršrutus. Tačiau Prancūzija nenurodė jokio suderinamumo pagrindo ir nepateikė jokių argumentų, kurie pagrįstų išvadą, kad pagalba yra suderinama su vidaus rinka. Visų pirma, Prancūzija niekada neteigė, kad nagrinėjamos priemonės yra suderinama pagalba veiklai pradėti. Be to, nė viena suinteresuotoji trečioji šalis nebandė įrodyti, kad šios priemonės yra suderinamos su vidaus rinka.

(663) Vis dėlto Komisija mano, kad siekiant išsamumo naudinga įvertinti, kokiu mastu ši pagalba galėtų būti pripažinta suderinama dėl jos indėlio, jei toks yra, kuriant naujus maršrutus ar didinant skrydžių dažnumą.

(664) Komisija pažymi, kad nagrinėjama pagalba buvo susieta su naujų oro maršrutų sukūrimu, skrydžių dažnumo didinimu esamais maršrutais arba maršrutų, kurie kitu atveju galėjo būti nutraukti, tęsimu. Todėl Komisija mano, kad tai gali būti veiklos pagalba, skirta oro eismui iš regioninio oro uosto skatinti. Šiuo atžvilgiu reikėtų pabrėžti, kad veiklos pagalba retai kada gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka, nes ji paprastai iškraipo konkurencijos sąlygas sektoriuose, kuriuose ji teikiama.

([178]) 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Het Vlaamse Gewest / Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.
([179]) Tarybos reglamentai (EEB) Nr. 2407/92, 2408/92 ir 2409/92 (OL L 240, 1992 8 24).
([180]) Žr. 1993 m. balandžio 28 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, 20 punktą.

7.2.3.1. Priemonės, taikytos iki 2005 m. gairių įsigaliojimo

(665) Kai kurios nagrinėjamos pagalbos priemonės (1-A susitarimų rinkinys ir B susitarimas) pradėtos taikyti prieš 2005 m. gruodžio 9 d. paskelbiant 2005 m. gaires ([181]). Kalbant apie iki šios datos suteiktos pagalbos suderinamumą, 2005 m. gairių 85 punkte ir 2014 m. gairių 174 punkte pateikiamos nuorodos į pagalbos suteikimo metu galiojusias taisykles.

(666) Prieš priimdama 2005 m. gaires Komisija buvo priėmusi 1994 m. gaires ([182]). Tačiau šiose gairėse nebuvo konkrečiai nagrinėjamas klausimas dėl veiklos pagalbos, skirtos oro eismui iš regioninių oro uostų skatinti. Ši problema iškilo palaipsniui, nes tam tikruose didžiuosiuose Europos oro uostuose susidarė spūstys ir atsirado pigių skrydžių bendrovės, kurių 1994 m. dar nebuvo. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad 1994 m. gairės šioje byloje negali būti taikomos. Taigi nagrinėjamos pagalbos suderinamumą Komisija iš esmės turi vertinti tiesiogiai remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu.

(667) Šiuo klausimu pažymėtina, kad ilgainiui Komisijos atliekamas tokio pobūdžio valstybės pagalbos teisinis vertinimas tobulėjo, tačiau kai kurie aspektai nekito. Šie aspektai susiję su bendraisiais principais, kurie pagal minėtą Sutarties nuostatą taikomi pagalbos suderinamumui.

(668) Todėl 1999 m. birželio mėn. sprendime dėl Mančesterio oro uosto ([183]) Komisija suderinamomis su valstybės pagalbos taisyklėmis laikė oro uosto mokesčių nuolaidas, kurios ribotą laikotarpį be išlygų taikytos kaip priemonės, kuriomis siekta reklamuoti naujus maršrutus.

(669) Sprendime 2004/393/EB dėl Šarlerua oro uosto ([184]) Komisija nustatė, kad „pagalbos veiklai priemonės, skirtos padėti naujoms oro transporto bendrovėms pradėti veiklą arba padidinti tam tikrų skrydžių dažnius, gali būti būtina priemonė mažų regioninių oro uostų plėtrai. Šios priemonės iš tiesų gali paskatinti suinteresuotas bendroves rizikuoti ir investuoti į naujus maršrutus. Tačiau tam, kad tokia pagalba būtų pripažinta suderinama remiantis Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktu, reikėtų nustatyti, ar ši pagalba yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui ir ar ji nedaro poveikio prekybai tokiu mastu, kuris prieštarautų bendram interesui“ ([185]). Taigi Komisija nustatė tam tikras sąlygas, kurios turi būti įvykdytos, kad šią veiklos pagalbą būtų galima paskelbti suderinama su vidaus rinka, t. y.:

— pagalba turi būti prisidedama prie regioninio oro uosto ekonominės plėtros, aiškiai padidinant srautą naujais maršrutais ([186]);

— pagalba turi būti būtina, t. y. nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita oro transporto bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu ([187]);

— pagalba turi turėti skatinamąjį poveikį, t. y. padėti plėtoti veiklą, kuri po tam tikro laikotarpio veikiausiai taps pelninga; tai reiškia, kad pagalbos teikimo laikotarpis turi būti ribotas ([188]);

— pagalba turi būti proporcinga, t. y. jos suma turi būti susijusi su aiškiu eismo didinimu ([189]);

— pagalba turi būti suteikta skaidriai ir be išlygų ir nesusieta su kitų rūšių pagalba.

([181]) Žr. 3.2.2.1 skirsnį.
([182]) Gairės dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).
([183]) 1999 m. gegužės 26 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos NN 109/98 Mančesterio oro uostui (OL C 65, 2004 3 13).
([184]) 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimas 2004/393/EB dėl naudos, kurią transporto bendrovei „Ryanair“ įsikuriant Šarlerua jai suteikė Valonijos regionas ir Šarlerua oro uostas „Brussels South“ (OL L 137, 2004 4 30, p. 1). Šis sprendimas buvo panaikintas 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimu *Ryanair Ltd / Komisija*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Vis dėlto jis iliustruoja Komisijos požiūrio į šios rūšies pagalbos vertinimą raidą.
([185]) Žr. Komisijos sprendimo 2004/393/EB 279 konstatuojamąją dalį.
([186]) Žr. 283–297 konstatuojamąsias dalis.
([187]) Žr. 288–309 konstatuojamąsias dalis.
([188]) Žr. 311–317 konstatuojamąsias dalis.
([189]) Žr. 318–325 konstatuojamąsias dalis.

(670) Be to, sprendimo pradėti procedūrą 234 punkte Komisija nurodė, kad šios pagalbos suderinamumą ji ketina nagrinėti remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, ir nei Prancūzija, nei jokia suinteresuotoji trečioji šalis šiam metodui neprieštaravo.

(671) Valstybės pagalba oro transporto bendrovėms, kaip ir bet kokia kita valstybės pagalba, turi būti būtina ekonominės veiklos plėtrai remti ir proporcinga tam tikslui, kad būtų pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(672) Taigi Komisija mano, kad šiuo atveju 1-A susitarimų rinkinio ir B susitarimo suderinamumą reikėtų vertinti atsižvelgiant į minėtus bendruosius principus.

(673) Todėl Komisija įvertins šių priemonių suderinamumą atsižvelgdama į pirmiau nurodytus kriterijus ir teismų praktiką ([190]).

— *Pagalba prisideda prie mažo regioninio oro uosto ekonominės plėtros, aiškiai padidindama srautą naujais maršrutais*

(674) 1-A ir B susitarimai yra susieti su skrydžiais nauju maršrutu ir esamo maršruto į Londono Stanstedą išlaikymu. Todėl jais prisidėta prie aiškaus iš La Rošelio oro uosto išvykstančių keleivių eismo padidėjimo, kartu siekiant prisidėti prie esamo maršruto į Londono Stanstedą tolesnio vykdymo.

— *Pagalba nesusijusi su maršrutu, kuriuo ta pati ar kita bendrovė jau teikia paslaugas, arba su panašiu maršrutu*

(675) 1-A susitarimų rinkinys ir B susitarimas apėmė ne tik naujų maršrutų sukūrimą, bet ir tolesnį esamo maršruto į Londono Stanstedą vykdymą. Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad 2003 m. balandžio 10 d. bendrovė „Ryanair“ nusipirko bendrovę „Buzz“, kuri pagal 3.2.2.3 skirsnyje nurodytą 2002 m. lapkričio 8 d. susitarimą nuo 2001 m. balandžio 1 d. vykdė skrydžius šiuo maršrutu. Be to, B susitarimas apėmė tą patį maršrutą į Londono Stanstedą, kurį bendrovė „Ryanair“ jau vykdė pagal 1-A susitarimų rinkinį. Todėl 1-A susitarimų rinkinys ir B susitarimas neatitinka sąlygos, kad priemonė negali būti taikoma jau vykdomam maršrutui arba panašiam maršrutui.

— *Priemonės yra ribotos trukmės ir susijusios su maršrutais, kurie gali tapti pelningi*

(676) Kai 2001 m. bendrovė „Buzz“ pradėjo vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas, šiuo maršrutu neskraidino jokia oro transporto bendrovė. Pasirašant 1-A susitarimų rinkinį, bendrovė „Buzz“ šį maršrutą pagal 2002 m. lapkričio 8 d. susitarimą vykdė beveik dvejus metus, tačiau šiame susitarime nebuvo numatytas joks rinkodaros mokestis. Priešingai, susitarimuose, kurie buvo sudaryti po 1-A susitarimų rinkinio ir kuriuose buvo nustatytos šio maršruto eksploatavimo sąlygos, t. y. B susitarime (galiojusiame iki 2006 m. balandžio mėn. pabaigos), 2-3-C-D susitarimų rinkinyje (galiojusiame iki 2009 m.), G-H-I-J susitarimų rinkinyje (galiojusiame iki 2011 m. pabaigos) ir 6-K susitarimų rinkinyje (galiojusiame iki 2013 m. kovo mėn. pabaigos), buvo numatyta kompensacija (kaip mokėjimai už rinkodaros paslaugas) bendrovėms „Ryanair“ / AMS. Taigi šis maršrutas buvo finansuojamas 10 metų po 1-A susitarimų rinkinio galiojimo pabaigos ir 7 metus po B susitarimo galiojimo pabaigos. Ši papildoma trukmė yra labai svarbi. Komisija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad šiuo maršrutu skrydžių nevykdė kitos oro transporto bendrovės.

(677) Be to, Komisija pažymi, kad Prancūzija nepateikė jokio įvairių maršrutų ir skrydžių dažnumo, kuriems taikomas 1-A susitarimų rinkinys ir B susitarimas, gyvybingumo tyrimo. Taigi, remiantis bylos medžiaga atrodo, kad aptariamą pagalbą suteikusios institucijos neturėjo aiškių lūkesčių, kad šie maršrutai ir skrydžių dažnumas artimiausiu laiku arba vėliau gali tapti gyvybingi nesuteikus pagalbos. Be to, reikėtų pažymėti, kad 1-A susitarimų rinkinys ir B susitarimas buvo susiję su įvairiais skirtingais maršrutais, iš kurių kai kurie pasirašant susitarimus net nebuvo nustatyti, o tai patvirtina, kad atitinkamos valdžios institucijos neturėjo jokios informacijos, galinčios jas įtikinti, kad šie maršrutai yra gyvybingi.

([190]) 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas *Austrijos Respublika / Komisija*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 punktas.

(678) Galiausiai Komisija pabrėžia, kad Prancūzijos valdžios institucijų pateiktoje informacijoje apie bendrovės „Ryanair“ vykdomų oro paslaugų maršrutų ekonominį poveikį analizuojamos bendrovės „Ryanair“ klientų ypatybės ir jų galimas poveikis regiono plėtrai, tačiau nepateiktos šių maršrutų ar kitų maršrutų, kuriuos bendrovė „Ryanair“ gali vykdyti ateityje, perspektyvumo prognozės.

(679) Todėl Komisija daro išvadą, kad 1-A susitarimų rinkinys ir B susitarimas neatitinka sąlygos, pagal kurią priemonės turi būti taikomos ribotą laikotarpį ir turi būti susijusios su maršrutais, kurie gali tapti pelningi.

— *Pagalbos suma yra susieta su aišku eismo padidėjimu*

(680) Pagalbos sumos, suteiktos pagal 1-A susitarimų rinkinį ir B susitarimą, nėra susietos su eismo padidėjimu, nes, nors jie apima naujų maršrutų sukūrimą, šis sukūrimas yra hipotetinis, o pagrindinis susitarimo tikslas yra toliau vykdyti skrydžius esamu maršrutu į Londono Stanstedą. Todėl Komisija daro išvadą, kad 1-A susitarimų rinkinys ir susitarimas B neatitinka kriterijaus, pagal kurį pagalbos suma turi būti susieta su aiškiu eismo padidėjimu.

— *Pagalba turi būti suteikta skaidriai ir be išlygų ir nesusieta su kitų rūšių pagalba.*

(681) Prancūzijos teigimu, PPR anksčiau yra atlikę kelių bendrovių svetainėse siūlomų rinkodaros paslaugų tyrimą, po kurio nusprendė, kad bendrovės AMS siūlomos paslaugos geriausiai atitinka jų poreikius ir strategiją. PPR nustatė, kad kitos oro transporto bendrovės, išskyrus „Ryanair“, sudarančios mažąją dalį eismo La Rošelio oro uoste, negalėjo pasiūlyti tinkamo pakaitalo pagrindinės oro uosto oro transporto bendrovės „Ryanair“ svetainei.

(682) Taigi dėl pagalbos, teikiamos pagal 1-A susitarimų rinkinį ir B susitarimą, buvo deramasi dvišaliai, neskaidriai ir netaikant procedūros, kuria būtų galima užtikrinti, kad nebūtų diskriminacijos, pavyzdžiui, viešai skelbiant konkursą. Todėl ši pagalba neatitinka skaidrumo ir nediskriminavimo sąlygos.

(683) Todėl Komisija nusprendžia, kad valstybės pagalba, suteikta pagal 1-A susitarimų rinkinį ir B susitarimą, negali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka.

7.2.3.2. Priemonės, taikytos įsigaliojus 2005 m. gairėms

(684) Kadangi 2005 m. gairės yra orientacinė sistema, taikoma nuo jų įsigaliojimo iki 2014 m. gairių priėmimo, Komisija mano, kad 2005 m. gairės turėtų būti taikomos kitoms aptariamoms pagalbos priemonėms. Komisija privalo laikytis savo priimtų gairių, nebent jos prieštarautų Sutarčiai, o to nei Prancūzija, nei bendrovės „Ryanair“ ar „Jet2“ neteigė ir neįrodė.

(685) Taigi Komisija laikosi nuomonės, kad toliau nurodytų pagalbos priemonių suderinamumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į 2005 m. gaires ir teismų praktiką ([191]):

— 2-3-C-D susitarimų rinkinys;

— E susitarimas;

— F susitarimas;

— G-H-I-J susitarimų rinkinys;

— 6-K susitarimų rinkinys;

— L susitarimas;

— 7-M susitarimų rinkinys;

— N susitarimas;

— 2008 m. liepos 4 d. su bendrove „Jet2“ sudarytas susitarimas.

([191]) 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) sprendimas *Austrijos Respublika / Komisija*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 20 punktas.

(686) Valstybės pagalba oro transporto bendrovėms, kaip ir bet kokia kita valstybės pagalba, turi būti būtina ekonominės veiklos plėtrai remti ir proporcinga tam tikslui, kad būtų pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Taigi Komisija vertins, kaip laikomasi ne tik 2005 m. gairėse nurodytų kriterijų, bet ir šių būtinumo bei proporcingumo kriterijų.

(687) 2005 m. gairėse nurodyta, pirma, kad pagal Komisijos komunikatus ir kitas priemones dėl regioninės pagalbos oro transporto bendrovėms suteikta veiklos pagalba (pavyzdžiui, pagalba veiklos pradžiai pradedant naujus maršrutus) gali būti pripažinta suderinama tik išskirtinėmis aplinkybėmis ir laikantis griežtų sąlygų nepalankioje padėtyje esančiuose Europos regionuose, t. y. regionuose, kuriems taikoma SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte nustatyta nukrypti leidžianti nuostata, atokiausiuose regionuose ir mažai apgyvendintose vietovėse ([192]). Kadangi La Rošelio oro uostas nėra tokiame regione, ši nukrypti leidžianti nuostata netaikoma.

(688) 2005 m. gairėse taip pat teigiama, kad mažuose oro uostuose keleivių skaičius dažnai nėra toks didelis, kad būtų pasiekta kritinė masė ir pelningumo riba, todėl oro transporto bendrovės ne visada yra pasirengusios be tinkamų paskatų rizikuoti vykdyti skrydžius naujais maršrutus iš nežinomų ir neišbandytų oro uostų. Todėl pagal 2005 m. gaires Komisija gali pritarti tam tikromis sąlygomis oro transporto bendrovėms laikinai mokamai valstybės pagalbai, jei tai suteikia joms būtiną paskatą kurti naujus maršrutus ar tvarkaraščius iš regioninių oro uostų ir pritraukti tokį keleivių skaičių, kuris leistų joms ilgainiui veikti pelningai ([193]).

(689) Konkretūs suderinamumo kriterijai nurodyti 2005 m. gairių 79 punkte. Komisija nustatė, kad keli iš šių kriterijų nėra įvykdyti, būtent:

— *Ilgalaikis gyvybingumas ir laipsniškas mažinimas (d kriterijus), verslo plano nebuvimas (i kriterijus), trukmė ir intensyvumas (f kriterijus).*

(690) Nė viena iš priemonių nebuvo sudaryta taip, kad būtų užtikrinta, jog pagalba laipsniškai mažėtų ir neviršytų tinkamų finansuoti išlaidų procentinės dalies, kuri nebuvo nurodyta nei atitinkamuose susitarimuose, nei, kiek Komisijai žinoma, jokiuose kituose dokumentuose, kuriuos PPR turėjo susitarimų sudarymo metu.

(691) Be to, nėra įrodymų, kad iš anksto buvo pateiktas verslo planas, kuris leistų įvertinti ilgalaikį priemonių gyvybingumą. Todėl, nesant jokios kitos priešingos informacijos, Komisija daro išvadą, kad aptariama pagalba nebuvo suteikta maršrutams, kurie be pagalbos gali būti gyvybingi. Be to, iš nuosekliai taikytų pagalbos priemonių maršrutams į Londono Stanstedą ir Briuselio Šarlerua (nuo 2003 m.), Dubliną (nuo 2006 m.), Oslą (nuo 2010 m.) ir Portą (nuo 2011 m.) matyti, kad bendrovė „Ryanair“ nebūtų vykdžiusi skrydžių šiais maršrutais, jei jiems nebebūtų teikiamos subsidijos.

(692) Todėl Komisija daro išvadą, kad nė viena aptariama priemonė neatitinka pirmiau nurodytų kriterijų.

— *Ryšys su naujais maršrutais arba papildomų skrydžių esamais maršrutais skaičiumi (c kriterijus).*

(693) Komisija pažymi, kad kai kuriais atvejais aptariami susitarimai buvo sudaryti siekiant pradėti vykdyti skrydžius naujais maršrutais, tačiau visų pirma siekiant užtikrinti, kad būtų toliau vykdomi esami maršrutai:

— Kalbant apie C susitarimą, 89 konstatuojamojoje dalyje pažymima, kad pagal jį bendrovė „Ryanair“ tiesiog įsipareigojo vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Londono Stanstedas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 95 000 keleivių. Tačiau iš 82 ir 85 konstatuojamųjų dalių matyti, kad A ir B susitarimuose jau buvo numatytas kasdienis maršrutas tarp Londono Stanstedo ir La Rošelio. Vertindama srautą pagal 1-A susitarimų rinkinį ir B susitarimą, Komisija apskaičiavo, kad metinis eismas šiuo maršrutu niekada neviršys 86 000 keleivių. Todėl Komisija mano, kad šios priemonės atitinka c kriterijų.

— Kalbant apie D susitarimą, 92 konstatuojamojoje dalyje pažymima, kad pagal jį bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo vykdyti skrydžius (nauju) maršrutu La Rošelis–Dublinas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 45 000 keleivių. Todėl Komisija mano, kad ši priemonė atitinka c punktą.

([192]) 2005 m. gairių 27 punktas.
([193]) 2005 m. gairių 71 ir 74 punktai.

— Kalbant apie G susitarimą, 96 konstatuojamojoje dalyje pažymima, kad pagal jį bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Dublinas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 53 000 keleivių, t. y. 8 000 keleivių daugiau, palyginti su D susitarimu. Todėl Komisija mano, kad ši priemonė atitinka c kriterijų.

— Kalbant apie H susitarimą, 99 konstatuojamojoje dalyje pažymima, kad pagal jį bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo vykdyti skrydžius nauju maršrutu La Rošelis–Briuselio Šarlerua, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 9 000 keleivių pirmaisiais metais ir 16 000 keleivių vėlesniais metais. Todėl Komisija mano, kad ši priemonė atitinka c kriterijų.

— Kalbant apie I susitarimą, 102 konstatuojamojoje dalyje pažymima, kad pagal jį bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo vykdyti skrydžius maršrutu La Rošelis–Dublinas, kuriuo per metus būtų skraidinama ne mažiau kaip 17 000 keleivių. Tačiau pagal ankstesnį D susitarimą bendrovė „Ryanair“ jau vykdė skrydžius šiuo maršrutu, kuriam buvo nustatytas didesnis tikslinis eismas (45 000 keleivių per metus). Todėl Komisija mano, kad ši priemonė neatitinka c kriterijaus.

— Pagal K susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo, kaip nurodyta 106 konstatuojamojoje dalyje, vykdyti skrydžius nauju maršrutu į Norvegiją. Kaip aprašyta 78 konstatuojamojoje dalyje, 6 susitarime dėl oro uosto paslaugų, kurį Komisija kartu su K susitarimu laiko viena priemone (žr. 7.2.1.5 skirsnio b punkto 4 papunktį), bendrovė „Ryanair“ neprisiėmė jokių įsipareigojimų dėl skrydžių skaičiaus, tačiau prisiėmė šiuos įsipareigojimus dėl eismo: 53 000 keleivių į Londono Stanstedą, 17 000 keleivių į Dubliną, 17 000 keleivių į Briuselio Šarlerua ir 17 000 keleivių į Oslo Rygge. Komisija pažymi, kad šie įsipareigojimai yra stabilūs Dublino maršruto atžvilgiu, šiek tiek didesni Briuselio Šarlerua maršruto atžvilgiu (1 000 keleivių, arba maždaug +6 proc.), tačiau gerokai mažesni Londono Stanstedo maršruto atžvilgiu (– 28 000 keleivių, palyginti su C susitarime nustatytu 95 000 keleivių tikslu, t. y. 30 proc. sumažėjimas). Įtraukus naują maršrutą į Norvegiją, kuriuo skraidinama 17 000 keleivių, nekompensuojamas bendras eismo sumažėjimas pagal K susitarimą (– 10 000 keleivių ([194])). Todėl Komisija mano, kad ši priemonė neatitinka c kriterijaus.

— Pagal L susitarimą bendrovė „Ryanair“ įsipareigojo, kaip nurodyta 110 konstatuojamojoje dalyje, vykdyti skrydžius nauju maršrutu į Korką. Tačiau bendrovė „Ryanair“ neprisiėmė jokių įsipareigojimų dėl eismo ar skrydžių dažnumo. Todėl Komisija mano, kad ši priemonė neatitinka c kriterijaus.

— E, F, J, M ir N susitarimuose nenumatyti jokie įsipareigojimai dėl eismo ar skrydžių dažnumo. Todėl Komisija mano, kad šios priemonės neatitinka c kriterijaus.

(694) Taigi c kriterijų atitinka tik C, D, G ir H susitarimai.

— *Pradedant veiklą patirtų papildomų išlaidų kompensavimas (e kriterijus)* ([195])

(695) Komisija mano, kad šio kriterijaus neatitiko nė viena nagrinėjama priemonė. PPR sumokėtos sumos neturėjo sudaryti dalies pradedant veiklą patirtų papildomų išlaidų; Komisijos žiniomis, bendrovės „Ryanair“ / AMS arba „Jet2“ niekada neparengė jų įverčių ir jų nepateikė PPR.

— *Ryšys su maršruto plėtra (g kriterijus)* ([196])

(696) Komisija pažymi, kad su bendrovėmis „Ryanair“ ir „Jet2“ pasirašytais susitarimais dėl rinkodaros paslaugų nesiekiama padidinti keleivių, skrendančių su šiomis dviem oro transporto bendrovėmis, skaičiaus. Tiesa, kai kurie iš šių susitarimų sutampa su tam tikrų maršrutų sukūrimu, o kai kuriuose iš jų numatyti įsipareigojimai dėl skrydžių dažnumo ar keleivių skaičiaus, kaip nurodyta 3.2.2.1 ir 3.2.2.2 skirsniuose. Tačiau Komisija mano, kad šie įsipareigojimai nesikeičia visą susitarimo galiojimo laikotarpį ir nėra jokios realios eismo plėtros skatinimo

([194]) Taigi bendras įsipareigojimų dėl eismo pokytis, atsirandantis dėl K susitarimo, apskaičiuotas remiantis atskirais eismo pokyčiais kiekviename maršrute, yra toks: 0+1 000-280 000+17 000= – 10 000 keleivių.

([195]) Pagalbos suma turi būti neatsiejama nuo pradedant veiklą patirtų papildomų išlaidų, kurios susijusios su nauju maršrutu pradėtomis teikti paslaugomis arba pradėtais vykdyti skrydžiais ir kurių oro transporto bendrovė nebūtų patyrusi vykdydama įprastą veiklą.

([196]) Pagalba turi būti mokama atsižvelgiant į grynąjį skraidinamų keleivių skaičiaus pokytį.

sistemos, kuri būtų lygiavertė sistemoms neseniai Komisijos nagrinėtose panašiose bylose ([197]). Taigi nėra jokios nuolaidos ar baudos, susijusios su faktiniu eismo didėjimu. Todėl oro transporto bendrovėms mokamos pagalbos sumos nėra susietos su faktine maršrutų plėtra. Todėl Komisija mano, kad šio kriterijaus neatitinka nė viena aptariama priemonė.

— *Nediskriminacinis paskirstymas (h kriterijus)* ([198])

(697) Komisija pažymi, kad nagrinėjamu atveju dėl susitarimų buvo deramasi tiesiogiai su atitinkamomis oro transporto bendrovėmis ir jie nebuvo skelbiami viešai. Tai reiškia, kad pagalba buvo suteikta be jokios konkurencinės procedūros, kurios metu kitos potencialiai suinteresuotos oro transporto bendrovės būtų galėjusios pasisiūlyti vykdyti skrydžius atitinkamais maršrutais tomis pačiomis sąlygomis, kad galėtų pasinaudoti pagalba veiklai pradėti.

(698) Todėl pagalba neatitinka h punkte nurodyto kriterijaus.

(699) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad jokia neteisėta pagalba, suteikta bendrovėms „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ pagal šiame tyrime nagrinėjamus susitarimus, neatitinka visų 2005 m. gairėse nustatytų kriterijų. Todėl pagal šias priemones suteikta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka:

— 2-3-C-D susitarimų rinkinys;

— E susitarimas;

— F susitarimas;

— G-H-I-J susitarimų rinkinys;

— 6-K susitarimų rinkinys;

— L susitarimas;

— 7-M susitarimų rinkinys;

— N susitarimas;

— 2008 m. liepos 4 d. su bendrove „Jet2“ sudarytas susitarimas.

8. **IŠVADOS**

(700) Todėl Komisija mano, kad, pirma, La Rošelio oro uostui išmokėtos subsidijos už valdžios institucijų kompetencijai priklausančias užduotis ir, kaip įtariama, per mažos paslaugų, kurias 2006–2012 m. oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, kainos nėra valstybės pagalba.

(701) Komisija taip pat mano, kad Prancūzija neteisėtai skyrė 2001–2006 m. išmokėtas investicines dotacijas, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau šios investicinės dotacijos yra su vidaus rinka suderinama pagalba pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(702) Toliau Komisija mano, kad Prancūzija neteisėtai įgyvendino kelias La Rošelio oro uostui skirtas veiklos pagalbos priemones (per mažos paslaugų, kurias 2001–2005 m. La Rošelio oro uostui teikė PPR bendrasis skyrius, La Rošelio oro uosto gauti grąžintini avansai ir vietos valdžios institucijų subsidijos, skirtos prisidėti prie La Rošelio oro uostą reklamuojančių priemonių) ir taip pažeidė SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau šios veiklos pagalbos priemonės yra su vidaus rinka suderinama pagalba pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

([197]) Pavyzdžiui, 12 išnašoje nurodyto Komisijos sprendimo dėl Nimo oro uosto 99 konstatuojamojoje dalyje nurodytame susitarime buvo numatyta „skatinamoji eismo plėtros sistema“. Pagal jį Nimo PPR mokėjo 5,50 EUR už vieną keleivį (nuo 1 iki 49 999 keleivio), 6,50 EUR už vieną keleivį (nuo 50 000 iki 99 999 keleivio) ir 10 EUR (nuo 100 000 iki 129 999 keleivio). Jame taip pat buvo numatyta 5,65 EUR bauda už vieną keleivį, kurią bendrovė „Ryanair“ turėtų sumokėti, jei tikslinis eismas būtų mažesnis nei 71 000 keleivių.

([198]) Kiekviena viešoji įstaiga, oro transporto bendrovei ketinanti teikti naujam maršrutui finansuoti skirtą pagalbą veiklai pradėti (tarpininkaujant oro uostui arba ne), apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visos suinteresuotosios oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti savo paslaugas.

(703) Be to, Komisija mano, kad, išskyrus 4 ir 5 susitarimus dėl oro uosto paslaugų su bendrove „Ryanair“, įvairūs PPR ir bendrovių „Ryanair“, AMS ir „Jet2“ sudaryti susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų, kuriems taikoma oficiali tyrimo procedūra, yra valstybės pagalba, kuri buvo suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir yra nesuderinama su vidaus rinka.

(704) Galiausiai Komisija mano, kad bendrovės „Ryanair“ atleidimas nuo kilimo ir tūpimo tako apšvietimo mokesčių nėra susijęs su valstybės pagalba. Analogiškai Komisija daro išvadą, kad oro transporto bendrovės „Flybe“, „Aer Arann“, „Buzz“ ir „easyJet“ negavo valstybės pagalbos veiklai La Rošelio oro uoste vykdyti.

9. **SUSIGRĄŽINIMAS**

(705) Remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, jeigu Komisija nustato, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka, ji turi nurodyti atitinkamai valstybei narei tą pagalbą panaikinti arba pakeisti ([199]).

(706) Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([200]) 16 straipsnį, „jeigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo (toliau – sprendimas išieškoti pagalbą). Komisija nereikalauja išieškoti pagalbos, jeigu tai prieštarautų bendrajam Sąjungos teisės principui“. Teisingumo Teismas nuosekliai laikosi nuomonės, kad tais atvejais, kai Komisija nustato, kad pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, susigrąžinimo tikslas yra atkurti anksčiau buvusią padėtį ([201]). Šiuo klausimu Teisingumo Teismas mano, kad tikslas pasiektas, jei pagalbos gavėjai grąžino neteisėtai suteiktą pagalbą su palūkanomis ir taip prarado turėtą pranašumą, palyginti su konkurentais. Taip atkuriama padėtis, buvusi iki pagalbos išmokėjimo ([202]).

(707) Šiuo atveju akivaizdu, kad šiame sprendime nustatytos neteisėtos ir su vidaus rinka nesuderinamos pagalbos susigrąžinimas neprieštarauja jokiam bendrajam Sąjungos teisės principui. Visų pirma nei Prancūzija, nei suinteresuotosios trečiosios šalys argumentų šiuo klausimu nepateikė.

(708) Todėl Prancūzija turi imtis visų būtinų priemonių, kad iš bendrovių „Ryanair“, AMS ir „Jet2“ susigrąžintų pagal nagrinėjamus susitarimus neteisėtai suteiktą pagalbą.

(709) 20 lentelėje nurodytos sumos, kurias, Prancūzijos teigimu, iki 2011 m. PPR sumokėjo bendrovėms „Ryanair“ / AMS už rinkodaros paslaugas.

20 lentelė

2003–2013 m. bendrovėms „Ryanair“ / AMS ir „Jet2“ sumokėtos sumos

Metai	2003-m.	2004-m.	2005-m.	2006-m.	2007-m.	2008-m.	2009-m.	2010-m.	2011-m.	2012-m.	2013 m.
„Ryanair“ / AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
„Jet2“							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) 20 lentelėje pateiktos tik bendros mokėjimų, atliktų kiekvienais metais pagal įvairius susitarimus dėl rinkodaros paslaugų, sumos. Tačiau Prancūzija nepateikė lentelės, kurioje būtų matyti ryšys tarp susitarimuose nustatytų sumų ir faktiškai kiekvienais metais pagal kiekvieną susitarimą sumokėtų sumų.

([199]) 1973 m. liepos 12 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktas.

([200]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

([201]) 1994 m. rugsėjo 14 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Ispanija / Komisija*, C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75 punktas.

([202]) 1999 m. birželio 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Belgija / Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.

(711) Todėl susigrąžintinos pagalbos sumos turi būti nustatytos taip:

— Susigrąžintina suma turi būti apskaičiuota kiekvienai 699 konstatuojamojoje dalyje nurodytai nesuderinamai pagalbos priemonei. Kiekvienos nagrinėjamos priemonės pagalbos suma atitinka kiekvienos priemonės grynąją dabartinę vertę, apskaičiuotą kaip diskontuotų papildomų pinigų srautų per metus suma, kaip nurodyta 15 lentelėje.

— Kadangi Prancūzija nepateikė patikimai atkurtos kiekvienos priemonės grynosios dabartinės vertės, apskaičiuojant susigrąžintinos pagalbos sumą bus remiamasi Komisijos pasiūlyta atkurta verte (remiantis pagrindiniu scenarijumi).

(712) Siekdama atspindėti faktinį pranašumą, kurį oro transporto bendrovė ir jos patronuojamosios įmonės įgijo pagal susitarimus, Prancūzija turi patikslinti 711 konstatuojamojoje dalyje nurodytas sumas taip:

— Prancūzija gali pakoreguoti papildomų su oro susisiekimu susijusių išlaidų, į kurias atsižvelgta atliekant skaičiavimus, sumą, remdamasi faktiškai atliktų mokėjimų įrodymais, kuriuos Prancūzija turėtų pateikti.

— Prancūzija turi atsižvelgti į bet kokį skirtumą tarp oro transporto bendrovės faktiškai atliktų mokėjimų pagal susitarimus dėl oro uosto paslaugų, nustatytų po įvykio, ir planuotų (*ex ante*) srautų, atitinkančių šiuos pajamų straipsnius. Šie koregavimai turi būti pagrįsti faktiškai atliktų mokėjimų įrodymais, kuriuos Prancūzija turėtų pateikti.

— Prancūzija turi atsižvelgti į bet kokį skirtumą tarp oro transporto bendrovės ar jos patronuojamųjų įmonių faktiškai pagal susitarimą dėl rinkodaros paslaugų atliktų rinkodaros mokėjimų, nustatytų po įvykio, ir atitinkamų planuotų (*ex ante*) rinkodaros išlaidų. Šie koregavimai turi būti pagrįsti faktiškai atliktų mokėjimų įrodymais, kuriuos Prancūzija turėtų pateikti.

— Prancūzija turi atsižvelgti į bet kokį skirtumą tarp planuotos (*ex ante*) įvairių susitarimų (susitarimų dėl oro uosto paslaugų ir rinkodaros paslaugų) trukmės ir jų faktinės trukmės. Kai kuriuos susitarimus nutraukus anksčiau laiko, oro transporto bendrovė iš esmės negavo jokių mokėjimų pagal šiuos susitarimus ir negavo naudos iš galimybės naudotis oro uosto infrastruktūra ir antžeminėmis paslaugomis pagal šiuos susitarimus. Šie koregavimai turi būti pagrįsti faktiškai atliktų mokėjimų įrodymais, kuriuos Prancūzija turėtų pateikti.

(713) Kaip paaiškinta 451 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad taikant valstybės pagalbos taisykles bendrovės „Ryanair“ ir AMS sudaro vieną ekonominį subjektą ir kartu pasirašyti susitarimai dėl rinkodaros paslaugų ir susitarimai dėl oro uosto paslaugų turi būti laikomi vienu šio subjekto ir PPR sandoriu. Todėl Komisija mano, kad bendrovės „Ryanair“ ir AMS yra solidariai atsakingos už pagalbos, gautos pagal 2003–2011 m. (iki 4 konstatuojamojoje dalyje nurodyto sprendimo pradėti procedūrą priėmimo dienos, t. y. 2012 m. vasario 8 d.) pasirašytus susitarimus, grąžinimą. Priešingai, tik bendrovė „Ryanair“ turi grąžinti pagalbą pagal 1-A susitarimų rinkinį ir B susitarimą, nes jie buvo sudaryti tiesiogiai tarp PPR ir bendrovės „Ryanair“, nedalyvaujant bendrovei AMS.

(714) Pagalba, kuri turi būti susigrąžinta iš bendrovės „Jet2“, turi atitikti 711–713 konstatuojamosiose dalyse nustatytus metodinius principus. Kadangi iš bendrovės „Jet2“ susigrąžintinos pagalbos suma negali viršyti 200 000 EUR, neatmetama galimybė, kad pagalbos suma gali būti mažesnė už *de minimis* reglamente ([203]) nustatytą atleidimo ribą. Tačiau nei Prancūzijos valdžios institucijos, nei suinteresuotosios šalys neteigė, kad šis reglamentas gali būti taikomas per oficialią tyrimo procedūrą.

(715) Prancūzijos institucijos nurodytas sumas turi išieškoti per keturis mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos.

([203]) 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1).

(716) Be to, Prancūzijos valdžios institucijos prie susigrąžintinos pagalbos sumos turi pridėti susigrąžinimo palūkanas, skaičiuojamas nuo dienos, kurią nagrinėjama pagalba perduota įmonei, t. y. nuo kiekvienos faktinės pagalbos išmokėjimo dienos iki faktinio pagalbos susigrąžinimo dienos ([204]), laikydamosi Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004, iš dalies pakeisto Komisijos reglamentu (ES) 2015/2282, V skyriaus nuostatų ([205]). Kadangi šiuo atveju pagalbą sudarantys srautai yra sudėtiniai ir vyksta kelias dienas per metus, o kai kurių pajamų kategorijų atveju net ir nuolat, Komisija mano, kad apskaičiuojant susigrąžinimo palūkanas atitinkamos pagalbos išmokėjimo diena gali būti laikoma metų pabaigos diena, t. y. kiekvienų atitinkamų metų gruodžio 31 d.

(717) Pagal nusistovėjusią teismų praktiką, jei valstybė narė susiduria su nenumatytais ir nenuspėjamais sunkumais arba sužino apie pasekmes, į kurias Komisija neatsižvelgė, ji gali pateikti tas problemas svarstyti Komisijai kartu su pasiūlymais dėl tinkamų pakeitimų. Tokiais atvejais Komisija ir valstybė narė turi geranoriškai bendradarbiauti, kad įveiktų sunkumus, kartu visiškai laikydamosi SESV nuostatų ([206]).

(718) Komisija ragina Prancūziją jai pranešti apie visus vykdant šį sprendimą patirtus sunkumus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Grąžintini avansai, kuriuos 2001–2012 m. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų bendrasis skyrius suteikė už oro uostą atsakingam šių rūmų skyriui, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį. Šią valstybės pagalbą Prancūzija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

2. Per mažos paslaugų, kurias 2001–2005 m. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų bendrasis skyrius teikė už oro uostą atsakingam šių rūmų skyriui, kainos yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį. Šią valstybės pagalbą Prancūzija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

3. Finansiniai įnašai, kuriuos Pajūrio Šarantos departamentas, La Rošelio aglomeracijos bendrija ir Puatu-Šarantų regionas skyrė La Rošelio oro uostui už jo vykdomą reklamos veiklą, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį. Šią valstybės pagalbą Prancūzija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

4. Investicinės dotacijos, kurias 2001–2005 m. suteikė Pajūrio Šarantos generalinė taryba, Puatu-Šarantų regiono taryba, La Rošelio aglomeracijos bendrija ir ERPF, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį. Šią valstybės pagalbą Prancūzija suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

5. Atlygis už paslaugas, kurias La Rošelio prekybos ir pramonės rūmai suteikė Rošforo Sent Anjano oro uostui, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

([204]) Žr. Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 2 dalį (nurodytą 175 išnašoje).

([205]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1), ir 2015 m. lapkričio 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 2015/2282, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004 dėl pranešimo apie valstybės pagalbą formų ir informacijos lapų (OL L 325, 2015 12 10, p. 1).

([206]) Žr., pavyzdžiui, 1989 m. vasario 2 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija*, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, 9 punktą ir 1995 m. balandžio 4 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, 17 punktą.

6. Kaip įtariama, sumažintos paslaugų kainos, kurias 2006–2012 m. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų bendrasis skyrius sumokėjo už oro uostą atsakingam šių rūmų skyriui, yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

7. FIATA subsidijos, skirtos La Rošelio oro uosto uždaviniams, priskiriamiems valdžios institucijų kompetencijai, apmokėti, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

8. 1–4 dalyse nurodyta valstybės pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

2 straipsnis

1. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Ryanair“ susitarimai dėl oro uosto paslaugų, atitinkamai sudaryti 2007 m. vasario 1 d. ir 2010 m. sausio 13 d., nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

2. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Aer Arann“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų, sudarytas dėl Korko (Airija) maršruto, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

3. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Flybe“ susitarimas dėl oro uosto paslaugų, sudarytas 2009 m. kovo 18 d. dėl Glazgo (Škotija) maršruto, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

4. Reklamos priemonės ir su oro transporto bendrove "Buzz" susijusios komunikacijos išlaidos, nurodytos CRC ataskaitoje, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

5. Įtariamos reklamos paslaugos, įsigytos iš bendrovės „easyJet“ ir nurodytos CRC ataskaitoje, nėra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį.

3 straipsnis

1. Toliau nurodytos priemonės, susijusios su Prancūzijos neteisėtai suteikta valstybės pagalba bendrovėms „Ryanair“ ir „Airport Marketing Services“ pažeidžiant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinamos su vidaus rinka:

a) 2003 m. gruodžio 10 d. La Rošelio pramonės ir prekybos rūmų ir bendrovės „Ryanair“ pasirašytas susitarimas dėl oro uosto paslaugų ir 2003 m. gruodžio 1 d. La Rošelio pramonės ir prekybos rūmų ir bendrovės „Ryanair“ pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų;

b) 2004 m. sausio 1 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Ryanair“ pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų;

c) 2006 m. gegužės 1 d. La Rošelio pramonės ir prekybos rūmų ir bendrovės „Ryanair“ pasirašyti susitarimai dėl oro uosto paslaugų ir 2006 m. balandžio 1 d. La Rošelio pramonės ir prekybos rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašyti susitarimai dėl rinkodaros paslaugų;

d) 2007 m. birželio 1 d. pasirašytas 2006 m. balandžio 1 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašyto susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas;

e) 2007 m. rugsėjo 21 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų;

f) 2009 m. rugsėjo 17 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų;

g) 2010 m. vasario 1 d. pasirašytas 2010 m. sausio 13 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Ryanair“ pasirašyto susitarimo dėl oro uosto paslaugų pakeitimas ir 2010 m. vasario 25 d. La Rošelio pramonės ir prekybos rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašytas susitarimas dėl rinkodaros paslaugų;

h) 2010 m. birželio 23 d. pasirašytas 2010 m. vasario 25 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašyto susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas;

i) 2011 m. sausio 28 d. pasirašytas 2010 m. sausio 13 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Ryanair“ pasirašyto susitarimo dėl oro uosto paslaugų pakeitimas ir 2011 m. vasario 11 d. pasirašytas 2010 m. vasario 25 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašyto susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas;

j) 2011 m. vasario 11 d. pasirašytas 2010 m. vasario 25 d. La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Airport Marketing Services“ pasirašyto susitarimo dėl rinkodaros paslaugų pakeitimas.

2. Valstybės pagalba, kurią pagal 2008 m. liepos 4 d. pasirašytą La Rošelio prekybos ir pramonės rūmų ir bendrovės „Jet2“ susitarimą dėl oro uosto ir rinkodaros paslaugų Prancūzija neteisėtai suteikė bendrovei „Jet2“, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį, yra nesuderinama su vidaus rinka.

4 straipsnis

1. Prancūzija privalo susigrąžinti iš pagalbos gavėjų 3 straipsnyje nurodytą valstybės pagalbą. Bendrovės „Ryanair“ ir „Airport Marketing Services“ yra solidariai atsakingos už 3 straipsnio 1 dalyje nurodytos pagalbos grąžinimą.

2. Grąžintinoms sumoms taikomos palūkanos, kurios skaičiuojamos nuo pagalbos išmokėjimo pagalbos gavėjams dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių ir Reglamentą (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantį reglamentą (EB) Nr. 794/2004.

4. Prancūzija nuo šio sprendimo priėmimo dienos nutraukia visų dar neišmokėtų 1 straipsnyje nurodytos pagalbos sumų mokėjimą.

5 straipsnis

1. 3 straipsnyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Prancūzija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

6 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Prancūzija pateikia Komisijai šią informaciją:

a) taikant 4 straipsnį susigrąžintinas pagalbos sumas;

b) susigrąžinimo palūkanų apskaičiavimą;

c) išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti, aprašą ir

d) dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams oficialiai pranešta apie pagalbos grąžinimą.

2. Prancūzija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, priimtų pagal šį sprendimą, taikymo eigą tol, kol bus susigrąžinta visa 3 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijai paprašius, ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau ėmėsi ir kurių planuoja imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Be to, ji suteikia išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjų susigrąžintas pagalbos sumas ir palūkanas.

7 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2022 m. liepos 26 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė