



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

58. sējums

2015. gada 30. jūlijs

Saturs

II Nelegislatīvi akti

LĒMUMI

- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2015/1225 (2012. gada 19. decembris) par uzņēmuma VEA SpA kapitāla ieguldījumiem uzņēmumā VEA Handling SpA (Lieta Nr. SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06)) (izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 9448) (Autentisks ir tikai teksts itāliešu valodā) ⁽¹⁾. 1
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2015/1226 (2014. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, SNC-Lavalin, Ryanair un Airport Marketing Services (izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5080) (Autentisks ir tikai teksts franču valodā) ⁽¹⁾ 48
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2015/1227, (2014. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķirusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, Ryanair, Airport Marketing Services un Transavia (izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5085) (Autentisks ir tikai teksts franču valodā) ⁽¹⁾ 109

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1225

(2012. gada 19. decembris)

par uzņēmuma VEA SpA kapitāla ieguldījumiem uzņēmumā VEA Handling SpA (Lieta Nr. SA.21420 (C 14/10) (ex NN 25/10) (ex CP 175/06))

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 9448)

(Autentisks ir tikai teksts itāliešu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu ⁽¹⁾,pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem nosacījumiem ⁽²⁾, un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2006. gada 13. jūlija vēstulē saņēma sūdzību par iespējamu atbalstu uzņēmumam VEA Handling SpA (turpmāk VEA Handling), kas sniedz lidlauka pakalpojumus Milānas lidostās *Malpensa* un *Linate*. Sūdzība sākotnēji reģistrēta ar numuru CP 175/06.
- (2) Komisija 2006. gada 6. oktobra vēstulē Itālijas iestādēm prasīja sniegt paskaidrojumus attiecībā uz sūdzību. Itālijas iestādes 2006. gada 21. decembrī lūdza pagarināt noteikto atbildēšanas termiņu.
- (3) Komisija 2007. gada 11. janvāra vēstulē piešķīra termiņa pagarinājumu. Itālijas iestādes 2007. gada 9. februāra vēstulē sniedza prasītos paskaidrojumus.
- (4) Komisija 2007. gada 30. maija vēstulē informēja sūdzības iesniedzēju, ka ar pieejamo informāciju nepietiek, lai pierādītu, ka konkrētais gadījums atbilst Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. panta 1. punktā noteiktajam valsts līdzekļu izmantošanas kritērijam. Tāpēc saskaņā ar 20. panta 2. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 659/1999 ⁽³⁾ nebija pietiekama pamata par attiecīgo gadījumu izdarīt secinājumus. Sūdzības iesniedzējs 2007. gada 2. jūlija vēstulē iesniedza papildu informāciju. Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija nolēma izskatīt sūdzību.
- (5) Komisija 2008. gada 3. marta vēstulē prasīja Itālijas iestādēm iesniegt 2002. gada 26. martā noslēgtā arodbiedrību līguma kopiju. Itālijas iestādes iesniedza prasīto dokumentu 2008. gada 10. aprīļa vēstulē.
- (6) Itālijas iestādes 2008. gada 20. novembra vēstulē nosūtīja Komisijai 2008. gada 13. jūnijā noslēgto arodbiedrību līgumu.

⁽¹⁾ OV L 1, 3.1.1994., 3. lpp.⁽²⁾ OV C 184, 22.7.2008., 34. lpp.⁽³⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

- (7) Komisija 2010. gada 23. jūnija vēstulē paziņoja Itālijas iestādēm, ka ir nolēmusi sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru, un prasīja Itālijas iestādēm viena mēneša laikā iesniegt visus attiecīgo pasākumu saderības novērtēšanai vajadzīgos datus un informāciju.
- (8) Itālijas iestādes 2010. gada 19. jūlija vēstulē prasīja pagarināt atbildēšanas termiņu līdz 2010. gada 20. septembrim; Komisija 2010. gada 23. jūlija atbildē piešķīra termiņa pagarinājumu.
- (9) Itālijas iestādes 2010. gada 20. septembrī iesniedza Milānas pašvaldības piezīmes par Komisijas lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru.
- (10) Komisijas lēmums par oficiālas izmeklēšanas procedūras sākšanu ("lēmums par procedūras sākšanu") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*⁽⁴⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas viena mēneša laikā pēc lēmuma publicēšanas datuma iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.
- (11) *VEA Handling* 2011. gada 11. februāra vēstulē prasīja līdz 2011. gada 21. martam pagarināt termiņu, kurā jāiesniedz tā piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu. Komisija 2011. gada 23. februāra vēstulē piešķīra termiņa pagarinājumu.
- (12) [...] (*) 2011. gada 25. februāra vēstulē prasīja līdz 2011. gada 25. martam pagarināt termiņu, kurā jāiesniedz tā piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.
- (13) *VEA Handling* un uzņēmums *VEA SpA (VEA)* 2011. gada 21. marta vēstulē nosūtīja Komisijai kopējas piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.
- (14) Komisija 2011. gada 21. marta vēstulē saņēma arī [...] piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.
- (15) Komisija 2011. gada 7. aprīļa vēstulē nodeva ieinteresēto personu piezīmes Itālijas iestādēm un lūdza tām iesniegt savus apsvērumus līdz 2011. gada 16. maijam.
- (16) Itālijas iestādes 2011. gada 18. aprīļa vēstulē lūdza Komisijai līdz 2011. gada 2. jūnijam pagarināt termiņu, kurā jāiesniedz apsvērumi attiecībā uz ieinteresēto personu piezīmēm. Komisija 2011. gada 28. aprīļa vēstulē piešķīra Itālijas iestādēm termiņa pagarinājumu.
- (17) Itālijas iestādes iesniedza apsvērumus 2011. gada 1. jūnija vēstulē. Tās arī iesniedza jaunus argumentus, kuru pamatā bija konsultanta veikts pētījums.
- (18) Komisija 2011. gada 11. jūlija vēstulē aicināja Itālijas iestādes iesniegt lēmuma par procedūras sākšanu 5. punktā prasīto informāciju, kuru ne Itālijas iestādes, ne arī *VEA* vēl nebija iesniegušas.
- (19) Itālijas iestādes 2011. gada 28. jūlija vēstulē lūdza Komisijai pagarināt prasītās informācijas iesniegšanas termiņu līdz 2011. gada 15. oktobrim. Komisija 2011. gada 8. augusta vēstulē pagarināja termiņu līdz 2011. gada 15. septembrim.
- (20) Itālijas iestādes 2011. gada 26. augusta vēstulē paziņoja Komisijai, ka uzskata termiņa pagarinājumu, kas piešķirts, atbildot uz sākotnējo prasību, par nepietiekamu.
- (21) Itālijas iestādes 2011. gada 15. septembra vēstulē atbildēja uz Komisijas izteikto informācijas pieprasījumu. Itālijas iestādes 2011. gada 18. oktobra vēstulē iesniedza iepriekš sniegtās informācijas 5. pielikumā iekļautā dokumenta tulkojumu angļu valodā.
- (22) Itālijas iestādes 2011. gada 21. oktobra vēstulē papildināja iepriekš iesniegtās informācijas 12. pielikumu ar Milānas pašvaldības sniegtu informāciju. Itālijas iestādes 2011. gada 7. novembra vēstulē iesniedza šo apsvērumu tulkojumu angļu valodā.
- (23) Komisijas darbinieku un Itālijas iestāžu pārstāvju sanāksme notika 2012. gada 19. jūnijā. Pēc sanāksmes Itālijas iestādes 2012. gada 2. jūlija un 2012. gada 10. jūlija vēstulēs iesniedza jaunus argumentus, ar ko pamatoja savu viedokli par pārbaudītajiem pasākumiem. Pēc Itālijas iestāžu pieprasījuma 2012. gada 23. novembrī notika vēl viena sanāksme ar Komisijas darbiniekiem. Sanāksmē Itālijas iestādes sniedza argumentus, kas būtībā neatšķīrās no iepriekšējā sanāksmē izteiktajiem.

⁽⁴⁾ OV C 29, 29.1.2011., 10. lpp.

(*) Konfidenciāla informācija.

2. PASĀKUMU KOPSAVILKUMS

- (24) Šis lēmums attiecas uz kapitāla ieguldījumiem, ko VEA no 2001. līdz 2010. gadam veica savā meitasuzņēmumā VEA *Handling* un kuru galvenais mērķis bija segt VEA *Handling* darbības zaudējumus.

2.1. IESPĒJAMĀIS ATBALSTA SAŅĒMĒJS

- (25) Attiecīgo pasākumu labumguvējs ir uzņēmums VEA *Handling*, kas pilnībā pieder VEA. VEA ir uzņēmums, kas apsaimnieko Milānas lidostu sistēmu, kurā ietilpst lidostas *Linate* un *Malpensa*. Šis uzņēmums ir atbilstīgi privāttiesībām dibināta sabiedrība ar ierobežotu atbildību (SpA), kas attiecīgajā periodā gandrīz pilnībā piederēja divām publiskajām iestādēm – Milānas pašvaldībai (84,56 %) un Milānas provincei (14,56 %) –, kā arī dažiem nelieliem publiskajiem un privātajiem akcionāriem (0,88 %). Daļa VEA kapitāla (29,75 %) 2011. gada decembrī tika pārdota privātam fondam *F2i (Fondi italiani per le infrastrutture)*.
- (26) Uzņēmums VEA darbojās šādās jomās:
- a) vispārēja lidostas apsaimniekošana – gaisa satiksmes infrastruktūru izveidošana un apsaimniekošana;
 - b) lidlauka pakalpojumi – ar pasažieriem, lidaparātiem, bagāžu un kravu saistīti lidlauka pakalpojumi;
 - c) saistītās darbības – komercdarbība lidostās, tostarp dažādu pakalpojumu un beznodokļa preču pārdošana sabiedrībai, aviū kiosk un restorānu pārvaldība, reklāmas pakalpojumi, stāvvietu pakalpojumi, transportlīdzekļu noma, kā arī tādas infrastruktūras apsaimniekošana un uzturēšana, kas paredzēta ar gaisa satiksmi nesaistītām darbībām, piemēram, tūristu izmitināšanas un loģistikas pakalpojumi. Šīs darbības veic tieši VEA vai arī citas personas, ar ko VEA noslēdzis atsevišķus līgumus.
- (27) Uzņēmums VEA *Handling* dibināts pēc tam, kad stājās spēkā 1999. gada 13. janvāra Likumdošanas dekrēts Nr. 18/99⁽⁵⁾, ar ko Itālijas tiesību aktos transponēja Padomes Direktīvu 96/67/EK⁽⁶⁾. Minētajā direktīvā ir prasīts nodalīt ar lidlauka pakalpojumu sniegšanu saistīto grāmatvedību⁽⁷⁾. Pēc VEA *Handling* izveides VEA turpināja nodalīt šo darbību kopumu gan grāmatvedībā, gan juridiski⁽⁸⁾. Papildus lidostu *Malpensa* un *Linate* apsaimniekošanai VEA sniedz dažādus ar gaisa pārvadājumiem sekundāri saistītus pakalpojumus.
- (28) Uzņēmums VEA *Handling* sāka darboties 2002. gada 1. jūnijā. Līdz 2002. gada 1. jūnijam lidlauka pakalpojumus lidostās *Linate* un *Malpensa* sniedza VEA⁽⁹⁾.

2.2. ATTIECĪGIE PASĀKUMI

- (29) Saskaņā ar Komisijai sniegto informāciju VEA *Handling* no 2002. gada un turpmāk saņēma VEA subsīdijas kapitāla ieguldījumu veidā, kuru galvenais mērķis bija segt meitasuzņēmuma darbības zaudējumus.
- (30) VEA *Handling* zaudējumi bija šādi⁽¹⁰⁾:
- 2002. gadā reģistrētie VEA *Handling* kopējie zaudējumi bija EUR 43 639 040,39 (no 2002. gada 1. jūnija līdz 2002. gada 31. decembrim),
 - 2003. gadā reģistrētie VEA *Handling* kopējie zaudējumi bija EUR 49 489 577,23 (no 2003. gada 1. janvāra līdz 2003. gada 31. decembrim),

⁽⁵⁾ Gazzetta Ufficiale Nr. 28, 4.2.1999.

⁽⁶⁾ Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.).

⁽⁷⁾ Direktīvas 96/67/EK 4. pantā noteikts: "Ja lidostas vadības dienests, lidostas lietotājs vai lidlauka pakalpojumu sniedzējs sniedz lidlauka pakalpojumus, tiem stingri jānodala lidlauka sniegto pakalpojumu grāmatvedība no citu to darbību grāmatvedības saskaņā ar esošo komerciālo praksi. Dalībvalsts ieceltam neatkarīgam inspektoram jāpārbauda, vai šī grāmatvedības nodalīšana tiek veikta. Inspektors pārbauda arī to, ka nenotiek nekāda finanšu plūsma starp vadības dienesta kā lidostas iestādes darbību un tā darbībām lidlauka sniegto pakalpojumu jomā."

⁽⁸⁾ Komisija 2011. gada 1. decembrī pieņēma "labāku lidostu" tiesību aktu kopumu. Tajā ir iekļauts priekšlikums pārskatīt noteikumus par lidlauka pakalpojumiem, lai uzlabotu lidostās sniegto lidlauka pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti. Tajā arī paredzēts juridiski nodalīt lidlauka pakalpojumus un lidostas apsaimniekošanu. Īstenojot šo tiesību aktu kopumu, lielajās lidostās attiecībā uz svarīgākajiem lidlauka pakalpojumiem, kuru tirgus joprojām ir ierobežots, proti, bagāžas apstrādi, apkalpošanu uz perona, degvielas uzpildi, eļļas nodrošināšanu, kā arī kravas un pasta apstrādes pakalpojumiem, avioliņijām pieejamais minimālais lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaits no diviem pakalpojumu sniedzējiem tiks palielināts līdz trim.

⁽⁹⁾ Uzņēmums VEA *Handling Srl*, kas pastāvēja pirms VEA *Handling* dibināšanas, tika izveidots 1998. gadā, taču tas nesāka darboties.

⁽¹⁰⁾ Grāmatvedības dati katra gada 31. decembrī.

- 2004. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija EUR 47 962 810 (no 2004. gada 1. janvāra līdz 2004. gada 31. decembrim),
 - 2005. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija EUR 42 430 169,31 (no 2005. gada 1. janvāra līdz 2005. gada 31. decembrim),
 - 2006. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija EUR 44 150 435 (no 2006. gada 1. janvāra līdz 2006. gada 31. decembrim),
 - 2007. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija EUR 59 724 727 (no 2007. gada 1. janvāra līdz 2007. gada 31. decembrim),
 - 2008. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija EUR 52 387 811 (no 2008. gada 1. janvāra līdz 2008. gada 31. decembrim),
 - 2009. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija 29,7 miljoni EUR (no 2009. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim),
 - 2010. gadā reģistrētie VEA Handling kopējie zaudējumi bija 13,4 miljoni EUR (no 2010. gada 1. janvāra līdz 2010. gada 31. decembrim).
- (31) Laikposmā no 2002. līdz 2010. gadam VEA Handling kopējie zaudējumi bija 339,784 miljoni EUR; reaģējot uz šo situāciju, VEA katru gadu veica meitasuzņēmumā dažādus kapitāla ieguldījumus, kopā tam nododot 359,644 miljonus EUR. Tabulā redzamais kapitāla sadalījums un summas ir norādītas saskaņā ar Itālijas iestāžu iesniegto informāciju.

(tūkstošos EUR)

Gads	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010..	
Ieguldītās summas ⁽¹⁾	18 765 21 200	24 879 24 252	25 236 30 000	6 111 30 000 4 118	30 000 439 30 000	11 559 2 663 3 527 23 808	25 271	13 481 34 328	0	
Gadā kopā	39 965	49 132	55 236	40 229	60 439	41 559	25 271	47 810	0	
Pavisam kopā										359 664

⁽¹⁾ Ne visi darbības zaudējumu segšanai paredzētie kapitāla ieguldījumi tika veikti attiecīgajā gadā. Piemēram, pirmā kapitāla palielināšana 24,879 miljonu EUR apmērā tika veikta 2003. gadā, daļēji sedzot 2002. gadā ciestos zaudējumus. Otrā kapitāla palielināšana 24,252 miljonu EUR apmērā notika, daļēji sedzot 2003. gada zaudējumus.

2.3. PUBLISKO IESTĀŽU LOMA VEA UN VEA HANDLING PĀRVALDĪBĀ

- (32) Saskaņā ar Komisijai sniegto informāciju Milānas pašvaldības administrācija, VEA un arodbiedrību organizācijas 2002. gada 26. martā panāca vienošanos, kurā tika paziņots:

“Milānas pašvaldības administrācija .. apstiprina, ka ..

— uzņēmums VEA vismaz piecus gadus saglabās lidlauka pakalpojumu uzņēmuma akciju kontrolpaketi,

— VEA apņemas par jebkādiem izvēlētiem partneriem informēt arodbiedrību organizācijas un kopā ar tiem iesniegt uzņēmējdarbības plānu un informāciju par uzņēmuma struktūru .. vienošanās, ko panāks VEA un arodbiedrību organizācijas, stāsies spēkā pēc tam, kad arodbiedrībām būs iesniegts uzņēmējdarbības plāns un tās būs šo plānu izskatījušas,

— apstiprinātajā mobilitātes plānā jābūt izklāstītiem veidiem, kā novērst iespējamu darbavietu zaudēšanu, neparedzot kolektīvās atlaišanas procedūras un liekot VEA visiem attiecīgajiem darbiniekiem nodrošināt papildu apmācību, pārkvalificēšanās iespējas, pabalstus brīvprātīgas darba attiecību izbeigšanas gadījumā, kā arī atbalstu pensionēšanās gadījumā,

— darbiniekus pārcels darbā uz jauno uzņēmumu, ievērojot visas to iegūtās tiesības un garantējot nodarbinātību turpmākos piecus gadus,

- VEA un visi tā partneri palīdzēs izlīdzināt izmaksas/apgrozījumu un uzturēs vispārējo ekonomisko struktūru, nemainot vadības pilnvaras un ievērojami uzlabojot uzņēmuma spēju pienācīgi konkurēt iekšzemes un starptautiskajos tirgos,
- tiks uzrunātas kompetentās ministrijas un lidostu iestādes, lai ieviestu direktīvas, kuru piemērošana nodrošinātu garantētu nodarbinātību gadījumā, ja lidlauka pakalpojumus tiktu uzticēts veikt konkurentam, lai papildus citiem elementiem reaģētu uz lidostu apsaimniekotāju drošības un uzticamības pienākumiem, kas jāattiecinā arī uz lidlauka pakalpojumu nozares darbiniekiem.

Visbeidzot, pašvaldības administrācija un arodbiedrību organizācijas uzraudzīs šā līguma saturu un regulārās sanāksmēs nodrošinās tā pastāvīgu īstenošanu.”

- (33) Minētās saistības tika apstiprinātas turpmākajos līgumos, kuros no jauna apstiprināts arī attiecīgā līguma saturs. Komisija īpaši atsaucas uz VEA un arodbiedrību organizāciju 2002. gada 4. aprīļa, 2002. gada 15. maija un 2003. gada 9. jūnija līguma fragmentiem, kuru kopijas tika nosūtītas Komisijai.
- (34) Pašvaldības padomes protokolā cita starpā kā saistības, ko pašvaldība uzņēmusies, minētas arī “tiesību aizsardzība” un “garantēta nodarbinātība turpmākos piecus gadus”⁽¹¹⁾. Šīs saistības no jauna tika apstiprinātas Pašvaldības padomes 2003. gada 16. jūnija sanāksmē, kuras protokola kopija tika nosūtīta Komisijai.
- (35) Turklāt 2006. gada 7. novembrī Pašvaldības padomes locekļi pauda bažas par krīzes situāciju, uzsverot vajadzību jebkādā veidā garantēt VEA *Handling* ekonomisko izdzīvošanu:

“VEA *Handling SpA* grūtības [...] nedrīkst pilnībā uzvelt uz darbinieku pleciem [...] Ņemot vērā šo situāciju, lidostas uzņēmuma priekšsēdētājam un mēram *L. Moratti* pēc iespējas ātri jātiecas ar [Milānas pašvaldības] Transporta komiteju, lai paskaidrotu, kā viņi plāno atjaunot VEA *Handling SpA* pozīciju gaisa satiksmes atbalsta pakalpojumu tirgū”⁽¹²⁾.

2.4. VEA HANDLING⁽¹³⁾ ekonomiskie rādītāji

- (36) Diagrammā tālāk ir redzamas kārtējo izdevumu un kopējās peļņas normas izmaiņas laikposmā no 2002. līdz 2010. gadam. Šie dati sniegti arī 1. tabulā, kurā parādīts, kā mainījās VEA *Handling* apgrozījums, kā arī kopējās peļņas normas/apgrozījuma un darbaspēka izmaksu/apgrozījuma attiecība.

1. diagramma

Uzņēmuma ekonomisko rādītāju izmaiņas

[..]

1. tabula

Apgrozījuma un kārtējo izdevumu izmaiņas

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Apgrozījums (miljonos EUR)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Apgrozījuma izmaiņas (katru gadu)		[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %
Darbaspēka izmaksas	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Darbaspēka izmaksu izmaiņas (katru gadu)		[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %

⁽¹¹⁾ Arodbiedrības, VEA un Milānas pašvaldība panāca vienošanos 2002. gada 26. martā.

⁽¹²⁾ Milānas pašvaldības padomes locekļa *Marco Cormio* sagatavota preses relīze (2006. gada 7. novembris), kuras kopija tika nosūtīta Komisijai.

⁽¹³⁾ Šajā sadaļā iekļauto tabulu un diagrammu dati ņemti no dokumentiem, kurus iesniedza VEA.

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Citas izmaksas	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Citu izmaksu izmaiņas (katru gadu)		[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %
Kopējā peļņas norma (peļņa pirms procentu, nodokļu, nolietojuma un amortizācijas izdevumu atskaitīšanas, EBITDA)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
EBITDA izmaiņas (katru gadu)		[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %
EBITDA/apgrozījuma attiecība	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %
Darbspēka izmaksu/apgrozījuma attiecība	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %	[..] %

- (37) Tabulā redzams, ka darbspēka izmaksas laikposmā no 2002. līdz 2007. gadam bija stabilas un mainījās pavisam nedaudz, saglabājoties aptuveni 160 miljonu EUR līmenī, taču nākamajos trijos gados tās krasi samazinājās, sarūkot par gandrīz 38 %, un 2010. gadā vairs bija tikai nepilni 100 miljoni EUR. Pārējās izmaksas mainījās līdzīgi, samazinoties tajā pašā laikposmā par 37 %.
- (38) Laikā no 2002. līdz 2006. gadam apgrozījums pieauga par 10 %. No 2008. gada rādītājus būtiski ietekmēja tas, ka ievērojami samazinājās aviokompānijas *Alitalia* darbība lidostā *Malpensa*, jo laikposmā no 2007. līdz 2010. gadam to ceļojumu skaits, kas pasūtīti, izmantojot *Alitalia*, samazinājās par 87 % un tādējādi ienākumi, kurus nodrošināja šīs aviosabiedrības darbība, saruka par 72 %. Kopējais apgrozījums minētajā laikposmā samazinājās par 27 %, jo *Alitalia* dēļ radušos zaudējumus kompensēja no citām avioliņijām gūto ieņēmumu pieaugums.
- (39) Īstenojot pasākumus kārtējo izdevumu samazināšanai un zaudējumu ierobežošanai pēc *Alitalia* atdalīšanās 2008. gadā, izdevās pakāpeniski uzlabot kopējo (negatīvo) peļņas normu, kas no – 42,5 miljoniem EUR 2007. gadā palielinājās līdz – 8,5 miljoniem EUR 2010. gadā.
- (40) Turpmāk tabulā ir redzams, kā mainījās darbinieku skaits; šis rādītājs izteikts pilnslodzes ekvivalentos (PSE).

2. tabula

Darbinieku skaita izmaiņas

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Kopējais darbinieku skaits, PSE	3 842	3 976	3 820	3 562	3 476	3 310	2 969	2 460	2 221
no kuriem pastāvīgie darbinieki	3 692	3 804	3 457	3 223	3 011	2 795	2 760	2 419	2 181
no kuriem pagaidu darbinieki	150	172	363	338	465	515	208	40	40
Strādājoši darbinieki, PSE (kopējais PSE + virsstundas – atlaišanas finansējums)	3 964	4 125	3 979	3 706	3 642	3 461	2 852	2 227	2 050

- (41) Tabulā redzams, ka no 2003. gada un turpmāk pastāvīgi samazinājās pilnslodzes ekvivalentos izteiktais darbinieku skaits (– 44 % laikposmā no 2003. līdz 2010. gadam), jo īpaši pastāvīgo darbinieku skaits.
- (42) No 2002. līdz 2007. gadam ievērojami pieauga pagaidu darbinieku skaits – no 150 līdz 515 PSE. Vēlāk pagaidu darbinieku skaits mazinājās, jo *Alitalia* satiksmes plūsmas zuduma dēļ kritās apgrozījums un *VEA Handling* aktīvāk centās samazināt ar algām saistītos izdevumus. Īstenojot šos centienus, attiecīgajā periodā arī tika samazināts virsstundu skaits un palielināts atlaišanas finansējums (*cassa integrazione*), izraisot vēl krasāku strādājošo darbinieku skaita kritumu.

- (43) Turpmāk tabulā redzams, kā uzlabojās darbinieku produktivitāte saistībā ar darbaspēka vienības paveiktajām darbībām un darbaspēka izmaksu izmaiņām.

3. tabula

Darbaspēka produktivitātes izmaiņas

[..]

4. tabula

Darbaspēka izmaksas

[..]

3. OFICIĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

- (44) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija, pamatojoties uz sūdzības iesniedzēja un Itālijas iestāžu sniegto informāciju, pieņēma, ka laikposmā no 2002. līdz 2005. gadam īstenotie pasākumi varētu būt uzskatāmi par valsts atbalstu, un apšaubīja šā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu. Tāpēc Komisija lēmumā par procedūras sākšanu prasīja Itālijai iesniegt pasākumu saderības novērtēšanai vajadzīgos dokumentus, informāciju un datus līdz pat nesenākajam laikposmam. Komisija norādīja, ka jāpārbauda arī laikposms pēc 2005. gada, lai gan par šajā periodā ciestajiem zaudējumiem Komisijai sākotnēji netika paziņots, kā arī viss laikposms no 2002. līdz 2010. gadam kopumā, lai noteiktu, vai VEA *Handling* attiecīgajā periodā saņēma nelikumīgu valsts atbalstu zaudējumu kompensācijas veidā ⁽¹⁴⁾.
- (45) Komisija secināja, ka attiecīgie pasākumi tiešām ir valsts atbalsts, jo uzskatīja, ka tie atbilst LESD 107. panta 1. punkta nosacījumiem.
- (46) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka, tā kā Milānas pašvaldībai un Milānas provincei piederēja VEA akciju kontrolpakete, zaudējumu segšanai izmantotie līdzekļi bija publiski. Komisija arī ievēroja, ka ir konstatējami vērā ņemami tāda veida pierādījumi, kas atbilst *Stardust Marine* lietas spriedumā ⁽¹⁵⁾ minētajiem pierādījumiem un liecina par publisko iestāžu līdzdalību pasākumos, kurus VEA īstenoja attiecībā uz tā meitasuzņēmumu VEA *Handling*.
- (47) Komisija uzskatīja, ka pasākumi bija selektīvi, jo attiecās vienīgi uz VEA *Handling*, radot uzņēmumam ekonomiskas priekšrocības, ko tas neiegūtu parastos tirgus apstākļos.
- (48) Lai noteiktu, vai, sedzot uzņēmuma VEA *Handling* zaudējumus, VEA rīkojās kā apdomīgs ieguldītājs, kas darbojas parastos tirgus apstākļos, Komisija ņēma vērā vairākus faktorus.
- (49) Izmeklēšanas procedūras sākumposmā Komisija konstatēja, ka 2001. gadā apstiprinātajā uzņēmējdarbības plānā ⁽¹⁶⁾ bija paredzēts, ka VEA *Handling* izdosies panākt peļņas pieaugumu līdz 2005. gadam. Lēmums par darbības turpināšanu lidlauka pakalpojumu nozarē pēc 2002. gada un par to, ka uzņēmums VEA *Handling* nav jāpārdod uzreiz pēc abu uzņēmumu nodalīšanas, tika pamatots ar prognozēto peļņas pieaugumu, ko varētu panākt trijos gados. Taču 2001. gada uzņēmējdarbības plānā nebija iekļauta sīki izstrādāta stratēģija, ar ko VEA varētu garantēt VEA *Handling* rentabilitāti, turklāt plāns attiecās uz visām VEA darbībām. Komisijai netika iesniegts cits sīki izstrādāts uzņēmējdarbības plāns, kas attiektos tieši uz VEA *Handling*.
- (50) Komisija arī konstatēja, ka laikposmā no 2003. līdz 2005. gadam VEA *Handling* panākumi bija ierobežoti un tas uzrādīja pat negatīvus rezultātus, kad gada zaudējumi pārsniedza 40 miljonus EUR, savukārt darbaspēka izmaksas saglabājās stabilas, kopējās izmaksas samazinājās par aptuveni 3 %, apgrozījums kritās par 4,5 %, bet izmaksas par darbaspēka vienību pieauga par 7,6 %.
- (51) Itālijas iestādes apgalvoja, ka VEA *Handling* zaudējumu segšana jāvērtē no uzņēmumu grupas skatpunkta, taču Komisija uzskatīja, ka ar šo argumentu nevar pamatot, kāpēc no grupas perspektīvas VEA *Handling* zaudējumu segšana būtu uzskatāma par izdevīgāku risinājumu nekā uzņēmuma pārdošana vai pārstrukturēšana. Komisija bija pārliecināta, ka VEA *Handling* deficīta situācija bija pārāk ilgstoša, lai uz to varētu attiecināt jēdzienu "ierobežots periods" atbilstoši Tiesas spriedumam lietā C-303/88 Itālija/Komisija ⁽¹⁷⁾, un ka VEA nerīkojās kā apdomīgs ieguldītājs, jo zaudējumi atkārtoti tika segti kopš 2002. gada.

⁽¹⁴⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 42. punkts, 102. punkts un 5. sadaļa.

⁽¹⁵⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Recueil* 2002, I-4397. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Itālijas iestāžu iesniegtais dokuments "Piano aziendale consolidato del Gruppo VEA 2002-2006" (VEA grupas apvienotais uzņēmējdarbības plāns 2002.–2006. gadam).

⁽¹⁷⁾ 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-303/88, Itālija/Komisija, *Recueil* 1991, I-1433. lpp.

- (52) Komisija konstatēja, ka tirgū būtu varējis iekļūt uzņēmums [...] un citi uzņēmumi; ka kaitējums uzņēmuma tēlam, ko Itālijas iestādes minēja kā iemeslu tam, ka VEA pārstāja sniegt lidlauka pakalpojumus, nebija izteikts skaitļos, turklāt tika izklāstīts ļoti nepārliecinoši; kā arī to, ka no lidlauka pakalpojumu sniegšanas pienākuma neizrietēja, ka šie pakalpojumi būtu jāsniedz tieši VEA, jo, tā kā tirgū darbojās arī citi pakalpojumu sniedzēji, bija pieejama praktiska un saprātīga alternatīva.
- (53) Visbeidzot, Komisija uzskatīja, ka attiecīgie pasākumi nenoliedzami ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm un konkurenci. Ņemot vērā mērķus, kas izvirzīti Direktīvā 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās, kurās sasniegta šajā direktīvā noteiktā satiksmes plūsma, šie pasākumi nepārprotami ietekmēja tirdzniecību. Varēja pieņemt, ka attiecīgie pasākumi ietekmēja arī konkurenci, jo to īstenošana ievērojami nostiprināja VEA *Handling* pozīciju, kaitējot tā konkurentiem.
- (54) Komisija pagaidām uzskatīja, ka zaudējumu segšana ir valsts atbalsts, un apšaubīja attiecīgā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu. Komisijas paziņojumā "Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām" ("Aviācijas nozares vadlīnijas")⁽¹⁸⁾, atsaucoties uz Direktīvu 96/67/EK, noteikts: "Ja pasažieru skaits pārsniedz 2 miljonus pasažieru gadā, darbībai, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanu lidlaukā, jābūt rentabīlai un neatkarīgai no ienākumiem, kas gūti no citām lidostas saimnieciskajām darbībām un no valsts līdzekļiem, kuri piešķirti lidostas vadībai vai pārvaldītājam, kas atbildīgs par vispārējo ekonomisko interešu pakalpojuma sniegšanu"⁽¹⁹⁾. Komisija konstatēja, ka, subsidējot šādas darbības, publiskās iestādes neievēro Direktīvas 96/67/EK mērķus un tādējādi var nelabvēlīgi ietekmēt tirgus liberalizāciju.
- (55) Tāpēc Komisija nolēma sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru, lai likvidētu visas šaubas par to, vai līdz nesenākajam periodam īstenotie pasākumi būtu klasificējami kā valsts atbalsts un vai tie ir saderīgi ar iekšējo tirgu.

4. ITĀLIJAS IESTĀŽU APSVĒRUMI

Izmeklēšanas periods

- (56) Itālijas iestādes bija neizpratnē par Komisijas lēmumu, galvenokārt tās izvirzīto pretenziju hronoloģijas dēļ. Itālijas iestādes apgalvoja, ka Komisijas apsvērumi bija par laikposmu no 2006. līdz 2008. gadam, proti, par laikposmu pēc perioda, uz ko attiecas sākotnējā izmeklēšana un tādējādi arī prasītie skaidrojumi par 2002.–2005. gadu. Tāpēc pašvaldība lūdza Komisiju labot laikposmu, uz kuru attiecas procedūra, un nosūtīt Itālijas iestādēm pareizu informācijas pieprasījumu par pēdējo periodu (no 2006. gada un turpmāk)⁽²⁰⁾.

Zaudējumu segšanas pasākumu piedāvējamība publiskajām iestādēm

- (57) Pirmie Komisijas noteiktie piedāvējamības pierādījumi bija fragmenti no Milānas pašvaldības, VEA un arodbiedrību pārstāvju 2002. gada 26. martā parakstītā līguma, fragmenti no 2002. gada 4. aprīļa arodbiedrību līguma dokumenta, ko pēc tam apstiprināja 2002. gada 15. maijā un kas tika noslēgts starp VEA un rūpniecības nozares un apvienoto arodbiedrību organizācijām, kā arī fragmenti no protokola par VEA, VEA *Handling* un rūpniecisko un apvienoto arodbiedrību organizāciju 2003. gada 9. jūnija arodbiedrību līgumu; Itālijas iestādes aicināja Komisiju no jauna izvērtēt šo dokumentu pierādījuma spēku.
- (58) Saistībā ar to Itālijas iestādes iebilda, ka šos pasākumus varētu piedēvēt valstij tikai tad, ja šāda apgalvojuma pamatā būtu objektīvi konstatējumi, kas liecinātu, ka dalībvalsts iejaucās VEA lēmuma pieņemšanā, nosakot vai ietekmējot to, proti, ka VEA būtu rīkojies citādi, ja varētu pieņemt lēmumu neatkarīgi⁽²¹⁾; tās apgalvoja, ka Milānas pašvaldība šādi nerīkojās.
- (59) Pašvaldība apgalvoja, ka tā nekādā veidā nebija iesaistīta arodbiedrību līgumu parakstīšanā un uz to neattiecās saistības, kuras minētajos līgumos attiecībā uz arodbiedrību pārstāvjiem uzņēmās VEA. Pašvaldība piedalījās tikai 2002. gada 26. marta sanāksmē un kā vairākuma akcionārs un jo īpaši kā par vietējo sabiedrību atbildīgā iestāde aizsargāja darbinieku intereses. Tā šajā statusā nebija uzņēmusies saistības, taču politiskā līmenī bija arodbiedrībām "apstiprinājusi" VEA uzņēmējdarbības lēmumus un jo īpaši šā uzņēmuma darbavietu saglabāšanas stratēģiju, lai

⁽¹⁸⁾ OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

⁽¹⁹⁾ Aviācijas nozares vadlīniju 70. punkts.

⁽²⁰⁾ Ņemot vērā šo apsvērumu, Komisija 2011. gada 11. jūlija vēstulē norādīja uz lēmuma par procedūras sākšanu 42. punktu, kurā Komisija norāda, ka jāpārbauda laikposms no 2002. līdz 2010. gadam, lai noteiktu, vai VEA *Handling* attiecīgajā periodā saņēma nelikumīgu valsts atbalstu zaudējumu kompensācijas veidā. Komisija arī apgalvoja, ka tiek izmeklēts periods, sākot no 2002. gada līdz visnesenākajam periodam, tāpēc informācijas pieprasījumi ir derīgi.

⁽²¹⁾ Vispārējās tiesas spriedums lietā T-442/03 *SIC/Komisija*, 126. punkts.

palīdzētu arodbiedrībām pārraudzīt to īstenošanu. Līguma saturs bija nepārprotami sociālpolitisks, tam nebija likumīga spēka – vienīgais mērķis bija pārliecināt arodbiedrības par VEA saistību uzticamību. No Komisijas izskatītajiem dokumentiem nevar secināt, ka Milānas pašvaldība izšķiroši ietekmēja lēmumu par VEA *Handling* zaudējumu segšanu vai ka tā uzņēmās kādas saistības šajā ziņā. Tādējādi VEA pieņēma ar uzņēmējdarbību saistītos lēmumus pilnīgi brīvi un neatkarīgi.

- (60) Kopumā 2002.–2005. gada sarakste starp uzņēmuma vadību un atsevišķiem Pašvaldības padomes locekļiem, kuriem bija liegta piekļuve noteiktiem VEA iekšējiem dokumentiem, kurus tie bija pieprasījuši, konkrēti, uzņēmējdarbības plānam, pierāda, ka pārvaldes iestāde neiejaucās VEA darbībā. Itālijas iestādes par papildu pierādījumu uzskatīja to, ka VEA īpaši atsaucās uz savu neatkarību no pārvaldes iestādes, piemēram, atbildē uz Pašvaldības padomes locekļa iesniegto jautājumu.
- (61) Itālijas iestādes arī paziņoja, ka pašvaldība nevarēja likumīgi uzņemties spēkā esošas saistības, ja tās kompetentās iestādes nebija pieņēmušas oficiālus aktus, kuros sniegtas īpašas norādes par finanšu segumu.
- (62) Nākamais Komisijas konstatētais piedēvējamības pierādījums bija VEA direktoru un vadītāju izteiktā atkarība no Milānas pašvaldības. Itālijas iestādes norādīja, ka Komisijai nevajadzētu piešķirt pierādījuma spēku avižu rakstos izteiktiem apgalvojumiem. Tās arī izteica turpmāk izklāstītos apsvērumus.
- (63) Pirmkārt, komentējot to, ka VEA direktori parakstīja “tukšus atlūgumus”, kurus pirms to pilnvaru termiņa beigām iesniedza Milānas mēram, Itālijas iestādes apgalvoja, ka tie neliecināja par VEA direktoru izteiktu atkarību no pašvaldības. Direktoru valdes priekšsēdētājs kārtējā sanāksmē, kas notika 2006. gada 24. februārī, apstiprināja, ka tā bija ierasta prakse, ko “izmantoja, lai varētu laikus atbrīvot no amata tādus direktorus, kuri tika vainoti nepieņemamā rīcībā”. Priekšsēdētājs apgalvoja, ka šīs vēstules neizmanto gadījumos, kad akcionārs neatbalsta direktoru valdes pieņemtos vadības lēmumus, – par šādu lēmumu pieņemšanu atbild tikai direktoru valde. Viņš uzsvēra, ka “turklāt neviens nekad nav izdarījis spiedienu saistībā ar šo vēstuli vai citiem dokumentiem” un ka šādām vēstulēm ir “morāla, nevis juridiska vērtība”. Šajā VEA kārtējā sanāksmē pašvaldības pārstāvis norādīja, ka šādas vēstules “noteikti nevarētu ietekmēt valdes locekļu rīcību. Valdes locekļi atbild tikai akcionāru pilnsapulcei – viņus iecelt un atlaist var tikai šī struktūra, un tikai tai viņi atbild par uzņēmuma vadību”. Itālijas iestādes apgalvoja, ka minēto vēstuli vienīgā ietekme būtu tāda, ka akcionāru pilnsapulcē atlaists direktors zaudētu tiesības uz kompensāciju par netaisnīgu atbrīvošanu no amata.
- (64) Otrkārt, turpinot komentēt VEA izteikto atkarību no Milānas pašvaldības, Itālijas iestādes, pretēji Komisijas apgalvotajam, norādīja, ka Milānas pašvaldība, pildot uzraudzības funkcijas, tikai ieteica direktoru valdes pārstāvjus, nevis iecēla tos – valdes locekļus iecēla vienīgi akcionāru pilnsapulce atbilstīgi Itālijas Civilt kodeksa privāttiesību noteikumiem par sabiedrībām ar ierobežotu atbildību. Iestādes arī apgalvoja, ka saskaņā ar minētajiem parastajiem noteikumiem VEA statūtos, tāpat kā daudzos citos gadījumos, direktoru valde ir pilnvarota izvēlēties direktorus, kuru kandidatūru iesniegt apstiprināšanai pilnsapulcē.
- (65) Itālijas iestādes apgalvoja, ka, arī izvērtējot pārējās pazīmes, ar kurām varētu mēģināt parādīt attiecīgo pasākumu piedēvējamību valstij, un jo īpaši pierādījumus, kurus Tiesa noteica lietas *Stardust Marine* spriedumā, jāsecina, ka pārbaudītais pasākums šajā gadījumā nav piedēvējams valstij. VEA nekādā veidā nebija iekļauta vietēja vai valsts līmeņa valsts pārvaldes struktūrās. Komentējot uzņēmuma darbību veidu un tā darbību parastos tirgus apstākļos, konkurējot ar citiem privātiem uzņēmumiem, Itālijas iestādes apgalvoja, ka VEA vienmēr rīkojās kā parasts privātuzņēmums. Arī uzņēmuma juridiskais statuss nevar vedināt uz attiecīgo pasākumu piedēvējamību valstij, jo VEA visos aspektos ir privātuzņēmums. Visbeidzot, atsaucoties uz pēdējo tiesas noteikto pierādījumu veidu, proti, apmēru, kādā publiskās iestādes uzrauga uzņēmuma vadību, tās apgalvoja, ka pašvaldībai nebija nekādas ietekmes un ka uzņēmums pats uzsvēra savu neatkarību no pašvaldības administrācijas, tādējādi apliecinot, ka administrācija nebija iesaistīta tā lēmumu pieņemšanā.

Privātā ieguldītāja kritērija piemērošana

- (66) Komentējot privātā ieguldītāja kritērija piemērošanu, Itālijas iestādes norādīja, ka sākotnējās izmeklēšanas laikā savāktos faktiskos pierādījumus (ekonomikas un citus datus), kuri attiecās uz laikposmu pēc lēmumu pieņemšanas saistībā ar apstrīdētajām darbībām, vajadzības gadījumā varētu izmantot, lai novērtētu pasākumu atbilstību Līguma noteikumiem tad, ja šos pasākumus atzītu par valsts atbalstu, taču šos pierādījumus nevar izmantot, lai konstatētu, vai attiecīgie finanšu pasākumi atbilst privātā ieguldītāja kritērijam. Tā kā Komisija nepareizi izvērtēja attiecīgā gadījuma kontekstu, tā nepamatoti piemēroja privātā ieguldītāja kritēriju, un līdz ar to tās pieņēmumi nav pareizi.
- (67) Par vērā ņemamo kontekstu Itālijas iestādes secināja, ka, pirmkārt, Komisija neņēma vērā to, ka saistībā ar Eiropas lidlauka pakalpojuma tirgus liberalizāciju, ko īstenoja pēc tam, kad tika pieņemta Direktīva 96/67/EK, kas Itālijas tiesību aktos transponēta ar Likumdošanas dekrētu Nr. 18/99, VEA nolēma ne tikai vienkārši veidot atsevišķu grāmatvedību, bet nodalīt attiecīgās darbības un nodot tās jaunai juridiskai personai. Šī sadalīšana būtiski ietekmēja uzņēmumu grupas stratēģiskos mērķus saistībā ar tāda rūpnieciskā partnera atrašanu, kas sniegtu lidlauka pakalpojumus, un pasākumu noteikšanu lidlauka pakalpojumu efektivitātes palielināšanai lidostās *Linate* un *Malpensa*.
- (68) Itālijas iestādes norādīja, ka saistībā ar tirgus liberalizāciju lidostu apsaimniekošanas uzņēmumi vispārēji reorganizēja lidlauka pakalpojumu sniegšanu pēc tam, kad bija izskatījuši divus dzīvotspējīgus komerciālos modeļus, proti, lidlauka pakalpojumus varētu sniegt nevis lidostas apsaimniekotājs, bet gan ārēji uzņēmumi, kas darbojas starptautiskā mērogā ("ārpakalpojumu izmantošana", piem., kā Londonas, Kopenhāģenas, Spānijas vai Dublinas lidostās), vai arī tos tiešā veidā varētu sniegt lidostas apsaimniekotājs, nodalot tikai grāmatvedību (piem., kā Frankfurtes vai Vīnes lidostā) vai izveidojot atsevišķu uzņēmumu (kā VEA gadījumā vai Parīzes lidostās) ("tieša apsaimniekošana"). Katram modelim ir priekšrocības un trūkumi, kurus lidostu apsaimniekošanas uzņēmumi rūpīgi izpētīja, īpaši ņemot vērā katras valsts atšķirīgo tiesisko regulējumu. Izmantojot ārpakalpojumus, resursus būtu iespējams novirzīt pamatdarbībai un tas tūlīt uzlabotu ieņēmumu un zaudējumu bilanci, jo vairumā gadījumu lidlauka pakalpojumu sniedzēji cieta zaudējumus, ja vien šie pakalpojumi netika sniegti lielā apmērā un ne vien uzņēmuma apsaimniekotājās lidostās, bet arī citās lidostās. Taču, turpinot lidlauka pakalpojumu sniegšanu, lidostu apsaimniekotāji varētu vairāk kontrolēt pakalpojuma kvalitāti un tas, neskarot regulējuma aspektus, labvēlīgi ietekmētu uzņēmumu grupas ieņēmumus, jo īpaši vidējā un ilgā laikposmā.
- (69) Īstenojot otro modeli, kuru izvēlējās VEA, lidostas apsaimniekotājam izdevās saglabāt lidostas centra lomu un pakalpojumu nodošanas procedūras, saglabāt iespēju kontrolēt sniegto pakalpojumu kvalitāti, sniegt atsevišķus lidlauka pakalpojumus lidostās, kurās tos nevarēja sniegt citi uzņēmumi, un, visbeidzot, turpināt būtiski ietekmēt drošību lidostā. Izvēloties šo variantu, nācās segt lielus kārtējos izdevumus, kas bija saistīti ar lidlauka pakalpojumu tiešu sniegšanu. Taču šajā jomā panākto produktivitāti nevar vērtēt tikai finansiāli.
- (70) Itālijas iestādes apgalvoja, ka VEA grupas izvēlētais stratēģija bija pilnīgi racionāla, jo tādējādi VEA varēja turpināt darbību lidlauka pakalpojumu jomā, rēķinoties ar pakāpenisku produktivitātes un pakalpojumu kvalitātes pieaugumu, kā arī ar uzņēmumu grupas ieguvumiem vidējā un ilgā laikposmā. Turklāt, nodalot attiecīgās darbības un nododot pakalpojumu sniegšanu atsevišķam uzņēmumam (VEA *Handling*), VEA varētu pārvērst kapitālā iespējas sadarboties ar citiem attiecīgās nozares dalībniekiem, lai atjaunotu rentabilitāti, izmantojot sinerģiju, ko panāktu, iesaistoties starptautiskā tīklā un apgūstot jaunu praktisko zinātību.
- (71) Tāpēc VEA bija gatavs sākotnēji samierināties ar meitasuzņēmuma zaudējumiem, lai pēc tam uzņēmumu grupa varētu gūt priekšrocības, un papildus nodrošināt pakāpenisku VEA *Handling* ieņēmumu pieaugumu un rentabilitāti (sākumā tika prognozēts, ka tas notiks pēc trim darbības gadiem, t. i., līdz 2005. gadam), kas tiktu panākts ar pārstrukturēšanas plānā paredzētajiem pasākumiem. Plānā bija paredzēts arī, ja iespējams, piesaistīt stratēģisku partneri, kas varētu iegādāties ievērojamu VEA *Handling* mazākuma akciju paketi.
- (72) Lai noteiktu iespējamās VEA *Handling* stratēģiskās mazākuma partnerus, VEA 2001. gada maijā sāka konkursa procedūru, kuras noslēgumā par izdevīgāko tika atzīts [...] iesniegtais piedāvājums. Sarunas ar [...] bija veiksmīgas, un gandrīz jau tika parakstīta vienošanās, jo īpaši pateicoties sanācības plānam. Taču vēlāk sarunas apstājās, kas galvenokārt bija saistīts ar domstarpībām par uzņēmuma novērtējumu.

- (73) VEA grupas apvienotajā uzņēmējdarbības plānā 2002.–2006. gadam ("Apvienotais 2002.–2006. gada uzņēmējdarbības plāns") galvenā uzmanība bija pievērsta darbaspēka produktivitātes uzlabošanai par 20 % attiecīgajā periodā. Šie pasākumi tika atzīti par pieņemamu un pietiekamu izvēlētā uzņēmējdarbības modeļa pamatojumu. Lai gan izvirzītais rentabilitātes atjaunošanas mērķis netika īstenots, finanšu rezultāti bija daudzsoļoši un apstiprināja VEA viedokli par izvēlētā uzņēmējdarbības modeļa piemērotību un atbilstību uzņēmumu grupas un tās akcionāru saimnieciskajām interesēm.
- (74) Itālijas iestādes apgalvoja, ka VEA *Handling* neizdevās atjaunot rentabilitāti sākotnēji paredzētajā termiņā tāpēc, ka tirgus apstākļi ievērojami atšķīrās no prognozētajiem – attiecīgajā periodā gaisa satiksmes plūsmu būtiski ietekmēja divi starptautiski faktori, proti, SARS un karš Irākā, kā arī no tiem izrietošie ekonomiskie sarežģījumi, ar ko saskārās starptautiskās avioliņijas, proti, krass naftas cenu pieaugums, kura dēļ avioliņijām nācās samierināties ar cenu kritumu konkurences vidē, kas bija daudz agresīvāka, nekā bija sagaidāms.
- (75) Itālijas iestādes aicināja Komisiju vēlreiz izvērtēt tās iebildumu pret VEA lēmumu turpināt segt meitasuzņēmuma zaudējumus, lai gan ekonomiskā situācija pirmajos divos meitasuzņēmuma pilnas darbības gados (2003. un 2004. gadā) liecināja, ka trijos gados neizdosies sasniegt pozitīvu rentabilitāti. Itālijas iestādes apgalvoja, ka šā iebilduma pamatā ir vienkāršota privātā ieguldītāja kritērija piemērošana, ņemot vērā tikai īstermiņa peļņu. Komisija neievēroja to, ka attiecīgajā gadījumā papildus finanšu plūsmai, ko nodrošināja veiktie ieguldījumi, bija jāņem vērā arī citi faktori, jo īpaši tāpēc, ka mātesuzņēmums bija vertikāli saistīts ar meitasuzņēmumu un ievērojama tā uzņēmējdarbības daļa bija atkarīga no meitasuzņēmuma sniegto pakalpojumu kvalitātes. Komisija ievēroja tikai pasākuma nerentabilitāti pirmajos divos darbības gados un pilnīgi ignorēja nozares īpašo būtību, proti, to, ka lidostas apsaimniekotājs varētu būt ieinteresēts sniegt lidlauka pakalpojumus vai finansiāli atbalstīt to sniegšanu neatkarīgi no tā, vai tie nodrošina tūlītēju peļņu.
- (76) Itālijas iestādes arī iesniedza ārējā konsultanta sagatavotu hipotētisku analīzi, lai pierādītu, ka VEA iesniegtajā dokumentā "*Presentazione del piano aziendale 2003–2007 di VEA Handling*" ("*VEA Handling* uzņēmējdarbības plāna 2003.–2007. gadam prezentācija", turpmāk "2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plāns") izvirzītās hipotēzes bija reālas un saprātīgas un ka VEA *Handling* ļoti nelabvēlīgi ietekmēja vairāki neparedzēti apstākļi, kuru dēļ tika ciesti lielāki zaudējumi, nekā bija iespējams saprātīgi paredzēt, pieņemot lēmumu par zaudējumu segšanu. Svarīgākais šīs analīzes konstatējums bija šāds – galvenais iemesls, kāpēc gūtie rezultāti bija sliktāki par uzņēmējdarbības plānā prognozētajiem, bija apkalpotās satiksmes plūsmas apmēra un cenu kritums. Citiem vārdiem sakot, lai gan VEA *Handling* izdevās īstenot ar vienības izmaksu samazināšanu saistītos mērķus, uzņēmums nespēja īstenot uzņēmējdarbības plānā izvirzītos finansiālos mērķus, jo satiksmes plūsmas un cenu krituma dēļ gūtie ieņēmumi bija ievērojami mazāki par prognozētajiem.
- (77) Komisija arī pietiekami neņēma vērā attiecīgās Itālijas nozares īpašo situāciju piemērojamā Itālijas tiesiskā regulējuma kontekstā. Pirmkārt, saskaņā ar Likumdošanas dekrēta Nr. 18/99 3. panta 3. punktu un Jūras un gaisa navigācijas kodeksa 705. panta 2. punkta d) apakšpunktu lidostas apsaimniekotājam jānodrošina visi vajadzīgie lidlauka pakalpojumi, vai nu sniedzot tos tieši, vai saskaņojot šo pakalpojumu sniedzēju darbības, vai arī izmantojot ārējus pakalpojumus sniedzējus. Turklāt attiecībā uz lidostām *Linate* un *Malpensa* Itālijas Civilās aviācijas iestādes (ENAC) un VEA līgumā, kas noslēgts 2001. gada 4. septembrī, konkrēti, tā 4. pantā, tiek īpaši prasīts, lai VEA garantētu lidlauka pakalpojumus un nodrošinātu to pastāvīgai, regulārai un efektīvai sniegšanai visu vajadzīgo transportlīdzekļu, aprīkojuma, sistēmu un citu vajadzīgo iekārtu pieejamību un efektivitāti.
- (78) Itālijas iestādes apgalvoja, ka saskaņā ar šo tiesību aktu VEA nemaz nedrīkstēja lidlauka pakalpojumu sniegšanu vienkārši nodot vai uzticēt ārpakalpojumu sniedzējam. Arī tad, ja uzņēmums gribētu šādi rīkoties, tam tāpat būtu jānoslēdz attiecīgi līgumi un jāsedz vajadzīgās izmaksas, lai panāktu pakalpojumu atbilstību tiem noteikumiem un prasībām, kas paredzēti tiesību aktos vai izriet no pasākuma, ar ko uzņēmumam uzticēta lidostas apsaimniekošana. Lidostas apsaimniekotājs no publiskās iestādes viedokļa turpinātu būt atbildīgs par regulāru un efektīvu lidlauka pakalpojumu sniegšanu.
- (79) Visbeidzot, Itālijas iestādes norādīja, ka, lai uz šo gadījumu pareizi attiecinātu privātā ieguldītāja kritēriju, saskaņā ar iedibināto judikatūru publiskā uzņēmuma rīcība jāsalīdzina ar līdzvērtīga lieluma un veida privātu uzņēmuma rīcību⁽²²⁾, un ka lēmumu par ieguldījumiem, ar kuriem sedza VEA *Handling* zaudējumus, pieņēma un īstenoja VEA grupa, kas ir VEA *Handling* akcionārs un lidostu *Malpensa* un *Linate* apsaimniekošanas koncesijas turētājs. Pirmkārt, tas nozīmē, ka Komisija arī norādīja savā lēmumā, ka VEA rīcība būtu jāsalīdzina nevis ar tāda parasta ieguldītāja rīcību, kas kapitālu iegulda, lai salīdzinoši īsā laikposmā gūtu peļņu, bet gan ar rīcību, kas būtu raksturīga privātai

(22) Vispārējās tiesas 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-296/97 *Alitalia*, 81. punkts.

kontrolāciju sabiedrībai vai privātai uzņēmumu grupai, kura īsteno vispārējo vai nozares strukturālo politiku un kuras rīcības pamatā ir ilgāka termiņa rentabilitātes perspektīvas⁽²³⁾. Otrkārt, jāņem vērā attiecīgās regulētās nozares īpašās iezīmes un saistībā ar to arī mātesuzņēmuma un meitasuzņēmuma saimniecisko attiecību attīstības parastā dinamika⁽²⁴⁾.

- (80) Tāpēc Itālijas iestādes uzskatīja, ka Komisijai attiecīgais pasākums bija jāizvērtē no uzņēmumu grupas skatpunkta, proti, jāizskata VEA apvienotā balance; tādā gadījumā Komisija būtu konstatējusi, ka uzņēmumu grupa guva apjomīgus bruto ieņēmumus un iekšēji spēja pietiekami kompensēt lidlauka pakalpojumu struktūrvienības zaudējumus, vienlaicīgi nodrošinot ieguvumus akcionāriem.
- (81) Papildus iespējamām netiešām materiālajiem ieguvumiem no VEA *Handling* zaudējumu segšanas bija jāņem vērā arī citi apsvērumi, tostarp: a) iespēja gūt netiešas ekonomiskas priekšrocības, ko nodrošina komerciālas attiecības ar meitasuzņēmumu; b) ar ārpakalpojumu sniedzēju piesaistīšanu saistītās grūtības attiecīgajā valstī, ņemot vērā ekonomiskos pienākumus un saistības pret publiskajām iestādēm; c) uzņēmumu grupas tēla aizsardzība; kā arī d) no līguma un tiesību aktiem izrietošo pienākumu pret valsti izpilde.
- (82) Trijos gados (2003.–2005. gadā) VEA grupai bija izdevies ievērojami uzlabot lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti. Samazinājās saņemamās bagāžas gaidīšanas laiks, un tika uzlabota VEA pārvaldīto izsaukumu precizitāte.
- (83) Visbeidzot, Itālijas iestādes uzskatīja, ka VEA rīcība attiecīgajā situācijā pilnīgi atbilda rīcībai, kas būtu raksturīga privātai uzņēmumu grupai, kura īsteno strukturālo politiku un attiecīgajā brīdī izvēlas segt vienas uzņēmējdarbības struktūrvienības zaudējumus, lai palielinātu peļņu ilgtermiņā, kā arī ņemot vērā citus ar uzņēmumu grupas saimnieciskajām interesēm saistītus finanšu un nefinanšu faktorus. Tāpēc, pretēji Komisijas apgalvotajam, par stabilām izredzēm saprātīgā laikposmā atjaunot peļņu liecināja VEA *Handling* ekonomisko rādītāju pastāvīgā uzlabošanās 2003.–2005. gadā, neraugoties uz sarežģīto situāciju tirgū un to, ka uzņēmumam neizdevās atrast stratēģisko mazākuma partneri.

Saderība

- (84) Komentējot pasākumu pieņemamību, Itālijas iestādes izvirzīja šādus argumentus: i) ņemot vērā lidlauka pakalpojumu struktūrvienību pastāvīgos zaudējumus, kas radās arī pirms VEA *Handling* izveides, bija skaidrs, ka uzņēmums saskārās ar grūtībām jau pašā tā darbības sākumā; ii) VEA *Handling* tika pārstrukturēts, pamatojoties uz pārstrukturēšanas plānu, ko veidoja dažādi dokumenti attiecībā uz laikposmu no 2003. līdz 2010. gadam; tā mērķis bija atjaunot lidlauka pakalpojumu struktūrvienības rentabilitāti; iii) šajos dokumentos ir sīki izklāstīta VEA stratēģija un īstenojamo pasākumu grafiks.
- (85) Konkrētāk, pirmkārt, 2002.–2006. gada apvienotajā uzņēmējdarbības plānā bija paredzēti šādi pasākumi lidlauka pakalpojumu struktūrvienības produktivitātes atjaunošanai un ieņēmumu palielināšanai:
- stimulu darba kavēšanas koeficienta samazināšanai,
 - filiāļu darbības datorizēšana un racionalizēšana,
 - virsstundu atļaušana,
 - lidostas *Malpensa* A un B sektora integrēšana no 2002. gada janvāra,
 - tādu jaunu nodarbinātības līgumu noslēgšana, kuros paredzēts elastīgs darba laiks, un
 - pasākumi ar darbinieku pārceļšanu citā darbā saistītā laika samazināšanai.
- (86) Itālijas iestādes arī apgalvoja, ka viens no svarīgākajiem pārstrukturēšanas pasākumiem bija mazākuma akcionāra izvēlēšanās.

⁽²³⁾ Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-305/89 *Alfa Romeo*, 20. punkts.

⁽²⁴⁾ Tiesas 2003. gada 3. jūlija spriedums apvienotajās lietās C-83/01, C-93/01 un C-94/01 *Chronopost*, 33.–38. punkts.

- (87) Otrkārt, Itālijas iestādes norādīja, ka 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānā, kura uzmanības centrā bija VEA *Handling*, bija noteikti galvenie faktori, kas nelabvēlīgi ietekmēja uzņēmuma darbību – tie bija saistīti ar darbaspēka izmaksām, organizatorisko nelīdzsvarotību un nepietiekamu tehnoloģiskās inovācijas apmēru. Dokumentā bija izklāstīti svarīgākie pasākumi, kas jāīsteno, lai atjaunotu uzņēmuma produktivitāti: i) uzņēmuma tirgus daļas palielināšana; ii) pasākumi tehnoloģiskās inovācijas apmēra palielināšanai; iii) pasākumi, ar kuriem uzlabot spēju pielāgoties klientu vajadzībām; iv) to ar pamatdarbību nesaistīto darbību pārskatīšana, kuras rada lielas izmaksas; v) darbaspēka izmaksu samazināšana; vi) to ieņēmumu atgūšana, kuri saistīti ar citām darbībām, kas nav lidlauka pakalpojumi.
- (88) Treškārt, Itālijas iestādes piebilda, ka dokumentā “*Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007–2012 del gruppo VEA – 11 maggio 2007*” (“Kopsavilkums: VEA grupas 2007.–2012. gada stratēģiskā plāna pamatnostādnes”, 2007. gada 11. maijs, turpmāk “2007.–2012. gada stratēģiskais plāns”) bija iekļauts plāns, kas sastāvēja no trim posmiem un kurā bija paredzēts līdz 2011. gadam atjaunot VEA *Handling* dzīvotspēju. Atjaunot lidlauka pakalpojumu struktūrvienības rentabilitāti bija paredzēts arī VEA grupas stratēģiskajā plānā 2009.–2016. gadam (“2009.–2016. gada stratēģiskais plāns”) un VEA grupas uzņēmējdarbības plānā 2011.–2013. gadam (“2011.–2013. gada uzņēmējdarbības plāns”).
- (89) Ceturtkārt, Itālijas iestādes apgalvoja, ka konkurence netika izkropļota, jo attiecīgie pasākumi bija vajadzīgi tirgus liberalizācijas nolūkā. Turklāt tika īstenoti pasākumi nepieļaujamu konkurences izkropļojumu novēršanai, jo īpaši pakāpeniska nodarbinātības līmeņa samazināšana (2003.–2010. gadā tika likvidētas 1 755 darbavietas) un tirgus daļas samazināšana (pilnīga visas ar pamatdarbību nesaistītās uzņēmējdarbības pārtraukšana; atleidošanas pakalpojumu pārtraukšana; kā arī neveiksmīgi mēģinājumi pārdot VEA *Handling* mazākuma akcijas).
- (90) Visbeidzot, Itālija apgalvoja, ka atbalsta apmērs bija tikai minimālā summa, kas vajadzīga, lai segtu uzņēmuma ciestos darbības zaudējumus un nodrošinātu lidlauka pakalpojumu nepārtrauktību. Atbalsts nepalīdzēja palielināt uzņēmuma tirgus daļu, kaitējot tā konkurentiem, jo tika veikti tikai pārstrukturēšanas plānos paredzētie ieguldījumi.

5. IEINTERESĒTO PERSONU APSVĒRUMI

5.1. VEA

- (91) Iesniegtajos apsvērumos VEA atbalstīja Itālijas iestāžu argumentus un sīkāk komentēja dažus aspektus.

Zaudējumu segšanas pasākumu piedāvējamība Itālijas valstij

- (92) Komisija apgalvoja, ka pašvaldībai bija aktīva loma 2002. gada 4. aprīļa līgumā ar arodbiedrībām. Vispirms VEA detalizēti izskatīja spriedumu lietā *Stardust Marine*, apgalvojot, ka pierādījumi par piedāvējamību jāsagādā Komisijai un ka attiecīgajā gadījumā sniegto pierādījumu apjoms ir pārāk mazs, turklāt tie ir nepārliecinoši un nekonsekventi. Daudz pārliecinošāki un pamatotāki pierādījumi bija pieejami par to, ka VEA lēmumus par VEA *Handling* pārstrukturēšanu pieņēma neatkarīgi.
- (93) Vienošanās ar arodbiedrībām tika panāktas tāpēc, lai apliecinātu darbiniekiem, ka tiks ievērotas to tiesības un īstenoti nodarbinātības aizsardzības pasākumi, pamatojoties uz VEA pieņemto stratēģiju. VEA direktoru valde bija nolēmusi pārstrukturēt uzņēmumu grupu, taču nebija uzņemusies saistības par to, ka pārstrukturēšanas laikā darbinieku skaits netiks samazināts atbilstīgi tirgus prasībām. Visu līdz šim pieņemto lēmumu par darbavietu likvidēšanu vai uzņēmējdarbības pārstrukturēšanu pamatā bija tikai ekonomiski apsvērumi, un tos neietekmēja ne pašvaldība, ne arī tajā pārstāvētie politiskie spēki.
- (94) Sociālās bažas bija skaidri atspoguļotas gan Likumdošanas aktā Nr. 18/99, kura 14. pants attiecās uz “sociālo aizsardzību”, gan Direktīvā 96/67/EK, kurā atzīts, ka dalībvalstīm “jāsaglabā iespēja nodrošināt piemērotu sociālās aizsardzības līmeni to uzņēmumu darbiniekiem, kas sniedz lidlauka pakalpojumus” (24. apsvērums), un dalībvalstīm atļauts veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu darbinieku tiesību aizsardzību, neskarot šīs direktīvas piemērošanu un “ievērojot citus Kopienas tiesību aktu noteikumus”. VEA lēmumus par uzņēmējdarbību pieņēma neatkarīgi, un sociālās bažas tos ietekmēja tikai tiesību aktos noteiktajā apmērā.
- (95) Turklāt Komisija bija ignorējusi konkrētus Milānas pašvaldības iesniegtos pretargumentus, proti, to, ka saistības, par kurām it kā panākta vienošanās 2002. gada 26. marta arodbiedrību līgumā, nekad netika pildītas un to termiņš bija ierobežots.

- (96) Komisija apgalvoja, ka pašvaldība nodarbojās ar uzraudzību; VEA norādīja, ka uzņēmumam ir pilnīga lēmumu pieņemšanas un vadības brīvība, ka tas šo neatkarību izmantoja bez ierobežojumiem un ka Milānas pašvaldība vai province nav centusies to ietekmēt. Par uzņēmuma vadību atbildēja tikai direktori, un to pilnvaras un funkcijas nevarēja pildīt ārējas struktūras (piem., kontrolējošie akcionāri). Pat ja tikai argumentācijas nolūkā pieņemtu, ka publiskais vairākuma akcionārs varēja vienkārši ietekmēt VEA pārvaldības struktūru lēmumus, svarīgākais vērā ņemamais apsvērums, lai pierādītu, ka pastāv lietas *Stardust Marine* spriedumā minētā piedēvējamība, bija nevis organizācijas struktūra, bet gan faktiska iejaukšanās apstrīdēto lēmumu pieņemšanā.
- (97) VEA uzskatīja, ka Komisijai vairāk bija jāņem vērā pretējā nostāja, kas tika pausta Milānas Pašvaldības padomes 2003. gada 16. jūnija sanāksmē, kuras protokols neapstrīdami liecina par uzņēmuma lēmumu pieņemšanas un vadības autonomiju gan tāpēc, ka pašvaldības padomes locekļi respektēja VEA atteikumu sniegt konfidencialu informāciju, kas tika apspriesta sarunās ar arodbiedrības organizācijām, gan tāpēc, ka tika noraidīts priekšlikums par to, lai pašvaldības izpilddirektors pieprasītu VEA izklāstīt uzņēmējdarbības plānu. Ja Milānas pašvaldībai tiešām būtu tāda ietekme, ko tai, šķiet, vēlas piedēvēt Komisija, vai arī tā zinātu, ka var šādu ietekmi iegūt, minētais priekšlikums ne tikai tiktu apstiprināts, bet to pat nevajadzētu ierosināt.
- (98) Attiecībā uz “tukšajiem atlūgumiem” VEA papildināja Milānas pašvaldības apgalvojumus, ka VEA 2006. gada 24. februāra akcionāru pilnsapulcē VEA revidentu padomes priekšsēdētājs apstiprināja, ka nevienam no valdes locekļiem nav lūgts parakstīt šādu dokumentu. Visas šajā sanāksmē sniegtās atbildes par “tukšajiem atlūgumiem” skaidri atspēkoja pieņemumu par izteiktu atkarību no Milānas pašvaldības. Turklāt, kā sanāksmē apstiprināja VEA priekšsēdētājs, direktoru valde neizpildīja akcionāru prasību par dividenžu sadalīšanu 250–280 miljonu EUR apmērā, bet noteica, ka pieejamā summa ir 200 miljoni EUR, pieņemot pašvaldības vēlmēm pretēju lēmumu un tādējādi parādot, ka uzņēmumu neietekmēja šo vēstulju esamība.
- (99) Visbeidzot, apsūdzība par VEA direktoru valdes atkarību no Milānas pašvaldības, par ko ziņoja plašsaziņas līdzekļos, tika izteikta 2006. gadā un šis apgalvojums nepierādīja, ka pašvaldība būtu ietekmējusi VEA pirms 2006. gada. Patiesībā, ja Komisija nevarēja sniegt pārliecinošus un notikumu secībai atbilstīgus pierādījumus, nebija pamata pieņemt, ka šāda ietekme pastāvēja.

Privātā ieguldītāja kritērija piemērošana

- (100) VEA atgādināja, ka lietu *Alfa Romeo*⁽²⁵⁾ un *ENI-Lanerossi*⁽²⁶⁾ spriedumos Tiesa lēma, ka, tāpat kā privāts akcionārs var saprātīgi ieguldīt vajadzīgo kapitālu, lai nodrošinātu dzīvotspēju uzņēmumam, kas nonācis pagaidu grūtībās, taču, iespējams, pēc reorganizācijas spētu atjaunot rentabilitāti, arī mātesuzņēmums var nolemt uzņemties kāda sava meitasuzņēmuma zaudējumu segšanu tādu iemeslu dēļ, kas nav saistīti ar īstermiņa ieguldījumu ienesīgumu. Lietas *ENI-Lanerossi* spriedumā Tiesa norādīja, ka privāts ieguldītājs, kura mērķis ir ilgtermiņa rentabilitāte (ne tikai finansiāla), kapitāla nodošanu meitasuzņēmumam, kas cieš zaudējumus, varētu pamatot ar tādiem apsvērumiem kā iespējami netieši materiālie ieguvumi no ieguldījumiem, iespējama meitasuzņēmuma pārdošana ar izdevīgākiem nosacījumiem vai arī vēlme aizsargāt uzņēmumu grupas tēlu vai novirzīt tās darbības.
- (101) Attiecīgajā gadījumā VEA uzskatīja, ka privātais ieguldītājs varētu pamatot VEA *Handling* zaudējumu segšanu ne tikai ar pārliecinošajām ilgtermiņa peļņas prognozēm saskaņā ar stratēģisko plānu un pārstrukturēšanas programmu, bet arī ar apsvērumiem, kas nav saistīti tikai ar ieguldījumu finansiālo ienesīgumu, proti, ar VEA kā lidostas apsaimniekotāja īpašajiem pienākumiem un ar apsvērumiem saistībā ar uzņēmumu grupas tēlu, ņemot vērā, ka iekšējā zaudējumu kompensēšana neradīja uzņēmumu grupai ne parādus, ne arī finansiālu slogu, un grupa patiesībā guva ievērojamu tīro peļņu.
- (102) VEA arī norādīja, ka, lemjot par ieguldījumiem, uzņēmums vadījās no daudz plašākiem apsvērumiem saistībā ar mērķi maksimāli palielināt VEA grupas kopējo ilgtermiņa peļņu un tūlītējas peļņas aspekts nebija noteicošais, kā tas, iespējams, teorētiski būtu bijis gadījumā, ja lēmumus pieņemtu mazākuma akcionārs, kuram nav kontroles pilnvaru, vai kontrolējošais akcionārs, kura rīcību nosaka vienīgi vēlme nodrošināt maksimālu peļņu no lidlauka pakalpojumu struktūrvienības darbības, kas tiek uzskatīta par atsevišķu uzņēmumu.

⁽²⁵⁾ 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Recueil* 1991, I-1603. lpp.), 20. punkts.

⁽²⁶⁾ 1991. gada 21. marta spriedums lietā C-303/88 Itālija/Komisija (*Recueil* 1991, I-1433. lpp.), 21. punkts.

Pasākumu konteksts

- (103) VEA norādīja, ka Komisija nedrīkst ignorēt tiesisko vidi, kurā tika kompensēti uzņēmuma zaudējumi. Atbilstīgi tiesiskajam regulējumam VEA darbojās konkurences apstākļos un tam bija uzticēti konkrēti pienākumi, turklāt regulējums arī ietekmēja uzņēmuma rūpnieciskos lēmumus un no tiem izrietošos rezultātus. Taču, tā kā apstrīdētos pasākumus īstenoja uzreiz pēc tam, kad nozares liberalizācijas nolūkā tika pieņemta Direktīva 96/67/EK, un pēc tās transponēšanas valsts tiesību aktos, VEA norādīja, ka no 1996. gada uzņēmums ļāva savās lidostās darboties ārējam lidlauka pakalpojumu sniedzējam (*ATA Handling*).
- (104) VEA arī norādīja, ka Itālija nolēma īstenot pilnīgu lidlauka pakalpojumu tirgus liberalizāciju, izvirzot vienu nosacījumu – uzraudzības iestāde ENAC, ja tai ir pienācīgs pamatojums, drīkst vairākiem pakalpojumu sniedzējiem noteikt pagaidu ierobežojumus. ENAC bija sertificējusi 246 pakalpojumu sniedzējus, un 84 no tiem bija atļauts darboties lidostās *Linate* un *Malpensa*, un VEA uzskatīja, ka ENAC rīcības dēļ lidlauka pakalpojumu tirgus atsevišķās Itālijas lidostās bija pārpildīts. Itālijas izvēlētais variants veicināja daudzu uzņēmumu iekļūšanu tirgū, taču patiesībā tirgus tendenču dēļ katras lidostas lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaitu vajadzēja samazināt. Par to liecināja arī ENAC nesen apstiprinātie noteikumi – tajos paredzētās sertificēšanas prasības bija stingrākas nekā iepriekš, lai nodrošinātu rūpīgāku uzņēmumu atlasi un tie attiecīgi garantētu augstāku pakalpojumu kvalitātes un drošības līmeni. VEA apgalvoja, ka citas Eiropas valstis izvēlējās rīkoties pretēji, lai novērstu pārmērīgas konkurences radīto spiedienu un līdz ar to arī pakalpojumu sniedzēju ekonomiskās situācijas neatbilstību, ko izraisītu uz to cenām izdarītais spiediens.
- (105) VEA norādīja, ka, tā kā darbības vidē pieauga konkurence, lēmums par uzņēmuma sadalīšanu tika pieņemts atbilstīgi tā stratēģiskajam komerciālajam modelim – tobrīd bija paredzēts lidostu *Malpensa* izmantot kā mezglu, kurā vajadzīga lidlauka pakalpojumu kontrole, uzraudzība un pārvaldība (īstenojot modeli, kas līdzinājās Frankfurtes un Vīnes lidostās izmantotajiem modeļiem).
- (106) VEA uzstāja, ka, analizējot šo lēmumu ekonomisko pamatojumu, jāņem vērā lidlauka pakalpojumu tirgus būtība. Pirmkārt, lidlauka pakalpojumu nozare nodrošināja ļoti mazu peļņas daļu, un tirgus liberalizācija šo faktoru tikai pastiprināja – lai gan pakalpojumu sniegšana patiesībā neradīja zaudējumus, peļņa bija neliela. Lielākoties gūt peļņu, kaut pavisam nelielu, vieglāk bija tādiem uzņēmumiem, kuriem bija pieejams uzņēmējdarbības tīkls – nereti starptautisks –, kura ietvaros tie varēja sadalīt uzņēmējdarbības risku atbilstoši dažādām darbības vietām. Piemēram, ja uzņēmums darbojās vairākās lidostās, tas augstākas izmaksas valstīs, kurās darbaspēka pārvaldībai piemēroja stingrākas normatīvās vai līgumu prasības, varēja kompensēt ar zemākām izmaksām valstīs, kurās noteikumi bija elastīgāki. Pozitīvu kopējo peļņas rādītāju izdevās panākt tiem uzņēmumiem, kuriem bija starptautisks uzņēmumu tīkls un kuri panāca ievērojamu sinerģiju ar ekskluzīviem starptautiskiem līgumiem, vienotu un centralizētu pārvaldību, apjomradītiem ieguldījumu ietaupījumiem, nelielām, taču nereti ar vienu atsaucies pārvaldātāju vai konkrētu darbalaiku saistītām tirgus daļām, kā arī ar apjomradītiem ietaupījumiem, kurus nodrošināja konkrētu pārvaldātāju apkalpošana vairākās lidostās.
- (107) No pakalpojumu sniedzēju perspektīvas tirgus bija nevienmērīgs, jo lidlauka pakalpojumus varēja sniegt dažādu veidu uzņēmumi ar atšķirīgu jaudu, pienākumiem un darbības jomām – lidostu apsaimniekotāji ar nodalītu grāmatvedību vai atsevišķām uzņēmējdarbības struktūrām, ārēji pakalpojumu sniedzēji (tie savukārt var būt iekšzemes/starptautiski tīkli vai mazi/vidēji uzņēmumi (MVU)) vai arī avioliņijas, kas pašas sniedz lidlauka pakalpojumus.
- (108) Tāpēc Komisija nevarētu ignorēt lidlauka pakalpojumu tirgus darbību un vispārējo attīstību un nevarētu nesalīdzināt VEA *Handling* darbības attīstību ar līdzvērtīgu uzņēmumu situāciju. Ņemot vērā tirgus vispārējo attīstību un ļoti mazo peļņas normu, VEA uzskatīja, ka situācijā, kad uzņēmuma struktūrvienībai ir liels produktivitātes deficīts, tās izmaksu struktūra ir ļoti nelīdzsvarota, turklāt gan vispārējā ekonomiskā vide, gan apstākļi tirgū ir īpaši sarežģīti, rentabilitāte noteikti nevar pēkšņi un negaidīti palielināties un vajadzībai pagarināt sākotnēji noteikto laikposmu nevajadzētu raisīt izbrīnu.
- (109) Tāpēc VEA nepiekrīt apgalvojumam, ka, tā kā prognozētajā triju gadu periodā neizdevās segt VEA *Handling* zaudējumus, VEA vajadzēja pārskatīt izmantoto stratēģiju un atdalīties no tā lidlauka pakalpojumu struktūrvienības. VEA uzsvēra, ka uzņēmums nevar katru gadu atsākt diskusiju par pieņemtajiem lēmumiem, jo lidlauka pakalpojumu nozare, tāpat kā visas ar lidostu saistītās saimniecības nozares, ir jāanalizē vairāku gadu perspektīvā un pieņemto lēmumu piemērotību var pienācīgi novērtēt tikai ilgtermiņā.

- (110) Komentējot VEA *Handling* ekonomisko rādītāju salīdzināšanu ar citu uzņēmumu rādītājiem, VEA norādīja, ka uzņēmumam, ar kuru tiešām var salīdzināt VEA, vajadzētu būt tādām lidostas apsaimniekotājam, kas lidlauka pakalpojumus sniedz ar atsevišķa uzņēmuma starpniecību, un vienīgais šāds uzņēmums bija [...]. Laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam [...] lidlauka pakalpojumu struktūrvienība cieta zaudējumus. Tās rezultāti bija negatīvi arī turpmākajos gados, un šķita, ka tuvākajā nākotnē situācija nemainīsies.
- (111) Tā kā VEA īstenoja mezgla komerciālo modeli, tam vajadzēja sadarboties ar uzņēmumu, kas varētu nodrošināt visu vajadzīgo lidlauka pakalpojumu atbilstību augstiem kvalitātes standartiem. Šīs prasības spēja izpildīt tikai VEA *Handling*, jo pārējiem tirgus dalībniekiem nebija materiālo, ekonomisko un, pats svarīgākais, darbaspēka resursu, kas vajadzīgi, lai varētu sniegt visus no šā modeļa izrietošos pakalpojumus.
- (112) Turklāt neatkarīgi no paša uzņēmuma interesēm VEA bija arī juridisks pienākums, proti, saskaņā ar valsts noteikumiem lidostas apsaimniekotājs būtu atbildīgs gadījumā, ja kādi lidlauka pakalpojumi netiktu nodrošināti.
- (113) Papildus tam lidostas apsaimniekotāja slogs, kas izrietēja no Itālijas tirgus pilnīgās liberalizācijas, bija lielāks nekā tad, ja tirgus būtu tikai daļēji atvērts. Uzraudzības iestāde bija noteikusi, ka lidostas apsaimniekotājam ir pienākums uzturēt īpašu darba grupu, kas ārkārtas vai neparedzētā situācijā spētu nodrošināt pakalpojumu nepārtrauktību. Uzņēmums nevarēja nodot pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšanas pienākumu jauniem uzņēmumiem, jo to varēja iekļaut tikai daļējas tirgus liberalizācijas ietvaros īstenotu atlases procedūru konkursa specifikācijās.

VEA rīcības ekonomiskais pamatojums

- (114) VEA apgalvo, ka lidlauka pakalpojumi tika nodalīti un pēc tam nodoti meitasuzņēmumam VEA *Handling* atbilstīgi Eiropas Savienības tiesību aktiem un ka šīs rīcības mērķis bija ar pēc iespējas labākiem nosacījumiem sākt tirgus liberalizāciju, maksimāli izmantojot tās radītās ilgtermiņa attīstības iespējas. Pakalpojumi tika nodalīti, lai VEA varētu labāk īstenot vajadzīgo politiku abu uzņēmumu efektivitātes un produktivitātes uzlabošanai, vienlaicīgi izmantojot visas iespējas nostiprināt sadarbību ar ārējiem partneriem.
- (115) VEA norāda, ka lidlauka pakalpojumu darbību nodalīšanas rezultātā pieauga uzņēmuma izmaksas, jo tam bija pienākums nodrošināt apsaimniekošanu ārkārtas vai neparedzētā situācijā gadījumā. Piemēram, tā kā VEA varēja ar nelielām izmaksām pastāvīgi izmantot VEA *Handling* darbiniekus un tam nenācās segt izmaksas par speciālas darba grupas izveidi un uzturēšanu, uzņēmuma apjomradītie ietaupījumi 2003. gadā bija 10,7 miljoni EUR, bet 2010. gadā – 8,7 miljoni EUR.
- (116) VEA norādīja, ka sākumā VEA *Handling* izmaksu struktūra bija ļoti smagnēja, to papildināja ārkārtējs slogs un īpašais uzdevums pakāpeniski panākt, pirmkārt, lidlauka pakalpojumu struktūrvienības ilgtspējību un, otrkārt, rentabilitāti. Tāpēc jau sākumā VEA īstenoja intensīvu pārstrukturēšanas un rentabilitātes atjaunošanas programmu, lai, ja iespējams, atrastu stratēģisko partneri, kas varētu palīdzēt šos mērķus īstenot.
- (117) VEA 2001. gada maijā sāka konkursa procedūru, lai izvēlētos vienu vai vairākus uzņēmumus, kas gribētu iegādāties VEA *Handling* mazākuma akcijas. Šajā procedūrā piedalījās daudzi nozares vadošie uzņēmēji. Pēc ieinteresēto uzņēmumu iesniegto datu un piedāvājumu analīzes VEA tajā pašā gadā sāka sarunas ar [...], kas bija iesniedzis visizdevīgāko partnerības piedāvājumu. Lai gan sarunas noritēja līdz pat beigu posmam un tika sagatavots VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanas plāns, VEA direktoru valde 2002. gada 10. septembra sanāksmē nolēma nepieņemt uzņēmuma piedāvājumu, uzskatot to par [...]. VEA atzina, ka neveiksmīgās sarunas apdraudēja uzņēmuma mērķa īstenošanu, proti, VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanu sākotnēji ierosinātajā termiņā, jo par būtisku šā mērķa izpildes priekšnosacījumu tika uzskatīta stratēģiskā mazākuma partnera atrašana.
- (118) VEA 2008. gada aprīlī sāka jaunu procedūru par daļēju VEA *Handling* pārdošanu, kas vēl nav pabeigta, lai gan par to interesi izrādīja vadošs starptautisks uzņēmums.
- (119) VEA uzsvēra, ka VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanas programmas pamatā bija uzņēmumu grupas izvēlētais lidostas kā transporta mezgla komerciālais modelis, kas nodrošināja vidēju/ilgu laikposmu, kurā panākt pienācīgu ar šādas darbības sākšanu saistīto finanšu saistību ekonomisko ienesīgumu. VEA norādīja, ka atbilstīgi Direktīvai 96/67/EK, ja lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, tie jāizvēlas uz septiņiem gadiem saskaņā ar piemērotu procedūru, tādējādi direktīvā tiek netieši atzīts, ka ar īsāku laikposmu nepietiktu, lai nodrošinātu pienācīgu organizatorisko plānošanu un līdz ar to arī ekonomisko ienesīgumu.

- (120) Konkrētāk, programmā bija paredzēti pasākumi darbaspēka produktivitātes uzlabošanai un pakāpeniskai personāla izmaksu samazināšanai. Šos mērķus īstenotu gan ar kvalitatīviem pasākumiem, pievēršoties lidlauka pakalpojumu sniegšanas veidam, gan ar kvantitatīviem pasākumiem, izvērtējot darbinieku skaitu. Pirmkārt, pārstrukturēšanas plāns bija saistīts ar VEA grupas 2002.–2006. gada apvienoto uzņēmējdarbības plānu, kurā bija izklāstīta grupas stratēģija un mērķi, kā arī pasākumi, kas jāīsteno, lai atjaunotu lidlauka pakalpojumu rentabilitāti. Tāpēc 2003. gada 29. jūlijā pieņemtajā VEA *Handling* 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānā bija paredzēta pārstrukturēšanas programma, kuras mērķis bija uzlabot visu ar lidlauka pakalpojumiem saistīto pakalpojumu, struktūru un cilvēkresursu efektivitāti. VEA cerēja atjaunot lidlauka pakalpojumu struktūrvienības rentabilitāti trijos gados, t. i., līdz 2005. gadam vai, vēlākais, līdz 2007. gadam.
- (121) Tāpēc VEA apstrīdēja Komisijas apgalvojumus, ka uzņēmumu grupas apvienotajā uzņēmējdarbības plānā nebija sīki aprakstīti pasākumi, ar kuriem VEA grasījās reorganizēt VEA *Handling*, un ka nebija speciāla un detalizēta VEA *Handling* uzņēmējdarbības plāna ar uzņēmuma glābšanas stratēģijas un tās īstenošanas posmu izklāstu.
- (122) VEA uzskatīja, ka svarīgāko ekonomisko rādītāju uzlabošanās 2003. un 2004. gadā bija daudzsoļoša un liecināja par VEA rīcības pamatotību. Uzņēmējdarbības plānā 2003.–2007. gadam izvirzītā mērķa īstenošanu, proti, peļņas atjaunošanu līdz 2005. gadam, kavēja vairāki faktori, kas nelabvēlīgi ietekmēja VEA *Handling* ekonomisko situāciju. Kā šo faktoru piemērus VEA minēja SARS izplatību 2002.–2003. gadā; Irākas kara uzliesmojumu 2003. gadā un pieaugošos starptautiskā terorisma draudus; pastiprinātu spiedienu samazināt lidlauka pakalpojuma cenas 2006. gadā, ko izraisīja jaunu uzņēmumu, jo īpaši *Aviapartner*, ienākšana lidostā *Malpensa*, kā rezultātā nācās pārskatīt vairākus līgumus un samazināt tajos noteiktās cenas, tostarp līgumu ar *Alitalia* (vienības cena tika samazināta par 6 %); *Alitalia* 2007. gadā pieņemto lēmumu par atdalīšanos no lidostas *Malpensa*, kura reālo ietekmi uzņēmums sāka izjust no 2008. gada aprīļa; kā arī Islandes vulkāna *Eijafjallajökull* izvirduma izraisīto peļņu mākonī 2010. gadā.
- (123) Nemot vērā VEA *Handling* situācijas pasliktināšanos 2006.–2007. gadā un *Alitalia* atdalīšanos no lidostas, VEA bija jāņem, vai turpināt īstenot komerciālo modeli un tādā gadījumā pieņemt un atjaunināt VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanas programmu. VEA 2007. gadā nolēma pievērsties inovatīva “pašmezgla” (*self-hub*) vai “virtuāla mezgla” (*virtual hub*) modeļa izveidei un apstiprināja stratēģisko lēmumu turpināt pārstrukturēt VEA *Handling* un atjaunot tā rentabilitāti, tāpat kā iepriekšējā modeli uzsverot lidlauka pakalpojumu nozīmi uzņēmumu grupas rūpnieciskajos plānos. Uzņēmums savu lēmumu pamatoja ar jau panāktajiem rezultātiem attiecībā uz darbaspēka produktivitāti un darbinieku skaita samazināšanu, ar faktu, ka saskaņā ar iepriekšēju pieredzi rentabilitāti atjaunot ir iespējams, kā arī ar apsvērumu, ka citi risinājumi, tostarp ārpalpojumu izmantošana, joprojām radīja tādas pašas iebildes kā 2003. gadā.
- (124) Lēmums par zaudējumu segšanu tomēr bija pamatots, jo izmantot ārējus uzņēmumus noteiktu pakalpojumu pastāvīgai sniegšanai nebija ne ekonomiski ieteicams (jo ārpalpojumu izmaksas būtu lielākas nekā sinerģija, ko varētu panākt uzņēmumu grupas iekšienē), ne arī praktiski iespējams (jo nebija tādu ārēju uzņēmumu, kas varētu nodrošināt vispusīgu lidlauka pakalpojumu kopumu, turklāt vairākkārt tika konstatēts, ka Milānas lidostās strādājošo uzņēmumu pakalpojumi nav uzticami un ir nekvalitatīvi).
- (125) Komentējot apgalvojumu, ka izmantot ārēju uzņēmumu piedāvātos pakalpojumus ir praktiski, VEA, pirmkārt, apgalvo, ka, lai gan daži ārējie pakalpojumu sniedzēji, piemēram, *Aviapartner*, 2006. gadā un vēlāk saņēma sertifikātu, kas vajadzīgs, lai varētu sniegt lidlauka pakalpojumus Milānas lidostās, reālā situācija bija diezgan atšķirīga. ENAC īstenotā standarta sertifikācijas procedūra nebija piemērota, jo tajā bieži ņēma vērā tikai to, ka lidlauka pakalpojumu sniedzējs atbilda noteiktām prasībām attiecībā uz visu uzņēmumu grupu, neizvērtējot faktisko jaudu, kuru uzņēmums varēja garantēt attiecīgajā lidostā. VEA kā lidostas apsaimniekotāju vajadzēja iesaistīt lidlauka pakalpojumu sniedzēja sertifikācijas procedūrā, lai VEA nenāktos tiešā veidā saskarties ar sekām, ko radīja ārējo uzņēmumu nespēja sniegt pakalpojumus vai šo pakalpojumu neefektivitāte, pie tam VEA nevarēja šiem pakalpojumu sniedzējiem piemērot sankcijas. Saskaņā ar jaunajiem 2011. gada 19. janvāra ENAC noteikumiem lidostas apsaimniekotājam bija jāsniedz pamatots atzinums par procedūras pareizību un pakalpojumu sniedzējiem piemērotajiem standartiem.
- (126) Otrkārt, ārējie uzņēmumi patiesībā nevarēja piedāvāt pilnīgu pakalpojumu kopumu, jo atbilstīgi savai komerciālajai stratēģijai tie koncentrējās uz visrentablākajiem pakalpojumiem.
- (127) Treškārt, lidostās strādājošie uzņēmumi bija parādā VEA *Handling* ievērojamu summu, jo tam bieži nācās iejaukties ārkārtas situācijās, lai kompensētu pārējo uzņēmumu darbības nepilnības, un uzņēmums beidzot bija nolēmis atgūt savus līdzekļus ar tiesiskām metodēm.

- (128) Ceturtkārt, pretēji Komisijas apgalvojumiem, galvenie konkurenti, kas patlaban darbojas Milānas lidostās, proti, *ATA Handling* un *Aviartner*, neguva peļņu. *ATA Handling* laikposmā no 2003. līdz 2005. gadam cieta zaudējumus, kas saskaņā ar VEA sniegto informāciju Milānas lidostās bija lielāki. *Aviartner* guva peļņu lidostu tīklā, kurā tas darbojās, taču VEA uzskatīja, ka uzņēmums varētu būt cietis zaudējumus saistībā ar Milānas lidostās sniegtajiem pakalpojumiem.
- (129) Komentējot VEA *Handling* finansiālos rezultātus, kuru dēļ, kā tika apgalvots, vajadzēja pieņemt citu lēmumu, VEA uzsvēra, ka lidlauka pakalpojumu nozarē uzņēmējdarbības lēmumu radīto ietekmi var novērtēt tikai ilgtermiņā un tāpēc nebūtu saprātīgi, ja VEA mainītu lēmumu tikai pēc pāris gadiem, jo īpaši, ņemot vērā daudzsološos rezultātus pirmajos trijos darbības gados un to labvēlīgo ietekmi, ko mazināja tikai vēlākie notikumi, kurus VEA grupa nevarēja kontrolēt.
- (130) Komentējot uzskaites kārtību, VEA paziņoja, ka VEA *Handling* nesaņēma subsīdijas lidlauka pakalpojumiem, ko varētu piešķirt, uzticot šo nozari meitasuzņēmumam, kuram maksāja atbilstīgi izdevīgākai likmju skalai, nevis tirgus cenām, kā tika darīts citu Eiropas uzņēmumu gadījumā. VEA *Handling* arī bija vienīgais lidlauka pakalpojumu sniedzējs Milānas lidostās, kas regulāri maksāja lidostas apsaimniekotājam nodevu par kopējo iekārtu izmantošanu; ja VEA *Handling* rīkotos tāpat kā pārējie Milānas lidostās strādājošie uzņēmumi un nodevu nemaksātu, tā bilancē jau būtu redzama peļņa (2011. gadā). Visbeidzot, lidlauka pakalpojumu uzņēmums atšķirībā no salīdzināmajiem uzņēmumiem neiekļāva grāmatvedībā ieņēmumus no centralizētas infrastruktūras apsaimniekošanas. Iekļaujot noteiktas ar šīm darbību nodrošināto ieņēmumu likmes VEA *Handling* grāmatvedībā, uzņēmuma ieņēmumi pieaugtu par aptuveni 70 miljoniem EUR. Kā piemēru VEA minēja [...], kas savas lidlauka pakalpojumu struktūrvienības grāmatvedībā iekļāva no "centralizētas infrastruktūras apsaimniekošanas" gūtos ieņēmumus – šī pozīcija nebija paredzēta ne Direktīvas 96/67/EK A pielikumā, ne arī Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (IATA) Standarta lidlauka pakalpojumu līgumā sniegtajā izsmēlošajā lidlauka pakalpojumu sarakstā. Ja VEA 2005.–2009. gadā būtu rīkojies tāpat, tā kopējā peļņas norma būtu no – 9 miljoniem EUR līdz + 8 miljoniem EUR (salīdzinājumam – kopējā faktiskā peļņa bija no – 42,5 miljoniem EUR līdz – 23,2 miljoniem EUR) un tā darbības zaudējumi būtu vidēji par 100 % mazāki.
- (131) VEA norādīja, ka līdz 2012. gadam būtu izdevies beidzot atjaunot lidlauka pakalpojumu rentabilitāti, jo uzņēmums būtu neatlaidīgi īstenojis pārstrukturēšanas plānu, kas izrādījās gan apdomīgs, gan atbilstīgs rīcībai, ko varētu gaidīt no tirgus ekonomikas principu vadīta privātā ieguldītāja. VEA varētu atsākt stratēģiskā lidlauka pakalpojumu partnera meklēšanu, lai, piemēram, varētu izvērst savu uzņēmējdarbību nozarē, Milānas lidostās un citur, kā arī, iespējams, lai savu uzņēmējdarbību paplašinātu, piedāvājot specializētus pakalpojumus, kurus tas līdz šim nesniedza.
- (132) Daudzi lidostu apsaimniekotāji, kas nodarbojas ar līdzīgu uzņēmējdarbību, tostarp lielāki uzņēmumi, piemēram, [...], apstiprināja šā komerciālā modeļa pamatotību, skaidri atsakoties no jebkādiem nodomiem pārtraukt lidlauka pakalpojumu sniegšanu, lai gan dažkārt tos uz šādu rīcību mudināja finanšu analītiķi.

5.2. [...]

- (133) [...] norādīja, ka lidlauka pakalpojumu nozarē parasti tika gūta peļņa, neraugoties uz samazinātu peļņas normu. Nozīmīgu ikviena uzņēmuma izdevumu daļu – visticamāk 60–70 % – veidoja personāla izmaksas, tāpēc bija ļoti svarīgi rūpīgi kontrolēt darbības, īstenojot īpašas plānošanas sistēmas.
- (134) Nozarē bija iespējams panākt apjomradītus ietaupījumus – pieaugot pasažieru skaitam, mazinājās izmaksas par vienu pasažieri. Optimālās izmaksas par vienu pasažieri varēja panākt tad, ja gadā tika apkalpoti 8–9 miljoni pasažieru, un VEA *Handling* šo līmeni ievērojami pārsniedza, divās lidostās apkalpojot aptuveni 22 miljonus pasažieru un saglabājot tirgus daļu, kas pastāvīgi pārsniedza 70 %.
- (135) [...] kā piemēru minēja *SAGAT Handling* – šis uzņēmums tirgū guva peļņu, 2009. gadā apkalpojot aptuveni 2,5 miljonus pasažieru, un tā personāla izmaksas veidoja aptuveni 55 % no apgrozījuma. [...] atsaucās arī uz *Fraport Ground Services Austria*, *Swissport* un *Menzies*.
- (136) VEA *Handling* zemo rentabilitātes rādītāju cēlonis bija tā lielās personāla izmaksas, kas laikposmā no 2002. līdz 2008. gadam pastāvīgi pārsniedza 85 % no uzņēmuma apgrozījuma. [...] uzskatīja, ka šis slogs kavē ilgtspējīgu attīstību. [...] bija ļoti izbrīnīts par to, ka VEA *Handling*, šķiet, bija pieejams darbinieku atlaišanas fonds (*cassa integrazione*).

- (137) Nevarēja izslēgt iespēju, ka VEA *Handling* varētu būt saņēmis arī cita veida atbalstu. [...] izteica pieņēmumu, ka VEA *Handling* piedāvātos buksēšanas, ievilkšanas, atleidošanas un autobusu pārvadājumu pakalpojumus sniedza VEA, savukārt VEA *Handling* šos pakalpojumus pārdeva klientiem. Ņemot vērā šo pakalpojumu nepārredzamo norēķinu kārtību uzņēmumā VEA *Handling*, [...] apšaubīja minēto darbību likumīgumu.
- (138) Iespējams, VEA arī sniedza VEA *Handling* papildu atbalstu, nodrošinot to ar savu personālu. Ja VEA *Handling* neievēroja pareizu norēķinu kārtību, tas varēja saņemt nelikumīgu atbalstu.
- (139) VEA arī varēja atbalstīt VEA *Handling* ar apvienotiem piedāvājumiem avioliņijām – piedāvājot atlaidi, ja tās izmantos VEA *Handling* pakalpojumus. Pamatojoties uz laikrakstos publicētajiem ziņojumiem, [...] secināja, ka reizēs, kad VEA piesaistīja jaunu avioliņiju, lidlauka pakalpojumus gandrīz vienmēr sniedza VEA *Handling*.
- (140) Visbeidzot, [...] komentēja lidlauka pakalpojumu sniedzēju un arodbiedrību noslēgto koplīgumu. Tas attiecās uz visiem lidlauka pakalpojumu sniedzēju darbiniekiem. Vienīgi VEA turpināja piemērot savu koplīgumu, kura nosacījumi tam bija neizdevīgāki gan ekonomiskā un juridiskā ziņā, gan īstermiņā un ilgtermiņā – šis lēmums neatbilda politikai, kuras galvenais mērķis it kā bija samazināt izmaksas.

6. ITĀLIJAS IESTĀŽU APSVĒRUMI PAR IEINTERESĒTO PERSONU IESNIEGTĀJĀM PIEZĪMĒM

- (141) Komentējot [...] iesniegtās piezīmes, Itālijas iestādes iesniedza savus apsvērumus.
- (142) Itālijas iestādes apgalvoja, ka pirmais arguments, kura pamatā bija uzskats, ka lidlauka pakalpojumu uzņēmuma rentabilitāte atkarīga no tā apsaimniekotās satiksmes plūsmas un tādējādi arī no apkalpoto pasažieru skaita, bija vienkāršots pieņēmums, kas izrietēja no abstrakta novērtējuma, kurā netika ņemts vērā tas, ka VEA lēmumus noteica ilgtermiņa ekonomiskie apsvērumi. Minētais apjomradītais ietaupījums nav izšķirošs faktors, kas ietekmē lidlauka pakalpojumu uzņēmuma ekonomiskos rādītājus. Konkrētāk, šāda uzņēmuma gūtie ieņēmumi bija pilnīgi nesaistīti ar apkalpoto pasažieru skaitu, tos ietekmēja apkalpoto lidojumu daudzums un tonnāža.
- (143) Piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, galvenais jautājums nebija tas, vai uzņēmums būtu varējis gūt peļņu, kas – vienalga kādu iemeslu dēļ – tam nebija izdevies, bet gan, vai akcionāram bija pamatota saimnieciskā interese ieguldīt uzņēmumā, ļaujoties uz ieguldījumu ienesīgumu nevis no finanšu, bet drīzāk no ilgtermiņa un stratēģiskās perspektīvas. Tādējādi fakts, ka uzņēmums bija situācijā, kurā varētu gūt prognozēto peļņu, liecināja par atbilstību kritērijam.
- (144) Itālijas iestādes arī apgalvoja, ka peļņu nevar gūt, apkalpojot tikai lielu satiksmes plūsmu. Tās uzsvēra, ka ir būtiski darboties plašā lidostu tīklā, uz ko tās norādīja jau iepriekš.
- (145) Lidlauka pakalpojumu sniedzējs, kas nav saistīts ar lidostas apsaimniekotāju un nedominē attiecīgās lidostas tirgū, varētu ievērot komerciālu stratēģiju, kas paredz sniegt tikai tādus pakalpojumus, kurus uzņēmums uzskata par ienesīgiem. VEA *Handling* šādu stratēģiju ievērot nevarēja – tas ir lidostas apsaimniekotāja meitasuzņēmums. Tā kā lidostas apsaimniekotājam attiecībā pret regulatīvo iestādi (ENAC) bija pienākums nodrošināt, ka lidostās *Linate* un *Malpensa* pastāvīgi un efektīvi tiek sniegti visi Direktīvā 96/67/EK izsmēloši uzskaitītie lidlauka pakalpojumi, tas nevarēja izvēlēties un piedāvāt tikai ekonomiski izdevīgākos pakalpojumus vai arī sniegt pakalpojumus tikai noteiktās dienas daļās.
- (146) Itālijas iestādes nepiekrīta apgalvojumam, ka daudziem Eiropas lidlauka pakalpojumu uzņēmumiem bija ievērojamas peļņas normas. Septiņi Itālijas tirgus lielākie uzņēmumi 2009. gadā cieta zaudējumus (papildus VEA *Handling* zaudējumi bija arī *Aviohandling*, *Flightcare*, *ATA Handling*, *Aviapartner*, *Marconi Handling* un *SAGA*). Peļņu guva tikai *SAGAT Handling*, taču tā daļa Itālijas lidlauka pakalpojumu tirgū bija ļoti maza un arī peļņa nebija liela.

- (147) Jebkurā gadījumā VEA Handling ekonomiskos rādītājus nevajadzētu salīdzināt ar tādiem Itālijas vai Eiropas nozares uzņēmumiem kā SAGAT Handling, Fraport Ground Services Austria, Swissport vai Menzies. Šie argumenti arī nepapildināja analīzi par atbilstību privātā ieguldītāja kritērijam – drīzāk bija jānoskaidro, vai pastāvēja citi ar VEA Handling salīdzināmi uzņēmumi, kuru akcionāri (arī privāti) ir pieņēmuši VEA lēmumiem līdzīgus lēmumus. SAGAT Handling un VEA Handling darbību sarežģītības līmenis bija pilnīgi atšķirīgs. Menzies Aviation un Swissport bija neatkarīgi lidlauka pakalpojumu uzņēmumi, kas darbojās kā starptautiski tīkli, un Itālijas iestāžu norādīto iemeslu dēļ to ekonomiskos rādītājus nevarēja pamatot salīdzināt ar VEA Handling rezultātiem.
- (148) Tika apgalvots, ka, salīdzinot ar nozares vidējo rādītāju, VEA Handling apgrozījumu pārmērīgi ietekmēja personāla izmaksas un ka tas apliecināja uzņēmuma rīcības neatbilstību privātā ieguldītāja kritērijam; Itālijas iestādes uzstāja, ka, izvirzot šo argumentu, netika ņemtas vērā dažādu uzņēmumu atšķirības. Konkrētāk, uzņēmumiem, kas izveidoti pēc lidlauka pakalpojumu un lidostas apsaimniekošanas pakalpojumu nodalīšanas, piemēram, VEA Handling, vismaz pirmajos darbības gados neizbēgami būtu lielākas darbaspēka izmaksas nekā jauniem tirgus dalībniekiem.
- (149) Lidostas apsaimniekotāja meitasuzņēmumiem, kas piedāvā pilnīgu lidlauka pakalpojumu klāstu, vidējā personāla izmaksu ietekme uz apgrozījumu būtu jānosaka 70–75 % apmērā. Izmaksas bija lielākas tāpēc, ka šādi uzņēmumi nodarbināja augsti kvalificētus darbiniekus, kuriem bija plašas zināšanas par nozari un tai piemērotajiem noteikumiem un procedūrām un kuri spēja sniegt visu lidlauka pakalpojumu klāstu. Tāpēc akcionārs/lidostas apsaimniekotājs, neraugoties uz vēlmi pakāpeniski samazināt darbaspēka izmaksu radīto ietekmi, lielāku nozīmi piešķirtu uzkrātās pieredzes saglabāšanai un integrēšanai lidlauka pakalpojumu struktūrvienībā, jo abi šie faktori nodrošināja uzņēmumu grupai lielu stratēģisko vērtību. Itālijas iestādes arī norādīja, ka jaunos tirgus dalībniekus neietekmēja vēsturiskās izmaksas, kas izrietēja no iepriekš noslēgtiem līgumiem.
- (150) Itālijas iestādes piebilda, ka darbaspēka izmaksu ietekmes uz apgrozījumu izmaiņas ievērojami atšķīrās no [...] teiktā – 2002.–2011. gadā izmaiņas bija pozitīvas, un 2010. gadā izmaksas bija nedaudz zem 80 %, turklāt rādītājam bija tendence tuvuoties neatkarīgo lidlauka pakalpojumu uzņēmumu vidējam rādītājam, kas bija nedaudz zem 70 %.
- (151) Komentējot [...] izteiktās aizdomas par citiem atbalsta veidiem, Itālijas iestādes norādīja, ka tie ir tikai pieņēmumi, kas izvirzīti bez pamatojuma vai attiecīgiem pierādījumiem, un tāpēc tās noraidīja.
- (152) Pakalpojumus, kurus VEA Handling sniedza ar VEA palīdzību (bukšēšanas, vilkšanas, autobusu pakalpojumus), reglamentēja apmaksāti līgumi ar apakšuzņēmējiem. Šie līgumi bija noslēgti atbilstīgi tirgus noteikumiem, un to apliecināja gan pasažieru avioliņiju līgumi, gan ENAC izsniegtais sertifikāts. Šādus pakalpojumus, nesaskaroties ar diskrimināciju, varēja sniegt jebkurš uzņēmums, kas to vēlējas, un ārpuspakalpojumu sniedzēju izmantošana atsevišķu pakalpojumu sniegšanas nolūkā bija izplatīta prakse Itālijas lidlauka pakalpojumu nozarē.
- (153) Apgalvojums, ka VEA Handling lidlauka pakalpojumus bez maksas sniedza VEA personāls, bija nepamatots, un, kad lidlauka pakalpojumi tika nodalīti no mātesuzņēmuma, visas šādu pakalpojumu sniegšanai vajadzīgās prasmes tika nodotas VEA Handling izmaksu centriem.
- (154) Komentējot pieņēmumu par to, ka VEA jaunajām avioliņijām piedāvā labvēlīgākus nosacījumus darbības sākšanai Milānas lidostās (t. i., atlaides), ja tie dos priekšroku VEA Handling, nevis tā konkurentiem, Itālijas iestādes norādīja, ka šis apgalvojums ir pilnīgi nepamatots, par to neliecina nekādi pierādījumi, un tas ir pat pretrunā faktiem, jo lielākie pārvaldītāji, piemēram, Gulf Air lidostā Malpensa un Air Malta, Air Baltic un Carpatair lidostā Linate, bija izvēlējušies VEA Handling konkurentus.
- (155) Visbeidzot, komentējot to, ka VEA Handling saviem darbiniekiem piemēro VEA koplīgumu, nevis jauno, speciāli lidlauka pakalpojumu nozares darbiniekiem izstrādāto koplīgumu, [...], pat ja tas no ekonomiskā un regulatīvā aspekta būtu izdevīgāks par iepriekšējo koplīgumu, Itālijas iestādes visvairāk uzsvēra to, ka neatkarīgi no attiecīgā līguma satura un piemērošanas veida izvirzītais iebildums uz šo procedūru neattiecas, jo runa bija par situāciju, kas neradās attiecīgajā periodā.

- (156) Jebkurā gadījumā, ņemot vērā kopīgumu, kam bija vispārīgā un visaptverošā daļa, kā arī trīs īpašas sadaļas, kuru saturu katra attiecīgā pārstāvju apvienība (*Assoaeroporti*, *Assohandlers* un *Assocatering*) pārrunāja atsevišķi, VEA *Handling* saviem darbiniekiem piemēroja attiecīgā līguma vispārīgo daļu un īpašus ar *Assoaeroporti* apspriestus noteikumus, jo uzņēmums nevarēja pārtraukt īstenot ar arodbiedrību organizācijām noslēgtos līgumus, kā noteikts 2002. gada 4. februāra arodbiedrību līgumā⁽²⁷⁾, saskaņā ar kuru "VEA *Handling* piemēros *Assoaeroporti* un arodbiedrību organizāciju parakstītu kopīgumu".

7. 2012. GADA 28. JŪNIJĀ IESNIEGTĀ PAPILDINFORMĀCIJA

- (157) Pēc 2012. gada 19. jūnija sanāksmes Milānas pašvaldība iesniedza papildu apsvērumus, kuros izklāstīja savu nostāju par attiecīgajiem pasākumiem, jo īpaši par tās uzskatu, ka VEA *Handling* reorganizācija bija VEA grupas iekšējs jautājums, kā arī par VEA izvēlēto modeli tā apsaimniekoto lidostu attīstībai un vajadzību nodalīt dažādos izmeklēšanas periodus.

VEA *Handling* reorganizācija ir VEA grupas iekšējs jautājums

- (158) Milānas iestādes vēlreiz apstiprināja, ka VEA nekad nav saviem akcionāriem – Milānas pašvaldībai un provincei – prasījis rentabilitātes atjaunošanai vajadzīgo finansiālo atbalstu. Gluži pretēji, attiecīgās publiskās iestādes no VEA grupas saņēma ievērojamas dividendes, kuru kopējais apmērs 2002.–2012. gadā bija 550 miljoni EUR.
- (159) Nebija pamata uzskatīt – turklāt tas būtu jāpierāda –, ka, ja VEA būtu nolēmis izmantot neatkarīga uzņēmuma pakalpojumus, nevis segt lidlauka pakalpojumu struktūrvienības parādus, publiskās iestādes būtu saņēmušas vēl lielākus finansiālos ieguvumus. Galvenokārt tas izskaidrojams ar to, ka ir grūti atrast tādus ārējus pakalpojumu sniedzējus, kas varētu par konkurētspējīgām cenām nodrošināt visus lidlauka pakalpojumus, kuri VEA kā lidostas apsaimniekotājam saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem pastāvīgi, pieejami un vispusīgi jāsniedz visām avioliņijām un pasažieriem; ar to, ka ir grūti pastāvīgi uzraudzīt pakalpojumu kvalitāti, bet uzraudzība ir viens no priekšnosacījumiem lidostas konkurētspējas nodrošināšanai un satiksmes plūsmas atjaunošanai (ko VEA patiesībā izdevās panākt, īstenojot izvēlēto uzņēmējdarbības modeli); kā arī ar to, ka VEA uzņēmējdarbības modelis un lidostas kā satiksmes mezgla modelis ir iekšēji saistīti (jo īpaši pēc tam, kad *Alitalia* atdalījās no lidostas *Malpensa*, kā arī ņemot vērā vajadzību izstrādāt pašmezgla vai virtuāla mezgla koncepciju). Milānas pašvaldība nebija informēta par to, ka Komisija būtu sagatavojusi vai neatkarīgiem ekspertiem pasūtījusi novērtējumus, ar kuriem šos apgalvojumus varētu apstrīdēt.
- (160) Visbeidzot, tā kā VEA publiskie akcionāri uzņēmumam nav piešķirusi finanšu līdzekļus un lēmums par VEA *Handling* reorganizāciju atbilda VEA stratēģiskajiem mērķiem, visi konstatējumi par attiecīgo pasākumu atbilstību valsts atbalstam, būtu jāpapildina ar pierādījumiem par to, ka valstij ir piedāvājams katrs lēmums segt zaudējumus, kuri radās visā attiecīgajā periodā un jo īpaši otrajā posmā (pēc 2007. gada), uz ko neattiecas lēmumā par procedūras sākšanu izteiktie apsvērumi, lai gan pašvaldība šādiem konstatējumiem noteikti nepiekrītu.

VEA grupas uzņēmējdarbības modelis

- (161) Milānas iestādes atkārtoja, ka izvēlētais modelis, kura pamatā ir izvēle neizmantot ārējus lidlauka pakalpojumu sniedzējus, labvēlīgi ietekmētu lidostas ilgtermiņa attīstību. No uzņēmuma grupas perspektīvas šis ir vēlamais darbības virziens, ja attiecīgā lidostas sistēma darbojas kā gaisa satiksmes mezgls. Lai veiksmīgi pārvaldītu lidostas sistēmu, kuras pamatā ir mezgla pārvaldītāja darbība lidostā vai mezgla darbību nodrošināšana, ņemot vērā sistēmas lielo sarežģītību, lidostas apsaimniekotājam, lai nodrošinātu lidostas efektīvu darbību, atsevišķi lidostas pakalpojumi, tostarp lidlauka pakalpojumi, būtu jāsniedz tieši. Milānas iestādes atsaucās uz Frankfurtes, Vīnes un Parīzes lidostu piemēriem. Izvēles pamatā bija šādi apsvērumi:
- a) tas atbilda VEA mērķim izvērst mezgla darbības Milānas lidostā *Malpensa*, kas savukārt radīja nepieciešamību pastāvīgi pārraudzīt, uzraudzīt un pārvaldīt mezgla pārvaldītājam sniegtos lidlauka pakalpojumus. Šī nepieciešamība būtu vēl lielāka, īstenojot pašmezgla vai virtuālā mezgla modeli. Ja izmantotu "pašmezgla" vai "virtuāla mezgla" modeli, lidosta veidotos kā gaisa satiksmes mezgls bez viena vai vairāku mezgla pārvaldītāju klātbūtnes. Saskaņā ar šo modeli pats lidostas apsaimniekotājs piedāvātu lietotājiem iespēju izmantot lidostu kā mezglu un savienotu visu lidostas pārvaldītāju nodrošinātos ielidojošos un izlidojošos reisus neatkarīgi no tā, vai pārvaldītāji ir noslēguši līgumus par reisu savienojumiem;

⁽²⁷⁾ Komisija pieņem, ka Itālijas iestādes atsaucas uz iepriekš minēto 2002. gada 4. aprīļa arodbiedrību līgumu.

- b) fakts, ka šādu risinājumu bija izvēlējušies kontinentālās Eiropas lielākie un veiksmīgākie lidostu mezgli;
- c) tas bija vajadzīgs, lai izvērstu kravu pārvadājumus Milānas lidostās – šajā nozarē ievērojami pieauga Eiropas lidostu konkurence, turklāt iespēja piesaistīt jaunus pārvadātājus bija atkarīga arī no lidlauka pakalpojumu specializācijas līmeņa. VEA izvēlētais komerciālais modelis palīdzēja pastāvīgi palielināt kravas pārvadājumu apjomu Milānā – tā šajā jomā bija veiksmīgākā pilsēta Itālijā un sestā veiksmīgākā pilsēta Eiropā, un tās lidostas izmantoja visvairāk kravu pārvadātāju no Tuvajiem un Tālajiem Austrumiem, kas ir reģioni ar straujāko ekonomikas izaugsmi pasaulē;
- d) tas atbilda izvēlētajam uzņēmējdarbības modelim, saskaņā ar kuru vēlākas privatizācijas nolūkā būtu iespējams palielināt lidostas apsaimniekošanas uzņēmuma kapitālu.

Izmeklēšanas periodu nodalīšana pasākumu izvērtēšanas nolūkā

- (162) Milānas iestādes atsaucās uz 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānu, kas tika iesniegts Komisijai pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas. Tās šo plānu uzskatīja par pietiekamu pierādījumu tam, ka VEA, pieņemot lēmumu par zaudējumu segšanu, rīkojās atbilstīgi privātā ieguldītāja kritērijiem.
- (163) Tomēr, analizējot VEA *Handling* 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānu, noteikti jāsecina, ka VEA *Handling* reorganizācija atbilda Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (“2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes”)⁽²⁸⁾, jo to veica, izmantojot ievērojamu mātesuzņēmuma ieguldījumu, finansiālais atbalsts bija tikai tik liels, cik vajadzīgs, lai novērstu uzņēmumiem piemērojamos tiesību aktos paredzēto maksātnespējas procedūru, turklāt VEA *Handling* arī pats deva ieguldījumu rentabilitātes atjaunošanas procesā, atdodot tirgus daļu konkurentiem un atsakoties no noteiktām ar tā pamatdarbību nesaistītām darbībām.
- (164) Lai gan akcionāru cerību par rentabilitātes atjaunošanu plānotajā piecu gadu periodā nelabvēlīgi ietekmēja vairāki ārēji notikumi, kā arī uzņēmuma sarežģītā situācija darbības sākumā (tas bija nevis jauns, bet gan nodalīts jau pastāvošas un grūtībās nonākušas struktūrvienības uzņēmums) un Itālijas lidlauka pakalpojumu tirgus pilnīgā liberalizācija, pirmajā, sarežģītajā periodā īstenotie centieni liecināja, ka atjaunot VEA *Handling* rentabilitāti noteikti ir iespējams. Šā pirmā perioda beigās uzņēmuma ekonomiskā situācija un produktivitātes līmenis ievērojami pārsniedza 2002. gada rādītājus.
- (165) Komentējot rentabilitātes atjaunošanas otro posmu, Milānas iestādes atsaucās uz VEA grupas stratēģiskajiem plāniem 2007.–2012. gadam un 2009.–2016. gadam. VEA grupa uzskatīja, ka peļņas sliekšni izdosies sasniegt 2012. gadā. Milānas iestādes norādīja, ka, ja Komisija, neraugoties uz iesniegtajiem pierādījumiem, tomēr uzskatītu citādi, tai būtu atsevišķi jāanalizē katrs VEA *Handling* kapitāla palielināšanas pasākums, lai noteiktu atbalsta esamību un jo īpaši atbalsta piedēvējamību Milānas pašvaldībai, ko tā stingri noliedza.

8. PASĀKUMU ATBILSTĪBAS LESD 107. PANTA 1. PUNKTAM NOVĒRTĒJUMS

- (166) Pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras, ko sāka atbilstīgi LESD 108. panta 2. punktam, ņemot vērā Itālijas iestāžu un ieinteresēto personu iesniegtos argumentus, Komisija attiecīgos pasākumus uzskata par valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi LESD 107. panta 1. punktam un nav pieļaujams saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu.
- (167) Attiecībā uz periodu, uz ko attiecas šis lēmums, Komisija prasīja Itālijai sniegt visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu attiecīgo pasākumu atbilstību, norādot lēmuma par procedūras sākšanu 2.1. un 5. sadaļā minēto periodu. Lēmuma 5. sadaļā Komisija prasīja iesniegt “VEA *Handling* 2002. gada uzņēmējdarbības plānu un visus tā turpmākos grozījumus vai jebkādu dokumentu par VEA *Handling* stratēģiju un rentabilitātes atjaunošanu; VEA *Handling* ekonomiskos rādītājus par visu laikposmu no 2002. līdz 2009. gadam; precīzas zaudējumu kompensācijas summas un kompensēšanas veidu, jo īpaši visus attiecīgos datus par laikposmu no 2005. gada līdz attiecīgā perioda beigām.”

⁽²⁸⁾ OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

- (168) Komisija Itālijas iestādēm prasīja iesniegt apsvērumus par visu lēmumā par procedūras sākšanu skatīto periodu. Lēmuma 42. punktā Komisija konkrēti norādīja, ka “tāpēc Komisija uzskata, ka jāpārbauda laikposms no 2002. līdz 2010. gadam, lai noteiktu, vai VEA *Handling* šajā periodā saņēma nelikumīgu valsts atbalstu zaudējumu kompensācijas veidā”.
- (169) Turklāt, tā kā Itālijas iestādes neiesniedza prasīto informāciju par visu lēmumā par procedūras sākšanu skaidri norādīto periodu, Komisija 2011. gada 11. jūlija vēstulē vēlreiz precizēja, kādi dokumenti jāiesniedz un kāds ir pārbaudāmais periods.
- (170) Pēc Komisijas vēstules saņemšanas Itālijas iestādes galvenokārt 2011. gada 15. septembra vēstulē iesniedza apsvērumu un detalizētu informāciju par periodu līdz 2010. gadam.
- (171) Komisija arī ievēroja, ka pārbaudītie 2006.–2010. gadā īstenotie pasākumi bija tādi paši kā pārbaudītie iepriekšējā periodā veiktie pasākumi, proti, kapitāla ieguldījumi darbības zaudējumu segšanai, un ka tam pašam uzņēmumam labvēlīgu lēmumu par pasākumiem pieņēma tā pati struktūra. Tāpēc Komisijai bija pienākums šajā procedūrā pārbaudīt visu attiecīgo periodu.
- (172) Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka izmeklēšanas periods sākās 2002. gada datumā, kurā VEA *Handling* tika izveidots, un beidzās 2010. gada 23. jūnijā, kad Komisija pieņēma lēmumu par oficiālas izmeklēšanas sākšanu.
- (173) Šajā lēmumā, pirmkārt, tiek skatīts tas, vai VEA *Handling* bija grūtībās nonācis uzņēmums Kopienas 1999. gada pamatnostādņu attiecībā uz valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (“1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes”) ⁽²⁹⁾ un 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē (8.1. sadaļa). Pēc tam Komisija izvērtē, vai attiecīgie pasākumi uzskatāmi par valsts atbalstu uzņēmumam VEA *Handling* LESD 107. panta 1. punkta (8.2. sadaļa) nozīmē, un, visbeidzot, vai šādu atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu (8.3. sadaļa).

8.1. VEA HANDLING GRŪTĪBAS

1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes

- (174) Saskaņā ar 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 5. punktu uzņēmumu uzskata par nonākušu grūtībās, “ja vairāk nekā puse tā reģistrētā kapitāla ir zudusi un vairāk nekā ceturtdaļa no minētā kapitāla ir zaudēta iepriekšējos 12 mēnešos; vai .. ja atbilstīgi attiecīgās valsts tiesību aktos noteiktiem kritērijiem tam ir piemērojama kopīga maksātnespējas procedūra”.
- (175) Saskaņā ar 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 6. punktu “grūtībās nokļuvuša uzņēmuma parastās pazīmes ir zaudējumu palielināšanās, apgrozījuma samazināšanās, gatavās produkcijas krājumu pieaugums, neizmantota jauda, naudas plūsmas samazināšanās, parādu palielināšanās, augoši procentu maksājumi un neto aktīvu vērtības pazemināšanās vai to nulles vērtība”.
- (176) Vispārējā tiesa ir apstiprinājusi, ka 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 6. punkta atsauce uz zaudējumu “palielināšanos” nevar Komisijai liegt ņemt vērā zaudējumu pastāvēšanu vairākus secīgus gadus kā norādi uz finanšu grūtībām pat tad, ja tie nav palielinājušies ⁽³⁰⁾. Komisija uzskata, ka 2002. gadā, kad tika pieņemts lēmums par pirmajiem kapitāla ieguldījumiem, VEA *Handling* finanšu grūtības bija acīmredzamas. Uzņēmuma situācija ievērojami uzlabojās 2003.–2004. gadā. Tas darbojās, neraugoties uz ievērojamiem zaudējumiem, kuru dēļ kopējie darbības zaudējumi trijos gados pārsniedza 140 miljonus EUR.
- (177) Vispārējā tiesa arī ir apstiprinājusi, ka, nosakot, vai uzņēmums ir nonācis grūtībās, var ņemt vērā arī ievērojamu uzņēmuma kapitāla apmēra samazināšanos ⁽³¹⁾. Komisija uzskata, ka uzņēmuma reģistrētie pastāvīgie zaudējumi, no tiem izrietošā uzņēmuma kapitāla apmēra samazināšanās, kā arī VEA lēmums veikt šajā izmeklēšanā skatītos kapitāla ieguldījumus, lai kompensētu minēto apmēra samazināšanos, skaidri liecina, ka uzņēmums visā izmeklēšanas periodā saskārās ar nopietnām finanšu grūtībām. Uzņēmums 2002., 2003. un 2004. gada 31. decembra gada pārskatā un darbības ziņojumos pats norādīja VEA *Handling* zaudējumus, kuru apmērs pārsniedza vienu trešdaļu no tā kapitāla.

⁽²⁹⁾ OV C 288, 9.10.1999., 2. lpp.

⁽³⁰⁾ 2010. gada 3. marta spriedums apvienotajās lietās *Freistaat Sachsen* (Vācija) T-120/07), *MB Immobilien Verwaltungs GmbH* un *MB System GmbH & Co. KG* (T-102/07)/Komisija (Krājums 2010, II-585. lpp.).

⁽³¹⁾ 2012. gada 11. septembra spriedums lietā T-565/08 *Corsica Ferries France*/Komisija (Krājums 2005, II-2197. lpp.), 105. punkts.

- (178) Vispārējā tiesa arī ir lēmusi, ka 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēs uzskaitītie ekonomiskie faktori, kas var liecināt par to, ka uzņēmums ir nonācis grūtībās, nav izsmeltoši⁽³²⁾. VEA *Handling* parādu apmērs no 250,3 miljoniem EUR 2002. gadā pieauga līdz 310,6 miljoniem EUR 2003. gadā un 2004. gadā tikai nedaudz samazinājās līdz 259,3 miljoniem EUR. Samazinājās arī VEA *Handling* neto aktīvu vērtība – no 35,1 miliona EUR 2002. gadā līdz 34,8 miljoniem EUR 2003. gadā. Arī šie rādītāji liecina par to, ka uzņēmums 2002. un 2003. gadā piedzīvoja finanšu grūtības.
- (179) Uzņēmuma 2003. gada 31. decembra gada pārskatā un darbības ziņojumos ir minēti “VEA *Handling* negatīvie rezultāti – lai gan no darbaspēka līgumiem izrietēja daļēji ieguvumi, uzņēmuma izmaksas bija pārāk augstas attiecībā pret tā tirgus daļu. Ņemot vērā prognozes par turpmāku sniegto lidlauka pakalpojumu apmēra samazināšanos tuvākajos gados, uzņēmums nespēs noteiktajos laikposmos līdzsvarot savu ekonomisko situāciju”. Arī 2004. gada 31. decembra gada pārskatā un darbības ziņojumos norādīts, ka “atjaunot VEA *Handling* dzīvotspēju tuvākajos pāris gados būs sarežģīti, jo īpaši ņemot vērā konkurences pieaugumu, ko radīja jaunu uzņēmumu iesaistīšanās tirgū”. Līdzīgi paziņojumi ir izteikti arī 2005. gada 31. decembra gada pārskatā un darbības ziņojumos.
- (180) Visbeidzot, to, ka uzņēmums laikā, kad tika veikti pirmie kapitāla ieguldījumi, bija nonācis grūtībās, vairākkārt atkārtoja arī Itālijas iestādes un VEA⁽³³⁾, tas bija apstiprināts arī daudzajos Komisijai iesniegtajos uzņēmējdarbības plānos. Pietiks norādīt, ka 2002.–2006. gada apvienotajā uzņēmējdarbības plānā bija paredzēts, ka lidlauka pakalpojumu rentabilitāti pakāpeniski varētu atjaunot līdz 2003. gadam (31. punkts). Arī VEA *Handling*, komentējot lēmumu par procedūras sākšanu, apstiprināja, ka nespētu segt savus zaudējumus par 2003.–2005. gadu. Ja to nebūtu izdarījis VEA, uzņēmums VEA *Handling* kļūtu maksātnespējīgs.

2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes

- (181) “Grūtībās nonākuša uzņēmuma” definīcija 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēs nav būtiski mainīta. 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 5. un 6. punktā paredzētie noteikumi 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēs ir atkārtoti 10. un 11. punktā.
- (182) Papildus tam 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punktā noteikts: “Pat tad, ja neviens no gadījumiem, kas norādīti 10. punktā, nepastāv, uzņēmumu tomēr var uzskatīt par grūtībās esošu uzņēmumu, jo īpaši, ja novērojamas parastās grūtībās nonākuša uzņēmuma pazīmes, tādas kā zaudējumu pieaugums, apgrozījuma samazināšanās, gatavās produkcijas krājumu pieaugšana, jaudas pārpalikums, naudas plūsmas samazināšanās, parāda pieaugums, procentu likmju celšanās un krītoša vai nulles neto aktīvu vērtība.”
- (183) Ne uzņēmuma parādi, ne arī tā neto aktīvu vērtība 2004.–2010. gadā būtiski nemainījās. VEA *Handling* cieta zaudējumus visā attiecīgajā periodā. Situācija saasinājās 2007. gadā, kad uzņēmuma darbības zaudējumi pārsniedza 59 miljonus EUR, un pēc tam 2008. gadā, kad darbības zaudējumi bija 52,4 miljoni EUR. Laikposmā no 2004. līdz 2010. gadam kopējais apgrozījums no 177,4 miljoniem EUR 2004. gadā saruka līdz 125,9 miljoniem EUR 2010. gadā. Šajā periodā VEA *Handling* saņēma kapitāla ieguldījumus, kuru kopējais apmērs pārsniedza 270 miljonus EUR.
- (184) Vairāki Itālijas iestāžu iesniegtie dokumenti liecina, ka VEA *Handling* bija finanšu grūtībās arī pēc 2004. gada. Piemēram, VEA *Handling* direktoru valdes 2007. gada 31. maija sēdes protokolā paskaidrots, ka VEA *Handling* vajadzīga padziļināta reorganizācija, norādot, ka ar iepriekš pieņemtajiem pasākumiem nepietiek, lai atrisinātu uzņēmuma grūtības. Arī VEA *Handling* direktoru valdes 2006. gada 21. decembra sanāksmes protokolā minēts, ka viens no padomes locekļiem vairākkārt atkārtoja, ka VEA *Handling* situācija joprojām ir “ļoti satraucoša”.
- (185) Minētais liecina, ka VEA *Handling* jāuzskata par grūtībās nonākušu uzņēmumu 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punkta nozīmē. Saskaņā ar šo punktu uzņēmumu var uzskatīt par grūtībās esošu “jo īpaši, ja novērojamas parastās grūtībās nokļuvuša uzņēmuma pazīmes, tādas kā zaudējumu pieaugums, apgrozījuma samazināšanās, gatavās produkcijas krājumu pieaugšana, jaudas pārpalikums, naudas plūsmas samazināšanās, parāda pieaugums, procentu likmju celšanās un krītoša vai nulles neto aktīvu vērtība”.

⁽³²⁾ Skatīt 32. piezīmi.

⁽³³⁾ Sk., piemēram, Itālijas iestāžu 2011. gada 14. novembra apsvērumu 12. pielikumā.

- (186) Komisija nešaubās par to, ka brīdī, kad tika pieņemts lēmums par attiecīgajiem pasākumiem, VEA *Handling* bija grūtībās nonācis uzņēmums. Šo secinājumu pamato arī tas, ka lidlauka pakalpojumu struktūrvienība cieta zaudējumus arī pirms tās nodošanas VEA *Handling* 2002. gadā. Lielā un pastāvīgā VEA *Handling* ieņēmumu un izmaksu starpība, kā arī uzņēmuma vairākkārtējie zaudējumi liecina, ka VEA *Handling* bija grūtībās nonācis uzņēmums visā izmeklēšanas periodā ⁽³⁴⁾.

8.2. VALSTS ATBALSTA ESAMĪBA

- (187) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- (188) Lai valsts pasākums tiktu uzskatīts par valsts atbalstu, tam jāatbilst visiem šiem kritērijiem: 1) pasākums jāpiešķir, izmantojot valsts līdzekļus; 2) gūtajai priekšrocībai jābūt selektīvai un jānodrošina ekonomisks ieguvums; 3) pasākumam jāizkropļo konkurence vai jādraud to izkropļot un jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm ⁽³⁵⁾.
- (189) Turpmāk ir izklāstīti iemesli, kuru dēļ Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi atbilst visiem minētajiem nosacījumiem.

8.2.1. VALSTS LĪDZEKĻI UN PASĀKUMU PIEDĒVĒJAMĪBA VALSTIJ

- (190) Vispirms būtu jāatgādina, ka jēdziens "valsts līdzekļi" attiecas uz atbalstu, ko tiešā veidā piešķir ne tikai valsts, bet arī publiskas vai privātas struktūras, kuras valsts izveidojusi vai iecēlusi atbalsta pārvaldības nolūkā. Šis jēdziens "attiecas uz visiem finanšu līdzekļiem, ko valsts iestādes var faktiski izmantot, lai atbalstītu uzņēmumus, un nav nozīmes tam, vai šie līdzekļi ir pastāvīgi valsts īpašumā vai nē. Tāpēc arī tad, ja summas, kuras atbilst valsts atbalsta pasākumam, ir publisku uzņēmumu finanšu resursi un pastāvīgi nav Valsts kases rīcībā, ar to vien, ka tās pastāvīgi ir valsts uzraudzībā un tādējādi kompetento valsts iestāžu rīcībā, ir pietiekami, lai tās tiktu kvalificētas par valsts līdzekļiem" ⁽³⁶⁾.
- (191) VEA *Handling* zaudējumu segšanai izmantotie līdzekļi bija publiski, jo tos nodrošināja VEA, bet 99,12 % VEA kapitāla izmeklēšanas periodā piederēja Milānas pašvaldībai un provincei ⁽³⁷⁾. Tas, ka līdzekļus nodeva VEA, nevis minētās vietējās iestādes, nenozīmē, ka tie nebija publiski. Tāpēc jānosaka, vai attiecīgās organizācijas darbības ir uzskatāmas par publiskām iestādēm piedēvējamās rīcības rezultātu.
- (192) Komisija apstiprina savu sākotnējo novērtējumu, proti, ka pasākumi tiešām ir piedēvējami Itālijas iestādēm un, konkrētāk, Milānas pašvaldībai. Pirmkārt, Itālijas iestādes 2010. gada 15. septembra apsvērumos atzina, ka pašvaldība kontrolēja VEA, iecelot tā direktoru valdes un revīzijas padomes locekļus. Otrkārt, Komisija vēlreiz apstiprina lēmumā par procedūras sākšanu minēto piedēvējamības pierādījumu spēku. Šos pierādījumus var attiecināt uz visu izmeklēšanas periodu un visiem šajā lēmumā skatītajiem kapitāla ieguldījumiem.
- (193) Komisija sākotnēji norāda, ka Tiesa lietas *Stardust Marine* spriedumā lēma, ka "ir .. jāizpēta, vai valsts iestādes kādā veidā uzskatāmas par iesaistītām šo pasākumu pieņemšanā. Šajā sakarā nevar prasīt, lai, pamatojoties uz precīzi veiktu izmeklēšanu, tiktu pierādīts, ka valsts iestādes praktiski ir veicinājušas valsts uzņēmumu veikt attiecīgos atbalsta pasākumus. Pirmkārt, ņemot vērā, ka pastāv cieša saikne starp valsti un valsts uzņēmumiem, pastāv reāls risks, ka valsts atbalstu ir piešķīris šo uzņēmumu starpnieks nepārskatāmā veidā, pārkāpjot Līgumā noteikto valsts atbalsta sistēmu" ⁽³⁸⁾.

⁽³⁴⁾ Uzņēmuma ekonomiskās situācijas uzlabošanas, ko, iespējams, panāca ar vairākām nelikumīga valsts atbalsta dotācijām, nevar uzskatīt par pazīmi tam, ka uzņēmumam izdevās pārvarēt finanšu grūtības. Atbalsts būtu jāpiešķir tikai tad, ja tas atbilstu Līgumam, un saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktā paredzēto procedūru.

⁽³⁵⁾ Sk., piem., 2006. gada Tiesas sprieduma lietā C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze* (Krājums 2006, I-289. lpp.) 129. punktu.

⁽³⁶⁾ Spriedums lietā *Stardust Marine*.

⁽³⁷⁾ Daļa VEA kapitāla (29,75 %) 2011. gada decembrī tika pārdota privātam fondam F2i (*Fondi italiani per le infrastrutture*).

⁽³⁸⁾ Spriedums lietā *Stardust Marine*, 52. un 53. punkts.

- (194) Tiesa arī lēma, ka, lai pierādītu piedēvējamību, Komisijai tā būtu jāpamato ar “jebkādam citām norādēm, kas konkrētajā gadījumā liecina par iestāžu līdzdalību vai par līdzdalības trūkuma neiespējamību pasākuma pieņemšanā, ņemot vērā arī šā pasākuma apmēru, saturu vai nosacījumus”⁽³⁹⁾.
- (195) Pirmā pierādījumu kategorija, ko veido vairāki dokumenti⁽⁴⁰⁾, liecina, ka VEA sedza VEA *Handling* zaudējumus pēc pašvaldības pieprasījuma vai vismaz ar tās aktīvu līdzdalību. Komisija apstiprina tās izvērtējumu par attiecīgajiem dokumentiem, kuru saturs skaidri liecina par to, ka Milānas pašvaldība ar VEA starpniecību bija iesaistīta VEA *Handling* pārvaldībā, jo īpaši, lai saglabātu nodarbinātības līmeni.
- (196) Par to īpaši skaidri liecina fragments no reģistrētā arodbiedrību un VEA 2002. gada 4. aprīļa līguma, kurā noteikts, ka “VEA .. apņemas .. segt zaudējumus, lai līdzsvarotu VEA *Handling* SpA finanses un aktīvus”, un ka šo saistību ievērošanu garantē “līgums, ko parakstīja Milānas pašvaldība, kas papildus citām pilnvarām rīkojās kā absolūtā vairākuma akcionārs (uzņēmumā VEA SpA), ar veiktajām iemaksām, ar finanšu resursiem, uz kuriem neattiecas juridiskie ierobežojumi, ko VEA SpA nodos VEA *Handling* SpA, kā arī ar VEA aktīvu un finanšu integritāti”⁽⁴¹⁾.
- (197) Tāpat arī visos lēmumā par procedūras sākšanu minētajos dokumentos (2.4.2. un 3.1.1.2. sadaļā)⁽⁴²⁾ parādīts, ka Milānas pašvaldība ar VEA starpniecību iejaucās VEA *Handling* darbībā, jo īpaši, lai saglabātu nodarbinātības līmeni.
- (198) Komisija uzskata, ka Itālijas iestāžu rīcība, jo īpaši 2002. gada 26. marta sanāksmē, ietekmēja VEA lēmumus par tā meitasuzņēmumu VEA *Handling*. Parakstot šajā datumā panākto vienošanos, Milānas pašvaldība uzņēmās konkrētas saistības, kas tieši ietekmēja VEA *Handling* darbību un VEA lomu tā meitasuzņēmuma pārvaldībā; turklāt pašvaldība apņēmas uzraudzīt šā līguma piemērošanu, regulāri izvērtējot tā īstenošanu. Tādējādi, pretēji Itālijas iestāžu un VEA apgalvotajam, Milānas pašvaldības līdzdalība nav nenozīmīgs un nekaitīgs faktors. VEA nevarēja ignorēt saistības un prasības, ko šajā līgumā uzņēmās publiskā iestāde un kontrolējošais akcionārs, un tam tās bija jāņem vērā, īstenojot ar VEA *Handling* saistītus pasākumus. Komisija arī uzskata, ka saistības, ko 2002. gada 26. martā uzņēmās Milānas pašvaldība, ne vien “virzīja” zaudējumu segšanas pasākumus, bet faktiski zaudējumu segšanas pasākumi bija šo saistību rezultāts.
- (199) Komisija nepiekrīt apgalvojumam, ka Milānas pašvaldība ar minētajām saistībām neuzņēmās nekādus pienākumus un vienkārši apstiprināja VEA pieņemto nodarbinātības aizsardzības stratēģiju arodbiedrībām.
- (200) Tas, ka pēc 2002. gada 26. marta līguma noslēgšanas pašvaldība nepiedalījās turpmāko arodbiedrību līgumu parakstīšanā, nav pietiekams pamatojums, lai ignorētu tās nopietno ietekmi uz vēlākajiem arodbiedrību līgumiem. Konkrētāk, 2002. gada 4. aprīļa un 2003. gada 9. jūnija arodbiedrību līgumos izteiktās atsauces uz pašvaldības sniegtajām garantijām ir pietiekams pierādījums par 2002. gada 26. marta līguma nozīmi un ietekmi uz vēlākajiem arodbiedrības līgumiem. VEA informēja, ka 2002. gada 4. aprīļa arodbiedrību līgums joprojām bija spēkā un ka uzņēmumam bija jāturpina ievērot šā līguma nosacījumus. Turklāt Itālijas iestādes arī apgalvoja, ka VEA *Handling* nevarēja neievērot līgumus, kas iepriekš tika noslēgti ar arodbiedrībām un paredzēja, ka uzņēmums nevar atlaist darbiniekus. Komisija uzskata, ka tas liecina par šo līgumu darbības jomu un tādējādi arī par publisko iestāžu līdzdalību.
- (201) Visbeidzot, Komisija ir apzinājusi citus pierādījumus, kuri liecina par Milānas pašvaldības līdzdalību visos gadījumos, kad VEA pieņēma svarīgus lēmumus par VEA *Handling*. Protokolā par VEA direktoru valdes 2007. gada 31. maija sanāksmi attiecībā uz VEA uzņēmējdarbības plāna (kas, kā norādīja Itālijas iestādes, uzskatāms arī par VEA *Handling* uzņēmējdarbības plānu) iesniegšanu valdei paziņots, ka plāns jau ir iesniegts VEA vairākuma akcionāram un tas ir paudis savu nostāju. Pēc tam, kā norādīts VEA *Handling* direktoru valdes 2008. gada 13. jūnija sanāksmes par VEA *Handling* 2009.–2016. gada stratēģiskā plāna īstenošanu protokolā, valdes priekšsēdētājs paziņoja, ka par stratēģisko plānu panākta vienošanās ar pašvaldību/akcionāru. Komisija uzskata, ka abi dokumenti skaidri apliecina, ka pašvaldības loma bija lielāka, nekā tā būtu parastam akcionāram, kuru informētu par direktoru valdes lēmumiem attiecībā uz uzņēmuma darbību un kurš tos vērtētu, galvenokārt izmantojot uzņēmuma iekšējās struktūras un tā

⁽³⁹⁾ Spriedums lietā *Stardust Marine*, 56. punkts.

⁽⁴⁰⁾ Jo īpaši arodbiedrību līgums, ko 2002. gada 26. martā parakstīja Milānas pašvaldības administrācija, VEA un arodbiedrības; reģistrētais VEA un arodbiedrību 2002. gada 4. aprīļa līgums; kā arī reģistrētais VEA, VEA *Handling* un arodbiedrību 2003. gada 9. jūnija līgums.

⁽⁴¹⁾ Skatīt reģistrētā arodbiedrību un VEA 2002. gada 4. aprīļa līguma pēdējo apsvērumu. Uzskats, ka to saistību izpildi, kuras VEA uzņēmās attiecībā uz VEA *Handling*, garantē vairākuma akcionārs, ir pausts arī līguma ceturtajā apsvērumā un līguma otrās sadaļas beigās.

⁽⁴²⁾ Šis lēmuma par procedūras sākšanu sadaļas ir uzskatāmas par šā lēmuma neatņemamu daļu.

oficiālos paziņojumus. Uzsvars uz to, ka par uzņēmējdarbības plānu iepriekš bija panākta vienošanās ar akcionāru, apstiprina akcionāra dominējošo lomu VEA stratēģisko lēmumu pieņemšanā. Par to liecina arī fakti, kas atspoguļoti lēmuma par procedūras sākšanu 51. punktā, šā lēmuma 35. punktā (pašvaldības izpildiestādes loceklis prasīja, lai VEA valdes priekšsēdētājs un Milānas mērs ierastos pašvaldības Transporta komitejas sēdē un paskaidrotu, kā tie plāno atjaunot VEA *Handling* rentabilitāti) un lēmuma par procedūras sākšanu 69. un 70. punktā (atsaucoties uz izteikto saikni starp VEA un VEA *Handling* augstākā līmeņa valdību, kuras iecelšanu kontrolē pašvaldība).

- (202) Attiecībā uz VEA direktoru un vadītāju izteikto atkarību no Milānas pašvaldības Komisija arī apstiprina otrā konstatētā pierādējamības pierādījuma spēku.
- (203) Pretēji Itālijas iestāžu teiktajam Komisija apgalvojumus, kas izteikti presē publicētos ziņojumos, uzskata par derīgiem pierādījumiem tikai tad, ja tajos sniegti pārbaudīti fakti⁽⁴³⁾. Itālijas iestādes un VEA neapstrīdēja attiecīgos faktus un nekomentēja to, ka 2006. gadā Milānas mērs *Letizia Moratti* pieprasīja un panāca VEA toreizējā valdes priekšsēdētāja un rīkotājdirektora *G. Bencini* atkāpšanos no amata divus gadus pirms viņa pilnvaru termiņa beigām⁽⁴⁴⁾.
- (204) Turklāt Komisija norāda, ka lietas *Stardust Marine* spriedumā ģenerāladvokāts paziņoja, ka “ar pierādījumu iegūšanu saistīto grūtību un acīmredzamo pārkāpumu apdraudējumu dēļ” pierādījumus par valsts atbalsta esamību var atvasināt pat no “presē publicētiem ziņojumiem”⁽⁴⁵⁾.
- (205) VEA paziņoja, ka presē publicētie ziņojumi un tajos izklāstītie fakti attiecas uz laikposmu no 2006. gada un ar tiem nevar pierādīt nekādu pašvaldības ietekmi uz VEA; Komisija uzskata, ka pierādījumi par direktoru atkarību ilustrē vispārējo VEA darbības vidi un tādejādi arī apstākļus, kādos tika pieņemti ikgadējie lēmumi par VEA *Handling* zaudējumu segšanu. Jebkurā gadījumā Komisijas veiktā izmeklēšana attiecas arī uz laikposmu pēc 2006. gada.
- (206) Treškārt, komentējot “tukšos atlūgumus”, ko VEA direktori iesniedza Milānas mēram, Komisija nepiekrīt VEA un Itālijas iestāžu viedoklim, ka šīs vēstules, kurām it kā bija tikai morāla vērtība un nebija juridiska spēka, nevarētu ietekmēt direktoru valdes locekļu rīcību. Komisija uzskata, ka vienīgais šīs rīcības nolūks bija nostiprināt Milānas pašvaldības spēju kontrolēt VEA direktorus, nepārprotami stiprinot tās pilnvaras saukt uzņēmuma direktorus pie atbildības, taču šādas pilnvaras pašvaldībai būtu jāizmanto tikai atbilstīgi tiesībām, ko tai nodrošina VEA akcionāra statuss. Arī tad, ja attiecīgajiem dokumentiem būtu vienīgi morāla vērtība – taču šķiet, ka šajā gadījumā tā nav –, tie tomēr apstiprinātu publisko iestāžu iejaukšanos VEA darbībā. Turklāt Komisija norāda, ka Itālijas iestādes 2010. gada 15. septembra apsvērumu 37. punktā atkārtoja, ka, lai gan vēstulēm bija tikai morāla vērtība, to dēļ attiecīgais direktors zaudēja likumīgas tiesības pieprasīt kompensāciju par netaisnīgu atbrīvošanu no amata atbilstīgi Itālijas civilt kodeksam. Pašvaldība, kas kontrolē akcionāru sapulci, stingri kontrolē arī direktorus, jo arī tad, ja tie rīkojušies atbilstīgi uzņēmuma interesēm, akcionāru pilnsapulce var pieņemt lēmumu par to atlaišanu bez tiesībām uz kompensāciju par netaisnīgu atbrīvošanu no amata. VEA *Handling* apgalvo, ka “tukšie atlūgumi” nevarēja ietekmēt direktoru valdi, jo tā noraidīja publiskā akcionāra prasību izmaksāt 250–280 miljonus EUR ārkārtas dividendēs; savukārt Komisija ievēroja, ka VEA 2006. gada 24. februāra pilnsapulces protokolā skaidri norādīts, ka, ja uzņēmuma izmaksātās ārkārtas dividendes nepārsniegtu 200 miljonus EUR, uzņēmuma parāda likme joprojām atbilstu vidējam salīdzināmo uzņēmumu rādītājam un nodrošinātu pietiekamu finansiālo elastību. Turklāt saskaņā ar šo dokumentu VEA noteica, ka dividenžu apmērs nedrīkst pārsniegt 200 miljonus EUR, pamatojoties uz objektīviem iemesliem, un tā bija maksimālā summa, ko uzņēmums varēja izmaksāt, ņemot vērā tābrīža finanšu rādītājus. Uzņēmuma vadības ziņojumā par 2006. gadu ir apstiprināts, ka ir pieaugušas uzņēmuma parādsaistības (2006. gadā tās bija divreiz lielākas nekā 2005. gadā), un daļēji tas izskaidrojams ar likviditātes vērtības samazināšanos, ko izraisīja ārkārtas dividenžu izmaksāšana akcionāriem. Ja VEA būtu izmaksājis lielākas dividendes, tam attiecīgajā gadā būtu bijis grūtāk segt VEA *Handling* zaudējumus. Turklāt tas, ka akcionārs var atsevišķos gadījumos pieprasīt konkrētu dividenžu apmēru, bet uzņēmuma vadība izmaksā mazāku summu, šķiet ierasta parādība uzņēmuma darbībā un nenozīmē, ka attiecīgais akcionārs stingri nekontrolē uzņēmuma vadību.

⁽⁴³⁾ Komisija izsakās par lēmuma par procedūras sākšanu 67. punktā minētajiem presē publicētajiem ziņojumiem. Skatīt arī “*Sea, nuovo attacco della Provincia*” (“VEA, jauns provinces uzbrukums”), *la Repubblica*, 2006. gada 25. februāris; “*Sea, Penati chiede le dimissioni del consiglio*” (“VEA, Penati pieprasa direktoru valdes atkāpšanos”), *l'Unità*, 2006. gada 25. februāris.

⁽⁴⁴⁾ Skatīt http://archiviostorico.corriere.it/2006/novembre/17/articoli_del_17_novembre_2006.html

⁽⁴⁵⁾ Atzinums par lietu *Stardust Marine*, 68. punkts.

- (207) Komisija uzskata, ka šāda rīcība objektīvi atspoguļo uzņēmuma vadības atkarību. Nevarot precīzi novērtēt šīs rīcības ietekmi *a posteriori*, Komisija uzskata, ka tas vien, ka atlūguma vēstules pastāvēja (*a priori*), nozīmē, ka ar tām noteikti varēja ietekmēt Milānas pašvaldības ieceltās direktoru valdes locekļu darbības. Lai radītu šādu ietekmi, publiskajām iestādēm pat nevajadzēja šīs vēstules pieminēt, jo direktori bija atkarīgi no Milānas mēra tāpēc vien, ka šādas vēstules bija sagatavotas.
- (208) Komentējot Itālijas iestāžu sniegto informāciju par direktoru iecelšanu, Komisija atkārtoti, ka pašvaldība *de facto* "ieceļ direktoru valdes locekļus". Par to skaidri liecina fakts, ka – to norādīja Itālijas iestādes – pašvaldība izvirza to direktoru kandidatūras, kurus pēc tam ieceļ akcionāru pilnsapulces dalībnieki, taču Milānas pašvaldība šajā sapulcē piedalās kā vairākuma akcionārs. Lai gan pašvaldības oficiālās tiesības kontrolēt VEA nepierāda, ka pašvaldība attiecīgajā gadījumā tiešām tā rīkojās, šis fakts palīdz to pierādīt.
- (209) Itālijas iestādes izvirzīja pretargumentus, lai pierādītu, ka attiecīgie pasākumi nav piedēvējami valstij, proti, norādīja uz to, ka pašvaldības izpildiestādes locekļiem vairākkārt netika darīti pieejami VEA iekšējie dokumenti; Komisija šos pierādījumus uzskata par nepārliecinošiem, jo tas, ka uzņēmums tikai ievēroja oficiālu Itālijas civilkodeksa prasību par uzņēmuma iekšējās informācijas piemēram, direktoru valdes protokola, neatklāšanu, neliedza pašvaldībai faktiski ietekmēt VEA gan vispārīgi, gan attiecīgajā gadījumā. Turklāt Komisija ievēroja, ka Pašvaldības padomes locekļi, kuriem netika darīti pieejami konkrēti dokumenti, bija opozīcijas pārstāvji un nedarbojās pašvaldības izpildiestādē. Apstiprinot, ka Milānas pašvaldība rada situāciju, kurā VEA no tās ir atkarīgs, Komisija īpaši ar to saprot tās iestādes, kurām ir pilnvaras pieņemt lēmumus pašvaldības vārdā un kuras tādejādi var ietekmēt uzņēmuma vadību.
- (210) Ceturtkārt, komentējot vispārējo situāciju, jānorāda, ka, ņemot vērā lidostu *Malpensa* un *Linate* darbības nozīmi vietējā sociālekonomiskajā vidē un to būtisko politisko nozīmi saistībā gan ar transporta nozares, gan ar reģionālo attīstību, vietējās publiskās iestādes noteikti "nestāvēs malā", kad lidostas ekspluatants pieņems svarīgus lēmumus par šīs infrastruktūras darbību un ilgtermiņa attīstību, jo īpaši tad, ja publiskā iestāde ir arī lidostas apsaimniekotāja kontrolējošais akcionārs. Itālijas iestādes iesniegtajos apsvērumos apstiprināja attiecīgo pasākumu politisko nozīmi. Turklāt, kā apsvērumos skaidroja Itālijas iestādes, attiecīgajā gadījumā pasākumi VEA *Handling* zaudējumu segšanai bija vismaz neatņemama VEA grupas stratēģijas daļa.
- (211) Piektkārt, zaudējumu segšanas pasākumi, kurus īstenoja, palielinot VEA *Handling* kapitālu, bija nevis parasti pārvaldības pasākumi, bet gan ārkārtēji pasākumi. Par pasākumu ārkārtējo būtību liecina gan ekonomiskie aspekti, proti, attiecīgo summu apmērs (katrā reizē zaudējumus sedza, palielinot kapitālu par vairākiem miljoniem euro), gan politiskie aspekti, proti, prognozētā pasākumu ietekme uz nodarbinātības līmeņa saglabāšanu.
- (212) Ņemot vērā pasākumu ārkārtas būtību, VEA direktoru valde par tiem nelēma, īstenojot savas pilnvaras, – saskaņā ar VEA statūtiem un civilkodeksā noteiktajiem principiem pasākumi bija skaidri jāapstiprina arī akcionāru pilnsapulcē, kurā pašvaldība darbojas kā vairākuma akcionārs. Tāpēc nav šaubu par to, ka pašvaldība bija pilnīgi informēta par pasākumiem un tos apstiprināja, kā norādīts arī pilnsapulces protokolā. Tā ne tikai radīja vajadzību šos pasākumus īstenot – jo bija viena no 2002. gada 26. marta līguma slēdzējiem –, bet arī bija informēta par visiem VEA *Handling* zaudējumu segšanas pasākumiem, kurus tā sistemātiski apstiprināja. Tāpēc šie ārkārtējie pasākumi noteikti ir piedēvējami valstij.
- (213) Komisija ievēroja, ka Tiesa lietas *Stardust Marine* spriedumā lēma, ka par piedēvējamību var liecināt "jebkurš cits rādītājs, kas šajā lietā norāda varas iestāžu līdzdalību pasākumu pieņemšanā, vai ticamības trūkumu par šo iestāžu nelīdzdalību, ņemot vērā arī pasākuma apjomu, tā saturu vai tajā ietvertos apstākļus" ⁽⁴⁶⁾.
- (214) Visbeidzot, kā norādīts 8.2.3. sadaļā, fakts, ka VEA rīcība neatbilda privātā ieguldītāja kritērijam, apstiprina publisko iestāžu līdzdalību apspriestajos pasākumos ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁶⁾ Spriedums lietā *Stardust Marine*, 56. punkts.

⁽⁴⁷⁾ Ģenerāladvokāta F. Jacobs secinājumi lietā *Stardust Marine*, 67. punkts.

- (215) Konkrētajā gadījumā, ņemot vērā pasākumu apmēru un pārējos šajā lēmumā un lēmumā par procedūras sākšanu noteiktos faktoros, Komisija uzskata, ka tai ir pietiekami pierādījumi, lai parādītu attiecīgo pasākumu piedāvājumu Itālijas valstij, ņemot vērā Milānas pašvaldības līdzdalību VEA *Handling* zaudējumu segšanas pasākumos vai apšaubāmo iespēju, ka publiskās iestādes pasākumos neiesaistījās.
- (216) Tāpēc Komisijai jānoraida Itālijas iestāžu apgalvojums, ka Komisijai būtu atsevišķi jāanalizē katrs attiecībā uz VEA *Handling* kapitālu īstenotais pasākums, lai apstiprinātu atbalsta esamību un jo īpaši tā piedāvājumu Milānas pašvaldībai. Šā lēmuma 174.–186. punktā aprakstītie faktori un pasākumu analīze no privātā ieguldītāja skatupunkta pietiekami pierāda, ka segt zaudējumus, palielinot kapitālu, varēja tikai īstenojot stratēģiju un ar publisko iestāžu līdzdalību visā izmeklēšanas periodā. Itālijas iestādes pašas norādīja, ka, lai gan lēmumus par zaudējumu segšanu oficiāli pieņēma reizi gadā, bija izstrādāta daudzgadu stratēģija zaudējumu segšanai vajadzīgajā pārstrukturēšanas periodā (sk. 225.–232. punktu).
- (217) Tāpēc Komisija secina, ka attiecīgie pasākumi uzskatāmi par piedāvājumiem valstij.

8.2.2. PASĀKUMU SELEKTIVITĀTE

- (218) Attiecīgais pasākums ir selektīvs, jo attiecas tikai uz VEA *Handling*.

8.2.3. TIRGUS EKONOMIKAS PRINCIPU VADĪTA PRIVĀTĀ IEGULDĪTĀJA KRITĒRIJA PIEMĒROŠANA UN EKONOMISKAS PRIEKŠROCĪBAS ESAMĪBA

- (219) Attiecībā uz ekonomiskas priekšrocības esamību jānosaka, vai privātais ieguldītājs līdzīgos apstākļos segtu tāda veida zaudējumus, kādi tika segti attiecīgajā gadījumā. Tiesa ir lēmusi, ka gadījumā, ja privāta ieguldītāja rīcība, ar kuru jāsalīdzina pasākumi, ko veicis publiskais ieguldītājs, kurš īsteno ekonomikas politikas mērķus, nav katrā ziņā tāda parasta ieguldītāja rīcība, kas kapitālu iegulda, tā rentabilitāti paredzot vairāk vai mazāk īsā termiņā, tad tai jābūt vismaz rīcībai, kura būtu raksturīga privātai kontrolakciju sabiedrībai vai privātai uzņēmumu grupai, kas īsteno vispārējo vai nozares strukturālo politiku un kas savā rīcībā balstās uz ilgāka termiņa rentabilitātes perspektīvu⁽⁴⁸⁾.
- (220) Tiesa arī ir nospriedusi, ka privāts akcionārs var saprātīgi ieguldīt vajadzīgo kapitālu, lai nodrošinātu dzīvotspēju uzņēmumam, kas nonācis pagaidu grūtībās, taču attiecīgā gadījumā pēc reorganizācijas spētu atjaunot rentabilitāti. Taču, ja publiskā ieguldītāja kapitāla ieguldījumiem nav bijušas pat ilgtermiņa rentabilitātes prognozes, šādi ieguldījumi uzskatāmi par atbalstu LESD 107. panta nozīmē⁽⁴⁹⁾.
- (221) Jānorāda arī tas, ka, “lai pārbaudītu, vai valsts rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ir jāņem vērā stāvoklis laikposmā, kad tika veikti finansiālā atbalsta pasākumi, lai tādējādi varētu novērtēt, vai valsts rīcība ir bijusi ekonomiski saprātīga, un ir jāatturas no vērtējuma, kura pamatā ir vēlāka situācija”⁽⁵⁰⁾. Tāpēc, “lai pierādītu, ka dalībvalsts vienlaikus priekšrocības piešķiršanai vai pirms tam pieņēmusi attiecīgo lēmumu kā akcionāre, nepietiek ar ekonomiskajiem vērtējumiem, kuri sagatavoti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvu konstatējumu par attiecīgās dalībvalsts ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlākiem pamatojumiem par faktiski izvēlēto rīcību”. Tāpēc Komisija var atteikties pārbaudīt “iesniegtos pierādījumus, [kuri] savākti pēc tam, kad pieņemts lēmums par attiecīgo ieguldījumu veikšanu”⁽⁵¹⁾.

Zaudējumu segšanas daudzgadu stratēģija

- (222) Gan Itālijas iestādes, gan VEA apsvērumos apgalvo, ka, lai gan lēmumus par zaudējumu segšanu oficiāli pieņēma katru gadu, daudzgadu stratēģiju par zaudējumu segšanu vajadzīgajā pārstrukturēšanas periodā nevarēja no jauna apspriest katru gadu un tās rezultātus varētu novērtēt tikai daudzgadu periodā. Komisija ievēroja, ka tai iesniedza piecus uzņēmējdarbības plānus; daži no tiem attiecās uz periodiem, kuri pārklājās, taču nebija ilgāki par pieciem gadiem. Tā kā, izstrādājot jaunu uzņēmējdarbības plānu, parasti tiek izvērtēta uzņēmējdarbības stratēģija, lai

⁽⁴⁸⁾ Sk. 1994. gada 14. septembra spriedumu apvienotajās lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92 Spānija/Komisija (*Recueil* 1994, I-4103. lpp.), 20., 21. un 22. punktu.

⁽⁴⁹⁾ Sk., piem., 1991. gada 21. marta spriedumu lietā C-303/88 Itālija/Komisija (*Recueil* 1991, I-1433. lpp.), 21. un 22. punktu.

⁽⁵⁰⁾ Spriedums lietā *Stardust Marine*, 71. punkts.

⁽⁵¹⁾ 2012. gada 5. jūlija Tiesas spriedums lietā C-124/10 P Komisija/EDF, 85. un 104. punkts.

noteiktu, vai turpināt tās īstenošanu vai arī to mainīt, Komisija uzskata, ka pieņemto VEA *Handling* darbības stratēģiju tiešām varēja pārskatīt jebkurā brīdī pirms jauna plāna pieņemšanas, lai to pielāgotu izmaiņām tirgū.

- (223) Itālijas iestādes un VEA norādīja, ka pirmo lēmumu par turpmāko zaudējumu segšanu pieņēma 2002. gadā, bet otro lēmumu – 2007. gadā, kad, tā kā nebija izdevies īstenot prognozētos mērķus, uzņēmums nolēma pārskatīt sākotnējo stratēģiju, kurā aicināts segt zaudējumus, un pēc tam nolēma turpināt sākotnējā plāna īstenošanu. Šķiet, ka attiecīgie pasākumi tika norādīti kā divi kapitāla ieguldījumi, kuri jāveic kā ikgadēji maksājumi un par kuriem lēmumu pieņēma 2002. un 2007. gadā.
- (224) Itālijas iestādes 14. septembra vēstulē norādīja, ka VEA *Handling* darbību ļoti nelabvēlīgi ietekmēja *Alitalia* atdalīšanās 2007. gadā. Tās ietekmi uz uzņēmuma finanšu rādītājiem saasināja arī ekonomiskā lejupslīde, tāpēc VEA nācās no jauna izvērtēt mezgla modeļa dzīvotspēju un izskatīt iespēju izvēlēties citu uzņēmējdarbības modeli. Saskaņā ar Itālijas iestāžu veikto VEA pēdējā analīzē nolēma nevis izvēlēties ārpalpojumu sniedzēju, bet gan izveidot jaunu lidostas pakalpojumu uzņēmējdarbības modeli, proti, “pašmezgla” vai “virtuāla mezgla” modeli, kas patiesībā bija iepriekšējā modeļa turpinājums. Īstenojot jauno modeli, būtu vajadzīga stingra ar lidlauka pakalpojumiem saistīto darbību kontrole. Tas apliecināja, ka VEA lēmums turpināt meitasuzņēmuma VEA *Handling* darbības zaudējumu segšanu, lai atjaunotu lidlauka pakalpojumu struktūrvienības rentabilitāti, bija racionāls. Tāpēc Itālijas iestādes apgalvoja, ka VEA pārskatīja savam meitasuzņēmumam piemēroto stratēģiju tikai neparedzētu ārējo apstākļu dēļ, un tas nekādā veidā neapdraudēja VEA mērķa īstenošanu, proti, tā lidlauka pakalpojumu struktūrvienības ilgtermiņa rentabilitātes atjaunošanu.
- (225) Komisija atzīst, ka pastāvēja daudzgadu stratēģija Itālijas iestāžu zaudējumu segšanai (ņemot vērā Milānas pašvaldības saistības attiecībā uz VEA *Handling* finansiālās stabilitātes garantēšanu un atbilstīgi iepriekš izklāstītajiem pierādījumiem par šo lēmumu piedēvējamību pašvaldībai), taču uzskata, ka šādas stratēģijas īstenošana neatbilst apdomīga privāta ieguldītāja rīcībai.
- (226) Lai gan var pāriet vairāki gadi, līdz būs redzami gaidītie pārstrukturēšanas procesa rezultāti, apdomīgs privātais ieguldītājs tā vietā, lai nepārdomāti uzņemtos daudzgadu saistības, katru gadu, ņemot vērā pārstrukturēšanas procesa rezultātus un turpmākas dzīvotspējas prognozes, censtos izlemt, vai uzņēmumā ieguldīt jaunus līdzekļus. Konkrētajā gadījumā privātais ieguldītājs noteikti būtu pārskatījis stratēģiju 2003. vai 2004. gadā, kad kļuva skaidrs, ka mērķi – rentabilitātes atjaunošanu līdz 2005. gadam – sasniegt neizdosies, vai arī 2005. gadā, kad bija redzams, ka tas nav izdarīts. Arī tad, ja privātais ieguldītājs būtu sācis īstenot ilgtermiņa zaudējumu segšanas stratēģiju, tas, vienmēr pieņemot, ka nepastāv saistoši juridiski ierobežojumi, būtu pārskatījis stratēģiju katreiz, kad tam būtu jānodrošina līdzekļi VEA *Handling* zaudējumu segšanai⁽⁵²⁾.
- (227) Konkrētāk, kā VEA paskaidroja apsvērumos, neveiksmīgās sarunas ar [...] 2002. gadā ļoti nelabvēlīgi ietekmēja iespēju panākt VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanu līdz 2005. gadam. Taču pēc tam, kad VEA direktoru valde 2002. gada 10. septembrī tikai dažus mēnešus pēc VEA *Handling* izveides noraidīja piedāvājumu, netika apsvērta iespēja mainīt zaudējumu segšanas stratēģiju.
- (228) Otrkārt, tik svarīgu pasākumu kā lēmumu par kapitāla ieguldījumiem, kas jāapstiprina akcionāru pilnsapulcē, nevar uzskatīt tikai par vienu no posmiem vispārēja lēmuma segt turpmākos zaudējumus īstenošanai.
- (229) Treškārt, VEA *Handling* vai VEA stratēģiskajos uzņēmējdarbības plānos nebija minēti lēmumi par turpmāko zaudējumu segšanu vairāku gadu garumā. VEA pārvaldības struktūras neuzņēmās oficiālas un juridiskas saistības, pamatojoties uz uzņēmējdarbības plānu, kurā paredzēts, ka VEA konkrētā periodā veiks konkrētus kapitāla ieguldījumus⁽⁵³⁾. Lēmumi, kurus VEA pieņēma 2002. un 2007. gadā, galvenokārt attiecās uz VEA *Handling* pārstrukturēšanu, nevis zaudējumu segšanu vairāku gadu garumā. Privātais ieguldītājs nekādā gadījumā nebūtu uzņēmies segt zaudējumus vairākus gadus, ja tam nebūtu pieejamas vismaz sākotnējās kopējo izmaksu aplēses.

⁽⁵²⁾ Vispārējās tiesas 1996. gada 12. decembra spriedums lietā T-358/94 *Air France*/Komisija (*Recueil* 1996, II-02109. lpp.), 79. punkts.

⁽⁵³⁾ Vienīgās saistības, ko varētu šādi interpretēt, ir saistības pret pašvaldību 2002. gada 26. marta līgumā, kurā pašvaldība apstiprināja, ka VEA nodrošinātu izmaksu/ieņēmumu un vispārējās ekonomikas sistēmas līdzsvaru. Šīs saistības neattiecas uz precīzām konkrētām uzņēmējdarbības plānā norādītām summām, un Itālijas iestādes uzstāj, ka tām nav juridiska spēka.

- (230) Tāpēc jāsecina, ka atbalstu piešķir katrā izmeklētajā gadā un jo īpaši tajos datumos, kad, galvenokārt lai segtu VEA *Handling* zaudējumus, VEA nolēma palielināt meitasuzņēmuma kapitālu un uzņēmās attiecīgus juridiskus pienākumus ⁽⁵⁴⁾.
- (231) Tomēr, analizējot kapitāla ieguldījumus, Komisija nevar ignorēt iepriekšējos ieguldījumus. Pasākumi bija savstarpēji cieši saistīti. Saskaņā ar Itālijas iestāžu teikto tie bija vienas stratēģijas elementi. Tiem bija vienāds mērķis, proti, segt VEA *Handling* zaudējumus, lai nodrošinātu uzņēmuma izdzīvošanu un atjaunotu tā rentabilitāti. Arī no hronoloģiskā aspekta tie uzskatāmi par pastāvīgu procesu – lēmumu par pasākumiem pieņēma katru gadu pēc kārtas, reaģējot uz atbalsta saņēmēja pastāvīgajām grūtībām ⁽⁵⁵⁾.
- (232) Ņemot vērā sarežģīto situāciju, kurā VEA *Handling* atradās no tā izveides brīža, Komisija uzskata, ka apdomīgs privātais ieguldītājs būtu novērtējis risku, ka, sākot no pirmā kapitāla ieguldījuma, pasākumi varētu būt uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu, un tāpēc būtu izvērtējis, kā tā ieguldījumu rentabilitāti ietekmētu iespējama šāda atbalsta atmaksa. Itālijas iestādes nav iesniegušas pierādījumus par to, ka būtu veikts šāds novērtējums.

Kapitāla ieguldījumi 2002. gadā

- (233) Netiek apstrīdēts, ka laikā, kad tika veikts pirmais kapitāla ieguldījums, VEA *Handling* bija grūtībās nonācis uzņēmums 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.
- (234) Pamatnostādņu 16. un 17. punktā noteikts, ka, ja publiskās iestādes piešķir kapitālu finanšu grūtībās nonākušam uzņēmumam, tas, iespējams, būs uzskatāms par valsts atbalstu (jo būtu ārkārtīgi grūti panākt, lai šāds ieguldījums, ņemot vērā iesaistītos riskus, nodrošinātu tādu peļņu, kas būtu pieņemama tirgus ekonomikas principu vadītam apdomīgam privātajam uzņēmējam). Tāpēc par šādiem kapitāla ieguldījumiem iepriekš jāpaziņo Komisijai, lai tā apstiprinātu valsts atbalstu.
- (235) Itālijas iestādes 2002. gadā un arī vēlāko kapitāla ieguldījumu gadījumā ignorēja 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes un nolēma turpināt veikt ieguldījumus, lai gan šķiet, ka to lēmuma pamatā nebija sīki izstrādāts uzņēmējdarbības plāns, kas liecinātu, ka VEA *Handling* spēs atgūt ieguldītos līdzekļus un saprātīgā laikposmā atjaunot rentabilitāti ⁽⁵⁶⁾.
- (236) Komisija uzskata, ka tirgus principu vadīts ieguldītājs 2002. gadā nebūtu veicis attiecīgos ieguldījumus, ja nebūtu izstrādāts pietiekami detalizēts uzņēmējdarbības plāns ar pamatotām un saprātīgām hipotēzēm, kurā būtu precīzi aprakstīti vajadzīgie uzņēmuma rentabilitātes atjaunošanas pasākumi, analizēti dažādie iespējamie varianti, kā arī parādīts, ka ieguldījumi nodrošinās ieguldītājam pietiekamu ienesīgumu (ņemot vērā raksturīgo risku) gan ar dividendēm, gan lielāku akciju vērtību vai citiem ieguvumiem.
- (237) Tāpēc šķiet, ka pirmie kapitāla ieguldījumi, kurus veica 2002. gadā, neatbilst tirgus ekonomikas principu vadīta privātā ieguldītāja kritērijam un radīja VEA *Handling* tādu priekšrocību, ko tas neiegūtu parastos tirgus apstākļos.

Situācija lēmuma pieņemšanas brīdī

- (238) Attiecībā uz situāciju atbalsta piešķiršanas brīdī, kas Komisijai jāņem vērā, piemērojot privātā ieguldītāja kritēriju, Komisija komentēs Itālijas iestāžu un VEA apgalvojumus, izklāstot savu pieeju.
- (239) Pirmkārt, komentējot Itālijas īpašā tiesiskā regulējuma un ar to saistītās sevišķi lielās konkurences ietekmi uz VEA lēmumiem, jānorāda, ka Komisijas pienākums ir nepieļaut, ka valsts atbalsts, kas varētu izkropļot konkurenci, apdraud Direktīvas 96/67/EK mērķu īstenošanu, proti, vienota lidlauka pakalpojumu tirgus izveidi Eiropas Savienībā, liberalizējot attiecīgo nozari un tādējādi radot lielāku uzņēmumu savstarpējo konkurenci. Tāpēc dalībvalsts pieņemtie direktīvas īstenošanas pasākumi nepierāda, ka attiecīgajam uzņēmumam piešķirtais finansālais atbalsts, ar ko kompensēt sīvākas konkurences ietekmi, atbilst apdomīga privātā ieguldītāja kritērijam. Taču šajā lēmumā un jo

⁽⁵⁴⁾ Vispārējās tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedums lietā T-109/01 Fleuren Compost/Komisija (Krājums 2004, II-127. lpp.), 74. punkts; 2008. gada 2. decembra spriedums apvienotajās lietās T-362/05 un T-363/05 Nuova Agricast/Komisija (Krājums 2008, II-297. lpp.), 80. punkts; un 2009. gada 30. novembra spriedums apvienotajās lietās T-427/04 un T-17/05 Francija un France Télécom/Komisija (Krājums 2009, II-4315. lpp.), 321. punkts.

⁽⁵⁵⁾ Vispārējās tiesas 1998. gada 15. septembra spriedums lietā T-11/95 BP Chemicals/Komisija (Recueil 1998, II-3235. lpp.), 171. punkts. Ņemot vērā iepriekšējās norādes šajā lēmumā, Komisija vērtēs izmeklētā pasākuma atbilstību privātā ieguldītāja kritērijam no vispārējās perspektīvas, taču koncentrēsies uz konkrētiem periodiem, ja tas būs vajadzīgs iesniegto argumentu analīzes nolūkā vai citu iemeslu dēļ.

⁽⁵⁶⁾ Analīzi par 2002.–2006. gada apvienoto uzņēmējdarbības plānu skatīt 269., 270. un 271. punktā.

īpaši tajā sniegtajā analizē par to, kā VEA situācijā rīkotos privātais ieguldītājs, Komisija ņems vērā, ka Itālija izvēlējās īstenot pilnīgu lidlauka pakalpojumu liberalizāciju un ka ENAC atļāva lidostās *Malpensa* un *Linate* darboties 84 pakalpojumu sniedzējiem.

- (240) Līdzīgu liberalizācijas modeli ir izvēlējušās arī daudzas citas dalībvalstis (Dānija (Kopenhāgena), Spānija, Īrija (Dublina), Apvienotā Karaliste (Londona), Francija (Parīze)).
- (241) Turklāt piemērojamais tiesiskais regulējums vienādi attiecas uz visiem attiecīgās Itālijas nozares dalībniekiem. VEA uzskata, ka to skaits ir ļoti liels – tirgū atļauts darboties 84 pakalpojumu sniedzējiem.
- (242) Itālijas iestādes neapgalvoja, ka attiecīgie pakalpojumi būtu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumi, kuru sniegšanu nevarētu garantēt tirgus.
- (243) Direktīvas 96/67/EK 4. pants jāpiemēro neatkarīgi no tā, ka VEA nolēma juridiski nošķirt darbības (un tāpēc arī grāmatvedību). Saskaņā ar šo pantu uzņēmumiem “stingri jānodala lidlauka sniegto pakalpojumu grāmatvedība no citu to darbību grāmatvedības saskaņā ar esošo komerciālo praksi” un tajā aizliegta “finanšu plūsma starp vadības dienesta kā lidostas iestādes darbību un tā darbībām lidlauka sniegto pakalpojumu jomā”. Grāmatvedības nodalīšanas un vadības dienesta un lidlauka pakalpojumu struktūras finanšu plūsmu aizliegšanas mērķis ir garantēt piemērotus apstākļus efektīvas konkurences attīstībai lidlauka pakalpojumu tirgos, nepieļaujot, ka vertikāli integrētu uzņēmumu darbībām lidlauka pakalpojumu jomā ir pieejamas priekšrocības, kuras nesaņemtu citi uzņēmumi.
- (244) Lidostas apsaimniekotāja īstenotie zaudējumu segšanas pasākumi, kuri ietvēra finanšu plūsmas starp apsaimniekotāja un lidlauka pakalpojumu struktūrvienības darbību, ir pretrunā Direktīvai 96/67/EK un tās mērķiem. Tāpēc tas, ka VEA nolēma ne tikai nodalīt grāmatvedību, bet arī juridiski nošķirt tā darbības jomas, nemaina Komisijas konstatējumu par to, ka VEA *Handling* tika piešķirta netaisnīga priekšrocība.
- (245) Komentējot apgalvojumu par to, ka VEA ir pienākums garantēt visu lidlauka pakalpojumu sniegšanu, Komisija norāda, ka šis “juridiskais pienākums” nozīmē tikai to, ka – to norādīja arī Itālijas iestādes – atbildību var uzņemties pati lidosta vai ka tā var koordinēt ārēju pakalpojumu sniedzēju darbību. Kā Komisija piebilda lēmuma par procedūras sākšanu 95. punktā, VEA nav nekāda pienākuma garantēt šo pakalpojumu sniegšanu tieši vai ar tā meitasuzņēmuma VEA *Handling* starpniecību. Tāpēc lidostas apsaimniekotāja vispārējo atbildību nepareizas darbības gadījumā nevar piesaukt kā iemeslu tam, ka nebija alternatīvu VEA *Handling* zaudējumu segšanai. Turklāt, pat piekristot VEA apgalvojumam par to, ka lidlauka pakalpojumu uzņēmumiem parasti ir maza peļņas norma un rentabilitāte, Komisija nevar piekrist, ka tirgus apstākļi būtu uzskatāmi par pietiekamu kapitāla ieguldījumu pamatojumu, piemērojot tirgus ekonomikas principu vadīta privātā ieguldītāja kritēriju, jo īpaši ņemot vērā VEA *Handling* zaudējumu apmēru visā attiecīgajā periodā. Gluži pretēji, 2007.–2012. gada stratēģiskā plāna 5. punktā apstiprināts, ka efektīvākie lidostu ekspluatanti Eiropā ir nodevuši lidlauka pakalpojumus apakšuzņēmējiem. Tas atkārtots arī 2009.–2016. gada stratēģiskā plāna 7. punktā, savukārt šā dokumenta 28. punktā apstiprināts, ka 2001. gadā tirgū pastāvēja tendence lidlauka pakalpojumus nodrošināt ar apakšuzņēmēju starpniecību. Šie pierādījumi ir pretrunā pieņēmumam, ka būtisks pakalpojumu kvalitātes garantēšanas priekšnosacījums ir lidostas ekspluatanta un lidlauka pakalpojumu sniedzēja vertikāla integrācija un ka, ņemot vērā lidlauka pakalpojumu nelielo peļņas normu, būtu bijis saprātīgi nesadarboties ar apakšuzņēmējiem.
- (246) Turklāt tirgū, kurā iespējama tik maza peļņas norma, VEA vajadzēja nevis segt VEA *Handling* zaudējumus, bet gan īstenot daudz radikālākus pasākumus VEA *Handling* efektivitātes palielināšanai, būtiski samazinot personāla izmaksas, kas, kā atzina Itālijas iestādes, nozarē, kurā pastāv sīva konkurence, veido ievērojamu uzņēmuma izmaksu struktūras daļu.

Alternatīva VEA *Handling* zaudējumu segšanai

- (247) Komisija uzskata, ka VEA viedoklis par to, ka vienīgais iespējamais risinājums bija pārstrukturēt VEA *Handling* un segt tā zaudējumus, neatbilst tirgus ekonomikas principu vadīta privātā ieguldītāja rīcībai. Iespējamās alternatīvas būtu pilnīga vai daļēja ārpalpojumu sniedzēju izmantošana vai arī stratēģiskas alianses izveide, nododot VEA *Handling* daļu stratēģiskam partnerim. Turklāt, kā norādīts iepriekšējā punktā, nekas neliedza VEA pieņemt lēmumu par radikālākiem pārstrukturēšanas pasākumiem, lai privātam ieguldītājam pieņemamā laikposmā palielinātu VEA *Handling* efektivitāti.

- (248) Attiecībā uz uzņēmuma nodošanas iespējamību Komisija nevar ignorēt VEA centienus izveidot šādu aliansi, kas tam, iespējams, nodrošinātu ar uzņēmuma integrēšanu starptautiskā tīklā saistītu sinerģiju un no tās izrietošās priekšrocības. Tomēr Komisija norāda, ka iesniegtajās piezīmēs VEA minēja tikai divus daļējas pārdošanas mēģinājumus – pirmais bija sarunas ar [...] 2002. gadā, kuras beidzās neveiksmīgi, savukārt otrais mēģinājums tika sākts, taču netika pabeigts 2007.–2008. gadā. Šķiet, ka pēc tam iespēja uzņēmumu pārdot kļuva atkarīga no VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanas ar citiem līdzekļiem. Komisija uzskata, ka privāto uzņēmumu acīmredzamā neieinteresētība ieguldīt VEA *Handling* liecina par to, ka uzņēmumam nebija stabila rentabilitātes perspektīvu.
- (249) Komentējot iespējamo lidlauka pakalpojumu pilnīgu vai daļēju uzticēšanu ārvalsts pakalpojumu sniedzējiem, Itālijas iestādes vispirms norādīja, ka neviens uzņēmums nevēlējas pārņemt šo uzņēmējdarbību. Komisija ievēroja, ka par valsts atbalstu ziņoja [...] un ka [...] arī izteica iebildumus pret pasākumiem.
- (250) Turklāt uzņēmums neizteica šo paziņojumu un konkrētākos apgalvojumus par to, ka potenciālos ārējos uzņēmumus interesē tikai atsevišķi rentablākie pakalpojumi ("visizdevīgāko pakalpojumu izvēle"), pamatojoties uz nepārprotama intereses trūkuma pazīmēm, pēc, piemēram, VEA sāktas konkursa procedūras par attiecīgo pakalpojumu sniegšanu. Citādi sakot, šis apgalvojums nav pamatots ar konkrētiem pierādījumiem, lai gan pakalpojumus Itālijā un jo īpaši lidostās *Malpensa* un *Linate* drīkst sniegt vairāki uzņēmēji.
- (251) Komentējot ārēju uzņēmumu jaudu, Itālijas iestādes uzstāja, ka citi uzņēmumi nespēja garantēt VEA komerciālā modeļa, proti, "mezgla" vai "pašmezgla" lidostas, vajadzībām atbilstīgu pakalpojumu kvalitāti. VEA uzskatīja, ka tam vajadzīgs tāds pakalpojumu sniedzējs, kas spētu sniegt visus tā lidlauka pakalpojumus, un ka atrast šādu uzņēmumu nav iespējams, jo pārējiem tirgus dalībniekiem nebija materiālo resursu, ekonomisko resursu un jo īpaši cilvēkresursu, kas vajadzīgi visa pakalpojumu klāsta nodrošināšanai.
- (252) Pirmkārt, Komisija norāda, ka VEA kļūdās, pieņemot, ka lidlauka pakalpojumus varēja sniegt tikai tie ārējie uzņēmumi, kuri attiecīgajā brīdī darbojas lidostās *Malpensa* un *Linate*, un ka tos nevarētu sniegt citi pakalpojumu sniedzēji, kam arī atļauts strādāt šajās lidostās. Diezgan nepārliecinošie VEA argumenti par citu Milānas lidostu pakalpojumu sniedzēju iespējamo nelabvēlīgo ekonomisko situāciju vai šajās lidostās faktiski izmantoto resursu daudzumu patiesībā bija pilnīgi nesvarīgi. To pakalpojumu sniedzēju, kuri darbojas Milānas lidostās, nelielā tirgus daļa ir tikai viens no aspektiem, kas liecina par to spēju iekļūt tirgū un pakalpojumu apmēru, ko tie var nodrošināt. Turklāt tas, ka ārējie pakalpojumu sniedzēji, kuri patlaban strādā Milānas lidostās, nesniedz visus lidlauka pakalpojumus, nenozīmē, ka var spriest par to spēju šādus pakalpojumus sniegt.
- (253) Otrkārt, Itālijas iestādes un VEA neprecizēja, kāpēc VEA bija jānodod visi lidlauka pakalpojumi vienam uzņēmumam. Lai gan var piekrist, ka atsevišķas darbības varētu būt mazāk ienesīgas, būtu saprātīgi uzticēt tās uzņēmumam, kas varētu gūt starptautiskus apjomradītus ietaupījumus.
- (254) Treškārt, attiecībā uz ārēju uzņēmumu faktisko spēju sniegt visus lidlauka pakalpojumus Komisija nepiekrīt apgalvojumam par to, ka nevienam uzņēmējam nebija vajadzīgo resursu. Saskaņā ar VEA sniegto informāciju lidostās *Linate* un *Malpensa* ir atļauts darboties 84 uzņēmumiem. Turklāt, kā norādīts iepriekš, noteikti bija iespējams ārvalsts pakalpojumu sniedzējiem uzticēt tikai daļu no pakalpojumiem, nevis visus.
- (255) Ceturtkārt, VEA nav konkrēti pierādījis, ka ārējs uzņēmējs nespētu izpildīt kvalitātes prasības, kas tiek uzskatītas par būtisku priekšnosacījumu pienācīgai VEA komerciālā modeļa darbībai. Komisija nepiekrīt uzskatam, ka šajā gadījumā jāpiemēro Direktīvā 96/67/EK un Itālijas tiesību aktos noteiktās prasības par pakalpojumu kvalitāti.
- (256) Komisijai ir vairāki iebildumi pret VEA rīcības ekonomisko pamatojumu, ar kuru tas cenšas pierādīt, ka konkrētus lidlauka pakalpojumus nevar uzticēt ārvalsts pakalpojumu sniedzējiem, jo lidostas apsaimniekotājs ir vispārēji atbildīgs par pakalpojumu nepārtrauktību ārkārtas vai neparedzētā situācijā.
- (257) Pirmkārt, VEA šo teoriju pamatoja ar apšaubāmiem aprēķiniem. Tajos norādītais VEA *Handling* personāla vienību pilnslodzes ekvivalentu (PSE) skaits, kas paredzēts rīcībai ārkārtas situācijās, ir ļoti liels. VEA lēš, ka 2003. gadā šis skaits bija vismaz 336 PSE (8 % no VEA *Handling* kopējiem PSE), un tā rādītās kopējās izmaksas bija 9,9 miljoni EUR. Protams, VEA *Handling* faktiskās izmaksas bija daudz mazākas, jo šiem darbiniekiem – ja ne primāri – bija arī citi pienākumi. Tomēr, lai aprēķinātu kopējās izmaksas, ko 2003. gadā VEA kā lidostas apsaimniekotājam nāktos segt šo darbību īstenošanas nolūkā, VEA ierosināja nepārtrauktai pakalpojumu sniegšanai un apsaimniekošanai ārkārtas situācijās atvēlēto PSE skaitu reizināt ar 1,7 lielu koeficientu, tādējādi jāsecina, ka VEA vajadzēja 569 pilna laika darbiniekus, kas uzņēmumam izmaksātu 20,6 miljonus EUR. VEA secināja, ka abu summu starpība (20,6 miljoni EUR – 9,9 miljoni EUR) bija ieguvums, ko nodrošināja VEA darbību nenodošana. Komisija uzskata, ka

attiecīgais koeficients (t. i., 1,7) izvēlēts patvaļīgi, jo, lai gan VEA bija jāpierāda, ka hipotētiskās izmaksas aprēķinātas pareizi, tas neiesniedza to pamatojumu. Komisija arī uzskata, ka VEA kopējo izmaksu aprēķināšanai izmantotais PSE skaits ir pilnīgi nereāls.

- (258) Komisija uzskata, ka, lai aplēstu VEA *Handling* izmaksas, būtu jāņem vērā faktiskās izmaksas, ko VEA *Handling* parasti iekasē no VEA, kā arī reālistiskāks attiecīgo pienākumu izpildei paredzētais VEA *Handling* darbinieku PSE skaits, ņemot vērā ārkārtas situāciju, neparedzētu notikumu un pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšanas gadījumu vidējo skaitu gadā.
- (259) Otrkārt, aprēķinā nav ņemtas vērā ievērojamās VEA izmaksas par zaudējumu segšanu, kuras varēja novērst, atsevišķus vai visus lidlauka pakalpojumus nododot konkurētspējīgākam ārpakalpojumu sniedzējam. Ja VEA atsevišķus nepārtraukti nodrošināmos pakalpojumus uzticētu ārpakalpojumu sniedzējam, iespējams, pieaugtu VEA izmaksas, ņemot vērā sinerģiju, ko būtu iespējams panākt, apvienojot šos pakalpojumus ar citām uzņēmuma darbībām, taču ārpakalpojumu izmantošanas kopējā ietekme varētu būt labvēlīga, tāpēc, pretēji VEA iesniegtajās piezīmēs izteiktajiem apgalvojumiem, šis arguments nepierāda, ka VEA *Handling* zaudējumu segšana bija vienīgais iespējamais risinājums.
- (260) [...] pēc *Alitalia* atdalīšanās 2010. gadā paredzēja samazināt ieguldījumus VEA *Handling*. Saskaņā ar [...] sniegto informāciju VEA galvenais mērķis bija izveidot lidostu *Malpensa* par galveno mezglu ([...] lpp.) un piecos gados atrast jaunu aviolīniju ([...] lpp.). Lai šo mērķi sasniegtu, bija būtiski samazināt ieguldījumus VEA *Handling*, un ieguldījumu samazināšana būtu svarīgs VEA reorganizācijas pasākums, kas tam palīdzētu kļūt par vienu no rentablākajiem gaisa satiksmes uzņēmumiem ([...] lpp.). Tāpēc, lai pārvaldītu lidostu *Malpensa* kā satiksmes mezglu vai arī uzlabotu VEA vispārējo finansiālo situāciju, VEA nemaz nevajadzēja uzņēmumu grupā paturēt VEA *Handling*.
- (261) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka, lai gan VEA šķiet centās izveidot aliansi ar stratēģisko partneri, kas varētu ievērojami ietekmēt VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanu, visu lidlauka pakalpojumu vai to daļas uzticēšana ārpakalpojumu sniedzējiem bija ekonomiski izdevīga iespēja, ko privātais ieguldītājs noteikti būtu apsvēris un attiecīgā gadījumā īstenojis, nevis turpinājis vairākus gadus segt lielos darbības zaudējumus. Taču nevienā no iesniegtajiem dokumentiem nav redzams, ka attiecīgajā periodā kādreiz būtu domāts par VEA *Handling* nākotni.

VEA grupas komerciālā modeļa izvēle

- (262) Itālijas iestādes vispārēji norādīja, ka, lai īstenotu VEA lēmumu par mezgla lidostas sistēmas uzturēšanu, attiecīgie pakalpojumi jāsniedz lidostas apsaimniekotājam, taču šķiet, ka šis paziņojums nav pamatots ar analīzi, lai noteiktu, kāpēc, ņemot vērā potenciālos ieņēmumus, ko nodrošinātu mezgla sistēma, VEA būtu ekonomiski izdevīgi segt aptuveni 360 miljonus EUR lielus zaudējumus. Itālijas iestādes šos vispārīgos apgalvojumus nepapildināja ar dokumentiem, kuros minētu šāda lēmuma pieņemšanas iemeslus.
- (263) Konkrētāk, izvērtējot argumentu par to, ka lidlauka pakalpojumu un lidostas apsaimniekošanas darbību papildināmības dēļ VEA *Handling* zaudējumu segšana bija iespējami efektīvākais VEA izvēlētais mezgla modeļa pamats, Komisija ievēroja, ka, neapstrīdot VEA grupas pieņemto lēmumu pamatotību (lai gan par pretējo liecināja arī tas, ka Eiropas veiksmīgākās lielās lidostas/mezgli lidlauka pakalpojumus nodeva citiem pakalpojumu sniedzējiem, kā arī 281.–282. punktā un 283.–286. punktā minētie uzņēmējdarbības plāni ⁽⁵⁷⁾), uzsvars uz VEA *Handling* stratēģiju galvenokārt likts tikai tādēļ, ka VEA uzskatīja, ka ārējs uzņēmums nespētu nodrošināt pietiekamu kvalitāti. VEA neprecizēja, kāds ir vajadzīgais kvalitātes līmenis vai kā nepietiekama kvalitāte varētu ietekmēt lidostas darbību un tās ieņēmumus. Tas ir jo īpaši pārsteidzoši tāpēc, ka VEA apgalvoja – ja ārējas personas sniegtu neatbilstīgus lidlauka pakalpojumus, tas kaitētu VEA kā lidostas ekspluatanta reputācijai, taču šo faktu varētu viegli pierādīt, veicot tirgus pētījumu (VEA *Handling* 2011. gada 21. marta vēstules 106. punkts). Tā kā nebija skaidri novērtēts, kādu kaitējumu VEA tēlam vai reputācijai varētu radīt visu lidlauka pakalpojumu vai to daļas nodošana apakšuzņēmējiem, Komisija nevar piekrist, ka VEA rīcība –, t. i., sistemātiska VEA *Handling* zaudējumu segšana – bija ekonomiski pamatota un vajadzīga šāda kaitējuma novēršanai. Turklāt, īstenojot Direktīvas 96/67/EK 15. pantu, lai nodrošinātu normālu lidostas darbību (attiecīgā gadījumā pēc lidostas ierosinājuma), dalībvalsts var piemērot lidlauka pakalpojumu sniedzējiem darbības noteikumus arī tad, ja pakalpojumu sniedzēji nedarbojas lidostā. Jebkurā gadījumā ne VEA, ne arī Itālija neiesniedza konkrētus pierādījumus par to, ka mezgla modeli nevarētu īstenot, uzticot visus lidlauka pakalpojumus vai to daļu ārpakalpojumu sniedzējiem.

⁽⁵⁷⁾ 2007.–2012. gada stratēģiskā plāna 5. punkts un 2009.–2016. gada stratēģiskā plāna 9. punkts.

- (264) Drīzāk [...] apstiprina VEA nodomu vairs neieguldīt VEA Handling, jo tā ieguldījumus uzskata par nestratēģisku veidu, kā panākt lidostas *Malpensa* mezgla statusa atjaunošanu pēc *Alitalia* atdalīšanās.

VEA Handling pārstrukturēšana un VEA mērķi

- (265) Itālijas iestādes atsauca uz spriedumu lietā *ENI-Lanerossi*, kurā noteikts, ka “privāts akcionārs var saprātīgi ieguldīt vajadzīgo kapitālu, lai nodrošinātu dzīvotspēju uzņēmumam, kas nonācis pagaidu grūtībās, taču attiecīgā gadījumā pēc reorganizācijas spētu atjaunot rentabilitāti. Tāpēc tiek uzskatīts par pieļaujamu, ka mātes sabiedrība ierobežotā laika periodā pārņem meitas sabiedrības parādus, lai dotu tai iespēju beigt savu darbību pie iespējami izdevīgiem nosacījumiem. Tādus lēmumus var pamatot ne tikai ar netiešas peļņas ieguves iespējamību, bet arī ar citiem apsvērumiem, piemēram, ar rūpēm par koncerna imidžu vai par tā darbības jaunu orientāciju. Tomēr, ja sakarā ar publiska investora kapitāla investīcijām ilgtermiņā nav prognozējamās nekādas izredzes uz rentabilitāti, tad šīs investīcijas EK Līguma 92. panta izpratnē uzskatāmas par atbalstu un to saderība ar kopējo tirgu jānovērtē, pamatojoties vienīgi uz šā noteikuma kritērijiem”⁽⁵⁸⁾.
- (266) Itālijas iestādes īpaši norādīja, ka Komisijai lēmumi par meitasuzņēmuma zaudējumu segšanu būtu jāvērtē, ņemot vērā ne tikai tūlītējas peļņas iespējamību, bet arī citus apsvērumus, ar kuriem varētu pamatot tāda meitasuzņēmuma zaudējumu segšanu, kas pēc pārstrukturēšanas varētu kļūt rentabls.
- (267) VEA apgalvo, ka VEA Handling zaudējumu segšanu pamatoja, pirmkārt, izstrādātais stratēģiskais plāns un pārstrukturēšanas programma un tajos izteiktās daudzsološās ilgtermiņa rentabilitātes izredzes, un, otrkārt, ar finansiālo rentabilitāti nesaistīti apsvērumi.
- (268) Komentējot pirmo argumentu, Komisija uzskata, ka tai iesniegtie VEA Handling uzņēmējdarbības plāni nebija pietiekami detalizēti, lai pamatotu šādu tirgus ekonomikas principu vadīta privātā ieguldītāja lēmumu. Konkrētāk, šie plāni nav tādi “stratēģijas maiņas” plāni, kādi privātajam ieguldītājam būtu vajadzīgi pirms tik lieliem kapitāla ieguldījumiem uzņēmumā, kam jau kopš izveides brīža ir bijušas ekonomiskas grūtības. To pamatā nav padziļinātas analīzes par grūtību cēloņiem vai to risināšanai vajadzīgajiem pasākumiem. Plāni nav pamatoti ar reālistiskām VEA Handling darbības vai nozares attīstības prognozēm, un tajos nav analizēti alternatīvi scenāriji, ko līdzīgā situācijā sagaidītu rūpīgs privātais ieguldītājs.

2002.–2006. gada apvienotais uzņēmējdarbības plāns

- (269) VEA 2002.–2006. gada apvienotajā uzņēmējdarbības plānā, ko apstiprināja 2001. gadā, paredzēts, ka VEA Handling atjaunos rentabilitāti līdz 2005. gadam. Taču plāns attiecās uz visām VEA darbībām, un tajā nebija sīki aprakstīti pasākumi, kurus VEA būtu jāīsteno, lai garantētu VEA Handling rentabilitāti.
- (270) Plānā uzskaitīti pasākumi, kas jāīsteno, lai līdz 2006. gadam par 20 % uzlabotu darbaspēka produktivitāti (17. lpp.), taču nav novērtēts, kā šāds produktivitātes pieaugums ietekmētu uzņēmuma vispārējos finanšu rādītājus. Komisija norāda, ka plānu nevar uzskatīt par pamatotu ar ticamiem pieņēmumiem, jo tajā nav paredzēti konkrēti pasākumi, ar ko novērst lidlauka pakalpojumu struktūrvienības pastāvīgo zaudējumu strukturālos cēloņus, proti, darbaspēka izmaksas (23. lpp.). Gluži pretēji, dokumentā paredzēts attiecīgajā periodā palielināt lidlauka pakalpojumu darbaspēka izmaksas (3. pielikuma 13. punkts). Tajā arī prognozēts, ka lidlauka pakalpojumu radītie ieņēmumi pieaugs par 37 % (30. lpp.), taču šis pieņēmums netika pamatots, jo īpaši ņemot vērā to, ka Milānas lidostās darbojās arī citi lidlauka pakalpojumu sniedzēji un nozarē pieauga konkurence. Komisija ievēroja, ka 2003. gada 31. decembra gada pārskatā un darbības ziņojumā VEA atzina, ka konkurences dēļ ir samazinājusies VEA Handling tirgus daļa.
- (271) Kā novērots lēmuma par procedūras sākšanu 82.–85. punktā, Komisija norāda, ka VEA Handling ekonomiskie rādītāji, ņemot vērā 2002.–2006. gada apvienoto uzņēmējdarbības plānu un 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānu, nebija apmierinoši.

2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plāns

- (272) Lēmumā par procedūras sākšanu Itālijas iestādēm skaidri prasīts iesniegt “VEA Handling 2002. gada uzņēmējdarbības plānu un visus tā turpmākos grozījumus vai jebkādu dokumentu par VEA Handling stratēģiju un rentabilitātes atjaunošanu”. Itālijas iestādes sākumā iesniegtajos apsvērumos uz šo prasību nereaģēja. Visbeidzot VEA kā ieinteresētā persona iesniedza dokumentu “*Piano d'impresa 2003–2007 di VEA Handling*” (VEA Handling 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plāns). Tomēr, spriežot pēc dokumenta nosaukuma un veida, tas drīzāk ir jau minētā uzņēmējdarbības plāna prezentācija, kurā izklāstīti svarīgākie vispārīgie pieņēmumi par rentabilitātes

⁽⁵⁸⁾ 1991. gada 21. marta Tiesas spriedums lietā C-303/88 Itālija/Komisija (*Recueil* 1991, I-1433. lpp.), 21. un 22. punkts.

atjaunošanu, kas paredzēta uzņēmuma prognozēs 2005. gadam. Komisija uzskata, ka būtībā šajā prezentācijā atspoguļota VEA *Handling* piemērojamā politika, ko VEA grupas līmenī noteica VEA 2002.–2006. gada apvienotajā uzņēmējdarbības plānā, taču nav pietiekami precīzi izskaidroti pasākumi, ar kuriem nodrošināt uzņēmuma rentabilitāti, lai gan to noteikti būtu sagaidījis privātais ieguldītājs.

- (273) VEA 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānā aprakstīta ļoti sarežģīta VEA *Handling* situācija (pārmērīgas darbaspēka izmaksas, ievērojama organizatoriskā nelīdzsvarotība, nepietiekama tehnoloģijas inovācija, kā arī nespēja izmantot konkrētas ieņēmumu gūšanas iespējas; 1. lpp.), kuras dēļ varētu zaudēt tirgus daļu un par kuru VEA *Handling* bija labi informēts (15. lpp.); taču darbaspēka izmaksu samazināšanas pasākumu apraksts galvenokārt aprobežojās ar īsām norādēm uz politiku par brīvprātīgo pabalstu darba attiecību izbeigšanas gadījumā, pagaidu darbinieku skaita pieaugumu un virsstundu skaita samazināšanu. VEA prognozēja, ka ar šīm darbībām laikposmā no 2003. līdz 2007. gadam varētu samazināt personāla izmaksas par 3,1 %.
- (274) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju darbaspēka izmaksas 2002. gadā veidoja 103,7 % no VEA *Handling* apgrozījuma un 2003. gadā – 94,9 %, savukārt attiecīgais neatkarīgo uzņēmumu vidējais rādītājs bija zem 70 %; taču VEA *Handling* mērķis bija līdz 2005. gadam panākt rādītāju aptuveni 75 % apmērā un vēlāk šo līmeni saglabāt.
- (275) Turklāt VEA *Handling* paredzēja, ka tas izdosies, par 25 % palielinot apgrozījumu laikposmā no 2003. līdz 2007. gadam (uzņēmējdarbības plāna 5.–6. lpp.), nevis, samazinot personāla izmaksas, kuras, kā tika prognozēts, 2003.–2007. gadā būtu tikai – 3,1 % (darbaspēka izmaksas neredzēja pieaugtu 2004.–2007. gadā).
- (276) Komisija uzskata, ka, ņemot vērā vajadzīgo pārstrukturēšanas apmēru, privātais ieguldītājs galveno uzmanību pievērstu uzņēmuma rentabilitātes atjaunošanai ar iekšējiem pasākumiem, kurus tas varētu vairāk kontrolēt, jo īpaši saistībā ar darbaspēka izmaksu – kuras tobrīd bija lielākas par apgrozījumu – samazināšanu, nevis cerot, ka pieaugs cenas un pieprasījums, jo tie ir faktori, kurus VEA *Handling* varēja ietekmēt daudz mazāk.
- (277) Komisija arī norāda, ka līgumā ar *Alitalia* par 2001.–2005. gadu bija paredzēts, ka 2004. un 2005. gadā cenas palielināsies par 7 %, taču vēlāk kļuva skaidrs, ka prognozētais pieaugums ir pārāk liels, un šis rādītājs 2006. un 2007. gadā samazinājās lielākas konkurences izraisītā cenu krituma dēļ. Tā kā bija prognozējams, ka nozares liberalizācijas dēļ noteikti būs jāsamazina cenas, Komisija uzskata, ka VEA nevar pamatoti apgalvot, ka tas bija “neparedzams nelabvēlīgs notikums”. Tāpēc jāsecina, ka 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plāns netika pamatots ar realistikām prognozēm. Turklāt Komisija uzskata, ka privātais ieguldītājs būtu paredzējis, ka nozares liberalizācijas dēļ mainīsies konkurences apstākļi, un nebūtu sācis īstenot stratēģiju, kurā rentabilitātes atjaunošana atkarīga galvenokārt no apgrozījuma pieauguma.
- (278) Tāpēc Komisija uzskata, ka sasniegt šo mērķi, proti, līdz 2005. gadam atjaunot uzņēmuma dzīvotspēju, nebija reāli, ja tika īstenoti tikai tie pasākumi, kurus, kā liecina norādes 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānā un 2002.–2006. gada apvienotajā uzņēmējdarbības plānā, VEA uzskatīja par vajadzīgiem.
- (279) Atbildot uz Komisijas 2011. gada 11. jūlija pieprasījumu, Itālijas iestādes nevarēja iesniegt protokolu par to VEA *Handling* direktoru valdes sanākumi, kurā apstiprināja VEA *Handling* uzņēmējdarbības plānā aprakstītos pasākumus. Tā vietā Itālijas iestādes Komisijai nosūtīja protokolu par VEA direktoru valdes 2003. gada 23. jūlija sanākumi, kurā apstiprināja VEA grupas apvienoto plānu. Saskaņā ar protokola fragmentu šajā sanāksmē tikai iepazīstināja ar 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānu, un tas netika apstiprināts.
- (280) Attiecībā uz iespējamiem sākotnējā uzņēmējdarbības plāna grozījumiem vai turpmāka uzņēmējdarbības plāna izstrādi Komisija, ņemot vērā informāciju, ko Itālijas iestādes iesniedza, atbildot uz tās 2011. gada 11. jūlija pieprasījumu, secina, ka nākamā reize, kad tika diskutēts par vajadzību sagatavot jaunu rentabilitātes atjaunošanas programmu, bija tikai 2006. gada 21. decembra direktoru valdes sanāksmē, kurā nolēma, ka priekšsēdētājs izstrādās sīki izstrādātu pārstrukturēšanas plānu. Minētajā sanāksmē netika runāts par kādu no tobrīd īstenotajiem pārstrukturēšanas plāniem.

2007.–2012. gada stratēģiskais plāns

- (281) VEA plānotā stratēģija vēlāk tika izklāstīta ārēja konsultanta sagatavotā dokumentā, ko iesniedza VEA *Handling* direktoru valdes 2007. gada 31. maija sanāksmē. Dokuments “*Executive summary – Linee guida del piano strategico 2007–2012 del gruppo VEA – 11 maggio 2007*” (Kopsavilkums – VEA grupas 2007.–2012. gada stratēģiskā plāna pamatnostādnes, 2007. gada 11. maijs) ir ārēja konsultanta sagatavota prezentācija par iespējamiem VEA grupas attīstības scenārijiem un tajā tikai divās lapās īsi atstāstīta VEA *Handling* situācija (8. un 12. lpp.), norādot vien to, ka līdz 2012. gadam obligāti jāatjauno meitasuzņēmuma rentabilitāte. Dokumentā nav paredzēti īpaši pasākumi šā

uzdevuma īstenošanai. Tāpēc Komisija apstrīd Itālijas iestāžu apgalvojumu par to, ka šajā dokumentā trijos posmos izklāstīta VEA grupas stratēģija 2007.–2012. gadam. Vienīgais attiecīgajā sanāksmē apspriestais stratēģiskais pasākums bija ražošanas modeļa reorganizācija, īsi pieminot konkrētus atjaunošanas pasākumus.

- (282) Turklāt, kā jau minēts, plānā apstiprināts, ka tie uzņēmumi, kuri nav vertikāli integrēti, sniedz ekonomiski izdevīgākus pakalpojumus, nekā tie lidostu ekspluatanti, kuri turpina kontrolēt lidlauka pakalpojumu uzņēmumus.

2009.–2016. gada stratēģiskais plāns

- (283) Itālijas iestādes norādīja, ka 2007. gadā, kad *Alitalia* atdalījās no lidostas *Malpensa*, VEA apsvēra iespēju atteikties no mezgla modeļa, jo lidostu pameta mezgla pārvadātājs, no kura bija atkarīga modeļa darbība. Tāpēc VEA direktoru valdei tikai iesniegts jauns, ārēja konsultanta izstrādāts stratēģiskais plāns (*"Piano strategico 2009–2016"*), kuru padome apstiprināja 2008. gada 15. jūlijā. Šis dokuments ir līdzīgs iepriekšējam – tajā nav detalizētas informācijas par pasākumiem plānotajai VEA *Handling* rentabilitātes atjaunošanai, izņemot īsu aprakstu par aspektiem saistībā ar līgumu pārskatīšanu un vadības līmeņa uzlabojumiem, kā arī ārkārtas procedūrām, piemēram, ārkārtas atļaišanas fondu (*cassa integrazione*).
- (284) Pretēji Itālijas iestāžu apgalvotajam saskaņā ar šo plānu VEA galvenais mērķis bija izveidot lidostu *Malpensa* par galveno satiksmes mezglu, "piecos gados" atrodot jaunu mezgla pārvadātāju (5. lpp.). Atbilstīgi plānam par ieguldījumu VEA *Handling* samazināšanu ir būtiski šo mērķi sasniegt līdz 2010. gadam (12., 35. un 37. lpp.). Komisija ievēroja, ka plānā nav pieminēts virtuālā mezgla modelis un nav arī norādīts, ka attīstības stratēģijas pamatā būtu jauns uzņēmējdarbības modelis, kura īstenošanas priekšnosacījums būtu VEA *Handling* vertikāla integrācija. Arī VEA *Handling* direktoru valdes 2008. gada 13. jūnija sanāksmes protokols liecina, ka VEA mērķis toreiz bija nevis kļūt par virtuālu mezglu, bet gan piesaistīt jaunu mezgla pārvadātāju. VEA direktoru valdes 2008. gada 15. jūlija protokolā arī minēts, ka galvenais plāna ilgtspējības priekšnosacījums ir līdz 2010. gadam samazināt ieguldījumus VEA *Handling*.
- (285) Komisija arī ievēroja, ka dokumentā *"VIA Milano"*, ko 2012. gada 28. jūnijā iesniedza Itālijas iestādes, ir sniegts virtuālā mezgla modeļa apraksts. Saskaņā ar šo dokumentu VEA attiecīgo stratēģiju īsteno kopš 2011. gada, taču arī tajā nav minēts, ka virtuālā mezgla modeļa īstenošanas nolūkā vajadzīga lidostas un lidlauka pakalpojumu uzņēmumu vertikāla integrācija.
- (286) Plānā apstiprināts, ka no 2001. gada un turpmāk Eiropas vadošie lidostu ekspluatanti ir pakāpeniski pametuši lidlauka pakalpojumu tirgu un līdz ar to tajā sākuši darboties jauni un neatkarīgi uzņēmumi (28. lpp.).

2011.–2013. gada uzņēmējdarbības plāns

- (287) Visbeidzot, VEA norāda, ka 2011. gada 27. jūnijā direktoru valde apstiprināja dokumentu *"Piano d'impresa di VEA 2011–2013"* (VEA uzņēmējdarbības plāns 2011.–2013. gadam), kurā papildus citiem aspektiem uzsvērtā "vajadzība turpināt īstenot lidlauka pakalpojumu efektivitātes uzlabošanas stratēģiju". Tomēr Komisija ievēroja, ka šajā dokumentā sniegta tikai finanšu prognozes un nav konkrēti minēti ar VEA *Handling* saistīti pasākumi.
- (288) Komisija arī norāda, ka saskaņā ar uzņēmējdarbības plānā sniegto informāciju ar VEA *Handling* segtajām darbaspēka izmaksām saistītie izdevumi kopš 2009. gada gandrīz nav mainījušies (sk. darbaspēka izmaksu tabulu).
- (289) Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes tai nevarēja iesniegt ne pietiekami detalizētus VEA *Handling* uzņēmējdarbības plānus vai citus dokumentus, kuros būtu aprakstīta pārstrukturēšanas stratēģija un tās īstenošana attiecīgajā periodā, ne arī dokumentus, kas liecinātu, ka attiecīgajā stratēģijā jau no sākuma bija paredzēta vajadzība vai iespēja segt VEA *Handling* darbības zaudējumus par attiecīgo periodu vai attiecīgajām summām. Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes neiesniedza konkrētus pierādījumus par VEA *Handling* pārstrukturēšanas stratēģiju, ar kuriem apdomīgs privātais ieguldītājs varētu pamatot īslaicīgu zaudējumu segšanu, lai atjaunotu uzņēmuma rentabilitāti. Šajā gadījumā tas ir pārsteidzoši, jo privātais ieguldītājs, vērtējot uzņēmumu, kas jau no izveides brīža vairākus gadus cietis zaudējumus, pirms ieguldīt šajā uzņēmumā līdzekļus, pieprasītu veikt padziļinātu revīziju un īstenot konkrētus pasākumus.

- (290) VEA *Handling* apgalvoja, ka, tā kā VEA *Handling* 2011./2012. gadā gandrīz sasniedza peļņas sliekšni, VEA, visā attiecīgajā periodā sedzot VEA *Handling* zaudējumus, rīkojās pamatoti, un tādējādi kapitāla ieguldījumi atbilda tirgus ekonomikas principu vadīta ieguldītāja kritērijiem, tomēr Komisija tam nevar piekrist. Tā kā VEA *Handling* zaudējumus pastāvīgi sedza gandrīz desmit gadus, tas, ka VEA *Handling* beidzot sāktu gūt peļņu, nepārsteidz. Jebkurš uzņēmums, kas saņemtu tādu pašu finansiālo atbalstu, spētu atjaunot rentabilitāti, īstenojot tikai mērenus pārstrukturēšanas pasākumus. Taču ar šādām prognozēm nepietiktu, lai izpildītu privātā ieguldītāja prasības – tas pieprasītu vismaz prognozes par to, ka gaidāmā peļņa – dividendēs, ar akciju vērtības pieaugumu, novērstu kaitējumu uzņēmuma tēlam u. c. –, ko nodrošinātu vidēja termiņa un ilgtermiņa zaudējumu segšana, pārsniegtu šo zaudējumu kompensēšanā ieguldīto kapitālu. Komisija ievēroja, ka nevienā Itālijas iesniegtajā uzņēmējdarbības plānā nav izteiktas prognozes, ar kurām mēģināts parādīt, ka VEA ekonomiski izdevīgāk būtu tik ilgi segt zaudējumus, nevis samazināt ieguldījumus VEA *Handling* vai arī mēģināt samazināt pārstrukturēšanas periodu, lai saprātīgā laikposmā atjaunotu rentabilitāti un mazinātu zaudējumus.
- (291) Tā kā VEA *Handling* attiecīgajā periodā katru gadu atkārtoti cieta zaudējumus, Komisija uzskata, ka tas cieta zaudējumus pārāk ilgi, lai šo laikposmu varētu uzskatīt par “ierobežotu periodu” atbilstīgi spriedumam lietā *ENI-Lanerossi* ⁽⁵⁹⁾. VEA *Handling* cieta zaudējumus kopš tā izveides 2002. gadā un saskaņā ar VEA 2011. gada prognozēm labākajā gadījumā sāks gūt peļņu tikai 2012. gadā. Lēmums par zaudējumu segšanu tika pieņemts katru gadu no jauna, un VEA atkārtoto ikgadējo zaudējumu dēļ nemainīja savu stratēģiju un nepievērsās radikālākiem pārstrukturēšanas pasākumiem.
- (292) Komentējot otro argumentu par apsvērumiem, kuri nav saistīti tikai ar finansiālo rentabilitāti, Komisija iepriekš minēto iemeslu dēļ nepiekrīt VEA paustajām bažām par to, ka ārējs pakalpojuma sniedzējs varētu nespēt nodrošināt pietiekamu kvalitāti un – kā apgalvo VEA – tādējādi varētu nelabvēlīgi ietekmēt VEA attīstību un vispārējos rezultātus un padarīt VEA atbildīgu par jebkādiem darbības traucējumiem.
- (293) Kā novērots iepriekš, Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes un VEA neiesniedza detalizētu informāciju par iespējamo kaitējumu VEA tēlam vai iespējamiem pasažieru zaudējumiem. Šie zaudējumi netika izteikti skaitliski arī pēc tam, kad tika pieņemts lēmums par procedūras sākšanu. Tomēr VEA norādīja, ka to apmēru varētu vienkārši noskaidrot, veicot tirgus pētījumu. Tāpēc Komisija uzskata, ka jebkāda kaitējuma VEA tēlam, VEA iespējamās atbildības vai ilgtermiņa ienesīguma prognožu novērtējuma neesamība sevišķi nelabvēlīgi ietekmē visus centienus pierādīt attiecīgo pasākumu atbilstību apdomīga privātā ieguldītāja kritērijiem, jo īpaši ņemot vērā veikto kapitāla ieguldījumu apmēru. Apdomīgs privātais ieguldītājs, pirms izmaksāt 359,644 miljonus EUR, būtu veicis šo risku un prognožu ekonomisko novērtējumu ⁽⁶⁰⁾.
- (294) Tika apgalvots, ka mērķim palielināt VEA grupas ilgtermiņa peļņu jābūt svarīgākam par VEA *Handling* finansiālo rentabilitāti, taču tādā gadījumā tiek ignorēts fakts, ka, ja VEA nebūtu sistemātiski sedzis tā meitasuzņēmuma zaudējumus, VEA peļņa būtu daudz lielāka. Turklāt Itālijas iestādes neiesniedza pierādījumus, kuri liecinātu, ka ilgtermiņā VEA gūtu lielāku peļņu, īstenojot zaudējumu segšanas stratēģiju, nevis radikālākus pārstrukturēšanas pasākumus vai arī visus lidlauka pakalpojumus vai to daļu uzticot ārpalpojumu sniedzējiem.
- (295) Izsakoties kā spriedumā lietā *ENI-Lanerossi*, Komisija uzskata, ka VEA *Handling* saskārās nevis “ar īslaicīgām grūtībām”, bet gan ar nopietnu strukturālu problēmu un ka VEA nesedza tā zaudējumus “ierobežotā periodā”. Turklāt, ja zaudējumus sedza, lai “dotu [meitasuzņēmumam] iespēju beigt savu darbību pie iespējami izdevīgiem nosacījumiem”, nedrīkst ignorēt to, ka VEA kopš 2001. gada izsludināja tikai divas konkursa procedūras, vai vismaz to, ka saprātīgā laikposmā neizdevās panākt optimālus nosacījumus. Jebkurā gadījumā izvirzītais mērķis nevar liecināt par pasākumu atbilstību apdomīga privātā ieguldītāja kritērijiem.
- (296) Visbeidzot, Komisija konstatē, ka tai iesniegtie uzņēmējdarbības plāni nav pamatoti ar reālistiskām prognozēm par VEA *Handling* uzņēmējdarbības vai nozares attīstību un tajos nav analizēti alternatīvi scenāriji, ko līdzīgā situācijā noteikti pieprasītu rūpīgs privātais ieguldītājs.

⁽⁵⁹⁾ 1991. gada 21. marta Tiesas spriedums lietā C-303/88 Itālija/Komisija (*Recueil* 1991, I-1433. lpp.), 21. punkts.

⁽⁶⁰⁾ Sk. Vispārējās tiesas 2012. gada 11. septembra spriedumu lietā T-565/08 *Corsica Ferries*/Komisija, 101.–108. punktu.

VEA Handling ekonomiskie rādītāji

- (297) Lai gan par atbilstību privātā ieguldītāja kritērijam nevar spriest, vērtējot VEA Handling ekonomiskos rādītājus pēc lēmuma segt attiecīgā gada zaudējumus pieņemšanas, uzņēmuma rezultāti pirms šā lēmuma un jo īpaši uzņēmuma attīstības tendences rada priekšstatu par lēmuma pieņemšanas faktiskajiem apstākļiem. Saistība starp īstenotajiem VEA Handling pārstrukturēšanas pasākumiem un to nodrošinātajiem rezultātiem attiecīgajā periodā noteikti vismaz ietekmētu privātā ieguldītāja lēmumu par to, vai turpināt segt uzņēmuma zaudējumus. Tāpēc tie jāanalizē no šā skatpunkta.
- (298) Itālijas iestādes un VEA netieši atbalstīja šo principu, norādot, ka pēc to domām VEA Handling galveno ekonomisko rādītāju pozitīvā progresija 2003.–2004. gadā bija daudzsoļoša un liecināja par to, ka ir iespējams atjaunot rentabilitāti. Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka laikposmā no 2003. līdz 2005. gadam uzņēmuma zaudējumi joprojām pārsniedza 40 miljonus EUR, kopējā peļņas norma joprojām bija negatīva, darbaspēka vienības izmaksas pieauga par 7,6 %, kopējās izmaksas samazinājās tikai par aptuveni 3 %, taču ienākumi pieauga tikai par 4,5 %.
- (299) Pat ignorējot Komisijas negatīvo novērtējumu par Itālijas iestāžu iesniegto pārstrukturēšanas plānu precizitāti, būtu jānorāda, ka faktiski īstenoto pārstrukturēšanas pakalpojumu apmēru var novērtēt, ņemot vērā attiecīgajā periodā reģistrētos stabilas ekonomiskās attīstības rādītājus, jo īpaši tādus, kuri saistīti ar pieņemtajiem iekšējiem pasākumiem un nebija atkarīgi no ārējiem faktoriem, kurus uzņēmums nevarēja ietekmēt. Šāds rādītājs ir, piemēram, konstatētais personāla izmaksu samazinājums, ko izdevās panākt, uzlabojot produktivitāti, samazinot darbaspēka vienības izmaksas un darbinieku skaitu.
- (300) No otras puses, Komisija uzskata, ka, lai gan ar tādiem kvalitātes rādītājiem kā saņemamās bagāžas gaidīšanas laika un VEA pārvaldīto izsaukumu precizitātes izmaiņas var novērtēt sniegto pakalpojumu konkurētspēju, tos nevar izmantot pārstrukturēšanas pakalpojumu apmēra izvērtēšanai.
- (301) Komentējot faktiskos ekonomiskos rezultātus, Komisija atsaucas uz 2.4. sadaļā sniegto diagrammu un tabulu analīzi.
- (302) Komisija norāda, ka saskaņā ar 3. tabulā redzamajiem datiem 2004.–2010. gadā produktivitāte pieauga par 22 %. VEA paziņoja, ka to izdevās panākt, labāk un elastīgāk izmantojot cilvēkresursus, nododot mazas produktivitātes pakalpojumus (piem., kabīņu tīrīšanu) ārpalpojumu sniedzējiem un uzlabojot personāla uzraudzību (jo īpaši samazinot darba kavēšanas rādītājus).
- (303) VEA apgalvo, ka galvenie iemesli, kāpēc VEA Handling līdz 2005. gadam vai, vēlākais, 2007. gadam neizdevās atjaunot rentabilitāti bija ienākumu zaudēšana, ko galvenokārt izraisīja cenu kritums, tostarp to cenu samazināšanās, kuras no 2006. gada un turpmāk maksāja Alitalia, kā arī darbaspēka vienības izmaksu pieaugums. Visbeidzot, VEA norādīja, ka 2002.–2007. gadā gūto ienākumu apmēru nelabvēlīgi ietekmēja satiksmes plūsma, kas bija mazāka nekā paredzēts.
- (304) Attiecībā uz darbaspēka izmaksām Komisija ievēroja, ka darbaspēka vienības izmaksas 2003.–2010. gadā pieauga par gandrīz 10 %. VEA apgalvo, ka tā iespējas būtiski samazināt kārtējos izdevumus bija ierobežotas. Uzņēmums norādīja, ka arodbiedrību pilnvaras koplīguma apspriešanās un to politiskā nozīme Itālijā apgrūtināja īstermiņa izmaiņu panākšanu. Tika ievērojami samazināts darbinieku skaits, taču ar to nepietika, lai kompensētu darbaspēka vienības izmaksu pieaugumu pirms 2008. gada vai būtiski samazinātu ar darbaspēku saistītās izmaksas (– 38 % 2008.–2010. gadā). Saistībā ar to Komisija atsaucas uz protokolu par direktoru valdes 2006. gada 21. decembra sanākumi, kurā viens no valdes locekļiem norādīja, ka VEA Handling situācija joprojām ir “ļoti satraucoša”. Tas, ka no 2008. gada un turpmāk VEA Handling izdevās ievērojami samazināt darbaspēka izmaksas, liecina, ka šajā jomā tika ieguldītas lielas pūles. Tomēr šajā gadījumā tas nepierāda kapitāla ieguldījumu atbilstību privātā ieguldītāja kritērijam. Turklāt Komisija jau ievēroja, ka no 2007. gada un turpmāk veiktos kapitāla ieguldījumus nevar pārbaudīt, ņemot vērā iepriekšējos ieguldījumus. Komisija arī norādīja, ka tie netika pamatoti ar tādām finanšu analīzēm un uzņēmējdarbības plāniem, kādus pieprasītu privātais ieguldītājs.
- (305) Attiecībā uz Alitalia izraisīto cenu samazinājumu Komisija ievēroja, ka līgumā ar Alitalia par 2001.–2005. gadu bija paredzēts, ka 2004.–2005. gadā cenas pieaugs par 7 %, taču vēlāk kļuva skaidrs, ka prognozētais skaitlis ir pārāk liels, un rādītājs 2006. un 2007. gadā samazinājās lielākas konkurences izraisītā cenu krituma dēļ. Tā kā bija sagaidāms, ka nozares liberalizācijas rezultāts būs cenu kritums, Komisija uzskata, ka VEA nevar pamatoti apgalvot, ka cenu samazināšanās, kas lielā mērā bija pārmērīga cenu pieauguma korekcija un reakcija uz konkurenta, Aviapartner, ienākšanu tirgū 2006. gadā, bija “neparedzams nelabvēlīgs notikums”. Komisija uzskata, ka privātais ieguldītājs būtu prognozējis nozares liberalizācijas izraisītās konkurences vides pārmaiņas. Šāds ieguldītājs,

piemēram, nebūtu rēķinājies, ka 2003.–2007. gadā izdosies paaugstināt cenas par 9 %⁽⁶¹⁾, un būtu paredzējis, ka mazināsies VEA Handling tirgus daļa, lai gan tā joprojām lielā mērā atbilstu monopola statusam.

- (306) VEA norādīja, ka vēl viens “neparedzams notikums”, kas ļoti nelabvēlīgi ietekmēja VEA Handling dzīvotspējas atjaunošanu, bija pēc 2008. gada zaudētie ienākumi – cēlonis bija Alitalia lēmums samazināt lidostā Malpensa sniegto pakalpojumu apmēru. Komisija atzīst, ka šī atdalīšanās nopietni ietekmēja VEA Handling ieņēmumus, taču uzskata, ka 2007. gadā, kad tika paziņots par Alitalia lēmumu, VEA aktīvāk centās uzlabot VEA Handling situāciju. Laikposmā no 2007. līdz 2010. gadam kārtējo PSE skaits samazinājās par gandrīz 41 %, tādējādi 2007.–2009. gadā samazinājās darbaspēka izmaksas un paātrinājās produktivitātes pieauguma temps. No 2007. līdz 2010. gadam mazinājās arī citi kārtējie izdevumi. Kopumā pēc Alitalia sniegto pakalpojumu apmēra samazināšanas, samazinot VEA Handling izmaksas, izdevās uzlabot tā kopējo peļņas normu, neraugoties uz apgrozījuma kritumu. Tomēr arī ar šādiem rezultātiem un, neraugoties uz iepriekš piešķirto atbalstu, VEA Handling neizdevās īsā laikposmā atjaunot ekonomisko līdzsvaru. Turklāt hipotētiskajā scenārijā, kurā Alitalia turpinātu sniegt pakalpojumus lidostā Malpensa un VEA Handling tirgus daļa atbilstu Itālijas iestāžu norādītajam 2005. gada līmenim, aprēķini liecina, ka VEA Handling varētu cerēt uz rentabilitātes atjaunošanu 2009. gadā, tomēr Komisija ir pārliecināta, ka attiecīgajā periodā īstenotie cenu samazināšanas centieni nebūtu tik tālejoši, ja Alitalia nebūtu pārtraucis darbību⁽⁶²⁾. Jebkurā gadījumā Tiesa ir vairākkārt lēmusi, ka, lai novērtētu pasākumu atbilstību privātā ieguldītāja principam, “ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami .. kad izrādās, ka privātā ieguldītāja kritērijs varētu būt piemērojams, Komisijai ir jālūdz attiecīgajai dalībvalstij tai sniegt visu būtisko informāciju, kas tai ļauj pārbaudīt, vai šā kritērija piemērojamības un piemērošanas nosacījumi ir izpildīti, un tā var atteikties pārbaudīt šādu informāciju tikai tad, ja iesniegtie pierādījumi ir savākti pēc lēmuma veikt attiecīgo ieguldījumu pieņemšanas”⁽⁶³⁾.
- (307) Itālijas iestādes apstiprināja, ka VEA centās samazināt izmaksas, ņemot vērā nopietnās sekas, ko varētu radīt Alitalia darbības pārtraukšana lidostā.
- (308) Visbeidzot, VEA Handling arī norādīja, ka tā rezultātus nelabvēlīgi ietekmēja neparedzēti notikumi un īpaši uzsvēra, kā tā apgrozījumu skāra SARS, teroristu draudi pēc Irākas kara uzliesmojuma 2003. gadā, kā arī vulkāna Eijafjadlajegidla izvirdums 2010. gadā. Komisija ievēroja, ka šo notikumu ietekme uz VEA Handling apgrozījumu ir izteikta skaitliski tikai RBB Economics 2011. gada 1. jūnija pētījumā. Taču šajā pētījumā ir tikai atkārtoti VEA Handling paziņojumi, proti, ka SARS un teroristu draudi pēc Irākas kara uzliesmojuma 2003. gadā izraisīja apgrozījuma kritumu par 3 % un ka Eijafjadlajegidla vulkāna izvirduma dēļ apgrozījums samazinājās par 1,5 miljoniem EUR. Ar šiem pieņēmumiem ir pamatota arī hipotētiskā analīze, taču tajā nav norādīts, kā novērtēt attiecīgo notikumu radīto ietekmi. Turklāt Komisija uzskata, ka arī tad, ja VEA aplēses varētu uzskatīt par uzticamām bez papildpierādījumiem, RBB Economics pētījumā norādīto neparedzamo notikumu ietekmi tomēr nevarētu uzskatīt par realistisku pamatojumu VEA pastāvīgajiem kapitāla ieguldījumiem, kuru kopējais apmērs 2002.–2010. gadā bija gandrīz 360 miljoni EUR. Komisija arī uzskata, ka tirgus principu vadīts ieguldītājs visticamāk būtu veicis pētījumu uzreiz pēc šiem notikumiem, nevis vairākus gadus vēlāk, lai novērtētu to ietekmi un izlemtu, vai mainīt stratēģiju, turpināt tās īstenošanu vai arī grozīt uzņēmējdarbības plānu. Taču, tā kā RBB Economics pētījumu sagatavoja vairākus gadus pēc lēmuma par procedūras sākšanu, Komisija uzskata, ka tas neatbilst rūpīga privātā ieguldītāja kritērijam un tika izstrādāts tikai šīs procedūras vajadzībām, lai ex post pierādītu VEA rīcības šķietamo ekonomisko pamatotību. Tāpēc pētījumu nevar ņemt vērā, piemērojot rūpīga privātā ieguldītāja kritēriju. Visbeidzot, Komisija ievēroja, ka tieši tāpēc, lai nodrošinātu savu ieguldījumu rentabilitāti privātie ieguldītāji arī pēc nelabvēlīgiem notikumiem sagatavo finanšu analīzes par ieguldījumu ienesīgumu īpaši neizdevīgās situācijās, jo īpaši tādās nozarēs kā gaisa transports, ko būtībā ietekmē tādi riska faktori, kurus uzņēmums nevar zināt un kontrolēt. Ne Itālija, ne arī VEA neinformēja, ka attiecīgo pasākumu īstenošanas laikā šāda analīze būtu sagatavota.
- (309) Tāpēc Komisija uzskata, ka izmaksu samazināšanas centieni, lai gan pēc uzņēmuma izveides un jo īpaši pēc 2007. gada tie daudzējādā ziņā bija būtiski, nebija pietiekami, lai prognozētu rentabilitātes atjaunošanu, ja vien to neparedzētu panākt tikai ilgtermiņā, proti, ne ātrāk kā desmit gadus, un neņemot vērā risku, ka viss iepriekš

⁽⁶¹⁾ Kā aprakstīts VEA Handling “Piano aziendale 2003–2007”.

⁽⁶²⁾ Tas, ka uzņēmuma tirgus daļa līdz 2010. gadam būtu tāda pati kā 2005. gadā, t. i., 76,65 %, ir tikai hipotētisks pieņēmums.

⁽⁶³⁾ 2012. gada 5. jūlija spriedums lietā C-124/10 P Komisija/EDF, 85. un 104. punkts.

piešķirtais nelikumīgais atbalsts varētu būt jāatmaksā. VEA rezultātu uzlabošanās pēc tik ilgstoša publiskā atbalsta nepārsteigtu, taču Komisija uzskata, ka, ņemot vērā VEA *Handling* ārkārtīgi smagnējo izmaksu struktūru un tirgus liberalizācijas apstākļus, privātais ieguldītājs 2002. gadā, pirms piekrist segt zaudējumus vajadzīgajā pārstrukturēšanas periodā, būtu centies īstenot daudz tālejošākus pārstrukturēšanas pasākumus un nodrošināt iespēju saprātīgā laikposmā gūt pieņemamu ieguldījumu ienesīgumu.

Salīdzinājums ar citu uzņēmumu peļņu

- (310) Komisija nepiekrīt, ka gūto peļņu nevar salīdzināt ar cita “veida” lidlauka pakalpojumu sniedzēju (Itālijas iestādes atsaucās uz tādiem lidostu apsaimniekotājiem, kuri nodalījuši grāmatvedību vai izveidojuši vairākus uzņēmumus, avioliņijām, kuras pašas sniedz lidlauka pakalpojumus, un ārējiem pakalpojumu sniedzējiem, kuri var būt gan vietējie uzņēmumi, gan starptautiski tīkli un MVU) ekonomiskajiem rādītājiem vai ar citās darbības jomās (atsevišķi pakalpojumu sniedzēji piedāvā visus lidlauka pakalpojumus, savukārt citi – tikai dažus) gūtajiem rezultātiem.
- (311) Nozares liberalizācijas galvenais mērķis ir veicināt konkurenci, lai lietotāju, avioliņiju un, visbeidzot, klientu interesēs tirgū varētu darboties tādi pakalpojumu sniedzēji, kuri īsteno viskonkurētspējīgākos uzņēmējdarbības modeļus. Komisija uzskata, ka uzņēmumi, ar kuru rezultātiem Itālijas iestādes nevēlas salīdzināt VEA *Handling* rādītājus, tomēr faktiski konkurē vai varētu konkurēt ar to. Itālijas iestāžu arguments *de facto* samazina ar VEA *Handling* salīdzināmo konkurentu skaitu līdz nullei, jo nav tāda uzņēmuma, kas sniegtu tieši tādu pakalpojumu kopumu, kādu patlaban piedāvā VEA *Handling*, pat tad, ja šis uzņēmums darbotos tādā pašā “veidā” kā VEA *Handling*, proti, būtu saistīts ar lidostas apsaimniekotāju, taču strādātu kā atsevišķs uzņēmums. Šis apgalvojums izteikts, neskarot to, ka pēc VEA domām Komisijai, lai salīdzinātu to pakalpojumu sniedzēju piedāvātos pakalpojumus, kuri nedarbojas Itālijas tirgū, būtu jāņem vērā arī Direktīvas 96/67/EK īstenošanas metodes.
- (312) Daudzi lidlauka pakalpojumu sniedzēji gūst strukturālu peļņu. Turklāt tas, ka citi lidlauka pakalpojumu uzņēmumi varētu būt cietuši zaudējumus tajā pašā periodā, neapstiprina VEA rīcības pamatotību, bet drīzāk varētu liecināt par pretējo, jo jebkurš ekonomiskās grūtībās nonācis uzņēmums censtos pievērsties savai pamatdarbībai un pārtraukt ieguldījumus darbībās, kuras rada strukturālus zaudējumus vai ir mazāk rentablas. Kā vairākkārt jau norādīts, divos VEA *Handling* iesniegtajos uzņēmējdarbības plānos uzsvērts, ka, ņemot vērā tirgus apstākļus, lidostu apsaimniekotājiem būtu jāpārtrauc ieguldīt lidlauka pakalpojumos un ka uzņēmumi, kuri lidlauka pakalpojumus bija nodevuši apakšuzņēmējiem, parasti guva lielāku peļņu nekā vertikāli integrētie uzņēmumi.
- (313) Līdzīgu iemeslu dēļ Komisijai jānoraida VEA arguments par to, ka vienīgais salīdzināmais uzņēmums bija [...] ⁽⁶⁴⁾, kurš, kā tika pieņemts, cieta zaudējumus 2004.–2006. gadā ⁽⁶⁵⁾ un nenodeva lidlauka pakalpojumus apakšuzņēmējiem. Pirmkārt, [...] joprojām kontrolē valsts, tāpēc tā rīcību nevar uzskatīt par raksturīgu privātiem ieguldītājiem ⁽⁶⁶⁾. Otrkārt, Komisijai nav pieejama vajadzīgā informācija, lai noteiktu, vai [...] sniegtajiem lidlauka pakalpojumiem tika piešķirts finansiāls atbalsts, kas gan apmēra, gan ilguma ziņā būtu salīdzināms ar VEA *Handling* saņemto atbalstu.
- (314) Visbeidzot, Komisija neuzskata VEA *Handling* salīdzinājumu ar [...] un [...] par būtisku. VEA *Handling* apgalvoja, ka šie uzņēmumi cieta zaudējumus par attiecīgajās lidostās sniegtajiem pakalpojumiem, taču neiesniedza pietiekamus pierādījumus ⁽⁶⁷⁾. Turklāt varētu pieņemt, ka šo uzņēmumu nelabvēlīgie rezultāti daļēji bija VEA *Handling* saņemtā atbalsta sekas. Ja VEA *Handling* nesaņemtu atkārtotus VEA kapitāla ieguldījumus, tas kļūtu maksātnespējīgs un tā pārstrukturēšanas process būtu noritējis straujāk un pamatīgāk, nekā notika faktiski. Būtu mainījusies tirgus struktūra, un konkurentiem būtu radusies iespēja palielināt tirgus daļu un gūt lielāku peļņu.

⁽⁶⁴⁾ Skatīt [...].

⁽⁶⁵⁾ VEA *Handling* 2011. gada 21. marta apsvērumu 99. un 100. punkts.

⁽⁶⁶⁾ Skatīt [...].

⁽⁶⁷⁾ VEA *Handling* 2011. gada 21. marta apsvērumu 105. punkts.

- (315) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka attiecīgie kapitāla ieguldījumi neatbilst privātā ieguldītāja kritērijam un tāpēc radīja VEA *Handling* priekšrocību, ko tas nebūtu ieguvis parastos tirgus apstākļos.

8.2.4. IETEKME UZ TIRDZNIECĪBU STARP DALĪBVALSTĪM UN KONKURENCES IZKROPĻOŠANA

- (316) Pasākumi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū, dodot priekšroku vienam uzņēmumam, kas konkurē ar citiem lidlauka pakalpojumu sniedzējiem lidostās *Malpensa* un *Linate* un visiem pārējiem pakalpojumu sniedzējiem, kuriem atļauts šajās lidostās darboties un no kuriem daudzi strādā vairākās dalībvalstīs, jo īpaši pēc 2002. gada, kad sākās nozares liberalizācija.

8.2.5. SECINĀJUMS

- (317) Tāpēc Komisija secina, ka VEA īstenotie pasākumi VEA *Handling* zaudējumu segšanai ir uzskatāmi par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.3. ATBALSTA SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

- (318) Tā kā Komisija attiecīgos pasākumus uzskata par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tā pārbaudīja to saderību, ņemot vērā 107. panta 2. un 3. punktā paredzētos izņēmumus.
- (319) Ņemot vērā attiecīgo pasākumu būtību, šajā gadījumā noteikti nevar piemērot 107. panta 2. punktu, un uz to neatsaucās arī Itālijas iestādes un VEA.
- (320) Attiecībā uz 107. panta 3. punktu Komisija lēmumā par procedūras sākšanu puda bažas par pasākumu atbilstību Aviācijas nozares vadlīnijām. Tajās ir noteikts veids, kādā Komisija novērtēs lidostas pakalpojumu publisko finansējumu atbilstīgi noteikumiem un procedūrām, ar ko reglamentē valsts atbalstu.
- (321) Attiecībā uz lidostas pakalpojumu subsidēšanu Aviācijas nozares vadlīnijās sniegta atsauce uz Direktīvu 96/67/EK, kurā noteikts, ka, ja pasažieru skaits pārsniedz divus miljonus pasažieru gadā, darbībai, kas attiecas uz pakalpojumu sniegšanu lidlaukā, jābūt rentabīlai un neatkarīgai no ienākumiem, kas gūti no citām lidostas saimnieciskajām darbībām un no valsts līdzekļiem, kuri piešķirti lidostas vadībai vai pārvaldniekam, kas atbildīgs par vispārējo ekonomisko interešu pakalpojuma sniegšanu.
- (322) Tāpēc jānorāda, ka subsīdijas, ko šādiem pasākumiem piešķir publiskās iestādes, ir pretrunā Direktīvas 96/67/EK mērķiem un var nelabvēlīgi ietekmēt tirgus liberalizāciju.
- (323) Attiecīgi Komisija uzskata, ka konkrēto atbalstu nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Aviācijas nozares vadlīnijām.
- (324) Itālijas iestādes kā alternatīvu prasīja, lai Komisija novērtētu atbalsta saderību ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Itālijas iestādes nenorādīja citu juridisko pamatu, kas varētu liecināt par attiecīgā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta nozīmē, un neiesniedza pierādījumus, kas Komisijai apliecinātu pasākumu saderību. Patiesībā Itālijas iestādes norādīja, ka attiecīgo pasākumu saderību nevar novērtēt, pamatojoties uz Aviācijas sektora vadlīnijām. Tāpēc Komisijai jāanalizē argumenti, kurus Itālijas iestādes izvirzīja, lai apliecinātu, ka attiecīgais atbalsts uzskatāms par pārstrukturēšanas atbalstu.
- (325) Saskaņā ar 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 104. punktu:

“pamatojoties uz šīm pamatnostādņēm, ja atbalsta daļa vai viss atbalsts ir piešķirts pēc pamatnostādņu publikācijas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, Komisija izskata, vai ir saderīgs ar kopējo tirgu jebkāds glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsts, kas piešķirts bez tās atļaujas. Visos pārējos gadījumos tā veiks pārbaudi, pamatojoties uz pamatnostādņēm, ko piemēro atbalsta piešķiršanas laikā”.

- (326) 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes tika publicētas 2004. gada 1. oktobrī.

- (327) Tā kā Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi jāuztver kā lēmumu kopums par kapitāla ieguldījumiem VEA *Handling* nolūkā segt tā radītos darbības zaudējumus, nevis kā viena vai divas pārstrukturēšanas atbalsta iemaksas (kā, šķiet, apgalvo Itālijas iestādes; sk. 84. punktu), pasākumu atbilstība jāpārbauda, ņemot vērā 1999. un 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes atkarībā no tā, vai uz lēmumiem attiecas juridiskas saistības, par kurām tika panākta vienošanās pirms 2004. gada 1. oktobra vai pēc tam⁽⁶⁸⁾.

Uzņēmuma tiesības uz atbalstu

Līdz 2004. gada 1. oktobrim īstenotie pasākumi

- (328) Ņemot vērā 174.–180. punktu, Komisija uzskata, ka VEA *Handling* var atzīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.
- (329) Saskaņā ar pamatnostādņu 7. punktu jauniem uzņēmumiem nav tiesību uz glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Taču pamatnostādņēs norādīts, ka, ja uzņēmums rada filiāli tikai kā līdzekli tās aktīvu un, iespējams, tās saistību saņemšanai, to neuzskata par jauna uzņēmuma radīšanu. Tā kā VEA *Handling* izveidoja, sadalot VEA lidlauka pakalpojumu sniegšanas nolūkā, Komisija uzskata, ka VEA *Handling* nav jauns uzņēmums šo pamatnostādņu nozīmē.
- (330) Turklāt VEA *Handling* finansiālās grūtības neradīja patvaļīga uzņēmumu grupas izmaksu pārdale. To cēlonis bija nevis kontrolāciju sabiedrības VEA rīcība, bet galvenokārt pārmērīgas darbaspēka izmaksas, kuru dēļ uzņēmums nespēja līdzsvarot savus rēķinus.

Pēc 2004. gada 1. oktobra īstenotie pasākumi

- (331) Komisija ievēroja, ka uzņēmuma finansiālā situācija 2004. gadā, salīdzinot ar 2002. gadu, nebija uzlabojusies. Kā paskaidrots 181.–184. punktā, uzņēmuma finansiālās grūtības turpinājās arī 2004. gadā, tāpēc tas uzskatāms par grūtībās nonākušu uzņēmumu arī 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.
- (332) Šo pamatnostādņu 13. punktā noteikts, ka jaunizveidots uzņēmums nav atbilstīgs glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanai. Tas attiecas uz gadījumiem, kad, piemēram, iepriekšēja uzņēmuma likvidācijas rezultātā rodas jauns uzņēmums vai kad tas vienkārši pārņem šāda iepriekšēja uzņēmuma aktīvus. Uzņēmumu principā uzskata par jaunizveidotu pirmos trīs gadus pēc tā darbības sākšanas attiecīgajā jomā.
- (333) Ņemot vērā 330. punktā minētos iemeslus, Komisija uzskata, ka VEA *Handling* nav jaunizveidots uzņēmums. Komisija ievēroja, ka Itālijas iestādes pēdējā vēstulē apstiprināja, ka VEA *Handling* nav uzskatāms par jaunizveidotu uzņēmumu 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, jo to izveidoja, nodalot VEA tābrīža lidlauka pakalpojumu struktūrvienību, tāpēc tas pārņēma ar lidlauka pakalpojumiem saistītos mātesuzņēmuma aktīvus un saistības.
- (334) Arī uz šo apgalvojumu attiecas 331. punktā izklāstītie apsvērumi.
- (335) Komisija secina, ka VEA *Handling* bija tiesības saņemt pārstrukturēšanas atbalstu saskaņā ar 1999. gada un 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.

Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (336) Saskaņā ar 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēm "atbalsta piešķiršanai jābūt ar nosacījumu, ka tiks īstenots Komisijas vizēts pārstrukturēšanas plāns attiecībā uz visiem individuālajiem atbalsta gadījumiem (2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 34. punkts un 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 31. punkts)". Turklāt "tādēļ pārstrukturēšanas atbalstam jābūt saistītam ar stabili pārstrukturēšanas plānu, par ko uzņemas saistības attiecīgā dalībvalsts. Sīki izstrādāts plāns jāiesniedz Komisijai (2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35. punkts un 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 32. punkts)".

⁽⁶⁸⁾ Jānorāda, ka, ja Itālijas iestāžu izvirzītais arguments būtu pareizs, piemērotu tikai 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādnes, taču saderības novērtējums nemainītos.

- (337) Pirmkārt, “pārstrukturēšanas plāni”, uz kuriem atsaucās Itālijas iestādes ir 2002.–2006. gada apvienotais uzņēmējdarbības plāns (“*Piano aziendale consolidato 2002–2006*”), VEA 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plāns (“*Piano aziendale 2003–2007 VEA*”), 2007.–2012. gada stratēģiskais plāns (“*Piano strategico 2007–2012*”), 2009.–2016. gada stratēģiskais plāns (“*Piano strategico 2009–2016*”) un 2011.–2013. gada uzņēmējdarbības plāns (“*Piano aziendale 2011–2013*”). Komisija, pamatojoties uz šā lēmuma 269.–296. punktā sniegto dokumentu novērtējumu, uzskata, ka neviens no tiem neatbilst pamatnostādņēs noteiktajiem kritērijiem.
- (338) Konkrētāk, 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35. punktā noteikts, ka: “pārstrukturēšanas plānam, kurš īstenojams pēc iespējas īsā laika posmā, pieņemamā termiņā jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem attiecībā uz turpmākiem darbības apstākļiem. Tādēļ pārstrukturēšanas atbalstam jābūt saistītam ar stabilu pārstrukturēšanas plānu (...). Sīki izstrādāts plāns jāiesniedz Komisijai, un tajā jo īpaši jāietver tirgus pētījumi. Dzīvotspējas uzlabošanai jābūt galvenokārt sakarā ar iekšējiem pasākumiem, kas ietverti pārstrukturēšanas plānā; tā var balstīties uz ārējiem faktoriem, piemēram, cenu un pieprasījuma svārstībām, pār ko uzņēmumam nav lielas ietekmes, bet tikai tad, ja izdarītās tirgus prognozes ir vispārpieņemtas”. 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 32. punktā paredzēts līdzīgs nosacījums.
- (339) Komisija ievēroja, ka gan 2002.–2006. gada apvienotais uzņēmējdarbības plāns, gan plāni laikposmam pēc 2007. gada⁽⁶⁹⁾, izņemot 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānu, attiecas uz visu VEA grupu un tajos sniegtas tikai atsevišķas atsaucē uz VEA *Handling*. Tāpēc tos nevar uzskatīt par VEA *Handling* pārstrukturēšanas plāniem attiecīgo pamatnostādņu nozīmē. Tajos arī nav sniegta visa pamatnostādņēs prasītā informācija, proti, sīks apraksts par apstākļiem, kuri izraisījuši uzņēmuma grūtības, un tirgus pētījums. Turklāt plānos nav sīki aprakstīti vajadzīgie pasākumi, ar kuriem saprātīgā laikposmā atjaunot uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, un tajos galvenokārt paredzēts uzlabot rentabilitāti ar ārējiem pasākumiem ieņēmumu pieauguma nodrošināšanai (tas īpaši attiecas uz 2003.–2007. gada uzņēmējdarbības plānu), nekādā veidā nepierādot, ka izvirzītie pieņēmumi par tirgus tendencēm ir vispārpieņemti.
- (340) Šo dokumentu īsajos fragmentos, kuri attiecas tieši uz VEA *Handling*, nav norādīti ne grafiki ar saprātīgu, VEA *Handling* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai vajadzīgo laikposmu, ne arī iespējamā pārstrukturēšanas procesa ilgums. Tāpēc pārstrukturēšanas pasākumi nav pietiekami detalizēti, lai atbilstu pamatnostādņu prasībām.
- (341) Tādējādi attiecīgos atbalsta maksājumus piešķir, pirms par tiem tika paziņots, un bez pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumiem atbilstīga pārstrukturēšanas plāna. Tāpēc tie nebija atkarīgi no tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošanas, kas minēts 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 34. un 35. punktā vai 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 31. un 32. punktā. Tas ir pietiekami, lai atbalstu atzītu par nesaderīgu ar iekšējo tirgu⁽⁷⁰⁾.
- (342) Otrkārt, būtu jānorāda, ka, tā kā par atbalstu netika paziņots un nebija dzīvotspējīga pārstrukturēšanas plāna, Komisija nevarēja piemērot noteikumus un pienākumus, ko uzskatīja par vajadzīgu atbalsta atļaušanai⁽⁷¹⁾, un tai arī nebija iespējas, pamatojoties uz regulāriem un sīki izstrādātiem ziņojumiem, uzraudzīt, vai pārstrukturēšanas plānu īsteno pareizi⁽⁷²⁾.

Pārmērīgu konkurences traucējumu novēršana

- (343) Saskaņā ar 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punktu, “lai nodrošinātu, ka pēc iespējas tiek samazināta negatīvā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem un labvēlīgās sekas pārspēj negatīvās sekas, jāveic attiecīgi kompensācijas pasākumi. Citādi atbalsts tiks uzskatīts par tādu, kas ir “pretrunā kopīgām interesēm” un tādēļ nav saderīgs ar kopējo tirgu”. 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35. punktā paredzēts līdzīgs nosacījums.
- (344) Itālijas iestādes un VEA *Handling* norādīja, ka atbalsta pasākumi neizkropļoja konkurenci lidlauka pakalpojumu tirgū, jo tie bija vajadzīgi, lai izpildītu Likumdošanas dekrētā Nr. 18/99, ar ko īsteno Direktīvu 96/67/EK, paredzētos tirgus liberalizācijas noteikumus.
- (345) Itālijas iestādes un VEA *Handling* piebilda, ka, lai novērstu jebkādas konkurences traucējumus, papildus atbalstam tika īstenoti attiecīgi pasākumi.

⁽⁶⁹⁾ Skatīt “Executive Summary – Linee guida del piano strategico 2007-2012 del gruppo VEA–11 maggio 2007”, “Piano strategico 2009–2016” un “Piano aziendale VEA 2011–2013”.

⁽⁷⁰⁾ Sk., piem., EBTA tiesas 2012. gada 8. oktobra spriedumu lietā *Hurtigruten/EBTA* Uzraudzības iestāde, 228. un 234.–240. punktu.

⁽⁷¹⁾ Pamatnostādņu 46., 47. un 48. punkts.

⁽⁷²⁾ Pamatnostādņu 49., 50. un 51. punkts.

- (346) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju pirmais attiecīgais pasākums bija VEA *Handling* darbības jaudas samazināšana, jo īpaši darbaspēka jomā, laikposmā no 2003. līdz 2010. gadam pakāpeniski samazinot darbinieku skaitu.
- (347) Otrais attiecīgais pasākums bija VEA *Handling* klātbūtnes tirgū samazināšana, ierobežojot tā sniegto pakalpojumu klāstu. Konkrētāk, VEA *Handling* pārtrauca sniegt lidmašīnu apkopes un biļešu tirdzniecības pakalpojumus, kā arī atsevišķus sekundārus pakalpojumus, piemēram, kabiņu tīrīšanu un palīdzību nepilngadīgiem pasažieriem, ko tas no 2004. gada un turpmāk uzticēja ārējiem pakalpojumu sniedzējiem. VEA *Handling* 2004. gadā arī nodeva atleidošanas pakalpojumus VEA.
- (348) Trešais pasākums bija centieni pārdot VEA *Handling* mazākuma akcijas. Ja tas būtu izdevies, tirgū sāktu darbību jauns konkurents.
- (349) Visbeidzot, Itālijas iestādes uzskata, ka Itālijas lidlauka pakalpojumu tirgus apjomīgās liberalizācijas dēļ nācās īstenot zaudējumu segšanas pasākumus, lai nodrošinātu visu lidlauka pakalpojumu nepārtrauktību un kvalitāti un pakāpeniski pielāgotos jaunajai situācijai. Tāpēc kopumā, pateicoties atbalsta maksājumiem, bija iespējama līdzsvarota pāreja uz konkurējošu tirgu, vienlaicīgi novēršot nelabvēlīgu ietekmi uz pasažieriem.
- (350) Komisija norāda, ka “norakstīšana un zaudējumus nesošo darbību pārtraukšana, kas jebkurā gadījumā būtu vajadzīga dzīvotspējas atjaunošanai, kompensācijas pasākumu novērtēšanas nolūkos netiek uzskatīta par jaudas vai tirgus daļas samazinājumu”⁽⁷³⁾. Tāpēc Komisija uzskata, ka otrais pasākums nav uzskatāms par “kompensējošu” pasākumu un drīzāk ir būtiska un pat neatņemama pārstrukturēšanas procesa daļa. Kā norādīja Itālijas iestādes, šie pakalpojumi neietilpst VEA *Handling* pamatdarbībā; tāpēc to pārtraukšana nav uzskatāma par kompensējošu pasākumu, ar ko ievērojami samazināt uzņēmuma tirgus daļu⁽⁷⁴⁾.
- (351) Līdzīgi arī jaudas samazināšana, jo īpaši samazinot darbinieku skaitu, ir būtisks uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanas pasākums, ņemot vērā VEA *Handling* ārkārtīgi lielās personāla izmaksas, jo īpaši salīdzinot ar tā apgrozījumu, un to nevar uzskatīt par piešķirtā atbalsta kompensēšanas pasākumu.
- (352) Attiecībā uz nodomu par mazākuma akciju pārdošanu Komisija ievēroja, ka līdz šim bija izsludinātas tikai divas konkursa procedūras⁽⁷⁵⁾. Turklāt patlaban pārdošanas priekšnosacījums ir uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošana, tāpēc to nevar uzskatīt par pārstrukturēšanas procesa kompensēšanas pasākumu. Jānorāda arī, ka aptuveni desmit gados VEA *Handling* kapitāla nodošana nav notikusi, turklāt plānu par uzņēmuma nodošanu vien nevar uzskatīt par atbalsta kompensēšanas pasākumu.
- (353) Visbeidzot, komentējot argumentu par to, ka atbalsts nodrošināja pāreju uz konkurētspējīgu tirgu, Komisija norāda, ka no Direktīvas 96/67/EK transponēšanas Itālijas tiesību aktos neizriet tas, ka valsts atbalstu var piešķirt, lai konkrētiem uzņēmumiem, šajā gadījumā VEA *Handling*, izmaksātu kompensāciju, kas palīdzētu tiem konkrētā periodā – kura precīzu ilgumu Itālijas iestādes nemaz nav norādījušas – pielāgoties pārmaiņām.
- (354) Šie apstākļi ir pietiekami, lai atzītu, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

Līdz minimumam ierobežots atbalsts

- (355) Saskaņā ar 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktu un 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 40. punktu, lai līdz stingram minimumam ierobežotu pārstrukturēšanas izmaksām piešķirto atbalstu, atbalsta saņēmējiem jādod ievērojams ieguldījums pārstrukturēšanas plānā no pašu resursiem, tostarp to aktīvu pārdošanas, kas nav būtiski uzņēmuma izdzīvošanai, vai no ārējā finansējuma tirgus apstākļos. Lielu uzņēmumu gadījumā Komisija parasti uzskata, ka pietiekams ieguldījums pārstrukturēšanas plānā ir vismaz 50 %.
- (356) Itālijas iestādes neiesniedza informāciju par būtiskiem ieguldījumiem VEA *Handling* īstenotajā pārstrukturēšanas procesā. Tas, ka neviens privātais ieguldītājs neieguldīja līdzekļus VEA *Handling* pārstrukturēšanā, ir vēl viena pazīme par to, ka tirgū nebija ticības uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai (2004. gada pamatnostādņu 43. punkts).

⁽⁷³⁾ Pamatnostādņu 40. punkts.

⁽⁷⁴⁾ Vispārējās tiesas 2012. gada 4. februāra spriedums apvienotajās lietās T-115/09 un T-116/09 *Electrolux/Komisija*, 51.–58. punkts.

⁽⁷⁵⁾ Itālijas iestādes norādīja, ka pirmo procedūru izsludināja 2001. gadā, bet otro – 2007. gadā.

Noteikums “vienreiz un pēdējoreiz”

- (357) Visbeidzot, lai pārstrukturēšanas atbalsts būtu uzskatāms par saderīgu, tam jāatbilst noteikumam “vienreiz un pēdējoreiz”. Saskaņā ar 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktu un 2004. gada pamatnostādņu 43. punkta 72. punktu, ja uzņēmums pēdējos desmit gados ir saņēmis pārstrukturēšanas atbalstu, tas nedrīkst saņemt papildu pārstrukturēšanas atbalstu. Tāpēc Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts, ko VEA *Handling* saņēma pēc pirmajiem 2002. gadā veiktajiem kapitāla ieguldījumiem, nebija saderīgs ar iekšējo tirgu, jo neatbilda noteikumam “vienreiz un pēdējoreiz”. Tas attiecas arī uz atbalstu, kas tika saņemts pēc 2007. gada, ja uzskata, ka VEA pieņēma divus lēmumus par atbalsta sniegšanu maksājumos vairākus gadus pēc kārtas, kā, šķiet, apgalvo Itālijas iestādes (sk. 223. punktu).

Secinājumi

- (358) Izklāstītie argumenti liecina par to, ka atbalsta pasākumi neatbilst Aviācijas nozares vadlīnijās un 1999. gada un 2004. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēs noteiktajiem kritērijiem, tāpēc tos nevar uzskatīt par saderīgu atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (359) Tādējādi attiecīgais atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

8.4. ATBALSTA ATGŪŠANA

- (360) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. panta 1. punktu no atbalsta saņēmēja jāatgūst viss nelikumīgais atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (361) Attiecīgais atbalsts VEA *Handling* tika piešķirts nelikumīgi, un tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, tāpēc tas no uzņēmuma jāatgūst.
- (362) Ņemot vērā VEA *Handling* sevišķi nelabvēlīgo finansiālo situāciju un nelabvēlīgās prognozes par ieņēmumiem no kapitāla ieguldījumiem, privātais ieguldītājs nebūtu veicis kapitāla ieguldījumus, tādējādi VEA *Handling* nespētu šādus līdzekļus nodrošināt tirgū. Tā kā kapitāla ieguldījumu ienesīgums ir uzņēmuma darbības modeļa dzīvotspējas priekšnosacījums, privātais ieguldītājs neveiktu ieguldījumus, ja nebūtu pārliecināts, ka attiecīgie riski uzņēmumam pienācīgi attaisnosies. Tāpēc Komisija uzskata, ka uzņēmums nespētu akciju tirgū palielināt savu akciju kapitālu, jo nelabvēlīgo peļņas prognožu dēļ tas nevarētu potenciālajam ieguldītājam piedāvāt pietiekami lielu ienesīgumu. Hipotētiskā situācija, proti, situācija, kāda rastos, ja nebūtu atbalsta, kuru iecerēts atjaunot vai radīt ar atgūšanas starpniecību, ir tāda, ka nebūtu ieguldīts vispār nekāds kapitāls ⁽⁷⁶⁾. Saskaņā ar iedibināto judikatūru, “ja ir iesaistīts kapitāla ieguldījums, Komisija var uzskatīt, ka, lai likvidētu radīto priekšrocību, ieguldītais kapitāls ir jāatmaksā” ⁽⁷⁷⁾. Tāpēc jāatgūst visa atbalsta summa, par kuru tika palielināts uzņēmuma kapitāls.

- (363) Nosakot atgūstamo atbalsta summu, jāņem vērā arī procenti, kas uzkrājušies no dienas, kurā katra atbalsta iemaksa nodota uzņēmuma rīcībā, proti, no katras kapitāla pieauguma izmaksas dienas līdz tā atgūšanas dienai ⁽⁷⁸⁾.

8.5. SECINĀJUMS

- (364) Komisija konstatē, ka Itālija, pārkāpjot LESD 107. panta 1. punktu, nelikumīgi piešķīra atbalstu, ko veidoja vairāki VEA kapitāla ieguldījumi tā meitasuzņēmumā VEA *Handling*, lai segtu tā zaudējumus.
- (365) Tāpēc Itālijai jāīsteno visi vajadzīgie pasākumi, lai no saņēmēja, VEA *Handling*, atgūtu valsts atbalstu, kas tiek uzskatīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu,

IR PIEŅĒMUSI ŠĀDU LĒMUMU.

⁽⁷⁶⁾ Komisijas 2011. gada 13. jūlija Lēmums 2012/252/ES par valsts atbalstu Nr. C 6/08 (ex NN 69/07), ko Somija piešķīrusi uzņēmumam *Ålands Industrihus Ab* (OV L 125, 12.5.2012., 33. lpp.).

⁽⁷⁷⁾ Vispārējās tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā T-16/96 *Cityflyer/Komisija* (*Recueil* 1998, II-757. lpp.), 56. punkts.

⁽⁷⁸⁾ Iepriekš citētais Regulas (EK) Nr. 659/99 14. panta 2. punkts.

1. pants

Kapitāla ieguldījumi, ko VEA veica meitasuzņēmumā VEA Handling katrā finanšu gadā laikposmā no 2002. gada līdz 2010. gadam un kuru aplēstā kopējā vērtība ir aptuveni 359,644 miljoni EUR, neskaitot atmaksājamos procentus, ir valsts atbalsts LESD 107. panta nozīmē.

2. pants

Valsts atbalsts piešķirts, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. pants

1. Itālija liek saņēmējam atmaksāt 1. pantā minēto atbalstu.
2. Atgūstamajā summā iekļauj procentus, kas uzkrājušies no dienas, kad katrs atbalsta maksājums nodots saņēmēja rīcībā, līdz atbalsta atgūšanas dienai.
3. Procentu likmi aprēķina, izmantojot Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004⁽⁷⁹⁾ V nodaļā paredzēto metodi.

4. pants

1. Šā lēmuma 1. punktā minēto atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.
2. Itālija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četros mēnešos no tā paziņošanas dienas.

5. pants

1. Divos mēnešos no šā lēmuma paziņošanas dienas Itālija iesniedz Komisijai šādu informāciju:
 - a) kopējā no atbalsta saņēmēja atgūstamā summa (kapitāla ieguldījumi un procenti);
 - b) sīks apraksts par veiktajiem vai plānotajiem šā lēmuma izpildes pasākumiem;
 - c) dokumenti, kuros redzams, ka atbalsta saņēmējam pieprasīts atmaksāt atbalstu.
2. Līdz brīdim, kad atgūts viss 1. pantā minētais atbalsts, Itālija informē Komisiju par to, kā norit pieņemtie valsts pasākumi šā lēmuma izpildei. Turklāt pēc Komisijas pieprasījuma Itālija nekavējoties iesniedz jebkādu ar īstenotajiem vai plānotajiem šā lēmuma izpildes pasākumiem saistīto informāciju. Tā arī sniedz detalizētu informāciju par visām atbalsta saņēmēja atmaksātajām atbalsta un procentu summām.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2012. gada 19. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA

⁽⁷⁹⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1226**(2014. gada 23. jūlijs)****par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, SNC-Lavalin, Ryanair un Airport Marketing Services***(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5080)***(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

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

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Aviosabiedrība *Air France* 2010. gada 26. janvāra vēstulē iesniedza sūdzību par priekšrocībām, ko aviosabiedrība *Ryanair* saņemot Francijas reģionālajās un vietējās lidostās. Šajā sūdzībā attiecībā uz lidostu *Angoulême Brie Champniers* (turpmāk – Angulēmas lidosta) tika norādīts arī, ka šīs lidostas pārvaldītājs Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (turpmāk – Angulēmas TRK) saņemot finansiālu atbalstu.
- (2) Komisija 2010. gada 16. marta vēstulē Francijas iestādēm nosūtīja sūdzības nekonfidenciālo redakciju un lūdza Francijas iestādes sniegt paskaidrojumus par norādītajiem pasākumiem. Francijas iestādes sniedza atbildes 2010. gada 31. maija un 7. jūnija vēstulēs.
- (3) Uzņēmums *Air France* 2011. gada 2. novembra vēstulē nosūtīja papildu informāciju savas sūdzības pamatošanai. Komisija ar 2011. gada 5. decembra vēstuli nosūtīja šo informāciju Francijai un lūdza sniegt papildu informāciju. Francijas iestādes 2011. gada 22. decembrī lūdza papildu termiņu atbildes sniegšanai; Komisija piekrita termiņa pagarinājumam 2012. gada 4. janvāra vēstulē. Francijas iestādes iesniedza savas piezīmes un atbildes 2012. gada 20. janvāra vēstulē.
- (4) Komisija 2012. gada 21. marta vēstulē paziņoja Francijai par savu lēmumu sākt formālu izmeklēšanas procedūru, kas paredzēta LESD 108. panta 2. punktā, attiecībā uz iespējamo atbalstu Angulēmas lidostai un aviosabiedrībai *Ryanair*. Komisijas lēmums (turpmāk – lēmums par procedūras sākšanu) ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾ 2012. gada 25. maijā.
- (5) Francijas iestādes savas piezīmes un atbildes uz jautājumiem, kas uzdoti lēmumā par procedūras sākšanu, un Komisijas turpmākajiem jautājumiem iesniedza attiecīgi 2012. gada 22. maija un 2012. gada 21. septembra vēstulēs.
- (6) Uzņēmumi *Air France*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (turpmāk – AMS) iesniedza piezīmes laikposmā, kas šim nolūkam paredzēts lēmumā par procedūras sākšanu. Komisija 2012. gada 20. augusta un 2013. gada 3. maija vēstulēs nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. Francija 2012. gada 12. septembra un 2013. gada 7. jūnija vēstulēs informēja Komisiju, ka tai nav papildu piezīmju šajā jautājumā.

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

⁽²⁾ OV C 301, 5.10.2012., 1. lpp.

⁽³⁾ OV C 149, 25.5.2012., 29. lpp.

- (7) Komisija saņēma papildu piezīmes no *Ryanair* 2012. gada 13. aprīlī, 2013. gada 10. aprīlī, 2013. gada 20. decembrī, 2014. gada 17. janvārī un 2014. gada 31. janvārī. Šīs papildu piezīmes tika nosūtītas Francijai attiecīgi 2012. gada 13. jūlijā, 2013. gada 3. maijā, 2014. gada 9. janvārī, 2014. gada 23. janvārī un 2014. gada 4. februāra vēstulēs. Francija 2012. gada 17. jūlijā, 2013. gada 4. jūnijā, 2014. gada 29. janvārī, 2014. gada 3. februārī un 2014. gada 21. maijā vēstulēs informēja Komisiju, ka tai nav papildu piezīmju šajā jautājumā.
- (8) 2014. gada 24. februārī, 13. martā un 19. martā pēc Savienības Pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (turpmāk – jaunās pamatnostādnes) ⁽⁴⁾ pieņemšanas Komisija lūdza Franciju un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par jauno pamatnostādņu piemērošanu, jo īpaši šajā lietā. Francijas iestādes 2014. gada 19. martā iesniedza piezīmes par šo jautājumu.
- (9) Turklāt 2014. gada 15. aprīlī Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī ⁽⁵⁾ tika publicēts paziņojums, aicinot dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniegt piezīmes, tostarp par šo lietu, ņemot vērā to, ka ir stājušās spēkā jaunās pamatnostādnes. Sabiedrības *Air France* un *Transport and Environnement* iesniedza piezīmes šim nolūkam paredzētajā laikposmā. Komisija 2014. gada 28. maijā vēstulē nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. Francija 2014. gada 21. maijā vēstulē informēja Komisiju, ka tai nav piezīmju šajā jautājumā.

2. FAKTU IZKLĀSTS

2.1. Lidostu infrastruktūras ekspluatanti un īpašnieki

- (10) Angulēmas lidostas apsaimniekošanu līdz 2011. gadam nodrošināja Angulēmas TRK. Ar ministra 2002. gada 20. septembra rīkojumu valsts, kas tolaik bija lidostas īpašniece, nodeva Angulēmas lidostu koncesijā uz pieciem gadiem Angulēmas TRK. Līgums ⁽⁶⁾, kuru Angulēmas TRK noslēdza ar valsti, paredzēja, ka Angulēmas TRK būs atbildīga par lidostas ēku būvniecību, uzturēšanu un ekspluatāciju. Šim nolūkam Angulēmas TRK kā Angulēmas lidostas ekspluatants un apsaimniekotājs (turpmāk – TRK-lidosta) ieguva tiesības veidot atsevišķu grāmatvedību, kas nodalīta no Angulēmas TRK vispārējās darbības ⁽⁷⁾. Pēc tam ar prefektūras 2006. gada 22. decembra rīkojumu Angulēmas lidostas īpašums tika nodots Šarantas lidostu jauktajai apvienībai (turpmāk – SMAC). Tādējādi 2007. gada 1. janvārī SMAC aizstāja valsti kā koncesijas līgumslēdzēja iestādi. No minētā datuma visi ieguldījumi lidostā un tās finansēšana nonāca SMAC atbildībā.
- (11) SMAC kompetencē ir Angulēmas lidostas labiekārtošana, aprīkošana, uzturēšana, pārvaldība un ekspluatācija, un tajā ietilpst Šarantas departaments (turpmāk – CG16), Lielās Angulēmas aglomerācijas kopiena (turpmāk – COMAGA), Brakonšarantas komūnu kopiena (turpmāk – CCBC), Angulēmas TRK, Konjakas komūnu kopiena (turpmāk – CCC) un Konjakas Tirdzniecības un rūpniecības kamera. Kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu ⁽⁸⁾, SMAC statūti paredz, ka Angulēmas lidostas izdevumi tiek sadalīti starp šiem dalībniekiem.
- (12) Pēc Angulēmas TRK koncesijas pagarināšanas līdz 2008. gada 31. decembrim SMAC 2009. gada 22. janvārī noslēdza pārvaldības apakšlīgumu ar Angulēmas TRK (turpmāk – 2009. gada apakšlīgums). No 2009. gada 1. janvāra ieguldījumi, kas veikti saistībā ar lidostas ekspluatāciju, uz trim gadiem nonāca SMAC kompetencē, un par to vairs nebija atbildīga TRK-lidosta.
- (13) Visbeidzot, kad noslēdzās konkursa procedūra, no 2012. gada 1. janvāra lidostas pārvaldība un ekspluatācija nonāca privātas sabiedrības *SNC-Lavalin* pārziņā ⁽⁹⁾.

2.2. Lidostas raksturojums un noslogojums

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

⁽⁴⁾ OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.

⁽⁵⁾ OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

⁽⁶⁾ 2002. gada 22. aprīļa koncesijas līgums, turpmāk – koncesijas līgums.

⁽⁷⁾ Koncesijas līguma specifikācijas 37. punkts.

⁽⁸⁾ Skatīt iepriekš minētā lēmuma par procedūras sākšanu 13. apsvēruma 2. tabulu.

⁽⁹⁾ Kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 23. apsvērumā, SMAC izvēlējās valsts iepirkuma procedūru.

1. tabula

Angulēmas lidostai tuvākās lidostas ⁽¹⁾

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

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

- (15) Regulārā satiksme ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām (SPS) starp Angulēmu un Lionu, ko apkalpoja *Twin Jet*, tika pārtraukta 2007. gada aprīlī. 2008. un 2009. gadā no aprīļa līdz oktobrim *Ryanair* apkalpoja satiksmes līniju ar galamērķi Londonas Stanstedas lidostā, nodrošinot trīs turp un atpakaļ reisus nedēļā. No 2004. līdz 2011. gadam citi komerciālie reisi Angulēmas lidostā lielākoties bija saistīti ar aeroklubu vai helikopteru klubu lidojumiem un darījumu aviāciju.
- (16) Pasažieru satiksme no Angulēmas lidostas, kas turpmāk apkopota 2. tabulā, atbilst D kategorijai saskaņā ar 2005. gada Kopienas vadlīniju par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ⁽¹⁰⁾ (turpmāk – 2005. gada pamatnostādnes), 15. punktu.

2. tabula

Satiksme un lidojumi no Angulēmas lidostas ⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Satiksmes un lidojumu dati saskaņā ar Francijas iestāžu 2012. gada 20. janvāra vēstuli.

⁽²⁾ Dati par laiku no 2011. gada janvāra līdz novembrim.

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

⁽¹⁰⁾ OV C 312, 9.12.2005.

⁽¹¹⁾ Skatīt šā lēmuma 28. apsvērumu.

⁽¹²⁾ Skatīt šā lēmuma 21. apsvērumu.

3. PASĀKUMU SĪKS APRAKSTS

3.1. Finansālā atbalsta pasākumi lidostai

3.1.1. Lidostas saņemto subsīdiu līgumiskā sistēma

- (18) Ieguldījumus Angulēmas lidostā un tās ekspluatācijas radīto deficītu daļēji uzņēmās segt CG16, COMAGA un CCBC, noslēdzot partnerības nolīgumu⁽¹³⁾ (turpmāk – 2002. gada nolīgums) ar Angulēmas TRK. Šā nolīguma rezultātā valsts pēc tam piešķīra koncesijai vietējā sabiedriskā objekta statusu. Tādējādi līdz 2006. gada 31. decembrim CG16, COMAGA un CCBC sniedza finansiālu palīdzību Angulēmas TRK lidostas ekspluatācijas vajadzībām⁽¹⁴⁾. SMAC no 2007. gada 1. janvāra pārņēma saistības, kas paredzētas 2002. gada nolīgumā.
- (19) Saskaņā ar 2009. gada apakšlīgumu SMAC sedza TRK-lidostas veiktās ekspluatācijas radīto deficītu par 2009.–2011. gadu. Iemaksu sadalījuma princips starp SMAC dalībniekiem attiecībā uz Angulēmas lidostas izdevumiem šajā laikposmā bija tāds pats kā 2002. gada nolīgumā paredzētais princips.
- (20) Visbeidzot, kā tika konstatēts iepriekš, uzņēmums *SNC-Lavalin* nodrošina Angulēmas lidostas apsaimniekošanu no 2012. gada 1. janvāra saskaņā ar valsts iepirkumu, ko SMAC piešķīra 6 gadu ilgai ekspluatācijai⁽¹⁵⁾. Katram konkursam⁽¹⁶⁾ pretendents bija jāiesniedz stratēģisks rīcības plāns, atsevišķi nodalot “pamata scenāriju”⁽¹⁷⁾ un “brīvprātīgo scenāriju”⁽¹⁸⁾. Deleģējošā iestāde izvēlējās otro scenāriju.

3.1.2. Ieguldījumi infrastruktūrā

- (21) Informācija par iemaksām, kuras TRK-lidosta faktiski saņēma no dažādām valsts iestādēm, lai varētu finansēt ieguldījumus lidostas infrastruktūrā, ir iekļauta lēmumā par procedūras sākšanu⁽¹⁹⁾. Komisija atgādina, ka nevalstiskie ieguldījumi, kurus TRK-lidosta veica laikposmā no 2004. līdz 2011. gadam, sasniedza EUR 1 277 000. To finansēšanu nodrošināja ieinteresētās vietējās varas iestādes (CG16, COMAGA, CCBC), pēc tam SMAC un TRK-lidosta.
- (22) Šie ieguldījumi bija paredzēti skrejceļa pagarināšanai par 50 metriem, lai Angulēmas lidosta atbilstu tehniskajām prasībām, kas jāizpilda, uzņemot aviosabiedrības, kas varēja sekmēt gaisa satiksmes attīstību. Francijas iestādes arī apgalvo, ka termināla ēkas un modulāro iekārtu attīstības darbu mērķis jo īpaši bija tiesību aktu prasību izpilde attiecībā uz sabiedriskajām ēkām.
- (23) Izņemot valsts prerogatīvas, SMAC no 2012. gada 1. janvāra uzņēmās atbildību un projektu vadību tādās jomās kā ieguldījumi aprīkojumā un lidostas iekārtās. Ja nebūs izstrādāta galīgā programma, šie ieguldījumi 2012.–2017. gadā tiek lēsti EUR 1 200 000 apmērā⁽²⁰⁾.

⁽¹³⁾ 2002. gada 23. maija nolīgums par *Angoulême Brie Champniers* lidostas ekspluatācijas un attīstības finansēšanas kārtību.

⁽¹⁴⁾ Minēto iemaksu sadalījuma princips ir precizēts lēmuma par procedūras sākšanu 2. tabulā.

⁽¹⁵⁾ *SNC-Lavalin* 2011. gada 19. jūlija saistību dokuments, kuru SMAC apstiprināja 2011. gada 8. augustā saskaņā ar 2011. gada 23. jūnija lēmumu.

⁽¹⁶⁾ Informācija par valsts iepirkumu publicēta 2011. gada 9. martā izdevumā BOAMP Nr. 48-B, paziņojuma Nr. 222.

⁽¹⁷⁾ Pamata scenārijā tiek izklāstīti mērķi un rezultāti, kurus ekspluatants uzskata par pārbaudāmiem un pieņemamiem viņam piešķirtā iepirkuma termiņā un izpildes apstākļos, ņemot vērā ekonomisko situāciju, tirgus īpatnības un gaisa transporta konjunktūru, kā arī platformas stāvokli un konkrēto vidi.

⁽¹⁸⁾ Brīvprātīgā scenārija mērķis ir nodrošināt regulāro komerciālo reisu attīstību. Tas izvērtē ietekmi uz lidostas finanšu stāvokli un vajadzības gadījumā – ekspluatanta atbildību, kā arī apvienības noteikto finanšu likmi papildu finansiālajām iemaksām ārpus tirgus.

⁽¹⁹⁾ Skatīt (iepriekš minētā) lēmuma par procedūras sākšanu 30. apsvēruma 3. tabulu.

⁽²⁰⁾ SMAC 2011. gada 23. jūnija lēmums.

3.1.3. Ar valsts funkcijām saistīto izmaksu finansēšana

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

3. tabula

Drošuma un drošības izdevumi

(EUR)

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

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

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

4. tabula

Līdzekļu ieņēmumi, kurus ietekmē valsts funkciju finansējums

(EUR)

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

3.1.4. Darbības subsīdijas

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

⁽²¹⁾ Papildus finanšu plūsmām, kas saistītas ar šā lēmuma 24. apsvērumā minētajiem valsts ieguldījumiem, lēmuma par procedūras sākšanu 43. apsvēruma 4. tabula raksturo finanšu plūsmas, kas saistītas ar ekspluatāciju.

⁽²²⁾ Ugunsdzēsības transportlīdzekļi, savvaļas dzīvnieku un putnu radītā apdraudējuma novēršanas transportlīdzeklis, nožogojums.

⁽²³⁾ Iekārtas, kas paredzētas pasažieru kontrolei un bagāžas kontrolei kravas nodalījumā.

⁽²⁴⁾ Skatīt šā lēmuma 8.1.1.2. punktu.

⁽²⁵⁾ Skatīt lēmuma par procedūras sākšanu 36. apsvērumu.

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

5. tabula

Ekspluatācijas subsīdiju summa, ko saņēma TRK-lidosta

(tūkstošos euro)

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

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

6. tabula

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

(EUR)

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

7. tabula

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

(EUR)

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

3.2. Angulēmas lidostas tarifu sistēma

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

8. tabula

Angulēmas lidostas aeronavigācijas maksas

(EUR)

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

(EUR)

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

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

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

3.3. Attiecības ar Ryanair

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

- (32) Kad tika publicēts uzaicinājums iesniegt priekšlikumus Eiropas projektam ⁽²⁷⁾, 2008. gada 8. februārī tika noslēgti divi līgumi starp SMAC un, no vienas puses, aviosabiedrību *Ryanair*, un, no otras puses, uzņēmumu *Airport Marketing Services*, 100 % *Ryanair* filiāli (turpmāk – AMS). Šie abi līgumi (turpmāk abi kopā – 2008. gada līgumi) paredzēja izveidot regulāru gaisa satiksmi starp Angulēmas lidostu un Stanstedas lidostu Londonā.
- (33) Ar *Ryanair* noslēgtais līgums attiecās uz lidostas pakalpojumiem (turpmāk – lidostas pakalpojumu līgums). Ar AMS noslēgtais līgums (turpmāk – mārketinga pakalpojumu līgums) bija saistīts ar šīs avioliņijas veicināšanas un mārketinga pakalpojumiem.
- (34) 2008. gada līgumi tika noslēgti uz pieciem gadiem, sākot no līnijas atvēršanas ⁽²⁸⁾. Ja neviens līdzīgs līgums netiek noslēgts ar citu aviosabiedrību, 2009. gada 1. marta lēmumā par tarifiem tiek iekļauti visi minētie tarifu pasākumi. Šajā lēmumā ir paredzēts "ieguldījums līnijas attīstības izmaksu segšanā" EUR 15, EUR 12 un EUR 9 apmērā par katru pasažieri attiecīgi pirmajos trijos līnijas darbības gados, un maksimālā summa ir attiecīgi EUR 400 000, EUR 300 000 un EUR 225 000. Pēdējais minētais pasākums nav paredzēts 2010. gada lēmumā par tarifiem.

3.3.2. Lidostas pakalpojumu līgums

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

9. tabula

Ryanair piemērotās lidostas maksas

(EUR)

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

⁽²⁶⁾ Skatīt šā lēmuma 35. apsvēruma 9. tabulu attiecībā uz *Ryanair*.

⁽²⁷⁾ OV S 144-179348, 2007. gada 28. jūlijs.

⁽²⁸⁾ Abu minēto līgumu 2.1. pants.

⁽²⁹⁾ Lidostas pakalpojumu līguma 4.1. pants.

⁽³⁰⁾ Skatīt uzsākšanas lēmuma 55. un turpmākos apsvērumus.

(EUR)

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

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

3.3.3. Mārketinga pakalpojumu līgums

- (37) Mārketinga pakalpojumu līgums tiešā veidā ir balstīts uz lidostas pakalpojumu līgumā paredzētajām *Ryanair* saistībām ekspluatēt Angulēmas un Londonas Stanstedas līniju ⁽³³⁾. Ar šo līgumu AMS apņēmas sniegt mārketinga pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē pirmajos trijos līguma darbības gados, saņemot par to samaksu no SMAC ⁽³⁴⁾.
- (38) Turklāt, lai gan mārketinga pakalpojumu līgumu paraksta AMS, tas ⁽³⁵⁾ paredz, ka gadījumā, ja *Ryanair* lauž līgumu pirms šā līguma trešā darbības gada beigām, *Ryanair* ir jāsamaksā SMAC naudassods EUR 50 000 apmērā par ceturto gadu un EUR 25 000 apmērā par piekto gadu.

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

- (39) *Ryanair* veiktā komercdarbība 2008. un 2009. gadā veidoja no 95 līdz 97 % Angulēmas lidostas satiksmes. Šī darbība aizņēma no 25 līdz 28 % no lidostas kopējās teorētiskās jaudas, kuru Francijas iestādes lēsa kā 100 000 pasažieru gadā.
- (40) Finanšu plūsmas starp lidostas pārvaldītāju, SMAC, *Ryanair* un AMS laikā no 2008. līdz 2010. gadam bija turpmāk minētās:

10. tabula

Finanšu plūsmas laikā no 2008. līdz 2010. gadam

(EUR)

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

⁽¹⁾ Maksājumus saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu SMAC tiešā veidā pārskaitīja AMS.

⁽²⁾ Šajos neto pārskaitījumos netiek ņemti vērā citi ar *Ryanair* darbību saistītie ieņēmumi vai izdevumi.

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

⁽³¹⁾ Lidostas pakalpojumu līguma 6. pants.

⁽³²⁾ Lidostas pakalpojumu līguma 10.3. pants.

⁽³³⁾ Mārketinga pakalpojumu līguma 1. pants.

⁽³⁴⁾ Skatīt lēmuma par procedūras sākšanu 60. apsvērumu.

⁽³⁵⁾ Mārketinga pakalpojumu līguma 7. pants.

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

4. FORMĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS IEROSINĀŠANAS PAMATOJUMS

- (43) Pieņemot lēmumu uzsākt formālu izmeklēšanas procedūru, Komisija, no vienas puses, apšaubīja finansiālo atbalstu lidostas ekspluatantiem ⁽³⁶⁾.
- (44) Pirmkārt, Komisija apšaubīja to, ka šī darbības joma nav ekonomiska rakstura un tādēļ par to var uzņemties atbildību valsts iestāde. Tādējādi Komisija uzsvēra, ka, iekļaujot visas Angulēmas lidostas darbības pakalpojumu jomā ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (*SIEG*), varēja tikt pieļauta acīmredzama kļūda vērtējumā attiecībā uz pirmo nosacījumu, kas minēts spriedumā *Altmark* lietā ⁽³⁷⁾.
- (45) Otrkārt, Komisija apšaubīja to, vai ir ievērots otrais nosacījums spriedumā *Altmark* lietā, saskaņā ar kuru ir iepriekš jāparedz veids, kā tiks noteikta iekasējamā kompensācijas summa par darbību.
- (46) Treškārt, Komisija apšaubīja *SNC-Lavalin* saņemto izmaksu kompensāciju līmeni, kas aprēķināts, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu pienākumu veikšanu (trešais nosacījums, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā). Visbeidzot, ceturtkārt, Komisija nopietni apšaubīja pakalpojumu sniedzēju atlases procedūru (ceturtais nosacījums spriedumā *Altmark* lietā), tostarp attiecībā uz *SNC-Lavalin* nodrošinātās ekspluatācijas periodu, apstākļos, kad nebija informācijas par konkurējošiem piedāvājumiem.
- (47) No otras puses, Komisija izteica šaubas par *Ryanair* piešķirtajiem pasākumiem. Tādējādi, kad bija noteikta iespējamā saistība starp lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, Komisija atzina, ka *Ryanair* nebija maksājusi tirgus cenu par lidostas pakalpojumu izmantošanu ⁽³⁸⁾.

5. FRANCIJAS PIEZĪMES

5.1. Par finansiālo atbalstu lidostai

5.1.1. Par atbalsta klasifikāciju

5.1.1.1. Par saimnieciskās darbības jēdzienu

a) Struktūras, kas veica lidostas ekspluatācijas darbību

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

b) Juridiskais pamats infrastruktūras publiskā finansējuma novērtējumam

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

⁽³⁶⁾ Skatīt (iepriekš minētā) lēmuma par procedūras sākšanu 175. apsvērumu.

⁽³⁷⁾ Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā C-280/00 *Trans GmbH* un *Regierungspräsident Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Recueil, 7747. lpp.

⁽³⁸⁾ Skatīt (iepriekš minētā) lēmuma par procedūras sākšanu 240. apsvērumu.

⁽³⁹⁾ Komisijas pamatnostādnes par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

c) Valsts varas prerogatīvas

- (50) Francijas iestādes uzsver, ka lēmumā par Leipcigas lidostu ⁽⁴⁰⁾ Komisija atzina, ka noteiktas lidostas infrastruktūras, kas paredzētas ar sabiedrības drošību saistīto prerogatīvu izmantošanai, ugunsdzēsībai un ekspluatācijas drošībai, nav klasificējamas kā saimnieciskā darbība. Kā apgalvo Francijas iestādes, šie drošuma un drošības pienākumi ⁽⁴¹⁾ tiek finansēti no iekasētā lidostas nodokļa ⁽⁴²⁾. Minēto nodokli nosaka katru gadu atkarībā no sedzamajām izmaksām un gūtās peļņas, iekasējot to no valsts struktūrām vai privātpersonām, kuras ekspluatē lidostu, tiklīdz to darbība pārsniedz 5 000 satiksmes vienību ⁽⁴³⁾. Šo sistēmu pamato konkrēti ierobežojumi drošuma un drošības jomā, kas pārsniedz parastās ekspluatācijas vajadzības.
- (51) Francijas iestādes precizē, ka vairākas izdevumu pozīcijas netiek šādi segtas pilnībā ⁽⁴⁴⁾. Turklāt dati, kurus deklarē lidostu ekspluatanti, tiek pārbaudīti gan kārtējā gadā, gan divos turpmākajos gados.
- (52) Francijas iestādes apgalvo, ka šī sistēma nekādi nerada pārmērīgu kompensēšanu. No vienas puses, lidostas nodoklis tiek novirzīts izdevumu atlīdzināšanai tikai pēc deklarēto datu pārbaudes. No otras puses, ieguldījumi tiek kompensēti, kad tiek saņemtas ieguldījumu subsīdijas. Arī pozitīvā balance tiks atlikta uz nākamajiem gadiem un ietekmēs finanšu izmaksas, ko segs ekspluatants. Tādējādi Francijas iestādes norāda uz kopējo finansējuma nepietiekamību no lidostas nodokļa, ko izraisa drošuma un drošības izmaksu pieaugums ⁽⁴⁵⁾.
- (53) Turklāt Francijas iestādes apgalvo, ka Angulēmas TRK sedz citas izmaksas, kas saistītas ar valsts varas prerogatīvām, saskaņā ar nolīgumu un koncesijas specifikāciju. Piemēram, ekspluatants nodrošināja lidojumu informācijas pakalpojumu ⁽⁴⁶⁾, kamēr valsts nenodrošināja kontroles dienestu. Turklāt, kad valsts pārņēma šo darbību, ekspluatants apmaksāja valstij daļu no šā dienesta izmaksām ⁽⁴⁷⁾. Saskaņā ar apakšlīgumu, kas parakstīts starp TRK un SMAC, Angulēmas TRK turpināja sniegt AFIS pakalpojumu ārpus laika, kad valsts īstenoja kontroles pasākumus. Francijas iestādes uzskata, ka šo pienākumu izpildes izmaksas, kuras sedza Angulēmas TRK, bija turpmāk minētās:

(Tūkstošos EUR)

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

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

5.1.1.2. Par selektīvas priekšrocības esamību

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

⁽⁴⁰⁾ Komisijas 2008. gada 23. jūlija Lēmums 2008/948/EK par Vācijas Federatīvās Republikas pasākumiem par labu DHL un Leipcigas/Halles lidostai C48/06 (ex N 227/06) (OV L 346, 23.12.2008., 1. lpp.).

⁽⁴¹⁾ Francijas iestādes uzskata, ka šīs darbības ietver pasākumus pret savvaļas dzīvnieku radīto apdraudējumu.

⁽⁴²⁾ Lidostas nodokļa sistēma ir paredzēta Vispārējā nodokļu kodeksa 1609-4. pantā un ministra 2009. gada 30. decembra rīkojumā par lidostu ekspluatantu deklarāciju iesniegšanas kārtību, lai noteiktu lidostas nodokļa pasažieru tarifu.

⁽⁴³⁾ Viena satiksmes vienība atbilst vienam pārvadātajam pasažierim vai 100 kg pasta vai kravas.

⁽⁴⁴⁾ Tādējādi nožogojumi tiek atbalstīti tikai līdz 50 % izmaksu.

⁽⁴⁵⁾ Drošuma un drošības izdevumi laikā no 1999. līdz 2010. gadam palielinājās 6,4 reizes.

⁽⁴⁶⁾ Lidojumu informācijas pakalpojums Air Flight Information Service (AFIS).

⁽⁴⁷⁾ Francijas iestādes precizē, ka minētā izmaksu daļa tika apmaksāta 2008. finanšu gadā.

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

5.1.1.3. Par ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību

- (56) Francijas iestādes apgalvo, ka valsts finansiālais atbalsts, kas sniegts Angulēmas lidostai, neietekmē konkurenci. Ņemot vērā to, ka Perigē, Limožas, Nioras, Larošelas un Bordo lidostas atrodas vairāk nekā 60 minūšu brauciena ar automobili attālumā ⁽⁴⁸⁾ no Angulēmas lidostas, tās vērtē, ka šīs lidostas nevar integrēt Angulēmas lidostas apkalpošanas zonā.
- (57) Nioras lidosta arī nav pielāgota komerciālo reisu pieņemšanai. Satiksme tajā praktiski nenotiek. Perigē lidosta var uzņemt tikai lidmašīnas ar diviem turbopropelleriem, kuru ietilpība nepārsniedz 60 vietas, un tās neatbilst Eiropas vidējā gaisa kuģa īpašībām, ko izmanto lielākā daļa zemo izmaksu aviosabiedrību. Novērtējot pasažieru satiksmi ar Londonu no Bordo, Limožas un Larošelas, netika konstatētas būtiskas izmaiņas satiksmē, ko izraisītu Angulēmas–Londonas Stanstedas līnijas atklāšana vai slēgšana.

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

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

- (58) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka dzelzceļa savienojumi ar Angulēmu nekonkurē ar gaisa satiksmi uz Londonu. Šie tirgi bija nodalīti, jo atšķīrās ātrvilciena un *Eurostar* brauciena cena un ilgums. Arī intermodālie pārvadājumi ar ātrvilcieni un lidmašīnu no Bordo lidostas praktiski nenotika, jo maršruts Tūra–Angulēma–Bordo nebija ātrgaitas maršruts.
- (59) Kopumā Francijas iestādes atsaucas uz 2005. gada gaisa satiksmes pamatnostādņēm, saskaņā ar kurām “.. finansējumi, kas piešķirti mazajām reģionālajām lidostām (D kategorijas lidostām), visdrīzāk, neierobežo konkurenci, un to ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā ar kopējām interesēm”. Neatkarīgi no iepriekš izklāstītajām piezīmēm Francijas iestādes uzskata, ka vienīgi Bordo, Limožas un Larošelas lidostas ar savu satiksmi un tehniskajām īpašībām šajā apkalpošanas zonā varēja sacensties ar Angulēmas lidostu.
- (60) Tomēr apstāklis, ka *Ryanair* bija atklājis savienojumu ar Londonas Stanstedas lidostu no Larošelas un Limožas lidostām, liecina, ka aviosabiedrības tos uzskata par atsevišķiem tirgiem. Tāpat arī brauciena laiks no Angulēmas pilsētas līdz Bordo, Limožas un Larošelas lidostām, kas līdzīgs lidojuma laikam starp Angulēmas lidostu un Londonas Stanstedas lidostu, bija atturošs apstāklis Angulēmas iedzīvotājiem.
- (61) Tādējādi Francijas iestādes uzskata, ka konkurences ietekmēšanas kritērijs nav izpildīts un Komisijas pārmetumi par valsts finansējumu Angulēmas lidostai nav pamatoti, jo šajā gadījumā netiek izpildīts neviens no būtiskajiem nosacījumiem, lai piemērotu LESD 107. panta 1. punktu.

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

5.1.2. Par saderību ar iekšējo tirgu

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

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

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

i) Pilnvarojuma esamība

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

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

ii) Kompensācijas līmenis

- (65) Francijas iestādes apgalvo, ka budžeta un grāmatvedības sistēma, ko izmantoja Angulēmas TRK ⁽⁵¹⁾, bija tāda, ka nekāda pārmērīga kompensācija nebija iespējama.
- (66) Kopumā, lidostas darbības grāmatošanai bija paredzēta īpaša budžeta pozīcija. Turklāt šīs kontroles pamatā bija lidostas budžeta pieņemšana, ko pēc Angulēmas TRK Biroja ⁽⁵²⁾ apstiprinājuma veica Angulēmas TRK vēlētie locekļi. Tādējādi Francijas iestādes apgalvo, ka izstrādātā budžeta pamatā ir dokumenti par darbības operāciju stāvokli, pašfinansēšanas spējas stāvokli, kapitāla operāciju stāvokli, tabula, kas raksturo pakalpojumus un dalību citu dienestu sniegtajos pakalpojumos, kā arī štatu saraksts un algu saraksts.
- (67) Tāpat Francijas iestādes arī apgalvo, ka SMAC statūti paredz pienākumus, kas pilnībā veltīti sabiedriskajiem pakalpojumiem lidostā. Lidostas darbība tiek grāmatota atsevišķā budžeta sadaļā. Francijas iestādes piebilst, ka šo budžetu apstiprina arodbiedrības komiteja. Turklāt jebkurš jauns pasākums, kā arī iepriekšējā budžeta pārsniegums par 5 %, ir jāapstiprina ar kvalificētu balsu vairākumu.
- (68) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka regulāri organizēta ziņošana ļauj pārbaudīt, vai pieņemtais budžets tiek pareizi pildīts, izslēdzot jebkādu pārmērīgu kompensāciju. Pilnsapulce vēlreiz balso n+1. gadā, lai apstiprinātu budžeta izpildi. Pēdējais kontroles līmenis tiek nodrošināts, nosūtot Angulēmas TRK rēķinus prefektūrai, kas pārbauda to pareizību. Līdz 2006. gada 31. decembrim Civilās aviācijas pārvalde sniedza atzinumu par minēto pēdējo kontroli. SMAC kā līgumslēdzēja iestāde apstiprina sākotnējo budžetu, budžeta labojumus un tā izpildi.

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

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

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

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

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

i) Pilnvarojuma esamība

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

ii) Kompensācijas līmenis

- (70) Francijas iestādes apgalvo, ka TRK-lidostas peļņas vai zaudējumu aprēķins ļauj konstatēt, ka nekāda pārmērīga kompensēšana nav notikusi.
- (71) Papildus atsevišķai grāmatvedības uzskaitē, ko nodrošina, izveidojot sabiedrības *SNC-Lavalin* filiāli⁽⁵⁴⁾, pārmērīgu kompensēšanu novērš veicot *SMAC* kontroli⁽⁵⁵⁾, kas paredzēta pārmērīgas kompensācijas nepieļaušanai attiecībā uz maksājumiem izmaksu segšanai saistībā ar pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.
- (72) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka atlīdzība sabiedrībai *SNC-Lavalin* nebija nepamatoti liela. No vienas puses, pretendents bija jānosaka maksimālā garantija, ko pieprasīja *SMAC*, lai līdzsvarotu ekspluatāciju, pamata scenārijā (ekspluatācija bez komerciālās satiksmes) un brīvprātīgajā scenārijā (ekspluatācija ar komerciālo satiksmi). Francijas iestādes uzsver, ka, izvēloties brīvprātīgo scenāriju, sabiedrības *SNC-Lavalin* piedāvājums finansiālā aspektā bija viszemākais solītais. No otras puses, iestādes apgalvo, ka izdevumi, kurus *SMAC* sedza 2012. finanšu gadā, neskaitot komerciālo satiksmi, sasniedza EUR 644 000 salīdzinājumā ar 2010. gada EUR 810 000.
- (73) Visbeidzot, Francijas iestādes precizē, ka nekustamā īpašuma nodoklis bija jāiekasē no *SMAC*, kas kā īpašniece varēja izvēlēties neiekašēt to no ekspluatanta.
- (74) Tādējādi Francijas iestādes uzskata, ka finansējumu, kas piešķirts Angulēmas lidostas pārvaldītājiem, varēja atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 106. panta 2. punktu un *SIEG* 2005. gada lēmumu attiecībā uz laikposmu līdz 2012. gada 30. janvārim, kā arī *SIEG* 2011. gada lēmumu attiecībā uz turpmāko laikposmu.

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

a) Par ieguldījumiem infrastruktūrā

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

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

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

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

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

⁽⁵³⁾ Saskaņā ar specifikācijas un tehnisko noteikumu 8. punktu sabiedrībai *SNC-Lavalin* bija jānodrošina valsts funkciju izpilde, *AFIS* pakalpojuma īstenošana, to uzdevumu izpilde, kas nodrošina lidostas drošu izmantošanu, lidostas teritorijas un tīklu apsaimniekošana, kā arī regulārās komerciālās satiksmes uzturēšanas spējas uzturēšana.

⁽⁵⁴⁾ Tā ir Angulēmas lidostas ekspluatācijas sabiedrība *Cognac*.

⁽⁵⁵⁾ Francijas iestādes uzskata, ka šī kontrole ir paredzēta uzaicinājuma iesniegt pieteikumus specifikācijā.

⁽⁵⁶⁾ Komisijas 2007. gada 27. janvāra Lēmums Nr. 491/06, Itālija – *Tortoli-Arbatax* (OV C 133, 15.6.2007., 3. lpp.).

⁽⁵⁷⁾ Minēto pētījumu veica Lidostu dienestu vietējās ekonomikas padomju alianse. Tas tika publicēts 2006. gada 14. jūnijā.

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

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

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

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

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

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

vi) Atbalsta nepieciešamība un proporcionalitāte (6. kritērijs)

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

b) Par ekspluatācijas finansēšanu

- (82) Turklāt Francijas iestādes apstiprina, ka Angulēmas TRK piešķir lidostai avansa maksājumus laikā no 1984. līdz 2001. gadam. Tās uzskata, ka šis laikposms ir jāizslēdz no Komisijas pārbaudes. Cits atbalsts, kas izmaksāts pēc minētā laikposma, būtu jāuzskata par darbības atbalstu.
- (83) Visbeidzot, papildus ieguldījumu finansēšanai, Francijas iestādes apgalvo, ka deficīts, ko sedza vietējās pašvaldības, 2002. un 2003. finanšu gadā nepārsniedza EUR 350 000 ⁽⁵⁸⁾. Tās piebilst, ka attiecībā uz 2004.–2006. finanšu gadu lidostas padomes lēmumi netika iekļauti ziņojumā par šo tematu. Angulēmas TRK vispārējais dienests būtu sedzis summu, kas nepieciešama budžeta izpildes līdzsvarošanai.
- (84) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka minētais ekspluatācijas finansējums neietekmēja konkurenci to iemeslu dēļ, kuri minēti šā lēmuma 56.–61. apsvērumā. Līdz ar to Francijas iestādes uzskata, ka kritērijs par ietekmi uz konkurenci nav izpildīts un valsts finansējums Angulēmas lidostas ekspluatācijai nav atzīstams par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (85) Francijas iestādes arī apgalvo, ka pat gadījumā, ja attiecīgo finansējumu atzītu par atbalstu, tas būtu jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu un jāatbrīvo no paziņošanas pienākuma. Francijas iestādes šajā jautājumā atsaucas uz 2005. gada pamatnostādņēm un 2005. gada *SIEG* lēmumu.

5.2. Par attiecībām ar *Ryanair*

5.2.1. Par atbalsta klasifikāciju

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

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

- (87) Tās arī uzsver, ka labiekārtošanas darbiem ⁽⁵⁹⁾, kas tika uzsākti 2006. gadā, mērķis nebija apmierināt kādas konkrētas aviosabiedrības vajadzības, bet gan nodrošināt aviosabiedrību uzņemšanu. Tomēr Francijas iestādes norāda, ka citas aviosabiedrības neveidoja regulārus reisu no šīs lidostas, tādēļ minētos ieguldījumus gandrīz pilnībā izmantoja *Ryanair*.
- (88) Attiecībā uz izmaksām, ko radīja komerciālās attiecības ar *Ryanair*, Francijas iestādes norāda, ka lidostas ekspluatantam bija pienākums segt papildu personāla izmaksas. Tās atzīmē, ka aprēķinātās izmaksas atšķiras no reālajām izmaksām.

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

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

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

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

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

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

Drošība	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Citi	36,5	+ 269,1	+ 163,2	+ 316,9	+ 248,5	+ 326
tostarp lizinga transportlīdzekļi (tūkstošos EUR)	0	+ 157,9	+ 138,4	+ 210,5	+ 223,5	+ 210,5
Drošums	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Pakalpojumi (tūkstošos EUR)	0	+ 118,6	+ 112,6	+ 253,2	+ 113,5	+ 263,2
Citi (tūkstošos EUR)	12,5	+ 16,8	+ 14	+ 14,8	– 4,5	+ 15,2
Palīdzība un uzņemšana	Atsauce uz 2007. gadu	Izmaiņas 2008./2007. gadā		Izmaiņas 2009./2007. gadā		Izmaiņas 2010./2007. gadā
		Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze	Faktiskie rādītāji	Prognoze
Pakalpojumi (tūkstošos EUR)	5	+ 140	+ 96	+ 180	+ 90	+ 180
Citi (tūkstošos EUR)	5	+ 20	+ 10	+ 25	+ 12	+ 25

5.2.2. Par saderību ar iekšējo tirgu

- (90) Francijas iestādes uzskata, ka nav ievēroti vairāki 2005. gada pamatnostādņu kritēriji.
- (91) Turklāt Francijas iestādes apstiprina, ka *Ryanair* neiesniedza uzņēmējdarbības plānu. Tās arī uzskata, ka pakāpeniski samazinātais atbalsts, kas lika parakstīt 2008. gada līgumus, būtībā ļāva aviosabiedrībai sasniegt apmierinošu peļņas normu.
- (92) Tā kā nebija uzņēmējdarbības plāna, Francijas iestādes uzsver, ka nav iespējams pārbaudīt, vai ir ievērots intensitātes kritērijs. Toties no informācijas, kas ir pieejama attiecībā uz līniju izveidi ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu, izriet, ka Angulēmas TRK un SMAC varēja uzskatīt šo kritēriju par izpildītu.
- (93) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka 2008. un 2009. gadā novērotā tendence pasažieru skaitam katru gadu palielināties par [...] (*) %, nepalielinot turp un atpakaļ reisu skaitu, varēja turpināties arī 2010. gadā.
- (94) Visbeidzot, kā izklāstīts šā lēmuma 56.–60. apsvērumā, Francijas iestādes uzskata, ka veiktie pasākumi neietekmēja tirdzniecību tādā mērā, lai kaitētu sabiedrības interesēm.

5.3. Par jaunajām pamatnostādņēm

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

(*) Konfidenciāla informācija

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

6. IEINTERESĒTO TREŠO PERSONU PIEZĪMES

6.1. Air France piezīmes

- (97) *Air France* uzskata, ka pasākumi, kas piešķirti par labu *Ryanair* un tās filiālei AMS, jo īpaši labi raksturo *Ryanair* komerciālo praksi.
- (98) *Air France* arī iesniedza savas piezīmes Komisijai par jauno pamatnostādņu piemērošanu šajā gadījumā. *Air France* apstrīd jauno pamatnostādņu piemērošanu darījumiem, kas attiecas uz atbalstu lidostu ekspluatācijai, pat ja šis atbalsts ir izmaksāts pirms pamatnostādņu publicēšanas.
- (99) No vienas puses, *Air France* uzskata, ka tas attiecas uz jauno pamatnostādņu atpakaļejošu piemērošanu, atbalstot negodprātīgus dalībniekus un leģitimējot darbības, kas neatbilda noteikumiem, kuri bija spēkā šo darbību īstenošanas laikā. Savukārt šāda pieeja varētu sodīt dalībniekus, kuri izpildīja iepriekšējo pamatnostādņu prasības, atturoties pieņemt valsts līdzekļus.
- (100) No otras puses, *Air France* uzsver, ka jauno pamatnostādņu atpakaļejoša piemērošana ekspluatācijas atbalstam, kas piešķirts lidostām, ir pretrunā vispārējiem tiesību principiem un Eiropas Tiesas judikatūrai.

6.2. Ryanair piezīmes

- (101) Sabiedrība *Ryanair* (turpmāk – *Ryanair*) apstrīd, ka lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar Angulēmas lidostu, varētu būt valsts atbalsts.
- (102) Tā apgalvo, ka lēmums atklāt līniju Londonas Stansteda–Angulēma tika pieņemts, lai īstenotu nodomu nodrošināt zemo cenu lidojumu bāzi, kurā darbības vide atbilstu Angulēmas lidostas iezīmēm. Turklāt šī sabiedrība norāda, ka Angulēmas lidostas īpatnības bija tādas, ka bija iespējams piedāvāt konkurētspējīgu lidostas nodevas līmeni. Neraugoties uz neskaidrībām, kas saistījās ar līnijas atklāšanu ⁽⁶⁰⁾ un tādēļ arī ar uzņemto risku, *Ryanair* uzskata, ka šī lidosta pamatoti varēja cerēt gūt labumu no noslēgtā līguma, jo citās līnijās darbība noritēja sekmīgi.
- (103) Turklāt *Ryanair* norāda, ka lēmums slēgt savienojumu Londonas Stansteda–Angulēma ir pieņemts komerciālu apsvērumu dēļ. Saskaņā ar *Ryanair* datiem 2009. gadā ieņēmumi samazinājās par [...] % salīdzinājumā ar 2008. gada rezultātiem ⁽⁶¹⁾. Sabiedrība uzsver, ka ir godprātīgi veikusi pārrunas saskaņā ar lidostas pakalpojumu līguma 9. pantu, lai panāktu ekonomiski dzīvotspējīgu vienošanos ar Angulēmas lidostu. Tā apstiprina, ka 2009. gada septembrī ir lūgusi samazināt maksājumus lidostai. Pēc SMAC atteikuma, kas *Ryanair* paziņots 2010. gada 3. februārī, tā piedāvājusi saglabāt šo līniju tikai jūlijā un augustā, un minētais priekšlikums sekoja līguma laušanai sakarā ar to, ka SMAC šī prasība nebija pieņemama.

6.2.1. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

6.2.1.1. Valsts līdzekļu iesaiste

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

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

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

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

6.2.1.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

- (105) *Ryanair* uzskata – ar to vien, ka Angulēmas TRK atrodas valsts kontrolē un tās līdzekļi tiek iegūti no nodokļiem, nepietiek, lai uzskatītu, ka ir izpildīts kritērijs par attiecināmību uz valsti.
- (106) Tā apgalvo, ka organiskais kritērijs, proti, struktūras publiskais raksturs, pats par sevi neļauj noteikt, ka kāds pasākums ir attiecināms uz valsti ⁽⁶³⁾. Šajā gadījumā ir atsevišķi jānodala TRK un citas valsts struktūras ⁽⁶⁴⁾. Līdz ar to *Ryanair* uzsver, ka Tirdzniecības kodeksa L. 711-1. pants, kas bija spēkā 2005. gada jūnijā, klasificē TRK kā valsts saimnieciskās struktūras, bet parlamenta ziņojumā tās ir apzīmētas kā “institucionāli duālas”, kā arī ir apšaubīta to klasifikācija ⁽⁶⁵⁾. Turklāt *Ryanair* norāda, ka valsts nepiedalās lēmumu pieņemšanas procesā, un tās vienīgā atbildība ir uzraudzības pienākumi ⁽⁶⁶⁾.

6.2.2. Selektīva priekšrocība

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

- (107) *Ryanair* uzskata, ka sabiedrības *Ryanair* un AMS nebūtu jāuzskata par attiecīgo pasākumu vienīgajām labuma saņēmējām.
- (108) No vienas puses, labuma guvējs no mārketinga pakalpojumu līguma bija lidosta, un tā mērķis nebija palielināt aizpildījuma līmeni vai ieguvumu no līnijas, ko ekspluatēja *Ryanair*. No otras puses, ne sabiedrības AMS akcionāru struktūra, ne tās darbības mērķis neļauj noliegt, ka attiecīgajiem līgumiem bija dažādi priekšmeti. Turklāt *Ryanair* uzsver, ka abus šos līgumus parakstīja dažādas personas ⁽⁶⁷⁾, neraugoties uz to, ka vadība bija viena un tā pati, kā uzsver Komisija.
- (109) *Ryanair* arī precizē, ka mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana nebija priekšnoteikums līnijas atklāšanai. Tomēr šāda prakse attiecībā uz reģionālajām lidostām ir plaši izplatīta ⁽⁶⁸⁾.

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

- (110) *Ryanair* apstrīd kopīgo novērtējumu par lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu. Tā uzsver, ka mārketinga pakalpojumu līgumi attiecas uz AMS, kas ir *Ryanair* filiāle. Šie līgumi tiek apspriesti un noslēgti atsevišķi no *Ryanair* līgumiem ar lidostām.
- (111) Tomēr *Ryanair* atzīst, ka pati īsteno publicitātes pasākumus galamērķiem, kurus apkalpo. Tā arī atzīst, ka ir veikusi publicitātes pasākumus savā tīmekļa vietnē, kas adresēti trešajām personām, neiesaistot sabiedrību AMS. Visbeidzot, tā uzskata, ka Komisija lēmumā par Bratislavas lidostu ⁽⁶⁹⁾ ir atzinusi pievienoto vērtību publicitātes pasākumiem, kas veikti *Ryanair* tīmekļa vietnē.

6.2.2.3. Princips par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos

a) Uzņēmējdarbības plāns

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- b) Piezīmes par apstākļiem, kādos piemēro principu par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos (PIEM)
- (113) *Ryanair* uzskata, ka Komisija nevar selektīvi piemērot principu par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Atsaucoties uz Vispārējās tiesas nostāju ⁽⁷¹⁾, tā uzsver, ka Komisijai būtu jāvērtē komerciāls darījums kopumā un jāņem vērā visa attiecīgā informācija, kā arī konteksts ⁽⁷²⁾.
- (114) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka Komisijai būtu jāsalīdzina līgumi, kas noslēgti starp *Ryanair* un valsts lidostām, ar līgumiem, kas noslēgti ar lidostām, kuras daļēji vai pilnīgi pieder privātiem ieguldītājiem. *Ryanair* minētās analīzes nolūkiem atsaucas uz īpašu pētījumu ⁽⁷³⁾. Atgādinot Tiesas judikatūru ⁽⁷⁴⁾, tā apgalvo, ka vienīgi gadījumā, ja nebūtu pieejama neviena atsauce uz privātu ieguldītāju, Komisijai būtu jāapstiprina metode, kuras pamatā ir izmaksas.
- (115) *Ryanair* apgalvo, ka kļūdaina ir Komisijas metode, kas paredz salīdzinājumam izmantot tikai tās lidostas, kuras atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kurā atrodas vērtējamā lidosta ⁽⁷⁵⁾.
- (116) *Ryanair* uzskata, ka, nosakot tirgus standarta cenu, kas iegūta salīdzināmās lidostās, netiek ņemts vērā valsts atbalsts, kas piešķirts blakus esošajām lidostām. Tādējādi ir iespējams droši noteikt tirgus standarta vērtību, veicot testus attiecībā uz PIEM.
- (117) Tas notiek tāpēc, ka:
- salīdzinošā analīze parasti tiek izmantota testos attiecībā uz PIEM, kas veikti citās jomās, nevis valsts atbalsta jomā,
 - uzņēmumi rada savstarpēju ietekmi cits uz cita lēmumiem tikai tiktāl, cik to produkcija ir savstarpēji aizstājama vai papildināma,
 - lidostas, kas atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, ne obligāti konkurē ar cita ar citu, un salīdzināmās lidostas, kas apskatītas iesniegtajos ziņojumos, saskaras ar ierobežotu valsts lidostu konkurenci savā apkalpošanas zonā. Tādējādi mazāk nekā trešdaļa komerciālo lidostu, kas atrodas salīdzināmo lidostu apkalpošanas zonā, pilnībā pieder valstij, un nevienai lidostai, kas atrodas tajā pašā apkalpošanas zonā, kur atrodas salīdzināmās lidostas, nebija ierosināta procedūra par valsts atbalstu (2013. gada aprīlī),
 - pat tad, ja šīs lidostas saskaras ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā apkalpošanas zonā, ir pamats uzskatīt, ka to rīcība atbilst PIEM principam (piemēram, kad privātajam sektoram pieder būtiska daļa vai kad lidostu apsaimnieko privāto uzņēmums),
 - lidostas, kas ievēro PIEM principu, nenosaka cenas zemāk par robežizmaksām.
- (118) *Ryanair* apgalvo, ka attiecībā uz principu par privātu uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos ir jāņem vērā reģionālo lidostu zemā ekonomiskā vērtība pirms to darbības straujas attīstīšanas. Attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar to slēgšanu vai uzturēšanu kārtībā, *Ryanair*, atsaucoties uz Pirmās instances tiesas judikatūru ⁽⁷⁶⁾, uzskata, ka jebkurš lētāks alternatīvais piedāvājums ir jāatzīst par atbilstīgu principam par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos.
- (119) Tādējādi *Ryanair* uzskata, ka izmaksas, kuras ņem vērā Komisija, nedrīkst būt vidējās izmaksas, un tām ir jābūt robežizmaksām. Tādēļ Angulēmas lidostai bija ekonomiski pamatota ieinteresētība noteikt cenas robežizmaksu līmenī, pat zemāk par šīm robežizmaksām.

⁽⁷¹⁾ Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra lieta T-196/04 *Ryanair/Komisija*, Krājums, II-03643. lpp.

⁽⁷²⁾ *Ryanair* saistībā ar to atgādina par ieņēmumiem, kas nav gūti no aeronavigācijas, un par tikla ārējiem apstākļiem.

⁽⁷³⁾ 2012. gada 25. jūnija pētījums, ko veicis *Oxera* birojs.

⁽⁷⁴⁾ *Ryanair* atsaucas uz Tiesas 2003. gada 3. jūlija spriedumu lietā *Chronopost SA*, C-83/01P, C-93/01P un C-94/01P, *Recueil*, I-06993. lpp. Tā norāda arī uz Eiropas Savienības 2011. gada regulējumu, ko piemēro valsts atbalstam, izmaksājot kompensācijas par sabiedriskiem pakalpojumiem.

⁽⁷⁵⁾ Tirgus standarta vērtības definēšana salīdzinošajā analīzē, ņemot vērā PIEM testus. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, piezīme, kuru *Oxera* sagatavoja *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis.

⁽⁷⁶⁾ Pirmās instances tiesas 2002. gada 17. oktobra spriedums lietā T-98/00 *Linde/Komisija*, *Recueil*, II-03961. lpp., 43.–54. punkts.

- (120) Vispirms, jo lielāks bija konkurences pieaugums, ar ko saskārās lidosta, jo vairāk bija stimulu samazināt cenas, kas praksē bija robežizmaksu līmenī.
- (121) Tāpat Komisijai, kā uzskata *Ryanair*, ir jāņem vērā katras lidostas īpatnības⁽⁷⁷⁾. Tādēļ tā vērtē, ka spēcīgās konkurences situācija starp reģionālajām lidostām lika tām sacensties, lai varētu noslēgt līgumus ar *Ryanair*. To darot, šīs lidostas rīkotos tādā pašā veidā, kā privātie ieguldītāji.
- (122) Arī lidostas vēlme uzlabot savu tēlu lika tai pievērsties reklāmas pasākumiem. Šo ietekmi vēl vairāk pastiprina apstākļi, ka reģionālo lidostu spēja konkurēt tirgū ir ierobežota un tās ir ieinteresētas piesaistīt aviosabiedrības, kas spēj attīstīt satiksmi.
- (123) *Ryanair* arī apgalvo, ka uzņēmējdarbības plānā, kas būtu piemērojams šādām lidostām, ir jāparedz, ka pastāvīgās izmaksas un infrastruktūras izmaksas daļēji ir atzīstamas par neatgūstamām izmaksām. Turklāt uzņēmējdarbības plāna termiņš būtu jāparedz vismaz 15 gadu garumā, nevis 5 gadu standarta ilgums.
- (124) *Ryanair* uzsver, ka šajā gadījumā būtu jāizmanto tāda metode kā "vienota kase". Pamatojoties uz Komisijas nostāju, kas pausta lēmumā par Bratislavas lidostu⁽⁷⁸⁾, tā uzskata, ka ieņēmumi, ko neiegūst no aeronavigācijas un kas veido aptuveni 50 % visu lidostas ieņēmumu, ir īpaši svarīgi reģionālajām lidostām, bet netiek pietiekami izmantoti. Vēlme palielināt šos ieņēmumus, lai iespēju robežās varētu segt arī pastāvīgās izmaksas, ir iemesls, kas izskaidro naudassodus, kuri paredzēti ar *Ryanair* noslēgtajos līgumos gadījumam, ja aviosabiedrība nepilda saistības. *Ryanair* darbība paaugstināja lidostas ekonomisko vērtību, nodrošinot brīvu iespēju to izmantot citu aviosabiedrību piesaistīšanai.
- (125) Kā apgalvo *Ryanair*, reģionālo lidostu ieinteresētību slēgt līgumus ar tādu aviosabiedrību kā *Ryanair* būtībā palielina ar līnijas atklāšanu saistītie tīkla efekti⁽⁷⁹⁾. *Ryanair* uzskata, ka Angulēmas lidostas vēlme noslēgt ar to līgumu bija vēl izteiktāka tādēļ, ka vienīgais alternatīvais modelis paredzēja atklāt līnijas ar sabiedrisko pakalpojumu pienākumiem, kurās darbotos aviosabiedrības, kas izmanto nelielas lidmašīnas, piemēram, *Twin Jet*. Tomēr *Ryanair* uzsver, ka šī otrā izvēles iespēja radītu lidostai izmaksas saistībā ar pašu minēto iespēju, bet lielās aviosabiedrības ļauj samazināt viena pasažiera izmaksas.
- (126) *Ryanair* arī uzskata, ka Komisijai ir jāņem vērā tīkla ārējā ietekme, ko izraisīja *Ryanair* darbība. Ar *Ryanair* noslēgtais līgums darbojās kā "magnēts" attiecībā uz citām aviosabiedrībām, kuras meklēja iespēju izmantot jau esošu popularitāti un labākās kvalitātes infrastruktūru. Šādi tīkla efekti rada pozitīvu ietekmi uz aeronavigācijas un citiem ieņēmumiem⁽⁸⁰⁾. *Ryanair* uzskata, ka arī Komisija pauda līdzīgu nostāju lēmumā par Bratislavas lidostu⁽⁸¹⁾. Tādējādi lidostas ir ieinteresētas slēgt līgumus ar aviosabiedrībām, kas uzņemas nodrošināt satiksmi.
- (127) *Ryanair* precizē, ka tās noslēgtie līgumi nebija ekskluzīvi. Jebkura cita aviosabiedrība, kas piedāvā tādus pašus pakalpojumus kā *Ryanair*, arī varēja vienoties par līdzīgiem darbības nosacījumiem.
- (128) Attiecībā uz rentabilitātes analīzi *Ryanair* apgalvo, ka principi, ko ievēro saprātīgs ieguldītājs privātajā sektorā, ir šādi⁽⁸²⁾:
- novērtējums tiek veikts vairākos posmos,
 - uzņēmējdarbības *ex ante* plāns nav obligāti nepieciešams,
 - ja lidosta nav noslogota, "vienotās kases" pieeja ir piemērota cenu noteikšanas metode,
 - vērā tiek ņemti tikai ieņēmumi, kas saistīti ar darbojošās lidostas saimniecisko darbību,

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

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

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

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

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

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

- vērā tiek ņemts līguma kopējais ilgums, tostarp tā iespējamie pagarinājumi,
- nākotnē gaidāmās finanšu plūsmas ir jāprecizē, lai varētu novērtēt līgumu rentabilitāti.
- (129) Papildu rentabilitāte saistībā ar līgumiem, ko *Ryanair* noslēgusi ar lidostām, tiek vērtēta, pamatojoties uz aplēsēm par iekšējās rentabilitātes līmeni vai pasākumiem, kas balstīti uz faktisko neto vērtību.
- c) Principa par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana
- (130) Kopumā *Ryanair* uzskata – fakts, ka Angulēmas TRK savu statūtu dēļ darbojās kā īsts privātais ieguldītājs neatkarīgi no valsts, pats par sevi apliecina, ka ir ievērots princips par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos. Fakts, ka ieguldījumu finansēšanu lidostā nodrošināja SMAC dalībnieki, bija papildu pierādījums tam, ka lidostas īpašnieki bija ieinteresēti palielināt tās vērtību.
- (131) *Ryanair* vispirms uzsver, ka novērtējums par lidostas maksām, kuras tā iekasē, ir jāveic kontekstā ar samazinātām vajadzībām. Salīdzinot ar citām aviosabiedrībām, šī sabiedrība apgalvo, ka tās ekonomiskais modelis prasa mazāk reģistrācijas vietu, iekārtu un pakalpojumu, ka tā neveic savienotos reisus, samazina ilgumu un intensitāti palīdzībai uz zemes, ko saņem lidmašīnas, vai arī palielina apkalpes locekļu darba slodzi, lai mazāk izmantotu lidostas pakalpojumus.
- (132) Tā arī uzskata, ka, lai piemērotu principu par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos, Angulēmas lidostu varēja aizstāt vairākas citas Eiropas lidostas, kas bija tai līdzīgas⁽⁸³⁾. Šajā jautājumā *Ryanair* veica salīdzinošu izpēti, secinot, ka maksa, ko piemēro [...], [...], [...] un [...] lidostas, kas ir līdzīgas Angulēmas lidostai, vidēji bija zemāka par maksu, ko iekasēja Angulēmas lidosta⁽⁸⁴⁾.

11. tabula

Lidostas, kas salīdzināmas ar Angulēmas lidostu

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

- (133) *Ryanair* arī apgalvo, ka Angulēmas lidostas veiktā izvēle pēc tam, kad bija pārtraukts savienojums ar Londonas Stanstedu, bija pietiekama, lai konstatētu, ka lidosta uzskatīja – regulāra komerciālā satiksme, ko zemo izmaksu sabiedrība īsteno, veidojot savienojumu ar Apvienoto Karalisti, bija drošs risinājums. Šajā jautājumā tā atsaucas uz līgumu, kas noslēgts ar sabiedrību *SNC-Lavalin*, pilnvarojot to īstenot agresīvas attīstības scenāriju.
- (134) *Ryanair* arī apgalvo, ka garantēto pasažieru skaits, ko tā bija apņēmusies nodrošināt, samazināja lidostas ekonomisko risku. Rezultātā šī garantija nodrošināja rentabilitātes līmeni, kas bija zemāks par to, kas būtu vajadzīgs privātam ieguldītājam, kurš nesaņem minēto priekšrocību.

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

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

- (135) *Ryanair* arī konstatē, ka pieeja, ko dēvē par “vienoto kasi”⁽⁸⁵⁾, būtu izskaidrojama tā, ka lidosta meklē iespēju maksimāli palielināt ieņēmumus, samazinot lidostas maksas līmeni. Tādēļ *Ryanair* apstrīd vērtējumu, ka negatīva cena nevar būt tirgus cena. Tā uzskata, ka negatīvs lidostas maksas līmenis var atbilst principam par ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos, ja paredzamais ne-aeronavigācijas ieņēmumu līmenis ir pietiekami augsts. Šajā gadījumā *Ryanair* uzskata, ka privāts ieguldītājs varētu pamatot pieņem, ka ne-aeronavigācijas ieņēmumi, kas bija nulles līmenī, palielināsies radītās satiksmes rezultātā⁽⁸⁶⁾.
- (136) Tā apgalvo, ka šādu iespēju pastiprina Angulēmas lidostas konkrētā situācija. Tā secina, ka ieguldītājam tirgus ekonomikas apstākļos būtu jāatzīst infrastruktūras izmaksas un ekspluatācijas pastāvīgās izmaksas par neatgūstamām izmaksām. Šajā gadījumā to vēl pastiprināja apstākļi, ka Angulēmas lidosta varēja ciest no ātrgaitas vilciena radītās konkurences⁽⁸⁷⁾. Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka gadījumā, ja lidostas slēgšana tiktu izskatīta kā cita iespēja, šādas slēgšanas radīto izmaksu neto aktīvu tirgus vērtība nebūtu liela. Tādēļ, kā uzskata *Ryanair*, šīs neatgūstamās izmaksas būtu jāignorē.
- (137) Turklāt, ņemot vērā to, ka *Ryanair* apņēmas nodrošināt minimālo satiksmes līmeni, pretējā gadījumā piemērojot soda sankcijas, tā uzskata, ka jebkuram komerciālam piedāvājumam lidostas stāvokļa uzlabošanai būtu tādas pašas prasības kā Angulēmas gadījumā. Vienīgais nosacījums būtu, lai ieņēmumu robeža būtu augstāka par robežizmaksām, un šis apstākļi atšķir Angulēmas lidostas situāciju no situācijas, kuru Tiesa analizēja spriedumā *Chronopost* lietā⁽⁸⁸⁾. Tādējādi *Ryanair* apgalvo, ka šajā gadījumā privātais ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos nebūtu obligāti tiecies pēc ienākuma no ieguldījuma attiecībā uz jau iepriekš esošo infrastruktūru. Kā uzskata *Ryanair*, minētais ieguldītājs prasītu tikai, lai līgumslēdzēja aviosabiedrība piedalās to darbības izmaksu segšanā, kas radušās pirms līguma noslēgšanas.
- (138) Visbeidzot, *Ryanair* apgalvo, ka Angulēmas lidostas pieņemtie lēmumi nebija paredzēti īpaši *Ryanair*.
- (139) Galvenokārt šie lēmumi paredzēja Angulēmas lidostas pielāgošanu. Tādējādi ieguldījumi lielākoties tika veikti pirms *Ryanair* ierašanās. Tāpat tā uzsver, ka daudzos gadījumos personāla darba līgumi tika noslēgti vai pagarināti jau pēc *Ryanair* aiziešanas. Tādēļ šie lēmumi atbilst plašākai iecerei – pozicionēt Angulēmas lidostu zemo izmaksu aviosabiedrību tirgū⁽⁸⁹⁾. Par to liecina lēmumi, kurus jau pēc *Ryanair* aiziešanas pieņēma SMAC, piemēram, izvēloties scenāriju, ko piedāvāja sabiedrība *SNC-Lavalin*.
- (140) Visbeidzot, *Ryanair* uzsver, ka lidostas pakalpojumu līguma 3. punkts paredzēja – tai piešķirtos ekspluatācijas nosacījumus var piedāvāt arī jebkurai citai sabiedrībai. Tā apgalvo, ka lidostas maksas līmeni jebkurā gadījumā ir publiskojuši Angulēmas lidosta.

d) Piezīmes par maksājumiem AMS

- (141) *Ryanair* apstrīd Komisijas sākotnējo vērtējumu, saskaņā ar kuru maksājumi AMS tika atzīti par lidostas izmaksām, ņemot vērā to, ka šī pieeja neietver lidostai sniegto AMS pakalpojumu vērtību. Turklāt tā uzskata, ka, analizējot uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, ir jānodala mārketinga pakalpojumu pirkšana par tirgus cenu no līguma, kas noslēgts starp lidostu un aviosabiedrību.
- (142) Pamatojot šo argumentu, *Ryanair* sniedz analīzi, salīdzinot AMS prasīto cenu ar cenām, kuras citas ceļojumu vietnes piedāvā par līdzīgiem pakalpojumiem⁽⁹⁰⁾. Minētās analīzes secinājums bija, ka AMS prasītā cena bija vai nu zemāka par vidējo, vai ietilpa vidējā cenu diapazonā salīdzinājumā ar citām tīmekļa vietnēm.
- (143) Kā apgalvo *Ryanair*, tas pierāda, ka AMS cena atbilst tirgus cenai un valsts lidostas lēmums iegādāties AMS pakalpojumus atbilst kritērijam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. *Ryanair* arī iesniedz cenzētu informāciju, kas apliecina lidostām atbilstīgi līgumiem ar AMS sniegto pakalpojumu esamību, lai pierādītu, cik vērtīgi šie pakalpojumi bija lidostām.

⁽⁸⁵⁾ Skatīt šā lēmuma 124. apsvērumu.

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

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

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

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

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

- (144) Kā apgalvo *Ryanair*, ja, neraugoties uz tās iebildumiem pret minēto pieeju, Komisija uzstās, ka uz līgumiem ar AMS un līgumiem par lidostas pakalpojumiem *Ryanair* ir jāattiecinā viens un tas pats kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, nedrīkst nenovērtēt AMS lidostām sniegto pakalpojumu vērtību.
- (145) *Ryanair* arī atsaucas uz dažādu ziņojumu secinājumiem, kas apstiprina, ka tai pieder spēcīga Eiropas līmeņa preču zīme, kas spēj radīt pievienotu vērtību reklāmas pakalpojumiem.
- (146) *Ryanair* arī iesniedza ziņojumu, ko sagatavojis tās ekonomikas konsultants *Oxera* attiecībā uz principiem, kas jāpiemēro kritērijam par uzņēmēja rentabilitāti tirgus ekonomikas apstākļos, un kas šajā gadījumā attiecās uz gaisa satiksmes pakalpojumu līgumiem starp *Ryanair* un lidostām un mārketinga līgumiem, kas noslēgti starp AMS un tām pašām lidostām⁽⁹¹⁾. *Ryanair* uzsver, ka tas nekādi neliek apšaubīt nostāju, saskaņā ar kuru līgumi ar AMS un līgumi par gaisa satiksmes pakalpojumiem ir jāvērtē pēc dažādiem kritērijiem, lai varētu novērtēt kritēriju par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.
- (147) Šis ziņojums norāda, ka AMS gūtie ieņēmumi ir jāiekļauj ieņēmumos, kad veic kopēju rentabilitātes analīzi, bet AMS izdevumi ir jāpieskaita izmaksām. Šim nolūkam ziņojums piedāvā metodi, kuras pamatā ir naudas plūsma, paredzot atzīt AMS izdevumus par papildu darbības izdevumiem.
- (148) Ziņojumā atzīts, ka mārketinga pasākumi sekmē preču zīmes vērtības radīšanu un paaugstināšanu, kas var izraisīt darbības paplašināšanu un ieņēmumu pieaugumu ne tikai mārketinga līguma laikā, bet arī pēc tā izbeigšanās. Tā notika, kad pēc līguma noslēgšanas ar *Ryanair* lidostā sāka darbu arī citas aviosabiedrības, piesaistot saviem reisiem komerciālos ekspluatantus un palielinot arī lidostas ieņēmumus, kas nav saistīti ar aeronavigāciju. Kā apgalvo *Ryanair*, ja Komisija veiks kopēju rentabilitātes analīzi, šie ieņēmumi ir jāņem vērā, pieskaitot AMS izdevumus papildu darbības izdevumiem, bet papildu ieņēmumus aprēķinot pēc AMS maksājumu atskaitīšanas.
- (149) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka galīgo vērtību var iekļaut papildu ieņēmumos, kas līguma darbības laikā paredzēti no gaisa satiksmes pakalpojumiem, lai ņemtu vērā vērtību, kas iegūta pēc līguma izbeigšanās. Galīgo vērtību var koriģēt, pamatojoties uz piesardzīgu pieņēmumu par iespēju pagarināt līgumu ar *Ryanair* vai piedāvājot līdzīgus nosacījumus citām sabiedrībām. *Ryanair* uzskata, ka būtu arī iespējams aplēst apakšējo robežu ieņēmumiem, kas kopīgi iegūti saskaņā ar AMS līgumu un līgumu par gaisa satiksmes pakalpojumiem, ņemot vērā to, ka nav skaidri zināmi papildu ieņēmumi pēc gaisa satiksmes pakalpojumu līguma izbeigšanās.
- (150) Pamatojot šo pieeju, minētais ziņojums sniedz izpētes rezultātu kopsavilkumu par reklāmas ietekmi uz preču zīmes vērtību. Pētījumi atzīst, ka reklāma var paaugstināt preču zīmes vērtību un stiprināt klientu lojalitāti. Ziņojumā norādīts, ka reklāma vietnē *ryanair.com* jo īpaši veicināja preču zīmes atpazīstamību saistībā ar lidostu. Ziņojumā tiek piebilsts, ka mazās reģionālās lidostas, kas vēlas paplašināt satiksmi, jo īpaši var paaugstināt savas preču zīmes vērtību, noslēdzot reklāmas līgumus ar AMS.
- (151) Ziņojumā norādīts, ka pieeja, kuras pamatā ir naudas plūsma, ir labāka par kapitalizācijas pieeju, kurā AMS izdevumus pieskaita kapitāla izdevumiem nemateriālajos aktīvos (proti, lidostas preču zīmes vērtībai). Mārketinga izdevumi tiek iekļauti nemateriālajos aktīvos un pēc tam amortizēti šo aktīvu izmantošanas laikā, paredzot atlikušo vērtību pēc līguma izbeigšanās, kā noteikts lidostas pakalpojumu līgumā. Tomēr šāda pieeja ņem vērā papildu ieņēmumus, ko lidostai rada gaisa satiksmes pakalpojumu līguma parakstīšana ar *Ryanair*, un nav viegli arī aplēst nemateriālo aktīvu vērtību, jo izmaksas rodas arī preču zīmei un šo aktīvu izmantošanas ilgums ir ievērojams.

6.3. AMS piezīmes

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

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

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

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

- (154) Turklāt tā atzīmē, ka *Ryanair* ir izvēlējusies sadarboties ar citām starpnieku struktūrām, lai veiktu komercdarbību citās reklāmas telpās.
- (155) No tā izriet, ka nav pamata uzskatīt, ka ir jāveic kopīgs novērtējums par iespējamām ekonomiskām priekšrocībām par labu *Ryanair* un AMS.

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

- (156) AMS uzskata, ka pasažieru skaita palielināšanās, kuri izmantoja *Ryanair* pakalpojumus, nebija vienīgā priekšrocība, ko ieguva Angulēmas lidosta, noslēdzot mārketinga pakalpojumu līgumu. No vienas puses, tā apgalvo, ka līgums, kuru lidosta noslēdza ar AMS, atšķiras no līguma, kas noslēgts ar *Ryanair*. No otras puses, tā uzsver, ka *Ryanair* veicināja šos pakalpojumus, veicot pati savus pasākumus. Tādējādi Angulēmas lidosta nesekmēja *Ryanair* pakalpojumu popularizēšanu, noslēdzot mārketinga pakalpojumu līgumu ar AMS.
- (157) Ilustrācijai AMS norāda, ka *Ryanair* reisu aizpildījums palika nemainīgs – vidēji [...] %, neatkarīgi no mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšanas ar AMS. Turklāt AMS apgalvo, ka *Ryanair* gūtie ieņēmumi bija vienādi no visiem pasažieriem, gan tiem, kas ielidoja, gan tiem, kas izlidoja no attiecīgās lidostas.
- (158) Kopumā AMS konstatē, ka darbības reklāmas jomā dod labumu pašiem reklāmas telpas nodrošinātājiem⁽⁹²⁾. Šajā gadījumā minētais ārējais faktors izpaužas kā pieaugoša *Ryanair* tīmekļa vietnes popularitāte, neatkarīgi no tā, vai persona, kas sagatavo reklāmas darbību, ir publiska vai privāta. Privāts ieguldītājs neatturēsies no ieguldīšanas tādēļ, ka no tās gūs labumu arī trešās personas, un AMS uzskata, ka Angulēmas lidostai nebūtu jāraizējas par to, ka *Ryanair* gūst labumu arī no tās ieguldījumiem reklāmā.
- (159) AMS uzskata, ka šajā gadījumā *Ryanair* darbojās vadošā pozīcijā, bet lielākā daļa citu aviosabiedrību pašlaik komerciāli izmanto telpu, kas pieejama viņu tīmekļa vietnē. Tomēr AMS uzskata, ka *Ryanair* tīmekļa vietnes īpatnība ir tās ārkārtīgi augstā vērtība⁽⁹³⁾. Tādējādi tā nav salīdzināma ar citu aviosabiedrību vietnēm.

6.3.3. Kritērijs par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos

6.3.3.1. Par priekšrocības esamību, ko izmanto AMS

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

6.3.3.2. Par AMS pakalpojumu saistību ar pircēju vajadzībām

- (161) AMS uzskata, ka reģionālajām lidostām ir nepieciešami reklāmas pasākumi. To mērķis ir paplašināt piedāvāto pakalpojumu atpazīstamību. AMS piebilst, ka lielie lidostu centri pašlaik vēlas paši rīkot savas reklāmas kampaņas. Tādējādi iegūtie tēla uzlabojumi dod labumu attiecīgajām lidostām⁽⁹⁵⁾. AMS arī apgalvo, ka šādi izdevumi ir stratēģisks ieguldījums, salīdzinot ar ieguldījumiem, ko veic tādi uzņēmumi kā *Coca-Cola*, *McDonald's* vai *Nike*.
- (162) Šādi ieguldījumi ir vēl būtiskāki tādēļ, ka lidostas dažkārt gandrīz pusi no saviem ieņēmumiem iegūst no ne-aeronavigācijas darbībām. Šajā gadījumā Angulēmas lidosta bija ieinteresēta veidot satiksmi ar starptautiskiem klientiem vēl jo vairāk tādēļ, ka tajā gandrīz nemaz nebija regulāras pasažieru satiksmes. Pretēji tam AMS uzskata, ka *Ryanair* nebija nekādas intereses atbalstīt šādus ieguldījumus reklāmā, jo tā neguva nekādus papildu ieņēmumus no ielidojošajiem vai izlidojošajiem pasažieriem.

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

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

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

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

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

6.3.3.3. Par AMS sniegto pakalpojumu cenu

- (164) AMS apgalvo, ka tās tarifi Angulēmas lidostai bija noteikti atbilstoši tirgus cenai. Veicot salīdzinājumu ar līgumiem, kas noslēgti ar [...] un [...] lidostām, tā apgalvo, ka nenotiek nekāda diskriminācija starp lidostu un ne-lidostu klientiem. Turklāt tā uzskata, ka *Ryanair* tīmekļa vietnē pieejamās telpas novērtējums⁽⁹⁶⁾ arī ļauj konstatēt, ka Angulēmas lidostai sniegtā pakalpojuma cena atbilst tirgus cenai.
- (165) AMS atzīmē, ka Komisija lēmumā par Bratislavas lidostu, kas minēts šā lēmuma 111. apsvērumā, ir atzinusi, ka nevar izslēgt – noteiktu vērtību varēja radīt arī pati lidostas nosaukuma atrašanās *Ryanair* tīmekļa vietnē, jo šī lidosta ir norādīta kā galamērķis.
- (166) Turklāt AMS konstatē, ka tās tarifu sistēma ir objektīva un pieejama AMS tīmekļa vietnē⁽⁹⁷⁾. Cena, ko piemēro līgumam ar Angulēmas lidostu, iekļaujas šajā sistēmā. Tā tiek noteikta, pamatojoties uz attiecīgās lapas veidu⁽⁹⁸⁾, atkarībā no izvēlēta izvietojuma⁽⁹⁹⁾, apmeklētāju skaita dienā un maršrutu skaita, kuri beidzas vai sākas konkrētā lidostā.
- (167) Visbeidzot, AMS apgalvo, ka tās sniegtie pakalpojumi ir efektīvāki, jo ir mērķtiecīgāki salīdzinājumā ar tiem, ko nodrošina citi tradicionālie reklāmas mediji, piemēram, laikraksti. To vēl vairāk pastiprina apstākļi, ka reklāma, ko AMS nodrošina *Ryanair* tīmekļa vietnē, ir "pastāvīga", bet citas tīmekļa vietnes praktizē rotāciju, un ka cena, kas paredzēta mārketinga pakalpojumu līgumā ar Angulēmas lidostu, tika noteikta, pamatojoties uz 2007. gada tarifiem, lai gan *Ryanair* tīmekļa vietnes trafiks Lielbritānijā laikā no 2008. līdz 2012. gadam ir palielinājies par 55 %.

6.4. Transport & Environment piezīmes

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

7. FRANCIJAS APSVĒRUMI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

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

8. NOVĒRTĒJUMS PAR ATBALSTA PASĀKUMIEM TURPMĀKAJIEM LIDOSTAS PĀRVALDĪTĀJIEM

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

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

⁽⁹⁶⁾ Sabiedrība AMS atsaucas uz ziņojumu, ko 2004. gada jūnijā sniegusi *Mindshare Ireland*.

⁽⁹⁷⁾ www.airportmarketingservices.com.

⁽⁹⁸⁾ Sākumlapa vai lapa, kurā minēti galamērķi.

⁽⁹⁹⁾ Interneta saite, reklāmjostas, teksts sadalījumā pa punktiem un reklāmas apjoms.

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

8.1.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieni

- (172) Lai noteiktu, vai iepriekš minētās subsīdijas ir valsts atbalsts, jānosaka, vai saņēmēji ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (173) Komisija atgādina šajā jautājumā, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru jēdziens “uzņēmums” aptver jebkuru struktūrvienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta⁽¹⁰⁰⁾. Turklāt saimnieciska darbība ir jebkura darbība, ar ko tiek piedāvātas preces vai pakalpojumi konkrētajā tirgū⁽¹⁰¹⁾.
- (174) Spriedumā lietā *Leipzigas-Halles lidosta* Tiesa apstiprina, ka lidostas ekspluatācija komerciālos nolūkos un lidostas infrastruktūras būve ir saimnieciska darbība⁽¹⁰²⁾. Tiklīdz lidostas operators iesaistās saimnieciskajā darbībā, neatkarīgi no tā juridiskā statusa un finansēšanas veida, tas ir uzskatāms par uzņēmumu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tādēļ viņam piemēro Līguma noteikumus par valsts atbalstu⁽¹⁰³⁾.
- (175) Šajā gadījumā Komisija konstatē, ka infrastruktūru, kurā tika veikti ieguldījumi valsts subsīdiju veidā, kas jo īpaši attiecās uz skrejceļa pagarināšanu un darbiem terminālā, lidostas turpmākie ekspluatanti izmantoja komerciāliem mērķiem. Piemēram, šie ekspluatanti iekasēja maksu par minētās infrastruktūras izmantošanu.
- (176) Tādējādi lidostas infrastruktūras finansējums, kā arī potenciālie darbības atbalsta pasākumi, lielākoties tika novirzīti saimnieciskās darbības finansējuma papildināšanai, turpmākajiem ekspluatantiem komerciāli izmantojot lidostu. No tā izriet, ka struktūras, kas ekspluatē minēto infrastruktūru, ir uzskatāmas par uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.1.1.1. Struktūras, kas veica lidostas ekspluatācijas saimniecisko darbību

- (177) Vispirms Komisija atgādina, ka TRK-lidosta nodrošināja Angulēmas lidostas pārvaldību un tādējādi arī komerciālo izmantošanu tikai no 2002. līdz 2006. gadam.
- (178) Attiecībā uz laikposmiem pēc 2006. gada Komisija atgādina, ka var uzskatīt – divas nodalītas juridiskās personas var kopīgi veikt saimniecisko darbību saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu, ja tās faktiski kopīgi piedāvā preces vai pakalpojumus konkrētos tirgos. Savukārt struktūra, kas pati nepiegādā preces vai pakalpojumus tirgū, nav uzskatāma par uzņēmumu tikai tādēļ vien, ka tā ir daļu turētāja un tai pieder kontrole, ja šāda daļu turēšana tikai nodrošina to tiesību izmantošanu, kas izriet no akcionāra vai partnera statusa⁽¹⁰⁴⁾. Attiecībā uz laikposmu no 2007. līdz 2011. gadam Komisija uzskata, ka tajā SMAC un TRK-lidosta kopīgi veica Angulēmas lidostas komerciālo ekspluatāciju. Tādējādi komerciālos ieņēmumus no lidostas pakalpojumu sniegšanas darbības noteica un saņēma TRK-lidosta, kas nodrošināja arī platformas darbības pārvaldību. Tajā laikā SMAC bija atbildīga par lidostas iesaistīšanu komerciālajā plānā sadarbībai ar trešām personām. SMAC bija atbildīga arī par operacionālo un finansiālo darbību saistībā ar plānotajiem komerciālajiem ieguldījumiem lidostas teritorijā. SMAC tiešā veidā

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

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

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

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

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

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

- (179) Tāpat Komisija konstatē, ka Angulēmas lidostas pārvaldības nodošana *SNC-Lavalin* no 2012. gada 1. janvāra neizraisīja SMAC saistību izbeigšanos. Tādējādi saskaņā ar līgumisko sistēmu, kas izveidota ar 2011. gada 6. jūlija valsts līgumu, vairāki pienākumi saglabājās arī laikposmā, kas bija SMAC atbildībā.
- (180) Vispirms, SMAC vienīgā ir atbildīga par lēmumiem attiecībā uz ieguldījumiem. Tā finansē izrietošos izdevumus⁽¹⁰⁵⁾, pat ja tie ir neatdalāmi no lidostas ekspluatācijas darbības⁽¹⁰⁶⁾. Vēl SMAC sedz būtisku ekspluatācijas riska daļu tādā mērā, kādā tā nodrošina lidostas uzskaites bilanci, līdz pat maksimālajai gada robežai⁽¹⁰⁷⁾. Visbeidzot, SMAC pauda nodomu tiešā veidā finansēt atbalstu aviosabiedrībām, lai varētu īstenot lidostas komerciālo politiku, kas vērsta uz gaisa satiksmes līniju izveidi starp Angulēmas lidostu un Lielbritānijas salām.
- (181) Tādējādi Komisija uzskata, ka laikposmā, kas sākās 2012. gada 1. janvārī, SMAC saglabāja lidostas līdzekļekspluatanta statusu.
- (182) Tādējādi Komisija apgalvo, ka Angulēmas lidostas komerciālās ekspluatācijas saimniecisko darbību pēc kārtas nodrošināja šādas trīs struktūru grupas:
- TRK-lidosta laikposmā no 2002. līdz 2006. gadam,
 - kopīgi SMAC un TRK-lidosta laikposmā no 2007. līdz 2011. gadam, un
 - kopīgi SMAC un *SNC-Lavalin* no 2012. gada 1. janvāra.

8.1.1.2. Valsts varas īstenošana

- (183) Komisija atgādina, ka ne visas lidostas pārvaldības darbības obligāti ir saimnieciska rakstura. Parasti par saimnieciskām neuzskata darbības, kas saistītas ar valsts varas pienākumu izpildi.
- a) Valsts varas funkciju finansēšanas nacionālā sistēma Francijas lidostās
- (184) Par dažādajām funkcijām, kuras laikā no 2002. līdz 2012. gadam Angulēmas lidostas pārvaldītāji pēc kārtas pildīja attiecībā uz gaisa satiksmes drošību, drošumu vai vides aizsardzību, finansiālu atbildību uzņēmās valsts varas iestādes. Minētais finansējums ietilpst šīs formālas izmeklēšanas procedūras jomā.
- (185) Francija attiecībā uz to atsaucās uz vispārējo kārtību, kā tiek finansētas valsts varas funkcijas Francijas lidostās, kas paredzēta valsts tiesību aktos un izklāstīta turpmāk.
- (186) Minētās kārtības pamatā ir nodokļu maksājumi, lidostas nodoklis, kā arī papildu maksas. Šo maksu iekasēšanas vēsture un kārtība, kā arī funkcijas, kuras no tām finansē, ir izklāstītas turpmāk.
- (187) Valsts padome 1998. gadā nolēma, izdodot rīkojumu SCARA⁽¹⁰⁸⁾, ka drošuma un drošības funkcijas lidostās ir uzskatāmas par valsts atbildībā esošām valsts funkcijām un tādēļ tās nevar uzdot par maksu pildīt lidostas lietotājiem. Pēc šā rīkojuma izdošanas 1998. gada 18. decembra Likums Nr. 98-1171 par noteiktu gaisa pārvaldājumu pakalpojumu organizāciju un 1998. gada 30. decembra Likuma Nr. 98-1266 (1999. gada budžeta likuma) 136. pants⁽¹⁰⁹⁾ ieviesa lidostu nodokli no 1999. gada 1. jūlija. Attiecībā uz minēto nodokli tika noteikts, ka tā ieņēmumus var izmantot tikai noteiktu izdevumu finansēšanai, kad rodas izmaksas par funkcijām, kuras Francija lidostās uzskata par valsts varas funkcijām. Minētie noteikumi ieviesa arī papildu maksu šo funkciju finansēšanai. Turpmāk pēc kārtas ir raksturoti funkciju veidi, ko finansē no lidostas nodokļa un finansiālās papildu maksas, lidostas nodokļa iekasēšanas kārtība un papildu maksas iekasēšanas kārtība.

⁽¹⁰⁵⁾ Specifikācijas un tehnisko noteikumu 11. punkts.

⁽¹⁰⁶⁾ Spriedums lietā par Leipčigas Halles lidostu, kas iepriekš minēts 102. zemsvītras piezīmē, 107. punkts.

⁽¹⁰⁷⁾ Specifikācijas un tehnisko noteikumu 15. punkts.

⁽¹⁰⁸⁾ Valsts padomes 1998. gada 20. maija rīkojums "Neatkarīgo aviosabiedrību apvienība" (SCARA).

⁽¹⁰⁹⁾ Pašlaik kodificēts Vispārējā nodokļu kodeksa 1609-4. pantā.

- (188) Francijas tiesību akti, ko papildina noteikumi, precīzi definē funkcijas, kuras var finansēt no lidostu nodokļa. Tie ir glābšanas un ugunsdzēsības pasākumi gaisa kuģos, savvaļas dzīvnieku radītā apdraudējuma novēršana⁽¹¹⁰⁾, reģistrētās bagāžas drošības pārbaude, pasažieru un rokas bagāžas drošības pārbaude, piekļuves kontrole ierobežotās piekļuves zonās⁽¹¹¹⁾, vides aizsardzības kontroles pasākumi⁽¹¹²⁾, kā arī robežu automatizētā kontrole pēc biometrijas datiem. Atsaucē uz robežu automatizēto kontroli pēc biometrijas datiem tiesību sistēmā tika ieviesta 2008. gadā. Attiecībā uz pārējo funkciju loks, kas piemērots finansēšanai no lidostu nodokļa, pēc šīs maksas ieviešanas palika nemainīgs un atbilst funkcijām, kuras paredzētas SCARA rīkojumā. Dažādi tiesību akti valsts un Eiropas līmenī precīzē lidostu ekspluatantu pienākumus saistībā ar šo funkciju izpildi. Piemēram, attiecībā uz glābšanu un ugunsdzēsību gaisa kuģos šie akti precīzi nosaka nepieciešamos cilvēkresursus un iekārtas atkarībā no lidostas īpašībām.
- (189) Konkrētās lidostas gadījumā lidostu nodoklis ir jāmaksā visām aviosabiedrībām, kuras izmanto lidostu. To aprēķina pēc pasažieru skaita un kravas un pasta apjoma, kuru sabiedrība iekrauj gaisa kuģī. Lidostu nodokļa likmi par vienu pasažieri vai kravas vai pasta tonnu nosaka reizi gadā katrā lidostā atsevišķi atkarībā no šo funkciju izpildes radīto izmaksu prognozēm, ja tās sedz no minētās maksas.
- (190) Lidostu ekspluatanti katru gadu iesniedz gada deklarāciju par izmaksām un satiksmi. Šajā deklarācijā par iepriekšējo gadu norāda satiksmes intensitāti un konstatētās drošības un drošuma funkciju izmaksas⁽¹¹³⁾, kā arī summas, kas šo funkciju finansēšanai saņemtas no lidostu nodokļa un papildu maksas. Turklāt tajā iekļauj arī prognozes par satiksmi, izmaksām un ieņēmumiem saistībā ar drošības un drošuma funkcijām par kārtējo gadu un diviem turpmākajiem gadiem. Minētās deklarācijas pārbauda administratīvās iestādes, kuras jo īpaši var veikt kontroles pasākumus uz vietām. Nodokļa likmi pēc tam nosaka ar starpministriju rīkojumu, pamatojoties uz šo informāciju.
- (191) Tā kā nodokļa likmes aprēķināšanai izmanto provizoriskus datus par izmaksām un satiksmi, ir izveidots *a posteriori* korekcijas mehānisms, lai varētu nodrošināt, ka ieņēmumi no lidostu nodokļa, kurus vajadzības gadījumā papildina ar finansējumu, kas piešķirts no turpmāk raksturotās papildu maksas, nepārsniedz reālās izmaksas, kuras sedz atbilstīgi attiecīgajām funkcijām. Šīs izmaksas sastāv no darbības un personāla izmaksām, kas rodas minēto funkciju izpildes gaitā, amortizācijas dotācijām, kas atbilst šo funkciju izpildē veiktajiem ieguldījumiem, kā arī daļēji no pieskaitāmajām izmaksām, kas saistītas ar šīm funkcijām⁽¹¹⁴⁾. Ekspluatantiem daudzgadu posmā ir jāņem vērā ieņēmumi, kurus gūst no lidostu nodokļa un papildu maksas, kā arī attiecīgo funkciju radītās izmaksas. Konstatējot pozitīvu atlikumu, to iekļauj iepriekšējo gadu apvienotajos pārskatos, kuros tas var izpausties kā pozitīva vai negatīva bilance. Šo atlikumu ņem vērā, nosakot nodokļa likmi nākamajam gadam. Turklāt uz visiem pozitīvajiem atlikumiem attiecas finanšu izmaksas, kuras sedz ekspluatants.
- (192) Pēc tam, kad tika izveidota finansēšanas sistēma, kuras pamatā ir lidostu nodoklis, tā bija jāpapildina ar papildu maksu. Būtībā drošuma un drošības izmaksas nav proporcionālas gaisa satiksmei pretēji ieņēmumiem no lidostu nodokļa. Tādējādi izrādījās, ka lidostās ar nelielu satiksmes intensitāti lidostu nodokļa likme bija jānosaka paaugstinātā līmenī, un tā tika atzīta par lietotājiem grūti sedzamu, lai varētu līdzsvarot drošuma un drošības izmaksas. Tādēļ attiecībā uz šīm lidostām tika paredzēta iespēja noteikt lidostu nodokli zemāku par to līmeni, kas nepieciešams izmaksu segšanai, un ieviest papildu finansēšanas sistēmu, lai vajadzības gadījumā varētu finansēt funkcijas, kas piemērotas finansēšanai no lidostu nodokļa.
- (193) Tādējādi cita pēc citas tika izmēģinātas dažādas papildu sistēmas. Sākotnēji Francijas iestādes izmantoja īpašu trasta fondu jeb intervences fondu lidostām un gaisa pārvadājumiem (FIATA), kas tika izveidots paralēli lidostu nodoklim un tādā pašā veidā – ar iepriekš minēto 1998. gada 30. decembra Likumu Nr. 98-1266. Šo fondu, kurā ieskaitīja noteiktu daļu no civilās aviācijas nodokļa, nomainīja gaisa pārvadājumu finanšu izlīdzināšanas fonds (FPTA), kas sākotnēji bija paredzēts to gaisa satiksmes savienojumu finansēšanai, kuri sekmē reģionālo attīstību un teritoriālo plānošanu. FIATA finansējums tika piešķirts tām pašām funkcijām, kuras finansēja FPTA, un tika attiecināts arī uz funkcijām, kuras finansēja lidostu nodoklis, lai papildinātu šā nodokļa ieņēmumus mazajās lidostās. Konkrēti, FIATA pienākumi būtībā tika sadalīti divās dažādās “nozarēs” – viena no tām bija “lidostas”, lai papildus apmaksātu drošuma

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

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

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

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

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

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

- (194) 2005. gadā FIATA fonds tika likvidēts, un divus gadus attiecīgais finansējums tika piešķirts tieši no valsts budžeta saskaņā ar tiem pašiem darbības principiem, jo īpaši paredzot arī vadības komitejas atzinumu. No 2008. gada valsts aizstāja šo sistēmu ar lidostu nodokļa paaugstinājumu, kura rezultātā šis nodoklis tika palielināts tiktāl, cik bija nepieciešams drošuma un drošības funkciju izmaksu segšanai noteiktās lidostās. Šādi iegūtais pārpalikums tika sadalīts vismazākajām lidostām, lai papildinātu tajās iekasētā lidostu nodokļa ieņēmumus.
- (195) Kā norādīts iepriekš, lidostu ekspluatantu gada deklarācijās, kuras pārbauda administratīvās iestādes, tiek norādītas provizoriskās un faktiskās izmaksas, kā arī provizoriskie un faktiskie ieņēmumi gan no lidostu nodokļa, gan papildu maksas. Tādā pašā veidā arī ekspluatantu gada finanšu pārskati, uz kuru pamata aprēķina reālo izmaksu un ieņēmumu bilanci, kas, ja ir pozitīva, izraisa nodokļa korekciju pazemināšanas virzienā un ekspluatantu segto finanšu izmaksu pārdali, iekļauj gan lidostu nodokļa ieņēmumus, gan arī finansējumu, kas saņemts no papildu maksas. Tādējādi deklarēšanas, kontroles un *a posteriori* korekcijas mehānismu, kas paredzēts, lai nepieļautu valsts līdzekļu izmaksāšanu apmērā, kas pārsniedz reālās izmaksas, piemēro gan lidostu nodoklim, gan arī papildu maksai.

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

- (196) Kā jaunajās pamatnostādņēs atgādina Komisija, Tiesa ir norādījusi, ka darbības, kas principā ir valsts atbildībā, īstenojot valsts kā publiskās varas oficiālās prerogatīvas, nav saimnieciska rakstura un kopumā neietilpst jomā, kurai piemēro noteikumus par valsts atbalstu⁽¹¹⁵⁾. Saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm⁽¹¹⁶⁾ tādas darbības kā gaisa kontrole, policija, muiža, ugunsdzēsība, pasākumi ar mērķi aizsargāt civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem un ieguldījumi infrastruktūrā un aprīkojumā, kas nepieciešami šīm darbībām, kopumā ir uzskatāmi par tādiem, kam nav saimnieciska rakstura.
- (197) Turklāt jaunās pamatnostādnes precizē, ka valsts finansējumam darbībām, kas nav saimnieciska rakstura, lai to neatzītu par valsts atbalstu, ir stingri jāaprobežojas ar minēto darbību izmaksu kompensēšanu un tas nedrīkst izraisīt nevajadzīgu diskrimināciju starp lidostām. Attiecībā uz šo otru nosacījumu pamatnostādnes precizē, ka gadījumā, ja saskaņā ar konkrēto juridisko kārtību ir normāli, ka civilajām lidostām ir jāuzņemas noteiktas izmaksas saistībā ar to ekspluatāciju pretēji citām civilajām lidostām, šīs citas lidostas var izmantot minēto izmaksu radīto priekšrocību neatkarīgi no to saistības ar attiecīgo darbību, kas kopumā uzskatāma par tādu, kam nav saimnieciska rakstura⁽¹¹⁷⁾.
- (198) Darbības, kuras finansē valsts varas funkciju finansēšanas vispārējā sistēma Francijas lidostās, kas raksturota 8.1.1.2. punktā, ir saistītas ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem⁽¹¹⁸⁾, policijas pienākumiem⁽¹¹⁹⁾, glābšanas un ugunsdzēsības funkcijām gaisa kuģos⁽¹²⁰⁾, gaisa satiksmes drošību⁽¹²¹⁾, kā arī cilvēku un dabiskās vides aizsardzību⁽¹²²⁾. Šīs darbības var likumīgi atzīt par tādām, kas ir valsts atbildībā, īstenojot valsts kā publiskās varas oficiālās prerogatīvas. Tādējādi Komisija uzskata, ka Francija ir pilnīgi pamatoti atzinusi šīs funkcijas par “valsts varas” funkcijām pēc rakstura, proti, tās nav saimnieciskas attiecībā uz valsts atbalsta tiesību sistēmu.
- (199) No tā izriet, ka Francija tādējādi var paredzēt arī valsts finansējumu, lai kompensētu izmaksas, kas radušās lidostu pārvaldītājiem, pildot minētās funkcijas, tādā mērā, kādā tās ir uzdotas visām lidostām, neatkarīgi no valsts tiesību aktiem un ar nosacījumu, ka šis finansējums neizraisa ne pārmērīgu kompensēšanu, ne arī diskrimināciju starp lidostām.

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

⁽¹¹⁶⁾ 35. punkts.

⁽¹¹⁷⁾ 36. un 37. punkts.

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

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

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

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

⁽¹²²⁾ Šajā kategorijā ietilpst vides aizsardzības kontroles pasākumi.

- (200) Attiecīgi, no vienas puses, jākonstatē, ka iepriekš minēto sistēmu piemēro visām Francijas civilajām lidostām gan attiecībā uz funkcijām, kuras kompensē, gan arī finansēšanas kārtību. Tāpat ir izpildīts arī nosacījums par nediskrimināciju. Tādējādi, kaut arī Francijas tiesību akti uztic lidostu pārvaldītājiem valsts varas funkciju izpildi, tie neparedz šo funkciju finansēšanu uz pārvaldītāju rēķina, bet gan uz valsts rēķina. Tādēļ ar šīm funkcijām saistīto izmaksu kompensēšana no valsts līdzekļiem neliek samazināt izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz lidostu pārvaldītājiem saskaņā ar Francijas juridisko kārtību.
- (201) No otras puses, apraksts, kas iekļauts 8.1.1.2. punktā, liecina, ka Francijas tiesību aktos paredzētās sistēmas pamatā ir stingri izmaksu kontroles mehānismi, kas vienlaikus *a priori* un *a posteriori* nodrošina, lai lidostu pārvaldītāji no lidostu nodokļa un papildu maksas saņemtu tikai tās summas, kas stingri nepieciešamas izmaksu segšanai.
- (202) Tātad var secināt, ka Francijas lidostu pārvaldītāju saņemtais finansējums, tostarp arī Angulēmas lidostā, saskaņā ar minēto sistēmu nav uzskatāms par valsts atbalstu.

8.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

8.1.2.1. Valsts līdzekļu iesaiste

- (203) Saskaņā ar juridisko sistēmu, kas izveidota ar 2002. gada nolīgumu un vēlāk ar 2009. gada apakšlīgumu, vairākas vietējās pašvaldības un citas valsts iestādes piešķir subsīdijas lidostas ekspluatantiem, kuri secīgi mainījās. Šīs struktūras bija CG16, COMAGA, CCBC, SMAC un Angulēmas TRK.
- (204) Lai noteiktu, vai Angulēmas TRK līdzekļi ir valsts līdzekļi, Komisija konstatē, ka administratīvā rakstura valsts iestāde ir patstāvīga administratīvā vienība, kuru stingri kontrolē Francijas valsts centrālā administrācija⁽¹²³⁾. Turklāt TRK vispārējais budžets tiek finansēts no nodokļu ieņēmumiem, kas saņemti no Tirdzniecības un uzņēmumu reģistrā iekļautajiem uzņēmumiem. Tādēļ Komisija uzskata, ka Angulēmas TRK līdzekļi ir valsts līdzekļi.
- (205) Turklāt teritoriālo iestāžu līdzekļi ir valsts līdzekļi saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu⁽¹²⁴⁾. Tādējādi SMAC veidojošie dalībnieki, kas līgumiski apņēmušies finansēt SMAC budžetu no saviem līdzekļiem, ir tirdzniecības un rūpniecības kameras, teritoriālā iestāde⁽¹²⁵⁾ un publiskas struktūras, kas pašas sastāv no teritoriālām iestādēm. Tādēļ Komisija uzskata, ka SMAC līdzekļi ir valsts līdzekļi.

8.1.2.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

- (206) Komisija uzskata, ka publisko tiesību subjektu lēmumi par attiecīgo subsīdiju piešķirumu apstiprināšanu ir attiecināmi uz valsti⁽¹²⁶⁾.
- (207) Turklāt Komisija konstatē, ka SMAC ir valsts struktūra, kurai nav neviena darbinieka un kura ir administratīvi integrēta vietējās pašvaldībās, ko tā tieši vai netieši apvieno. Arī tās lēmumus par budžetu, kuru veido dalībnieku saistības, pieņem apvienotā komiteja, kuras sastāvā ir apvienības dalībnieku pārstāvji. Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija uzskata, ka SMAC lēmumi par lidostas darbību ir attiecināmi uz valsti.

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

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

⁽¹²⁵⁾ Attiecas uz CG16.

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

- (208) Attiecībā uz Angulēmas TRK veiktajiem pasākumiem Komisija vispirms norāda, ka TRK ir administratīva rakstura valsts iestādes, tādēļ uz tām attiecas publiskās tiesības. Komisija arī uzsver, ka Francijas tiesību akti klasificē tirdzniecības un rūpniecības kameras kā “valsts starpniek institūcijas” un uzdod tām sekmēt ekonomikas attīstību, teritoriju pievilcību un plānošanu, kā arī atbalstu uzņēmumiem un to apvienībām⁽¹²⁷⁾. Tādējādi lidostu ekspluatācijas pienākuma, kas uzticēts tirdzniecības un rūpniecības kamerām, pamatā ir TRK atbalsta funkcijas vietējai un reģionālai attīstībai, lai gan lidostu ekspluatācijas darbība pati par sevi ir saimnieciska rakstura⁽¹²⁸⁾.
- (209) Komisija arī uzsver, ka Tirdzniecības kodeksa R 712-2. un turpmākie panti pakļauj tirdzniecības un rūpniecības kameras valsts pārstāvju uzraudzībai. Tādēļ uzraudzības iestādes piedalās visās TRK pilnsapulcēs un var papildināt šo sanāksmju darba kārtību. Turklāt lēmumi par budžeta projektu, labojumiem un izpildi stājas spēkā tikai tad, kad tos ir apstiprinājusi uzraudzības iestāde, arī neizvirzot iebildumus. Tādējādi šajā gadījumā minētie budžeti paredz finanšu līdzekļu nodošanu lidostas ekspluatantiem, tostarp TRK-lidostai⁽¹²⁹⁾, kā minēts šā lēmuma 28. un 29. apsvērumā⁽¹³⁰⁾.
- (210) Nemot vērā šo informāciju, Komisija uzskata, ka Angulēmas TRK, tostarp TRK-lidosta, ir daļa no valsts pārvaldes sistēmas⁽¹³¹⁾ un tās veiktie pasākumi, atbalstot Angulēmas lidostas ekspluatantus, obligāti ir attiecināmi uz valsti.

8.1.3. *Selektīvā priekšrocība lidostas ekspluatantiem*

- (211) Lai novērtētu, vai valsts pasākums uzskatāms par atbalstu uzņēmumam, jānosaka, vai attiecīgais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, kas tam ļauj izvairīties no izmaksām, kuras parasti apgrūtinātu uzņēmuma paša finanšu līdzekļus, un vai tas saņem priekšrocības, ko nesaņemtu parastos tirgus apstākļos⁽¹³²⁾.
- (212) Šajā gadījumā Francijas iestādes apgalvo, ka Angulēmas lidostu kopumā var klasificēt kā *SIEG*. Šāda klasifikācija ir saistāma ar lidostas nozīmi reģiona teritoriālajā plānošanā un ekonomikas un sociālajā attīstībā. Tādējādi tai piešķirtais finansējums nebūtu uzskatāms par valsts atbalstu *Altmark* judikatūras nozīmē, jo tas nenodrošina lidostai reālas priekšrocības.
- (213) Attiecībā uz Francijas iestāžu apgalvojumu, ka finanšu summas, kas piešķirtas Angulēmas lidostas pārvaldītājiem, neradīja selektīvu priekšrocību saskaņā ar iepriekš minēto *Altmark* judikatūru, Komisijai ir jānovērtē, vai šajā gadījumā ir izpildīti kritēriji, kas iekļauti minētajā spriedumā. Šajā jautājumā jāatgādina, ka Tiesa lēma minētajā spriedumā, ka kompensācijas, kas piešķirtas sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildei, nav uzskatāmas par atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja tiek izpildīti visi četri šādi kritēriji:

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

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

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

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

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

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

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

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

- kompensācijas nepārsniedz līmeni, kas nepieciešams to izmaksu pilnīgai vai daļējai segšanai, kas radušās, pildot sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī pamatotās priekšrocības, ko rada šo pienākumu izpilde (trešais kritērijs), un
 - kad uzņēmuma, kam uzdots veikt sabiedriskā pakalpojuma pienākumus, izvēle nav notikusi valsts pasūtījuma procedūras ietvaros, nepieciešamās kompensācijas līmenis tiek noteikts, balstoties uz izmaksu analīzi vidējā uzņēmumā, kas tiek labi pārvaldīts un ir atbilstoši aprīkots, lai varētu atbilst prasītajiem sabiedriskā pakalpojuma nosacījumiem, kas radušies, pildot šos pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī pamatotās priekšrocības, ko rada šo pienākumu izpilde (ceturtais kritērijs).
- (214) Komisija paziņojumā par valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijām, kas piešķirtas SIEG pakalpojumu sniegšanai ⁽¹³³⁾ (turpmāk – SIEG paziņojums), sniedza vadlīnijas, kuru mērķis bija izskaidrot prasības attiecībā uz vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu kompensēšanu. Šis paziņojums attiecas uz dažādām prasībām, kas izvirzītas spriedumā *Altmark* lietā, proti, vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojuma jēdziens LESD 106. panta nozīmē, pilnvarojuma nepieciešamība, pienākums definēt kompensācijas parametrus, principi, kas saistīti ar nepieciešamību nepieļaut pārmērīgu kompensāciju, un pakalpojumu sniedzēja atlases principi.
- (215) Kritēriji, kas minēti spriedumā *Altmark* lietā, ir kumulatīvi, un katra atsevišķā kritērija neizpilde izraisa vērtējamo pasākumu klasificēšanu par valsts atbalstu Savienības tiesību nozīmē. Tādējādi, ņemot vērā vērtējamās pasākumus, Komisija uzskata par lietderīgu un pietiekamu attiecībā uz visiem novērtējamiem laikposmiem veikt pārbaudi par pirmo un ceturto kritēriju spriedumā *Altmark* lietā.

8.1.3.1. Vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu definīcija (pirmais kritērijs)

a) Analīzes satvars

- (216) Pirmais sprieduma *Altmark* lietā kritērijs attiecas uz SIEG funkcijas definēšanu. Šī prasība atbilst LESD 106. panta 2. punkta prasībai ⁽¹³⁴⁾, no kuras izriet, ka uzņēmumi, kas uzņemas SIEG pārvaldību, ir uzņēmumi, kas atbild par "īpašu uzdevumu" ⁽¹³⁵⁾. Parasti "īpaša sabiedriskā pakalpojuma uzdevuma" uzticēšana nozīmē tādu pakalpojumu nodrošināšanu, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem ⁽¹³⁶⁾. Piemērojot vispārējās nozīmes kritēriju, Savienības dalībvalstis šādus pakalpojumus var saistīt ar īpašiem pienākumiem.
- (217) Tādējādi Komisija uzskata, ka nebūtu lietderīgi noteikt īpašu sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas pienākumu darbībai, ko uzņēmumi, kas darbojas normālos tirgus apstākļos, jau sniedz vai var sniegt apmierinošā līmenī un ievērojot valsts noteiktus, sabiedrības interesēm atbilstošus nosacījumus (attiecībā uz cenu, objektīviem kvalitātes raksturojumiem, nepārtrauktību un piekļuvi attiecīgajam pakalpojumam). Attiecībā uz jautājumu, kā zināt, vai tirgus var piedāvāt kādu pakalpojumu, jāatgādina, ka Komisijas kompetence attiecībā uz SIEG definēšanu aprobežojas ar pārbaudi, vai attiecīgā dalībvalsts nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, klasificējot SIEG pakalpojumu ⁽¹³⁷⁾.
- (218) Turklāt, ja Savienības līmenī eksistē konkrēti noteikumi, tie regulē dalībvalstu vērtēšanas tiesības, neskarot Komisijas veikto novērtējumu, lai uzzinātu, vai SIEG ir pareizi definēts valsts atbalsta kontroles nolūkā ⁽¹³⁸⁾.
- (219) Parasti Komisija neizslēdz *a priori*, ka lidostas pārvaldību kopumā varētu klasificēt kā SIEG. Šajā jomā jaunās pamatnostādnes norāda, ka minētā klasificēšana ir iespējama pietiekami pamatotos apstākļos ⁽¹³⁹⁾, piemēram, kad bez lidostas kāds reģions tiktu izolēts no pārējās Savienības tādā mērā, ka tas apdraudētu šā reģiona sociālo un ekonomikas attīstību. Šādā novērtējumā attiecībā uz reālas nepieciešamības pēc sabiedriskā pakalpojuma esamību ir jāņem vērā citu transporta veidu esamība, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi vai jūras prāmju satiksmes

⁽¹³³⁾ Komisijas 2011. gada 20. decembra paziņojums par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.).

⁽¹³⁴⁾ Pirmās instances tiesas 2008. gada 12. februāra spriedums lietā T-289/03 BUPA/Komisija, Krājums, II-81. lpp., 171. un 224. punkts.

⁽¹³⁵⁾ Skatīt jo īpaši Tiesas 1974. gada 21. marta spriedumu lietā 127/73 BRT/SABAM, Recueil, 313. lpp.

⁽¹³⁶⁾ Skatīt iepriekš minētā 2011. gada SIEG paziņojuma 46.–47. punktu.

⁽¹³⁷⁾ Skatīt iepriekš minētā SIEG paziņojuma 47. punktu.

⁽¹³⁸⁾ Skatīt iepriekš minētā SIEG paziņojuma 46. punktu.

⁽¹³⁹⁾ Skatīt jauno pamatnostādņu 69.–73. punktu.

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

- (220) Komisija šajā jomā atgādina, ka sabiedriskās nozīmes mērķim, uz ko atsaucas valsts iestādes, lai pamatotu *SIEG* klasifikāciju, ir jābūt lielākam par konkrētu darbību vai reģionu ekonomikas attīstības mērķi, kā paredzēts LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā. Būtībā Tiesa ir noteikusi, ka *SIEG* ir pakalpojumi ar konkrētām īpašībām, salīdzinot ar citu saimnieciskās dzīves darbību īpašībām⁽¹⁴⁰⁾, un ka uzņēmumi, kas uzņemas *SIEG* pārvaldību, ir uzņēmumi, kas atbild par "īpašu uzdevumu"⁽¹⁴¹⁾. Tādējādi kopumā Komisija uzskata, ka *SIEG* klasifikāciju attiecībā uz funkcijām, ko veica lidostas pārvaldītājs, var pamatot tikai ar apstākli, ka bez lidostas tās apkalpotais reģions pilnībā vai daļēji tiktu izolēts no pārējās ES teritorijas tādā mērā, ka būtu apdraudēta tā ekonomikas un sociālā attīstība.
- (221) Procedūras uzsākšanas lēmumā Komisija būtībā vērtēja to, vai lidostas pārvaldības funkcijas, kas paredzēja nodrošināt precizētos sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, piemēram, saistībā ar infrastruktūras uzturēšanu darba gatavībā un pieejamību, varēja uzskatīt par *SIEG*. Pretēji tam lidostas platformas attīstīšanu, jo īpaši komerciāliem reisiem, neatkarīgi no tā, vai eksistē līnijas, uz kurām attiecas SPS, nevar klasificēt kā sabiedriskas nozīmes pakalpojumu.
- (222) Saistībā ar to Komisija konstatē, ka, no vienas puses, lidostas, kuras apkalpo Angulēmas lidostai tuvākās regulārās līnijas, ir pieejamas tikai nedaudz vairāk kā pusotru stundu brauciena attālumā ar automobili⁽¹⁴²⁾. No otras puses, kaut arī Angulēma atrodas centrā uz rietumiem no Francijas pamatteritorijas, tā nav savienota ar autoceļiem, izņemot ātrgaitas maģistrāles virzienā uz Francijas austrumiem. Tādēļ ir jānovērtē vairs tikai sabiedrisko pakalpojumu pienākumi, kas Angulēmas un Lionas lidostām bija uzdoti daļā no vērtējamā laikposma saskaņā ar spēkā esošajiem Eiropas tiesību aktiem⁽¹⁴³⁾. Šie sabiedrisko pakalpojumu pienākumi jo īpaši paredzēja nodrošināt pietiekamus regulāros transporta pakalpojumus izbraukšanai un iebrukšanai Angulēmā⁽¹⁴⁴⁾.
- (223) Turklāt Komisija atgādina, ka vidējā satiksmes intensitāte no Angulēmas lidostas pārbaudes laikposmā samazinājās un kopumā saglabājās mazāka par 200 000 pasažieriem gadā⁽¹⁴⁵⁾ un ka šīs lidostas ekspluatācijas bilancei bija raksturīgs strukturāla rakstura deficīts, kā izriet no 17. apsvēruma iepriekš.
- (224) Ņemot vērā minētās Angulēmas lidostas raksturīgās īpašības, var uzskatīt, ka operators, balstoties uz tīri komerciālām interesēm, neuzņemtos šīs lidostas pārvaldību vai vismaz nedarītu to parastos komerciālos apstākļos.
- (225) No tā izriet, ka, ņemot vērā Angulēmas ģeogrāfisko stāvokli un šīs pilsētas rīcībā esošo transporta tīklu, citas lidostas neesamību tuvākajā apkārtnē, kas spētu radīt pieņemamu alternatīvu pasažieru pārvadājumiem, izteikti nepietiekamo satiksmi un lidostas strukturālo finanšu deficītu, Komisija uzskata, ka Francija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, atzīstot, ka Angulēmas lidostas pārvaldītāju funkcijas, kas attiecās tikai uz infrastruktūras uzturēšanu darba gatavībā un pieejamību, var klasificēt kā *SIEG*. No otras puses, lidostas komerciālā attīstība, veidojot jaunus gaisa savienojumus vai paplašinot ar aeronavigāciju nesaistītās darbības, principā pati par sevi nevar izpildīt sabiedriskās nozīmības kritēriju, kas pamatotu *SIEG* klasifikāciju. Jo īpaši Komisija uzskata – apstākļi, ka valsts iestādes kompensēja neto izmaksas, ko radīja *SIEG* pakalpojumu sniegšana, nedrīkst ietekmēt ekonomiskos stimulus lidostas pārvaldītājam veidot komerciālas attiecības ar aviosabiedrībām.
- (226) Tādēļ, ņemot vērā šos apsvērumus, Komisijai par katru attiecīgo pārvaldības laikposmu ir jānosaka, kuras Angulēmas lidostas pārvaldītāju darbības var klasificēt kā *SIEG* un kuras nevar.

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁵⁾ Skatīt iepriekš 2. tabulu.

b) SIEG ietvars

- (227) Attiecībā uz 2002.–2006. gada laikposmu, kurā TRK-lidosta veica lidostas ekspluatāciju, 2002. gada nolīgums tika noslēgts, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu funkciju izpildi saistībā ar aeronavigācijas servitūtiem un sabiedrisko pakalpojumu nepārtrauktību⁽¹⁴⁶⁾. Tā mērķis bija arī lidostas attīstības nodrošināšana. Minētā nolīguma ievaddaļā šajā jautājumā ir norādīts, ka parakstītāji “ir vienojušies apvienot spēkus, lai definētu un finansētu attīstības, plānošanas un ekspluatācijas politiku” Angulēmas lidostā.
- (228) Ņemot vērā 221. un 226. apsvērumā minētās izmaiņas, Komisija uzskata, ka pārvaldības funkcijas, kas izklāstītas koncesijas nolīgumā un ar to saistītajā specifikācijā un ir saistītas ar infrastruktūras darba gatavības un pieejamības nodrošināšanu, var atzīt par sabiedriskas nozīmes funkcijām un šo funkciju klasificēšana par SIEG neizriet no acīmredzamas kļūdas vērtējumā.
- (229) No otras puses, lidostas komerciālās attīstības mērķis, veidojot jaunus gaisa savienojumus vai paplašinot ar aeronavigāciju nesaistītās darbības, pats par sevi neizpilda sabiedriskās nozīmības kritēriju, kas pamato SIEG klasifikāciju. To nevar pamatot ar reģionālās attīstības mērķi, kā norāda Francijas iestādes.
- (230) Tomēr ir jākonstatē, ka praksē kompensācijas, kas faktiski tika izmaksātas, pašas par sevi neizrietēja no izmaksām, ko radīja jaunu līniju atklāšana, līgumu noslēgšana ar jaunām aviosabiedrībām vai ar aeronavigāciju nesaistītu darbību paplašināšana Angulēmas lidostā, un tās bija atkarīgas tikai no darbībām, kuras var klasificēt kā SIEG.
- (231) Attiecībā uz 2007.–2011. gadu, kad SMAC un TRK-lidosta veica kopīgu lidostas ekspluatāciju, jākonstatē, no vienas puses, ka SMAC 2006. gada 21. decembra statūtos bija paredzētas Angulēmas lidostas plānošanas, aprīkošanas, uzturēšanas, pārvaldības un ekspluatācijas funkcijas. No otras puses, pārvaldības apakšlīgums, kas noslēgts 2009. gada 22. janvārī starp SMAC un Angulēmas TRK, paredzēja nodot SMAC TRK-lidostas atbildību par ieguldījumiem, kas veikti saistībā ar lidostas ekspluatāciju. Citas funkcijas, kas saistītas ar lidostas ekspluatāciju, saskaņā ar pārvaldības apakšlīgumu ir TRK-lidostas atbildība.
- (232) Turklāt saskaņā ar SMAC statūtiem šīs apvienības mērķis ir “nodrošināt pasažieru vai kravas komerciālo gaisa satiksmes pakalpojumu, darījumu, atpūtas vai tūrisma aviācijas un mācību pasākumu attīstību, kā arī visus saistītos pasākumus, kas var sekmēt šā mērķa sasniegšanu” Angulēmas un Konjakas lidostās.
- (233) Tādējādi, kā jau iepriekš minēts 225. apsvērumā, pārvaldības funkcijas, kas ir saistītas tikai ar infrastruktūras darba gatavības uzturēšanu un pieejamību, var uzskatīt par sabiedriskas nozīmes funkcijām, un šo funkciju klasificēšana par SIEG pati par sevi ir uzskatāma par tādu, kas neizriet no acīmredzamas kļūdas vērtējumā.
- (234) Savukārt, kā atgādināts 225. apsvērumā, komerciālo reisu attīstīšana nav klasificējama par SIEG, par ja tās mērķis ir reģionālās attīstības veicināšana. Tomēr jāatzīst, ka arī komerciālā saikne ar *Ryanair* pati par sevi radīja izmaksas, kuras sedza SMAC un TRK-lidosta, jo īpaši saistībā ar jauno transporta pakalpojumu attīstību. Ciktāl SMAC un TRK-lidosta ir uzskatāmas par tādām, kas kopīgi veica lidostas pārvaldības saimniecisko darbību attiecībā pret *Ryanair*, SMAC kompensācijas par papildu izmaksām, ko radīja 2008. gada līgumi, ir jāanalizē saistībā ar šajos līgumos paredzēto valsts atbalsta iespējamo elementu novērtēšanu.
- (235) SMAC 2001. gada 23. jūnija lēmums paredzēja, ka SMAC tiešā veidā izmaksās aviosabiedrībām līgumos neparedzētas summas, lai varētu nodrošināt lidostas komerciālo attīstību. Tādējādi finanšu pasākumi attiecībā uz darbībām, kas saistītas ar jaunu transporta pakalpojumu attīstību, nav uzskatāmi par SIEG un ir jāanalizē saistībā ar to atbalsta pasākumu novērtējumu, kas izmaksāti *Ryanair*⁽¹⁴⁷⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Šie pienākumi ir izklāstīti 2002. gada nolīguma specifikācijas 20. un 21. punktā.

⁽¹⁴⁷⁾ Skatīt šā lēmuma 9. punktu.

- (236) Visbeidzot, specifikācija un tehniskie noteikumi attiecībā uz laikposmu, kad lidostu kopīgi ekspluatēja SMAC un SNC-Lavalin, proti, sākot no 2012. gada 1. janvāra, liecina ne tikai par funkciju, kas saistīta ar infrastruktūras darba gatavības uzturēšanu un pieejamību, bet arī par lidostas popularizēšanas un tās darbības attīstīšanas funkciju. Tā, saskaņā ar specifikācijas un tehnisko noteikumu 9. punktu "ekspluatantam ir pienākums vietējās ekonomikas un tūrisma interesēs izpētīt visas darbības un tūrisma attīstīšanas iespējas lidostā". Tādējādi tie paši noteikumi paredz, ka ekspluatants "šim nolūkam nodrošina lidostas popularizēšanu starp pašreizējiem un potenciālajiem lietotājiem un komerciālās un darījumu aviācijas tirgus dalībniekiem, tūrisma operatoriem, kravas aviopārvadājumu operatoriem, mācību un aeronavigācijas uzturēšanas operatoriem vai jebkuriem citiem operatoriem, kuri attīsta kādu darbību, kas papildina vai ir saistīta ar lidostas darbību".
- (237) Saistībā ar to ziņojums, kuru SMAC sniedza konkursa komisijai, liecina, ka SNC-Lavalin iesniegtais attīstības plāns brīvprātīgā scenārija ietvaros bija noteicošais faktors, lai tiktu atlasīts šā uzņēmuma piedāvājums. Turklāt no lēmuma par pasūtījuma piešķiršanu un saistību dokumentā paredzētās atbildības izriet, ka ekspluatants plānoja noteiktā datumā atjaunot pasažieru pārvadājumu darbību no Anglijas un Īrijas, piesaistot zemo izmaksu aviosabiedrību. Tika plānots sešos gados pakāpeniski atklāt trīs līnijas, paredzot vienu papildu līniju ik pēc diviem gadiem.
- (238) Tādējādi, kā jau iepriekš minēts 225. apsvērumā, pārvaldības funkcijas, kas ir saistītas tikai ar infrastruktūras darba gatavības uzturēšanu un pieejamību, var uzskatīt par sabiedriskas nozīmes funkcijām, un šo funkciju klasificēšana par SIEG nav uzskatāma par tādu, kas izriet no acīmredzamas kļūdas vērtējumā.
- (239) Savukārt, kā atgādināts 225. apsvērumā, komerciālo reisu attīstīšana nav klasificējama par SIEG, par ja tās mērķis ir reģionālās attīstības veicināšana. Tādēļ finanšu pasākumi, kas saistīti ar šīm darbībām, nav uzskatāmi par tādiem, kas paredzēti SIEG finansēšanai.
- (240) Tomēr jāatzīst, ka kompensācijas, kas faktiski izmaksātas lidostas pārvaldītājam no 2012. gada janvāra, pašas par sevi neizriet no izmaksām, ko rada komerciālo reisu attīstīšana. Francijas iestādes ir apņēmušās informēt Komisiju par jebkuru iespējamu atbalsta pasākumu, ko SMAC vai tās dalībnieki turpmāk piešķirs aviosabiedrībām, lai varētu ekspluatēt satiksmes līnijas no Angulēmas lidostas.

c) Pilnvarojuma esamība

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

- sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākuma raksturs un ilgums,
- attiecīgais uzņēmums un vajadzības gadījumā aptvertā teritorija,
- jebkuru to ekskluzīvo vai īpašo tiesību raksturs, ko attiecīgā iestāde ir piešķirusi konkrētajam uzņēmumam,
- kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri, un
- iespējamās pārmērīgās kompensācijas atgūšanas kārtība un pasākumi tās nepieļaušanai.

i) Laikposms no 2002. līdz 2006. gadam

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

⁽¹⁴⁸⁾ Skatīt iepriekš minētā SIEG paziņojuma 52. punktu.

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

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

ii) Laikposms no 2007. līdz 2011. gadam

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁹⁾ Skatīt šā lēmuma 18. apsvērumu.

⁽¹⁵⁰⁾ Minētās procedūras piemērošanas kārtība ir izklāstīta turpmāk. Katru gadu Angulēmas TRK izstrādā budžeta nostādnes, un katrs dienests izstrādā savu budžetu atkarībā no veicamās funkcijas. Lidostas Vispārējais dienests katra gada rudenī iesniedz budžeta projektu par n, n+1 un n+2. gadu. Angulēmas TRK vēlētie Biroja locekļi pēc tam izskata šo budžetu un var tajā paredzēt grozījumus. Pēc apstiprināšanas Birojā lidostas budžets, kā arī citu dienestu budžets, tiek iesniegts pilnsapulcei, kas sastāv no vēlētiem Angulēmas TRK locekļiem, un viņi par to balso, lai varētu uzsākt šā budžeta īstenošanu. Turklāt regulāri tiek sniegti budžeta pārskati, lai varētu pārbaudīt, vai balsojot pieņemtais budžets tiek pareizi pildīts. Nākamā n+1. gada laikā kārtējā n gada budžets tiek izskatīts pilnsapulcē kopā ar iespējamām piezīmēm par konstatētajām nesakritībām. Pilnsapulce vēlreiz balso, lai apstiprinātu budžeta izpildi.

⁽¹⁵¹⁾ SMAC statūtu 17. punkts

⁽¹⁵²⁾ Skatīt 150. zemsvītras piezīmi.

⁽¹⁵³⁾ *SNC-Lavalin* 2011. gada 19. jūlija saistību dokuments, kuru SMAC apstiprināja 2011. gada 8. augustā saskaņā ar 2011. gada 23. jūnija lēmumu.

⁽¹⁵⁴⁾ Skatīt šā lēmuma 23. apsvērumu.

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

- (249) Tādēļ jāatzīst, ka lidostas pārvaldības funkcija arī ir uzdota SNC-Lavalin ar dokumentu, kas atbilst nosacījumiem spriedumā *Altmark* lietā.
- (250) Tādējādi Komisija konstatē, ka katrā Angulēmas lidostas ekspluatācijas laikposmā, kas tika pārbaudīts, pilnvarojums faktiski uzdeva pārvaldītājam vai pārvaldītājiem pildīt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus, kas paredzēja uzturēt darba gatavībā platformu un nodrošināt infrastruktūras pieejamību. Tādējādi pirmais kritērijs spriedumā *Altmark* lietā ir izpildīts iepriekš minēto funkciju robežās.

8.1.3.2. Pakalpojumu sniedzēja atlase (ceturtais kritērijs)

- (251) Komisija arī atzīst par lietderīgu veikt analīzi par ceturto kritēriju spriedumā *Altmark* lietā attiecībā uz visiem apskatītajiem laikposmiem.
- (252) Komisija atgādina, ka saskaņā ar šo kritēriju piešķirtā kompensācija jānosaka, piemērojot vai nu publiskā iepirkuma procedūru, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spētu sniegt šos pakalpojumus par viszemākajām izmaksām sabiedrībai (pirmais apakškritērijs), vai pamatojoties uz izmaksām, kādas rastos vidējam uzņēmumam, kas veiksmīgi darbojas un kuram ir nepieciešamie līdzekļi (otrais apakškritērijs).

a) Par pirmo apakškritēriju

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

- (253) Attiecībā uz laikposmu no 2002. līdz 2006. gadam lidostas ekspluatācijas koncesija tika uzticēta Angulēmas TRK ar 2002. gada 20. septembra ministra rīkojumu⁽¹⁵⁵⁾, kas publicēts Francijas Republikas *Oficiālajā Vēstnesī* 2002. gada 5. oktobrī. Attiecībā uz laikposmu no 2007. līdz 2011. gadam būtisks ir 2006. gada 21. decembra prefekta rīkojums par SMAC izveidi un 2009. gada apakšlīgums, ar ko SMAC uzdod pildīt Angulēmas lidostas tiešas vai netiešas plānošanas, aprīkošanas, uzturēšanas, pārvaldības un ekspluatācijas funkcijas.
- (254) Šie vienpusējie administratīvie un līgumiskie akti nav acīmredzami pieņemti saskaņā ar iepirkuma procedūru, kas būtu atklāta, pārredzama un nediskriminējoša un ļautu salīdzināt dažādus potenciālos piedāvājumus un noteikt kompensācijas apmērus tā, lai izslēgtu valsts atbalsta klātbūtni.
- (255) To darot un attiecībā uz minētajiem laikposmiem Komisija uzskata, ka ievērotās procedūras apstākļi neļāva nodrošināt faktisku konkurenci, ņemoties pildīt Angulēmas lidostas pārvaldības pienākumus. Līdz ar to procedūra, kurā izvēlējās Angulēmas lidostas pārvaldītājus, neatbilst ceturta kritērija pirmajam apakškritērijam spriedumā *Altmark* lietā, ciktāl tā neļāva atlasīt kandidātu, kurš spēj sniegt pašvaldībai attiecīgos pakalpojumus par viszemāko cenu.

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

- (256) Lidostas pārvaldība un ekspluatācija tika nodota sabiedrībai SNC-Lavalin saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/18/EK 21. pantā⁽¹⁵⁶⁾. Turklāt Francijas iestādes pirms šīs procedūras uzsākšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja informāciju par publiska konkursa rīkošanu.
- (257) Tomēr jāatzīst, ka Francijas iestādes nebija spiestas izmantot formālo procedūru un tām bija plaša rīcības brīvība, izvēloties darbuzņēmēju⁽¹⁵⁷⁾. Taču procedūra, kas piešķir šādu rīcības brīvību līgumslēdzējai iestādei, var ierobežot ieinteresēto operatoru līdzdalību.

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

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

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

- (258) Tādēļ Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ievērotā procedūra pati par sevi nav atzīstama par pietiekamu, lai varētu izpildīt ceturto kritēriju spriedumā *Altmark* lietā⁽¹⁵⁸⁾.
- (259) Tādējādi Komisijai ir jāpārlicinās, vai šajā gadījumā ievērotā valsts iepirkuma procedūra ļāva izvēlēties kandidātu, kurš spēja sniegt minētos pakalpojumus pašvaldībai par viszemāko cenu.
- (260) Līguma pamatā ir šādi galvenie faktori: i) ilgums seši gadi, ii) pakalpojumu sniedzēja līgumiskas saistības līdz maksimālajai SMAC iemaksas robežvērtībai, līdzsvarojot lidostas grāmatvedības bilanci, iii) fiksēta atlīdzība par sniegtajiem pakalpojumiem, un iv) stimulējošā klauzula pārvaldīšanas veikšanai. Potenciālie kandidāti tika aicināti iesniegt pamata piedāvājumu (bez komerciālās satiksmes) un piedāvājumu, kas atbilst brīvprātīgajam scenārijam (ar komerciālo satiksmi). Šajā saistībā tirgus prezentācijas ziņojumā, kas iesniegts konkursa komisijai, tika uzsvērts, ka ir iesniegti divi konkurējoši piedāvājumi. Papildus sabiedrībai *SNC-Lavalin*, arī sabiedrība *APCO*⁽¹⁵⁹⁾ iesniedza pamata scenāriju un brīvprātīgo scenāriju. Attiecībā uz sabiedrības *SNC-Lavalin* iesniegtā piedāvājuma tehnisko vērtību, kas šajā gadījumā līdzvērtīga saglabātajam brīvprātīgajam scenārijam, abu konkurentu piedāvātā cena par visu laikposmu bija turpmāk minētā:

(tūkstošos EUR)

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

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

(tūkstošos EUR)

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

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

⁽¹⁵⁸⁾ Skatīt iepriekš minētā *SIEG* paziņojuma 66. punktu.

⁽¹⁵⁹⁾ *APCO* ir izveidota 2011. gada janvārī kā Limožas un Augšvjennas TRK simtprocentīga filiāle. Tās darbības mērķis ir konsultācijas lidostu pārvaldīšanā, lidostu darbinieku izglītošana, lidostu pārvaldīšana, vadība un attīstība, lidlauka pakalpojumi un lidostu drošība.

⁽¹⁶⁰⁾ Skatīt šā lēmuma 20. apsvērumu.

- (263) Attiecībā uz maksājumiem ārpus līguma, kas paredzēti lidostas komerciālās attīstības nodrošināšanai un ko Komisija uzskata par tādiem, kas nespēj pienācīgi integrēt SIEG loku (¹⁶¹), Komisijas šaubas, kas bija izteiktas uzsākšanas lēmumā, tika kļiedētas. SMAC 2001. gada 23. jūnija lēmums būtībā paredzēja, ka SMAC šos pasākumus tieši izmaksā aviosabiedrībām. Tādēļ šo sistēmu bija paredzēts analizēt attiecībā uz valsts atbalsta tiesībām saistībā ar to pasākumu kontroli, kas piešķirti *Ryanair/AMS* (¹⁶²).
- (264) Attiecībā uz šiem elementiem Komisija uzskata, ka izmantotās procedūras kritēriji, piešķirot valsts iepirkumu *SNC-Lavalin*, neļāva nodrošināt tāda piedāvājuma atlasīšanu, kas sniegtu pašvaldībai minēto pakalpojumu par viszemāko cenu, un ka tādējādi nav izpildīts sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs pirmais apakškritērijs.
- b) Par otro apakškritēriju
- (265) Attiecībā uz 2002.–2006. gadu un 2007.–2011. gadu Francijas iestāžu pienākums bija pierādīt, ka kompensācija tika noteikta, izmantojot par pamatu vidējo uzņēmumu, kas ir pareizi pārvaldīts un atbilstoši apgādāts ar nepieciešamajiem līdzekļiem.
- (266) Saistībā ar to Komisija konstatē, ka Francija nav iesniegusi minēto informāciju. Komisija arī konstatē, ka kompensācija netika noteikta, izmantojot par pamatu *a priori* noteiktas izmaksas vai veicot salīdzinājumu ar citu līdzīgu lidostas pārvaldītāju izmaksu struktūrām. Tādējādi attiecībā uz iepriekš minētajiem laikposmiem Komisijai nav nepieciešamās salīdzinošās informācijas, lai varētu novērtēt, kā ir ievērots kritērijs par pakalpojuma sniedzēja atlasīšanu.
- (267) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz 2002.–2006. gadu un 2007.–2011. gadu.
- (268) To pašu var secināt attiecībā uz laikposmu, kas sākas 2012. gada 1. jūlijā, jo Komisijai nav nepieciešamās salīdzinošās informācijas, lai varētu novērtēt, kā ir ievērots kritērijs par pakalpojuma sniedzēja atlasīšanu. Tādēļ ir jāuzskata, ka sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts arī attiecībā uz šo laikposmu.
- (269) Tā kā sprieduma *Altmark* lietā ceturtais kritērijs nav izpildīts, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi radīja priekšrocības visiem Angulēmas lidostas ekspluatantiem pēc kārtas, un parastos tirgus apstākļos tās nebūtu pieejamas.

8.1.4. Ietekme uz ES iekšējo tirdzniecību un konkurenci

- (270) Ja dalībvalsts piešķirts finansiāls atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru (¹⁶³), lai pasākums kropļotu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem tirgū, kas atvērts konkurencei.
- (271) Vērtējot vispārīgāk, jāpiebilst – kā *Ryanair* to apstiprina savās piezīmēs – ka Savienības lidostu pārvaldītāji konkurē cits ar citu, lai piesaistītu aviosabiedrības. Būtībā aviosabiedrības nosaka savienojumus, ko tās ekspluatē, un attiecīgo satiksmes intensitāti, pamatojoties uz dažādiem kritērijiem. Šie kritēriji ietver potenciālos klientus, ko tās var piesaistīt minētajiem savienojumiem, kā arī to lidostu īpašības, kas atrodas savienojumu galos.
- (272) Aviosabiedrības jo īpaši izvērtē tādus kritērijus kā sniegto lidostas pakalpojumu raksturs, iedzīvotāju skaits vai saimnieciskā darbība lidostas tuvumā, noslogojums, pieejamība pa sauszemes ceļiem vai arī lidostas maksas līmenis un vispārējie komerciālie apstākļi lidostas infrastruktūras izmantošanai un pakalpojumu saņemšanai. Lidostas maksas līmenis ir svarīgs faktors, ciktāl lidostai piešķirtos valsts līdzekļus varētu izmantot, lai saglabātu lidostas maksu mākslīgi zemā līmenī nolūkā piesaistīt aviosabiedrības un tādējādi būtiski kropļot konkurenci (¹⁶⁴).

(¹⁶¹) Skatīt šā lēmuma 225. apsvērumu.

(¹⁶²) Skatīt šā lēmuma 9. sadaļu.

(¹⁶³) Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Komisija*, Recueil, II-717. lpp.

(¹⁶⁴) Skatīt jauno pamatnostādņu 43. punktu.

- (273) Tādējādi aviosabiedrības sadala savus resursus, jo īpaši attiecībā uz iekārtām un apkalpi, starp dažādiem savienojumiem, īpaši ņemot vērā pakalpojumus, ko piedāvā lidostu pārvaldītāji, un cenas, ko tie iekasē par šiem pakalpojumiem.
- (274) Lidostu pakalpojumu tirgus ir atvērts konkurencei Savienības iekšienē, tādēļ priekšrocības, kas tika piešķirtas Angulēmas lidostas secīgajiem ekspluatantiem, varēja ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, mākslīgi palielinot lidostas pakalpojumu piedāvājumu Angulēmā, salīdzinājumā ar parastajiem tirgus apstākļiem. Tādējādi Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi varēja kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību Savienības ietvaros.

8.1.5. Secinājums par atbalsta esamību

- (275) Attiecībā uz visu iepriekš izklāstīto situāciju Komisija izdara turpmāk minētos secinājumus.
- Ņemot vērā Angulēmas lidostas konkrētās īpatnības, Francija varēja uzskatīt, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ka attiecībā uz visiem šajā lēmumā izskatītajiem laikposmiem pārvaldības funkcijas, kas bija saistītas tikai ar lidostas uzturēšanu darba gatavībā un tās infrastruktūras pieejamību, var klasificēt kā *SIEG*.
 - Pretēji tam lidostas ekonomisko attīstību, ko motivēja komerciāli apsvērumi, neatkarīgi no apskatītā laikposma nevar klasificēt kā *SIEG*.
 - Valsts kompensācija, kas piešķirta to sabiedrisko pakalpojumu funkciju finansēšanai, kuras ietilpst *SIEG* jomā, neatbilst ceturtajam kritērijam spriedumā *Altmark* lietā neatkarīgi no laikposma, kas izskatīts šā lēmuma ietvaros. Tādējādi šie pasākumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8.2. Lidostas ekspluatantu atbalstam piešķirto pasākumu saderība ar iekšējo tirgu

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

8.2.1. Lidostas ekspluatantiem piešķirtā atbalsta saderība

- (277) Komisija uzskata, ka *SIEG* 2011. gada lēmums ir piemērojams atbalstam, kas piešķirts visos šā lēmuma apskatītajos laikposmos. Būtībā saskaņā ar *SIEG* 2011. gada lēmuma 10. punkta b) apakšpunktu "jebkurš atbalsts, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra un nebija ne saderīgs ar iekšējo tirgu, ne arī atbrīvots no paziņošanas pienākuma saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK, bet atbilst šā lēmuma nosacījumiem, ir saderīgs ar iekšējo tirgu un atbrīvots no iepriekšējas paziņošanas pienākuma".
- (278) Tomēr vispirms jāatgādina, ka šajā situācijā nevar piemērot *SIEG* 2011. gada lēmuma 4. punkta f) apakšpunktu, kas paredz, ka pilnvarojums, saskaņā ar kuru piešķir attiecīgo atbalstu, ir nepārprotami jāsaista ar minēto lēmumu. Būtībā šajā gadījumā attiecīgo atbalstu, kas piešķirts pirms *SIEG* 2011. gada lēmuma stāšanās spēkā, var pieprasīt tikai gadījumā, ja uz to attiecas izskatāmais pilnvarojums, nekādā veidā neierobežojot *SIEG* 2011. gada lēmuma 10. punkta b) apakšpunktu. Otrkārt, procesuālās ekonomijas iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka var pamatoties uz *SIEG* 2011. gada lēmuma piemērošanu atbalstam, kas piešķirts pirms 2012. gada 31. janvāra, iepriekš neizvērtējot, vai šis atbalsts bija saderīgs ar Lēmumu 2005/842/EK. Būtībā *SIEG* 2011. gada lēmuma 10. punkta b) apakšpunkta mērķis bija attiecināt minētā lēmuma piemērošanu uz nesaderīgo atbalstu, kas piešķirts pirms tā stāšanās spēkā, tomēr neizslēdzot atbalstu, kas attiecīgā gadījumā var tikt atzīts par saderīgu saskaņā ar Lēmumu 2005/842/EK.

8.2.1.1. Kritērijs, kas saistīts ar piemērošanas jomu

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

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

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

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

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

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

- (282) Saskaņā ar SIEG 2011. gada lēmuma 5. punkta 1. daļu kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt to, kas nepieciešama sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildes neto izmaksu segšanai, paredzot arī saprātīgu peļņu. Šajā gadījumā kompensācijas ierobežošanu līdz izmaksām, kas nepieciešamas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai, nodrošina procedūra, kurā definē ietekmi uz lidostas budžetu. Tādēļ šo procedūru raksturojošā apkārtraksta 2.6. punktā ir paredzēts, ka budžeta izstrādes gaitā Angulēmas TRK ir jānosaka: i) darbības operāciju stāvoklis; ii) pašfinansēšanas spējas stāvoklis; un iii) kapitāla operāciju stāvoklis. Turklāt budžeta pieprasījumam, kura apstiprināšana tiek lūgta, obligāti ir jāpievieno vairāki dokumenti (tabula ar dažādu dienestu pakalpojumiem un tiem nepieciešamajām iemaksām, štatu saraksts, algu saraksts utt.). Tādēļ šķiet, ka visiem kontroles pasākumiem, kas veicami pirms budžeta izstrādes, ir *ex ante* jānodrošina budžeta ierobežošana ar nepieciešamo summu, kas pamatota ar Angulēmas TRK funkcijām. No Francijas iestāžu iesniegtās informācijas izriet, ka piešķirtā atbalsta mērķis bija tikai kompensēt ekspluatācijas radīto deficītu, kas saistīts ar Angulēmas lidostas pārvaldību. Turklāt budžeta izpildes kontroles sistēma, kas paredzēta SMAC statūtos, nepieļāva nekādu pārmērīgu kompensēšanu *ex post*. Līdz ar to kompensācijas summa nepārsniedza to, kas nepieciešama sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpildes radīto izmaksu segšanai.
- (283) Visbeidzot, atsevišķi nodalītas uzskaites veikšana ļāva izolēt Angulēmas lidostas pārvaldības darbību grāmatvedības aspektā. Būtībā no TRK-lidostas grāmatvedības datiem izriet, ka tajā bija paredzēta atsevišķa pozīcija lidostas darbībām. Ar šo sistēmu pietika, lai nodrošinātu, ka netiek piešķirtas šķērssubsīdijas, ko izmanto citām darbībām. Lidostas norēķinu un budžeta pārskati tika sūtīti arī Civilās aviācijas dienestam, kas sniedza atzinumu Angulēmas TRK uzraudzības iestādei pirms minēto norēķinu un budžeta pārskatu apstiprināšanas, bet valsts lidostai nodrošināja galvojumu. Tādējādi kompensācija tika faktiski izmantota attiecīgā dienesta darbības nodrošināšanai, un valsts iestādes bija izstrādājušas procedūru, kas nepieļāva pārmērīgu kompensēšanu. Tomēr Komisija precizē, ka šis novērtējums nav piemērojams izmaksām, ko radīja *Ryanair* darbība, jo tā attiecās uz komerciālās attīstības funkciju⁽¹⁶⁵⁾.
- (284) Visbeidzot, Komisija atgādina – Francijas iestāžu iesniegtā informācija ļauj konstatēt, ka attiecīgā atbalsta nolūks bija tikai lidostas ekspluatācijas radītā deficīta segšana apskatītajā laikposmā un pārvaldītājs no tā neguva nekādu peļņu.

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

- (285) Pakalpojumu iepirkuma konkursa uzaicinājumā bija paredzamā veidā minēta nepieciešamība pretendētājam norādīt atlīdzību par ekspluatācijas pakalpojumu, izslēdzot komerciālo satiksmi (pamata scenārijā) un komerciālas ekspluatācijas gadījumā (brīvprātīgajā scenārijā). Abos scenārijos bija jānorāda arī maksimālā garantija, ko pieprasa no SMAC ekspluatācijas bilances nodrošināšanai. Turklāt SMAC konkursa uzaicinājumā bija iekļāvusi stimulējošo klauzulu (50%/50 %) gadījumam, ja SMAC līdzdalība būs mazāka par uzaicinājumā minēto robežvērtību, un šis noteikums tika iekļauts arī specifikācijā. Kā iepriekš atgādināts 262. apsvērumā, pamata scenārijs, ko piedāvāja SNC-*Lavalin* un kas turklāt bija izdevīgāks par APCO piedāvāto pamata scenāriju, varēja nodrošināt arī Angulēmas lidostas pieejamību un darba gatavības uzturēšanu.
- (286) Turklāt kompensācijas aprēķini vispirms balstījās uz informāciju par deficītu, kas reāli radies lidostas atsevišķi nodalītajā budžetā⁽¹⁶⁶⁾. Ekspluatanta pienākums bija nodrošināt, lai šo nodalīto gada pārskatu apstiprina revidents, kā arī iesniegt minēto gada pārskatu SMAC.

⁽¹⁶⁵⁾ Skatīt šā lēmuma 225. apsvērumu.

⁽¹⁶⁶⁾ Specifikācijas un tehnisko noteikumu 14-1. punkts.

- (287) Ir arī konstatēts, ka valsts līdzsvarošanas iemaksu, kuru saņēma *SNC-Lavalin*, bija paredzēts samazināt gadījumā, ja lidostas bilances nodrošināšanai nepieciešamā summa būtu mazāka par robežvērtību, kas noteikta saistību dokumentā. Šāds saņemšanas mehānisms ļāva līdz minimumam samazināt pārmērīgas kompensēšanas risku *ex post*.
- (288) Attiecībā uz regulāro kontroli, vai nenotiek pārmērīga kompensēšana, konkursa specifikācijas III daļas noteikumi precīzē kārtību, kādā SMAC veic kontroli, ļaujot arī pārbaudīt un novērst pārmērīgu kompensēšanu no SMAC līdzekļiem attiecībā uz *SNC-Lavalin* uzticēto vispārīgas tautsaimnieciskas nozīmes funkciju izmaksām.
- (289) Tomēr attiecībā uz kompensācijas summu Komisija konstatē, ka starp SMAC un *SNC-Lavalin* noslēgtā līguma bilances pamatā nebija saprātīgas peļņas noteikšana *ex ante*, bet gan fiksēta atlīdzība. Komisija arī atzīmē satiksmi no lidostas, kas pašlaik ir vairāk nekā ierobežota, paredzētos kompensācijas aprēķināšanas un kontroles mehānismus, stimulējošās klauzulas iekļaušanu iepriekš izklāstītajā pārvaldības kārtībā un faktu, ka *SNC-Lavalin* piedāvājums finansiālajā aspektā paredzēja viszemāko cenu. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskata, ka kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar SMAC un *SNC-Lavalin* līgumu, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu ar nosacījumu, ka Francijas iestādes pārliecinās, vai kopējā kompensācijas summa, kas izmaksāta *SNC-Lavalin* par visu šā līguma termiņu, nepārsniedz summu, kas nepieciešama to neto izmaksu segšanai, kuras rada vienīgi sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpilde, izslēdzot izmaksas, kuras saistītas ar platformas komerciālo attīstību, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu.
- (290) Šajā jomā Francijas iestādēm četru mēnešu laikā pēc līguma izbeigšanās, kas noslēgts starp SMAC un *SNC-Lavalin*, ir jānosūta Komisijai ziņojums, pierādot, ka *SNC-Lavalin* piešķirtās kompensācijas summa, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu, atbilst SIEG 2011. gada lēmuma 5. punktam attiecībā uz visu līguma periodu.

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

- (291) Ņemot vērā iepriekš minētās piezīmes, Komisija secina, ka atbalsts, kas laikā no 2002. gada jau piešķirts Angulēmas lidostas pārvaldībai, neatkarīgi no tā, kurš bija pārvaldītājs, ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 106. panta 2. punktu un SIEG 2011. gada lēmumu ⁽¹⁶⁷⁾.
- (292) Tomēr attiecībā uz *SNC-Lavalin* Komisija uzskata, ka kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar SMAC un *SNC-Lavalin* līgumu, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu ar nosacījumu, ka Francijas iestādes pierāda Komisijai, ka kopējā kompensācijas summa, kas izmaksāta *SNC-Lavalin* par visu šā līguma termiņu, nepārsniedz summu, kas nepieciešama to neto izmaksu segšanai, kuras rada vienīgi sabiedrisko pakalpojumu pienākumu izpilde, izslēdzot izmaksas, kuras saistītas ar platformas komerciālo attīstību, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu.
- (293) Šajā jomā Francijas iestādēm četru mēnešu laikā pēc līguma izbeigšanās, kas noslēgts starp SMAC un *SNC-Lavalin*, ir jānosūta Komisijai ziņojums, pierādot, ka *SNC-Lavalin* piešķirtās kompensācijas summa, tostarp paredzot saprātīgu peļņas normu par ieguldīto kapitālu, atbilst SIEG 2011. gada lēmuma 5. punktam attiecībā uz visu līguma periodu.

9. RYANAIR UN AMS PIEŠĶIRTO ATBALSTA PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

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

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

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

9.1.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdzieni

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

9.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

9.1.2.1. Valsts līdzekļu iesaiste

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

9.1.2.2. Pasākumu attiecināmība uz valsti

- (297) SMAC lēmumu par atļauju parakstīt 2008. gada līgumus vienprātīgi atbalstīja valsts struktūras, kuras bija SMAC dalībnieces un pašas tieši vai netieši sastāvēja no vietējām varas iestādēm un tirdzniecības un rūpniecības kamerām. Tādēļ Komisija uzskata, ka šo struktūru īpašības radīja situāciju, kurā SMAC lēmumi par lidostas darbību ir attiecināmi uz valsti⁽¹⁶⁸⁾.
- (298) Tādējādi Komisija uzskata, ka minēto līgumu noslēgšana izraisīja valsts līdzekļu izmantošanu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un lēmumi par to noslēgšanu ir attiecināmi uz valsti.

9.1.3. Selektīva priekšrocība

- (299) Lai novērtētu, vai kāds valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jānovērtē, vai labumu gūstošais uzņēmums saņem selektīvas ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos⁽¹⁶⁹⁾.
- (300) Šajā jomā Komisija vispirms konstatē, ka attiecīgie pasākumi ir selektīvi tādā mērā, kādā tie attiecas ekskluzīvi uz *Ryanair*. Būtībā 2008. gada līgumi tika noslēgti pēc tam, kad tika publicēti lēmumi par publiskajiem tarifiem, kas paredz līdzīgu risinājumu un ko piemēro no 2009. gada 1. marta visām aviosabiedrībām, kas vēlas darboties Angulēmas lidostā. Turklāt Londonas Starptautiskās šķirētiesas (LCIA) 2012. gada 18. jūnija spriedums par *Ryanair* veikto 2008. gada līgumu darbības izbeigšanu liecina, ka starp *Ryanair* un Angulēmas TRK pārstāvjiem notika divpusējas sarunas par *Ryanair* darbības nosacījumiem Angulēmas lidostā. Šīs sarunas notika 2009. gada septembrī, dienā, kad *Ryanair* pārstāvji informēja TRK-lidostas pārstāvjus par finansiālajām grūtībām, kas šim aviopārvadātājam radušās līnijā Londonas Stansteda–Angulēma. No minētajām diskusijām izriet, ka lidostas pārvaldītājs un *Ryanair* izvērtēja savu ekskluzīvo sadarbību, un pārvaldītājs noliedza, ka būtu vērsies pie citas aviosabiedrības.
- (301) Visbeidzot, lai noteiktu, vai noslēgtie līgumi radīja ekonomiskas priekšrocības *Ryanair*, Komisijai jāizvērtē, vai uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, darbojoties SMAC un TRK-lidostas vietā un pamatojoties uz rentabilitātes perspektīvām, būtu slēdzis līdzīgus līgumus.
- (302) Lai varētu piemērot minēto principu un ņemot vērā faktiskos šīs lietas apstākļus, Komisija uzskata, ka vispirms ir jāatbild uz turpmāk minētajiem jautājumiem.

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

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

⁽¹⁶⁸⁾ Skatīt šā lēmuma 8.1.2.2. punktu.

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

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

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

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

- (304) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija provizoriski atzina, ka lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts starp SMAC un aviosabiedrību *Ryanair* un AMS, ir jāanalizē kopīgi, lai varētu piemērot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Saistībā ar to jāatgādina, ka saskaņā ar Pirmās instances tiesas viedokli ⁽¹⁷⁰⁾ būtībā ir jānovērtē viss komerciālais darījums kopumā, lai varētu pārbaudīt, vai valsts struktūra ir rīkojusies kā saprātīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos. Tādējādi Komisijai ir pienākums, novērtējot šos strīdīgos pasākumus, ņemt vērā visu saistīto informāciju un to kontekstu.
- (305) Saistībā ar šiem apsvērumiem Francija atbalsta Komisijas pieeju, kas pausta uzsākšanas lēmumā par procedūras sākšanu un paredz kopīgi analizēt lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kuri noslēgti vienlaicīgi. Savukārt, vairākas ieinteresētās trešās personas, piemēram, *Ryanair*, apstrīd šādu pieeju, uzskatot, ka mārketinga pakalpojumu līgums ir jāanalizē atsevišķi.
- (306) Tomēr Komisija uzskata, ka visu lietas apstākļu analīze kopumā apstiprina uzsākšanas lēmumā paustās pieejas pamatotību [skatīt lēmuma par procedūras sākšanu 215.–220. apsvērumu]. Šajā jomā ir jākonstatē, ka nekāda informācija, kas nosūtīta saistībā ar formālu izmeklēšanas procedūru, nav likusi apšaubīt minēto Komisijas provizorisko analīzi.
- (307) Vispirms, mārketinga pakalpojumu līgums tika noslēgts tajā pašā dienā, kad lidostas pakalpojumu līgums, un abus šos līgumus noslēdza tās pašas personas. Būtībā AMS ir simtprocentīga *Ryanair* filiāle, un tās vadītāji ir *Ryanair* augstākās amatpersonas. Tāpat, *Ryanair* un AMS ir vienota saimnieciskā struktūra, tādā nozīmē, ka AMS darbojas saskaņā ar *Ryanair* interesēm un tās kontrolē un ka tās iegūtā peļņa nonāk *Ryanair* rīcībā kā dividendes vai kā sabiedrības vērtības palielinājums. Turklāt, kā turpmāk paskaidrots sīkāk, mārketinga pakalpojumu līgums ir saistīts ar gaisa savienojuma ekspluatāciju, ko *Ryanair* īsteno no Angulēmas lidostas. Būtībā mārketinga pakalpojumu līgums liecina, ka tā pamatā ir *Ryanair* saistības veikt šā savienojuma ekspluatāciju, turklāt tas ir noslēgts vienlaicīgi ar lidostas pakalpojumu līgumu starp SMAC un *Ryanair* attiecībā uz to pašu savienojumu. Tādējādi apstāklis, ka mārketinga pakalpojumu līgumu SMAC noslēdza ar AMS un nevis ar *Ryanair*, pats par sevi neliedz uzskatīt, ka vienlaicīgi noslēgto mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu varētu uzskatīt par vienotu un kopīgu darījumu.
- (308) Visbeidzot, Komisija atgādina, ka mārketinga pakalpojumu līgums ir saistīts ar gaisa savienojumu, kuru *Ryanair* nodrošina Angulēmas lidostā. Komisija uzskata, ka SMAC un *Ryanair* komerciālās attiecības, no vienas puses, un SMAC un AMS attiecības, no otras puses, var novērtēt tikai kopā ar Angulēmas–Londonas Stanstedas satiksmes līnijas atklāšanu, ko nodrošināja *Ryanair*. Saistībā ar to ir jāatgādina, ka revīzija, kas tika veikta Šarantas pašvaldību uzdevumā ⁽¹⁷¹⁾, raksturo *Ryanair* kā tiešo saņēmēju “mārketinga atbalsta pasākumiem”, kurus šī aviosabiedrība pieprasa, lai varētu atklāt zemo izmaksu līniju. Arī Francijas iestādes uzsver, ka 2008. gada līgumi ir uzskatāmi par līgumisku sistēmu, kas ir saskaņota, vispārēja un nedalāma. Tādēļ šķiet, ka no vienas līgumslēdzēja puses, proti, SMAC, viedokļa, pastāv nesaraucama saikne starp mārketinga pakalpojumu līgumu un gaisa savienojumiem, ko *Ryanair* nodrošināja Angulēmas lidostā.
- (309) Šādu vērtējumu apstiprina mārketinga pakalpojumu līguma noteikumi, no kuriem izriet, ka šā līguma pamatā ir *Ryanair* saistības nodrošināt minēto savienojumu, par kuru paralēli tiek noslēgts lidostas pakalpojumu līgums. Mārketinga pakalpojumu līguma 1. pantā, kas definē vienošanās priekšmetu, saistībā ar to ir norādīts, ka “šīs vienošanās pamatā ir *Ryanair* saistības nodrošināt gaisa satiksmes savienojumu starp Angulēmas lidostu un Londonu. Sākotnējā reisu programma paredz trīs turp un atpakaļ reisus nedēļā pavasara un vasaras sezonā, ja vien tos neliedz īstenot nepārvarama vara”. Turklāt Komisija konstatē, ka vairāki mārketinga pakalpojumu līguma punkti tieši atsaucas uz *Ryanair*, norādot, ka tā ir līgumslēdzēja puse, neraugoties uz to, ka oficiāli par šādu nodomu vienojās SMAC un AMS. Piemēram, mārketinga pakalpojumu līguma 7. panta noteikumos ir minēts, ka gadījumā, “ja šīs vienošanās darbību izbeidz *Ryanair* kādā brīdī pirms beidzies trešais vienošanās darbības gads, *Ryanair* maksā SMAC

⁽¹⁷⁰⁾ Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra spriedums lietā T-196/04 *Ryanair*/Komisija, Krājums, II-3643. lpp.

⁽¹⁷¹⁾ 2006. gada 14. jūnija pētījums, ko veica alianse *ELSA* un kas raksturo lidostu *Angoulême Brie-Champniers* un *Cognac-Chanteaubernard* perspektīvas pēc 2007. gada 1. janvāra.

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

- (310) Minēto secinājumu neapdraud šīs procedūras ietvaros sniegtais *Ryanair* apstiprinājums, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana starp lidostu un AMS nebija plānota tādēļ, lai palielinātu *Ryanair* reisu aizpildījumu Angulēmas–Londonas līnijā. Mārketinga pakalpojumu līguma mērķis bija nodrošināt reklāmas telpu *Ryanair* vietnē, lai popularizētu Angulēmu kā brauciena galamērķi starp *Ryanair* vietnes apmeklētājiem un tādējādi arī starp šīs aviosabiedrības klientiem. Tādēļ, pieņemot, ka šis *Ryanair* apgalvojums ir patiess un mārketinga līgums nespēja palielināt pasažieru skaitu, ko *Ryanair* pārvadāja uz/no Angulēmas, ir grūti izprast, kāda lidostai varēja būt interese noslēgt minēto mārketinga līgumu.
- (311) Tādējādi mārketinga pakalpojumu līguma radītās izmaksas attiecībā uz SMAC bija saistāmas ar savienojuma atklāšanu starp Angulēmu un Londonu–Stanstedu. No SMAC viedokļa, ieguvumi no šā līguma varēja izpausties tikai kā papildu ieņēmumi no pasažieru satiksmes līnijā Angulēma–Londonas Stansteda, kas bija vienīgā *Ryanair* apkalpotā līnija Angulēmas lidostā.
- (312) Tādēļ mārketinga pakalpojumu līgums nav nodalāms no lidostas pakalpojumu līguma, kas tika noslēgts vienlaicīgi ar to, un no gaisa transporta pakalpojumiem, kas bija līguma priekšmets. Iepriekš izklāstītā faktiskā informācija vēl jo vairāk apliecina, ka, ja nebūtu attiecīgā gaisa satiksmes savienojuma (un līdz ar to arī saistītā lidostas pakalpojumu līguma), mārketinga pakalpojumu līgumam nebūtu nekāda pamatota ekonomiska izskaidrojuma Angulēmas lidostai un tādēļ tas netiktu noslēgts. Tolaik *Ryanair* bija vienīgā lielā aviosabiedrība, kas lidoja uz šo lidostu un varēja palielināt satiksmes intensitāti. Ja lidosta vēlētos veicināt satiksmi citās līnijās, ko apkalpo citas sabiedrības, konkurējot ar *Ryanair*, būtu pamats domāt, ka tā neveidotu reklāmu *Ryanair* vietnē. Būtībā, kā minēts iepriekš, mārketinga pakalpojumu līgums nepārprotami norāda, ka tā pamatā ir *Ryanair* saistības ekspluatēt gaisa satiksmes savienojumu starp Angulēmas lidostu un Londonas Stanstedu, turklāt tas faktiski paredzēja mārketinga pakalpojumus ar mērķi nodrošināt šā savienojuma popularizēšanu.
- (313) Noslēgumā, ņemot vērā iepriekš sniegto informāciju, Komisija uzskata, ka ir jāveic kopīga analīze par mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu (turpmāk – 2008. gada līgumi), kas veido vienotu darījumu, lai noteiktu, vai tie ir uzskatāmi par valsts atbalstu.

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

- (314) Lai šajā gadījumā piemērotu principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, Angulēmas TRK un SMAC kā 2008. gada līgumu parakstītāju rīcība ir jāsalīdzina ar to, kā rīkotos uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, ja būtu atbildīgs par Angulēmas lidostas pārvaldību.
- (315) Analizējot šādi apzināto darījumu, jānovērtē peļņa, ko minētais uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, pamatojoties uz rentabilitātes izredzēm, varētu gaidīt no mārketinga pakalpojumiem. Šajā aspektā vispārējie ieguvumi no minētajiem pakalpojumiem attiecībā uz tūrismu un reģiona saimniecisko darbību paši par sevi nav jāņem vērā. Vērā ņem tikai šo pakalpojumu ietekmi uz lidostas rentabilitāti, jo tā ir vienīgais apstāklis, ko ņemtu vērā uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos.
- (316) Tādējādi mārketinga pakalpojumi palielina apmeklētību gaisa satiksmes savienojumos, kas minēti attiecīgajā mārketinga pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā, jo šie līgumi ir noslēgti minēto savienojumu popularizēšanai. Lai gan šī ietekme galvenokārt nāk par labu attiecīgajai aviosabiedrībai, ir pamats uzskatīt, ka arī lidostas pārvaldītājs ir ieguvējs. Būtībā pasažieru skaita palielināšanās lidostas pārvaldītāju var ietekmēt, palielinot tā ieņēmumus no vairākām lidostas maksām, kā arī ne-aeronavigācijas ieņēmumus, kurus jo īpaši rada autostāvvietas, restorāni un citas tirdzniecības darbības.

- (317) Tādēļ nav noliedzams, ka uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, kas pārvaldītu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un SMAC vietā, varētu ņemt vērā šo pozitīvo ietekmi, plānojot noslēgt attiecīgo mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu. Tas būtu darāms, izvērtējot attiecīgā gaisa satiksmes savienojuma ietekmi uz turpmākajiem ieņēmumiem un izmaksām un saistībā ar to aplēšot pasažieru skaitu, kuri izmanto šos savienojumus, raksturojot mārketinga pakalpojumu pozitīvo ietekmi. Turklāt šī ietekme ir izvērtējama visā laikposmā, kad tiek ekspluatēti attiecīgie satiksmes savienojumi, kā paredzēts lidostas pakalpojumu līgumā un mārketinga pakalpojumu līgumā.
- (318) Kad lidostas pārvaldītājs slēdz līgumu, paredzot vairāku gaisa satiksmes savienojumu reklāmas pasākumus, būtībā ir iespējams, ka viņš paredz arī aizpildījuma pakāpi (jeb noslodzes koeficientu)⁽¹⁷²⁾ attiecīgajos gaisa satiksmes savienojumos un ņem to vērā, novērtējot turpmākos ieņēmumus. Šajā jautājumā Komisija atzīmē *Ryanair* atzinumu, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līgums nerada lidostas pārvaldītājam tikai izmaksas, bet arī iespējamu peļņu.
- (319) Turklāt ir jānosaka, vai uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, kurš ekspluatētu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un SMAC vietā, pamatoti varētu gaidīt un kvantitatīvi izteikt arī citus ieguvumus, izņemot tos, kuri izriet no pozitīvās ietekmes uz gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību un ir paredzēti mārketinga pakalpojumu līgumā, visā šo savienojumu ekspluatācijas laikā, kā paredzēts mārketinga pakalpojumu līgumā vai lidostas pakalpojumu līgumā.
- (320) Šādu iespēju atbalsta vairākas ieinteresētās trešās personas, jo īpaši *Ryanair* savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā. 2014. gada 17. janvāra pētījuma pamatā ir ideja par to, ka mārketinga pakalpojumi, ko iegādājies lidostas pārvaldītājs, piemēram, TRK-lidosta un SMAC, nostiprina lidostas zīmola tēlu un līdz ar to arī ilgtermiņā stimulē pasažieru skaita palielināšanos, kuri minēto lidostu izmanto, papildus tiem gaisa satiksmes savienojumiem, kuri paredzēti mārketinga pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā uz ekspluatācijas laiku, kas šajos līgumos paredzēts. Konkrēti, no šā pētījuma izriet, ka, pēc *Ryanair* domām, mārketinga pakalpojumi radīs ilgtspējīgu pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklētību arī tad, kad būs beigusies mārketinga pakalpojumu līguma darbība.
- (321) Vispirms šajā jomā jāpiebilst, ka neviens dokumentācijas elements neliecina par to, ka, noslēdzot mārketinga pakalpojumu līgumu, kā paredzēts formālas izmeklēšanas procedūrā, lidostas pārvaldītājs būtu plānojis un *a fortiori* izteicis kvantitatīvi mārketinga pakalpojumu līguma iespējamo pozitīvo ietekmi arī ārpus šajā līgumā paredzētajiem gaisa satiksmes savienojumiem vai, vērtējot laika perspektīvā, pēc šā līguma darbības izbeigšanās. Jebkurā gadījumā Francija no savas puses nav piedāvājusi metodi, kā aplēst iespējamo vērtību, ko uzņēmējs hipotētiskā tirgū, kurš pārvaldītu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un SMAC vietā, būtu saistījis ar šo ietekmi brīdī, kad izvērtētu iespēju noslēgt 2008. gada līgumus. Tādējādi šo ietekmi, pieņemot, ka tā ir pierādīta, jebkurā gadījumā neņēma vērā lidostas pārvaldītāji, parakstot līgumus ar AMS un *Ryanair*.
- (322) Turklāt attiecībā uz šīs ietekmes ilgtspējīgo raksturu šķiet, ka arī tas ir ļoti neskaidrs, kā izriet no pieejamās informācijas. Var pieņemt, ka Angulēmas un tās reģiona popularizēšana *Ryanair* tīmekļa vietnē varēja mudināt šīs vietnes apmeklētājus iegādāties *Ryanair* biļetes uz Angulēmu brīdī, kad tiem bija pieejama šī reklāma, vai nedaudz vēlāk. Savukārt ir maz ticams, ka atmiņas par šo reklāmu, kas apskatīta, apmeklējot *Ryanair* tīmekļa vietni, varētu būt ilgstošas un ietekmēt lidmašīnas biļešu iegādi pēc vairākām nedēļām. Reklāmas kampaņa var iedarboties ilgstoši, ja popularizēšanas pasākumus veic ar viena vai vairāku reklāmas mediju palīdzību, ar kuriem patērētāji bieži saskaras kādā noteiktā laikposmā. Piemēram, reklāmas kampaņa vispārēja rakstura televīzijas un radiostaciju tīklos, plaši apmeklētās tīmekļa vietnēs un/vai virknē reklāmas plakātu, kas izvietoti ārā vai publiski pieejamās vietās, var radīt šādu ilgstošu ietekmi, ja patērētājiem šie mediji ir pieejami pasīvi un atkārtoti. Savukārt, ierobežotas popularizēšanas darbība tikai *Ryanair* tīmekļa vietnē ir maz spējīga radīt būtisku ietekmi pēc šīs popularizēšanas darbības beigām. Turklāt pat ļoti slaveni zīmolu īpašnieki turpina popularizēt savus zīmolus mārketinga kampaņās, un tas nebūtu ekonomiski pamatoti, ja ņemtu vērā *Ryanair* argumentāciju.
- (323) Būtībā ir ļoti ticams, ka lielākā cilvēku daļa neapmeklē *Ryanair* tīmekļa vietni pietiekami bieži, lai tikai no tās vien iegūtu ilgstošas atmiņas par šajā vietnē īstenoto reģiona popularizēšanu. Šādu novērojumu būtiski pastiprina divi apstākļi. Pirmkārt, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līguma noteikumiem Angulēmas reģiona popularizēšana *Ryanair* vietnes sākuma lapā aprobežojās ar piecām rindkopām 150 vārdu apmērā sadaļā “*Top Five Things To Do*” (Pieci svarīgākie darāmie darbi) lappusē, kas atbilst Angulēmas–Konjakas galamērķim, un ar vienkāršu saiti sākuma lapā www.ryanair.com, kas atver SMAC izstrādāto vietni ierobežotā laikposmā un uz ļoti īsu laiku (24, 17 un 12 dienas gadā pirmajos trijos gados). Šo popularizēšanas pasākumu raksturs (vienkārša saite ar ierobežotu

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

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

- (324) Tāpat, lai gan mārketinga pasākumi varēja stimulēt mārketinga pakalpojumu līgumā paredzēto gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību laikposmā, kad šie pasākumi tika veikti, ļoti iespējams, ka minētā ietekme bija nekāda vai nenozīmīga pēc attiecīgā laikposma vai citos savienojumos.
- (325) Turklāt no *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem izriet, ka ieguvumi no mārketinga pasākumu līguma ārpus gaisa satiksmes savienojumiem, kas paredzēti minētajos līgumos, un pēc šo savienojumu ekspluatācijas izbeigšanas, kas paredzēta mārketinga pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā, ir ārkārtīgi neskaidri, un tos nevar izteikt kvantitatīvi ar ticamības pakāpi, kuru atzītu par pietiekamu informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (326) Tā, piemēram, saskaņā ar 2014. gada 17. janvāra pētījumu “[...] nākotnes peļņas pieaugums pēc līguma darbības izbeigšanas, kas paredzēta lidostas pakalpojumu līgumā, ir neskaidrs”. Turklāt šis pētījums piedāvāja divas metodes, kā *a priori* novērtēt mārketinga pakalpojumu līguma pozitīvo ietekmi, un vienai no tām pamatā bija naudas plūsma (“*cash flow*”), bet otrai – kapitalizācija.
- (327) Metode, kuras pamatā bija naudas plūsma, paredzēja novērtēt ieguvumus no mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma kā nākotnes papildu ieņēmumus, kas iegūti pārvaldot lidostu, no mārketinga pakalpojumiem un no lidostas pakalpojumu līguma, atskaitot attiecīgās izmaksas. Metode, kuras pamatā bija kapitalizācija, paredzēja uzskatīt lidostas zīmola tēla uzlabošanas mārketinga pakalpojumu rezultātā par nemateriālu aktīvu, kas iegūts par mārketinga pakalpojumu līgumā minēto cenu.
- (328) Tomēr pētījums uzsvēra daudzās grūtības, kas saistītas ar kapitalizācijas metodi, tādējādi pierādot ar šo metodi iegūstamo rezultātu ticamības trūkumu, un deva priekšroku metodei, kuras pamatā ir naudas plūsma. Šis pētījums jo īpaši norāda: “Lietojot “kapitalizācijas” metodi, jāņem vērā tikai tā mārketinga izdevumu daļa, kas attiecas uz lidostas nemateriālo aktīvu bāzi. Tādēļ var rasties grūtības apzināt to mārketinga izdevumu daļu, kas paredzēta lidostas nākotnes ieņēmumu radīšanai (proti, ieguldījumus lidostas nemateriālo aktīvu bāzē), pretēji izdevumiem, kas rada lidostas pašreizējos ieņēmumus”. Pētījums arī uzsver, ka, “lai izmantotu “kapitalizācijas” metodi, nepieciešams aplēst vidējo laikposmu, kurā lidosta spēs saglabāt klientu, pateicoties AMS mārketinga kampaņai. Praksē būs ļoti grūti aplēst vidējo klientu saglabāšanas ilgumu pēc AMS kampaņas, jo nepietiks datu”.
- (329) 2014. gada 31. janvāra pētījums savukārt ierosināja praksē piemērot metodi, kuras pamatā bija naudas plūsma. Saskaņā ar šo metodi ieguvumi no mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma pēc tam, kad beidzas mārketinga pakalpojumu līgums, tiek aprēķināti kā “galīgā vērtība” līguma izbeigšanās dienā. Šo galīgo vērtību aprēķina, pamatojoties uz gaidāmo peļņas pieaugumu no lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu. Minēto peļņu pagarina arī uz nākamo laikposmu, uz laiku, kas vienāds ar lidostas pakalpojumu līguma ilgumu, pielāgojot to atkarībā no gaisa transporta tirgus izaugsmes tempa Eiropā un varbūtības koeficienta, kas raksturo lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma spēju veicināt lidostas peļņu arī pēc to darbības izbeigšanās. Minētā spēja radīt ilgtspējīgus ieņēmumus saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu izriet no vairākiem apstākļiem, “tostarp no plašākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no ārējiem tīkla faktoriem un kārtējās pasažieru plūsmas”, sīkāk neiedziļinoties šajā jautājumā. Turklāt šī metode ņem vērā diskonta likmi, kas raksturo kapitāla izmaksas.
- (330) Attiecībā uz varbūtības koeficientu pētījums piedāvā 30 % likmi, ko atzīst par piesardzīgu. Tādējādi minētais pētījums, kas ir ļoti teorētisks, šajā jomā nenodrošina nekādu nopietnu pamatojumu ne kvantitatīvā, ne kvalitatīvā aspektā. Tas nebalstās ne uz kādu faktisko materiālu, kas attiektos uz *Ryanair* darbību, gaisa transporta tirgiem vai lidostas pakalpojumiem, lai varētu pamatot šādu 30 % likmi. Tas nenosaka nekādu saikni starp minēto likmi un apstākļiem, kas pieminēti ļoti vispārīgi (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla ārējie faktori un kārtējā pasažieru plūsma), lai varētu pagarināt ieguvumus no lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma uz laiku pēc to darbības izbeigšanās. Visbeidzot, tas nekādi nebalstās uz mārketinga pakalpojumu konkrēto saturu, kas paredzēts dažādos līgumos ar AMS, lai varētu analizēt, kādā mērā šie pakalpojumi varēs ietekmēt iepriekš minētos apstākļus.

- (331) Turklāt tas nekādi nepierāda, ka, izbeidzoties lidostas pakalpojumu līgumam un mārketinga pakalpojumu līgumam, papildu peļņa, kas iegūta, pārvaldot lidostu pēdējā piemērošanas gadā, ar kaut kādu varbūtības pakāpi varētu pagarināties arī nākamajā laikposmā. Tas arī nepamato, ka saglabāsies gaisa transporta tirgus izaugsmes temps Eiropā, lai varētu novērtēt lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma ietekmi uz konkrēto lidostu.
- (332) Tādējādi “galīgā vērtība”, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* piedāvāto metodi, būs pārāk nenoteikta, lai to ņemtu vērā piesardzīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, novērtējot ieinteresētību slēgt līgumu.
- (333) Tādējādi 2014. gada 31. janvāra pētījums liecina, ka “naudas plūsmas” metode spēj sniegt tikai ļoti neskaidrus un maz ticamus rezultātus tāpat kā “kapitalizācijas” metode.
- (334) Turklāt ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nav iesniegusi informāciju, kas pierādītu, ka šajā pētījumā *Ryanair* piedāvāto metodi vai kādu citu metodi, kura paredz kvantitatīvā veidā ņemt vērā ieguvumus, kas gūti pēc lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma darbības izbeigšanās, būtu faktiski praksē izmantojuši tādu reģionālo lidostu pārvaldītāji, kas salīdzināmas ar Angulēmas lidostu. Francija šīs procedūras ietvaros nav arī iesniegusi nekādas piezīmes par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem un tādējādi nav apstiprinājusi to secinājumus.
- (335) Turklāt, kā minēts iepriekš, mārketinga pakalpojumi, kas minēti formālas izmeklēšanas procedūrā, acīmredzami ir paredzēti personām, kas spēj nodrošināt mārketinga pakalpojumu līgumā minēto gaisa satiksmes savienojumu. Ja šo savienojumu neatjauno, izbeidzoties lidostas pakalpojumu līgumam, ir ļoti maza varbūtība, ka mārketinga pakalpojumi varētu turpināties, lai radītu pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklētību pēc minētās izbeigšanās. Tādējādi varbūtību, ka kāda aviosabiedrība vēlētos turpināt minētā savienojuma ekspluatāciju pēc termiņa, līdz kuram tā uzņēmusies šo ekspluatāciju lidostas pakalpojumu līgumā, ir ļoti grūti novērtēt lidostas pārvaldītājam. Jo īpaši zemo izmaksu aviosabiedrības ir apliecinājušas, ka tās organizē maršrutu atklāšanu un slēgšanu ļoti dinamiskā veidā. Tādējādi, noslēdzot tādu darījumu, kāds tiek izskatīts šajā formālas izmeklēšanas procedūrā, piesardzīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos nepaļausies uz aviosabiedrības vēlmi pagarināt attiecīgā savienojuma ekspluatāciju pēc līguma izbeigšanās.
- (336) Turklāt vēl papildus ir jākonstatē, ka galīgā vērtība, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* 2014. gada 31. janvāra pētījumā piedāvāto metodi, ir pozitīva tikai tad, kad peļņas pieaugums, kas no šiem līgumiem ir gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu, ir pozitīvs (un tādēļ šai vērtībai nav pozitīvas ietekmes uz lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma provizorisko rentabilitāti). Būtībā šīs metodes pamatā ir peļņas pieaugums, kas gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu, un tā šo pieaugumu projicē nākotnē, piemērojot tam divus koeficientus. Pirmais koeficients raksturo Eiropas gaisa transporta tirgus vispārējo izaugsmi un atspoguļo gaidāmo satiksmes pieaugumu. Otrais ir 30 % koeficients, kas shematiski raksturo varbūtību, ka līgumu izpilde, tuvojoties beigu termiņam, sekmēs līdzīgu līgumu noslēgšanu nākotnē un spēs radīt līdzīgas finanšu plūsmas. Tāpat, ja turpmākais peļņas pieaugums, kas gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu līgumu, būs negatīvs, galīgā vērtība arī būs negatīva un izpaudīsies tādējādi, ka tiem līgumiem, kuru termiņš tuvojas, līdzīgu līgumu noslēgšana – tāpat kā iepriekšējie – katru gadu nodrošinās arvien mazāku lidostas rentabilitāti.
- (337) 2014. gada 31. janvāra pētījums apskata šādu gadījumu ļoti vispārīgi, vienīgi zemsvērtas piezīmē – bez piezīmēm un pamatojuma – norādot, ka “[...] nekādu galīgo vērtību nevar aprēķināt, ja peļņas neto pieaugums AMS maksājumiem ir negatīvs attiecīgā laikposma pēdējā gadā”⁽¹⁷³⁾. Tādēļ, kā tiks pierādīts turpmāk, visi šajā lietā apskatītie līgumi katru gadu izraisīja negatīvu provizorisko plūsmas pieaugumu pēc neto pašreizējās vērtības, nevis tikai vispārīgi. Tādējādi attiecībā uz šiem līgumiem “galīgā vērtība”, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* piedāvāto metodi, būs nekāda vai negatīva. Ja tiek ņemta vērā šāda galīgā vērtība, tā tomēr neliek apšaubīt secinājumu, saskaņā ar kuru minētie dažādie līgumi izraisīja ekonomiskas priekšrocības.
- (338) Noslēgumā, no iepriekš teiktā izriet, ka vienīgais materiālais labums, ko piesardzīgs uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos gaidītu no mārketinga pakalpojumu līguma, ņemot vērā arī kvantitatīvos datus, lai novērtētu ieinteresētību noslēgt minēto līgumu, kas saistīts ar lidostas pakalpojumu līgumu, būtu mārketinga pakalpojumu iespējamā pozitīvā ietekme uz pasažieru skaitu, kuri izmanto satiksmes savienojumus, kas minēti attiecīgajos līgumos, attiecībā uz šo savienojumu ekspluatācijas ilgumu, kāds paredzēts minētajos līgumos. Komisija uzskata, ka citi iespējamie ieguvumi būtu jāatzīst par pārāk neskaidriem, lai tos varētu ņemt vērā kvantitatīvā veidā, un būtībā šādus teorētiskos ieguvumus neņēma vērā arī Angulēmas lidostas pārvaldītāji, noslēdzot attiecīgos līgumus.

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

9.1.3.3. Par Angulēmas lidostas salīdzināmību ar citām Eiropas lidostām

- (339) Saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm, lai varētu piemērot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, atbalsta esamību aviosabiedrībai, kas izmanto lidostu, principā var izslēgt, ja par lidostas pakalpojumiem iekasētā maksa atbilst "tirgus cenai vai ja ir iespējams pierādīt, veicot *ex ante* analīzi, proti, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama pasākuma piešķiršanas brīdī, un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu, ka starp lidostu un aviosabiedrību noslēgtais līgums lidostai deva nenozīmīgu pozitīvu atbalstu ieņēmumu jomā" ⁽¹⁷⁴⁾.
- (340) Turklāt saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm "novērtējot līgumus starp lidostām un aviosabiedrībām, Komisija ņem vērā arī to, kādā mērā šie līgumi ir uzskatāmi par tādiem, kas iekļaujas lidostu vispārējās stratēģijas sistēmā, cenšoties tās padarīt rentablas, vismaz ilgtermiņā." ⁽¹⁷⁵⁾. Tomēr attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinājumu ar "tirgus cenu"), Komisija apšauba, ka būs iespējams faktiski definēt atbilstošus salīdzināmos elementus, lai varētu noteikt ticamu tirgus cenu lidostu sniegtajiem pakalpojumiem, un uzskata, ka papildu rentabilitātes analīze *ex ante* ir visbūtiskākais kritērijs, novērtējot nolīgumus, ko lidostas noslēgušas ar atsevišķām aviosabiedrībām ⁽¹⁷⁶⁾.
- (341) Šajā jomā jāpiebilst, ka kopumā principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana, atsaucoties uz vidējo cenu, kas novērota citos līdzīgos tirgos, ir iespējama, ja šo cenu var pamatot noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šāda metode nav tikpat piemērota arī lidostu pakalpojumiem. Tādēļ izmaksu un ieņēmumu struktūrai ir tendence dažādās lidostās būtiski atšķirties. Šīs izmaksas un ieņēmumi ir atkarīgi arī no lidostas attīstības stāvokļa, no aviosabiedrību skaita, kas lidostu apkalpo, no jaudas saistībā ar pasažieru satiksmi, no infrastruktūras un ar to saistīto ieguldījumu stāvokļa, no regulējuma, kas dažādās dalībvalstīs var atšķirties, kā arī no deficīta un pienākumiem, par kuriem lidosta iepriekš noslēgusi līgumus ⁽¹⁷⁷⁾.
- (342) Turklāt gaisa transporta tirgus liberalizācija sarežģī jebkuru stingri salīdzinošu analīzi. Kā apliecina šis gadījums, lidostu un aviosabiedrību komerciālās prakses pamatā nav saraksts ar publiskajām cenām, ko piemēro atsevišķiem pakalpojumiem. Būtībā šīs komerciālās attiecības ir ļoti daudzveidīgas. Tās ietver riska dalīšanu attiecībā uz apmeklētību un ar to saistītajiem komerciālajiem un finansiālajiem pienākumiem, veicināšanas mehānismu vispārīnāšanu, kā arī variācijas attiecībā uz risku sadalījumu pa visu līgumu darbības laiku. Līdz ar to šie darījumi ir savstarpēji grūti salīdzināmi, pamatojoties uz cenu par vienu turp un atpakaļ reisu vai vienu pasažieri.
- (343) *Ryanair* uzskata, ka principu par informētu ieguldītāju tirgus ekonomikas apstākļos var piemērot, salīdzinājumam par pamatu izvēloties vairākas Eiropas lidostas. Līdz ar to tā uzskata, ka vairākas Eiropas lidostas var aizstāt Angulēmas lidostu līdzīgo īpašību dēļ ⁽¹⁷⁸⁾. Pētījums, kas šajā jomā iesniegts Komisijai, salīdzina maksas, ko *Ryanair* maksāja Angulēmas lidostai, ar maksām, ko šī aviosabiedrība tērēja citās lidostās, kuras tā uzskata par salīdzināmām. *Ryanair* secina, ka maksas, ko piemēroja citas lidostas, bija daudz mazākas par Angulēmas lidostas pieprasītajām.
- (344) Tomēr Komisija uzskata, ka šajā pētījumā izmantotā metodika ir nederīga, jo tā aprobežojas ar pakalpojumiem un maksājumiem, kas izriet no lidostas pakalpojumu līguma, neņemot vērā mārketinga pakalpojumu līgumu. Tādējādi, kā minēts iepriekš, Komisija uzskata, ka kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos ir jāpiemēro, veicot kopīgu analīzi par šiem abiem saistītajiem līgumiskajiem dokumentiem. Līdz ar to *Ryanair* iesniegtās salīdzinošās analīzes secinājumi nav pieņemami.
- (345) Arī maksas, ko *Ryanair* maksāja par lidostas pakalpojumiem citās lidostās, nav iespējams izmantot kā atsauces, lai piemērotu principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.

⁽¹⁷⁴⁾ Skatīt jauno pamatnostādņu 53. punktu.

⁽¹⁷⁵⁾ Skatīt jauno pamatnostādņu 66. punktu.

⁽¹⁷⁶⁾ Skatīt jauno pamatnostādņu 59. un 61. punktu.

⁽¹⁷⁷⁾ Skatīt Komisijas lēmumu, kas iepriekš minēts 69. zemsvītras piezīmē, 88. un 89. apsvērumā.

⁽¹⁷⁸⁾ *Ryanair* analīzes pamatā ir *Oxera* biroja 2012. gada 25. jūnija pētījums.

- (346) Turklāt Komisija konstatē, ka cena, kuru *Ryanair* reāli samaksāja par lidostas pakalpojumiem Angulēmas lidostā, 2008. un 2009. gadā bija negatīva. Protams, negatīva cena, kuru lidostas pārvaldītājs piešķir aviosabiedrībai, paredzot lidostas maksājumus, kuri nesedz saistīto pakalpojumu izmaksas, var atbilst racionālam aprēķinam, ko veic uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos. Tomēr to var darīt ar nosacījumu, ka minēto negatīvo cenu noteiktā laikposmā kompensēs paredzētais ieņēmumu pieaugums, ko radīs avioliņijas ekspluatācija, un ka šie ieņēmumi tiks gūti no aeronavigācijas vai ne-aeronavigācijas darbībām. Tā, šajā gadījumā ne-aeronavigācijas ieņēmumi nebija pietiekami, un tos nebija iespējams palielināt nepieciešamā un pietiekamā apjomā piecu gadu laikā, kamēr bija spēkā lidostas pakalpojumu līgums.
- (347) Visbeidzot, lidostu, kurām negatīvu cenu var noteikt pamatoti, ir maz, un tādu nav izvēlētajā izlases kopā. Tādēļ Komisija uzskata, ka šajā izlases kopā iekļauto lidostu īpašības ir pārāk neviendabīgas, lai nodrošinātu pietiekamu analītisko bāzi⁽¹⁷⁹⁾.
- (348) Turklāt *Ryanair* nav parādījusi, kādā veidā pētījumā minētās lidostas būtu pietiekami salīdzināmas attiecībā uz satiksmes apjomu, satiksmes veidu, lidostas pakalpojumu veidu un līmeni, lielpilsētas atrašanos lidostas tuvumā, iedzīvotāju skaitu lidostas ietekmes apgabalā, labklājību apkārtnē teritorijā un citu ģeogrāfisko apgabalu esamību, kuri spēj piesaistīt pasažierus⁽¹⁸⁰⁾. Tāpat ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nav atsaukusies uz to, ka pastāv lidostas, kas ir pietiekami salīdzināmas ar Angulēmas lidostu attiecībā uz šiem dažādajiem kritērijiem.
- (349) Šādā situācijā Komisija uzskata, ka, saistībā ar minēto un ņemot vērā visu tās rīcībā esošo informāciju, nav iemesla atkāpties no metodes, kas ieteikta jaunajās aviācijas pamatnostādņēs attiecībā uz principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošanu attiecībā starp lidostām un aviosabiedrībām, proti, no papildu rentabilitātes (vai tās pieauguma) analīzes *ex ante*. Šādu metodi pamato apstākļi, ka lidostas pārvaldītājs ir objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviosabiedrību, jo viņš var pamatoti gaidīt, ka minētais darījums uzlabos peļņu (vai samazinās zaudējumus), salīdzinot ar hipotētisku situāciju, kurā šis darījums nebūtu noslēgts, un neatkarīgi no jebkura salīdzinājuma.

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

- (350) No visa iepriekš teiktā izriet, ka, lai 2008. gada līgumiem piemērotu principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, Komisijai ir kopā jāanalizē vienlaicīgi noslēgtais mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums un jānosaka, vai uzņēmējs hipotētiskos tirgus ekonomikas apstākļos, kurš balstītos uz rentabilitātes perspektīvām un pārvaldītu Angulēmas lidostu TRK-lidostas un SMAC vietā, būtu slēdzis šos līgumus. Lai to izdarītu, ir jānosaka 2008. gada līgumu rentabilitātes pieaugums visā to piemērošanas laikposmā, it kā vērtētu uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos līgumu noslēgšanas brīdī, aplēšot:
- satiksmes pieaugumu nākotnē, kas gaidāms no 2008. gada līgumu īstenošanas, ņemot vērā mārketinga pakalpojumu ietekmi uz aizpildījuma līmeni līgumos paredzētajos savienojumos,
 - ieņēmumu pieaugumu nākotnē, kas gaidāms no 2008. gada līgumu īstenošanas, tostarp ieņēmumus, ko rada aeronavigācijas maksas un maksas par lidlauka pakalpojumiem saistībā ar šajos līgumos paredzētajiem savienojumiem, kā arī ne-aeronavigācijas ieņēmumus, ko rada papildu satiksme saistībā ar šo līgumu īstenošanu,
 - izmaksu pieaugumu nākotnē, kas gaidāms no 2008. gada līgumu īstenošanas, tostarp ekspluatācijas izmaksas un iespējamās ieguldījumu pieauguma izmaksas, ko radīs šajos līgumos paredzētie savienojumi, kā arī mārketinga pakalpojumu izmaksas.
- (351) Šādos aprēķinos jānoskaidro gada plūsmas nākotnē, kas atbilst starpībai starp ieņēmumu un izmaksu pieaugumu, vajadzības gadījumā atjauninot datus ar likmi, kas raksturo kapitāla izmaksas lidostas pārvaldītājam. Neto pozitīva atjauninātā vērtība principā norāda, ka attiecīgie līgumi nerada ekonomisku priekšrocību, bet neto negatīva atjauninātā vērtība liecina par šādas priekšrocības esamību.

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

⁽¹⁸⁰⁾ Skatīt jauno pamatnostādņu 60. punktu.

- (352) Jāpiebilst, ka saistībā ar šo novērtējumu nebūtiski ir *Ryanair* argumenti, saskaņā ar kuriem SMAC iepirkto mārketinga pakalpojumu cena ir vienāda vai zemāka par cenu, ko var atzīt par šo pakalpojumu "tirgus cenu". Būtībā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos, pamatojoties uz rentabilitātes perspektīvām, nebūtu gatavs iegādāties šos pakalpojumus, arī par cenu, kas zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu", paredzot, ka, neraugoties uz šo pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz attiecīgo gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību, minēto līgumu radītais izmaksu pieaugums pārsniegtu ieņēmumu pieaugumu pēc atjauninātās vērtības. Attiecīgi šādā situācijā "tirgus cena" pārsniegtu uzņēmēja gatavību maksāt un tādējādi loģiski liktu atteikties no attiecīgajiem pakalpojumiem.
- (353) To pašu iemeslu dēļ fakts, ka lidostas pakalpojumu līgumā paredzētā cena varēja būt lielāka vai vienāda ar grūti salīdzināmo maksu, ko iekasēja lidostas pārvaldītāji, nebija svarīgs šīs analīzes nolūkiem, jo nebija gaidāms, ka tā radīs tādu ieņēmumu palielinājumu, kas spēs nosegt izmaksu pieaugumu.

9.1.3.5. Principa par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos piemērošana

- (354) Lai novērtētu 2008. gada līgumus un ņemot vērā iepriekš teikto, jāatgādina, ka atbalsta elementu esamība un nozīmība šajos līgumos ir jāvērtē, pamatojoties uz līgumu noslēgšanas brīdī esošo situāciju⁽¹⁸¹⁾ un precīzāk – ņemot vērā pieejamo informāciju un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu.
- (355) Francijas iestāžu iesniegtā informācija uzsver, ka SMAC veica provizorisku pētījumu, kas publicēts 2006. gada 14. jūnijā⁽¹⁸²⁾. Šis pētījums ir veltīts Angulēmas lidostas perspektīvām pēc 2007. gada 1. janvāra. Neiedziļinoties detaļās, šis dokuments nodrošina lielu daudzumu datu saistībā ar *Ryanair* atklāto avioliņiju starp Angulēmu un Londonu. Pieņemot, ka potenciālā satiksmes intensitāte sasniegs 100 000 pasažieru gadā, pētījuma rezultāti bija turpmāk minētie.

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

- (356) Šis dokuments neatbilst uzņēmējdarbības plānam, kuram Komisija varētu veikt analīzi par to, kā tiek ievērots kritērijs par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Būtībā dati, kas izmantoti par pamatu šo prognožu izstrādē, nav precizēti un izvirzītie pieņēmumi nav pietiekami detalizēti. Turklāt šis vērtējums attiecas uz trīs gadu laikposmu, lai gan pirms 2008. gada līgumu noslēgšanas tika noteikts, ka tie jāsteno piecu gadu laikposmā. Visbeidzot, šis pētījums tika veikts ļoti agri pirms 2008. gada līgumiem. Tā mērķis nebija noteikt, vai, izpildot šos līgumus ar *Ryanair*/AMS, kā paredzēts pirms to noslēgšanas, lidostas pārvaldītājs gūs pietiekamu peļņu.
- (357) Jebkurā gadījumā Komisija konstatē, ka šīs prognozes tiecas apliecināt – SMAC kā Angulēmas lidostas pārvaldītājs nerīkojās tā, kā būtu rīkojies informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos. Būtībā no šā 2006. gada provizoriskā pētījuma izriet, ka SMAC tolaik jau vairs nevarēja ignorēt apstākli, ka avioliņijas atklāšana starp Angulēmu un Londonu, ko ekspluatē zemo izmaksu aviosabiedrība, varēja radīt lielus darbības zaudējumus un tādēļ arī nepieciešamību pēc lielāka finansējuma.
- (358) Neraugoties uz šo informāciju, kas tādējādi bija SMAC rīcībā jau 2008. gada līgumu noslēgšanas brīdī, tā neuzskatīja par vajadzīgu izstrādāt uzņēmējdarbības plānu vai veikt kādu citu līdzvērtīgu iepriekšēju ekonomisko analīzi par līgumiem, kas noslēdzami ar *Ryanair* un AMS, lai ekonomiski pamatotu lēmumu uzņemties šādas saistības.

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

⁽¹⁸²⁾ Minēto pētījumu veica *Alliance ELSA*.

- (359) Kā apgalvo *Ryanair*, uzņēmējdarbības plāna neesamību, noslēdzot līgumus, kas paredzēti formālas izmeklēšanas procedūrā, nevar izmantot kā pierādījumu, ka nebija ievērots princips par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.
- (360) Šajā ziņā uzņēmējdarbības plāna vai vispār jebkādas maskētas rentabilitātes analīzes trūkums pirms līguma noslēgšanas ir nopietna pazīme, ka netika ievērots princips par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos. Tas jo īpaši attiecas uz šo gadījumu, kad Angulēmas lidostas pārvaldītāja rīcībā pirms 2008. gada līgumu noslēgšanas bija informācija, kas lika apšaubīt ekonomisko rentabilitāti, ko radīs līguma noslēgšana par zemo izmaksu gaisa satiksmes savienojuma attīstīšanu ar Londonu.
- (361) Saistībā ar to Komisija atzīst par lietderīgu konstatēt, ka Francija nav iesniegusi nevienu dokumentu, kas apliecinātu, ka lidostas pārvaldītājs līgumu noslēgšanas brīdī bija veicis riska analīzi attiecībā uz ieņēmumiem, ko iespējams gūt no 2008. gada līgumiem. Pretēji tam Francija apgalvo, ka SMAC lēmuma pamatā bija vēlme saglabāt Angulēmas lidostu un sasniegt reģionālās attīstības mērķus. Tādējādi šis apgalvojums ir vēl viena pazīme, kas liecina par to, ka 2008. gada līgumu noslēgšanai ar *Ryanair* un AMS galvenais mērķis nebija rentabilitātes perspektīvas.
- (362) Komisija uzskata, ka šāda secinājuma pareizību apliecina novērtējums par to, kāda varētu būt rentabilitātes analīze, ko attiecībā uz 2008. gada līgumiem veiktu informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (363) Šajā nolūkā Komisija pati veica analīzi saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm, pamatojoties tikai uz izmaksu un ieņēmumu pieaugumu, ko izraisīja 2008. gada līgumi, kā uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos būtu tos novērtējis *a priori*. Turpmāk ir izklāstīti izmantotie pieņēmumi un šīs analīzes rezultāti.
- (364) Komisija uzskata par lietderīgu atgādināt saistībā ar minēto analīzi, ka pēc jauno pamatnostādņu pieņemšanas Francija un ieinteresētās personas tika aicinātas izteikt piezīmes attiecībā uz minēto pamatnostādņu noteikumu piemērošanu šajā gadījumā (skatīt 8. un 9. apsvērumu). Šajā gadījumā ne Francija, ne ieinteresētās personas būtībā neapstrīdēja Komisijas pieeju, saskaņā ar kuru, tā kā nav iespējams definēt salīdzinājuma elementus, kas būtu piemēroti ticamas tirgus cenas noteikšanai pakalpojumiem, ko lidostas sniedz aviosabiedrībām, visbūtiskākais kritērijs, pēc kura novērtēt starp šīm abām pusēm noslēgtās vienošanās, ir papildu rentabilitātes *ex ante* analīze.
- a) Laika periods
- (365) Novērtējot ieinteresētību slēgt lidostas pakalpojumu līgumu un/vai mārketinga pakalpojumu līgumu, uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos par šā novērtējuma laika periodu izvēlētos attiecīgo līgumu darbības ilgumu vai laikposmu, kas paredzēts katrā līgumā atsevišķi. Citiem vārdiem, būtu jāvērtē izmaksu un ieņēmumu pieaugums visā šo līgumu piemērošanas laikposmā.
- (366) Nešķiet pamatoti izmantot ilgāku laikposmu. Būtībā laikā, kad šie līgumi tika noslēgti, informēts uzņēmējs tirgus ekonomikas apstākļos nevarētu rēķināties ar līgumu atjaunošanu pēc to termiņa iestāšanās uz tādiem pašiem vai citiem noteikumiem. Pat vēl vairāk, informēts pārvaldītājs parasti nevarētu ignorēt apstākli, ka zemo izmaksu aviosabiedrības, piemēram, *Ryanair*, bija un arī pašlaik ir zināmas kā tādas, kas ļoti dinamiski attīsta savu darbību, gan attiecībā uz gaisa satiksmes savienojumu atklāšanu un slēgšanu, gan biežuma palielināšanu vai samazināšanu, lai pielāgotos izmaiņām tirgū.
- (367) Jāpiebilst arī, ka, piemērojot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, netiek ņemts vērā fakts, ka visā šajā laikposmā *Ryanair* neizveidoja vairākus 2008. gada līgumos paredzētus savienojumus, jo šī informācija nebija zināma un nebija paredzama minēto līgumu noslēgšanas brīdī.
- (368) Attiecībā uz turpmāko Komisija izskatīs izdarītos pieņēmumus, lai analizētu 2008. gada līgumus, kas noslēgti ar *Ryanair*/AMS attiecībā uz satiksmes, ieņēmumu un izmaksu pieaugumu, lai pēc tam secīgi izklāstītu šo līgumu analīzes bilanci.

b) Satiksmes pieaugums un provizorisks turp un atpakaļ reisu skaits

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

- (370) Provizorisks satiksmes pieaugums tika noteikts, atkarībā no lidostas pakalpojumu līgumā un mārketinga pakalpojumu līgumā plānotās Angulēmas–Londonas maršruta apmeklētības un no izrietošā turp un atpakaļ reisu skaita gada laikā.
- (371) Turklāt Komisija ņēma vērā *Ryanair* izmantoto gaisa kuģu ietilpību, proti, *Boeing 737-800* konfigurācijā bija 189 sēdvietas.
- (372) Tādējādi Komisija izdara pieņēmumu par reisu aizpildījumu 85 % apmērā. Šis pieņēmums ir *Ryanair* izdevīgs, jo 85 % pakāpe ir pārāk augsta. Turklāt šī pakāpe ir nedaudz augstāka par vidējo līmeni *Ryanair* reisos šīs sabiedrības tīklā⁽¹⁸³⁾ un augstāka vai vienāda ar aizpildījuma pakāpi, ko Francija piedāvāja dažādiem līgumiem, pārreķinot rentabilitātes analīzi datus. Tomēr Komisija uzskata, ka šādu paaugstinātu aizpildījuma pakāpi var saglabāt, pat ja tas ir pārāk labvēlīgs pieņēmums, lai varētu ņemt vērā mārketinga pakalpojumu iespējamo labvēlīgo ietekmi uz gaisa satiksmes savienojumu apmeklētību, kā paredzēts dažādos līgumos, un arī tādēļ, ka nav citas kvantitatīvas informācijas par šo pakalpojumu provizorisko ietekmi uz aizpildījumu.

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

c) Ieņēmumu pieaugums

- (373) Attiecībā uz analizējamajiem 2008. gada līgumiem Komisija centās noteikt ieņēmumu pieaugumu, proti, šā darījuma radītos ieņēmumus, kurus paredzētu uzņēməjs tirgus ekonomikas apstākļos.
- (374) Piemērojot “vienotās kases” principu, Komisija šajā jomā uzskata, ka ir jāņem vērā ieņēmumi gan no aeronavigācijas, gan no ne-aeronavigācijas.
- (375) Attiecībā uz aeronavigācijas radītajiem ieņēmumiem tos veido ieņēmumi no dažādām maksām, ko aviosabiedrība maksā lidostas pārvaldītājam, proti:
- “nolaišanās maksa”, proti, summa par katru turp un atpakaļ reisu,
 - “pasažieru maksa”, proti, summa par katru pasažieri, un
 - maksa, ko maksā par lidlauka pakalpojumiem, kā lidostas pakalpojumu līgumā noteikta summa par katru turp un atpakaļ reisu.
- (376) 2008. gada līgumi tiešā veidā nosaka pasažieru maksas summu un nolaišanās maksas summu. Saskaņā ar lidostas pakalpojumu līguma 7.1. pantu pasažieru maksas līmenis bija noteikts, pamatojoties uz Angulēmas lidostas apstiprinātajiem tarifiem. Tomēr lidostas pakalpojumu līguma 7.3. pants paredzēja veicināšanas atlaides, ko piemēroja pirmajos trijos gados. Šī atlaide bija 57,25 % pirmajā gadā, proti, EUR 1,18, 48 % otrajā gadā, proti, EUR 1,44, un 24 % trešajā gadā, proti, EUR 2,10. Turklāt tā paša līguma 7.2. pants paredzēja, ka maksa par nolaišanos ir EUR 252,29 par katru nolaišanos. Līdz ar to līgumā noteiktās summas tika izmantotas analīzes gaitā.
- (377) Turklāt lidostas pakalpojumu līguma 7.4. pants precizēja, ka maksa par lidlauka pakalpojumiem pirmajā gadā ir EUR 195. Tas arī paredzēja, ka šī maksa ir EUR 245, sākot no otrā gada. Tādējādi Komisija šo summu izmantoja savā analīzē.
- (378) Lai aprēķinātu ieņēmumus no iepriekš minētajām trijām aeronavigācijas maksām, ko uzņēməjs tirgus ekonomikas apstākļos gaidītu no šā līguma, Komisija izmantoja prognozes par turp un atpakaļ reisu skaitu (attiecībā uz nolaišanās maksu un maksu par lidlauka pakalpojumiem) un papildu satiksmi (attiecībā uz pasažieru maksu), kuras bija noteiktas līgumā, un reizināja tās ar iepriekš minētajām vienotajām šo maksu summām.
- (379) Attiecībā uz ne-aeronavigācijas ieņēmumiem tie principā ir praktiski proporcionāli pasažieru skaitam. Būtībā autostāvvietu, restorānu un citu lidostā darbojošos tirdzniecības uzņēmumu darbība ir atkarīga no pasažieru skaita. To pašu var teikt par lidostas pārvaldītāja ieņēmumiem saistībā ar šīm darbībām. Tomēr šajā gadījumā ievērojama daļa ne-aeronavigācijas ieņēmumu izriet no ekspluatanta un citu uzņēmumu darbinieku izdevumiem, bet pasažieru satiksmes intensitāte Angulēmas lidostā nebija ievērojama.

⁽¹⁸³⁾ Skatīt: <http://corporate.ryanair.com/investors/traffic-figures/>

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

d) Izmaksu pieaugums

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

— mārketinga pakalpojumu iegādes izmaksas,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. tabula

Ar 2008. gada līgumiem saistītais plūsmas pieaugums

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

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

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

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

Izmaksu pieaugums	2008	2009	2010	2011	2012
Pārkraušana un uzņemšana	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>tostarp personāls</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>tostarp citi</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Mārketinga	400 000	300 000	225 000	0	0
Kopā	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

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

- (388) Komisija atzīmē, ka attiecībā uz 2008. gada līgumiem visi ikgadējie plūsmas pieaugumi bija negatīvi, kā norādīts 12. tabulā, neraugoties uz *Ryanair* labvēlīgajiem pieņēmumiem, kurus Komisija saglabāja, jo īpaši attiecībā uz satiksmes pieaugumu un izmaksu pieaugumu. Komisija arī atzīmē, ka šis secinājums paliek spēkā, pat pilnībā izslēdzot ekspluatācijas izmaksu pieaugumu un saglabājot kā izmaksu pieaugumu tikai mārketinga pakalpojumu iegādes izmaksas.
- (389) Tādējādi Komisija uzskata, ka 2008. gada līgumi, kurus SMAC noslēdza ar *Ryanair* un AMS, radīja šīm abām sabiedrībām ekonomiskas priekšrocības. Tā kā šīs priekšrocības izriet no īpašiem līguma nosacījumiem attiecīgajai aviosabiedrībai, tās ir uzskatāmas par selektīvām.

9.1.4. Ietekme uz tirdzniecību un konkurenci

- (390) Ja dalībvalsts piešķirts finansiāls atbalsts nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli attiecībā pret citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā, ir jāuzskata, ka atbalsts ir ietekmējis minēto tirdzniecību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru⁽¹⁸⁴⁾, lai pasākums traucētu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem tirgū, kas atvērts konkurencei.
- (391) Kopš 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā trešais gaisa transporta liberalizācijas pasākumu kopums⁽¹⁸⁵⁾, gaisa pārvadātāji var brīvi ekspluatēt reisus Kopienas iekšējos savienojumos un izmantot neierobežotu kabotāžas pārvadājumu atļauju. Tā, kā uzskata Tiesa, "ja uzņēmums darbojas nozarē, kurā pastāv efektīva konkurence no ražotājiem dažādās dalībvalstīs, jebkurš atbalsts, kuru tas saņem no valsts iestādēm, var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm un traucēt konkurenci, ciktāl tā atrašanās tirgū traucē konkurentiem iegūt savu tirgus daļu un mazina to iespējas palielināt eksportu"⁽¹⁸⁶⁾.
- (392) Šajā gadījumā jāuzskata, ka attiecīgie pasākumi samazināja aviolīnijas ekspluatācijas izmaksas un stimulēja uzņēmējus pārcelt šo līniju no vienas lidostas uz citu lidostu. Līdz ar to Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi traucēja konkurenci un ietekmēja tirdzniecību Eiropas Savienības ietvaros.

9.1.5. Secinājums par atbalsta esamību

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

9.2. Saderība ar iekšējo tirgu

- (394) Attiecīgie atbalsta pasākumi ir darbības atbalsts. Tādējādi šos atbalsta pasākumus var atzīt par saderīgiem tikai ārkārtas apstākļos un ar pienācīgu pamatojumu.
- (395) Turklāt no Tiesas judikatūras izriet⁽¹⁸⁷⁾, ka Francijai bija jānorāda, uz kāda juridiskā pamata attiecīgie atbalsta pasākumi bija uzskatāmi par saderīgiem ar iekšējo tirgu, un jāpierāda, ka saderības nosacījumi tika izpildīti. Tādēļ Komisija lēmumā par procedūras sākšanu aicināja Franciju norādīt iespējamo saderības juridisko pamatu, kā arī noteikt, vai ir izpildīti spēkā esošie saderības kritēriji, jo īpaši gadījumā, ja attiecīgie atbalsta pasākumi jāuzskata par uzsākšanas atbalstu, lai varētu atklāt jaunus gaisa satiksmes savienojumus. Tomēr Francija nekad nav pamatojusi, ka pārbaudāmie pasākumi būtu uzsākšanas atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, un nav arī piedāvājusi ne citu saderības pamatu, ne arī argumentus pamatojumam, uz kā balstīt saderības deklarāciju. Turklāt arī neviena ieinteresētā trešā persona nav iesniegusi informāciju, kas pierādītu šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu.
- (396) Tomēr Komisija uzskata par lietderīgu novērtēt, kādā mērā šos atbalsta pasākumus varētu atzīt par saderīgiem, pamatojoties uz to, ka tie veicina jaunu satiksmes savienojumu atklāšanu.

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

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

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

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

- (397) Šajā jomā jaunās pamatnostādnes norāda: "Attiecībā uz aviosabiedrībām piešķirtajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai Komisija piemēros principus, kas šajās pamatnostādnēs paredzēti visiem paziņotajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai, par kuriem tai ir jālemj no 2014. gada 4. aprīļa, pat ja šie pasākumi ir paziņoti pirms minētā datuma. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumu izstrādi, kas piemērojami, izvērtējot nelikumīgu valsts atbalstu, Komisija piemēros nelikumīgajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai, kas piešķirti aviosabiedrībām, noteikumus, kas bija spēkā to piešķiršanas dienā. Tādēļ tā nepiemēros šajās pamatnostādnēs paredzētos principus nelikumīgajiem atbalsta pasākumiem darbības uzsākšanai, kas piešķirti aviosabiedrībām pirms 2014. gada 4. aprīļa ⁽¹⁸⁸⁾."
- (398) Savukārt 2005. gada pamatnostādnes paredz: "Ja attiecīgo atbalstu sāka piešķirt pēc vadlīniju publicēšanas dienas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, tad Komisija pārbaudīs grāmatvedību par katru atbalstu attiecībā uz lidostas infrastruktūras finansēšanu vai arī darbības uzsākšanu, kurš piešķirts bez Komisijas atļaujas un ar kuru ir pārkāpts Līguma 88. panta 3. punkts, pamatojoties uz šīm vadlīnijām. Citos gadījumos, tā veiks pārbaudi, pamatojoties uz noteikumiem, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas dienā ⁽¹⁸⁹⁾."
- (399) 2008. gada līgumiem, kas noslēgti pēc 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, šīs nostādnes ir piemērojama juridiskais pamats.
- (400) Šajā jomā 2005. gada pamatnostādņu 27. punkts precizē, ka vienīgi izņēmuma kārtā un ar stingriem nosacījumiem var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu darbības atbalstu (piemēram, atbalstu darbības uzsākšanai), ko piešķir aviosabiedrībām Eiropas mazāk labvēlīgajos reģionos, uz kuriem attiecas atkāpe no LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunkta, attālākajos un mazāk apdzīvotajos reģionos.
- (401) Angulēmas lidosta neatradās šādā reģionā, un minētā atkāpe tai netika piemērota.
- (402) Komisija atzīmē, ka ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nekādi nepierādīja šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādņēm vai jebkura cita pamata.
- (403) Tā kā kritēriji, kas minēti 2005. gada pamatnostādņu 79. punktā attiecībā uz atbalstu darbības uzsākšanai, bija kumulatīvi, Komisija uzskata par lietderīgu novērtēt kritērijus, kas paredzēti minēto pamatnostādņu 5.2. punkta i) un k) apakšpunktā.
- (404) Attiecībā uz i) kritēriju (uzņēmējdarbības plāns, kas liecina par jaunā maršruta dzīvotspēju, un analīze par tā ietekmi uz konkurējošām līnijām) Komisija aicināja Franciju norādīt, vai šāds uzņēmējdarbības plāns tika īstenots, un apstipriņošas atbildes gadījumā – nosūtīt Komisijai šā plāna eksemplāru. Ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona neapliecināja šāda uzņēmējdarbības plāna esamību. Turklāt no Ryanair/AMS apgalvojumiem izriet, ka netika izstrādāts nekāds uzņēmējdarbības plāns, kas pierādītu līnijas dzīvotspēju ilgstošā laikposmā pēc atbalsta piešķiršanas. Būtībā nekāda *ex-ante* analīze, kas pamatotos uz 2008. gada līgumu noslēgšanas laikā aviosabiedrības rīcībā esošajiem datiem, neļauj noteikt gaisa satiksmes savienojuma dzīvotspēju starp Angulēmas lidostu un Londonas Stanstedas lidostu. Tādēļ kritērijs, kas paredzēts i) apakšpunktā, nav izpildīts.
- (405) Kritērijs k) apakšpunktā (prasības) paredz, ka prasību mehānismiem jābūt paredzētiem dalībvalstu līmenī, lai novērstu jebkādu diskrimināciju, kas varētu rasties, piešķirot atbalstu. Komisija konstatē, ka nekāds prasību mehānisms nebija paredzēts brīdī, kad tika noslēgti 2008. gada līgumi, lai novērstu diskrimināciju, piešķirot atbalstu darbības uzsākšanai. Tādēļ arī kritērijs, kas paredzēts k) apakšpunktā, nav izpildīts.

9.3. Secinājums

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

10. VISPĀRĪGS SECINĀJUMS

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

⁽¹⁸⁸⁾ Jauno pamatnostādņu 174. punkts.

⁽¹⁸⁹⁾ 2005. gada pamatnostādņu 85. punkts.

- (408) Pamatojoties uz iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka Angulēmas lidostas saņemtās kompensācijas ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas tomēr ir saderīgs ar iekšējo tirgu LESD 106. panta 2. punkta izpratnē.
- (409) Savukārt, summas, kas izmaksātas, īstenojot 2008. gada līgumus attiecībā uz *Ryanair* un AMS darbību, ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

11. ATGŪŠANA

- (410) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, kad Komisija nosaka, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, Komisija ir kompetenta uzdot attiecīgajai dalībvalstij pienākumu atcelt vai mainīt minēto atbalstu⁽¹⁹⁰⁾. Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999⁽¹⁹¹⁾ 14. pantu, “[k]ad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (turpmāk – “atgūšanas lēmums”). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu.”
- (411) Komisijas mērķis, pieprasot, lai attiecīgā dalībvalsts atgūst atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, ir atjaunot iepriekšējo situāciju⁽¹⁹²⁾. Šajā jomā Tiesa uzskata, ka mērķis ir sasniegts, kad saņēmēji ir atmaksājuši nelikumīgi piešķirtās atbalsta summas, zaudējot arī priekšrocības, kuras tie ieguva, salīdzinājumā ar konkurentiem. Šādā veidā tiek atjaunota situācija, kāda bija pirms atbalsta izmaksāšanas⁽¹⁹³⁾.
- (412) Šajā gadījumā šķiet, ka neviens vispārējs Savienības tiesību princips nav pretrunā ar tādējādi konstatētā nelikumīgā atbalsta atgūšanu. Jo īpaši ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā trešā persona nav par to iesniegusi nekādus argumentus.
- (413) No tā izriet, ka Francijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai atgūtu no *Ryanair* un AMS atbalstu, kas nelikumīgi piešķirts saskaņā ar 2008. gada līgumiem.
- (414) Atgūstamās atbalsta summas ir nosakāmas kā turpmāk minēts. 2008. gada līgumi ir uzskatāmi par tādiem, kas rada vienāda apmēra ikgadējo atbalstu visos gados, kad piemēro minētos līgumus. Visas šīs summas aprēķina no plūsmas pieauguma negatīvās daļas (ieņēmumi, no kuriem atskaitītas izmaksas), kas bija paredzama 2008. gada līgumu noslēgšanas brīdī, kā norādīts 12. tabulā. Būtībā šīs summas atbilst summām, kuras bija jāparedz, katru gadu atskaitot mārketinga pakalpojumu summu (vai kuras bija jāparedz, tās pieskaitot lidostas maksām un lidlauka pakalpojumu maksām, kuras iekasē no aviosabiedrībām), lai līguma atjauninātā neto vērtība būtu pozitīva, citiem vārdiem, lai tā atbilstu principam par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos.
- (415) Lai ņemtu vērā faktiskās priekšrocības, ko *Ryanair* un AMS ieguva saskaņā ar 2008. gada līgumiem, iepriekšējā apsvērumā minētās summas var pielāgot, pamatojot tās ar pierādījumiem, kurus iesniedza Francija, atkarībā no i) starpības starp, no vienas puses, reālajiem maksājumiem, kas, piemēram, konstatēti *ex post* un ko *Ryanair* samaksāja kā maksu par nolaišanos, pasažieru maksu un lidlauka pakalpojumu maksu saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, un, no otras puses, provizoriskajām plūsmām (*ex ante*), kas atbilst šīm ieņēmumu pozīcijām un ir minētas 12. tabulā, un ii) starpības starp, no vienas puses, reālajiem mārketinga maksājumiem, kas, piemēram, konstatēti *ex post* un veikti par labu *Ryanair* un AMS saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu, un, no otras puses, provizoriskajām mārketinga izmaksām (*ex ante*), kas atbilst 12. tabulā minētajām izmaksām.
- (416) Turklāt Komisija uzskata, ka faktiskās priekšrocības, ko ieguva *Ryanair* un AMS, ierobežo 2008. gada līgumu īstenošanas faktiskais ilgums. Būtībā pēc šo līgumu izbeigšanas *Ryanair* un AMS vairs nesaņēma maksājumus par mārketinga pakalpojumiem. Līdz ar to atbalsta summas, kas aprēķinātas turpmāk izklāstītajā veidā un ir saistītas ar 2008. gada līgumiem, tika samazinātas līdz nullei attiecībā uz gadiem, kad līgumu vairs nepiemēroja (jo īpaši saistībā ar pirmstermiņa izbeigšanu pēc pušu vienošanās).

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

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

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

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

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

13. tabula

Informācija par atgūstamajām summām saistībā ar 2008. gada līgumiem

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

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

- (418) Kā iepriekš paskaidrots, Komisija uzskata, ka attiecībā uz valsts atbalsta noteikumu piemērošanu *Ryanair* un AMS ir viena saimnieciskā vienība un līgums par mārketinga pakalpojumiem un līgums par lidostas pakalpojumiem, kas noslēgti vienlaicīgi 2008. gada 8. februārī, ir uzskatāmi par vienu un vienotu darījumu. Līdz ar to Komisija uzskata, ka *Ryanair* un AMS ir solidāri atbildīgas par visa atbalsta atmaksāšanu, kas saņemts saskaņā ar 2008. gada līgumiem.
- (419) Atbalsta summa, kas faktiski izmaksāta no 2008. līdz 2009. gadam saskaņā ar 2008. gada līgumiem, kopsummā ir aptuveni EUR 868 695.
- (420) Francijas iestādēm ir jāatgūst minētā summa četrus mēnešus laikā, skaitot no šā lēmuma paziņošanas datuma.
- (421) Turklāt šim nolūkam Francijas iestādēm jāpapildina atbalsta summa ar atgūšanas procentiem, kas aprēķināti no datuma, kurā attiecīgais atbalsts tika nodots uzņēmumu rīcībā, proti, katra atbalsta faktiskās izmaksāšanas datuma, un tā līdz pilnīgai atgūšanai ⁽¹⁹⁴⁾ saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ⁽¹⁹⁵⁾ V nodaļu. Ņemot vērā to, ka šajā gadījumā atbalsta pasākumu plūsmas bija sarežģītas un gada laikā tika īstenotas vairākos datumos, bet noteiktām ieņēmumu kategorijām tās tika īstenotas nepārtraukti, Komisija atzīst, ka ir pieņemami atgūšanas procentu aprēķināšanas nolūkā uzskatīt, ka attiecīgā atbalsta izmaksas brīdis ir gada beigas, proti, katra attiecīgā gada 31. decembris.
- (422) Gadījumā, ja dalībvalsts sastopas ar neparedzētām grūtībām vai apstākļiem, kurus Komisija nevarēja paredzēt, Komisiju var informēt par šīm problēmām, kā arī iesniegt Komisijas izvērtējumam priekšlikumus par attiecīgiem grozījumiem. Tādā gadījumā Komisija un attiecīgā dalībvalsts labticīgi sadarbojas, lai pārvarētu grūtības, pilnībā ievērojot LESD noteikumus ⁽¹⁹⁶⁾.
- (423) Tādēļ Komisija aicina Franciju nekavējoties informēt to par jebkurām problēmām, kas rodas šā lēmuma izpildē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

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

⁽¹⁹⁴⁾ Skatīt (iepriekš minētās) Regulas (EK) Nr. 659/99 14. panta 2. punktu.

⁽¹⁹⁵⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽¹⁹⁶⁾ Skatīt Tiesas 1989. gada 2. februāra spriedumu lietā C-94/87 Komisija/Vācija, Recueil, 175. lpp., 9. punkts, un Tiesas 1995. gada 4. aprīļa spriedumu lietā C-348/93 Komisija/Itālija, Recueil, 673. lpp., 17. punkts.

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

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

2. pants

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

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

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

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

3. pants

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

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

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

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

4. pants

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

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

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

5. pants

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

- a) atbalsta summas, kas atgūstamas saskaņā ar 3. pantu;
- b) šā lēmuma izpildei jau veikto un iecerēto pasākumu sīks apraksts;
- c) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējiem ir dots rīkojums atmaksāt atbalsta pasākumus.

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

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks*
Joaquín ALMUNIA

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1227,

(2014. gada 23. jūlijs)

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

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5085)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

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

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Saskaņā ar 108. panta 3. punktu Līgumā par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – “LESD”) Francijas iestādes ar 2007. gada 25. janvāra vēstuli paziņoja Komisijai par atbalsta pasākumu sabiedrībai *Airport Marketing Services Limited* (turpmāk – “AMS”) – filiālei, kura 100 % apmērā pieder aviokompānijai *Ryanair Limited* (turpmāk – “Ryanair”) –, kas piešķirts ar šo uzņēmumu noslēgta mārketinga pakalpojumu līguma formā. Francijas iestādes šo pasākumu paziņoja kā valsts atbalstu. Tā kā Francijas iestādes jau bija uzsākušas atbalsta piešķiršanu, Komisija to reģistrēja nelikumīga valsts atbalsta reģistrā ar numuru NN 12/07.
- (2) Pēc Francijas iestāžu lūguma ar Komisijas dienestiem tika rīkotas darba sanāksmes 2007. gada 20. februārī un 2007. gada 16. jūlijā.
- (3) 2007. gada 26. februāra vēstulē Komisija aicināja Francijas iestādes iesniegt papildu informāciju. Tā kā noteiktajā termiņā atbilde netika sniegta, 2007. gada 15. jūnijā Francijas iestādēm tika nosūtīts atgādinājums. 2007. gada 12. jūlijā Francijas iestādes iesniedza prasīto informāciju.
- (4) Komisija 2007. gada 28. novembra vēstulē paziņoja Francijas iestādēm par savu lēmumu sākt formālu izmeklēšanas procedūru, piemērojot LESD 108. panta 2. punktu.
- (5) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2008. gada 15. februārī ⁽³⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par attiecīgo pasākumu.
- (6) 2007. gada 18. decembrī un 2008. gada 29. janvārī Francijas iestādes lūdza pagarināt tām noteikto termiņu, lai varētu sniegt savus komentārus attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu. 2008. gada 4. janvāra un 2008. gada 1. februāra vēstulē Komisija piekrita pagarināt termiņu līdz 2008. gada 28. februārim.
- (7) Francijas iestādes iesniedza savas piezīmes Komisijai 2008. gada 2. jūnijā.

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

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

⁽³⁾ OV C 41, 15.2.2008., 11. lpp.

- (8) Komisija saņēma piezīmes no Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras (turpmāk – “PBTRK”) 2008. gada 25. februārī ⁽⁴⁾, no AMS ⁽⁵⁾, aviokompānijas *Ryanair* un Eiropas Aviokompāniju asociācijas (*Association of European Airlines*, turpmāk – “AEA”) 2008. gada 14. marta vēstulē, kā arī no aviokompānijas *Air France* 2008. gada 19. marta vēstulē ⁽⁶⁾. Komisija šīs piezīmes pārsūtīja Francijai 2008. gada 11. jūnija vēstulē, dodot tai iespēju piezīmes komentēt.
- (9) Francijas iestādes 2008. gada 7. jūlija vēstulē informēja Komisiju, ka nav komentāru par trešās puses piezīmēm.
- (10) Pēc Francijas iestāžu lūguma 2008. gada 4. novembrī tika organizēta tikšanās starp Komisijas dienestiem un PBTRK pārstāvjiem. Tikšanās laikā Komisija informēja Francijas iestādes, ka tā nolīgusi neatkarīgu konsultantu, lai saņemtu palīdzību apspriežamo līgumu analizē (turpmāk – “konsultants”). Konsultants iesniedza savu ziņojumu 2011. gada 30. martā.
- (11) Komisija 2011. gada 17. marta vēstulē lūdza Francijas iestādēm iesniegt papildu informāciju. 2011. gada 13. aprīlī Francijas iestādes lūdza termiņa pagarinājumu līdz 2011. gada 1. jūnijam, un Komisijas dienesti piekrita šim termiņam 2011. gada 6. maija vēstulē. Francijas iestādes sniedza atbildi 2011. gada 30. maija vēstulē.
- (12) Komisija 2011. gada 11. aprīļa vēstulē aicināja *Ryanair* iesniegt papildu informāciju. *Ryanair* atbildēja 2011. gada 31. augusta vēstulē. Komisija 2011. gada 11. oktobrī šīs piezīmes nosūtīja Francijai komentāru izteikšanai. Francijas iestādes 2011. gada 21. novembra vēstulē informēja Komisiju, ka nevēlas izteikt komentārus par šīm piezīmēm.
- (13) 2012. gada 25. janvāra vēstulē Komisija paziņoja Francijai savu lēmumu paplašināt 2007. gadā sāktu formālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz dažādajiem pasākumiem par labu aviokompānijām, kas izmanto Po lidostu, kā arī par labu lidostas pārvaldniekam. Komisijas lēmums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2012. gada 31. martā ⁽⁷⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.
- (14) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē lūdza Francijas iestādēm iesniegt papildu informāciju. 2012. gada 28. februārī Francijas iestādes lūdza pagarināt termiņu, kas tām tika piešķirts savu piezīmju sniegšanai par 2012. gada 25. janvāra lēmumu, un termiņu, kas tām tika piešķirts Komisijas 2012. gada 22. februāra vēstulē. Komisija piekrita pagarināt šos termiņus līdz 2012. gada 27. martam. 2012. gada 29. marta vēstulē Francijas iestādes sniedza atbildi uz Komisijas 2012. gada 22. februāra vēstuli, kā arī savas piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras paplašināšanu.
- (15) Saistībā ar procedūras paplašināšanu Komisija saņēma piezīmes no PBTRK 2012. gada 30. aprīlī ⁽⁸⁾, no AMS – 2012. gada 30. aprīlī ⁽⁹⁾ un no aviokompānijas *Ryanair* – 2012. gada 30. aprīlī ⁽¹⁰⁾. Komisija 2012. gada 31. maijā šīs piezīmes nosūtīja Francijai komentāru izteikšanai. 2012. gada 13. jūnija vēstulē Francija norādīja, ka tai nav komentāru.
- (16) Komisija 2012. gada 26. aprīļa vēstulē lūdza Francijas iestādēm iesniegt papildu informāciju. Francijas iestādes sniedza atbildi 2012. gada 10. maija vēstulē.
- (17) 2013. gada 10. aprīlī *Ryanair* nosūtīja Komisijai divus ziņojumus, ko sastādījusi sabiedrība *Oxera* un analīzi, ko veicis profesors *Damien P. McLoughlin*. 2013. gada 3. maijā Komisija nosūtīja šos dokumentus Francijas iestādēm komentāru izteikšanai. 2013. gada 7. jūnija vēstulē Francija norādīja, ka tai nav komentāru.

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

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

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

⁽⁷⁾ OV C 96, 31.3.2012., 22. lpp.

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

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

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

- (18) Komisija 2013. gada 14. novembra vēstulē lūdza Francijai papildu informāciju.
- (19) 2013. gada 16. decembra vēstulē Komisija nosūtīja Francijas iestādēm konsultanta ziņojumu komentāru izteikšanai. Francija nav sniegusi komentārus norādītajā termiņā.
- (20) 2013. gada 19. decembrī Francija lūdza pagarināt tai piešķirto termiņu, lai varētu sniegt papildu informāciju, kas tika lūgta 2013. gada 14. novembrī. Komisija piekrita pagarināt šo termiņu līdz 2014. gada 23. janvārim. Tā kā šajā termiņā atbilde netika saņemta, Komisija nosūtīja Francijai atgādinājuma vēstuli 2014. gada 24. janvārī, nosakot desmit darba dienu papildu termiņu. Francija sniedza atbildi 2014. gada 6. februāra vēstulē.
- (21) Komisija saņēma piezīmes no *Ryanair* 2013. gada 20. decembrī, 2014. gada 17. janvārī un 2014. gada 31. janvārī. Šīs papildu piezīmes tika nosūtītas Francijai vēstulēs attiecīgi 2014. gada 9. janvārī, 2014. gada 23. janvārī un 2014. gada 4. februārī. Francija 2014. gada 29. janvārī, 2014. gada 3. februārī un 2014. gada 21. maijā vēstulēs informēja Komisiju, ka tai nav komentāru.
- (22) 2014. gada 24. februārī, 13. martā un 19. martā pēc pamatnostādņu pieņemšanas par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām⁽¹¹⁾ (turpmāk – “jaunās pamatnostādnes”) Komisija aicināja Franciju un ieinteresētās personas formulēt savas piezīmes par jauno pamatnostādņu piemērošanu šai lietai. 2014. gada 19. martā Francija iesniedza savas piezīmes.
- (23) Bez tam 2014. gada 15. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*⁽¹²⁾ tika publicēts atzinums, kas aicināja dalībvalstis un ieinteresētās personas iesniegt savus komentārus, tai skaitā arī par šo lietu, ņemot vērā, ka stājušās spēkā jaunās pamatnostādnes. Sabiedrība *Air France*, nevalstiska organizācija *Transport & Environment* un PBTRK iesniedza savas piezīmes noteiktajā termiņā. 2014. gada 28. maijā Komisija nosūtīja šīs piezīmes Francijas iestādēm. 2014. gada 6. jūnijā Francija vēstulē informēja Komisiju, ka tai nav piezīmju.
- (24) Komisija 2014. gada 27. februāra vēstulē lūdza Francijai papildu informāciju. 2014. gada 17. martā Francija lūdza pagarināt tai piešķirto termiņu, lai varētu sniegt papildu informāciju, kas tika lūgta 2014. gada 27. februārī. Komisija piekrita pagarināt šo termiņu līdz 2014. gada 27. aprīlim. Francija sniedza atbildi 2014. gada 25. aprīļa vēstulē⁽¹³⁾.
- (25) Komisija 2014. gada 16. maija vēstulē lūdza Francijai papildu informāciju. Francija sniedza atbildi 2014. gada 6. jūnija vēstulē.

2. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR LIDOSTU

- (26) Kā norādīts lēmumā par formālas izmeklēšanas procedūras sākšanu, Po-Pireneju lidosta (turpmāk – “Po lidosta”) atrodas Atlantijas Pireneju departamentā Akvitānijas reģionā.
- (27) Šīs lidostas īpašnieks sākotnēji bija valsts, kas nodeva tās ekspluatāciju PBTRK ar publiskas infrastruktūras koncesiju, kas noteikta līdz 2015. gada 31. decembrim ar starpministriju administrācijas rīkojumu 1965. gada 12. martā (turpmāk – “1965. gada rīkojums”), kuram pievienotas specifikācijas, kurās tieši noteikti attiecīgie valsts un PBTRK pienākumi. Starpministriju administrācijas rīkojums un koncesijas specifikācijas mainītas ar četriem secīgiem papildinājumiem.
- (28) PBTRK ietilpst tirdzniecības un rūpniecības kameru tīklā. Francijā tirdzniecības un rūpniecības kameras ir publiskas iestādes ar administratīvu raksturu. Parasti tirdzniecības un rūpniecības kamera pārstāv vispārējās tirdzniecības, rūpniecības un pakalpojumu sniedzēju intereses savā apgabalā. Tirdzniecības un rūpniecības kameru uzdevumus un izņēmumtiesības nosaka likums, un tās ir pakļautas valsts administratīvajai un finansiālajai uzraudzībai ar finanšu un aprīkojuma lietu ministra un teritorijas administrācijas un plānošanas lietu ministra starpniecību, katram no viņiem darbojoties savas kompetences jomā. Saskaņā ar R 712-2. pantu tirdzniecības kodeksā: “Reģiona tirdzniecības un rūpniecības kameru un teritoriālo tirdzniecības un rūpniecības kameru uzraudzību nodrošina reģiona prefekts, kuram palīdz reģiona atbildīgā persona par publiskajām finansēm.” Tādēļ uzraudzības iestāde jābrīdina par dažādām svarīgām, reglamentācijā noteiktām pārrunu kategorijām (piemēram, attiecībā uz budžetu, aizņēmuma pieprasījumu, garantiju piešķiršanu trešām pusēm, cesijām, finansiālas līdzdalības sākšanu vai līdzdalības pagarināšanu profesionālās asociācijās vai tirdzniecības sabiedrībās u. c.). Šīs darbības var tikt veiktas tikai gadījumā, ja par tām ir paziņots uzraudzības iestādei, kurai ir tiesības pret tām iebilst. Tirdzniecības un rūpniecības kameru vadībā ir asambleja, ko ievēl no attiecīgā apgabala uzņēmumu pārstāvjiem.

⁽¹¹⁾ OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.

⁽¹²⁾ OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

⁽¹³⁾ Ar šo vēstuli Francija arī iesniedza PBTRK ziņojumu, norādot, ka Francijas iestādes nav vienprātis ar tajā sniegto novērtējumu. Jebkurā gadījumā šajā ziņojumā galvenokārt atkārtotas piezīmes, ko PBTRK jau bija tieši paziņojusi Komisijai.

- (29) Po lidostas pārvaldei ir īpaša rēķinvedība, kas ir šķirta no vispārējās PBTRK rēķinvedības.
- (30) 2007. gada 1. janvārī, piemērojot 28. pantu 2004. gada 13. augusta Likumā Nr. 2004-809 par vietējo iestāžu tiesībām un atbildību, valsts nodeva lidostas īpašumu vietējo kolektīvu apvienībai – Po-Pireneju lidostas jauktajai arodbiedrībai (turpmāk – “jauktā arodbiedrība”), kuras biedri ir Akvitānijas reģionālā padome, Atlantijas Pireneju ģenerālpadome, Po un Portdepirenejas aglomerācijas kopiena un 14 komūnu kopienas. Šajā nolūkā starp valsti un jaukto arodbiedrību tika noslēgta vienošanās, kas stājās spēkā 2007. gada 1. martā. Šī vienošanās tika grozīta ar 2009. gada 12. augusta papildinājumu.
- (31) Kļūstot par lidostas īpašnieku, jauktā arodbiedrība aizstāja valsti kā koncedents. Piemērojot iepriekš citētā 2004. gada 13. augusta likuma 28-VI-2. panta noteikumus, tā pārņēma iepriekšējos līgumus un attiecīgi arī koncesijas līgumu, kas noslēgts ar PBTRK. PBTRK tālāk palika lidostas apsaimniekotājs gan pirms, gan pēc īpašuma nodošanas jauktajai arodbiedrībai.
- (32) Lidosta uzņem vienlaicīgi gan civilās, gan militārās lidmašīnas. Šajā tabulā norādīts kopējais iebraukušo un izbraukušo pasažieru skaits, kas izmantojuši lidostu laikposmā no 2000. līdz 2013. gadam.

1. tabula

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

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

Avots: Francijas un PBTRK interneta vietnes sniegtie dati.

- (33) *Ryanair* aktivitāte Po lidostā sākās 2003. gada aprīlī. Izmeklēšanas aptvertā perioda laikā (no 2003. līdz 2011. gadam) *Ryanair* izmantoja reisu uz Londonu, Šarluā, Bristoli un Bovē.
- (34) 2010. gadā *Ryanair* veiktie lidojumi pārvadā aptuveni 16 % no lidostas pasažieriem. *Ryanair* apturēja savus lidojumus uz Po pēc tam, kad beidzās tās līgumsaistības ar lidostu 2011. gada 1. aprīlī.

- (35) Ja neskaita *Ryanair*, galvenā komerciālā aviokompānija, kas izmanto Po lidostu, ir *Air France*. Tā izmanto lielāko daļu lidojumu no Po un veido galveno šīs lidostas apgrozības daļu (aptuveni 80 % pasažieru).
- (36) Citas aviokompānijas ir izmantojušas lidostu pārbaudes perioda laikā, jo īpaši *Transavia CV* (turpmāk – “*Transavia*”), kas ir *Air France KLM* grupas filiāle.

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

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

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

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

- (38) AMS ir *Ryanair* filiāle, kurai ir ekskluzīva licence, lai piedāvātu *Ryanair* mājas lapas www.Ryanair.com mārketinga pakalpojumus. Interneta mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar AMS (turpmāk – “2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums”), par ko Francija paziņojusi, precizē: “šis līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik dienu izmantot maršrutu starp Po un Londonu (Stanstedu)” (1. pants) Mārketinga pakalpojumu līguma priekšmets ir “noteikt apstākļus, kādos *Airport Marketing Services* sniegs PBTRK specifiskus mārketinga pakalpojumus, kuru mērķis ir veicināt dažādus tūrisma un biznesa objektus Po un Bearnas reģionā” un precizē, ka “galvenais instruments, ar ko tiks sniegti mārketinga pakalpojumi šā līguma izpratnē ir mājas lapa <http://www.Ryanair.com>, kas ļauj tieši uzrunāt zemo cenu aviokompānijas *Ryanair* potenciālos pasažierus.” (1.1. pants).
- (39) 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums definē noteikumus, saskaņā ar kuriem AMS veic noteiktus reklāmas pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē⁽¹⁴⁾. Pakalpojumu kopums atrodas:
- “galamērķim Po atbilstošajā lapā vietnē <http://www.Ryanair.com>, sadaļā “*Airport marketing Services Top Five Things To Do*” (piecas vietas, ko darīt Po), tiek nodrošināta vieta, kur izvietot piecus (5) paragrāfus ar 150 vārdiem katrā (izmaksas par paragrāfu gadā saskaņā ar cenrādi: EUR 20 000),
 - “galamērķim Po atbilstošajā lapā vietnē <http://www.Ryanair.com>, tiek nodrošināta vieta labās puses cilnē, kur izvietot vienu (1) saiti uz PBTRK norādītu interneta vietni (izmaksas par saiti gadā saskaņā ar cenrādi: EUR 15 000),
 - “galamērķim Po atbilstošajā lapā vietnē <http://www.Ryanair.com>, tiek nodrošināta vieta sadaļā “*Top Five Things To Do*”, kur izvietot septiņas (7) saites uz PBTRK norādītām interneta vietnēm (izmaksas par saiti gadā saskaņā ar cenrādi: EUR 10 000),
 - “45 (četrdesmit piecas) dienas gadā viena saite uz PBTRK norādītu interneta vietni atrodas vietnes <http://www.Ryanair.com> pirmajā angļu valodas lapā (cena par dienu saskaņā ar cenrādi: EUR 6 000) (3. pants)”.

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

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

- (41) Lidostas pakalpojumu līgums (turpmāk – “2005. gada lidostas pakalpojumu līgums”), kas noslēgts ar *Ryanair*, definē Po lidostas infrastruktūras nodošanas kārtību transportētāja rīcībā, jo īpaši attiecībā uz apkalpošanu uz zemes un privāto telpu nodošanu. Šis līgums attiecas uz maršrutu Londona Stansteda–Po, kurš tika uzsākts 2003. gada aprīlī. Tas aizstāj sākotnējo līgumu, ko noslēdza 2003. gada 28. janvārī un ko Po administratīvā tiesa anulēja 2005. gada 3. maijā.
- (42) Līguma priekšmets ir: “vienkopus noteikt gan ekspluatācijas, gan finanšu apstākļus, kuros *Ryanair* apņemas ieviest un nodrošināt starptautiskus komercidojumus, kuru izlidošanas un ielidošanas vieta ir lidosta. Pie tam, (...) līgums definē nosēšanās, palīdzības un citu pakalpojumu apstākļus, ko lidosta piedāvā *Ryanair*” (1.1 un 1.2. punkts).

⁽¹⁴⁾ <http://www.Ryanair.com>

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

3.2. KONSULTANTA ZIŅOJUMS

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

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

- (45) Konsultants sintezējis visus Po lidostas mārketinga līgumus, ko PBTRK parakstījusi ar *Ryanair* un AMS laika posmā no 2003. līdz 2008. gadam, starp kuriem tikai 2005. gada līgumi bijuši pamatā lēmumam par procedūras sākšanu.
- (46) Konsultants jo īpaši:
- pārbaudījis, kādā mērā mārketinga pakalpojumu līgumos definētie tarifi bija atbilstoši AMS vietnē tiešsaistē pieejamajiem tarifiem (<http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>). Saskaņā ar konsultantu AMS vietnē pieejamie tarifi ir atbilstoši 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgumā noteiktajiem tarifiem,
 - analizējis korelāciju starp AMS aprēķinātajām summām un *Ryanair* aktivitātes līmeni Po. Saskaņā ar konsultantu mārketinga pakalpojumu izcenojums šķiet atbilstam realizēto reisu skaita pieaugumam,
 - salīdzinājis AMS piedāvātos pakalpojumus PBTRK ar citiem mārketinga pakalpojumiem internetā, kas tiek piedāvāti pēc līdzīgiem parametriem.
- (47) Konsultants apšaubā PBTRK interesi parakstīt līgumu šādu pakalpojumu iepirkumam šādu iemeslu dēļ. Pirmkārt, *Ryanair* vietne galvenokārt ir biļešu pārdošanas vietne, nevis vispārēja ceļojumu pārdošanas vietne. Saskaņā ar konsultantu *Ryanair* vietne pirmām kārtām šķiet salīdzināma ar citu aviokompāniju vietnēm, kas parasti izvieto ļoti maz apmaksātas reklāmas un kurās lidostas nav reklāmdevēji. Otrkārt, konsultants novēro, ka lidostas nav salīdzināmas ar citiem iespējamajiem reklāmdevējiem tādu aviokompāniju kā *Ryanair* vietnēs, jo lidostas nodrošinātie pakalpojumi *Ryanair* pasažieriem nav skaidri šķirami no pašas *Ryanair* pakalpojumiem, pretstatā tādiem papildpakalpojumiem kā izmitināšana vai mašīnu noma. Visbeidzot kopsummā konsultants apšaubā tādu lidostu rīcības racionalitāti, kas pašas savu naudu tērē aviokompānijām, lai piesaistītu klientus lidojumiem, ko šīs kompānijas apkalpo, lai gan papildu piesaistītie pasažieri nesīs labumu tieši minētajām aviokompānijām.
- (48) Šo iemeslu dēļ konsultants secina, ka lidostai ir vāja komerciāla interese būt reklāmdevējai *Ryanair* vietnē.
- (49) No otras puses, saskaņā ar konsultantu, to, vai šāda interese pastāv, nav mērījusi ne lidosta, ne *Ryanair*. Konsultants arī novēro, ka *Ryanair* vietnē atrodamā mārketinga informācija ir salīdzinoši īsa un nav detalizēta, un, lai reklāma varētu tikt uzskatīta par efektīvu (lidostas vai *Ryanair* vērtējumā), būtu jāveic ieguldījumi tās kvalitātes un izskata uzlabošanā. Konsultants tādējādi secina, ka mārketinga pakalpojumu komerciālā vērtība līgumslēdzējām pusēm nav nozīmīga.
- (50) Gluži pretēji, saskaņā ar konsultanta atzinumu, galamērķa reģions varētu efektīvāk gūt labumu no reklāmas pakalpojumiem, veicinot *Ryanair* klientus reģionā pavadīt vairāk laika vai tērēt vairāk, tajā atrodoties. Tomēr konsultants novērtē, ka, tā kā līgums parakstīts starp PBTRK un *Ryanair* vai tās filiāli, iespējamās priekšrocības, no kā labumu gūtu reģions, jāizslēdz no līguma analīzes.
- (51) Konsultants norāda, ka nesaderība starp nepastāvīgo tiešsaistes mārketinga tirgu un fiksēto AMS cenrādi vedina uzdot jautājumus par šī pasūtījuma īsto mērķi. Saskaņā ar *Ryanair* līgums ar AMS ir izvēles rakstura, un lidostas apsaimniekotāji to nebūtu parakstījuši, ja neredzētu tajā komerciālu vērtību. Konsultants tomēr prāto, vai *Ryanair* sarunu laikā ar lidostu nav veicis spiedienu saistībā ar maršrutu izmantošanu, jo īpaši tāpēc, ka vairākas tuvākās lidostas (piemēram, Po gadījumā, Tarbas un Biaricas lidostas) atradušās konkurencē attiecībā uz *Ryanair* uzņemšanu.

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

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

3.2.2. MĀRKETINGA PAKALPOJUMU LĪGUMI, KAS NOSLĒGTI AR TRANSAVIA

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

3.2.3. LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMI

- (54) Konsultants veicis arī vairāku lidostas pakalpojumu līgumu analīzi, ko PBTRK noslēgusi ar dažādām aviokompānijām (proti, *Ryanair*, *Air France* un *Transavia*) laika posmā no 2003. līdz 2005. gadam.
- (55) Saskaņā ar konsultantu lidostas pakalpojumu cenas tiek veidotas šādi: reglamentēto nodevu summas (zīmju nodeva, nosēšanās nodeva, stāvēšanas nodeva un pasažieru nodeva) veido cenrādi, kas piemērojams visām aviokompānijām. Katras nodevas tarifs tiek aktualizēts katru gadu, piemērojot koeficientu, kas atkarīgs no pārrunām lidostas ekonomikas lietu konsultatīvajā komisijā. Saskaņā ar konsultantu tādā dažādām aviokompānijām nedrīkst piemērot atšķirīgus reglamentēto pakalpojumu tarifus.
- (56) Saskaņā ar konsultantu nereglamentēto nodevu cenas (lidostas apkalpošanas pakalpojumi) var būt atšķirīgas dažādām aviokompānijām un izriet no divpusējām komerciālām pārrunām.
- (57) Konsultants izveidojis salīdzinājumu starp nereglamentētiem pakalpojumiem, par kuriem rēķini izrakstīti *Ryanair*, un tādiem pašiem pakalpojumiem, par kuriem rēķini izrakstīti citām aviokompānijām (*Air France* un *Transavia*). Šis salīdzinājums ir balstīts gan uz pakalpojuma iedabu, gan uz piemēroto cenu.
- (58) Konsultants konstatējis, ka abu šo kompāniju līgumos paredzētie apkalpošanas pakalpojumi šķiet ievēroti un ka pastāv patiesa atšķirība attiecībā uz dažādajām kompānijām nodrošināto pakalpojumu iedabu. Kompānija *Air France* saņēmusi pilnvērtīgāku pakalpojumu kopu. Turpretī *Ryanair* piemērots zemāks tarifs (bet vairāk izmantoto pakalpojumu) nekā *Transavia*.
- (59) Tomēr saskaņā ar konsultantu, kurš salīdzinājis tarifus, kas ik reizi piemēroti *Ryanair* un *Transavia*, kā arī tarifu, kas piemērots *Air France* par salīdzināmiem pakalpojumiem salīdzināmā to sniegšanas apjomā, *Ryanair* piemērots zemāks tarifs (EUR [...] (*)) nekā *Air France* (EUR [...]) vai *Transavia* (EUR [...]). Samaksātā cena būtu apmēram [...] % zemāka nekā citām kompānijām.
- (60) Saskaņā ar Franciju konsultanta veiktais lidostas nereglamentēto pakalpojumu salīdzinājums nav korekta dažādo PBTRK veikto pārrunu rezultātu sintēze. Francija min arī vairākus piemērus šo tarifu attaisnošanai, īpaši tāpēc, ka *Ryanair* nesaņem zināmus pakalpojumus, kas tiek piedāvāti *Air France*.

4. PASĀKUMI, KAS BIJUŠI PAMATĀ LĒMUMAM PAR PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU

- (61) Komisija novērtē, ka būtu nepieciešams pagarināt formālās pārbaudes procedūru un būtu jāizanalizē visi līgumi, ko PBTRK slēgusi ar AMS un *Ryanair* visā laika posmā, kurā *Ryanair* veikusi darbības Po lidostā (no 2003. gada līdz 2011. gadam), lai noteiktu, vai līgumi, ko PBTRK noslēgusi ar *Ryanair* un AMS, ietver valsts atbalstu.
- (62) Komisija tāpat arī nolēmj pagarināt formālo pārbaudes procedūru attiecībā uz līgumu, ko PBTRK parakstījusi ar aviokompāniju *Transavia* 2006. gada 23. janvārī, kā arī uz dažādiem finansiāliem ieguldījumiem, ko valsts iestādes veikušas lidostas labā pārbaudītajā laika posmā un kuru sarakstu Francija paziņojusi Komisijai 2011. gada 30. maijā.
- (63) Šie pasākumi ir sīkāk izklāstīti turpmāk, 4.1. līdz 4.3. nodaļā.

(*) Konfidenciāla informācija

4.1. LĪGUMI, KO PBTRK NOSLĒGUSI AR RYANAIR UN AMS

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

4.1.1. 2003. GADA 28. JANVĀRA LĪGUMS

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

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

- a) "jāsniedz vai jānodrošina termināļu/lidostas infrastruktūras pakalpojumu sniegšana dienestiem, kas precīzāk aprakstīti pievienotajā A pielikumā;
- b) jāveic funkcijas sabiedrisko attiecību un tirgdarbības jomā, kas precīzāk aprakstītas pievienotajā B pielikumā;
- c) pēc līguma noslēgšanas jāsamaksā *Ryanair* fiksēta summa astoņdesmit tūkstošu euro (EUR 80 000) apmērā par šī jaunā maršruta uzsākšanu;
- d) ņemot vērā veicināšanas pasākumus, no kuriem labumu guvusi Po lidosta – *Ryanair* mājas lapā norādītās interneta saites uz PBTRK, reklāmu rakstūtajā presē par zemajām cenām, kas tiek piemērotas, izbraucot no Po lidostas un tajā ierodoties, un citus pasākumus, piemēram, radio, televīzijas un vides reklāmu, ko izvēlējusies *Ryanair* –, par saņemtajiem pakalpojumiem jāsamaksā *Ryanair* summa vienpadsmit euro (EUR 11) apmērā par katru no Po lidostas izbraucošo pasažieri ik mēnesi noteiktajā termiņā un/vai, ņemot to no maksājumu summas, kas *Ryanair* jāpārskaita PBTRK atbilstoši augstāk minētā 2. panta b) punktam, griesti ir noteikti četršimt tūkstošu euro (EUR 400 000) apmērā gada laikā, ja pārvadājumi notiek katru dienu;
- e) šī vienošanās ir spēkā vienīgi attiecībā uz maršrutu Po–Londona ar minimums vienu reisu dienā 364 dienas gadā. Ja maršruts Po–Londona attīstās tiktāl, lai varētu piedāvāt vairākus reusus dienā, PBTRK nemaksās papildus. Ja pēc abpusējas vienošanās tiktu atvērti citi maršruti uz Vāciju, Beļģiju, Īriju vai Itāliju, tiks izmantoti šīs vienošanās nosacījumi un par šo reisu uzsākšanu tiks maksāta tā pati summa astoņdesmit tūkstoši euro (EUR 80 000), kuras griesti gadā ir četršimt tūkstoši euro (EUR 400 000), par pamatu ņemot vienpadsmit euro (EUR 11) par izbraucošo pasažieri. Par katru jaunu maršrutu tiks slēgta vai nu jauna vienošanās vai arī papildinājums pie šīs vienošanās..."

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2. 2005. GADA LĪGUMI⁽¹⁷⁾

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁷⁾ Šie līgumi jau bijuši pamatā lēmumam par procedūras sākšanu, skatīt nodaļu 3.1

⁽¹⁸⁾ OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

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

- (78) Saskaņā ar Francijas iestādēm dažādie līgumi vai 2005. gada līgumu papildinājumi, kas noslēgti starp PBTRK un *Ryanair* un AMS pēc 2005. gada, ir šādi:
- Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2007. gada 25. septembrī uz sākotnējo piecu gadu termiņu, sākot no tā parakstīšanas datuma, abām pusēm vienojoties “satikties, lai pārspriestu turpinājumu sadarbībai starp PBTRK un AMS” vismaz sešus mēnešus pirms sākotnējā termiņa beigām.” Veicināšanas darbības ir saistītas ar maršruta Po–Šarluā izmantošanu, nodrošinot lidojumus trīs reizes nedēļā katru pilnu izmantošanas gadu. Kā atlīdzību par interneta saites izvietojumu uz PBTRK norādītu vietni *Ryanair* mājas lapas (www.ryanair.com) beļģu un nīderlandiešu valodas pirmajā lapā PBTRK pārskaita AMS summu EUR [...] gadā. Šis maršruts tika atvērts 2007. gada 30. oktobrī. Šis līgums tika grozīts ar vēstuli apmaiņā 2009. gada 16. jūnijā, paaugstinot veicināšanas izmaksas līdz EUR [...], sākot no 2009. gada 1. janvāra, nemainot pakalpojumu.
 - 2005. gada Lidostas pakalpojumu līguma papildinājums tika noslēgts ar vēstuli, kurā PBTRK 2007. gada 25. septembrī piekrit piemērot 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumā minētos noteikumus maršrutam Po–Šarluā uz piecu gadu termiņu.
 - 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma papildinājums tika noslēgts ar vēstuli, kurā PBTRK 2008. gada 17. martā piekrit piemērot 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumā minētos noteikumus maršrutam Po–Bristole uz gada termiņu.
 - Mārketinga pakalpojumu līgumā, kas noslēgts 2008. gada 31. martā uz periodu no 2008. gada 16. maija līdz 2008. gada 13. septembrim, abas puses vienojas “satikties, lai pārspriestu turpinājumu sadarbībai starp PBTRK un AMS vismaz trīs mēnešus pirms sākotnējā termiņa beigām.” Šajā līgumā paredzētās veicināšanas darbības ir saistītas ar *Ryanair* apņemšanos izmantot maršrutu Po–Bristole, nodrošinot lidojumus trīs reizes nedēļā šajā pašā laika posmā. Kā atlīdzību par interneta saites izvietojumu uz PBTRK norādītu vietni www.ryanair.com angļu valodas pirmajā lapā astoņas dienas PBTRK pārskaita AMS summu EUR [...].
 - Pēc apspriedes 2009. gada 15. jūnijā PBTRK pilnvaro savu prezidentu grozīt 2005. gada mārketinga pakalpojumu līguma summu, to ierobežojot līdz EUR [...] uz 2009. gadu, saistībā ar *Ryanair* plānotā lidojumu skaita samazinājumu maršrutā Po–Londona līdz 211 reisiem.
 - 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma papildinājums, kas tika noslēgts ar vēstuli, kurā PBTRK 2009. gada 16. jūnijā piekrit piemērot 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumā minētos noteikumus maršrutam Po–Bristole 2009. gada vasaras sezonā.
 - Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2009. gada 16. jūnijā uz periodu no 2009. gada 1. aprīļa līdz 2009. gada 24. oktobrim, kura darbību var pagarināt ar vienošanos trīs mēnešus pirms termiņa beigām. Šajā līgumā paredzētās veicināšanas darbības ir saistītas ar maršruta Po–Bristole ekspluatāciju, nodrošinot lidojumus 2 reizes nedēļā, kas nozīmētu plānotu 60 lidojumu programmu šā perioda laikā. Kā atlīdzību par interneta saites izvietojumu uz PBTRK norādītu vietni www.Ryanair.com angļu valodas pirmajā lapā 9 dienas, PBTRK pārskaita AMS summu [...] EUR. Maršruts apturēts 2009. gada oktobrī.
 - Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2010. gada 28. janvārī “uz sākotnējo periodu, kas sākas tā parakstīšanas datumā un beidzas vienu gadu pēc avioliņiju uzsākšanas datuma”, un var tikt “pagarināts uz papildu viena gada periodu”. Šajā līgumā paredzētās veicināšanas darbības ir saistītas ar maršrutu Po–Londona Stansteda, sākot no 2010. gada 30. marta saistībā ar trim reisiem nedēļā un kopumā minimums 220 reisiem, Po–Šarluā, sākot no šā paša datuma saistībā ar trim reisiem nedēļā un minimums 100 reisiem, un Po–Bovē, sākot no 2010. gada aprīļa saistībā ar trim reisiem nedēļā un minimums 100 reisiem. Kā atlīdzību par interneta saites izvietojumu uz PBTRK norādītu vietni www.Ryanair.com angļu, beļģu, nīderlandiešu un franču valodas pirmajās lapās uz laika periodu no 25 līdz 45 dienām PBTRK pārskaita AMS summu EUR [...].
- (79) AMS piedāvātie pakalpojumi, kā arī to finanšu nosacījumi norādīti dažādo mārketinga pakalpojumu līgumu 3. pantā. Saskaņā ar Francijas iestādēm AMS pārskaitīto summu palielināšanās ir saistīta ar jaunu līgumu parakstīšanu saistībā ar jauniem maršrutiem (Šarluā, Bristole) un izmaiņām, kas ieviestas plānotajās lidojumu programmās, jo īpaši maršrutā Po–Londona Stansteda. Saskaņā ar 2005. gada 30. jūnija un 2007. gada 25. septembra līgumu un to pagarinājumu nosacījumiem, jauns līgums tika noslēgts, ņemot vērā kopumā apkalpoto galamērķu skaitu, sākot no 2010. gada 30. marta.

- (80) Saskaņā ar Francijas iestādēm neviens jauns lidostu pakalpojumu līgums nav ticis noslēgts pēc 2005. gada lidostu pakalpojumu līgumu termiņa beigām 2010. gada aprīlī. Kopš tā laika, no 2010. gada aprīļa līdz 2011. gada aprīlim *Ryanair* piemēroti tie tarifi, kas pieņemti ekonomikas lietu konsultatīvajā komisijā kā reglamentētās nodevas un tie, kas noteikti 2005. gada līgumā par apkalpošanu uz zemes, jo pārrunas par jaunu līgumu nebija noslēgušās. Francijas iestādes norādījušas, ka tikai par mārketinga pakalpojumiem noslēgts jauns līgums.
- (81) Saskaņā ar Franciju maršrutos Po–Londona, Po–Šarluā un Po–Bovē, uz ko attiecas lidostas pakalpojumu līgums, tika atvērti 2010. gada 30. martā (pirmie divi maršruti) un 2010. gada aprīlī (trešais maršruts). Sākotnējais periods tātad bija 2010./2011. gada ziemas programma. Ar 2011. gada 14. februāra vēstuli PBTRK, “konstatējot, ka līgums nav ticis pagarināts uz vēl viena gada papildu termiņu paredzētajā termiņā” lūdza AMS “apsvērt automatisku līguma termiņa beigšanos 2011. gada 1. aprīlī”.
- (82) 2011. gada 30. maija un 2012. gada 10. maija vēstulēs Francija iepazīstināja ar esošo situāciju attiecībā uz summām, ko PBTRK un citas valsts iestādes laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam pārskaitījušas kompānijai AMS (vai *Ryanair* saistībā ar 2003. gada 28. janvāra līgumu). Šo pārskaitījumu kopējā summa laikā posmā no 2003. gada līdz 2011. gadam bija [4–6] miljoni euro saistībā ar līgumiem, kas minēti 64. līdz 81. apsvērumā. Precīzas summas, ko PBTRK un citas valsts iestādes pārskaitījušas uzņēmumam AMS (vai *Ryanair*) redzamas 2. tabulā zemāk.

2. tabula

Subsīdija AMS vai *Ryanair* par katru apkalpoto maršrutu

(tūkstošos EUR)

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

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

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

4.2. LĪGUMS, KAS NOSLĒGTS STARP PBTRK UN TRANSAVIA

- (83) PBTRK parakstīja līgumu ar aviokompāniju *Transavia* 2006. gada 23. janvārī. Šis līgums tika noslēgts uz trim gadiem, sākot no maršruta Po–Amsterdamas uzsākšanas datuma 2006. gada 26. aprīlī un varēja tika atjaunots uz papildu divu gadu periodu. Tas tika ar klusējošu piekrišanu atjaunots 2009. gada aprīlī, bet tika anulēts 2009. gada oktobrī pēc *Transavia* lēmuma pakalpojumu apturēt.
- (84) Šis līgums paredzēja maksājumus par mārketinga pakalpojumiem EUR 250 000 apmērā divos pirmajos gados par 156 izejošajiem reisiem gadā. Ja reisu skaits būtu zemāks par 156 reisiem gadā, maksājums būtu proporcionāli jāpielāgo. Trešajā gadā maksājums būtu EUR [...] par izbraucošo pasažieri (ar gada maksājuma griestiem EUR [...] apmērā).
- (85) Līgumā arī paredzēta iespēja to atjaunot uz papildu diviem gadiem, maksājot EUR [...] par izbraucošo pasažieri ceturtajā gadā un EUR [...] par izbraucošo pasažieri piektajā gadā.
- (86) Kopumā saistībā ar līgumu PBTRK pārskaitījusi [EUR 700 000–900 000] kompānijai *Transavia* par tiem mārketinga pakalpojumiem, ko tā veikusi no 2006. gada 26. aprīļa līdz 2009. gada 29. oktobrim.

4.3. DAŽĀDO VALSTS IESTĀŽU FINANSIĀLIE IEGULDĪJUMI PO LIDOSTĀ

- (87) Savā 2011. gada 30. maija vēstulē Francija iepazīstina Komisiju ar situāciju attiecībā uz lidostai piešķirtajām subsīdijām no valsts resursiem. Pasākumi, uz kuriem atsaucoties, procedūra pagarināta, aprakstīti 88. un 107. apsvērumā. Saskaņā ar Franciju lidosta negūst labumu no valsts finansējuma vai valsts atbalsta, kas paredzēts lidostas ekspluatācijas līdzsvarošanai.
- (88) Lai to varētu novērtēt saistībā ar piemērojamiem noteikumiem valsts atbalsta jautājumā, jāizšķir “aprikojuma” subsīdijas, ko pārskaitījušas dažādas valsts iestādes, no valsts piešķirtām subsīdijām, kam jāsedz izmaksas, kas saskaņā ar Francijas iestādēm ir saistītas ar pārvaldības uzdevumiem.

3. tabula

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

Subsīdiju veids	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kopā
Valsts subsīdija FIATA (pārvaldības uzdevumi)			396		11		400	300				1 107
Valsts subsīdijas aprīkojumam (valsts ieguldījumu dotācija)	166 (SSLIA tel- pas ⁽¹⁾)		1 782 (2 tomogrāfi + transportli- dzeklis) SSLIA vāja- dzībām	466 (SSLIA transportli- dzeklis)								2 414
Kopējā aprīkojuma subsīdija pārvaldības uzdevumiem	166		2 178	466	11		400	300				3 521
Atlantijas Pireneju ģenerālpa- dome (aprīkojuma dotācija)	1 326 (kravas ter- minālis)		91 (skrejceļu materiāls)			478 (ma- nevrēšanas ceļa darbi)						1 895
Akvitānijas reģionālā padome	1 413 (kravas ter- minālis)	2 164 (pasažieru terminālis)	232 (termināļu zonas)			479 (manevrēša- nas ceļa darbi)						4 288
Po aglomerācijas kopienā arod- biedrība	1 479 (kravas un pasažieru termināļi)	1 683 (pa- sažieru ter- minālis)	643 (pasažieru terminālis)	5 (termināļu zonas)								3 810
ERAF		1 559 (pa- sažieru ter- minālis)	1 184 (ter- mināļi)	291 (pasažieru terminālis)		653 (ma- nevrēšanas ceļa darbi)						3 687

(tūkstošos EUR)

Subsīdiju veids	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Kopā
Francijas Gāze				38 (koģenerācijas cen- trāle)								38
Po-Pireneju lidostas jauktā arod- biedrība										4 030 (skrejeļu un zīmju at- jaunošana)	100 (skreje- ļu un zīmju at- jaunošana)	4 130
Kopējā atbalsta subsīdija (ne- skaitot pārvaldības uzdevumus)	4 218	5 406	2 150	334		1 610				4 030	100	17 848
Atlantijas Pireneju ģenerālpa- dome (parakstītā aizņēmuma ka- pitāla atdošana)	97	272	113	122	98	77						779
Veiktās investīcijas	3 470	8 656	5 781	1 352	272	2 744	260	315	416	5 419	167	28 852

(¹) Drošības dienests cīņai pret gaisa transportlīdzekļu ugunsgrēkiem (SSIIA).

4.3.1. SUBSĪDIJAS "APRĪKOJUMAM"

- (89) Laika posmā no 2000. līdz 2010. gadam lidosta saņēma maksājumus (turpmāk – "aprikojuma subsīdijas"), ko pārskaitīja jauktā arodbiedrība, valsts, dažādas vietējās varas iestādes, Eiropas Reģionālās attīstības fonds ("ERAF") un Francijas Gāze, lai finansētu dažādas investīcijas (terminālis, skrejceļu atjaunošana, zīmju atjaunošana, kravas terminālis, koģenerācijas centrāle u. c.) par kopējo summu aptuveni 17,8 miljonu euro apmērā (skatīt augstāk redzamo 3. tabulu).
- (90) Atlantijas Pireneju ģenerālpadome piešķīra lidostai "aprikojuma dotāciju" 1 895 miljonu euro apjomā, lai finansētu kravas termināli, skrejceļu materiālu un manevrēšanas ceļa darbu izmaksas. Francija arī norādīja, ka Atlantijas Pireneju ģenerālpadome laika posmā no 2000. līdz 2005. gadam pārskaitījusi summu EUR 779 000 kā atlīdzību par kapitāla aizņēmumu. Francija precizē, ka šī pasākuma pamatā ir protokols par Po lidostas finanšu plānu, kas noslēgts 1990. gada 5. novembrī starp vietējām varas iestādēm un PBTRK. Šis plāns ar kopējo maksimālo summu 5,680 miljoni euro aptver darbus, lai nodrošinātu laukumu un zīmju atbilstību normām, kā arī paplašinātu termināli. Saskaņā ar protokolu vietējās varas iestāžu finansējums varēja tikt sniegts kā aprikojuma dotācija vai kā atlīdzinājums par aizņēmumu, ko devis apsaimniekotājs ieguldījumu finansēšanai, vai arī kā šo finanšu līdzekļu kombinācija. Augšminētā summa EUR 779 000 apmērā atbilst aizņēmuma kapitāla atdošanai, ko Atlantijas Pireneju ģenerālpadome apņēmusies segt, piemērojot 1990. gada protokolu, kura darbības termiņš beidzās 2005. gadā.
- (91) No Akvitānijas reģionālās padomes lidosta saņēma četras subsīdijas par kopējo summu 4,288 miljoni euro, lai finansētu kravas un pasažieru termināli un darbus uz manevrēšanas ceļa.
- (92) Po-Pireneju aglomerācijas komūnu un kopienas arodbiedrība piešķīra lidostai 3,810 miljonus euro, lai finansētu kravas un pasažieru termināli.
- (93) ERAF piešķīra subsīdijas 3,687 miljonu euro apmērā pasažieru termināļa attīstībai un darbiem uz manevrēšanas ceļa.
- (94) Francijas Gāze arī piešķīra Po lidostai EUR 38 000, lai finansētu koģenerācijas aprikojumu 2003. gadā. Šī finansējuma piešķiršanas laikā Francijas Gāze bija valsts iestāde ar rūpniecisku un komerciālu raksturu.
- (95) Visbeidzot, jauktā arodbiedrība finansēja ieguldījumu programmu, kas ietvēra skrejceļu un zīmju atjaunošanu, kā arī automašīnu stāvvietu parka paplašināšanu, kopsummā par 4,130 miljoniem euro.
- (96) Zemāk redzamajā 4. tabulā redzams pasākumu kopums, citādi saukts par dažādām juridiskām darbībām, kas bija pamatā dažādām augšminētajām dotācijām aprikojumam. Tajā šiem dažādajiem pasākumiem norādīti aprikojuma subsīdijas piešķiršanas datumi, finansēto investīciju raksturs un kopējās investīciju izmaksas, kopējās aprikojuma subsīdiju summas, kas saņemtas, piemērojot šos pasākumus, kā arī periodus, kuros summas tikušas pārskaitītas.

4. tabula

Pasākumu kopums, kas bija pamatā dažādajām aprikojuma subsīdijām

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

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

Avots: Francijas iesniegtie dokumenti.

⁽¹⁾ Tostarp 450 000 euro par stāvvietu parka paplašināšanu.

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

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

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

— aprīkojuma subsīdijām, kopsummā 2,414 miljoniem euro.

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

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

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

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

⁽¹⁹⁾ 1998. gada 20. maija Valsts padomes rīkojums "Autonomo aviokompāniju arodbiedrība" (SCARA).

⁽²⁰⁾ Turpmāk kodificēts kā Vispārējā nodokļu kodeksa 1609. quaterciē pants.

⁽²¹⁾ Dzīvnieku apdraudējums ietver galvenokārt putnu apdraudējumu, kas izpaužas kā tādas sadursmes starp lidaparātiem un putniem, kas apdraud lidaparātos esošo cilvēku un mantu drošību.

⁽²²⁾ Šis uzdevuma izpilde var ietvert, piemēram, iezogojuma uzstādīšanu un uzturēšanu starp publisko un ierobežoto zonu, kā arī novērošanas video sistēmu uzstādīšanu ierobežoto zonu malās.

⁽²³⁾ Šis uzdevums jo īpaši ietver trokšņu mērīšanu, kas vajadzības gadījumā tiek korelēta ar gaisa transportlīdzekļu trajektorijām, kā arī gaisa un ūdens kvalitātes kontroli lidostu apkārtnē.

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

- (102) Attiecībā uz katru konkrētu lidostu nodoklis jāmaksā visām aviokompānijām, kas lidostu izmanto. Tas tiek aprēķināts, vadoties no kompānijas pasažieru skaita, iekrautās kravas un pasta svara. Lidostas nodokļa tarifs par vienu pasažieri vai kravas tonnu tiek noteikts ik gadu katrā lidostā atsevišķi atbilstoši paredzētajām izmaksām, kas nepieciešamas šī mehānisma finansēto uzdevumu izpildei.
- (103) Lidostu apsaimniekotāji ik gadu sastāda gada deklarāciju par izmaksām un apgrozību. Šī deklarācija parāda par iepriekšējo gadu konstatēto apgrozības un drošības un drošuma uzdevumu izmaksu līmeni, kā arī summas, kas saņemtas no lidostu nodokļa un papildu mehānisma šo uzdevumu finansēšanai. Tajās cita starpā ir arī apgrozības, izmaksu un ieņēmumu prognozes, kas saistītas ar drošības un drošuma uzdevumiem tekošajā un nākamajos divos gados. Šīs deklarācijas pārbauda administratīvās iestādes, kuras var arī veikt pārbaudes uz vietas. Nodokļa tarifu, balstoties uz šī pamata, nosaka ar starpministriju rīkojumu.
- (104) Tā kā nodokļa tarifa aprēķini balstās uz prognozētajiem izmaksu un apgrozības datiem, tiek piemērots *a posteriori* izlīdzināšanas mehānisms, lai nodrošinātu, ka lidostas nodokļa ienākumi, kas nepieciešamības gadījumā tiek papildināti ar finansējumu, kas piešķirts kā 105. līdz 107. apsvērumā aprakstītais papildu mehānisms, nepārsniedz reāli atbalstītās izmaksas saistībā ar attiecīgajiem uzdevumiem. Attiecīgās izmaksas ietver uzdevumu izpildē veikto darbību un iesaistīto personu izmaksas, amortizācijas dotācijas atbilstošo uzdevumu veikšanas nodrošināšanai veiktajiem ieguldījumiem, kā arī daļu no vispārējām izmaksām, kas saistītas ar šiem uzdevumiem⁽²⁴⁾. Apsaimniekotājiem jāuztur ilgtermiņa konts ieņēmumiem no lidostu nodokļa un papildu mehānisma, kā arī izmaksām attiecībā uz atbilstošajiem uzdevumiem. Līdzko tiek konstatēts pozitīvs atlikums, tas tiek pārnests uz iepriekšējo gadu kumulētajiem kontiem, kuros var rasties pozitīvs vai negatīvs atlikums, un šis atlikums tiek ņemts vērā, nosakot nākamā gada nodokļa tarifu. Cita starpā jebkurš pozitīvs atlikums uzskatīts par finanšu izdevumiem, kas jāsedz apsaimniekotājam.
- (105) Kopš savas radīšanas finansēšanas mehānisms no lidostas nodokļa bijis jāpapildina ar papildu mehānismu. Tik tiešām drošības un drošuma izmaksas nav proporcionālas gaisa satiksmei, pretēji lidostu nodokļu ieņēmumiem. Šajā kontekstā izrādījās, ka lidostās ar zemu apgrozību būtu jānosaka augstāks lidostu nodokļa tarifs, lai varētu izlīdzināt drošības un drošuma izmaksas, kuru lietotājiem būtu grūti segt. Šīm lidostām tātad tika paredzēts noteikt lidostu nodokli zemākā līmenī, nekā tas nepieciešams, lai segtu izmaksas, un ieviest papildu finanšu mehānismu, lai nepieciešamības gadījumā finansētu tos uzdevumus, kuru finansēšanai paredzēts lidostu nodoklis.
- (106) Viens otram sekoja dažādi papildu mehānismi. Sākotnēji Francijas iestādes izveidoja īpaša piešķiruma fondu – Lidostu un gaisa transporta intervences fondu (FIATA), kas tika ieviests paralēli lidostu nodoklim, tāpat kā tas, ar iepriekš minēto 1998. gada 30. decembra likumu Nr. 98-1266. Šis fonds, kurš tika papildināts ar noteiktu daļu no civilās aviācijas nodokļa, aizstāja gaisa transporta izlīdzināšanas fondu (FPTA), kas sākotnēji bija rezervēts to maršrutu finansēšanai, kas veicina reģionālo attīstību un teritorijas plānošanu. Finansējums no FIATA nosedza tos pašus uzdevumus, kādus finansēja FPTA, un tika paplašināts, lai varētu segt uzdevumus, ko sedza lidostu nodoklis, lai varētu to papildināt attiecībā uz mazajām lidostām. Konkrēti FIATA uzdevumi būtībā tika sadalīti divās atšķirīgās "sekcijās": viena sekcija bija "lidostas", lai segtu papildu izmaksas drošības un drošuma uzdevumus mazajās lidostās, un otra sekcija bija "gaisa transports", kas piešķīra subsīdijas maršrutiem, kas veicināja reģionālo attīstību un teritorijas plānošanu. FIATA subsīdiju pārskaitīšanas lēmumi papildu finansējumam drošības un drošuma uzdevumiem tika pieņemti pēc FIATA "lidostu" sekcijas pārvaldes komitejas atzinuma.
- (107) 2005. gadā FIATA tika slēgts un atbilstošo finansējumu tieši pārņēma valsts budžets, kurš divus gadus darbojās pēc tiem pašiem darbības principiem, jo īpaši iesaistot pārvaldes komitejas atzinumu. Sākot no 2008. gada valsts aizvietoja šo mehānismu ar lidostu nodokļa koeficientu, kura efekts ir noteikt nodokli līmenī, kas ir augstāks par

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

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

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

5. IEMESLS, KĀPĒC SĀKTA UN PAGARINĀTA FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRA

5.1. LĒMUMS PAR FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANU

- (109) Lēmumā par formālās pārbaudes procedūras sākšanu Komisija konstatē, ka saskaņā ar Francijas paziņojumu pārskaitījums, kas balstīts uz 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgumu, ir subsīdija, ko PBTRK pārskaitījusi AMS. Ņemot vērā PBTRK valstisko raksturu, Komisija uzskatīja, ka līgums ietver valsts līdzekļu izmantošanu.
- (110) Tā kā runa ir par ekonomiskas priekšrocības pastāvēšanu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē Komisija daļējās savās šaubās attiecībā uz faktu, ka PBTRK, noslēdzot minētos līgumus ar AMS un *Ryanair*, būtu rīkojusies kā saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, kas ievēro strukturālu, globālu vai nozares politiku, ko vadījušas rentabilitātes perspektīvas lielākā vai mazākā ilgtermiņā.
- (111) Šajā kontekstā Komisija jo īpaši iepriekšēji novērtējusi, uz tās rīcībā esošās informācijas pamata, ka 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums, neraugoties uz patiešām sniegtiem pakalpojumiem, tika noslēgts, lai subsidētu maršrutu Po–Londona Stansteda, un ka tā sniegusi *Ryanair* caur tās filiāli AMS ekonomisku priekšrocību, ko tā nebūtu saņēmusi normālos tirgus apstākļos. Komisija novērtējusi, ka šis pasākums varētu tikt uzskatīts par valsts atbalstu, kas aizliegts ar LESD 107. panta 1. punkta principu, ko PBTRK pārskaitījusi AMS. Šis novērtējums balstīts uz Francijas iesniegtās informācijas un līguma noslēgšanas apstākļu analīzi.
- (112) Attiecībā uz 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumu Komisija izteikusi šaubas attiecībā uz *Ryanair* nodrošinātas ekonomiskas priekšrocības esamību ar samazinātu lidostas nodevu starpniecību.
- (113) Visbeidzot Komisija daļījusies šaubās attiecībā uz šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, piemērojot 2005. gada pamatnostādnes.

5.2. LĒMUMS PAR FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU

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

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

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

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

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

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

- 2009. gada 16. jūnijs (maršruts Po–Bristole),
- 2010. gada 28. janvāris (maršruti Po–Londona, Po–Šarluā, Po–Bovē).
- (115) Komisija secināja, ka, pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, tā nevar izslēgt, ka *Ryanair* un AMS ir saņēmušas valsts atbalstu konkrēto līgumu ietvaros, tomēr tā uzskatīja, ka tās rīcībā nav pietiekamas informācijas, kas tai ļautu pieņemt galīgo lēmumu šajā jautājumā. Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija, balstoties uz tās rīcībā esošo informāciju, uzskatīja, ka lidostu pārvaldošo PBTRK dienestu, PBTRK un citu publisko iestāžu rīcība saistībā ar *Ryanair* un AMS jāvērtē kopumā.
- (116) Līdzīgā veidā Komisija arī izteica šaubas attiecībā uz līguma ar *Transavia* atbilstību privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam.
- (117) Attiecībā uz šo iespējamo palīdzību aviokompānijām⁽²⁶⁾ Komisija izšķir pasākumus, kas notikuši pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, un pasākumus, kas notikuši pēc tam.
- (118) Attiecībā uz pirmo kategoriju Komisija novērtējusi, ka kritēriji, kas jāpiemēro, lai novērtētu iespējamo palīdzību saderību ar iekšējo tirgu, bijuši šādi:
- pasākums veicina kopēju interešu mērķa sasniegšanu, proti, jaunu un ilgstoši dzīvotspējīgu maršrutu atvēršanu uz citu Savienības lidostu,
 - palīdzības summa ir nepieciešama un proporcionāla papildu izmaksām, ko radījusi jaunu maršrutu atvēršana, un pasākumam ir stimulējoša iedarbība,
 - pasākums tie veikts pārredzamā un nediskriminējošā veidā,
 - tas paredz sankcijas gadījumā, ja aviokompānija nepilda savus pienākumus,
 - tas neietekmē konkurenci tādā veidā, kas būtu pretēja vispārējām interesēm.
- (119) Komisija izteica šaubas par šo kritēriju izpildi un arī par šīs iespējamās palīdzības saderību ar iekšējā tirgus darbību.
- (120) Tā kā runa ir par to pasākumu saderību, kas notikuši pēc 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, Komisija galvenokārt atsaucas uz šajās pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem attiecībā uz atbalstu aviokompānijām maršrutu uzsākšanai. Komisija izteica šaubas par šo kritēriju izpildi.
- (121) Attiecībā uz PBTRK saņemtajām aprīkojuma subsīdijām Komisija dalījās savās šaubās par faktu, ka valsts iestādes būtu rīkojušās kā saprātīgs ieguldītājs, piešķirot šīs subsīdijas. Komisija norādīja, ka tā attiecīgi nevar izslēgt, ka tās veidoja valsts atbalstu.
- (122) Attiecībā uz šī iespējamā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu Komisija atsaucās uz 2005. gada pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem attiecībā uz ieguldījumu atbalstu lidostām. Komisija izteica šaubas par šā iespējamā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

6. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

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

- (123) Komisija saņēma komentārus no piecām ieinteresētajām pusēm:

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

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

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

⁽²⁶⁾ Šā lēmuma turpinājumā termins “aviokompānijas” apzīmē aviokompānijas un to filiāles, tātad īpaši iekļauj AMS.

- (125) PBTRK atzīmē, ka Po lidosta pati finansē savu ekspluatāciju ar saviem ieņēmumiem un vērtē, ka tā nesaņem nekādu palīdzību vai finansējumu no valsts, lai ekspluatāciju līdzsvarotu.
- (126) Attiecībā uz lidostu nodevām, kas piemērotas *Ryanair*, PBTRK apstiprina, ka tās veidojušās no *Ryanair* piemērojamo tarifu piemērošanas, tāpat kā citām aviokompānijām.
- (127) PBTRK atzīmē, ka pastāv trīs veida lidostu nodevas:
- reglamentētās aviopakalpojumu nodevas,
 - nereglamentētās nodevas par apkalpošanu uz zemes,
 - valsts nodokļi.
- (128) Pirmkārt, PBTRK apstiprina, ka tā piemēro reglamentētās aviopakalpojumu nodevas (tādas ir četras: nosēšanās nodeva, stāvēšanas nodeva, zīmju nodeva, pasažieru nodeva) aviokompānijām objektīvi un nediskriminējoši. To summu nosaka komisija, kurā līdzvērtīgi pārstāvēti apsaimniekotāji, aviokompānijas un uzraudzības iestāde.
- (129) PBTRK norāda, ka tā nav atbrīvojusi *Ryanair* no stāvēšanas un zīmju nodevām, bet, ka līgumā vienkārši norādīts, ka “*Ryanair* parasti nav jāmaksā” šīs nodevas. PBTRK atzīmē, ka stāvēšanas nodeva ir jāmaksā no brīža, kad lidaparāts ilgāk par divām stundām stāv lidostā, savukārt *Ryanair* laiks uz zemes parasti ir ierobežots līdz 25 minūtēm. PBTRK atzīmē, ka attiecībā uz zīmju nodevu *Ryanair* lidojumi tiek piedāvāti tikai dienas laikā, kas samazina iespēju, ka *Ryanair* būtu jāmaksā zīmju nodeva.
- (130) Otrkārt, attiecībā uz nereglamentētajām nodevām par apkalpošanu uz zemes (piemēram, lidostas apkalpošanas pakalpojumiem vai lidmašīnu noenkurošanu) PBTRK atzīmē, ka šie tarifi tiek noteikti komerciālu pārrunu ceļā ar katru aviokompāniju atbilstoši katras situācijas specifikai. Praksē visi tīri aritmētiskie salīdzinājumi starp kompānijām ne vienmēr būs piemēroti, jo, neskatoties uz identisku lidaparātu izmēru, būtu jāņem vērā daudzi citi kritēriji, piemēram, ikgadējais kompānijas veikto pārvadājumu skaits, to biežums, periods (tukšuma vai pilnais periods), kurā dienas laikā tiek veikti lidojumi, uzcenojumi nakts lidojumiem, kavējumi, atkausēšanas darbības, gaisa transportlīdzekļu tīrīšanas darbības u.c.
- (131) Treškārt, PBTRK uzsver, ka valsts nodokļi (tādi ir divi: lidostu nodoklis un civilās aviācijas nodoklis) tiek piemēroti identiskā veidā visām aviokompānijām. PBTRK neiejaucas to summu noteikšanā, ko fiksē reglamentējošā iestāde.

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

- (132) Saskaņā ar PBTRK summas, ko PBTRK pārskaitījusi AMS, neveido valsts atbalstu. PBTRK atzīmē, ka, esot Po lidostas koncesionārs, tā bija nolēmusi saskaņā ar 2005. gada pamatnostādņēm izdevumā *Air & Cosmos* 2007. gada decembra mēnesī publicēt aicinājumu pieteikt projektus, lai atrastu vienu vai vairākas aviokompānijas, kas būtu gatavas, saņemot finansiālu atbalstu, atvērt jaunus maršrūtus Eiropā, ar sākumpunktu Po (paredzētas astoņas lotes). Tomēr tā konstatējusi, ka projekta saņemšanas termiņa datumā 2008. gada 31. janvārī neviena aviokompānija nav iesniegusi nevienu piedāvājumu.
- (133) PBTRK bez tam uzskata, ka tās lēmums slēgt mārketinga pakalpojumu līgumu ar *Ryanair* nav piedēvējams valstij. Saskaņā ar PBTRK ne valsts vara, ne administratīvās iestādes nebija nevienā posmā iesaistītas pārrunu norisē ar *Ryanair* un komerciālas partnerības noslēgšanā ar šo kompāniju.
- (134) PBTRK novērtē, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras (TRK) apsaimnieko lidostu ierīkošanu “saskaņā ar privātā likuma apstākļiem”.
- (135) Pēc PBTRK teiktā, TRK ir “ļoti specifiska valsts iestāžu kategorija (..), kuras mērķis ir brīvi pārstāvēt to apgabala tirdznieciskās un rūpnieciskās intereses valsts varas iestādēs.” PBTRK piebilst, ka “fakts, ka tās ir piesaistītas valstij (..), pats no sevis neietver nekādu subordināciju”. Lidostas apsaimniekošanā un attiecīgi arī, noslēdzot partnerību ar *Ryanair*, PBTRK darbojusies pilnīgi autonomi no tās uzraudzītāja, tātad bez jebkādas tiešas vai netiešas valsts iejaukšanās.

6.1.1.3. *Privātā investora kritērijs tirgus ekonomikas apstākļos*

- (136) PBTRK norāda, ka to uzrunāja kompānijas *Ryanair* piedāvājums, kas paredzēja maršruta Po–Londona Stansteda izmantošanu pēc tam, kad 2005. gada 3. maijā Po Administratīvā tiesa anulēja 2003. gada 28. janvāra līgumu.
- (137) Attiecībā uz maršruta izmantošanu PBTRK noslēgusi ar sabiedrību *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumu, kurš, saskaņā ar PBTRK neatklāj būtiskas atšķirības tajā, kādus pakalpojumus saņem *Ryanair* un kādus – citas aviokompānijas, kas apkalpo Po lidostu. PBTRK piebilst, ka lidostas komerciālas attīstīšanas nolūkā tā noslēgusi interneta mārketinga pakalpojumu līgumu ar kompānijai *Ryanair* 100 % piederošu filiāli – sabiedrību AMS. Attiecībā uz šo līgumu PBTRK vērtē, ka tā rīkojusies kā privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs piecu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 138. līdz 142. apsvērumā.
- (138) Pirmkārt, kompensācijā par PBTRK samaksāto summu AMS bija jānodrošina īsti komerciāli pakalpojumi, jo īpaši dažādas interneta saites *Ryanair.com* mājas lapā, kas ļautu interneta lietotājiem tikt tieši novirzītiem uz PBTRK, lidostas, reģiona infrastruktūras (autobusu, vilcienu, taksometru), Bearnas tūrisma biroja vietnēm.
- (139) Otrkārt, vietne *Ryanair.com* mūsdienās neapstrīdami ir pirmajā vietā ceļojumu rezervācijā Eiropā un ievērojami priekšā citām interneta lietotāju meklētākajām vietnēm meklētājā Google. Izmantot vietni *Ryanair.com*, lai tajā ievietotu reklāmu par labu Po lidostai, būtu reāla iespēja Po lidostai un vietējām iestādēm, ko tā apkalpo. Lidostas un citas trešās puses (mašīnu nomas kompānijas, viesnīcas, reģioni u. c.) būtu gatavas maksāt AMS mājas lapā publicētajā cenrādī norādītās cenas. Arī dažas pilnībā privātas lidostas cita starpā būtu pieņēmušas maksāt šīs summas. PBTRK uzsver pievienoto vērtību reklāmai vietnē *Ryanair.com*, citējot sabiedrības “Planet-Work” pētījumu, kurā konstatēts, ka vietnē *Ryanair.com* pirtā reklāma piedāvājusi augstāku redzamību Po lidostai un tās reģionam interneta lietotāju klikšķu skaita ziņā, nekā reklāma vietnē *voyages-sncf.com*. PBTRK secināja, ka par sniegtajiem pakalpojumiem AMS piemērotās un PBTRK maksātās cenas atbilst “tirgus cenām”.
- (140) Treškārt, PBTRK uzskata, ka samaksātās cenas fiksētās likmes raksturs par sniegtajiem pakalpojumiem nešķiet esam izmantojams kā valsts atbalsta esību nosakošs kritērijs.
- (141) Ceturtkārt, summas, kas samaksātas Po–Šarluā līguma ietvaros, ļautu saņemt citus pakalpojumus nekā tos, kurus PBTRK saņēma no līguma Po–Londona. Tādējādi PBTRK nemaksātu divreiz par vienu pakalpojumu, kas palīdzētu pierādīt, ka pārskaitītās summas nevar uzskatīt par subsīdijām maršrutu uzsākšanai. PBTRK cita starpā apstiprina, ka tad, ja šīs summas mērķis būtu atbalstīt maršruta strukturālās ekspluatācijas deficītu, tā pilnīgi noteikti nebūtu pietiekama.
- (142) Piektkārt, PBTRK uzskata, ka “sabiedriskai iestādei, kuras mērķis nav sniegt labdarību”, ir ļoti grūti pierādīt, ka EUR [...], kas pārskaitīti sabiedrībai AMS, ļāvuši PBTRK “iegūt” EUR [...]. Tomēr PBTRK droši apgalvo, ka attiecībā uz atpazīstamību un/vai pievilcību saite vietnē *www.Ryanair.com* (un citu tuvumā esošu galamērķu trūkums vietnē) bija šo ieguldījumu vērts.

6.1.1.4. *Konkurences izkropļojums*

- (143) PBTRK novērtē, ka summas, ko tā pārskaitījusi kā atlīdzību par AMS nodrošinātajiem mārketinga pakalpojumiem, neietekmē konkurences darbību.
- (144) Galamērķis Po nebija ieinteresējis nevienu citu aviokompāniju, kā vien *Air France* un, par spīti lidostas pūliņiem, tikai *Ryanair* pieteicās maršrutam uz Londonu un *Transavia* – maršrutam uz Amsterdamu.
- (145) PBTRK atzīmē, ka zemo cenu aviolīniju ierašanās neietekmēja *Air France* aviolīnijas, kas kopš 2003. gada palielinājušas savu apgrozību no Po.

6.1.2. EIROPAS AVIOKOMPĀNIJU ASOCIĀCIJA (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES “AEA”)

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

- (147) AEA uzskata, ka abi līgumi, ko PBTRK ir parakstījuši ar *Ryanair* un tai 100 % piederošo filiāli AMS, proti: 1) lidostas pakalpojumu līgums attiecībā uz maršrutu Londona Stansteda–Po un 2) interneta mārketinga pakalpojumu līgums, saskaņā ar kuru AMS saņem atlīdzību EUR 437 000 gadā, var pamatoti izraisīt uztraukumu.
- (148) Saskaņā ar to faktu, ka *Ryanair* būtu vienīgais lidostas izmantotājs, kurš gūst labumu no specifiska līguma par lidostas pakalpojumiem, ir vairāk nekā diskutējama prakse. Cita starpā tā uzskata, ka *Ryanair* nevajadzētu tikt atbrīvotam no stāvēšanas un zīmju nodevām un, gadījumos, kad kompānijas stāvēšanas laiks pārsniedz divas stundas, tai vajadzētu piemērot tās pašas nodevas, kā citām aviokompānijām.
- (149) AEA apstiprina, ka dažādās Francijas jurisdikcijas ir plaši atzinušas, ka mārketinga pakalpojumu līgums, kas parakstīts ar AMS, radījis apstākļus, kas ir pārmērīgi labvēlīgi *Ryanair* ⁽²⁷⁾. Tā konstatē, ka tādi izteicieni kā “līdzsvara trūkums” tikuši izmantoti arī Po Administratīvajā tiesā 2005. gada maijā pieņemtajā spriedumā, kurš secināja, ka šāda veida līgumi veido finansiālo atbalstu *Ryanair*. AEA neapšaubā mārketinga pakalpojumu praksi kā tādu, bet šaubās, ka šajos līguma noteikumos tikuši ievēroti normāli tirgus apstākļi.

6.1.3. RYANAIR

- (150) *Ryanair* apstiprina, ka 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma noteikumi un apstākļi atbilst tirgus apstākļiem un ka līgums nepiešķir nekādu selektīvu priekšrocību kompānijai, tāpēc tas nerada kropļojumu konkurencei, nedz arī iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (151) Kompānija uzsver, ka tā maksā Po lidostā spēkā esošās standarta aviopakalpojumu nodevas un nodokļus, papildus komisijai par biļešu pārdošanu un bagāžas ierobežojumu pārsniegšanu. Tā precizē, ka šīs nodevas ir līdzīgas tām, kādas tikušas piemērotas citās salīdzināmās lidostās vai citiem aviopārvadātājiem, kas veic savas darbības Po lidostā. Ciktāl tai zināms, PBTRK nepiemēro tai labvēlīgāku attieksmi nekā citām aviokompānijām.
- (152) Saskaņā ar *Ryanair* piešķirtās nosacījuma atlaides stāvēšanas un zīmju nodevām, kā arī pārkraušanas izdevumiem, kas paredzētas 2005. gada lidostas līguma 7.1.3. un 7.2. pantā, balstās līgumā precizētos objektīvos kritērijos, tas ir, apgaismojuma nepieciešamības trūkumu dienas laikā un stāvēšanas un smagās pārkraušanas trūkumu *Ryanair* 25 minūšu apgrozījuma laikā, kā arī pasažieriem piedāvātās summārās pakalpojumu iedabas dēļ. *Ryanair* uzsver, ka šī atbrīvošana tiek piemērota arī citām līdzīgām aviokompānijām un ka 2005. gada pakalpojumu līguma 3. punkts skaidri piemin PBTRK pienākumu piemērot *Ryanair* piemērotos nosacījumus arī citām salīdzināmām aviokompānijām ⁽²⁸⁾.
- (153) *Ryanair* uzsver, ka tai piedāvātie nosacījumi un apstākļi nav slepeni un, ka, pretēji nozarē valdošajai praksei, 2005. gada lidostas pakalpojumu līgums īpaši atļauj PBTRK atklāt tā saturu citām aviokompānijām.
- (154) *Ryanair* apgalvo, ka nav saņēmis nelikumīgas priekšrocības no PBTRK puses 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma ietvaros un ka caurredzamajās līgumattiecībās nav selektivitātes iezīmes, kas ir galvenais nosacījums (lai arī ne pietiekams), lai šo pasākumu kvalificētu kā valsts atbalstu. Tā cita starpā uzsver, ka citi nepieciešamie apstākļi valsts atbalsta esībai (piemēram, iespaids uz tirdzniecību starp dalībvalstīm un konkurences izkropļojumi) ar šiem pasākumiem netiek īstenoti.

6.1.4. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (155) AMS norāda, ka tā piedāvā reklāmas laukumus *Ryanair* interneta vietnē parastos tirgus apstākļos un par tarifiem, kas publicēti tās tīmekļa vietnē.
- (156) Sabiedrība uzskata, ka interneta mārketinga pakalpojumu līgums (WMS) ar PBTRK nav atkarīgs no Savienības likumdošanas piemērošanas jomas transporta jomā, ņemot vērā, ka runa ir par klasisku komerciālas reklāmas līgumu, kas līdzinās tiem, kas bieži tiek slēgti ar avīzēm, televīzijas ķēdēm, radio stacijām un vides reklāmas nodrošinātājiem u.c.

⁽²⁷⁾ AEA īpaši atsaucas uz Valsts padomes 2006. gada 27. februāra rīkojumu *Compagnie Ryanair Limited* (n° 264406).

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

- (157) Saskaņā ar AMS apstākļi, kas attiecas uz reklāmas laukumiem, ko PBTRK iegādājusies *Ryanair* interneta vietnē, atspoguļo tirgus apstākļus un atbilst tiem. Attiecībā uz reklāmas laukumu vērtību *Ryanair* interneta vietnē AMS uzsver, ka fiksētās cenas par laukumiem atspoguļo šīs vietnes pieaugušos komerciālos panākumus un tās nesalīdzināmo spēju izvietot reklāmas ziņu, kas adresēta ļoti precīzai mērķauditorijai.
- (158) AMS uzsver, ka *Ryanair* interneta vietne ir daudz iekārotāks reklāmas laukums nekā citas ceļojumu vietnes jebkurā vispārējā portālā, ko salīdzinājumam izmantojusi Komisija. Tā precīzē, ka *Ryanair* interneta vietne reģistrē vairāk kā 300 miljonus lapu skatījumu katru mēnesi.
- (159) AMS min, ka PBTRK iegādājusies reklāmas laukumus tādos pašos apstākļos kā privātie klienti. Saskaņā ar to interneta mārketinga pakalpojumu līgumā definētās cenas atbilst aktuāliem tarifiem, ko tā praktizēja līguma slēgšanas laikā un kuri bija identiski visiem publiskiem un privātiem klientiem. Sabiedrība norāda, ka privātie lidostu pārvaldnieki (piemēram, [...] un [...]) parakstījuši ar AMS līdzīgus līgumus kā vienošanās ar PBTRK.
- (160) AMS apstrīd nepieciešamības iezīmes svarīgumu attiecīgajā darījumā, ko piemin Komisija savā lēmumā par procedūras sākšanu: “(..) Komisija prāto, vai noslēgtie mārketinga pakalpojumi ir nepieciešami PBTRK un vai mārketinga pakalpojumu līgums netika noslēgts tikai tādēļ, lai subsidētu maršrutu Po–Londona Stansteda”⁽²⁹⁾.
- (161) Tik tiešām, saskaņā ar AMS šāda veida darbība, kas veikta tirgus apstākļos, izslēdz atbalsta esību, un nav juridisku precedentu attiecībā uz “nepieciešamības” iezīmes novērtēšanu. Tomēr AMS atgādina, ka, tā kā Komisija uzstāj uz vēlmi piemērot šo nepieciešamības iezīmi, PBTRK pienākumos ietilpst gan Po-Bearnas reģiona veicināšana, gan arī Po lidostas apsaimniekošana. Tā uzskata, ka šo abu mērķu sasniegšanai reklāma *Ryanair* interneta vietnē ir loģiska no komerciālā skatu punkta.
- (162) Attiecībā uz reklāmas laukumu iegādi reģiona veicināšanai AMS uzsver, ka Francijas tirdzniecības un rūpniecības kameras ir konkurentes viena otrai un tām jāveic “teritoriālais mārketinga”, lai viņu reģions gūtu pārsvaru pār saviem konkurentiem.
- (163) AMS atzīst, ka *Ryanair* interneta vietnē iegādātais reklāmas laukums ļauj palielināt Po lidostas redzamību. Saskaņā ar to PBTRK ir komerciāla interese darboties tā, lai tā paaugstinātu pasažieru skaitu, kā rezultātā lidostai tiktu piesaistīti papildpakalpojumu uzņēmumi un tiktu palielināti tās ieņēmumi.
- (164) AMS uzsver, ka PBTRK neizvieto reklāmu *Ryanair* interneta vietnē, lai subsidētu maršrutu Po–Londona, bet laukums *Ryanair* interneta vietnē, ko AMS nodod PBTRK rīcībā, ir izmeklēts resurss, attiecībā uz kuru ir pierādīts citu reklāmdevēju pieprasījums, tai skaitā no privāta sektora. Tātad būtu neprecīzi šī laukuma pārdošanu aprakstīt kā aizbaidinājumu, lai iegūtu subsīdiju pārskaitījumu.
- (165) Saskaņā ar AMS interneta mārketinga pakalpojumu līgums nav atbalsts, jo tā nosacījumi atbilst tiem, kas atrastos klasiskā komerciālā līgumā un nesniedz nekādu priekšrocību AMS (vai *Ryanair*). Sabiedrība uzskata, ka šī vienošanās tātad neapdraud konkurences darbību un neiespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.5. AIR FRANCE

- (166) *Air France* piedāvā aptuveni 5 reusus ik dienu no Po lidostas uz Parīzes Orli lidostu, 3 reusus ik dienu uz Parīzes Ruasi Šarla de Golla lidostu un 4 reusus ik dienu uz Lionas lidostu (ar filiāles starpniecību).
- (167) *Air France* konstatē, ka priekšrocības, kas piešķirtas kompānijai *Ryanair*, kā arī tās filiālei AMS un no kurām *Air France* negūst labumu, var radīt ievērojamu *Ryanair* ekspluatācijas izmaksu samazināšanas efektu. Saskaņā ar *Air France* šis fakts ietekmē tiešo konkurenci, kas pastāv starp *Ryanair* un *Air France* attiecībā uz lidojumiem, kas tiek piedāvāti uz un no Po lidostas, kā arī konkurenci attiecībā uz visiem kopienas ietvaros piedāvātajiem maršrutiem. Tādējādi tiek tieši iespaidota tirdzniecība starp dalībvalstīm.

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

6.1.5.1. Lidostu nodeva

- (168) *Air France* atzīmē, ka saskaņā ar PBTRK publicēto 2007. gada tarifu bukletu, publiskais stāvēšanas nodevas tarifs noteikts kā EUR 0,16 par tonnu stundā. Šī nodeva tiek piemērota, ja lidaparāts vismaz 2 stundas stāv uz perona. *Air France* uzskata, ka nav neparasti, ja *Ryanair* nemaksā šo nodevu par 25 minūšu stāvēšanu, bet tomēr gadījumā ja šis laiks pārsniedz divas stundas, *Ryanair* ir jāveic maksājums.
- (169) *Air France* atzīmē, ka saskaņā ar PBTRK publicēto 2007. gada tarifu bukletu, publiskais zīmju nodevas tarifs noteikts kā EUR 35,18 par lidmašīnas kustību. Šī nodeva ir paredzēta gadījumiem, kad zīmju aprīkojums tiek izmantots "lidmašīnu kustībai", tas ir, nosēšanās vai pacelšanās laikā kā dienā, tā naktī. Tāpēc šīs nodevas nepiemērošana kompānijai *Ryanair* ar aizbildinājumu, ka tā veic reisus tikai dienas laikā, neatbilst vispārējiem šīs nodevas piemērošanas noteikumiem.
- (170) *Air France* uzsver, ka šie publiskie tarifi parasti laiku pa laikam tiek pārskatīti un uzskata, ka *Ryanair*, tāpat kā citi transportētāji, kas darbojas no un uz Po lidostu, jāpakļauj iespējamām izmaiņām šo nodevu līmenī.

6.1.5.2. Lidostas palīdzības pakalpojumi

- (171) *Air France* norāda, ka apkalpošana uz zemes, ko tā saņēmusi Po lidostā, atbilst oficiāla līguma priekšmetam. *Air France* atzīmē, ka saskaņā ar 2005. gada pamatnostādņēm: "Lidostas apsaimniekotājs, kas darbojas kā pakalpojumu sniedzējs lidlaukā, aviosabiedrībām var piemērot dažādus tarifus par sniegtajiem pakalpojumiem, ja tarifu starpība atspoguļo atšķirības, kas ir saistītas ar sniegto pakalpojumu veidu un apjomu." *Air France* uzsver, ka savā 2005. gada 3. maija spriedumā Po Administratīvā tiesa novērtēja, ka *Ryanair* piešķirta nepamatota atlaide par apkalpošanu uz zemes, kas sastāda valsts atbalstu un, tā kā par tādu nav ticis saņemts paziņojums, to vajadzētu uzskatīt par nelikumīgu.
- (172) *Air France* atzīmē, ka tā piedāvā ievērojami vairāk pakalpojumu no un uz Po lidostu nekā kompānija *Ryanair*. Šajos apstākļos *Air France* šķiet, ka tarifiem, ko PBTRK piemērojusi kompānijai *Ryanair* par lidostas palīdzības pakalpojumiem, nevajadzētu būt labvēlīgākiem par tiem, kuri tiek piemēroti *Air France*.

6.1.5.3. Mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar AMS

- (173) *Air France* konstatē, ka šāda tipa līgums starp kādas lidostas apsaimniekojošo iestādi un *Ryanair* filiāli AMS šķiet esoša *Ryanair* prakse lidostās, no kurām tā nolemj atvērt savus maršrutus. *Air France* norāda, ka Francijas administratīvās jurisdikcija jau ir sankcionējušas šāda veida pasākumus, kas tiek uzdoti par veicināšanas pakalpojumiem, bet nav tikuši realizēti vai arī tikuši realizēti apstākļos, kas lielā mērā ir labvēlīgi *Ryanair*.
- (174) *Air France* citē "līdzsvara trūkumu", ko Po Administratīvā tiesa izcēla savā 2005. gada 3. maija spriedumā, starp abu pušu saistībām starp PBTRK un *Ryanair* noslēgtās 2003. gada vienošanās ietvaros. *Air France* domā, ka ir ļauts apšaubīt līdzsvara pastāvēšanu starp pušu pienākumiem arī 2005. gada līgumā ar AMS. Saskaņā ar *Air France* nekas nenorāda, ka visu vai daļu no šīs summas *Ryanair* varētu atlīdzināt gadījumā, ja maršruts tiktu slēgts vai noteiktie veicināšanas mērķi netiktu sasniegti.
- (175) *Air France* neapstrīd faktu, ka zināma "mārketinga" palīdzība var būt pieņemama kopienas noteikumu izpratnē. Tomēr *Air France* novērtē kā iespējamu to, ka šis tā sauktais "mārketinga pakalpojumu" līgums varētu atbilst nosacījumiem, lai būtu saderīgs ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

6.1.5.4. Secinājumi

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

6.2. IEINTERESĒTO TREŠO PUŠU PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS PAGARINĀŠANU**6.2.1. PO-BEARNAS TIRDZNIECĪBAS UN RŪPNIECĪBAS KAMERA (PBTRK)**

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

- (178) PBTRK konstatē, ka tie ir līgumi, kuru raksturs un priekšmets ir radikāli atšķirīgi un kuri jāanalizē šķirti. Ir mazsvarīgi, ka līgumi ir noslēgti vienā un tajā pašā dienā, ņemot vērā, ka katram no tiem ir atšķirīgs mērķis. Lidostas pakalpojumu līguma mērķis ir noteikt apstākļus, kuros Po lidosta nodod aviokompāniju rīcībā savu lidostas aprīkojumu un tiem nodrošina dažādus lidostas pakalpojumus, par to saņemot atlīdzību. Turpretī mārketinga pakalpojumu līguma mērķis ir definēt apstākļus, kādos viena aviokompānija pret atlīdzību veicina Po lidostu un Po un Bearnas reģiona tūrisma un biznesa objektus savā mājas lapā. Abu līgumu veidi nav nedalāmi saistīti. Tāpat arī, ja termiņi un apstākļi, kādos lidosta nodrošina lidostas pakalpojumus un aviokompānija vai tās filiāle veic mārketinga pakalpojumus, būtu minēti vienā un tajā pašā līgumā, tas nenozīmētu, ka juridiskā analīze par valsts atbalsta esību jāveic abiem pakalpojumu veidiem, kas "nekompensējas".
- (179) Attiecībā uz PBTRK un citu valsts iestāžu rīcību PBTRK vērtē, ka tos nav jāskata kopā, jo īpaši attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumiem (kas attaisno atšķirīgo šo līgumu novērtējumu), tā kā šos līgumus PBTRK ir pārrunājusi un slēgusi pilnīgi patstāvīgi, citām valsts iestādēm neiejaucoties.

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

Attiecināmība

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

Aviokompānijām piešķirtā ekonomiskā priekšrocība

- (181) PBTRK novērtē, ka acīmredzami rīkojusies kā saprātīgs privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs. Sabiedrība AMS un sabiedrība *Transavia* sniegušas īstus komerciālus pakalpojumus, jo īpaši attiecībā uz saitēm savās interneta vietnēs, kuras ļauj interneta lietotājiem tikt tieši pārvirzītiem uz PBTRK vietnēm un kuru izcenojums atbilst tirgus cenai. PBTRK uzsver šajā ziņā nozīmīgo *Ryanair* un *Transavia* interneta vietņu lielo apmeklētību.
- (182) Cita starpā PBTRK uzsver, ka AMS piemērotās cenas atbilst likmēm tās vietnē pieejamajā cenrādī. Šis cenrādis tiek piemērots visiem AMS lidostu klientiem, tai skaitā noteiktām Lielbritānijas lidostām, kas ir pilnībā privātas. *Transavia* no savas puses nodrošināja mārketinga pakalpojumus privātai lidostai Itālijā.
- (183) Cita starpā, saskaņā ar PBTRK dažas Francijas lidostas, ko pārvalda privāti uzņēmumi (kā valsts civildienestu deleģēti pārvaldnieki), šķiet arī esam noslēguši mārketinga pakalpojumu līgumu ar AMS, jo īpaši Tarbas-Lurdas-Pireneju lidosta, ko pārvalda Kanādas uzņēmums SNC-Lavalin. PBTRK tur redz pierādījumu savas rīcības atbilstībai privāta operatora rīcībai.
- (184) PBTRK cita starpā atzīmē, ka fiksētās cenas raksturs, kas samaksāts par sniegtajiem pakalpojumiem, nav noteicošs kritērijs, kas kvalificē valsts atbalstu, un ka summas, kas samaksātas atbilstoši Po–Šarluā līgumam, ļauj saņemt pakalpojumus, kas atšķiras no tiem, kurus PBTRK saņem saskaņā ar Po–Londonas līgumu, kā rezultātā PBTRK nemaksā divreiz par vienu un to pašu pakalpojumu. PBTRK cita starpā uzskata, ka pārskaitītās summas nav pietiekamas, lai atvērtu avioliņiju.
- (185) PBTRK uzskata, ka, iegādājoties šos mārketinga pakalpojumus par līgumos minētajām cenām, tā ieguvusi neapstrīdamus ekonomiskus labumus, uzsverot divus aspektus. Pirmkārt, mārketinga pakalpojumiem ir labvēlīga ietekme uz lidostas ekspluatācijas ieņēmumiem, palielinot piesaistīto pasažieru plūsmu lidostā. Otrkārt, un lielā mērā, labumu no šiem pakalpojumiem guvusi Po pilsēta un tās reģions kopumā.
- (186) PBTRK nepiekrīt konsultanta viedoklim, ka "*Ryanair* slēptā stratēģija šādu mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanā ir saņemt lidostas ieguldījumu, lai saglabātu savas cenas zemā līmenī." Atšķirībā no konsultanta PBTRK novērtē, ka tai ir liela komerciāla interese šādu pakalpojumu iegādē, jo Po lidosta ir reģionāla lidosta, kurā nav dabiskas pasažieru plūsmas tādā līmenī, lai līdzsvarotu tās ekspluatācijas kontus. PBTRK norāda, ka laikā kopš *Ryanair* ierašanās lidostā un tās veiktajiem veicināšanas pasākumiem savā interneta vietnē, Po lidosta ir ievērojami palielinājusi cilvēku plūsmu.

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

Konkurences izkropļojums

- (188) Saskaņā ar PBTRK summas, kas pārskaitītas atlīdzinājumā par mārketinga pakalpojumiem, nekādā veidā nav ietekmējušas ne aviokompāniju, ne lidostu konkurences darbību. PBTRK uzsver, ka tai jāuzņemas veicināšanas pasākumi, jo pastāv aizvien lielākas grūtības piesaistīt aviokompānijas, jo tās dod priekšroku doties uz lidostām, kuru tuvumā atrodas pievilcīgāki izklaides tūrisma objekti. PBTRK min Biaricas-Anglē-Bajonas lidostu, kura apkalpo reģionu, kas izslavēts ar savām pludmalēm, un Tarbas-Lurdas lidostu, kura priekšrocība ir Lurdas reliģiskās vietas.
- (189) PBTRK atzīmē, ka Po lidostā zemo cenu kompānijas konkurence nekādi nav ietekmējusi *Air France* darbību, kas kopš 2008. gada, kad aizsākās ekonomiskā krīze, ir tikai turpinājusi augt. PBTRK uzsver, ka cita starpā, pirms *Ryanair* ierašanās 2003. gadā neviena aviokompānija neizmantoja starptautiskos maršrūtus no Po lidostas un ka šī ierašanās tādējādi neietekmēja konkurenci vietējos maršrutos.

6.2.1.2. Lidostas pakalpojumu līgumi

- (190) PBTRK atgādina, ka lidostas nodevu kopums tiek strikti piemērots visiem lietotājiem, kā arī visām Po lidostas platformas aviokompānijām identiskā veidā. PBTRK tādējādi atspēko, ka pastāvētu kāda diskriminējoša prakse.
- (191) No otras puses, PBTRK nav vienisprātis ar konsultantu, kurš uzskata, ka nereglamentētās nodevas tiek atšķirīgi piemērotas dažādām aviokompānijām bez attaisnota motīva. Saskaņā ar PBTRK nereglamentēto pakalpojumu tarifi tiek noteikti pārrunu ceļā ar katru aviokompāniju atkarībā no katras situācijas īpatnībām. PBTRK savos argumentos secina, ka neviens no Komisijas pārbaudītajiem lidostu pakalpojumu līgumiem nesatur valsts atbalsta elementu.

6.2.1.3. Subsīdijas lidostai

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

Valsts subsīdijas

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

Aprīkojuma subsīdijas

- (194) PBTRK novērtē, ka aprīkojuma subsīdijas, ko pārskaitījusi jauktā arodbiedrība un vietējās varas iestādes, nesatur valsts atbalsta elementu. Šīs summas paredzētas, lai finansētu ieguldījumus, ko veic lidostas infrastruktūras īpašnieki tās uzturēšanai un uzlabošanai, citiem vārdiem sakot, sava īpašuma vērtības paaugstināšanai. Šie ieguldījumi tātad veikti tikai un vienīgi tās īpašnieku labuma gūšanai. Šīs summas savukārt neenes nekādu ekonomisko labumu PBTRK, jo tās nesamazina apsaimniekošanas izmaksas, ko tā sedz kā lidostas apsaimniekotājs. Šīs summas tikai "gājušas caur" PBTRK, kam, esot publiskas infrastruktūras apsaimniekotājam, nācies uzņemties veikt šos darbus, kas domāti uzturēšanai, pielāgošanai normām un uzlabošanai.
- (195) Tāpat arī, saskaņā ar PBTRK, pārskaitot aprīkojuma subsīdijas, piešķirēja iestāde un vietējās varas iestādes dabiski iekļaucas kā lidostas infrastruktūras īpašnieki publiskās infrastruktūras koncesijas ietvaros, ar mērķi pielāgot normām, uzturēt un uzlabot publisko lidostas pakalpojumu, lai palielinātu sava īpašuma vērtību. Tātad runa ir par ieguldījumu, kas jāveic publiskās infrastruktūras īpašniekam, nevis tā apsaimniekotājam.
- (196) PBTRK vēl atzīmē, ka tai koncesijas beigās (2015. gada beigās) jānodod minētā lidostas infrastruktūra atpakaļ to īpašniekiem ar veiktajiem ieguldījumiem.

- (197) Cita starpā minētās subsīdijas nekādā veidā nav izkropļojušas konkurenci ar citām kaimiņos esošajām lidostām (Tarbas-Lurdas-Pireneju un Biaricas-Anglē-Bajonas lidostu), jo arī tās saņēmušas līdzīgas subsīdijas no saviem koncedentiem.
- (198) Runājot par summu EUR 38 000, kas saņemta no Francijas Gāzes, PBTRK atzīmē, ka šis pasākums nav jāveic valstij, bet to patstāvīgi nodrošina Francijas Gāze. Šis lēmums nekādā veidā nepiešķir ekonomiskas priekšrocības Po lidostai, jo Francijas Gāze darbojas kā privāts saprātīgs investors tirgus ekonomikā. Patiesībā Francijas Gāze ieteica PBTRK ieviest koģenerācijas iekārtu, kas ļautu lidostai ietaupīt enerģiju apsildei un klimata kontrolei, un Francijas Gāze varētu piegādāt gāzi, kas nepieciešama tās darbībai.

Saderība, pamatojoties uz Komisijas lēmumu 2005/842/EK

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

Saderība, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādņēm

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

6.2.2. RYANAIR

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

6.2.2.1. 2011. gada 30. marta konsultanta ziņojums

- (202) *Ryanair* apstrīd noteiktus secinājumus konsultanta ziņojumā, jo īpaši šos trīs aizrādījumus⁽³¹⁾:
- a) “*Ryanair* vietne pirmām kārtām šķiet salīdzināma ar citu aviokompāniju vietnēm, kas parasti izvieto ļoti maz apmaksātu reklāmu un kurās lidostas nav reklāmdevēji.” *Ryanair* paziņo, ka nav korekti apgalvot, ka citas aviokompānijas nepiedāvā maksas reklāmu savās interneta vietnēs. Tā uzsver, ka šī prakse ir aizvien izplatītāka un ka reģionālās lidostas, kurās ir zems pieprasījums, aizvien biežāk uzskata, ka to klientu vidū esošo zemo cenu aviokompāniju mājas lapas kā labāko vietu, kurā ievietot reklāmu. *Ryanair* arī sniedz piemēru par aviokompāniju, kas ievieto savā interneta vietnē reklāmu par stāvvietas pakalpojumu pirmās kategorijas lidostā, kura kliente tā ir.
- b) *Ryanair* aizstāv, ka nav korekti apgalvot, ka lidostas nav salīdzināmas ar citiem reklāmdevējiem tās interneta vietnē tādā ziņā, ka lidostas sniegtie pakalpojumi tās pasažieriem nevar tikt šķirti no pakalpojumiem, ko pasažieriem sniedz pati kompānija *Ryanair*. Kompānija aizrāda, ka potenciālie pasažieri, kas redz lidostas reklāmu tās interneta vietnē, radīs ienākumus lidostai, no kuras tie lido, nevis *Ryanair*. Tā apgalvo, ka attiecīgi situācija, kad lidostas reklamējas tās interneta vietnē, pretēji Komisijas viedoklim, ir līdzvērtīga citiem reklāmdevējiem, piemēram, viesnīcām un mašīnu nomas kompānijām.

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

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

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

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

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

6.2.2.3. *Valsts līdzekļi un attiecināmības trūkums*

- (204) *Ryanair* apstrīd, ka PBTRK pieņemtie lēmumi būtu attiecināmi uz valsti, un apgalvo, ka līgumi, ko tā slēgusi ar *Ryanair* un AMS nenorāda ne uz kādu Francijas valsts resursu piešķiršanu.
- (205) *Ryanair* apgalvo, ka PBTRK nav viena no Francijas valsts šķautnēm un ka attiecināmība varētu tikt piedēvēta tikai gadījumā, ja PBTRK būtu valsts iestāde, tātad būtu Francijas valsts pakļautībā. Aviokompānija uzskata, ka Komisijai ir jāizpēta valsts iestāžu loma lēmumos, ko pieņēmusi PBTRK attiecībā uz *Ryanair* un AMS.
- (206) Cita starpā *Ryanair* atsaucas uz Francijas jurisdikcijas tiesu praksi, uz kā pamata tā novērtē, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras ir atsevišķas vienības, tās raksturo divkārsa iedaba, un tās jāievieto kategorijā "sabiedriskās ekonomiskās iestādes".
- (207) Attiecībā uz valsts dalību lēmumu pieņemšanā *Ryanair* novērtē, ka valsts jāinformē tikai par noteiktiem lēmumiem, un arī tad *a posteriori*.

6.2.2.4. *Uzņēmējdarbības plāns*

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

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

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

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

- (210) *Oxera* novērtē, ka Komisijas metode atsaucē pieņemt tikai lidostas, kas atrodas tajā pašā klientu apguves zonā, kurā atrodas pārbaudāmā lidosta, ir kļūdaina.
- (211) *Oxera* uzsver, ka tirgus atsaucē cenas, kas iegūtas citās atsaucē lidostās, neietekmē valsts atbalsts, kas piešķirta apkārt esošajām lidostām. Tātad ir iespējams uzticamā veidā novērtēt tirgus atsaucē vērtību, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju.

(212) Tik tiešām,

- a) atsaucis analīzes, kas pašlaik tiek izmantotas testu laikā attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, tiek piemērotas citur, nevis valsts atbalsta jomā;
- b) uzņēmumiem ir savstarpēja ietekme vienam uz otra lēmumiem vienīgi tiktāl, cik viņu produkti ir aizvietojami vai papildinoši;
- c) lidostas, kas atrodas tajā pašā klientu apguves zonā, ne obligāti ir konkurencē viena ar otru, un atsaucis lidostas, kas izmantotas iepriekš prezentētajos ziņojumos, sastopas ar ierobežotu konkurenci attiecībā pret valsts lidostām to klientu apguves zonā [mazāk nekā trešā daļa komerciālo lidostu, kas atrodas atsaucis lidostu klientu apguves zonā, ir pilnībā valsts pārvaldībā, un neviena no lidostām, kas atrodas tajā pašā klientu apguves zonā kā atsaucis lidostas, nav iesaistīta procedūrā par valsts atbalsta jautājumu (2013. gada aprīlī)];
- d) pat ja atsaucis lidostas sastaptos ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā klientu apguves zonā, ir pamats domāts, ka to rīcība būtu atbilstoša tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam (piemēram, ja privātam sektoram būtu ievērojama dalība vai ja lidosta tiktu pārvaldīta privāti);
- e) lidostas, kas ievēro tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, savas cenas nenoteiks zem maksimālajām izmaksām.

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

- (213) Oxera apgalvo, ka rentabilitātes analīze, ko tā veikusi savos Komisijai iesniegtajos ziņojumos, veikta saskaņā ar principiem, ko pieņemtu racionāls privāta sektora dalībnieks, un atspoguļo pieeju, kas izriet no iepriekšējiem Komisijas lēmumiem.
- (214) Rentabilitātes analīzes pamatā ir šādi principi:
 - a) novērtējums tiek veikts pa daļām;
 - b) *ex ante* uzņēmējdarbības plāns nav obligāts;
 - c) gadījumā, ja lidosta nav pilnībā noslogota, piemērotas tarifikācijas metode ir vienotā kasē balstīta metode;
 - d) tiek ņemti vērā tikai ieņēmumi, kas saistīti ar lidostas saimniecisko darbību;
 - e) jāņem vērā līguma kopējais laiks, kas iekļauj iespējamās pagarinājumus;
 - f) nākotnes finanšu plūsmas jāaktualizē, lai novērtētu līgumu rentabilitāti.
- (215) Papildu rentabilitāte, ko nesuši Ryanair noslēgtie līgumi ar lidostām, jāizvērtē, balstoties uz iekšējās rentabilitātes līmeņa novērtējumu vai pasākumiem, kas balstīti uz pašreizējo neto vērtību.

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

- (216) Šī dokumenta mērķis ir atklāt komerciālo loģiku, kas paskaidro, kāpēc reģionālās lidostas nolemj iegādāties no AMS reklāmas laukumus vietnē Ryanair.com.
- (217) Pastāv liels skaits stabilu, pazīstamu un regulāri izmantotu lidostu. Vājākiem konkurentiem ir jāmaina patērētāju statiskā pirkšanas rīcība, lai attīstītu savu darbību. Mazākām reģionālajām lidostām jāatrod veids, kā ilgstoši nodot ziņu par savu zīmolu pēc iespējas lielākai auditorijai. Tradicionālajām mārketinga komunikāciju formām nepieciešami izdevumi, kas pārsniedz to resursus.

(218) Reklāma ar AMS starpniecību:

- a) sniedz iespēju sasniegt ievērojamu daļu cilvēku, kas jau plāno iegādāties ceļojumu;
- b) rada salīdzinoši zemas izmaksas (tarifs atbilst tiešsaistes komunikācijas komerciālajam līmenim);
- c) ļauj nodot ziņu pirkuma iegādes brīdī;
- d) atļauj reklāmai būt radošai.

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

- (219) 2013. gada 20. decembrī *Ryanair* iesniedza savas piezīmes attiecībā uz AMS pārskaitītajiem maksājumiem. *Ryanair* apstrīd Komisijas iepriekšējo novērtējumu, saskaņā ar kuru maksājumi, kas pārskaitīti AMS, lidostai veido izmaksas, ņemot vērā, ka šī pieeja neņem vērā AMS sniegto pakalpojumu vērtību lidostai. Tā cita starpā vērtē, ka, lai veiktu analīzi saistībā ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju, pietiktu izšķirt starp mārketinga pakalpojumu iegādi, kuras vērtība tiek noteikta pēc tirgus cenas, un lidostas-aviokompānijas sadarbības līgumu.
- (220) Lai atbalstītu savu argumentāciju, *Ryanair* iesniedz analīzi, kas salīdzina AMS praktizētās cenas ar tām, ko piedāvā citas ceļojumu vietnes par salīdzināmiem pakalpojumiem⁽³²⁾. Analīzē secināts, ka AMS praktizētās cenas bija vai nu zemākas par vidējo, vai nu vidējā līmenī salīdzinot ar cenām, kādas noteikušas atsauces interneta vietnes.
- (221) Saskaņā ar *Ryanair* tas parāda, ka AMS cenas ir atbilstošas tirgus cenām un ka valsts lidostas lēmums iegādāties AMS pakalpojumus atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam. *Ryanair* cita starpā sniedz pierādījumus par pakalpojumiem, kas AMS līgumu ietvaros sniegti citām lidostām, lai parādītu šo pakalpojumu vērtību lidostām.
- (222) Saskaņā ar *Ryanair*, ja Komisija uzstāja pakļaut AMS līgumus un līgumus, kas saistīti ar *Ryanair* lidostas pakalpojumiem, vienam un tam pašam tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam (šo pieeju *Ryanair* apstrīd), AMS sniegto pakalpojumu vērtību lidostām nedrīkst novērtēt par zemu.
- (223) Cita starpā *Ryanair* atsauca uz secinājumiem dažādos ziņojumos, kas apgalvo, ka kompānijai pieder spēcīgs paneiropieisks zīmols, kas spēj radīt vērtību saviem reklāmas pakalpojumiem.

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

- (224) *Ryanair* iepazīstina ar ziņojumu, ko sastādījis tā ekonomiskais padomnieks attiecībā uz principiem, kas, pēc aviokompānijas domām, būtu jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka rentabilitātes kritērijam vienlaicīgi tiem līgumiem par lidostas pakalpojumiem, kas noslēgti starp *Ryanair* un lidostām, un mārketinga līgumiem, kas noslēgti starp AMS un tām pašām lidostām⁽³³⁾. *Ryanair* uzsver, ka tas nekādā gadījumā nemaina tās pozīciju, saskaņā ar kuru AMS līgumi un līgumi par lidostas pakalpojumiem, ir jāpakļauj tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam katrs atsevišķi.
- (225) Ziņojumā norādīts, ka AMS radītie ieņēmumi būtu jāiekļauj ieņēmumos, analizējot kopējo rentabilitāti, un AMS izdevumi būtu jāiekļauj izdevumos. Lai to darītu, ziņojumā piedāvāta uz naudas plūsmu balstīta metode, kas paredz, ka ar AMS saistītie izdevumi tiktu uzskatīti par papildu darbības izdevumiem.
- (226) Ziņojums apgalvo, ka mārketinga aktivitātes palīdz radīt un spēcīnāt zīmola vērtību, kas savukārt var radīt aktivitāti un nest labumu ne tikai mārketinga pakalpojumu līguma darbības laikā, bet arī pēc tā beigām. Tas noteikti būtu gadījums, ja līguma ar *Ryanair* dēļ citas aviokompānijas nostiprinātos lidostā, piesaistot savukārt komerciālos izmantotājus un tādējādi palielinot lidostas ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus. Saskaņā ar *Ryanair*, ja Komisija veiktu kopēju rentabilitātes analīzi, šie labumi būtu jāņem vērā, apskatot ar AMS saistītos izdevumus kā papildu darbības izdevumus, un papildu labumi būtu jāaprēķina, atņemot no tiem AMS veiktos maksājumus.

⁽³²⁾ Oxera "Are prices set by AMS in line with the market rate?", sastādīts pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 20. decembrī.

⁽³³⁾ Oxera, "How should AMS agreements be treated within the profitability analysis as part of the market economy operator test?", sastādīts pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 17. janvārī.

- (227) *Ryanair* cita starpā domā, ka galējā vērtība varētu tikt iekļauta papildu labumos, kas paredzēti lidostas pakalpojumu līguma darbības laikā, lai novērtētu radīto vērtību pēc līguma termiņa beigām. Galējo vērtību varētu arī pielāgot, balstoties uz piesardzīgu hipotēzi par iespējamu līguma atjaunošanu ar *Ryanair* vai līdzīgu vienošanos panākšanu ar citām kompānijām. *Ryanair* novērtē, ka tādējādi būtu arī iespējams novērtēt kopējo radīto labumu zemāko vērtību līgumam, kas noslēgts ar AMS, un līgumam par lidostas pakalpojumiem, ņemot vērā neskaidro papildu labumu raksturu pēc lidostas pakalpojumu līguma beigām.
- (228) Lai atbalstītu šo pieeju, ziņojums iepazīstina ar rezultātu sintēzi pētījumos par reklāmas efektivitāti uz zīmola vērtību. Šie pētījumi atzīst, ka reklāma var stiprināt zīmola vērtību un radīt turpmāku klientūras uzticību. Saskaņā ar ziņojumu reklāma vietnē *Ryanair.com* īpaši palielina zīmola redzamību, ja tā ir lidosta. Ziņojums piebilst, ka mazākas reģionālās lidostas, kas vēlas palielināt apgrozību, jo īpaši var stiprināt sava zīmola vērtību, noslēdzot reklāmas līgumu ar AMS.
- (229) Ziņojums norāda, ka uz naudas plūsmu balstīta pieeja ir atzīstamāka par kapitalizācijas pieeju, kurā relatīvās AMS izmaksas tiktu uzskatītas par kapitāla izmaksām, kas attiecas uz nemateriālajiem aktīviem (proti, lidostas zīmola vērtību). Mārketinga izdevumi tiktu ierakstīti nemateriālajos aktīvos un tad amortizēti šo aktīvu lietderības periodā, paredzot vērtību, kas paliek pēc lidostu pakalpojumu līguma plānotā termiņa beigām. Šī pieeja tomēr neatspoguļotu papildu labumus, ko lidostai sniegusi līguma parakstīšana par lidostas pakalpojumiem ar *Ryanair*, un ir tikpat grūti novērtēt nemateriālo aktīvu vērtību saistībā ar zīmola izdevumiem un aktīvu lietderības termiņa ilgumu.

6.2.3. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (230) AMS paziņo, ka tā nav saņēmusi valsts atbalstu un ka PBTRK attiecībā uz uzņēmumu ir rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju.
- (231) AMS apgalvo, ka summas, kas PBTRK jāmaksā AMS par mārketinga pakalpojumiem, atbilst tirgus cenai par pakalpojumiem, kuri rada lidostai patiesu vērtību.
- (232) AMS apgalvo, ka šie trīs apkalvojumi konsultanta ziņojumā, kādi tie atspoguļoti lēmumā par procedūras pagarināšanu, ir kļūdaini zemāk minēto iemeslu dēļ:
- a) “*Ryanair* vietne pirmām kārtām šķiet salīdzināma ar citu aviokompāniju vietnēm, kas parasti neizvieto apmaksātu reklāmas un kurās lidostas nav reklamdevēji.” – AMS apgalvo, ka nav patiesi apgalvo, ka citas aviokompānijas nepiedāvā maksas reklāmas savās interneta vietnēs. Saskaņā ar kompāniju tas pilnīgi noteikti tā notiek, bet *Ryanair.com* gluži vienkārši šajā jomā ir celmlauzis. AMS uzsver, ka *Ryanair* interneta vietne atšķiras tādā ziņā, ka tā reklamdevēja interesi rada savas popularitātes dēļ. AMS atzīmē, ka lidostām reklāma vietnē *Ryanair.com* ir īpaši interesanta, jo tā tiek ideāli novirzīta uz potenciālajiem pasažieriem, ļauj palielināt ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus un veicina starptautisko lidostas atpazīstamību.
 - b) “Lidostas nav salīdzināmas ar citiem iespējamiem reklamdevējiem tādu aviokompāniju kā *Ryanair* vietnēs, jo lidostas nodrošinātie pakalpojumi *Ryanair* pasažieriem dabiskā ceļā nav šķirami no pašas *Ryanair* pakalpojumiem, pretstatā tādiem papildpakalpojumiem kā izmitināšana vai mašīnu noma” – AMS apgalvo, ka lidostu piedāvātie pakalpojumi pasažieriem (tādi kā mazumtirdzniecība, stāvvietas, restorāni u. c.) ir viegli šķirami no pakalpojumiem, ko pasažieriem sniedz *Ryanair*. AMS piebilst, ka faktam, ka lidostas sniegtie pakalpojumi pasažieriem tiek vai netiek “saistīti” ar tiem, ko pasažieriem sniedz *Ryanair*, nav nekādas saistības ar šāda veida lidostas reklāmu. Saskaņā ar AMS tas pats iemesls piemērojams privātām lidostām, kas maksā par sabiedrības pakalpojumiem, kā arī viesnīcām un *Ryanair* partneru mašīnu nomas uzņēmumiem, kuru pakalpojumi tāpat varētu tikt kvalificēti kā saistīti (vai nē) ar *Ryanair* sniegtajiem pakalpojumiem.
 - c) “Nav racionāli, ka lidostas maksā savus līdzekļus aviokompānijām, lai mudinātu pasažierus izmantot šo kompāniju pakalpojumus no šīm lidostām, ņemot vērā, ka papildu pasažieri rada tiešus labumus attiecīgajām aviokompānijām.” – AMS uzsver, ka iemesls, kāpēc lidostas reklamējas *Ryanair.com* vietnē, ir tāds, ka tās vēlas palielināt iebraucošo pasažieru daļu, kas rada lidostām lielākus ar aviopakalpojumiem nesaistītos ienākumus. AMS piebilst, ka lidostām cita starpā ir nepieciešams izvietot reklāmu, lai veicinātu savu atpazīstamību starptautiskā līmenī un ka šī darbība ir salīdzināma ar reklāmu, ko izvieto lielie daudz nacionālie uzņēmumi, piemēram, Coca-Cola, McDonald's, Nike u. c. Saskaņā ar to faktu, ka lidosta izvieto reklāmu *Ryanair* vietnē, nav svarīgs kompānijai tādā ziņā, ka tas neko nemaina kopējā pasažieru skaitā un, jebkurā gadījumā faktam, ka *Ryanair* var vai nevar gūt labumu no reklāmas, ko lidosta izvietojusi vietnē *Ryanair.com*, nav nozīmes lidostas uzņēmējdarbības plānā.

- (233) AMS uzsver, ka tai nav nekāda iemesla apšaubīt komerciālo loģiku, kas bijusi pamatā lidostas pieņemtajam lēmumam izvietot reklāmu vietnē *Ryanair.com*, jo tās pakalpojumi tiek piedāvāti par tirgus cenām. Tā piebilst, ka reģionālajām lidostām ir nepieciešama šāda veida reklāma, lai tās izdzīvotu un augtu.
- (234) AMS uzskata, ka reklāma, kas izvietota *Ryanair* interneta vietnē, ļauj palielināt iebraucošo pasažieru skaitu, kas lidostai rada daudz lielākus ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus nekā izbraucošie pasažieri, kas dodas uz ārzemēm. Tātad tā secina, ka ir saprātīgāk izvietot komerciālu reklāmu *Ryanair* interneta vietnē, lai piesaistītu iebraucošos pasažierus, nekā izvietot uz vietējiem pasažieriem virzītu reklāmu avīzēs vai citos medijos.
- (235) AMS aizrāda, ka 2005. gada pamatnostādnes netiek piemērotas attiecībām starp lidostu un mārketinga pakalpojumu sniedzēju, un fakts, ka AMS mātes sabiedrība ir aviopārvadātājs, nav pietiekams šo pamatnostādņu piemērošanai.

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

6.3.1. AIR FRANCE

- (236) *Air France* apstrīd jauno pamatnostādņu piemērošanu lietām par atbalstu lidostu apsaimniekošanā, pat, ja šis atbalsts ticis sniegts pirms to publicēšanas, dažādu iemeslu dēļ:
- a) Saskaņā ar *Air France* tā būtu retroaktīva jauno pamatnostādņu piemērošana, kas aizsargātu nepakļāvīgus dalībniekus, leģitimējot rīcību, kas nebija atbilstoša noteikumiem tās veikšanas laikā. Tieši pretēji, šī pieeja sodītu dalībniekus, kas bija atbilstoši 2005. gada pamatnostādnēm un nesaņēma valsts līdzekļus.
- b) *Air France* vēl papildus apgalvo, ka jauno pamatnostādņu piemērošana lidostām piešķirtajam apsaimniekošanas atbalstam pirms to stāšanās spēkā ir pretēja vispārējiem tiesību un Eiropas jurisprudences principiem.
- (237) *Air France* apgalvo, ka jauno pamatnostādņu rezultātā tiks aizsargāti jaunie dalībnieki un tiks zaudēti vēsturiskie dalībnieki. Tik tiešām, ļaujot jaunai aviokompānijai nemaksāt izmaksas, kas tai būtu jāmaksā saistībā ar savu darbību, tās diskriminētu vēsturiskos lidostas izmantotājus, kam jāmaksā augstākas nodevas.
- (238) Visbeidzot *Air France* atgādina, ka tad, ja nediskriminējošas pieejas apstākļi lidostas infrastruktūrai var šķist teorētiski viegli sasniedzams, prakse ir pavisam citādāka un daži apsaimniekošanas modeļi kļūst mazāk labvēlīgi.

6.3.2. PBTRK

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

6.3.3. TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

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

7. FRANCIJAS KOMENTĀRI

7.1. FRANCIJAS SNIEGTIE KOMENTĀRI PAR FORMĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANU

7.1.1. 2005. GADA LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMS

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

- (242) Attiecībā uz stāvēšanas nodevu lidostas tarifu noteikumi paredz, ka šī nodeva ir jāmaksā tikai, sākot no brīža, kad lidaparāts ilgāk par divām stundām stāv uz lidlauka. Tāpēc saskaņā ar Franciju, tā kā *Ryanair* izmantoto lidmašīnu laiks uz zemes lielākoties iekļaujas 25 minūtēs, parasti no šīs kompānijas netiek iekasēta stāvēšanas nodeva.
- (243) Tāpat arī attiecībā uz zīmju nodevu, kas jāmaksā tikai tad, ja tiek izmantots zīmju apgaismojums (tātad, naktī vai sliktas redzamības apstākļos). Saskaņā ar Franciju *Ryanair* lidojumi notiek tikai dienas laikā un tiem nav nepieciešams zīmju pakalpojums, tāpēc attiecīgā nodeva nav jāmaksā.

7.1.2. CIVILĀS AVIĀCIJAS NODOKLIS

- (244) Francija sniedz precizējumus par lidostu nodokli, kas aprakstīts 4.3.2. nodaļā, kā arī par civilās aviācijas nodokli.
- (245) Runājot par civilās aviācijas nodokli, kas paredzēts vispārējā nodokļu kodeksa 302. bis K pantā, to no aviopāravadātājiem iekasē valsts un ar tā palīdzību tiek finansētas civilās aviācijas virsvadības uzdevumi, kas netiek finansēti no nodevām par sniegtajiem pakalpojumiem. Tas tiek aprēķināts, vadoties no pasažieru skaita un kravas un pasta tonnāžas, kas tiek iekrauta, dodoties prom no Francijas. Tā kopienas iekšējais tarifs ir noteikts minētajā pantā un ir identisks visā Francijas teritorijā. Nodokļa tarifa noteikšanu un nodokļa iekasēšanu veic valsts, un lidostas apsaimniekotāji nav iesaistīti šajā procesā.

7.1.3. LĪGUMS, KAS SAISTA PBTRK AR SABIEDRĪBU AMS

- (246) Attiecībā uz līgumu, kas saista PBTRK ar AMS, kas veido pamatu paziņošanas procedūrai, Francijas iestādes paziņo, ka šis līgums paredz, ka AMS rīcībā ir ekskluzīva licence, lai piedāvātu mārketinga pakalpojumus ceļojumu vietnē www.Ryanair.com. Francija atzīst, ka šī interneta vietne piedāvā arī gaisa satiksmes pakalpojumus no dažādām lidostām Eiropā.
- (247) Francija atzīmē, ka PBTRK iesniegusi dokumentāciju, kas bijusi daļa no www.voyages-sncf.com komerciālā piedāvājuma, kurā piedāvātie pakalpojumi šķiet ievērojami līdzīgi tiem, kuri bijuši pamatā līgumam ar AMS. Šie pakalpojumi novērtēti EUR [...] apmērā bez nodokļiem jeb EUR [...] apmērā ar nodokļiem, šī summa šķiet iekļaujamies pasūtījumā, kas apmērā līdzvērtīgs tam, par ko rēķinu izraksta *Ryanair* filiāle.
- (248) Francija novērtē, ka būtu jāvērtē arī citas šī līguma iezīmes, jo īpaši:

- tā piecu gadu termiņš,
- tā noslēgšanas apstākļi, jo īpaši iepriekšējs konkurences izvērtēšanas trūkums pirms pakalpojumu iegādes attiecīgajā tirgus sektorā,
- šo mārketinga pakalpojumu tarififikācijas kārtība *a priori* noteikta kā fiksēts maksājums, nevis *a posteriori* maksājums atkarībā no interneta vietnes www.Ryanair.com statistikas,
- ekskluzivitātes noteikumi attiecībā uz papildu pakalpojumu nodrošinājumu (mašīnu nomu, viesnīcu pakalpojumiem), kas ierobežo piekļuvi vienīgi uzņēmumiem, ar kuriem *Ryanair* grupai ir noslēgtas komercvienošanas.

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

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

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

7.3.1. IESPĒJAMIE ATBALSTA MAKSĀJUMI AVIOKOMPĀNIJĀM

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

- (251) Francija cita starpā uzskata, ka nolūkā piemērot privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju nepieciešams kopīgi vērtēt gan PBTRK rīcību kopumā, gan PBTRK kā lidostas apsaimniekotāja rīcību, gan valsts vai citu valsts iestāžu rīcību, kas lidostas apsaimniekotāju kontrolē vai iesaistās tā finansēšanā un to attiecībās ar *Ryanair* vai AMS.
- (252) Francija tomēr atzīmē, ka apsvērumi, kurus ņem vērā valsts iestādes, piedaloties finansēšanā, nebalstās tikai un vienīgi lidostas rentabilitātes kritērijos, bet arī plašākā mērogā lidostas ekonomiskajā un sabiedriskajā pienesumā reģionam, kas netiek ņemts vērā atzinumā par privātu tirgus ekonomikas dalībnieku.
- (253) Francija šajā jautājumā atsaucas uz diviem pētījumiem, ko PBTRK veikusi 2005. un 2011. gadā par kompānijas *Ryanair* radītās plūsmas ietekmi. Šie pētījumi pierādīja nozīmīgu avioliņijas ekonomisku pienesumu reģionam.
- (254) Attiecībā uz Komisijas izteiktajām šaubām tās lēmumā par procedūras pagarināšanu attiecībā uz saderību ar iekšējo tirgu tiem iespējamā atbalsta mehānismiem, kas piešķirti ar *Ryanair* 2003. gadā noslēgto līgumu un 2005. gada līgumiem, Francija atgādina, ka pati paziņojusi par šo lietu 2007. gada janvārī, lai dalītos savās šaubās un saņemtu no Komisijas lēmumu attiecībā uz 2005. gada līgumos piešķirtā iespējamā atbalsta saderību ar Kopienas režīmu valsts atbalsta jautājumos. Šajā saistībā Francija neuzskata, ka var sniegt saderības pierādījumu.
- (255) Francija apstiprina, ka PBTRK finansēto aviokompāniju darbībai ir svarīga ietekme uz reģiona ekonomisko attīstību. Francija nevar tādējādi secināt, vai tie ir saderīgi ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, vai noteikumiem, kas piemērojami vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem.

7.3.2. FINANŠU IEGULDĪJUMI LIDOSTĀ

- (256) Attiecībā uz valsts atbalsta esamību Po lidostas saņemtajos finanšu ieguldījumos Francija vērtē, ka attiecībā uz šo lidostu, tāpat kā uz lielāko daļu šāda paša izmēra lidostu, maksājumu veicēju valsts iestāžu lēmumi par ieguldījumiem nav atkarīgi no tiešas kompensācijas, ko samaksā koncesionārs, bet gan no ekonomiskā un sabiedriskā pienesuma, ko lidostas darbība sniedz reģionam.
- (257) Francija cita starpā atsaucas uz likumīgu mehānismu drošuma un drošības uzdevumu finansēšanai, kas aprakstīts 4.3.2. nodaļā. Francija novērtē, ka šis mehānisms izslēdz jebkuru pārmērīgu kompensāciju par izmaksām, kas rodas lidostu apsaimniekotājiem, veicot drošuma un drošības uzdevumus, kas patiesībā ir pārvaldības uzdevumi. Tāpat arī saskaņā ar Franciju summa, ko valsts pārskaita drošības (personāls un aprīkojums vai transportlīdzekļi ugunsgrēku dzēšanai, novēršanai vai dzīvnieku apdraudējumam, iežogojums) un drošuma (personāls un aprīkojums, kas paredzēts pasažieru un to bagāžu kontrolei) izmaksu segšanai nebūtu pielīdzināmi valsts atbalstam.

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

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

7.5. FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR JAUNO PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROŠANU ŠAI LIETAI

- (259) Francija atzīmē, ka jaunās pamatnostādnes ir elastīgākas par iepriekšējām attiecībā uz darbības atbalstu. Tādējādi saskaņā ar Franciju to retroaktīva piemērošana visam saņemtajam atbalstam piemērotu mazākas sankcijas noteiktām lidostām saistībā ar jau pagājušām situācijām.
- (260) Francija tomēr konstatē, ka ieguldījuma atbalsts saistībā ar jaunajām pamatnostādnēm tiktu izvērtēts nopietnāk nekā iepriekš, jo tās paredz maksimālā atļautā atbalsta intensitāti atkarībā no lidostas izmēriem.

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

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

8. NOVĒRTĒJUMS

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

8.1. PASĀKUMI, KAS NES LABUMU AVIOKOMPĀNIJĀM

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

- (263) Saskaņā ar LESD līguma 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (264) Lai kādu pasākumu uzskatītu par valsts atbalstu, šiem apstākļiem jāizpildās kumulatīvā veidā: 1) apskatāmo pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti, 2) tas sniedz ekonomisku priekšrocību, 3) šī priekšrocība ir selektīva un 4) apskatāmais pasākums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, 5) labuma guvējs ir uzņēmums LESD līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, kas nozīmē, ka tas veic ekonomisku darbību.

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

- (265) Mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumus noslēgušas aviokompānijas no vienas puses un PBTRK no otras puses.
- (266) Francijas likumdošanas izpratnē tirdzniecības un rūpniecības kameras ir valsts iestādes. Saskaņā ar pašlaik spēkā esošo Komerclikuma L710-1. pantu "Tirdzniecības un rūpniecības kameru tīkla departamenta iestādēm vai kamerām katrai, esot valsts starpniecības korpusam, ir rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu pārstāvēšanas intereses valsts varas vai ārvalstu iestādēs. Nodrošinot saskarsmi starp dažādiem iesaistītajiem dalībniekiem, tās veic savu darbību, nekaitējot profesionālām vai starpprofesionālām organizācijām uzticētajiem pārstāvniecības uzdevumiem, ar spēkā esošas likumdošanas vai noteikumu un teritoriālo iestāžu veiktu uzdevumu starpniecību, nodrošinot pašas sev administrēšanas brīvību. Šis tīkls un, tā ietvaros, katra iestāde vai departamenta kamera iegulda teritorijas ekonomiskajā attīstībā, pievilcībā un plānošanā, kā arī uzņēmumu un to asociāciju atbalstā, dekrētā noteiktajos apstākļos veicot valsts civildienesta uzdevumus un jebkuras vispārējās nozīmes uzdevumus, kas nepieciešami šo uzdevumu izpildei."

- (267) Šajā pašā noteikumā paredzēts:

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

1. Vispārējās nozīmes uzdevumus, ko tai uzticējis likums un noteikumi;
 2. Atbalsta, palīdzības, attiecību nodrošināšanas un padoma sniegšanas uzdevumus uzņēmumu radītājiem un pārņēmējiem un uzņēmumiem, ievērojot spēkā esošos likumdošanas un noteikumu nosacījumu konkurences tiesību jomā;
 3. Atbalsta un padoma sniegšanas uzdevumus uzņēmumu starptautiskai attīstībai un to produktu eksportam partnerībā ar Francijas uzņēmumu starptautiskās attīstības aģentūru;
 4. Uzdevumu, kas atbalsta sākotnējās vai ilgstošas profesionālas apmācības, pateicoties lielākoties valsts vai privātām apmācību iestādēm, ko tā rada, pārvalda un finansē;
 5. Aprīkojuma radīšanas un pārvaldes uzdevumus, īpaši attiecībā uz ostām un lidostām;
 6. Tirdzniecības rakstura uzdevumus, ko tām uzticējušas citas valsts iestādes vai kas izrādās nepieciešamas, lai veiktu citas savas misijas;
 7. Jebkuras ekspertīzes, konsultāciju vai citu valsts varas pieprasīto pētījumu sniegšanas uzdevumus attiecībā uz rūpniecību, tirdzniecību, pakalpojumiem, ekonomisko attīstību, profesionālo apmācību vai teritorijas labiekārtošanu, tāpat arī darbus, kuru veikšanai tā var izteikt iniciatīvu."
- (268) Komerckodeksa L710-1. pants arī norāda: "Francijas tirdzniecības un rūpniecības kameru asambleja, reģiona tirdzniecības un rūpniecības kameras, teritoriālās tirdzniecības un rūpniecības kameras un starpkonsulārās

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

- (269) Šis likumdošanas noteikums ir mainījies pārbaudes perioda laikā, tas ir, no 2003. līdz 2010. gadam. Tomēr pamatprincipi ir palikuši nemainīgi. Tik tiešām visā šajā laika periodā tirdzniecības un rūpniecības kameras, piemēram, PBTRK tiek uzturētas kā likuma iedibinātas sabiedriskas iestādes, ko administrē ievēlēti uzņēmumu vadītāji un kuras ir valsts uzraudzībā. No otras puses, tā kā tās veido valsts starpniecības korpusu, to pastāvēšanas iemesls un primārais mērķis (saskaņā ar Komerckodeksa pantu L710-1) ir veikt vispārējās nozīmes uzdevumus, ko tām uztic likums, proti, galvenokārt pārstāvēt rūpniecības, tirdzniecības un pakalpojumu intereses valsts iestādēs, atbalstīt vietējos uzņēmumus un attīstīt teritoriju pievilcību un plānošanu. Tirdzniecības un rūpniecības kameru rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem, un tās paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai.
- (270) Cita starpā jāpiezīmē, ka nacionālā likumdošana paredz specifisku tirdzniecības un rūpniecības kameru finansēšanas kārtību, jo īpaši Komerckodeksa L710-1. pantā. Tirdzniecības un rūpniecības kameru līdzekļus tādējādi veido galvenokārt nodokļu ieņēmumi (Vispārējā nodokļu kodeksa 1600. pants ievieš nodokli tirdzniecības un rūpniecības kameru izdevumu segšanai), subsīdijas vai resursi no apmācību sniegšanas un transporta infrastruktūras pārvaldības darbībām. Tādējādi tirdzniecības un rūpniecības kamerām savu izmaksu segšanai nav jāpaļaujas tikai uz saviem komerciālajiem ieņēmumiem. Tas ļauj apstiprināt secinājumu, saskaņā ar kuru tirdzniecības un rūpniecības kameru rūpnieciskās un tirdzniecības darbības ir papildinājums to vispārējās nozīmes uzdevumiem, un tās paredzētas šo uzdevumu izpildes sekmēšanai.
- (271) Francija ir apstiprinājusi šo secinājumu attiecībā uz PBTRK. Tā tik tiešām apstiprina: “Būdamā 13 000 vietējo uzņēmumu interešu likumīgā pārstāve, Po-Bearnas TRK ir to vēstniece valsts un vietējās varas iestādēs. (..) Šo uzdevumu ietvaros Po Pireneju lidostas apsaimniekošana iegūst jēgu, to pozicionējot kā savas teritorijas ekonomiskās darbības izaugsmes un attīstības instrumentu. (..) No tā attiecīgi izriet, ka TRK ir likumīgs, vispārējās nozīmes uzdevums, kas cita starpā saistīts ar ekonomisko attīstību un teritorijas pievilcības veicināšanu. Augšminētie nosacījumi arī šķietami parāda, ka lidostas aprikojuma pārvaldība ietilpst šī uzdevuma ietvaros.”
- (272) Francija piebilda: “TRK regulāri veic un finansē lobēšanas darbības, lai veicinātu savas teritorijas pievilcību un iegūtu jaunu aprikojumu. Tās veic arī specifiskas tūrisma veicināšanas darbības, piedaloties dažādās reģionālās un departamenta struktūrās šajā jomā, jo īpaši reģionālajās un departamenta tūrisma komitejās, ko paredz Tūrisma kodeksa L131-4. un L-132-3. pants (..). Teritorijas attīstības un pievilcības veicināšanai patiesībā nepieciešams vienlaicīgu darbību kopums, lai piesaistītu kapitālu, tirgus, uzņēmumus, talantus, studentus un tūristus, kas ļauj uzplaukt uzņēmumiem un reģionam. Pievilcība atspoguļojas arī starptautiskajā atpazīstamībā. Zemo cenu aviokompānijas ar savām interneta vietnēm var piedalīties šajā darbībā. Visbeidzot, paši reģiona iedzīvotāji pieprasa jaunus maršrutus, piedāvājuma dažādošanu un jo īpaši “zemo cenu” pakalpojumus, lai vieglāk varētu nokļūt Eiropā par zemām izmaksām.”
- (273) Šie apgalvojumi nešaubīgi parāda, ka galvenais PBTRK mērķis un iemesls, tāpat kā citām tirdzniecības un rūpniecības kamerām, bija kalpot vietējo uzņēmumu interesēm kopumā un veicināt teritorijas ekonomisko attīstību un pievilcību. Iepriekš minētie Francijas apgalvojumi cita starpā norāda, ka tādai tirdzniecības un rūpniecības kamerai kā PBTRK tāda komerciāla aktivitāte kā Po lidostas pārvaldība netiek veikta rentabilitātes gūšanai, bet ar mērķi obligāti veicināt vispārējās nozīmes uzdevumus, kuras šai iestādei uzticējis likums. Kā tas atgādināts augstāk lasāmajā 142. apsvērumā, PBTRK sevi uzskata par sabiedrisku iestādi, kuras aicinājums nav nodarboties ar peļņas gūšanu.
- (274) Ņemot vērā visu iepriekšminēto, tādas tirdzniecības un rūpniecības kameras kā PBTRK jāuzskata par valsts iestādēm, kuras lēmumi, tāpat kā centralizētās valdības un teritoriālo iestāžu lēmumi, jāuzskata par “attiecināmiem uz valsti” valsts atbalsta jurisprudences izpratnē⁽³⁴⁾ un kuras līdzekļi ir valsts līdzekļi⁽³⁵⁾. Šajā ziņā ir mazsvarīgi, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras administrē tirgotāju, uzņēmumu vadītāju un uzņēmumu pārstāvju ievēlētas personas, nevis citu valsts iestāžu iecelti ierēdņi. Tik tiešām pat valsts parlamentu ievēl visi balsstiesīgie pilsoņi. Tomēr viņi pārstāv vienu no jebkuras demokrātiskas valsts konstitucionālajām tiesībām, kuras lēmumi noteikti ir attiecināmi uz valsti.

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

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

- (275) Tirdzniecības un rūpniecības kameru situācija tātad atšķiras no valsts uzņēmumu situācijas, attiecībā uz kurām Tiesa savā rīkojumā Stardust-Marine ir deklarējusi⁽³⁶⁾: “Patiesībā pat, ja valsts ir tiesīga kontrolēt valsts iestādi un ja tai ir pārvaldoša ietekme pār tās darbībām, šīs kontroles patiesā veikšana konkrētajā gadījumā netiktu automātiski pieņemta. Valsts iestāde var rīkoties vairāk vai mazāk neatkarīgi, atkarībā no autonomijas līmeņa, ko tai piešķirusi valsts. (...) Tādējādi fakts vien, ka valsts iestāde ir valsts kontrolē, nav pietiekams, lai attiecinātu tās veiktos pasākumus, piemēram, finanšu atbalsta pasākumus, uz valsti. Ir arī nepieciešams izpētīt, vai valsts iestādes jāuzskata par vienā vai otrā veidā iesaistītām šo pasākumu pieņemšanā.”
- (276) Tik tiešām, ja pasākumu veic valsts uzņēmums, kura aicinājums ir veikt saimniecisku darbību, jānosaka, vai valsts iestādes, kas kontrolē šo uzņēmumu, piemēram, ar kādu kapitāla daļu, kas tām šajā uzņēmumā pieder, ir iesaistītas attiecīgajā pasākumā. Tirdzniecības un rūpniecības kameras situācija ir atšķirīga tādā ziņā, ka šāda iestāde pati ir daļa no valsts pārvaldes jeb “valsts starpniecības korpuss”, jeb “valsts iestāde”, tādā likuma radīta valsts vara ar mērķi apmierināt vispārējās intereses. Tādējādi, lai noteiktu, vai kāds tirdzniecības rūpniecības kameras lēmums ir attiecināms uz valsti, nav nepieciešams noteikt, vai kāda cita valsts iestāde (piemēram, valsts tiesajā nozīmē vai kopienas, vai citas vietējās iestādes) bijušas iesaistītas šajā jautājumā. Patiesībā šāds lēmums obligāti izpilda attiecināmības kritēriju.
- (277) Šo pieeju Komisija jau ievērojusi savu lēmumu pieņemšanā. Tādējādi Varas tirdzniecības un rūpniecības kameras lietā Komisija apstiprināja: “ar savu sabiedriskās iestādes statusu Francijas likumdošanā tā veic savu darbību ģeogrāfiski noteiktā teritorijā, to vada ievēlēti locekļi un tās rīcībā ir nodokļu līdzekļi, kuri saņemti no uzņēmumiem, kas ierakstīti uzņēmumu komercreģistrā, un tādējādi tā ietilpst “valsts iestāžu” kategorijā Komisijas Direktīvas 2000/52/EK⁽³⁷⁾ izpratnē. Tādējādi nav nepieciešams noteikt, vai kāds pasākums ir attiecināms uz valsti *Stardust Maritime* jurisprudences izpratnē.”⁽³⁸⁾
- (278) PBTRK ir apstrīdējusi attiecināmību uz valsti tiem līgumiem, kuri bijuši pamatā formālajai pārbaudei, noliedzot valsts un vietējo varas iestāžu iesaisti tās lēmumos. Ņemot vērā iepriekš minēto, šī argumentācija šķiet nederīga, jo PBTRK pati ir valsts iestāde, kuras lēmumi ir attiecināmi uz valsti par valsts atbalstu pastāvošās jurisprudences izpratnē, neatkarīgi no lomas, ko tās lēmumos spēlējušas citas iestādes. Šo pašu iemeslu dēļ PBTRK ir nederīgs arī arguments, saskaņā ar kuru valsts veikta aizbildnība neietver subordināciju. Kā jau atgādināts 273. apsvērumā, savos komentāros par procedūras sākšanas lēmumu PBTRK sevi nosaukusi par “sabiedrisku iestādi, kuras mērķis nav peļņas gūšana”, tādējādi apstiprinot Komisijas tēzi, saskaņā ar kuru PBTRK ir valsts iestāde, kuras lēmumi ir attiecināmi uz valsti, nepārbaudot, vai tajos iesaistītas citas valsts varas iestādes.
- (279) *Ryanair* komentāri par šo punktu savā būtībā ir līdzīgi PBTRK komentāriem. Proti, *Ryanair* vērtē, ka Komisijai jāizvērtē attiecināmības kritērijs, analizējot “valsts iestāžu” iesaisti PBTRK lēmumos attiecībā uz *Ryanair* un AMS. *Ryanair* cita starpā citē Valsts padomes atzinumu, kurš šķietami norāda uz tirdzniecības un rūpniecības kameru neatkarību attiecībā pret valsti tās tiesajā nozīmē. Saskaņā ar šo atzinumu fakts, ka tirdzniecības un rūpniecības kameras “ir piesaistītas valstij, līdzīgi kā jebkura valsts iestāde tehniski ir piesaistīta kādai juridiskai personai, pats no sevis neietver nekādu subordināciju.” *Ryanair* šajā ziņā uzsver, ka valsts (tiešā nozīmē) ir iesaistīta tikai atsevišķos PBTRK lēmumos, par tiem tiekot informēta *a posteriori*. Ņemot vērā visus augšminētos iemeslus, šis arguments nav derīgs, jo nav jāmeklē iespējamā citu valsts iestāžu, kā vien pašas PBTRK iesaiste tās lēmumu pieņemšanā.
- (280) Tāpat arī PBTRK arguments, saskaņā ar kuru tā pārvalda Po lidostu “*privāttiesību apstākļos*”, nav derīgs, jo attiecīgos pasākumus pieņēmusi valsts iestāde un tādā tie noteikti ir attiecināmi uz valsti⁽³⁹⁾.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu kopējā analīze

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

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

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

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

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

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

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

- PBTRK vēstule *Ryanair* 2009. gada 16. jūnijā, kas attiecinā 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma noteikumus uz maršrutu Po–Bristole, un mārketinga pakalpojumu līgums, kas noslēgts tajā pašā dienā ar AMS,
- mārketinga pakalpojumu līgums, kas 2010. gada 28. janvārī noslēgts attiecībā uz maršruti Po–Londona, Po–Šarluā un Po–Bovē. Paraleli šim mārketinga pakalpojumu līgumam nav ticis oficiāli parakstīts neviens lidostas pakalpojumu līgums. Tomēr var tikt identificēts viens “noprograms” lidostas pakalpojumu līgums. Ar šo noprotamo līgumu attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumā minētajiem trim maršrutiem⁽⁴³⁾ *Ryanair* joprojām tiek piemērotas tās vispārējās lidostas nodevas, kas pieņemtas pēc diskusijas lidostas ekonomikas lietu konsultatīvajā komisijā, kā arī cenrādis par apkalpošanu uz zemes, kas paredzēts 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līgumā. Tik tiešām Francija norādījusi, ka pēc 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma termiņa beigām tas nav ticis atjaunots un ka kopš tā brīža *Ryanair* turpināts piemērot to cenrādi, ko pieņēmusi lidostas ekonomikas lietu konsultatīvā komisija attiecībā uz reglamentētajām nodevām, un to, kas noteikts 2005. gada 30. jūnija līgumā par apkalpošanu uz zemes.
- (287) Francija ir paziņojusi, ka piekrīt uzskatām, kāds saglabāts lēmumā par procedūras pagarināšanu, tas ir, kopīgi analizēt lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumus, kas noslēgti saistībā viens ar otru. Turpretī zināmas ieinteresētās puses, proti PBTRK un *Ryanair* apstrīd šo pieeju, vērtējot, ka mārketinga pakalpojumu līgumi jāanalizē atsevišķi.
- (288) Tomēr lietas elementi apstiprina pamatojumu pieejai, kas saglabāta lēmumā par procedūras pagarināšanu un ko apstiprinājusi Francija. *Transavia* un 2003. gadā ar *Ryanair* noslēgtā līguma gadījumā tas ir redzams, jo gan mārketinga pakalpojumi, gan lidostas pakalpojumi ietverti vienā vienīgā līgumā. 289. līdz 313. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ tas attiecināms arī uz citiem līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un AMS.
- (289) Pirmkārt, katrs mārketinga pakalpojumu līgums noslēgts gandrīz tajā pašā laikā, kad lidostas pakalpojumu līgums. Tik tiešām šo abu līgumu noslēgšana ik reizi notikusi tajā pašā datumā, izņemot gadījumu, kad mārketinga pakalpojumu līgums noslēgts 2008. gada 31. martā, kas tomēr parakstīts ļoti īslaicīgi (14 dienas) pēc lidostas pakalpojumu līguma noslēgšanas attiecībā uz maršrutu Po–Bristole, uz kuru arī attiecas mārketinga pakalpojumu līgums.
- (290) Pie tam abus līgumu veidus noslēgušas tās pašas puses. Faktiski AMS ir 100 % *Ryanair* filiāle, un tās vadītāji ir *Ryanair* augstākās amatpersonas⁽⁴⁴⁾. Tādējādi *Ryanair* un AMS veido vienu ekonomisko vienību tādā ziņā, ka AMS rīkojas *Ryanair* interesēs un tās kontrolē un ka tās radītie labumi ir paredzēti *Ryanair* – dividendēm vai uzņēmuma vērtības palielināšanai. Pie tam, kā detalizēts turpmāk, dažādie mārketinga pakalpojumu līgumi ir saistīti ar noteiktiem *Ryanair* maršrutiem no Po lidostas. Mārketinga pakalpojumu līgumi faktiski norāda, ka tie balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot šos maršrutus, un cita starpā tie noslēgti vienlaicīgi ar lidostas pakalpojumu līgumiem starp PBTRK un *Ryanair* attiecībā uz šiem pašiem maršrutiem. Attiecīgi fakts, ka mārketinga pakalpojumu līgumus PBTRK noslēgusi ar AMS un nevis *Ryanair*, nevarētu kavēt to, ka vienlaicīgi noslēgts mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums varētu tikt uzskatīts par vienu un vienotu darījumu, jo īpaši nolūkā šos līgumus analizēt attiecībā pret tirgus ekonomikas dalībnieka principu, un šīs analīzes kontekstā jāuzskata, ka *Ryanair* un AMS veido vienu ekonomisku vienību.
- (291) Visbeidzot katrā līgumā ir zināms daudzums citu elementu, kas minēti 292. līdz 313. apsvērumā, kuri papildus atklāj ļoti ciešas saites starp katru mārketinga līgumu no vienas puses un ar to vienlaicīgi noslēgto lidostas pakalpojumu līgumu no otras puses.
- (292) Proti, 2005. gada 30. jūnija mārketinga pakalpojumu līgums tika noslēgts uz piecu gadu laika posmu, tāpat kā tajā pašā dienā noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums, ar kuru *Ryanair* apņēmas piedāvāt ikdienas pārvadājumus starp Londonu un Po. Pie tam mārketinga pakalpojumu līgums nosaka skaidru saistību starp to un gaisa transporta pakalpojumiem, kas paredzēti lidostas pakalpojumu līgumā: “šis līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos katru dienu izmantot maršrutu starp Po un Londonu (Stanstedu)”. Šis teikums nešaubīgi parāda, ka mārketinga pakalpojumu līgums droši vien nepastāvētu ārpus fakta, ka *Ryanair* izmanto maršrutu, kas ir lidostas pakalpojumu līguma priekšmets.

⁽⁴³⁾ Saskaņā ar šo mārketinga pakalpojumu līgumu *Ryanair* apņemas izmantot šos trīs maršrutus šajā līgumā noteiktajos apstākļos.

⁽⁴⁴⁾ Skatīt Akvitānijas reģionālās revīzijas kameras ziņojumu par PBTRK, kas pieminēts 72. apsvērumā, kurā secināts, ka “sabiedrība AMS ir tikai *Ryanair* atvasinājums, kuru vada divas kompānijas *Ryanair* augstākās amatpersonas.”

- (293) 2005. gada 30. jūnija mārketinga pakalpojumu līgums cita starpā savā preambulā norāda: “(..) *Airport Marketing Services Limited* tehnisku iemeslu dēļ ir vienīgā sabiedrība, kurai ir iespēja nodrošināt Po un Bearnas reģiona veicināšanu ar oriģinālās un ekskluzīvās interneta vietnes www.Ryanair.com palīdzību, kuras mērķis ir *Ryanair* biļešu rezervēšana uz galamērķi Po.” Šis teikums apstiprina, ka galvenais mārketinga pakalpojumu līguma mērķis nav vispārēja Po un Bearnas reģiona veicināšana, bet daudz specifiskākā veidā, *Ryanair* biļešu pārdošanas maksimizēšana uz galamērķi Po caur šī reģiona veicināšanu.
- (294) No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu AMS jāveic pakalpojumi, kas sastāv no ziņu un saišu ievietošanas *Ryanair* interneta vietnes lapā, kas attiecas uz galamērķi Po, un saites ievietošanas uz PBTRK norādītu interneta vietni tās pašas interneta vietnes angļu valodas pirmajā lapā. Tātad *Ryanair* interneta vietnes lapa, kas attiecas uz galamērķi Po, galvenokārt adresēta personām, kas jau nolēmušas vai kas plāno izmantot *Ryanair* pakalpojumus uz Po. Attiecībā uz interneta vietnes pirmo lapu, tā adresēta daudz plašākai publikai, bet mārketinga pakalpojumu līguma priekšmets ir tikai tās angļu valodas versija. Tā ir papildus norāde tam, ka mārketinga pakalpojumi paredzēti galvenokārt, lai veicinātu *Ryanair* pakalpojumus starp Po un Londonu un nevis vispārīgu Po un tās reģiona apmeklētību. Faktiski, ja to mērķis būtu reklamēt Po un tās reģionu visiem tūristiem un uzņēmējiem, kam varētu rasties interese par reģionu, būtu ticami, ka PBTRK būtu prasījusi, lai saite uz vietni pēc tās izvēles būtu izvietota visās vai vismaz vairākās *Ryanair* vietnes pirmās lapas versijās, nevis tikai angļu valodas versijā.
- (295) Visbeidzot 2005. gada mārketinga pakalpojumu līgums paredz: “gadījumā, ja pēc šī Līguma parakstīšanas notiek būtisko komerciālo apstākļu izmaiņas, galvenokārt tajā, cik daudz iebraucošo pasažieru rada šis Līgums, Puses apņemas pēc labākās ticības mainīt šo Līgumu, lai ņemtu vērā minētās izmaiņas.” Iebraucošo pasažieru skaits tātad tiek uzskatīts par “būtisku komerciālu apstākli” mārketinga pakalpojumu līgumā, kas vēlreiz apstiprina, ka mārketinga pakalpojumu mērķis pirmām kārtām nav Po un tās reģiona apmeklējums, bet gan, specifiskāk, pasažieru skaita maksimizēšana *Ryanair* reisos uz Po.
- (296) Līdzīgi elementi atrodas arī citos mārketinga pakalpojumu līgumos. Attiecībā uz 2007. gada 25. septembra mārketinga pakalpojumu līgumu, tas noslēgts uz pieciem gadiem un atbilst termiņam, uz kuru *Ryanair* adresētā vēstulē, kas datēta ar to pašu dienu, PBTRK paplašinājusi 2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līguma noteikumus attiecībā uz maršrutu Po–Šarluā. Pie tam mārketinga pakalpojumu līgumā norādīts: “šis Līgums balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot aviolīniju starp PO un ŠARLUA ar lidojumiem 3 reizes nedēļā, izņemot, ja iestājas force majeure apstākļi, par katru izmantošanas gadu. PBTRK šajā saistībā ir iespēja izvietot reklāmu par PO-BEARNAS un tās reģiona biznesa un tūrisma objektiem, to adresējot lielam tūristu un darījumu ceļotāju skaitam, kas apmeklē www.Ryanair.com, un piesaistīt PO-BEARNAI paaugstinātu pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju, kas ierodas no Beļģijas.”
- (297) Cita starpā tā preambulā norādīts: “(..) [*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona biznesa un tūrisma objektus.” Šie apgalvojumi apstiprina, ka galvenais mārketinga pakalpojumu līguma mērķis nav vispārēja Po un tās reģiona veicināšana, bet, daudz specifiskākā veidā, *Ryanair* biļešu pārdošanas maksimizēšana maršrutā Šarluā–Po.
- (298) No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu AMS jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK norādītu mājas lapu *Ryanair* interneta vietnes pirmajā beļģu un nīderlandiešu valodas lapā. Mārketinga pakalpojumi tātad tiek adresēti nevis visiem cilvēkiem, kurus varētu pārliecināt uzturēties Po vai tās reģionā, bet tiek adresēti specifiski tiem, kas visticamāk jau izmantos *Ryanair* pakalpojumus no Šarluā uz Po, tas ir, Beļģijas un Nīderlandes iedzīvotājiem.
- (299) Runājot par 2008. gada 31. marta mārketinga pakalpojumu līgumu, tas tika noslēgts uz periodu no 2008. gada 16. maija līdz 13. septembrim, kas atbilst periodam, kurā *Ryanair* apņēmas izmantot reisu uz Bristolu, kā norādīts šī paša līguma nākamajā teikumā: “šis līgums ir balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot maršrutu starp PO un BRISTOL ar lidojumiem 3 reizes nedēļā no 2008. gada 16. maija līdz 2008. gada 13. septembrim, izņemot, ja iestājas force majeure apstākļi, uz vienu izmantošanas gadu. PBTRK šajā saistībā ir iespēja veicināt PO-BEARNAS un tās reģiona biznesa un tūrisma objektus, uzrunājot lielu tūristu un darījumu ceļotāju skaitu, kas apmeklē www.Ryanair.com, un piesaistot PO-BEARNAI paaugstinātu angļu izcelsmes pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju”⁽⁴⁵⁾.

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

- (300) Cita starpā tā preambulā norādīts: “[*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona tūrisma un biznesa objektus”⁽⁴⁶⁾. No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu AMS jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK norādītu mājas lapu *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas lapā.
- (301) 2009. gada 16. jūnija mārketinga pakalpojumu līgums savukārt tika noslēgts uz periodu no 2009. gada 1. aprīlim līdz 24. oktobrim, kas atbilst periodam, kurā *Ryanair* apņēmas izmantot reisu uz Bristolu, kā norādīts šī paša līguma nākamajā teikumā: “šis līgums ir balstīts uz *Ryanair* apņemšanos ik nedēļu izmantot maršrutu starp PO un BRISTOLI ar lidojumiem 2 reizes nedēļā no 2009. gada 1. aprīļa līdz 2009. gada 24. oktobra jeb provizoriskiem 60 reisiem kopējās programmas laikā, izņemot, ja iestājas force majeure apstākļi, uz vienu izmantošanas gadu. PBTRK šajā saistībā ir iespēja izvietot reklāmu par PO-BEARNAS un tās reģiona biznesa un tūrisma objektiem, uzrunājot lielu tūristu un darījumu ceļotāju skaitu, kas apmeklē www.Ryanair.com, un piesaistīt PO-BEARNAI paaugstinātu pasažieru skaitu ar lielu maksātspēju, kas ierodas no Anglijas.”
- (302) Cita starpā tā preambulā norādīts: “(..) [*Airport Marketing Services*] ir vienīgā, kam ir iespēja sasniegt lielu daudzumu potenciālo *Ryanair* pasažieru, lai tiem piedāvātu reģiona tūrisma un biznesa objektus.” No otras puses, saskaņā ar mārketinga pakalpojumu līgumu, AMS jāveic pakalpojumi, kas sastāv no saites ievietošanas uz PBTRK norādītu mājas lapu *Ryanair* interneta vietnes angļu valodas lapā.
- (303) Attiecībā uz 2010. gada 28. janvāra mārketinga pakalpojumu līgumu, tajā paredzēts, ka tas jāpiemēro vienu gadu pēc aviotransporta pakalpojumu uzsākšanas, kad pēc šī paša līguma 1. panta *Ryanair* apņēmas nodrošināt no PO uz Londonu, Šarluā un Bovē šajā noteikumā pašā par sevi parādīta skaidra saikne starp mārketinga pakalpojumu līgumu un tās aviotransporta pakalpojumiem. Pie tam mārketinga pakalpojumu līguma 1. pantā norādīts:

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴⁷⁾ Brīvs tulkojums no oriģināla angļu valodas teksta: “This Agreement is rooted in *Ryanair*’s commitment to establish and to operate routes between:

— PAU and LONDON Stansted from 30th March 2010 with three flights per week during the whole year (..);

— PAU and CHARLEROI from 30th March 2010 with three flights per week for summer schedule (..);

— PAU and BEAUVAIS from April 2010 with three flights per week for summer schedule (..).

CCIPB therefore, has the potential to advertise the business and tourist attractions of PAU and its region to large numbers of tourists and business travelers accessing www.Ryanair.com, and to attract an increased number of inbound passengers with high spending ability”.

⁽⁴⁸⁾ Skatīt 46. zemsvītras piezīmi.

- (305) Šie elementi attiecībā uz dažādajiem mārketinga pakalpojumiem līgumiem rāda, ka šajos līgumos paredzētie mārketinga pakalpojumi gan savā darbības laikā, gan savā iedabā ir cieši saistīti ar *Ryanair* piedāvātajiem aviotransporta pakalpojumiem, kas pieminēti mārketinga pakalpojumu līgumos un kas attiecīgi ir priekšmets atbilstošajos lidostas pakalpojumu līgumos. Mārketinga pakalpojumu līgumi pat norāda, ka tie balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot attiecīgos aviopakalpojumus. Mārketinga pakalpojumi nav paredzēti, lai veicinātu vispārēju un nenošķirtu Po un tās reģiona apmeklējumu tūristu un darījumu cilvēku vidū, bet tiek specifiski adresēti cilvēkiem, kas visticamāk jau izmantos tos *Ryanair* transporta pakalpojumus, kuri bijuši par pamatu mārketinga pakalpojumu līgumiem un kuru galvenais mērķis ir šo pakalpojumu veicināšana.
- (306) Tātad mārketinga pakalpojumu līgumi nav šķirami no lidostas pakalpojumu līgumiem, kuros tie atbalsojas, un aviotransporta pakalpojumiem, kuri ir to pamatā. Faktiskie elementi, kas norādīti 286. līdz 305. apsvērumā, vēl vairāk atklāj, ka gadījumā, ja attiecīgo avioreisu (un tātad, uz tiem attiecināmo lidostas pakalpojumu līgumu) nebūtu, mārketinga pakalpojumu līgumi nebūtu tikuši noslēgti. Faktiski, kā norādīts 286. līdz 305. apsvērumā, mārketinga pakalpojumu līgumi skaidri norāda, ka tie balstīti uz *Ryanair* apņemšanos izmantot noteiktas avioliņijas un, cita starpā, paredz mārketinga pakalpojumus, kuru galvenais mērķis ir nodrošināt šo reisu veicināšanu.
- (307) Šajā nolūkā nav derīgs PBTRK arguments, saskaņā ar kuru abi līgumu veidi būtu jāanalizē atsevišķi, jo “katram no tiem ir atšķirīgs mērķis”. Faktiski no iepriekšminētā skaidri redzams, ka mārketinga pakalpojumu līgumiem ir nedalāma saistība ar lidostas pakalpojumu līgumiem, *Ryanair* un PBTRK komerciālajām attiecībām pārvaldot abos šajos līgumos minēto avioliņiju ekspluatāciju.
- (308) Cita starpā šķiet, ka pirms attiecīgo mārketinga pakalpojumu līgumu parakstīšanas PBTRK nav ne organizējusi iepirkumu, kas būtu atvērts visiem uzņēmumiem, kuri piedāvā šāda veida pakalpojumus ⁽⁴⁹⁾, ne pat konsultējusies ar dažādiem iespējamajiem pakalpojumu slēdzējiem, lai salīdzinātu to piedāvājumus. Kopumā attiecīgo mārketinga pakalpojumu nodrošināšanai tā nav paredzējusi citus pakalpojumu sniedzējus, kā vien attiecīgās aviokompānijas vai to filiāles. Tā apstiprina ciešo atkarības saiti, kas pastāv starp mārketinga pakalpojumu līgumiem un *Ryanair* izmantotajām avioliņijām, kas izbrauc no Po. Faktiski, ja mārketinga pakalpojumu līgumi būtu patiesi neatkarīgi no lidostas pakalpojumu līgumiem, PBTRK visticamāk būtu konsultējusies ar dažādiem pakalpojumu sniedzējiem līdztekus AMS, pie tam jāņem vērā, ka runa ir par valsts struktūrvienību, kas bieži izmanto iepirkumu konkursus.
- (309) Pie tam šķiet arī, ka visu lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšanu vadīja mārketinga pakalpojumu līguma noslēgšana.
- (310) Faktiski, pirmkārt, saskaņā ar Franciju abi 2005. gada līgumi (2005. gada 30. jūnija lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums), “lai gan juridiski neatkarīgi, tomēr ir cieši saistīti” ⁽⁵⁰⁾ un “nevar tikt noliegta ciešā saite starp lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas noslēgts ar AMS, kas ir kompānijas *Ryanair* 100 % filiāle” ⁽⁵¹⁾. Ņemot vērā lielo līdzību, kas pastāv starp 2005. gada līgumiem un līgumiem, kas noslēgti vēlāk ar *Ryanair* un AMS, iepriekš minētās Francijas piebildes var droši attiecināt arī uz šiem vēlākajiem līgumiem.
- (311) Francija cita starpā savā 2011. gada 30. maija vēstulē norāda, ka “PBTRK nācās noslēgt” 2005. gada 30. jūnija līgumus. Tā arī savā vēstulē atgādina, ka “pēc AMS līguma neatjaunošanas *Ryanair* nolēma bez rakstiskas paziņošanas PBTRK neatjaunot lidojumus uz Po-Pireneju lidostu, sākot ar Starptautiskās gaisa satiksmes apvienības 2011. gada vasaras sezonu (2011. gada aprīli)”. Tas arī šķietami norāda, ka vismaz zināmos gadījumos *Ryanair* nepiekrīst izmantot avioliņiju, ja tai nāktos maksāt vispārējās lidostas nodevas bez mārketinga pakalpojumu līguma, kas noslēgts starp lidostas apsaimniekotāju un AMS.
- (312) Šai pieejai arī piekrīt RRK savā 2007. gada 5. janvāra ziņojumā ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Izņemot reklāmu *Air&Cosmos*, kurai nebija panākumu, skatīt 132. apsvērumu.

⁽⁵⁰⁾ Francijas iestāžu 2007. gada 13. jūlija vēstule.

⁽⁵¹⁾ Francijas iestāžu 2011. gada 30. maija vēstule.

⁽⁵²⁾ Ziņojumā minēts, ka: “... šī pakalpojumu sniegšanas vienošanās patiesībā ir finansiāls atbalsts *Ryanair*, kas ir nelikumīgs, jo par šādu atbalstu nav ticis iepriekš paziņots Komisijai”, un “TRK (...), lai apietu administratīvās tiesas lēmuma sekas (tajā spriests, ka 2003. gada vienošanās ar *Ryanair* satur nelikumīgu valsts atbalstu), izmantojusi jaunu juridisku konstrukciju”.

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

Tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošana PBTRK attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumiem

- (314) Lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu attiecībā uz mārketinga pakalpojumu līgumiem, jānosaka, ar kādu hipotētisku tirgus dalībnieku jāveic salīdzinājums, lai analizētu PBTRK rīcību.
- (315) Pirmā pieeja bija uzskatīt, ka PBTRK ir noslēgusi mārketinga pakalpojumu līgumus kā lidostas apsaimniekotājs⁽⁵³⁾ un attiecīgi tās rīcība jāsalīdzina ar hipotētisku lidostas apsaimniekotāju, kuru vadītu rentabilitātes perspektīvas.
- (316) Otrā pieeja bija uzskatīt, ka PBTRK rīkojusies kā valsts iestāde, kurai ir vispārējas nozīmes uzdevums, šajā gadījumā – Po un tās reģiona ekonomiskā attīstība, un tā iegādājusies šos mārketinga pakalpojumus, lai veiktu šo uzdevumu, neatkarīgi no tās statusa kā Po lidostas apsaimniekotājai. Šīs otrās pieejas ietvaros pietiktu atbilstoši tiesu praksei pārbaudīt vai, no vienas puses, apskatāmie pakalpojumi atbilst valsts iepirkuma veicēja “patiesajām vajadzībām” un, no otras puses, vai tie saņemti par cenu, kas zemāka vai vienāda ar “tirgus cenu”⁽⁵⁴⁾ jeb citādi sakot, vai tirgus ekonomikas dalībnieks, kuru vadītu rentabilitātes perspektīvas un kuram būtu vajadzība pēc līdzvērtīgiem pakalpojumiem (tam ne obligāti jābūt lidostas apsaimniekotājam) būtu gatavs pieņemt apstākļus, kas līdzvērtīgi tiem, ko pieņēmusi PBTRK.
- (317) Komentāri no zināmām ieinteresētajām trešajām pusēm šķiet, vismaz netieši, mudina pieņemt otro pieeju. Jāuzsver, ka *Ryanair* savā iepriekš minētajā 2013. gada 20. decembra pētījumā iepazīstināja ar elementiem, kuru mērķis bija parādīt, ka AMS mārketinga pakalpojumu cenas nepārsniedz tās, ko varētu uzskatīt par tirgus cenu par šādiem pakalpojumiem, papildus šim argumentam piebilstot, ka lidostu apsaimniekotāji neatšķiras no citiem AMS klientiem.
- (318) PBTRK sniedza elementus, kas norāda uz šo pašu virzienu, cita starpā: “Atgādināsim, ka PBTRK uzdevums ir attīstīt savas kompetences jomā ietilpstošās teritorijas ekonomisko pievilcību. Proti, summas, kas pārskaitītas par šiem mārketinga pakalpojumiem, ļāvušas veicināt Po un tās reģiona trumpjus, un 56 miljoni euro gadā, ko *Ryanair* pasažieri iztērējuši 2010. gadā savas uzturēšanās laikā, tieši nesuši labumu izmitināšanas, ēdināšanas, tirdzniecības un nekustamā īpašuma sektoriem (ši summa bija 8 miljoni euro 2005. gadā, ļoti zems pieņēmums salīdzinājumā ar citu lidostu veiktajiem ietekmes pētījumiem).” Šis teikums norāda, ka, saskaņā ar PBTRK tās rīcība jāanalizē kā valsts iepirkuma veicēja rīcība, kas iepērk nepieciešamos pakalpojumus, lai izpildītu savas vispārējās nozīmes uzdevumus.
- (319) Komisija šajā sakarā norāda, ka, no vienas puses, šis arguments ir pretrunā tēzei, saskaņā ar kuru PBTRK lēmumi attiecībā uz minētajiem pasākumiem nebūtu jāattiecinā uz valsti. Ja PBTRK apgalvo, ka tā parakstījusi līgumus, lai veiktu savu vietējās ekonomikas attīstīšanas uzdevumu, tai noteikti jāatzīst, ka tās rīcība ir tāda, kas ir raksturīga vietējai valsts varas iestādei.
- (320) No otras puses, Komisija uzskata, ka vajadzētu atteikties no otrā augstāk minētā risinājuma, jo tas ignorē lidostas pakalpojumu līguma un atbilstošo mārketinga pakalpojumu līgumu nedalāmo raksturu, kāds iepriekš atklāts. Saskaņā ar šo pieeju faktiski vajadzētu uzskatīt, ka PBTRK parakstījusi mārketinga pakalpojumu līgumus, neņemot vērā *Ryanair* piedāvātos maršrutus no lidostas, kuru tā pārvalda, un ka tā būtu parakstījusi šos līgumus arī tad, ja nebūtu atbilstošo maršrutu no lidostas pakalpojumu līgumu. 286. līdz 313. apsvērumā detalizēto iemeslu dēļ šāda hipotēze ir augstā mērā neticama.
- (321) Pie tam, pat saglabājot otro pieeju, tā nenovedīs pie secinājuma, ka mārketinga pakalpojumu līgumi neveido ekonomisku priekšrocību par labu *Ryanair* un AMS.

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

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

- (322) Faktiski, kā atgādināts 316. apsvērumā, lai valsts iestādes iepirkumi nesniegtu ekonomisku priekšrocību piegādātājam, nepietiek ar to, lai tie tiktu veikti par cenu, kas zemāka vai vienāda ar "tirgus cenu". Jāpierāda arī, ka tie atbilst valsts iepirkuma veicēja "patiesajām vajadzībām".
- (323) Nevar kategoriski izslēgt, ka sava Po un tās reģiona ekonomiskās attīstības uzdevuma veikšanas nolūkā PBTRK jūt vajadzību vērsties pie komerciāliem pakalpojumu sniedzējiem, lai realizētu teritorijas veicināšanas darbības. Tomēr pēc būtības tā ir reklāmas aktivitāte, kuras mērķis ir veicināt skaidri noteiktu uzņēmumu, proti, *Ryanair* un PBTRK kā Po lidostas apsaimniekotāja, komerciālo darbību. Valsts iestāde nevar uzskatīt, ka mārketinga pakalpojumi, kas galvenokārt nodrošina kādas vai kādu skaidri noteiktu uzņēmumu darbību, būtu šīs iestādes tiešais uzdevums, kas principā ir vietējās ekonomikas attīstības veicināšana. Faktiski ir loģiski, ka šāda valsts iestāde vadītos pēc principa, ka vietējiem uzņēmumiem jānodrošina vai jāfinansē pašiem savas mārketinga darbības un ka tā aprobežo savas aktivitātes ar vispārēju teritorijas un vietējās ekonomiskās struktūras vispārēju veicināšanu, nevirzot to uz specifiskiem uzņēmumiem.
- (324) Pavisam cita pieeja tomēr tiektos uzskatīt, ka valsts iestāde, kuras uzdevums ir vietējās ekonomikas attīstība, varētu, tādus pasākumus neuzskatot par valsts atbalstu, saņemt mārketinga pakalpojumus, kas galvenokārt paredzēti noteiktu vietēju uzņēmumu pakalpojumu vai produktu veicināšanai, ar pamatojumu, ka šie pakalpojumi nes labumu vietējai ekonomiskajai attīstībai un ka tie ir iegūti par "tirgus cenu". Tāda pieeja apietu LESD 107. panta 1. punktu.
- (325) Tādējādi šķiet, ka mārketinga pakalpojumi, ko PBTRK iegādājusies no AMS, nevar tikt uzskatīti par tādiem, kas atbilst PBTRK "patiesajām vajadzībām" kā valsts iestādei ar vietējās ekonomiskās attīstības uzdevumu. Šo secinājumu apstiprina dažādi Francijas paziņoti elementi, un jo īpaši šis: "protams, nav biežu gadījumu, kad TRK, kuras neapsaimnieko lidostas, iepērk aviokompāniju mārketinga pakalpojumus" ⁽⁵⁵⁾.
- (326) Attiecīgi 316. līdz 321. apsvērumā minētās otrās pieejas piemērošana novestu pie slēdziena, ka mārketinga pakalpojumu līgumi nes ekonomisku labumu uzņēmumiem, kas šos pakalpojumus snieguši, kā arī aviokompānijām, kas tieši guvušas labumu no mārketinga pakalpojumiem. Tādējādi saskaņā ar šo pieeju ar AMS noslēgtie mārketinga pakalpojumu līgumi sastāda atbalstu AMS kā mārketinga pakalpojumu sniedzējam un atbalstu *Ryanair* kā tiešajam un galvenajam labuma guvējam no šiem pakalpojumiem.
- (327) Cita starpā, kad valsts iestāde veic iepirkumu savu vispārējās nozīmes uzdevumu veikšanai, parasti tiek sagaidīts, lai tā līdz minimumam samazinātu izmaksas, organizējot iepirkuma procedūru vai vismaz apzinātu vairākus pakalpojumu sniedzējus, salīdzinot to piedāvājumus. Tas tiek piemērots aizvien biežāk ļoti dažāda veida precēm vai pakalpojumiem, kuriem nav acīmredzamu tirgus cenas atsauču, kā tas acīmredzami ir mārketinga pakalpojumu gadījumā. Turpretī šajā gadījumā mārketinga līgumu pamatā nav bijusi iepirkuma procedūra. PBTRK izsludināts iepirkuma projekts nav atradis nevienu aviokompāniju, kas būtu gatava strādāt Po lidostā paredzētajos apstākļos ⁽⁵⁶⁾. Šis apsvēruma apstiprina otrās pieejas nepiemēroto raksturu.
- (328) Šo nepiemēroto raksturu, šķiet, arī apstiprina PBTRK sniegtās piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras pagarināšanu. Tik tiešām jāatzīmē, ka tirgus ekonomikas dalībnieka principa ievērošanas nolūkā savu rīcību salīdzinot ar dažādu privātu uzņēmumu rīcību, PBTRK galvenokārt sevi salīdzinājusi ar lidostu apsaimniekotājiem. Tā arī atsaucas uz dažādām lielajām privātajām Lielbritānijas lidostām, vienu Itālijas lidostu un sešām Francijas lidostām. Šī pieeja šķiet apstiprinām secinājumu, saskaņā ar kuru PBTRK noslēgusi šos mārketinga pakalpojumu līgumus pirmkārt kā lidostas apsaimniekotāja, nevis valsts iestāde, kas rīkojas sava vietējās ekonomikas attīstības uzdevuma ietvaros.
- (329) Cita starpā Francija norādījusi, ka Bearnas tūrisma veicināšana ir Bearnas basku zemes departamenta tūrisma komitejas kompetencē un ka parasti TRK veic "specifiskas tūrisma veicināšanas darbības, piedaloties dažādās reģionālās un departamenta struktūrās šajā jomā, jo īpaši reģionālajās un departamenta tūrisma komitejās." Bet mārketinga pakalpojumu līgumus, kas saskaņā ar PBTRK galvenokārt paredz Po un tās reģiona tūrisma un biznesa objektu veicināšanu, tieši noslēgusi PBTRK, bez to vietējo struktūru starpniecības, kuru uzdevums ir tūrisma veicināšana. Tas ir papildu elements, kurš tiecas apliecināt, ka PBTRK ir parakstījusi mārketinga pakalpojumu līgumus galvenokārt kā lidostas apsaimniekotāja.

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

⁽⁵⁶⁾ Skatīt 132. apsvērumu.

- (330) Lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu, tātad jāsaglabā 315. apsvērumā minētā pirmā pieeja, kura ietver PBTRK rīcības salīdzināšanu ar hipotētisku tirgus ekonomikas dalībnieku, kuru vada rentabilitātes perspektīvas un kurš varētu būt apsaimniekojis Po lidostu tās vietā.
- (331) Šis secinājums, kas pieņemts attiecībā uz līgumiem, kuri noslēgti ar *Ryanair* un *AMS*, to pašu iemeslu dēļ ir piemērojams arī līgumam, kas noslēgts ar *Transavia*, jo vairāk tāpēc, ka *Transavia* gadījumā viens un tas pats līgums ietver lidostas pakalpojumus un mārketinga pakalpojumus.

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

- (332) No visa iepriekš teiktā izriet, ka, lai piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu apskatītajiem mārketinga pakalpojumu līgumiem, tie jāanalizē kopīgi ar atbilstošajiem lidostas pakalpojumu līgumiem, it kā tie abi veidotu vienotu transakciju⁽⁵⁷⁾, un ka PBTRK rīcība jāanalizē attiecībā pret hipotētisku tirgus ekonomikas dalībnieku, kas varētu tās vietā apsaimniekot Po lidostu.
- (333) Analizējot katru no šiem šādi identificētajiem darījumiem, jānosaka labumi, ko šis hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kuru vada rentabilitātes perspektīvas, varētu sasniegt ar šiem mārketinga pakalpojumiem. Šajā nolūkā nav jāņem vērā vispārējais piensums, ko šādi pakalpojumi dod reģiona tūrismam un ekonomiskajai attīstībai kā tādai. Tiek ņemta vērā vienīgi šo pakalpojumu ietekme uz lidostas rentabilitāti, jo tā ir vienīgā, ko varētu ņemt vērā hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kas izmantots šajā analizē.
- (334) Šie mārketinga pakalpojumi paredzēti, lai stimulētu izmantošanas biežumu tajos maršrutos, kuri minēti mārketinga pakalpojumu līgumos un attiecīgajos lidostas pakalpojumu līgumos, jo tie paredzēti, lai šos maršrutus veicinātu. Pat, ja tā rezultātā pirmām kārtām labumu gūst aviosabiedrība, ieguvums ir arī lidostas apsaimniekotājam. Faktiski, lielāks pasažieru skaits visticamāk lidostas apsaimniekotājam nozīmēs ienākumu palielināšanos no konkrētām lidostas nodevām, nodrošinot apkalpošanu uz zemes, kā arī ar aviopakalpojumiem nesaistītu pakalpojumu nodrošināšanas – stāvvietu parka, restorāniem un citiem tirgotājiem u.c.
- (335) Tātad nav noliedzams, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kas pārvaldītu Po lidostu PBTRK vietā, varētu ņemt vērā šo pozitīvo efektu brīdī, kad paredz noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu un attiecīgo lidostas pakalpojumu līgumu. Tas būtu izvērtējis attiecīgo maršrutu ietekmi uz tā nākotnes ieņēmumiem un izmaksām un, šajā kontekstā paredzējis noteiktu pasažieru skaitu, kuri šos maršrutus izmantos, kas varētu atspoguļot pozitīvu mārketinga pakalpojumu efektu. Šo efektu varētu ņemt vērā visā attiecīgo maršrutu ekspluatācijas laikā, kāds tas paredzēts attiecīgajā lidostas pakalpojumu līgumā un mārketinga pakalpojumu līgumā.
- (336) Procedūras laikā Komisija ir atzinusi šo punktu, jo, aicinot Franciju rekonstruēt ieņēmumu un izmaksu prognozes, ko būtu veicis tirgus ekonomikas dalībnieks pirms mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu sniegšanas, tā piedāvāja ņemt vērā mārketinga pakalpojumu līgumu ietekmi uz apgrozības palielinājumu. Kad lidostas apsaimniekotājs slēdz līgumu, kurā paredzētas veicināšanas darbības noteiktiem maršrutiem, faktiski ir iespējams, ka tas paredz salīdzinoši augstu piepildīšanas līmeni (vai noslodzes faktoru)⁽⁵⁸⁾ attiecīgajiem maršrutiem un to ņem vērā savu nākotnes ieņēmumu izvērtēšanā. Attiecībā uz šo punktu Komisija atzīmē *Ryanair* atzinumu, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumu līgumi lidostas apsaimniekotājam nes ne tikai izdevumus, bet arī iespējamu labumu.
- (337) Jānosaka, vai hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kas apsaimniekotu Po lidostu PBTRK vietā, saprātīgi gaidītu un uzskaitītu citus labumus kā vien tos, kas rodas no pozitīvas ietekmes uz to maršrutu izmantošanas biežumu, kas noteikti mārketinga pakalpojumu līgumā šo maršrutu izmantošanas termiņā, kāds tas paredzēts mārketinga pakalpojumu līgumā vai lidostas pakalpojumu līgumā.

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

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

- (338) Zināmas ieinteresētās puses, jo īpaši *Ryanair*, savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā atbalsta šo tēzi. 2014. gada 17. janvāra pētījums balstās uz ideju, saskaņā ar kuru mārketinga pakalpojumi, kurus saņēmis tāds lidostas apsaimniekotājs kā PBTRK, ir paredzēti, lai stiprinātu lidostas zīmola tēlu un tā rezultātā ilgtermiņā sekmētu šo lidostu izmantojošo pasažieru skaitu papildus tiem maršrutiem, par kuriem noslēgts mārketinga pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums, pēc šajos līgumos noteiktā maršrutu izmantošanas termiņa beigām. Jo īpaši no šī pētījuma izriet, ka saskaņā ar *Ryanair* paredzēts, ka mārketinga pakalpojumi ilgtermiņā radīs pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklējumu, kas sniegsies pēc mārketinga pakalpojumu līguma termiņa beigām.
- (339) Vispirms šajā nolūkā jāatzīmē, ka neviens lietas elements nenorāda, ka to mārketinga pakalpojumu līgumu noslēgšanas laikā, kurus izskata formālajā pārbaudes procedūrā, PBTRK būtu paredzējusi un *a fortiori* uzskaitījusi iespējamus pozitīvos efektus no mārketinga pakalpojumu līgumiem, kas sniegtos pāri tiem maršrutiem, kas atrunāti attiecīgajos līgumos, vai no laika skatu punkta sniegtos pāri paredzētajam šo maršrutu izmantošanas laikam. Pie tam ne Francija, ne PBTRK nav piedāvājusi metodi, kas ļautu novērtēt iespējamo vērtību, ko hipotētisks tirgus dalībnieks, kas apsaimniekotu Po lidostu PBTRK vietā, būtu piešķīris šiem efektiem brīdī, kad jāizvērtē iespēja noslēgt šos mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumus.
- (340) Kā iepriekš norādīts, no AMS saņemtie mārketinga pakalpojumi paredzēti personām, kas apmeklē *Ryanair* vietni un, specifiskāk, jau atrodas Po veltītajai lapai šajā vietnē vai šīs vietnes angļu valodas lapā (mārketinga pakalpojumiem attiecībā uz Po–Londonu un Po–Bristoli), vai beļģu un nīderlandiešu valodas lapā (līgumiem attiecībā uz Po–Šarluā), vai franču valodas lapā (līgumam attiecībā uz maršrutu Po–Bovē). Kas attiecas uz *Transavia*, bija paredzēts, ka visi mārketinga pakalpojumi vietnē www.Transavia.com attieksies uz galamērķim Po atbilstošo lapu. Attiecīgie mārketinga pakalpojumi tātad galvenokārt bija paredzēti cilvēkiem, kas jau bija gatavi izmantot maršrutus, kas ir šo mārketinga pakalpojumu līgumu pamatā. To pozitīvais efekts uz citu maršrutu apmeklētību virzienā uz Po šķiet daudz hipotētiskāks, jebkurā gadījumā daudz neskaidrāks, lai to kvantificētā veidā varētu ņemt vērā saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, izvērtējot savas intereses noslēgt mārketinga pakalpojumu līgumu.
- (341) Cita starpā ļoti neskaidrs šķiet arī šo efektu ilglaicīgais raksturs. Ir saprotams, ka Po un tās reģiona veicināšana *Ryanair* mājas lapā varēja pamudināt personas, kas šo lapu apmeklē, iegādāties *Ryanair* biļetes uz Po tajā brīdī, kad viņas ieraudzīja šo reklāmu vai arī neilgi pēc tam. Turpretī šķiet maz ticams, ka atmiņa par šo *Ryanair* interneta vietnes apmeklēšanas laikā redzēto reklāmu spēs būt ilgstoša un ietekmēt lidmašīnas biļešu iegādi vēl vairākas nedēļas. Publicitātes kampaņa var sasniegt ilgstošu efektu, ja veicināšanas darbības tiek veiktas ar vienu vai vairāku reklāmas nesēju palīdzību, kuriem patērētāji tiek bieži pakļauti noteiktā laika periodā. Piemēram, reklāmas kampaņa vispārēja rakstura televīzijas kanālos un radio stacijās, interneta vietņu kopums un/vai reklāmas plakātu kopums, kas izvietots vidē vai sabiedriskās vietā, varētu radīt šādu ilgstošu efektu, ja patērētājiem būtu pieeja šiem medijiem pasīvā un atkārtotā veidā. Turpretī veicināšanas darbība, kas aprobežojas tikai ar noteiktām lapām vienā *Ryanair* interneta vietnē, mazticams radīs tādu efektu, kas sniegsies ievērojami pāri veicināšanas aktivitātes laikam.
- (342) Faktiski ir ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku *Ryanair* interneta vietni neapmeklē pietiekami bieži, lai no tās vien ilgstoši atmiņā paliktu šajā vietnē redzama reģiona reklāma. Šo novērtējumu ievērojami apstiprina divi elementi. Pirmkārt, saskaņā ar dažādo mārketinga pakalpojumu līgumu noteikumiem Po reģiona reklāma *Ryanair* vietnes pirmajā lapā aprobežojas ar vienkāršu saiti uz PBTRK norādītu vietni ļoti īsos un ierobežotos periodos (42 dienas gadā piecu gadu periodā saskaņā ar 2005. gada līgumu, vienu gadu saskaņā ar 2007. gada līgumu, 8 dienas saskaņā ar 2008. gada līgumu, 9 dienas saskaņā ar 2009. gada līgumu, 45 dienas angļu valodas lapā, 25 dienas beļģu un nīderlandiešu valodas lapā un 25 dienas franču valodas lapā saskaņā ar 2010. gada līgumu). Gan attiecībā uz šo veicināšanas darbību iedabu (vienkārša saite ar ierobežotu veicināšanas vērtību), gan to īsais eksponēšanas laiks šķiet spēcīgi ierobežojis šo darbību efektu laikā pēc to beigšanās, pie tam ņemot vērā, ka šīs darbības aprobežojās tikai ar *Ryanair* interneta vietni un nebija saistītas ar citiem reklāmas nesējiem. Otrkārt, citas mārketinga darbības, kas paredzētas ar AMS noslēgtajos līgumos, attiecas tikai uz to interneta vietni, kas saistīta ar galamērķi Po. Ir ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku šo lapu neapmeklē bieži un to dara tikai gadījumā, kad viņus jau potenciāli interesē šis reģions.
- (343) Šie iepriekšējie apsvērumi vienlīdz attiecas arī uz 2006. gadā noslēgto līgumu ar *Transavia*. Faktiski līgumā paredzētie mārketinga pakalpojumi bija vienkārša ziņu un saiņu ievietošana lapā, kas *Transavia* interneta vietnē attiecas uz galamērķi Po, kā arī e-pasta piedāvājumu nosūtīšana, iepazīstinot ar tūrisma objektiem galamērķī Po, kas tika regulāri nosūtīti elektroniskā žurnāla *Transavia.com* abonentiem.

- (344) Tādējādi pat gadījumā, ja mārketinga pakalpojumi varētu veicināt mārketinga pakalpojumu līgumos atrunāto maršrutu piepildīšanu šo pakalpojumu veikšanas laikā, ir ļoti iespējams, ka šāda efekta nav bijis vai tas nav bijis ievērojams pēc šī perioda vai citos maršrutos.
- (345) No Ryanair 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem cita starpā izriet, ka labumi no mārketinga pakalpojumu līgumiem, kuri sniegtos aiz līgumos paredzētajiem maršrutiem un šo maršrutu izmantošanas perioda, kāds tas paredzēts mārketinga pakalpojumu un lidostas pakalpojumu līgumos, ir ārkārtīgi nedroši un nevar tikt uzskaitīti veidā, ko par pietiekami ticamu uzskatītu saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks.
- (346) Tādējādi, piemēram, saskaņā ar 2014. gada 17. janvāra pētījumu⁽⁵⁹⁾, "(..) turpmāka papildu peļņa pēc lidostas pakalpojumu līguma plānotā beigu termiņa pēc būtības ir nenoteikta"⁽⁶⁰⁾. Turklāt pētījumā ierosinātas divas metodes mārketinga pakalpojumu līgumu *ex ante* pozitīvās ietekmes novērtēšanai – pieeja, kas ir "balstīta uz naudas plūsmu" un "kapitalizācijas" pieeja.
- (347) Izmantojot pieeju, kas ir "balstīta uz naudas plūsmu", ieguvumi no mārketinga pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma tiek izvērtēti atbilstoši nākotnes ieņēmumiem, ko lidostas apsaimniekotājam rada mārketinga pakalpojumi un lidostas pakalpojumu līgums pēc attiecīgo izmaksu atvilkuma. "Kapitalizācijas" pieejā ņemti vērā mārketinga pakalpojumu radītie uzlabojumi lidostas zīmola tēlam kā nemateriāli aktīvi, kas iegūti par mārketinga pakalpojumu līgumā noteikto cenu.
- (348) Tomēr pētījums norāda uz kapitalizācijas pieejas radītajiem sarežģījumiem, tādējādi apliecinot ticamības trūkumu ar šādu metodi iegūtiem rezultātiem un dodot priekšroku naudas plūsmas pieejai. Pētījumā minēts: "Kapitalizācijas pieejā būtu jāņem vērā tikai mārketinga izdevumu proporcija attiecībā pret lidostas nemateriālajiem aktīviem. Tomēr ir sarežģīti noteikt proporciju tiem mārketinga izdevumiem, kuru mērķis ir radīt nākotnes ieņēmumus lidostai (t. i., ieguldījumu lidostas nemateriālajos aktīvos), salīdzinājumā ar tiem izdevumiem, kas lidostai rada reālus ieņēmumus"⁽⁶¹⁾. Tajā arī uzsvērts, ka "lai īstenotu kapitalizācijas pieeju, ir nepieciešams novērtēt vidējo laika ilgumu, kurā lidosta varētu saglabāt vienu klientu, pateicoties AMS mārketinga kampaņai. Nepietiekamu datu dēļ praksē būtu ļoti grūti novērtēt vidējo klientu saglabāšanas laiku, ko rada AMS kampaņa"⁽⁶²⁾.
- (349) Savukārt 2014. gada 31. janvāra pētījumā ierosināta praktiska "uz naudas plūsmu balstītās" pieejas piemērošana. Saskaņā ar šo pieeju mārketinga pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu radītie ieguvumi, kas pārsniedz mārketinga pakalpojumu līguma termiņu, tiek noteikti kā "galīgā vērtība", ko aprēķina līguma termiņa beigu datumā. Šo galīgo vērtību nosaka, balstoties uz gaidāmo papildu peļņu no lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līgumiem pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā. Principā šīs metodes pamatā ir gaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā un tās projicēšana nākotnē ar ilgumu, kas līdzvērtīgs lidostas pakalpojumu līguma darbības laikam, veicot pielāgojumus atbilstoši Eiropas gaisa satiksmes tirgus izaugsmes tempam un varbūtības faktoram, kuram jāatspoguļo lidostas pakalpojumu līguma un mārketinga pakalpojumu līguma spēja veicināt lidostas peļņu pēc minēto līgumu termiņa beigām⁽⁶³⁾. Saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu šī spēja radīt ilgstošus ieguvumus izriet no vairākiem faktoriem, "(..) tostarp no labākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no tīkla ārējās ietekmes un regulāriem pasažieriem"⁽⁶⁴⁾, precīzāku informāciju šajā saistībā nesniedzot. Turklāt šajā metodē tiek ņemta vērā diskonta likme, kas atspoguļo kapitāla izmaksas.

⁽⁵⁹⁾ Skatīt iedaļu 6.2.2.7.

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

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

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

⁽⁶³⁾ Sk. 356. un 357. apsvērumu.

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

- (350) Attiecībā uz varbūtības faktoru pētījumā ierosināta likme [...] %, kas tajā atzīta par piesardzīgu. Turklāt pētījums, kas pēc savas būtības ir ļoti teorētisks, šajā saistībā nesniedz nekādu vērā ņemamu pamatojumu – ne kvantitatīvu, ne kvalitatīvu. Tas nav balstīts ne uz kādiem faktiskiem elementiem, kas būtu atbilstīgi *Ryanair* darbībai, gaisa satiksmes tirgiem vai lidostu pakalpojumiem, lai pamatotu minēto [...] % likmi. Tas neveido nekādu saikni starp šo likmi un faktoriem, kas pieminēti tikai ļoti īsi (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla ārējā ietekme un regulārie pasažieri) un kam būtu jāpāildzina lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu radītie ieguvumi pēc to termiņa beigām. Visbeidzot, pētījumā nekādā veidā nav precizēts konkrētais paredzēto mārketinga pakalpojumu saturs dažādajos ar AMS noslēgtajos līgumos, lai novērtētu, kādā mērā šie pakalpojumi varētu ietekmēt iepriekš minētos faktorus.
- (351) Turklāt tas neaplicina, ka pēc lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu termiņa beigām peļņa, ko tie pēdējā piemērošanas gadā radītu lidostas apsaimniekotājam, ar jebkādu ticamības pakāpi varētu turpināties nākotnē. Tas arī nepamato Eiropas gaisa satiksmes tirgus izaugsmes tempa nozīmīgumu, lai novērtētu lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu radītās sekas konkrētai lidostai.
- (352) Tāpēc ir ļoti maz ticams, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš novērtētu savu ieinteresētību slēgt līgumu, ņemtu vērā “galīgo vērtību”, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* ierosināto metodi.
- (353) Tādējādi 2014. gada 31. janvāra pētījums rada iespaidu, ka “uz naudas plūsmu balstītā” metode, gluži tāpat kā “kapitalizācijas” metode, radītu tikai ļoti nenoteiktus un ļoti mazticamus rezultātus.
- (354) Turklāt ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresēta trešā puse nav sniegusi faktus, kas varētu liecināt, ka metode, ko šajā pētījumā ierosina *Ryanair*, vai jebkura cita metode, kuras mērķis ir kvantificētā veidā ņemt vērā ieguvumus, kas pārsniegtu lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu darbības termiņu, tiktu reāli izmantota Po lidostai līdzvērtīgu reģionālo lidostu pārvaldībā. Francija nav arī paudusi nekādus komentārus par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem un nav apstiprinājusi to secinājumus.
- (355) Turklāt, kā minēts iepriekš, mārketinga pakalpojumi, uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, galvenokārt ir vērsti uz personām, kuras varētu izmantot mārketinga pakalpojumu līgumos paredzētos maršrutus. Ja pēc lidostas pakalpojumu līguma termiņa beigām šie maršruti netiek atjaunoti, ir maz ticams, ka mārketinga pakalpojumi pēc minētā termiņa beigām varētu turpināt radīt pozitīvu ietekmi uz lidostas apmeklētību. Arī iespēju, ka kāda aviokompānija vēlētos turpināt izmantot maršrutu pēc termiņa, kuram tā piekritusi saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, lidostas apsaimniekotājam ir ļoti grūti novērtēt. Aviokompānijas, jo īpaši zemo cenu kompānijas, ir apliecinājušas, ka to pārvaldība attiecībā uz maršrutu atklāšanu un slēgšanu ir ļoti dinamiska. Slēdzot darījumu, kas salīdzināms ar formālajā pārbaudes procedūrā pārbaudītajiem darījumiem, saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nepaļautos uz aviokompānijas vēlmi turpināt izmantot attiecīgo maršrutu pēc līguma darbības beigām.
- (356) Turklāt arī jāņem vērā, ka galīgā vērtība, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* 2014. gada 31. gada pētījumā ierosināto metodi, ir pozitīva (un attiecīgi pozitīvi ietekmē lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumu paredzamo rentabilitāti) tikai tad, ja ar šiem līgumiem saistītā gaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā ir pozitīva. Principā šīs metodes pamatā ir gaidāmā papildu peļņa pēdējā lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas gadā un tās projicēšana nākotnē, piemērojot divus faktorus. Pirmais faktors ir saistīts ar Eiropas gaisa satiksmes tirgus globālo izaugsmi un atspoguļo gaidāmo satiksmes pieaugumu. Otrs faktors ir [...] % faktors, kas shematiski atspoguļo varbūtību, ka līgumu, kuru termiņš ir beidzies, izpilde veicina līdzīgu līgumu noslēgšanu nākotnē, kas varētu radīt tādas pašas finanšu plūsmas. Tādējādi, ja gaidāmā papildu peļņa lidostas pakalpojumu piemērošanas pēdējā gadā ir negatīva, arī galīgā vērtība būs negatīva (vai vismaz vienāda ar nulli), kas nozīmē, ka tādu līgumu noslēgšana, kuri salīdzināmi ar līgumiem, kuru termiņš ir beidzies, gluži tāpat kā iepriekšējie līgumi ar katru gadu pasliktinātu lidostas rentabilitāti.
- (357) 2014. gada 31. janvāra pētījumā šāds scenārijs ir aplūkots ļoti īsi, sniedzot vien norādi zemsvītras piezīmē bez komentāriem vai pamatojuma: “(..) nekādu galīgo vērtību nevar aprēķināt, ja papildu neto peļņa no maksājumiem AMS attiecīgā perioda pēdējā gada laikā ir negatīva”⁽⁶⁵⁾. T. i., kā būs izklāstīts tālāk tekstā, visi līgumi, uz kuriem attiecas šī lieta, rada aprēķinātās papildu plūsmas, kuru neto pašreizējā vērtība katru gadu ir negatīva ne tikai kopumā. Tādējādi attiecībā uz šiem līgumiem “galīgā vērtība”, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* ierosināto metodi,

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

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

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

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

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

a) piemērotā lidostas pakalpojumu cena atbilst tirgus cenai vai,

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

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

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

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

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

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

⁽⁶⁶⁾ Jaunās pamatnostādnes, 53. punkts.

⁽⁶⁷⁾ Jaunās pamatnostādnes, 66. punkts.

⁽⁶⁸⁾ Jaunās pamatnostādnes, 59. un 61. punkts.

⁽⁶⁹⁾ Sk. 88. un 89. apsvērumu Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumā par valsts atbalstu C 12/2008 Slovēnija – vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair*, OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.

- (365) Vispirms ir jāņem vērā, ka procedūras laikā ne Francija, ne arī kāda ieinteresēta trešā puse Komisijai neierosināja lidostu salīdzināšanas modeli, kuru varētu izmantot šajā lietā un kas ļautu pietiekami salīdzināt citas lidostas ar Po lidostu attiecībā uz satiksmes apmēru, satiksmes veidu, lidostas pakalpojumu veidu un līmeni, lielas pilsētas esamību lidostas tuvumā, iedzīvotāju skaitu interesējošajā zonā, labklājību blakus esošajā zonā un citu ģeogrāfisko zonu esamību, kuras varētu piesaistīt pasažierus⁽⁷⁰⁾.
- (366) Lai arī šāds lidostu modelis būtu bijis pieejams, salīdzinoša metode šajā gadījumā tik un tā nebūtu izmantojama. Kā minēts iepriekš, analizējamie darījumi ir sarežģīti kopumi, ko veido lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums (dažkārt apvienoti uz kopīga juridiskā pamata). Šie darījumi ietver vairākas "cenas", t. i., dažādas lidostu maksas, cenu par apkalpošanu uz zemes un mārketinga pakalpojumu cenu, no kuriem dažas nosaka pasažieru skaits, savukārt citas – gaisa kuģu kustība vai fiksēta summa. Ikviens no šiem darījumiem arī rada sarežģītu finanšu plūsmas kopumu starp lidostas apsaimniekotāju un aviokompāniju un tās filiālēm, ko veido no lidostu maksas gūtie ieņēmumi, ar apkalpošanu uz zemes saistītie ieņēmumi un ieņēmumi, kas saistīti ar mārketinga pakalpojumiem.
- (367) Tādējādi tikai lidostu maksu salīdzināšana starp PBTRK piemēroto maksu attiecīgajām aviokompānijām un salīdzināmās lidostās piemēroto lidostu maksu nesniegtu nekādas lietderīgas norādes par tirgus ekonomikas dalībnieka principa ievērošanu. Lai piemērotu derīgu salīdzinošo metodi darījumiem, uz kuriem attiecas šis novērtējums, vismaz būtu nepieciešams atrast salīdzināmu darījumu kopumu līdzīga mēroga lidostās, kas jo īpaši ietvertu līdzvērtīgus mārketinga pakalpojumus un līdzvērtīgus pakalpojumus saistībā ar apkalpošanu uz zemes. Šāda salīdzināmu darījumu modeļa meklējumi būtu neiespējami, jo darījumi, uz kuriem attiecas šis novērtējums, ir pārāk sarežģīti un specifiski, turklāt ar apkalpošanu uz zemes saistīto pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu cenas reti ir publiski pieejamas, tāpēc to izmantošana salīdzinājuma bāzes veidošanai būtu sarežģīta.
- (368) Visbeidzot, pieņemot, ka uz derīgas salīdzinošās analīzes pamata būtu iespējams noteikt, ka attiecīgās "cenas" dažādos darījumos, uz kuriem attiecas šī pārbaude, ir līdzvērtīgas "tirgus cenai", kas noteikta, izmantojot salīdzināmu darījumu modeli, vai augstākas par to, Komisija tik un tā nevarētu secināt, ka darījumi atbilst tirgus cenai, ja izrādītos, ka to veikšanas brīdī lidostas apsaimniekotājs varēja gaidīt, ka to radītās papildu izmaksas pārsniegs papildu ienākumus. Tirgus ekonomikas dalībnieks nekādā veidā nav ieinteresēts piedāvāt preces vai pakalpojumus par "tirgus cenu", ja šāda rīcība rada papildu zaudējumus.
- (369) Komisija uzskata, ka šīs analīzes kontekstā ir piemēroti atgādināt, ka pēc jauno pamatnostādņu pieņemšanas gan Francija, gan ieinteresētās puses tika aicinātas paust savus komentārus par minēto pamatnostādņu noteikumu piemērošanu šai lietai (skatīt 22. un 23. apsvērumu). Šajā gadījumā ne Francija, ne ieinteresētās puses nav pēc būtības apstrīdējušas Komisijas pieeju, saskaņā ar kuru, tiklīdz nav iespējams noteikt piemēroto salīdzināšanas kritēriju, lai noteiktu ticamu tirgus cenu par lidostu sniegtajiem pakalpojumiem aviokompānijām, vispiemērotākais kritērijs starp abām pusēm noslēgto vienošanos novērtēšanai ir to *ex ante* papildu rentabilitātes analīze.
- (370) Nemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpiemēro jaunajās pamatnostādnēs vispārīgi atbalstītā pieeja par tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanu attiecībās starp lidostām un aviokompānijām, t. i., *ex ante* papildu rentabilitātes analīze.
- (371) Šo pieeju pamato fakts, ka lidostas apsaimniekotājs var būt objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviokompāniju, ja viņam ir pamatos iemesls gaidīt, ka šāds darījums paaugstinās viņa peļņu (vai mazinās zaudējumus) salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds darījums netiktu noslēgts⁽⁷¹⁾, neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar nosacījumiem, kurus citu lidostu apsaimniekotāji piedāvā aviokompānijām, vai kurus tas pats apsaimniekotājs piedāvā citām aviokompānijām.
- (372) Attiecībā uz pēdējo minēto aspektu, kā Komisija jau ir paudusi jaunajās pamatnostādnēs, "atšķirīgu cenu noteikšana ir parasta komerciālā prakse, ja tiek ņemti vērā visi noteikumi, kas konkurences jomā ir piemērojami attiecīgajā nozarē. Taču, lai būtu ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka princips, šādai praksei ir jābūt pamatotai ar komerciāliem apsvērumiem"⁽⁷²⁾. (zemsvītras piezīmes ir izlaistas). Šajā saistībā ir jānorāda, ka atsevišķu trešo pušu

⁽⁷⁰⁾ Jaunās pamatnostādnēs, 60. punkts.

⁽⁷¹⁾ Citiem vārdiem sakot – gadījumos, kad gaidāmā papildu rentabilitāte no šī darījuma ir pozitīva.

⁽⁷²⁾ Jaunās pamatnostādnēs, 62. punkts.

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

Kopīgs novērtējums par lidostas apsaimniekotāja un PBTRK rīcību kopumā

- (373) Savā lēmumā par procedūras uzsākšanu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka PBTRK kopējā rīcība ir jāskata saistīti ar lidostas apsaimniekotāja rīcību un, attiecīgā gadījumā, arī ar valsts vai citu publisko iestāžu rīcību, kuras kontrolē lidostas apsaimniekotāju vai ir iesaistītas tā finansēšanā.
- (374) Francija ir paudusi piekrišanu kopīgajam lidostas pārvaldības dienesta, PBTRK un citu publisko iestāžu rīcības novērtējumam.
- (375) Piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, ir jāņem vērā visas PBTRK, ne tikai tās lidostu apsaimniekojošā dienesta rīcība. PBTRK ietvaros esošajam lidostu apsaimniekojošajam dienestam nav atsevišķa, no PBTRK nošķirta, juridiskā statusa. Turpretī, ja arī lidostas pakalpojumu līgumi ir noslēgti ar lidostu, kura saņem *Ryanair* un citu aviokompāniju maksātās lidostu nodevas, mārketinga pakalpojumu līgumu izmaksas lielākoties ir piesaistītas PBTRK vispārējam budžetam un ne vienmēr ir redzamas lidostas pārskatos. Turklāt Francija šajā saistībā norāda, ka PBTRK ir tieši uzņēmusies šo izmaksu segšanu ⁽⁷³⁾.
- (376) Tāpēc Komisija uzskata, ka lidostas apsaimniekotāja un PBTRK rīcība privāta tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas nolūkos ir jāvērtē kopīgi, ņemot vērā to saistības ar aviokompānijām un aviokompāniju filiālēm.

Secinājums par tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanu

- (377) No visa iepriekš minētā izriet, ka, lai attiecīgajiem līgumiem piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu, Komisijai attiecībā uz katru mārketinga pakalpojumu līgumu ir jāanalizē konkrētais līgums un atbilstošais lidostas pakalpojumu līgums un jānosaka, vai hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vadās pēc rentabilitātes principa, PBTRK vietā esot Po lidostas apsaimniekotājs, būtu noslēdzis attiecīgos darījumus. Šajā nolūkā ir jānosaka līgumu papildu rentabilitāte, kā to būtu novērtējis tirgus ekonomikas dalībnieks līgumu slēgšanas brīdī, par visu līgumu piemērošanas laiku ņemot vērā:
- gaidāmo papildu satiksmi nākotnē, ko radītu līgumu īstenošana, ņemot vērā mārketinga pakalpojumu ietekmi uz līgumos noteikto maršrutu papildīšanas līmeni,
 - gaidāmos nākotnes papildu ieņēmumus, ko radītu līgumu īstenošana, tostarp ieņēmumus no nodevām par aviopakalpojumiem un pakalpojumiem, kuri saistīti ar apkalpošanu uz zemes, ko radītu attiecīgajos līgumos minētie maršruti, kā arī ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus, kurus radītu līgumu īstenošanas radītā papildu apgrozība,
 - gaidāmās nākotnes papildu izmaksas, ko radītu līgumu īstenošana, tostarp izmantošanas izmaksas un iespējamās papildu ieguldījumu izmaksas, kuras radītu līgumos noteiktie maršruti, kā arī mārketinga pakalpojumu izmaksas.
- (378) Ar šādiem aprēķiniem ir jāiegūst turpmākās ikgadējās plūsmas atbilstoši starpībai starp ieņēmumiem un papildu izmaksām, ko vajadzības gadījumā var diskontēt, izmantojot lidostas apsaimniekotāja kapitāla vērtības likmi. Pozitīva pašreizējā neto vērtība principā liecina, ka attiecīgie līgumi nerada ekonomiskas priekšrocības, savukārt negatīva pašreizējā neto vērtība norāda uz šādu priekšrocību esamību.

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

- (379) Ir jānorāda, ka šādā novērtējumā nav nozīmes PBTRK un *Ryanair* argumentiem par to, ka PBTRK saņemto mārketinga pakalpojumu cena ir vienāda ar tā dēvēto "tirgus cenu" šādiem pakalpojumiem vai ir par to zemāka. Turklāt hipotētiskais tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš vadās pēc rentabilitātes principa, nebūtu gatavs saņemt šādu pakalpojumu pat par "tirgus cenai" līdzvērtīgu vai zemāku cenu, ja viņš prognozētu, ka, neskatoties uz šādu pakalpojumu pozitīvo ietekmi uz attiecīgo gaisa satiksmes maršrutu izmantošanas biežumu, līgumu radītās papildu izmaksas pašreizējā vērtībā pārsniegtu papildu ieņēmumus. Šādā gadījumā "tirgus cenas" apmērs pārsniegtu to, ko viņš būtu gatavs maksāt, un tirgus ekonomikas dalībnieks pieņemtu loģiski pamatotu lēmumu no attiecīgajiem pakalpojumiem atteikties.
- (380) To pašu iemeslu dēļ šīs analīzes kontekstā nebūtu nozīmes faktam, ka lidostas pakalpojumu līgumā noteiktās lidostas pakalpojumu cenas varētu būt līdzvērtīgas lidostu apsaimniekotāju piemērotajām cenām vai par tām augstākas un kaut mazākajā mērā būtu salīdzināmas attiecībā uz salīdzināmiem pakalpojumiem, ja ir pamats uzskatīt, ka tās radīs pietiekamus papildu ienākumus, lai segtu papildu izmaksas pašreizējā vērtībā.

Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana

- (381) Lai novērtētu šajā dokumentā analizētos līgumus, kā arī ņemot vērā iepriekš paustos apsvērumus, ir jāatgādina, ka gan atbalsta elementu eksistence, gan to nozīmīgums šajos līgumos ir jāvērtē, ņemot vērā situāciju to noslēgšanas datumā un ⁽⁷⁴⁾, konkrētāk, ņemot vērā attiecīgajā datumā pieejamo informāciju un prognozējamo attīstību.
- (382) Savā 2011. gada 30. maija vēstulē Francija norādīja, ka laikā, kad tika noslēgts 2005. gada līgums ar *Ryanair* un AMS, nebija pieejams nekāds tirgus pētījums vai biznesa plāns, kurā tiktu novērtētas un ekonomiski pamatotas saistības, kuras lidosta uzņēmās attiecībā pret *Ryanair*.
- (383) Saskaņā ar Francijas sniegtajiem faktiem, šķiet arī, ka PBTRK neveica nekādus tirgus pētījumus, biznesa plānus vai citādu skaitliski izteiktus rentabilitātes novērtējumus pirms citu līgumu noslēgšanas, uz kuriem attiecas formālā pārbaudes procedūra, izņemot 2006. gada līgumu ar *Transavia*, saistībā ar kuru 2005. gada decembrī tika realizēts biznesa plāns ("*Transavia* biznesa plāns").
- (384) Izņemot *Transavia* biznesa plānu, vienīgais skaitliski izteiktais ekonomiskais novērtējums, ko sniegusi Francija, ir ietekmes novērtējums par laika posmu no 2003. līdz 2004. gadam, kurā *Ryanair* pasažieru ekonomiskā ietekme reģionā ir novērtēta 8–10 miljonu euro apmērā. 2011. gada janvārī veikta lidostas pasažieru aptauja, par kuru arī ziņo Francija, šos rezultātus apstiprina, novērtējot viena uz Po izbraucoša *Ryanair* reisa pasažiera vidējos tērīšus EUR 339 apmērā. Taču šie pētījumi nav nozīmīgi tirgus ekonomikas principa piemērošanas nolūkā. Tie attiecas uz *Ryanair* darbības ietekmi uz reģiona ekonomisko situāciju kopumā, nevis tieši uz lidostas rentabilitāti. Saskaņā ar iedibināto judikatūru tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanā nevar ņemt vērā reģionālās attīstības apsvērumus ⁽⁷⁵⁾.
- (385) Pēc *Ryanair* ieskatiem biznesa plāna neesamību tādu līgumu noslēgšanas datumā, uz kādiem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, nevar izmantot kā pierādījumu tirgus ekonomikas dalībnieka principa neievērošanai.
- (386) Komisija uzskata, ka biznesa plāna neesamība rada spēcīgu pamatu secinājumam, ka ar *Ryanair* un AMS noslēgtajos līgumos nav ievērots tirgus ekonomikas dalībnieka princips, jo īpaši ņemot vērā, ka attiecībā uz šiem līgumiem ne Francija, ne PBTRK nevarēja sniegt ne mazāko skaitliski izteiktu rentabilitātes analīzi (kaut nepilnīgu), kas būtu veikta pirms līgumu noslēgšanas.
- (387) Kopumā Francija nav sniegusi nekādus faktus, kas varētu liecināt, ka lidostas apsaimniekotājs, slēdzot līgumus ar *Ryanair* un AMS, ir veicis risku analīzi attiecībā uz iespējami radītajiem ieguvumiem. Gluži pretēji, saskaņā ar Francijas apgalvojumiem, PBTRK rīcības pamatā bija reģionālās attīstības mērķis. Šis fakts vēl vairāk pastiprina aizdomas, ka ar *Ryanair* un AMS noslēgtie līgumi neatbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

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

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

- (388) Kā tiks paskaidrots tālāk, šīs liecības apstiprina Komisijas veiktais novērtējums par to, kāda būtu hipotētiska tirgus ekonomikas dalībnieka veikta rentabilitātes analīze.
- (389) Procedūras laikā Komisija aicināja Franciju rekonstruēt kvantificētu rentabilitātes analīzi, ko tirgus ekonomikas dalībnieks būtu veicis pirms līgumu noslēgšanas ar *Ryanair* un AMS, pamatojoties uz objektīvu informāciju, kas par PBTRK bija zināma līgumu noslēgšanas datumā, un prognozējamo attīstību.
- (390) Atbildot uz šo aicinājumu, Francija sniedza paredzamo papildu izmaksu un ieņēmumu rekonstrukciju saistībā ar katru līgumu, kas noslēgts ar *Ryanair* un AMS. Minētās analīzes pamatā lielā mērā ir *a posteriori*, t. i., pēc līgumu noslēgšanas konstatēti dati. Tādējādi saskaņā ar Francijas izmantoto metodi ir veikti vidējo izmaksu un ieņēmumu aprēķini par pasažieri, balstoties uz izmantošanas izmaksām, ieņēmumiem un lidostas satiksmi laika posmā no 2003. līdz 2011. gadam. Analizējot katru līgumu, Francija izmantoja šos datus, tos reizinot ar katra līguma prognozējamo papildu satiksmi, t. i., satiksmi, kādu līguma slēgšanas datumā varēja gaidīt no katra līguma. Tā kā šīs analīzes pamatā lielākoties ir pēc dažādu līgumu noslēgšanas konstatētie dati par izmaksām un ieņēmumiem un ne obligāti līgumu slēgšanas brīdī prognozējamie fakti, šī metode nevar atspoguļot rentabilitātes novērtējumu, ko tirgus ekonomikas dalībnieks būtu veicis pirms lēmuma pieņemšanas par attiecīgo līgumu slēgšanu.
- (391) Turklāt attiecībā uz izmantošanas papildu izmaksām Francijas pielietotajā metodē tiek ņemtas vērā visas izmaksas par vienību, t. i., lidostas izmantošanas kopējās izmaksas uz pasažieri nevis papildu izmaksas, kas būtu konkrētās katra līguma radītās izmaksas uz pasažieri. Papildu izmaksas var atšķirties no visām izmaksām par vienību un principā ir jūtami zemākas, ņemot vērā, ka ievērojama daļa no lidostas izmaksām ir fiksēta. Tādējādi visu vienības izmaksu izmantošana ir otrs trūkums Francijas ierosinātajā metodē. Turklāt tas jūtami pazemina atsevišķu līgumu rentabilitāti, tādējādi radot sarežģījumus tām aviokompānijām, kuras ir noslēgušas attiecīgos līgumus.
- (392) Rezultātā Komisija, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, uzsāka savu analīzi, rekonstruējot dažādo līgumu papildu izmaksas un ieņēmumus, kā tos pirms līgumu noslēgšanas būtu novērtējis tirgus ekonomikas dalībnieks. Izmantotās hipotēzes un analīzes rezultāti ir izklāstīti 393. un 440. apsvērumā. Attiecībā uz līgumu ar *Transavia* Komisija tā novērtēšanai tieši izmantoja *Transavia* biznesa plānu.

Laika periods

- (393) Novērtējot savu ieinteresētību slēgt lidostas pakalpojumu līgumu un/vai mārketinga pakalpojumu līgumu, tirgus ekonomikas dalībnieks kā novērtējuma laika periodu būtu izvēlējis attiecīgo līgumu darbības termiņu. T. i., viņš būtu novērtējis papildu izmaksas un ieņēmumus laika periodā, kurā būtu spēkā šie līgumi.
- (394) Veikt novērtējumu ilgākā termiņā nebūtu šķitis pamatoti. Līgumu noslēgšanas datumos piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu rēķinājies ar līgumu atjaunošanu pēc to termiņa beigām ar tādiem pašiem vai citiem precīziem noteikumiem, jo īpaši ņemot vērā, ka zemo cenu aviokompānijas kā *Ryanair* un *Transavia* bija un joprojām ir pazīstamas ar spējam ļoti dinamiski izvērtēt savas darbības saistībā ar maršrutu atklāšanu un slēgšanu vai reisu skaita paaugstināšanu vai pazemināšanu. Jebkāda līgumu atjaunošanas iespēja tāpēc būtu bijusi pārāk tāla un pārāk nenoteikta, lai tirgus ekonomikas dalībnieks uz tās pamata varētu pieņemt saprātīgus ekonomiskos lēmumus.
- (395) Turklāt ir arī jānorāda, ka atsevišķiem līgumiem faktiskais līgumā paredzēto aktivitāšu sākuma datums nav līguma noslēgšanas datums. Šādos gadījumos ir ņemts vērā faktiskais uzsākšanas datums, nevis noslēgšanas datums⁽⁷⁶⁾.
- (396) Tirgus ekonomikas principa piemērošanas ietvaros ir arī jānorāda, ka netika ņemts vērā fakts, ka *Ryanair* visā atsevišķos līgumos noteiktajā periodā neveica atsevišķus maršrutus, jo līgumu slēgšanas brīdī tas nebija ne zināms, ne prognozējams.
- (397) Pēc sava lēmuma Komisija pārbaudīs ar *Ryanair* un AMS noslēgtos līgumus attiecībā uz satiksmi, papildu ieņēmumiem un izdevumiem atbilstoši izmantotajām hipotēzēm, lai pēc tam izklāstītu analīzes secinājumus par līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un AMS, kā arī analīzi par līgumu, kas noslēgti ar *Transavia*.

⁽⁷⁶⁾ Skatīt 6. tabulu.

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

- (398) Komisijas veiktās analīzes pamatā ir papildu satiksme (t. i., papildu pasažieru skaits), ko tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš PBTRK vietā pārvaldītu Po lidostu, būtu varējis prognozēt līgumu noslēgšanas datumā. Piemēram, attiecībā uz 2003. gada līgumu būtu jānosaka pasažieru skaits, ko Po lidostas apsaimniekotājs 2003. gadā būtu varējis gaidīt saistībā ar *Ryanair* izmantoto maršrutu Po–Londona līguma darbības termiņa periodā.
- (399) Plānotā papildu satiksme tika noteikta atkarībā no maršrutu skaita un biežuma, kā paredzēts dažādažos lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumos, kā arī no tiem izrietošā rotāciju skaita gadā.
- (400) Komisija ņēma vērā arī kapacitāti *Ryanair* izmantotajos lidaparātos, t. i., Boeing 737-800, kuros ir pieejamas 189 sēdvietas⁽⁷⁷⁾.
- (401) Komisija balstījās uz hipotēzi par piepildīšanas līmeni 85 % apmērā katram lidojumam. Šajā gadījumā hipotēze ir labvēlīga *Ryanair*, jo 85 % līmenis ir augsta vērtība. Turklāt minētais līmenis nedaudz pārsniedz vidējo *Ryanair* tīklā veikto lidojumu līmeni⁽⁷⁸⁾ un pārsniedz vai ir vienāds ar piepildīšanas līmeni, ko savā rentabilitātes analīzē rekonstrukcijā dažādažiem līgumiem ierosināja Francija. Tomēr Komisija uzskata, ka šo augsto piepildīšanas līmeni, pat ja tā ir labvēlīga hipotēze, var saglabāt, lai atspoguļotu mārketinga pakalpojumu iespējamo pozitīvo ietekmi uz dažādažos līgumos paredzēto gaisa satiksmes maršrutu biežumu, kā arī citu faktoru trūkuma dēļ, kuri ļautu kvantitatīvi noteikt šo pakalpojumu plānoto ietekmi uz piepildīšanas līmeni.
- (402) Gadījumos, kad līguma darbības termiņš nesakrīt ar pilniem kalendāra gadiem, Komisija to ņēma vērā, katram līguma darbības gadam aprēķinot plānoto satiksmi proporcionāli to gada dienu skaitam, kurā līgumam bija jābūt spēkā.
- (403) Atsevišķi līgumi ietver norādes par gaidāmo pasažieru skaitu plānotajos maršrutos. Taču, tā kā šādas norādes nav juridiski saistošas, saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu uz tām palāvis savā rentabilitātes analīzē. Tāpēc Komisija tās neņēma vērā un attiecībā uz visiem līgumiem izmantoja hipotēzi par 85 % piepildīšanas līmeni (kas ir augstāks par minētajām norādēm).
- (404) Turklāt atsevišķi līgumi ietvēra aviokompānijas saistības attiecībā uz minimālo pārvaldājamo pasažieru skaitu attiecīgajos maršrutos. Tomēr tirgus ekonomikas dalībnieks, visticamāk, būtu rēķinājies ar augstāku pasažieru skaitu par aviokompānijas garantēto minimālo skaitu. Viņš, visticamāk, būtu pieņēmis hipotēzi, ka aviokompānija ir paredzējusi drošības rezervi starp zemāko līmeni, kuru tā apņemas nodrošināt, un līmeni, kādu būtu saprātīgi gaidīt. Tāpēc Komisija nolēma savā novērtējumā neņemt vērā šīs minimālās saistības.
- (405) Komisijas aprēķinātā papildu satiksme kopumā pārsniedz gan minimālos ierobežojumus, gan citas neierobežojošas norādes, kas ietvertas dažādažos līgumos.
- (406) Visbeidzot, ir jānorāda, ka 2009. gadā PBTRK un *Ryanair*/*AMS* grozīja 2005. gada līgumu noteikumus, samazinot maršruta Po–Londona reisu skaitu, 2009. gadam nosakot 211 plānotos lidojumus, kā arī pazeminot mārketinga pakalpojumu gada summu līdz EUR [...]. Piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, Komisija vadījās pēc tādiem pašiem apsvērumiem kā attiecībā uz citiem līgumiem, t. i., pieņemot, ka ar šo grozījumu saistītā papildu satiksme atbilst kopējiem attiecīgajā grozījumā minētajiem maršrutiem, biežumam un lidojumiem.

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

- (407) Katram darījumam, uz kuru attiecas šī analīze, Komisija centās noteikt papildu ieņēmumus, t. i., darījuma radītos ieņēmumus, kurus būtu prognozējis tirgus ekonomikas dalībnieks.
- (408) Piemērojot “vienotās kases” principu, Komisija uzskata, ka ir jāņem vērā ar aviopakalpojumiem saistītie un ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi.

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

⁽⁷⁸⁾ Skatīt <http://corporate.Ryanair.com/investors/traffic-figures/>

- (409) Ar aviopakalpojumiem saistītos ieņēmumus veido dažādas nodevas, ko aviokompānija maksā lidostas apsaimniekotājam, proti:
- nosēšanās maksa, t. i., summa par reisu,
 - pasažieru nodeva, t. i., summa par pasažieri,
 - nodeva par apkalpošanu uz zemes, ko veido dažādajos lidostas pakalpojumu līgumos noteiktā fiksētā summa par reisu.
- (410) PBTRK izmantotās nosēšanās maksas un pasažieru nodevas principā ir reglamentētas nodevas, lai kompensētu piekļuvi lidostas infrastruktūrai, kuras pēc konsultāciju procesa nosaka visas iesaistītās aviokompānijas. Šīs nodevas ir jāpublisko. Dažādajos lidostas pakalpojumu līgumos, kas noslēgti ar *Ryanair* un *Transavia*, ir noteikta lidostas publisko nodevu sistēmas piemērošana. Attiecībā uz šiem dažādajiem līgumiem Komisija kā vienotās prognozējamās nosēšanās maksas un pasažieru nodevu summas saglabāja publiskās nodevas, kas bija spēkā līgumu noslēgšanas brīdī, tās indeksējot 2 % apmērā gadā. Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu varējis prognozēt inflācijas līmeni 2 % apmērā, jo šādu līmeni eurozonai prognozēja Eiropas Centrālā banka (ECB) ⁽⁷⁹⁾. Principā būtu bijis saprātīgi pieņemt, ka reglamentēto nodevu summa katru gadu pieaugs atbilstoši inflācijai.
- (411) Savukārt nodevas par apkalpošanu uz zemes nav reglamentētas, bet tiek abpusēji norunātas. Dažādajos lidostas pakalpojumu līgumos, kas noslēgti ar *Ryanair*, kā arī līgumā, kas noslēgts ar *Transavia*, šīs nodevas noteiktas kā fiksēta summa par reisu, tās neindeksējot. Tāpēc Komisija saglabāja šīs summas savā analizē.
- (412) Lai aprēķinātu trīs minēto ar aviopakalpojumiem saistīto nodevu summu, ko tirgus ekonomikas dalībnieks būtu varējis gaidīt no katra līguma, Komisija izmantoja plānoto reisu skaitu (nosēšanās maksai un nodevai par apkalpošanu uz zemes) un plānoto papildu pasažieru skaitu (pasažieru nodevai) katram līgumam, un tos reizināja ar nodevas vienības summu.
- (413) Ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi principā ir gandrīz proporcionāli pasažieru skaitam. Autostāvvietu darbība, restorāni un citas lidostā esošas tirdzniecības vietas būtībā ir atkarīgas no pasažieru skaita. Tādējādi lidostas apsaimniekotāja saņemtie ienākumi ir saistīti ar minētajām aktivitātēm. Tāpēc vislabākā pieeja, lai noteiktu ar aviopakalpojumiem nesaistītos plānotos papildu ieņēmumus, ir noteikt ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu summu par pasažieri un to reizināt ar plānoto papildu apgrozību.
- (414) Attiecībā uz ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu summu par pasažieri Komisija uzskata, ka saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks dažādo līgumu slēgšanas brīdī to, visticamāk, būtu noteicis, pamatojoties uz kopējiem ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem lidostas ieņēmumiem par pasažieri pietiekami ilgā laika posmā, lai tas būtu reprezentatīvs, un būtu tieši pirms attiecīgā līguma noslēgšanas ⁽⁸⁰⁾. Šajā saistībā Komisija uzskata, ka trīs gadu periods ir pieņemams ⁽⁸¹⁾. Komisija arī uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks būtu plānojis šīs summas
-
- ⁽⁷⁹⁾ Cenu stabilitātes nolūkā ECB tiecas vidējā termiņā saglabāt inflācijas līmeni zem 2 %, taču tuvu tam." Brīvs tulkojums no oriģinālā angļu valodas teksta: "In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term." Skatīt: <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>
- ⁽⁸⁰⁾ Komisija norāda, ka Air France satiksmi Po lidostā galvenokārt nodrošina darījumu cilvēki, savukārt *Ryanair* un *Transavia* pasažieri lielākoties dodas atpūtas braucienos. Abu minēto pasažieru kategoriju radītie ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi attiecībā pret pasažieru skaitu var atšķirties, piemēram, iespējamo pirkstspējas atšķirību dēļ. Taču šādas atšķirības novērtēt ir sarežģīti, jo īpaši ņemot vērā, ka, papildus pirkstspējai, tās var ietekmēt arī citi faktori. Piemēram, darījumu cilvēkiem parasti ir svarīgs laika faktors, un viņi mēdz pēc iespējas ierobežot lidostās pavadīto laiku, kas savukārt var mazināt viņu tēriņus. Turklāt, tā kā lidostas apsaimniekotājs ar aviopakalpojumiem nesaistītos ieņēmumus nesaņem no aviokompānijām, lidostas apsaimniekotājam ir sarežģīti novērtēt, kādā mērā ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu summa par pasažieri atšķiras starp dažādām aviokompānijām. Ņemot vērā šos faktus, ir pamatoti ticēt, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, kurš PBTRK vietā pārvaldītu Po lidostu, novērtējot ar aviopakalpojumiem nesaistītos papildu ieņēmumus, būtu balstījies uz kopējiem ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem par pasažieri, kas gūti iepriekšējos gados, neņemot vērā, ka šādu ieņēmumu summa par pasažieri starp dažādām aviokompānijām varētu atšķirties.
- ⁽⁸¹⁾ Tirgus ekonomikas dalībnieks minēto laika posmu būtu izvēlēties, ņemot vērā vairākus faktoros: izlīdzināšanas efektu, ko rada salīdzinoši ilgs periods, un ļoti ilga perioda izmantošanas trūkumus, piemēram, iespējamās izmaiņas tendencēs un pasažieru tēriņu veidā ilgā laika periodā. Tādējādi tikai viena gada vidējo ar aviopakalpojumiem nesaistīto ieņēmumu uz pasažieri izmantošana padarītu iegūto summu pārāk atkarīgu no konkrētajiem apstākļiem attiecīgajā gadā, tāpēc ir pamatoti izvēlēties ilgāku periodu. Savukārt piecu gadu periods šķiet pārāk ilgs, jo tā laikā pasažieru uzvedības modeļi ar aviopakalpojumiem nesaistīto tēriņu aspektā var būtiski mainīties. Tāpēc trīs gadu periods šķiet pamatota izvēle.

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

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

5. tabula

Ar aviopakalpojumiem nesaistītie ieņēmumi

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

Papildu izmaksas (ar Ryanair un AMS noslēgtie līgumi)

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

- mārketinga pakalpojumu iegādes izmaksas,
- papildu ieguldījumu izmaksas saistībā ar darījuma dēļ veiktajiem ieguldījumiem,
- izmantošanas papildu izmaksas, piemēram, izmantošanas izmaksas (darbinieki, dažādi pirkumi), kuras varētu radīt darījuma izpilde.

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

⁽⁸²⁾ Skatīt 410. apsvērumu.

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

- (418) Tāpat kā prognozētās satiksmes gadījumā, plānotie mārketinga maksājumi ne obligāti sakrīt ar faktiski veiktajiem maksājumiem, jo atsevišķi apstākļi, kas radušies pēc līgumu noslēgšanas, varēja izraisīt novirzi no sākotnēji plānotās summas. Tas jo īpaši attiecas uz līguma pārtraukšanu pirms termiņa. Taču šie apstākļi nebūtu jāņem vērā, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, jo tie ir radušies pēc līgumu noslēgšanas.
- (419) Attiecībā uz papildu investīciju izmaksām, ir jānorāda, ka saskaņā ar Francijas apgalvojumiem Po lidostā nebija jāveic nekādas investīcijas saistībā ar dažādiem līgumiem, uz kuriem attiecas šī pārbaude. Tāpēc, kā arī ņemot vērā, ka nekādi lietas fakti neliecina par to, ka tirgus ekonomikas dalībniekam būtu bijis jāreķinās ar atsevišķu investīciju veikšanu saistībā ar vienu vai vairākiem līgumiem, uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, nekādas papildu investīciju izmaksas šajā analīzē nav ņemtas vērā.
- (420) Dažādo līgumu noslēgšanas laikā prognozējamās papildu izmaksas par izmantošanu ir visgrūtāk analizējamā kategorija biznesa plānu trūkuma dēļ katram līgumam. Pieeju, kāda izmantota attiecībā uz ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem ieņēmumiem, saskaņā ar kuru no kopējiem ar aviopakalpojumiem nesaistītajiem lidostas ieņēmumiem aprēķināti ar aviopakalpojumiem nesaistītie papildu ieņēmumi uz pasažieri, nevar izmantot attiecībā uz izmantošanas izmaksām. Principā šāda pieeja liktu kopējās lidostas izmantošanas izmaksas attiecībā pret pasažieru skaitu uzskatīt par papildu izmaksām. T. i., nozīmīga lidostas izmantošanas izmaksu daļa ir fiksēta, kas nozīmē, ka kopējās izmantošanas izmaksas uz pasažieri vairumā gadījumu varētu būt ievērojami augstākas par papildu izmaksām, kas saistītas ar jauna līguma noslēgšanu, ar kuru tiek radīta papildu satiksme.
- (421) Lai novērtētu izmantošanas papildu izmaksas, Komisijai ir jābalstās uz lidostas apsaimniekotāja analīzes faktiem, jo tā nevar pati novērtēt, kādā mērā konkrēts līgums var ietekmēt atsevišķas lidostas izmaksu pozīcijas.
- (422) T. i., vienīgais novērtējums, uz kuru Komisija var balstīties, ir *Transavia* biznesa plāns, kurā PBTRK ir novērtējusi, ka ar *Transavia* noslēgtais līgums *Transavia* biznesa plāna aptvertajā periodā no 2006. līdz 2012. gadam radītu izmantošanas vidējās papildu izmaksas EUR [...] apmērā par pasažieri⁽⁸³⁾. Tā kā labāki fakti nav pieejami, Komisija uzskata, ka šī summa ir pieņemams pamats, lai noteiktu papildu satiksmes ietekmi uz lidostas izmantošanas izmaksām. Tāpēc Komisija to izmantoja savā novērtējumā par līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair* un AMS, piemērojot indeksu 2 % gadā⁽⁸⁴⁾ attiecībā pret 2009. gadu, kurš ir 2006.–2012. gada atsaucē perioda vidū. Turklāt Komisija uzskata, ka šāda indeksācija ir konsekventa ar iepriekš minētajiem indeksiem attiecībā uz ieņēmumiem.
- (423) Komisija norāda, ka šo aprēķinu veica PBTRK, pirms tā parakstīja lielāko daļu līgumu, kuri noslēgti ar *Ryanair* un AMS un uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, tāpēc aprēķins līgumu noslēgšanas brīdī bija pieejams. Vienīgi izņēmumi ir līgumi, kuri ar *Ryanair* un AMS noslēgti 2003. un 2005. gadā. Šie līgumi ir aplūkoti 425. un 426. apsvērumā.
- (424) Komisija norāda, ka *Transavia* biznesa plāns bija sagatavots aviokompānijai, kas atšķiras no *Ryanair*. Tomēr Komisija uzskata, ka *Transavia* ekonomiskais modelis ir zemo cenu pārvaldītāja modelis, kas ir salīdzināms ar *Ryanair* izmantoto, attiecīgi tirgus ekonomikas dalībnieka prognozētās papildu izmaksas par izmantošanu attiecībā pret pasažieru skaitu starp abiem uzņēmumiem, iespējams, būtu līdzīgas.

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

⁽⁸⁴⁾ Skatīt 410. apsvērumu.

- (425) *Transavia* biznesa plāns ir datēts ar 2005. gada 15. decembri. Tātad tas ir sagatavots pēc 2003. un 2005. gada līgumu noslēgšanas ar *Ryanair* un AMS, t. i., pēc 2003. gada 28. janvāra un 2005. gada 30. jūnija. Taču Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu atšķirīgi vērtējis darbības papildu izmaksas uz pasažieri 2005. gada jūnijā un tā paša gada decembrī, t. i., tikai sešus mēnešus vēlāk. Ir ļoti maz ticams, ka lidostas apsaimniekotāja izdevumu struktūra sešu mēnešu laikā varētu būtiski mainīties. Tāpēc 2005. gada decembra aprēķini ir pietiekami tuvi aprēķiniem, kurus tirgus ekonomikas dalībnieks būtu veicis 2005. gada jūnijā, lai novērtētu ieinteresētību slēgt līgumus ar *Ryanair* un AMS.
- (426) Savukārt 2003. gada līgums ir noslēgts gandrīz trīs gadus pirms *Transavia* biznesa plāna izstrādes. Tomēr minētā trīs gadu perioda laikā lidostas satiksmes struktūrā un darbībā nav konstatētas būtiskas izmaiņas. Tāpēc, kā arī ņemot vērā labākas alternatīvas trūkumu, Komisija uzskata, ka vidējā darbības papildu izmaksu summa EUR [...] apmērā par pasažieri, tai piemērojot 2 % indeksāciju attiecībā pret 2009. gadu, ir piemērota arī 2003. gada vienošanās analīzei.
- (427) Komisija norāda, ka Francijas norādītās papildu ekspluatācijas izmaksas (EUR [...] par pasažieri), kas aprēķinātas kā vidējās ekspluatācijas izmaksas par pasažieri, kas konstatētas laika posmā no 2003. līdz 2011. gadam, ir ievērojami augstākas par Komisijas izmantotajām papildu izmaksām par pasažieri, kuras tā uzskata par piemērotākām, ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus.
- (428) Katra darījuma gadījumā darbības papildu izmaksas uz pasažieri ir reizinātas ar plānoto papildu satiksmi, lai noteiktu ar līgumu saistītās kopējās darbības papildu izmaksas katrā gadā.

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

- (429) Kad ir noteikti visi papildu ieņēmumi un visas papildu izmaksas katram līgumam, ko būtu varējis gaidīt tirgus ekonomikas dalībnieks, Komisija var noteikt diskontētās papildu plūsmas (ieņēmumi mīnus izdevumi) katram līgumam un katrā gadā visā līguma paredzētā termiņa laikā. Šie rezultāti ir norādīti zemāk redzamajās tabulās (6.–11. tabula).
- (430) Komisija norāda, ka neskatoties uz tās izmantotajām *Ryanair* labvēlīgajām hipotēzēm, jo īpaši attiecībā uz papildu satiksmi un papildu izmaksām, visiem līgumiem, kā arī 2005. gada līguma par maršrutu Po–Londona 2009. gada 16. jūnija papildinājumam visas papildu plūsmas gadā ir negatīvas, kā redzams zemāk iekļautajās tabulās.
- (431) Komisija turklāt norāda, ka attiecībā uz 2007., 2008., 2009. un 2010. gada līgumiem šis secinājums joprojām būtu spēkā, pat pilnībā izslēdzot ekspluatācijas papildu izmaksas un kā papildu izmaksas ņemot vērā tikai mārketinga pakalpojumu iepirkuma izmaksas.
- (432) Attiecīgi ir skaidrs, ka līgumi un 2009. gada 16. jūnija papildinājums 2005. gada līgumam par maršrutu Po–Londona, kurus PBTRK slēdza ar *Ryanair* un AMS un uz kuriem attiecas šī pārbaude, katrs rada ekonomiskas priekšrocības *Ryanair* un/vai AMS. Tā kā šādas priekšrocības izriet no konkrētiem noteikumiem līgumos ar *Ryanair* vai AMS, tās ir selektīvas.
- (433) Arī 2009. gada 16. jūnija papildinājums 2007. gada līgumam par maršrutu Po–Šarluā, ar kuru no 2009. gada 1. janvāra noteikts paaugstinājums no EUR [...] līdz EUR [...] gadā bez pakalpojumu izmaiņām, rada selektīvas priekšrocības *Ryanair* un AMS, ņemot vērā, ka PBTRK no papildu maksājuma EUR [...] apmērā gadā neko negūst, turklāt nevarēja arī gaidīt papildu satiksmi.

6. tabula

Pasažieri (“(s)” = sezonas).

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

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

7. tabula

2003. gada līgums par maršrutu Po–Londona

(EUR)

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

(EUR)

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

8. tabula

2005. gada līgums par maršrutu Po–Londona

(EUR)

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

9. tabula

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

(EUR)

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

10. tabula

2007. gada līgums par maršrutu Po–Šarlruā

(EUR)

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

(EUR)

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

11. tabula

2008. un 2009. gada līgumi par maršrutu Po–Bristole un 2010. gada līgumi par maršruti Po–Londona, Po–Šarlrūa un Po–Bovē

(EUR)

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

(EUR)

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

Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana līgumam, kas noslēgts ar Transavia

- (434) Komisija atgādina, ka PBTRK sagatavoja biznesa plānu pirms līguma slēgšanas ar *Transavia* par maršrutu Po–Amsterdamu (“*Transavia* biznesa plāns”). Komisija uzskata, ka šis biznesa plāns ir piemērots sākumpunkts, lai ar *Transavia* noslēgtajam līgumam piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka principu, un tai nav pamata šaubām par izmantotajām hipotēzēm, izņemot vienā aspektā, kas attiecas uz novērtējumā izmantoto laika periodu. Šis aspekts tiks izklāstīts vēlāk.
- (435) Komisija norāda, ka minētajā biznesa plānā iegūts “gada finansiālais rezultāts” (analoģis papildu plūsmām (ieņēmumi mīnus izdevumi) *Ryanair*/AMS līgumu analizē), kas par periodu no 2006. līdz 2008. gadam ir negatīvs, taču par periodu no 2009. līdz 2012. gadam ir pozitīvs (skatīt 12. tabulu zemāk).
- (436) Saskaņā ar *Transavia* biznesa plānu “ieguldījumi (ieguldījumu atdeve) kļūst rentabli (kopumā) tikai septītajā gadā”. T. i., plānā nav piemērota diskonta likme prognozētajām plūsmām gadā, lai aprēķinātu neto pašreizējo vērtību un attiecīgi pārbaudītu, vai attiecībā uz lidostas rentabilitāti pozitīvās plūsmas attiecīgā perioda beigās kompensē negatīvās plūsmas perioda sākumā. Toties plānā ir izmantota visu plūsmu kopsūma bez diskonta (sk. 12. tabulas iedaļu “kopējais rezultāts”), kas ir negatīva par periodu no 2006. līdz 2011. gadam, taču 2012. gadā kļūst pozitīva⁽⁸⁵⁾.
- (437) Komisija aicināja Franciju veikt sīku analīzi, balstoties uz objektīvu informāciju, kas PBTRK bija zināma līguma noslēgšanas brīdī ar *Transavia*, lai pārbaudītu, vai to būtu varējis noslēgt tirgus ekonomikas dalībnieks, vadoties pēc rentabilitātes principa.
- (438) Šīs analīzes nolūkā Francija izmantoja *Transavia* biznesa plānā minēto “gada finansiālo rezultātu”, atšķirībā no uzņēmuma ienākuma nodokli par gadiem, kuros plūsma bija pozitīva, un pēc tam izmantoja diskonta likmi 6,5 % apmērā, lai aprēķinātu pašreizējo neto vērtību. Šīs analīzes rezultāts ir pašreizējā neto vērtība EUR [-100 000 līdz – 200 000] apmērā, kas aprēķināta maršruta Po–Amsterdam atklāšanas datumā, t. i., 2006. gada 26. aprīlī.
- (439) Tomēr Komisija norāda, ka gan *Transavia*, gan Francijas aprēķinu pamatā ir rentabilitātes novērtējums par periodu no 2006. līdz 2012. gadam, savukārt līguma darbības termiņš bija noteikts tikai līdz 2009. gadam bez klauzulas par automātisku atjaunošanu. Ņemot vērā 393. un 397. apsvērumā minētos iemeslus plānotās rentabilitātes analīzei bija jābūt veiktai par sākotnēji paredzēto līguma darbības termiņu, nevis par ilgāku periodu. To pamato fakts, ka saprātīgs un piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks līguma slēgšanas brīdī nevar paļauties uz tā atjaunošanu ar tādiem

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

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

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

12. tabula

Pieņemtais biznesa plāns maršrutam Amsterdamā–Po ar *Transavia*

(tūkstošos EUR)

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

8.1.1.3. Konkurences kropļojums

- (441) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma pozīciju, salīdzinot ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē Savienības iekšējā tirgū, uzskatāms, ka atbalsts šos uzņēmumus ir ietekmējis. Saskaņā ar iedibināto judikatūru ⁽⁸⁷⁾, lai pasākums kropļotu konkurenci vai varētu kropļot konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs darbojas brīvos konkurences apstākļos ar citiem uzņēmumiem.
- (442) Pēc gaisa satiksmes liberalizācijas trešās daļas stāšanās spēkā 1993. gada 1. janvārī ⁽⁸⁸⁾ nekas nekavē Savienības aviopārvadātājus izmantot lidojumus Savienības maršrutos un saņemt neierobežotas kabotāžas atļauju.

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

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

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

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

8.1.1.4. Secinājums

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

8.1.2. ATBALSTA NELIKUMĪGAIS RAKSTURS

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

8.1.3. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

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

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

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

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

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

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

⁽⁸⁹⁾ Skatīt Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedumu lietā Itālija/Komisija (C-364/90, 1993. g. krāj., I - 02097. lpp.), 20. punktu.

⁽⁹⁰⁾ Jaunās pamatnostādnes, 174. punkts.

⁽⁹¹⁾ 2005. gada pamatnostādņu 85. punkts.

8.1.3.1. Iepriekšējie mehānismi pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā

- (452) 2003. gada līgums un 2005. gada līgumi ir noslēgti pirms 2005. gada pamatnostādņu publicēšanas 2005. gada 9. decembrī⁽⁹²⁾. Attiecībā uz tāda atbalsta saderību, kas piešķirts pirms minētā datuma, 2005. gada pamatnostādņu 85. punktā, kā arī jauno pamatnostādņu 174. punktā, norādīti piemērojamie noteikumi atbalsta piešķiršanas datumā.
- (453) Pirms 2005. gada pamatnostādņu pieņemšanas Komisija bija pieņēmusi 1994. gada pamatnostādnes⁽⁹³⁾. Tomēr šajās pamatnostādnēs nebija konkrēti skarti jautājumi par darbības atbalstu nolūkā veicināt gaisa satiksmi no reģionālajām lidostām. Šie jautājumi pakāpeniski sāka rasties pēc atsevišķu Eiropas lielo lidostu pieaugošas pārslodzes un zemo cenu aviokompāniju darbības attīstības, kas 1994. gadā vēl nenotika. Tāpēc Komisija uzskata, ka 1994. gada pamatnostādnes šajā gadījumā ir vienlīdz nepiemērojamas. Tāpēc Komisijai ir jānovērtē attiecīgā atbalsta saderība, tieši pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (454) Šajā nolūkā ir jāņem vērā, ka Komisijas vērtējums saistībā ar šāda veida valsts atbalstu ir veidojies laika gaitā, vienlaikus saglabājot atsevišķas nostādnes nemainītas. Tās izriet no vispārējiem principiem, ar kuriem pārvalda valsts atbalsta atbilstību saskaņā ar minēto Līguma noteikumu.
- (455) Tādējādi savā 1999. gada jūnija lēmumā par Mančestras lidostu⁽⁹⁴⁾ Komisija uzskatīja, ka lidostas nodevu atlaides, kas piešķirtas nediskriminējošā un laikā ierobežotā veidā, lai veicinātu jaunus maršrutus, atbilst valsts atbalsta noteikumiem.
- (456) Vēlāk, savā 2004. gada februāra lēmumā par Šarluā lidostu⁽⁹⁵⁾, Komisija skaidroja, ka "Darbības atbalsts nolūkā palīdzēt uzsākt jaunus maršrutus vai pastiprināt atsevišķu reisu biežumu var būt nepieciešams rīks mazo reģionālo lidostu attīstībai. Šīs lidostas tiešām var pārliecināt ieinteresētos uzņēmumus uzņemties risku investēt jaunos maršrutos. Tomēr, lai šādu atbalstu pasludinātu par saderīgu, balstoties uz Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, nepieciešams katrā gadījumā noteikt, vai šis atbalsts ir nepieciešams un proporcionāls, salīdzinot ar izvirzīto mērķi, un vai tas neietekmē tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu vispārējām interesēm." Komisija bija noteikusi atsevišķus nosacījumus, kas jāizpilda, lai šāds darbības atbalsts varētu tikt atzīts par saderīgu, proti:
- atbalstam jāpalīdz sasniegt Kopienas nozīmes mērķi par reģionālas lidostas attīstību, izmantojot satiksmes neto pieaugumu jaunos maršrutos⁽⁹⁶⁾,
 - atbalstam jābūt nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviokompānija vai cita aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam⁽⁹⁷⁾,
 - atbalstam jābūt stimulējošam tādā nozīmē, ka tam jāveicina tādas darbības attīstība, kura pēc noteikta perioda varētu kļūt rentabla, kas savukārt nozīmē, ka atbalsta sniegšanas ilgumam jābūt ierobežotam⁽⁹⁸⁾,
 - atbalstam jābūt proporcionālam, t. i., summai jābūt piesaistītai satiksmes neto attīstībai⁽⁹⁹⁾,
 - atbalstam jābūt piešķirtam pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un to nevar apvienot ar citiem atbalsta veidiem.

⁽⁹²⁾ Sk. 18. zemsvītras piezīmi.

⁽⁹³⁾ Komisijas pamatnostādnes par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

⁽⁹⁴⁾ Skatīt 1999. gada 14. jūnija lēmumu NN 109/98 ar nosaukumu "Apvienotā Karaliste, Mančestras lidosta".

⁽⁹⁵⁾ Komisijas Lēmums 2004/393/EK "Valonijas reģiona un Briseles Dienvidu-Šarluā lidostas radītās priekšrocības aviokompānijai Ryanair, tai uzsākot darbību Šarluā" (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.). Šis lēmums tika atcelts ar 2008. gada 17. decembra spriedumu lietā T-196/04, Ryanair Ltd/Komisija ("Šarluā spriedums"), 2008. gada krāj., II-3643. lpp., taču tas liecina par Komisijas uzskatu attīstību jautājumā par attiecīgo atbalstu.

⁽⁹⁶⁾ Sk. 283. līdz 297. punktu.

⁽⁹⁷⁾ Sk. 288. līdz 309. punktu.

⁽⁹⁸⁾ Sk. 311. līdz 317. punktu.

⁽⁹⁹⁾ Sk. 318. līdz 325. punktu.

- (457) 2005. gada pamatnostādņēs un jaunajās pamatnostādņēs šie saderības principi ir noteikti precīzi, tomēr aviokompānijām piešķirto darbības atbalstu Komisija var atzīt par saderīgu tādā mērā, kādā tas veicina nelielu vai vidēju lidostu attīstību, paaugstinot neto satiksmi jaunos maršrutos, atbalsts ir nepieciešams un neattiecas uz maršrutu, ko tā pati vai līdzīga aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgu maršrutu⁽¹⁰⁰⁾, ir ierobežots laikā, un maršruts, kuram atbalsts tiek piešķirts, var kļūt rentabls⁽¹⁰¹⁾, summa ir piesaistīta satiksmes neto attīstībai un atbalsts ir piešķirts pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un tas netiek apvienots ar citiem atbalsta veidiem⁽¹⁰²⁾.
- (458) Šajā saistībā Komisija lēmuma par procedūras pagarināšanu 140. punktā minēja, ka tā pārbaudīja šos pasākumus, ņemot vērā visus piecus iepriekš minētos kritērijus kopumā. Ir jānorāda, ka ne Francija, ne arī kāda cita ieinteresētā puse šo kritēriju piemērošanu neapstrīdēja.
- (459) Secinājumā Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpārbauda 2003. gada līguma un 2005. gada līgumu saderība saskaņā ar iepriekš minētajiem vispārējiem principiem.

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

- (460) Po lidostas satiksmes apmērs laika posmā no 2003. līdz 2005. gadam bija aptuveni 700 000 pasažieru gadā. Komisija uzskata, ka tobrīd lidosta bija neliela lidosta.
- (461) Komisija uzskata, ka attiecībā uz jauno maršrutu Po–Londona (Stansteda) 2003. gada līgums bija vērsts uz jauna maršruta atklāšanu, kas varētu radīt satiksmes neto pieaugumu. Savukārt 2005. gada līgumi attiecās uz tā paša maršruta izmantošanas turpināšanu divus gadus pēc tā atklāšanas un bez reisu biežuma paaugstināšanas. Attiecīgi Komisija uzskata, ka ar 2005. gada līgumiem nav izpildīts nosacījums par satiksmes neto pieaugumu.

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

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

Atbalstam jābūt ierobežotam laikā un jābūt saistītam ar potenciāli rentablu maršrutu

- (464) Komisija norāda, ka, neskatoties uz aicinājumu, ko tā bija paudusi šajā saistībā, Francija nav sniegusi nekādus ilgtspējas pētījumus par maršrutu Po–Londona, uz kuru attiecas 2003. un 2005. gada līgumi, ko *Ryanair* būtu iesniegusi, lai pamatotu no attiecīgajiem līgumiem izrietošā atbalsta piešķiršanas pamatotību. Tāpēc, pamatojoties uz lietas materiāliem, šķiet, ka no attiecīgo atbalstu piešķirušo iestāžu skatpunkta nebija nekādu skaidru perspektīvu par to, ka bez atbalsta maršruts Po–Londona pietiekami īsā laikā varētu kļūt ilgtspējīgs. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka Francijas iestāžu sniegtajos pētījumos par ekonomiskajām sekām, ko rada *Ryanair* izmantotie maršruti, analizēta ietekme, ko tie varētu radīt uz reģiona attīstību, taču nav ietvertas nekādas prognozes par turpmāko ilgtspēju esošajiem maršrutiem vai citiem maršrutiem, kurus *Ryanair* varētu izmantot nākotnē. Turpretī dažādo ar *Ryanair* noslēgto līgumu analīze liecina, ka atbalsts, kas saistībā ar šiem maršrutiem piešķirts *Ryanair*, laika gaitā būtu jāpaaugstina pat pēc 2003. un 2005. gada līgumu pārtraukšanas – tieši tāpēc, lai nodrošinātu to pietiekamu rentabilitāti, lai *Ryanair* tos turpinātu izmantot.
- (465) Turklāt Komisija arī norāda, ka, lai arī šie pasākumi bija ierobežoti laikā, piecu gadu termiņš, kas paredzēts katrā no līgumiem, nebija ne nepieciešams, ne proporcionāls izmaksām, ko radīja jauna maršruta atklāšana, ņemot vērā, ka aviozarē parasti pietiek ar līguma termiņu, kas ir īsāks par trīs gadiem⁽¹⁰³⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Skatīt 2005. gada pamatnostādņu 71.–75. punktu un 79. punkta b) un c) apakšpunktu, kā arī jauno pamatnostādņu 139., 140., 141. un 151. punktu.

⁽¹⁰¹⁾ Skatīt 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta b), d) un i) apakšpunktu, kā arī jauno pamatnostādņu 147. punktu.

⁽¹⁰²⁾ Skatīt 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta g) un h) apakšpunktu un 80. punktu, kā arī jauno pamatnostādņu 150., 152. un 153. punktu.

⁽¹⁰³⁾ Jaunās pamatnostādnes, 147. punkts.

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

Summai jābūt saistītai ar satiksmes neto attīstību

- (467) 2003. gada līgums bija saistīts ar jauna ikdienas maršruta ieviešanu starp Po un Londonu, un Komisija uzskata, ka šajā maršrutā bija iespējams kopējais pasažieru skaits 117 275 pasažieri gadā (skatīt 7. tabulu). Tāpēc šis līgums bija saistīts ar pasažieru skaita neto pieaugumu, jo iepriekš šāda maršruta nebija.
- (468) Savukārt 2005. gada līgumi nebija saistīti ar jauna maršruta ieviešanu, bet gan ar jau esošā maršruta Po–Londona izmantošanas turpināšanu tādā pašā biežumā. Tāpēc Komisija uzskata, ka no 2005. gada līgumiem izrietošās atbalsta summas nebija saistītas ar satiksmes neto attīstību.

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

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

Secinājums

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

8.1.3.2. Pasākumi pēc 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā

- (471) Komisija piemēro 2005. gada pamatnostādnes līgumiem, kas noslēgti pēc to stāšanās spēkā.
- (472) 2005. gada pamatnostādņu 27. punktā precizēts, ka aviokompānijām piešķirto darbības atbalstu (piemēram, atbalstu jaunu maršrutu atklāšanai) var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu tikai īpašos gadījumos un saskaņā ar stingriem nosacījumiem mazāk labvēlīgos Eiropas reģionos, t. i., reģionos, uz kuriem neattiecas LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunkta noteikumi, tālākajos reģionos un reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu.
- (473) Tā kā Po lidosta neatrodas šāda veida reģionā, minētais izņēmums uz to neattiecas.
- (474) Tāpat kā saistībā ar iepriekšējiem mehānismiem pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā Komisija norāda, ka ne Francija, ne arī kāda ieinteresētā trešā puse neapliecināja šo mehānismu atbilstību iekšējam tirgum, ne pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādņēm, ne uz jebkāda cita pamata.
- (475) Nemot vērā 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta a)-l) apakšpunktā minētos nosacījumus, Komisija izdara 476. un 480. apsvērumā minētos secinājumus.
- (476) Atsevišķi kritēriji, piemēram, 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta a) un b) apakšpunktā minētie kritēriji par aviokompānijai piešķirtu izmantošanas licenci un lidostas kategoriju ir ievēroti.
- (477) 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta h) apakšpunktā (Nediskriminējoša piešķiršana) noteiktais kritērijs ir formulēts šādi: “jebkuram valsts tiesību subjektam, kas plāno ar lidostas starpniecību vai bez tās piešķirt atbalstu darbības uzsākšanai jaunajā maršrutā kādam uzņēmumam, laikus jāpublicē sludinājums par attiecīgu projektu, nodrošinot pienācīgu reklāmu, lai ļautu visiem ieinteresētajiem pārvadātājiem piedāvāt savus pakalpojumus”. Komisija norāda, ka šajā gadījumā līgumi tika tieši apspiesti ar attiecīgajām aviokompānijām bez piedāvājuma publicēšanas. Tas nozīmē piešķiršanu bez konkurences iespējām, lai arī citas potenciāli ieinteresētās aviokompānijas būtu varējušas iesniegt savu pieteikumu attiecīgo maršrutu izmantošanai ar tādiem pašiem noteikumiem, lai saņemtu atbalstu darbības uzsākšanai.

- (478) Tomēr Komisija norāda, ka PBTRK 2007. un 2009. gadā laikrakstā *Air & Cosmos*⁽¹⁰⁴⁾ publicēja paziņojumus, lai aicinātu ieinteresētās aviokompānijas izstrādāt jaunus pakalpojumus apmaiņā pret atbalstu darbības uzsākšanai. Taču Francija norādīja, ka šīs procedūras bijušas neauglīgas, kas PBTRK lika "veikt tiešas pārrunas ar atsevišķām aviokompānijām". Attiecīgi šīs pārbaudes ietvaros konstatētais nelikumīgais atbalsts izriet nevis no iepriekšēja paziņojuma publicēšanas, bet no divpusējām sarunām. Tāpēc h) apakšpunktā noteiktais kritērijs nav ievērots.
- (479) Attiecībā uz 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta i) apakšpunktā noteikto kritēriju (Biznesa plāns, ar kuru apliecināta ilgtspēja, un analīze par jaunā maršruta ietekmi uz konkurējošiem maršrutiem) Komisija aicināja Franciju norādīt, vai šāds biznesa plāns tika veikts un, attiecīgā gadījumā, iesniegt kopijas. Ne Francija, ne arī kāda ieinteresētā trešā puse nav ziņojus par šādu biznesa plānu esamību. Tāpēc i) apakšpunktā noteiktais kritērijs nav ievērots.
- (480) Attiecībā uz 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta j) apakšpunktā noteikto kritēriju (Publiskošana), tajā minēts, ka attiecīgās publiskās iestādes publisko subsidēto maršrutu sarakstu, katram maršrutam norādot publiskā finansējuma avotu, saņēmēju aviokompāniju, izmaksātās atbalsta summas un attiecīgo pasažieru skaitu. Šajā gadījumā Francija apstiprināja, ka maršrutu saraksts un finansiālos stimulus vai mārketinga maksājumus saņēmušie uzņēmumi nav publiskoti katru gadu. Attiecīgi 2005. gada pamatnostādņu 79. punkta j) apakšpunktā noteiktais kritērijs nav ievērots.

Secinājums

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

8.2. PASĀKUMI LIDOSTAS APSAIMNIEKOTĀJA INTERESĒS

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

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

- (483) Saskaņā ar LESD līguma 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (484) Lai kādu pasākumu uzskatītu par valsts atbalstu, šiem apstākļiem jāizpildās kumulatīvā veidā: 1) apskatāmo pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti, 2) tas sniedz ekonomisku priekšrocību, 3) šī priekšrocība ir selektīva un 4) apskatāmais pasākums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, 5) labuma guvējs ir uzņēmums LESD līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, kas nozīmē, ka tas veic ekonomisku darbību.
- (485) Lai noteiktu, vai 88. un 108. apsvērumā minētās subsīdijas rada valsts atbalstu, vispirms ir jāpārbauda, vai tā saņēmējs, Po lidostas apsaimniekotājs, tā piešķiršanas laikā veica saimniecisko darbību. Komisija šo jautājumu izskatīs pirms subsīdiju analīzes saistībā ar pārvaldības uzdevumiem un aprīkojuma subsīdijām, lai noteiktu, vai tās rada valsts atbalstu.

8.2.1.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

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

⁽¹⁰⁴⁾ Skatīt 132. apsvērumu.

⁽¹⁰⁵⁾ Skatīt 3. tabulu.

⁽¹⁰⁶⁾ 28. un 29. punkts

- (487) Turklāt, kā arī norādīts jaunajās pamatnostādņēs ⁽¹⁰⁷⁾, ne visām lidostas darbībām vienmēr ir saimniecisks raksturs. Darbībām, kuras ir saistītas ar valsts atbildību par savu publiskās varas oficiālo pilnvaru īstenošanu, nav ekonomisks raksturs, un tās principā neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.
- (488) Saskaņā ar 4. tabulas datiem, aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir palīdzējušas finansēt ieguldījumus saistībā ar manevrēšanas ceļu, skrejceļu, zīmēm un autostāvvietu. PBTRK, kura izmanto lidostu un piemēro maksu savu resursu lietotājiem, minēto infrastruktūru un aprīkojumu izmanto komerciāli. Tāpēc šādas investīcijas ir neatņemamas no lidostas apsaimniekotāja komercdarbības. Aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, tādējādi ir sniegušas labumu saimnieciskajā darbībā. Turklāt tās tika piešķirtas pēc 2000. gada 12. decembra. Tāpēc uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziena kontekstā tās var ietilpt valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.
- (489) Savukārt 1999. un 2000. gadā piešķirtās subsīdijas, kas minētas 4. tabulā un ir palīdzējušas finansēt ieguldījumus saistībā ar kravas un pasažieru termināļiem, skrejceļu materiālu un koģenerācijas staciju, ir piešķirtas pirms 2000. gada 12. decembra. Tāpēc Komisijai attiecīgie pasākumi šī lēmuma kontekstā nav jāizskata.
- (490) Subsīdijas, ko laika posmā no 2000. līdz 2005. gadam sniedza Atlantijas Pireneju ģenerālpadome PBTRK parakstītā kapitāla aizņēmuma atmaksai EUR 779 000 apmērā ⁽¹⁰⁸⁾, izriet no protokola par Po lidostas finansēšanas plānu, kas noslēgts 1990. gada 5. novembrī. Minētajā protokolā iekļauta neatsaucama publisko iestāžu apņemšanās atmaksāt attiecīgo parādu. Tā kā protokols ir senāks par "Parīzes lidostu" spriedumu, Komisijai valsts atbalsta noteikumu kontekstā nav jāpārbauda maksājumi, kas veikti saskaņā ar šo protokolu.
- (491) Sadaļā 8.2.1.2 Komisija pārbauda, kādā mērā subsīdijas saistībā ar pārvaldības uzdevumiem reāli ir palīdzējušas finansēt darbības, kas izriet no valsts atbildības principa par savu publiskās varas oficiālo pilnvaru īstenošanu.

8.2.1.2. Subsīdijas saistībā ar pārvaldības uzdevumiem

- (492) Kā norādīts 3. tabulā, oficiālās pārbaudes procedūras priekšmets ietver FIATA subsīdijas, kā arī subsīdijas dažādu ieguldījumu finansēšanai, proti, drošības dienesta telpām un transportlīdzekļiem un dienestam cīņai pret gaisa transportlīdzekļu ugunsgrēkiem (SSLIA), kā arī tomogrāfiem ⁽¹⁰⁹⁾. Šīs dažādās subsīdijas ir piešķirtas, piemērojot 4.3.2. sadaļā raksturoto vispārējo pārvaldības uzdevumu finansēšanas sistēmu Francijas lidostās.
- (493) Kā minēts iepriekš, saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm un judikatūru, darbībām, kuras ir saistītas ar valsts atbildību par savu publiskās varas oficiālo pilnvaru īstenošanu, nav saimnieciska rakstura, un tās principā neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā. Saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm, tādas funkcijas kā, piemēram, gaisa satiksmes kontrole, policija, muiža, ugunsgrēku novēršana, pasākumi civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām un investīcijas šādām funkcijām nepieciešamajā infrastruktūrā un aprīkojumā principā tiek uzskatītas par tādām, kurām nav saimnieciska rakstura ⁽¹¹⁰⁾.
- (494) Turklāt jaunajās pamatnostādņēs precizēts, ka, lai novērstu valsts atbalsta situāciju, publiskajam finansējumam šādām darbībām, kuras pēc būtības nav saimnieciskas darbības, jābūt stingri ierobežotam līdz attiecīgo darbību radīto izmaksu segšanai un nav jārada nepamatota diskriminācija starp lidostām. Otrā minētā nosacījuma saistībā jaunajās pamatnostādņēs ir precizēts, ka gadījumos, kad konkrētajā tiesiskajā kārtībā ir pieņemts, ka pasažieru lidostām ir jāpalīdz segt atsevišķas izmaksas, kas ir saistītas ar to izmantošanu, atšķirībā no citām pasažieru lidostām, pēdējās minētās varētu gūt priekšrocību no tā, ka attiecīgās izmaksas ir vai nav saistītas ar darbību, kas principā ir uzskatīta par tādu, kurai nav saimnieciska rakstura ⁽¹¹¹⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ 34. un 35. punkts

⁽¹⁰⁸⁾ Skatīt 3. tabulas priekšpēdējo rindu.

⁽¹⁰⁹⁾ Skatīt 3. tabulas pirmo un otro rindu.

⁽¹¹⁰⁾ 35. punkts.

⁽¹¹¹⁾ 36. un 37. punkts.

- (495) 4.3.2. sadaļā raksturotās darbības, ko finansē ar vispārējo pārvaldības uzdevumu finansēšanas sistēmu Francijas lidostās, ir saistītas ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgu iejaukšanos⁽¹¹²⁾, ar policijas uzdevumiem⁽¹¹³⁾, ugunsgrēku novēršanu un glābšanas darbiem⁽¹¹⁴⁾, gaisa satiksmes drošību⁽¹¹⁵⁾, kā arī ar cilvēku un dabiskās vides aizsardzību⁽¹¹⁶⁾. Šādas darbības var likumīgi uzskatīt par atbilstošām valsts atbildības principa īstenošanā attiecībā uz tās publiskās varas oficiālajām pilnvarām. Attiecīgi Francija minētās darbības valsts atbalsta tiesību kontekstā likumīgi var uzskatīt par pārvaldības darbībām jeb darbībām, kam nav saimnieciska rakstura. Tāpēc tā var arī paredzēt publisko finansējumu, lai kompensētu lidostas apsaimniekotāju segtās izmaksas saistībā ar minēto uzdevumu izpildi, ciktāl tie par to ir atbildīgi saskaņā ar valsts tiesību aktiem un ar nosacījumu, ka šāds finansējums nerada ne pārmērīgu kompensāciju, ne arī diskrimināciju starp lidostām.
- (496) No 4.3.2. sadaļā minētā apraksta izriet, ka ar Francijas tiesību aktiem noteiktās sistēmas pamatā ir stingri izmaksu kontroles mehānismi – gan iepriekšēji, gan turpmāki, – ar kuriem nodrošina, ka lidostu apsaimniekotāji no lidostas nodokļa un no papildu mehānisma saņem tikai tādas summas, kādas ir skaidri nepieciešamas izmaksu segšanai.
- (497) Turklāt šis mehānisms tiek piemērots visām Francijas pasažieru lidostām gan attiecībā uz uzdevumu veidiem, kuri ļauj saņemt kompensāciju, gan uz finansējuma mehānismiem. Tādējādi nosacījums par diskriminācijas neesamību ir ievērots. Ja Francijas tiesību akti uztic lidostu apsaimniekotājiem valsts uzdevumu izpildi, par finansējumu, kas saistīts ar šīm funkcijām, ir atbildīga valsts, nevis lidostas apsaimniekotājs. Tāpēc ar šīm funkcijām saistīto izdevumu kompensācija no publiskajiem līdzekļiem saskaņā ar Francijas tiesisko kārtību nesamazina izmaksas, kuras parasti būtu jāsedz lidostu apsaimniekotājam.
- (498) Tāpēc finansējums, ko Francijas lidostu apsaimniekotāji saņēmuši šīs sistēmas piemērošanas rezultātā, nav valsts atbalsts.
- (499) Tādējādi arī 3. tabulas otrajā un trešajā rindā minētās subsīdijas saistībā ar valsts uzdevumiem, kuras palīdzējušas finansēt investīcijas saistībā ar civilās aviācijas aizsardzību pret nelikumīgas iejaukšanās gadījumiem un ar glābšanu un cīņu pret lidaparātu ugunsgrēkiem, nav valsts atbalsts.

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

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

13. tabula

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

(miljonos EUR)

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

⁽¹¹²⁾ Šajā kategorijā ietilpst arī nododamās bagāžas pārbaude, pasažieru un kabīnes bagāžas pārbaude un piekļuves kontrole ierobežotām zonām.

⁽¹¹³⁾ Šajā kategorijā ietilpst arī automatizētā robežkontrole ar biometrisku identifikāciju.

⁽¹¹⁴⁾ Kā minēts 493. apsvērumā, jaunajās pamatnostādnēs visas trīs kategorijas ir skaidri norādītas kā piemēri darbībām, kam nav saimnieciska rakstura.

⁽¹¹⁵⁾ Šajā kategorijā ietilpst arī dzīvnieku apdraudējuma novēršana.

⁽¹¹⁶⁾ Šajā kategorijā ietilpst arī vides pārbaudes pasākumi.

(miljonos EUR)

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

Valsts līdzekļi un attiecināmība

- (501) Atlantijas Pireneju ģenerālpadome piešķir PBTRK subsīdijas, kuras finansētas no Atlantijas Pireneju departamenta – teritoriālas, decentralizētas kopienas – līdzekļiem. Minētie līdzekļi ir valsts līdzekļi. LESD 107. panta piemērošanas nolūkos teritoriālo kopienu līdzekļi tiek uzskatīti par valsts līdzekļiem ⁽¹¹⁷⁾. Turklāt šādu kopienu pieņemtie lēmumi ir piedēvējami valstij tādā pašā mērā kā centrālās pārvaldības struktūras veiktie pasākumi ⁽¹¹⁸⁾.
- (502) Tas pats attiecas arī uz subsīdijām, kas saņemtas no Akvitānijas reģionālās padomes un no jauktās arodbiedrības, kurā apvienojušās pilnībā paškontrolētas vietējās kopienas.
- (503) Savukārt manevrējamā ceļa darbus daļēji finansēja ERAF. ERAF finansējums tiek uzskatīts par valsts līdzekļiem un ir piedēvējams valstij, jo tā piešķirumu kontrolē attiecīgā dalībvalsts ⁽¹¹⁹⁾.
- (504) Attiecīgi aprikojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir pilnībā finansētas no valsts līdzekļiem un LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir attiecināmas uz valsti.

Selektīvas priekšrocības lidostas apsaimniekotājam

- (505) Lai novērtētu, vai valsts pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, ir jānosaka, vai saņēmēja uzņēmums gūst ekonomiskas priekšrocības, kas tam ļauj izvairīties no izmaksām, kuras parastos apstākļos būtu jāsedz no saviem finanšu līdzekļiem, vai tas gūst priekšrocības, kuras tam nebūtu radušās parastos tirgus apstākļos, ⁽¹²⁰⁾ vai arī, ja attiecīgais pasākums var tikt uzskatīts par sabiedrisko pakalpojumu veikšanas kompensāciju saskaņā ar *Altmark* sprieduma nosacījumiem ⁽¹²¹⁾.
- (506) Pēdējā punkta saistībā vispirms ir jānorāda, ka Francija nav skaidri paudusi, ka pēc tās ieskatiem Po lidostas apsaimniekotājs būtu bijis atbildīgs par patiesa vispārējas nozīmes pakalpojuma sniegšanu. Savos komentāros par procedūras pagarināšanas lēmumu Francija šajā saistībā ir tikai norādījusi, ka "tā kā attiecīgajā laikā [(pirms 2005. gada pamatnostādņu publicēšanas)] nebija skaidri piemērojama juridiskā pamata, Francijas iestādes varēja likumīgi uzskatīt, ka tolaik piešķirtais finansējums lidostas infrastruktūrai ir politisks pasākums teritorijas plānošanai, lidosta kopumā veica vispārējas ekonomiskās nozīmes uzdevumu, un tas nebija saistīts ar valsts atbalsta shēmu" ⁽¹²²⁾.

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

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

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

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

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

⁽¹²²⁾ 13. punkta 1. apakšpunkts

- (507) Francija piebilda: "Francijas iestādes uzskata, ka lidostas, kuras izmanto mazāk nekā 1 miljons pasažieru gadā, kopumā ir jāuzskata par vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumiem, ņemot vērā to nozīmīgo lomu teritorijas plānošanā, reģiona ekonomiskajā un sociālajā attīstībā, kā arī attiecīgo darbību savstarpējo saistību. Tās arī uzskata, ka šādu lidostu ietekme uz kopējo tirgu ir ierobežota. Tāpēc tās uzskata, ka attiecīgajām lidostām piešķirtais finansējums nav uzskatāms par valsts atbalstu vai arī tas jāatzīst par saderīgu ar kopējo tirgu un jāatbrīvo no ziņošanas prasības saskaņā ar Komisijas 2005. gada 28. novembra lēmumu par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam kā kompensācijām par sabiedriskajiem pakalpojumiem, kas piešķirtas atsevišķiem uzņēmumiem, kuri atbildīgi par vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu pārvaldību, kurš bija spēkā līdz 2011. gada 20. decembrim" ⁽¹²³⁾.
- (508) Jebkurā gadījumā Komisija uzskata, ka šie pamatojumi ir nepietiekami, lai būtu iespējams secināt, ka Po lidostas apsaimniekotājs ir atbildīgs par patiesa tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojuma pārvaldību. Kā minēts jaunajās pamatnostādņēs ⁽¹²⁴⁾, Komisija uzskata, ka pienācīgi pamatotos gadījumos lidostas pārvaldību kopumā ir iespējams uzskatīt par vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu. Taču Komisija uzskata, ka tāds gadījums varētu būt tad, ja vismaz daļa no apgabala, kuru potenciāli neskartu lidostas pakalpojumi, šādu pakalpojumu trūkuma dēļ tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu kavēta tā sociālā un ekonomiskā attīstība.
- (509) Ņemot vērā šo principu, nevar uzskatīt, ka jebkuras Francijas lidostas, kuru izmanto mazāk nekā 1 miljons pasažieru gadā, pārvaldība ir patiesa vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojums. Ja Francija vēlas pamatot savu uzskatu par to, ka attiecīgās lidostas pārvaldība ir vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojums, tai ir jānovērtē visu šīs kategorijas lidostu konkrētā situācija un jāiesniedz šāda analīze Komisijai. Tikai tādā situācijā Komisija varētu uzskatīt katru gadījumu atsevišķi, lai pārbaudītu, vai Francija nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, novērtējot konkrēto lidostu kā vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu.
- (510) Šajā gadījumā saistībā ar Po lidostu netika iesniegta nekāda konkrēta analīze minētajā aspektā. Turklāt, ņemot vērā, ka 50 km un 40 minūšu brauciena attālumā atrodas Tarbas lidosta, nav iespējams apgalvot, ka bez Po lidostas daļa no šīs lidostas potenciāli neapkalpotā apgabala tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu kavēta tā sociālā un ekonomiskā attīstība. Šāds uzskats liecinātu par acīmredzamu kļūdu kvalifikācijas novērtēšanā.
- (511) Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības noteikumu piemērošanu valsts atbalsta jomā saistībā ar kompensācijām, kas piešķirtas par vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanu ⁽¹²⁵⁾, lai tiktu izpildīts pirmais *Altmark* sprieduma nosacījums, sabiedriskā pakalpojuma funkcijai jābūt noteiktai ar vienu vai vairākiem aktiem, kuri atkarībā no dalībvalstu tiesību aktiem var būt leģislatīvi vai reglamentējoši akti, kā arī līgumi. Turklāt aktā vai aktos ir jāprecizē vismaz sabiedriskā pakalpojuma saistību saturs un termiņš, uzņēmums un attiecīgā teritorija, ja tā ir nosakāma, jebkādu ekskluzīvo vai īpašo tiesību, ko uzņēmumam piešķir attiecīgā iestāde, raksturs, kompensācijas aprēķins, kontroles un pārskatīšanas parametri un iespējamās pārmērīgās kompensācijas atgūšanas mehānismi, kā arī līdzekļi pārmērīgu kompensāciju novēršanai. Vienīgie Francijas iesniegtie akti, kuri, iespējams, varētu atbilst šai prasībai, ir 1965. gada spriedums ⁽¹²⁶⁾ un tā turpmākie papildinājumi tādā mērā, kādā tie PBTRK uz konkrētu laiku nosaka dažādas saistības izmantošanas (tostarp attiecībā uz darba laiku un vienlīdzīgu attieksmi pret lietotājiem), uzturēšanas un plānošanas jomā. Tomēr nevienā no šiem aktiem nav noteikta sistēma aprēķiniem un jebkura finanšu kompensācijas mehānisma pārskatīšanai.
- (512) Tāpēc Komisija, pamatojoties uz lietas materiāliem, uzskata, ka Po lidostas pārvaldību nevar uzskatīt par patiesu vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu.
- (513) Pat pieņemot, ka tas tā būtu, arī aprīkojuma subsīdijas, uz kurām attiecas šī pārbaude, neatbilst *Altmark* sprieduma kopējiem nosacījumiem. Būtībā dažādos laika posmos ir veiktas atšķirīgas *ad hoc* subsīdijas, lai segtu ieguldījumu izmaksas, kuras attiecīgajos laika posmos kļuva nepieciešamas. Tāpēc šādas subsīdijas neatbilst kompensācijas mehānismam, kas būtu izveidots objektīvi, pārredzami un iepriekšēji, t. i., publiskajām iestādēm uzticot lidostas pārvaldību PBTRK, vai gadījumā, kad ar aktiem atjaunināta vai precizēta šādas pārvaldības sistēma. Tādējādi subsīdijas neatbilst otrajam *Altmark* sprieduma nosacījumam, kurā minēts: "parametriem, uz kuru pamata aprēķina kompensāciju, jābūt iepriekš noteiktiem objektīvā un pārredzamā veidā, lai nepieļautu, ka tā rada konkurences priekšrocības, kas saņēmējam uzņēmumam varētu sniegt noteiktu izdevīgumu, salīdzinot ar konkurējošajiem uzņēmumiem" ⁽¹²⁷⁾.

⁽¹²³⁾ 13. punkta 3. apakšpunkts

⁽¹²⁴⁾ 72. punkts.

⁽¹²⁵⁾ OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp., 52. punkts

⁽¹²⁶⁾ Skatīt 27. apsvērumu.

⁽¹²⁷⁾ Skatīt *Altmark* spriedumu, kas minēts 121. zemsvītras piezīmē 90. punktā.

- (514) Ciktāl attiecīgās subsīdijas neatbilst *Altmark* spriedumam, ir jāpārbauda, kā minēts iepriekš, vai tās ir piešķirtas parastos tirgus apstākļos.
- (515) Šajā saistībā jāatgādina, ka “kapitālu, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā apstākļos, kas ir parasti tirgus apstākļi, nevar uzskatīt par valsts atbalstu”⁽¹²⁸⁾.
- (516) Lai noteiktu, vai aprīkojuma subsīdijas 2004. un 2009. gadā piešķirtas parastos tirgus apstākļos, tām ir jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka princips. Tas nozīmē, ka ir jānovērtē, vai piešķiršanas datumā publiskās struktūras no tām varēja gaidīt jebkādu finansiālu atdevi, no šīs analīzes izslēdzot gaidāmos ieguvumus vietējās ekonomiskās attīstības jomā pašus par sevi.
- (517) Šajā gadījumā Komisija vispirms norāda, ka lidostu pārvalda PBTRK koncesijas ietvaros, kuras termiņš beidzas 2015. gadā. Īpašumtiesības uz šo lidostu, kuras sākotnēji piederēja valstij, 2007. gada 1. janvārī tika nodotas jauktai arodbiedrībai. Attiecīgi PBTRK nav teritorijas un infrastruktūru īpašnieks.
- (518) Šajā saistībā un attiecībā uz aprīkojuma subsīdijām PBTRK savos komentāros apstiprināja, ka: “summas atbilst lidostas infrastruktūras īpašnieku veiktajām investīcijām to uzturēšanā un uzlabošanā; vienīgais ieguvējs no tām ir īpašnieks. Minētās summas PBTRK kā lidostas apsaimniekotājam nerada nekādas ekonomiskas priekšrocības.” (zemsvītras piezīmes ir izlaistas). PBTRK piebilst: “Tāpēc piešķirēja iestāde un vietējās struktūras, kuras sniegušas subsīdijas aprīkojumam, dabiski iejaucas kā lidostas infrastruktūras īpašnieki attiecīgās instrumenta koncesijas ietvaros ar mērķi pielāgot normām, uzturēt un uzlabot publisko lidostas pakalpojumu, lai palielinātu sava īpašuma vērtību. Tāpēc tās ir investīcijas, par kurām atbildīgs publiskā instrumenta īpašnieks, nevis tā apsaimniekotājs.”
- (519) Tomēr no lietas materiāliem izriet, ka koncesijas ekonomikā nepieciešamo investīciju finansēšana ir tieši PBTRK, nevis publiskā īpašnieka uzdevums. Tādējādi ar 1965. gada spriedumu, kurā noteikta koncesija, koncesionāram skaidri ir uzticēta iekārtošana, plānošana un darbu veikšana, ēkas, iekārtas un materiāli. Francija to apstiprināja šādi: “Investīcijas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu lidostas atbilstību standartiem, atjaunošanu, uzturēšanu, paplašināšanu vai modernizāciju, sedz koncesionārs.”
- (520) Francija šajā saistībā norādīja, ka 2001. gada 8. novembra papildinājumā (“trešais papildinājums”) 1965. gada spriedumam nav apstrīdēta koncesijas ekonomika, jo īpaši investīciju jomā saistībā ar lidostas uzturēšanu un atjaunošanu. Turklāt tā norādīja, ka arī 2010. gada 3. marta papildinājumā (“ceturtais papildinājums”), kas pēc 2007. gadā notikušās īpašuma nodošanas noslēgts starp jaukto arodbiedrību un PBTRK, nav apstrīdēta koncesijas ekonomika un, tāpat kā iepriekšējos papildinājumos, atbildība par darbībai nepieciešamajām investīcijām noteikta koncesionāram⁽¹²⁹⁾.
- (521) Tāpēc, kā liecina 1965. gada sprieduma un tā papildinājumu pārbaude un kā to, pretēji PBTRK paustajam, apstiprina Francija, tieši PBTRK ir jāveic un jāfinansē tādi ieguldījumi kā tās, uz kuriem attiecas šeit aplūkotās aprīkojuma subsīdijas.
- (522) No otras puses šķiet, ka, piešķirot 2004. un 2009. gada subsīdijas aprīkojumam, dažādas attiecīgās publiskās struktūras nevarēja gaidīt ieguldījumu atdevi tādā veidā, kas būtu apmierinājis tirgus ekonomikas dalībnieku, ja tas būtu rīkojies minēto struktūru vietā. Teritorijas un infrastruktūras 2004. gadā piederēja valstij, savukārt 2009. gadā – jauktajai arodbiedrībai. Vienīgie ieņēmumi, kurus Po lidosta radīja katram no abiem publiskajiem īpašniekiem, bija minimālā nomas maksa 100 franku apmērā par katru gadu līdz 2010. gadam un EUR 100 apmērā par katru gadu pēc 2010. gada. 2004. un 2009. gadā piešķirtās subsīdijas aprīkojumam nav nekādā mērā paaugstinājušas minēto nomas maksu, kuras summa ir noteikta 1965. gada spriedumā un pārskatīta atsevišķos tā papildinājumos. Tādējādi ne valsts, ne jauktā arodbiedrība kā īpašnieki nevarēja gaidīt, ka investīciju subsīdijas, kas piešķirtas attiecīgi 2004. un 2009. gadā, varētu radīt jūtamu atdevi no investīcijām, katrā ziņā ne ātrāk kā pēc koncesijas termiņa beigām, kas paredzēts 2015. gadā. Turklāt nekādi lietas materiāli nelielina, ka valsts vai jauktā arodbiedrība attiecīgi 2004. un

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

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

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

- (523) Savukārt publiskās struktūras, kuras tieši vai netieši ar jauktās arodbiedrības starpniecību piedalījās šo subsīdiju finansēšanā un to piešķiršanas brīdī nebija teritoriju un infrastruktūru īpašnieki, vēl jo mazāk varēja no investīcijām gaidīt tādu atdevi, kas spētu nodrošināt viņu investīciju izdevumu rentabilitāti. Šis fakts attiecas uz Atlantijas Pireneju ģenerālpadomi un uz Akvitānijas reģionālo padomi, kuras 2004. gadā, kad tās nolēma atbalstīt manevrējamā ceļa darbu finansēšanu, nebija lidostas īpašnieki.
- (524) Turklāt ir arī jānorāda, ka saskaņā ar Francijas teikto "publisko struktūru lēmums veikt investīcijas nav balstīts tikai tiešas rentabilitātes apsvērumos, un PBTRK maksājums ir simbolisks. Publisko struktūru izvēli veikt investīcijās nosaka iespējami gaidāmais ieguvums reģiona ekonomiskajā un tūrisma attīstībā." Šis izteikums apstiprina, ka publiskās struktūras negaidīja, ka to investīciju izdevumi tām jebkādā veidā būs rentabli. Vienīgie minēto struktūru gaidītie ieguvumi, kas ir saistīti ar ekonomisko un tūrisma attīstību, nebūtu bijuši nozīmīgi tirgus ekonomikas dalībniekam, ja tas rīkotos šo struktūru vietā. Tas rada iemeslu uzskatīt, ka tirgus ekonomikas dalībnieka princips attiecīgajām aprīkojuma subsīdijām nav piemērojams.
- (525) Ņemot vērā iepriekš minēto, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas neatbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijiem. Šādas subsīdijas ir samazinājušas ieguldījumu izmaksas, kuras būtu bijis jāsedz PBTRK, bez pietiekamas atdeves perspektīvām tām struktūrām, kuras šīs subsīdijas piešķīra. Turklāt, tā kā šīs priekšrocības guva tikai viens uzņēmums, tās ir selektīvas.

8.2.1.4. Ietekme uz tirdzniecību Savienībā un konkurenci

- (526) PBTRK kā Po lidostas apsaimniekotājs konkurē ar citām lidostu platformām, jo īpaši ar lidostām, kuras darbojas tajā pašā klientu piesaistes apgabalā. Šajā nolūkā Komisija norāda, ka 50 km attālumā no Po lidostas atrodas Tarbas-Lurdas-Pireneju lidosta, no kuras kopš 2009. gada arī ir pieejami lidojumi uz Londonu. Arī Biaricas-Anglē-Bajonas lidosta atrodas mazāk nekā 100 km attālumā no Po lidostas un nodrošina lidojumus uz Šarluā, Londonu (Stanstedu), Mančestru un citiem galamērķiem Apvienotajā Karalistē. Tāpēc atbalsts, kas piešķirts PBTRK, rada konkurences kropļošanas risku. Tā kā lidostu pakalpojumu un gaisa satiksmes tirgus Savienības ietvaros ir konkurencei atvērti tirgi, atbalsts arī var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (527) Plašākā kontekstā ir jānorāda, ka Savienības lidostu apsaimniekotāji savā starpā konkurē attiecībā uz aviokompāniju piesaistīšanu. Būtībā aviokompānijas nosaka maršrutos, kurus tās izmanto, un to biežumu atkarībā no dažādiem kritērijiem. Šādi kritēriji ietver potenciālos klientus, kurus tās var gaidīt šajos maršrutos, kā arī šo maršrutu galamērķos esošo lidostu iezīmes.
- (528) Aviokompānijas jo īpaši pārbauda tādas kritērijus kā sniegto lidostas pakalpojumu raksturs, iedzīvotāju skaits vai ekonomiskā darbība lidostas tuvumā, satiksmes intensitāte, piekļuves iespējas pa sauszemes ceļiem, kā arī maksas un vispārējie komerciālie apstākļi saistībā ar lidostas infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanu. Maksājumu līmenis ir svarīgs faktors, jo lidostai piešķirto finansējumu varētu izmantot, lai saglabātu lidostas maksu mērķlīnī zemā līmenī nolūkā piesaistīt aviokompānijas, tādējādi būtiski kropļojot konkurenci ⁽¹³⁰⁾.
- (529) Attiecīgi aviokompānijas sadala savus resursus, jo īpaši lidaparātu un apkalpes jomā, starp dažādiem maršrutiem, cita starpā ņemot vērā lidostu apsaimniekotāju piedāvātos pakalpojumus un par tiem piemērotās cenas.
- (530) No visa minētā izriet, ka 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, ar kurām PBTRK ir radītas ekonomiskas priekšrocības, varētu būt stiprinājušas PBTRK pozīciju salīdzinājumā ar citiem Eiropas lidostu apsaimniekotājiem. Attiecīgi šīs subsīdijas varētu būt kropļojušas konkurenci un iespaidojušas tirdzniecību starp dalībvalstīm.

⁽¹³⁰⁾ Jaunās pamatnostādnes, 43. punkts

8.2.1.5. *Secinājums par atbalsta esību*

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

8.2.2. ATBALSTA NELIKUMĪGAIS RAKSTURS

- (532) Aprikojuma subsīdijas, kuras piešķirtas 2004. un 2009. gadā, ir īstenotas bez paziņošanas.
- (533) Kā minēts iepriekš, Francija savos komentāros norādīja, ka saskaņā ar tās uzskatiem lidostas, kuras izmanto mazāk nekā viens miljons pasažieru gadā, kopumā ir uzskatāmas par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (VTNP), un tāpēc tām piešķirtais finansējums nav jāuzskata par valsts atbalstu vai arī ir jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu un jāatbrīvo no paziņošanas prasības saskaņā 2005. gada VTNP lēmuma noteikumiem.
- (534) Kā minēts iepriekš, Komisija, pamatojoties uz lietas materiāliem, uzskata, ka Po lidostas pārvaldību nevar uzskatīt par patiesu vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu. Šī iemesla dēļ 2004. un 2009. gada subsīdijām nevar piemērot atbrīvojumu no ziņošanas pienākuma, kas, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu, noteikts LESD 108. panta 3. punktā.
- (535) Turklāt, kā minēts iepriekš, šādas subsīdijas neatbilst kompensācijas mehānismam, kas būtu izveidots objektīvi, pārredzami un iepriekšēji, t. i., publiskajām iestādēm uzticot lidostas pārvaldību PBTRK, vai gadījumā, kad ar aktiem atjaunināta vai precizēta šādas pārvaldības sistēma. Tādējādi šīs subsīdijas neatbilst VTNP lēmuma 4. panta d) punktā noteiktajam kritērijam, saskaņā ar kuru aktā vai aktos, ar kuriem uztic vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma pārvaldību, ir jānorāda kompensācijas aprēķinu, kontroles un pārskatīšanas parametri. Šis ir vēl viens iemesls, kādēļ 2004. un 2009. gada aprikojuma subsīdijām nevar piemērot atbrīvojumu no ziņošanas pienākuma, kas, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu, noteikts LESD 108. panta 3. punktā.
- (536) Ņemot vērā iepriekš minēto, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprikojuma subsīdijas ir nelikumīgs atbalsts.

8.2.3. SADERĪBA AR IEKŠĒJO TIRGU

- (537) Kā skaidrots iepriekš, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprikojuma subsīdijas ir samazinājušas investīciju izmaksas, kuras parastos apstākļos būtu bijis jāsedz PBTRK. Tāpēc tās ir investīciju atbalsts. Turklāt tās ir piešķirtas pirms 2014. gada 4. aprīļa, kurā stājās spēkā jaunās pamatnostādnes. Saskaņā ar minētajām pamatnostādnēm, Komisija lidostām piešķirtajam nelikumīgajam investīciju atbalstam piemēro tos noteikumus, kuri bija spēkā atbalsta piešķiršanas datumā⁽¹³¹⁾.
- (538) 2009. gada subsīdiju piešķiršanas laikā spēkā bija 2005. gada pamatnostādnes, tāpēc ir jāpiemēro to teksts. Savukārt 2004. gada subsīdijas piešķirtas pirms 2005. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā, kad attiecībā uz lidostām labvēlīgu ieguldījumu atbalstu nebija noteikti konkrēti saderības kritēriji. Tāpēc Komisijai attiecīgās subsīdijas ir jānovērtē uz tieša LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta pamata, ņemot vērā savu lēmumu pieņemšanas praksi šajā saistībā. Ir jāatgādina, ka Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse attiecībā uz lidostas apsaimniekotājiem piešķirtā atbalsta saderības novērtēšanu tika konsolidēta ar 2005. gada pamatnostādnēm. Tāpēc Komisija uzskata, ka 2004. gada subsīdiju saderība ar iekšējo tirgu ir jānovērtē, ņemot vērā 2005. gada pamatnostādnēs noteiktos kritērijus.
- (539) Tāpēc, pamatojoties uz 2005. gada pamatnostādnēm⁽¹³²⁾, Komisija analizēja 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprikojuma subsīdijas, piemērojot šādus kritērijus:
- infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam vispārējo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.),
 - infrastruktūra ir nepieciešama un proporcionāla noteiktajam mērķim,
 - prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši, ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu,

⁽¹³¹⁾ Jaunās pamatnostādnes, 173. punkts.

⁽¹³²⁾ 61. punkts.

— infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem,

— tirdzniecības attīstība nav ietekmēta tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm.

- (540) Turklāt, papildus nepieciešamībai ievērot 539. apsvērumā minētos kritērijus, lidostām labvēlīgam valsts atbalstam, tāpat kā jebkuram citam valsts atbalstam, jābūt nepieciešamam noteikta un atbalstam proporcionāla mērķa sasniegšanai, lai to varētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Tāpēc, papildus iepriekš minētajiem 2005. gada pamatnostādņu kritērijiem, Komisija pārbaudīs, vai ir ievēroti nepieciešamības un proporcionalitātes kritēriji.
- (541) Komisija norāda, ka saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm lidostām labvēlīga ieguldījumu atbalsta attiecināmajām izmaksām jābūt ierobežotām līdz ieguldījumu izmaksām saistībā ar pašas lidostas infrastruktūru (skrejceļi, termināli, peroni u. c.) vai līdz tiešam atbalstam (iekārtas ugunsgrēku novēršanai un likvidēšanai, drošības aprīkojums). Savukārt no attiecināmajām izmaksām ir jāizslēdz ar komerciālām darbībām saistītās izmaksas, kuras nav tieši saistītas ar lidostas pamatdarbību, piemēram, nekustamā īpašuma būvniecība, finansēšana, izmantošana un lidostas telpu noma ne tikai birojiem un glabāšanai, bet arī viesnīcām un rūpniecības uzņēmumiem, kā arī veikaliem, restorāniem un stāvvietām.
- (542) 2004. gadā piešķirtās subsīdijas pilnībā tika izmantotas darbu finansēšanai uz manevrējamā ceļa. Kopējām ieguldījumu izmaksām par šiem darbiem ir piemērojams ieguldījumu atbalsts saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm, jo manevrējamais ceļš ir daļa no lidostas infrastruktūras. Savukārt 2009. gada subsīdijas tika piešķirtas, lai palīdzētu finansēt dažādus ieguldījumus saistībā ar skrejceļiem un zīmēm un, sedzot nelielu kopējo ieguldījumu izmaksu daļu⁽¹³³⁾, saistībā ar autostāvvietas paplašināšanu. Skrejceļš un zīmes ir daļa no lidostas infrastruktūras. Attiecīgi ar šādu infrastruktūru saistīto investīciju izmaksas ir attiecināmas. Savukārt ar autostāvvietu saistītās izmaksas ir jāizslēdz no attiecināmajām izmaksām, jo autostāvvietā nav daļa no lidostas infrastruktūras. 2009. gada subsīdiju kopējā summa 4,1 miliona euro apmērā nepārsniedz kopējo attiecināmo izmaksu summu saistībā ar skrejceļu un zīmēm jeb 4,7 miljonus euro. Tādējādi 2009. gada subsīdijas ir izmantotas tikai attiecināmo izmaksu segšanai⁽¹³⁴⁾.
- (543) Aprīkojuma subsīdijas, kas piešķirtas 2004. un 2009. gadā (ar kopējo summu attiecīgi 1,6 un 4,1 miljoni euro) nepārsniedz abām subsīdijām aprēķinātās attiecināmās izmaksas (attiecīgi 2,6 un 4,7 miljoni euro), taču rada paaugstinātu atbalsta intensitāti (attiecīgi 62 % un 88 %).

8.2.3.1. *Skaidri noteikts vispārējās nozīmes mērķis*

- (544) 2004. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ļāva finansēt darbus uz manevrējamā ceļa nolūkā pielāgot šo aprīkojumu standartiem, lai nodrošinātu labāku satiksmes plūsmu, kas ļautu reaģēt uz augstas komerciālās satiksmes prasībām.
- (545) Savukārt attiecināmās izmaksas, kuras finansētas ar 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām un izmantotas skrejceļa un zīmju atjaunošanai, bija nepieciešamas, lai lidlauks nezaudētu savu uzņemšanas potenciālu un iegūtu sertifikātu, kas ļautu turpināt uzņemt lidmašīnas ar pasažieru pārvadāšanas vidējo kapacitāti no 200 līdz 250 pasažieriem. 1992. un 1993. gadā izvietoto III kategorijas zīmju, kā arī 1990. gadā izveidotās manevrēšanas zonas atjaunošana bija vajadzīga to ilgā izmantošanas laika dēļ (vidējais izmantošanas laiks parasti ir no 10 līdz 15 gadiem), kā arī lai nodrošinātu atbilstību standartiem. Pielāgošana standartiem bija nepieciešama, jo veikspēja, kas noteikta ar spriedumu par lidlauku akreditācijas un izmantošanas nosacījumiem, jo īpaši attiecībā uz precīzu 3. kategorijas nolaišanos, īsā termiņā varēja izraisīt lidostas sertifikācijas atcelšanu.
- (546) Tādējādi ne 2004., ne 2009. gada subsīdijas nav izraisījušas būtisku kapacitātes pieaugumu. Ar tām galvenokārt ir finansēti darbi, kas saistīti ar atjaunošanu un pielāgošanu standartiem, nolūkā saglabāt infrastruktūru tādā stāvoklī, kas ļautu turpināt uzņemt jau iepriekš uzņemtos lidaparātu veidus un satiksmes apmēru, kā arī uzlabot lidostas darbību intensīvākās satiksmes periodā.

⁽¹³³⁾ Mazāk par 10 % no kopējām investīciju izmaksām (skatīt 4. tabulu un 1. zemsvītras piezīmi turpat.).

⁽¹³⁴⁾ Skatīt Komisijas lēmumu lietā SA.38168, Croatia – Dubrovnik Airport Development, 10. un 28. punktu.

- (547) Po lidosta uzņem nozīmīgu darījumu lidojumu daļu, kas veido aptuveni 60–70 % no kopējās satiksmes. Tas ir saistīts ar daudzu uzņēmumu atrašanos Po un tuvākajā apkaimē. Francija šajā saistībā norādīja, ka Po apgabals līdz ar Lakas un Oloronas apgabaliem ir trešais lielākais ekonomikas centrs Francijas Dienvidrietumu daļā. Po atrodas daudzu lielo uzņēmumu starptautiskie un reģionālie biroji, kā arī pētījumu un ražošanas centri. Lidostas trūkums Po vai tās uzņemšanas potenciāla ievērojama samazināšana radītu kaitējumu ekonomiskajai aktivitātei, jo darījumu pasažieri kopumā tiecas samazināt ceļā pavadīto laiku, lai dienas laikā varētu veikt lidojumus gan turp, gan atpakaļ. Tādējādi fakts, ka darījumu pasažieriem, kuri ierodas Po vai dodas no tās prom, būtu jāizmanto lidosta, kura kā, piemēram, Tarbas lidosta, neatrodas tiešā pilsētas tuvumā, daudzos uzņēmumos varētu tikt uzskatīts par trūkumu.
- (548) Turklāt Po lidosta uzņem ievērojamas tūristu plūsmas, kas jo īpaši ir skaidrojams ar Pireneju tuvumu un to ziemas sporta bāzēm. PBTRK minētajos pētījumos jo īpaši ir norādīts, ka tikai aviokompānijas *Ryanair* pasažieri vien, kuri lielākoties ir tūristi, savas uzturēšanās laikā Po reģionā kopumā ir iztērējuši 8 miljonus euro 2005. gadā un 56 miljonus euro 2010. gadā.
- (549) Visu minēto iemeslu dēļ aprīkojuma subsīdijas, ko PBTRK saņēma 2004. un 2009. gadā, ir veicinājušas Po un tās reģiona ekonomisko attīstību ar lidostas ietekmi uz tūrismu un ekonomisko aktivitāti kopumā.
- (550) Šīs subsīdijas ir arī veicinājušas reģiona pieejamību, jo īpaši tūristiem un darījumu cilvēkiem. Šajā saistībā ir jānorāda, ka Po lidosta atrodas 50 km attālumā no Tarbas lidostas un 100 km attālumā no Biaricas lidostas. Tāpēc Biaricas lidosta, ņemot vērā tās attālumu no Po lidostas, nevar tikt uzskatīta par vērā ņemamu Po lidostas alternatīvu pasažieriem, kuriem ir svarīgs laika faktors, jo īpaši darījumu cilvēkiem.
- (551) Turklāt šķiet, ka minētajām trīs lidostām ir diezgan atšķirīgi satiksmes veidi:
- Po galvenokārt raksturo nozīmīga darījumu satiksme, ko apliecina salīdzinoši augstā *Air France* un *Régional* nodrošinātā iekšzemes satiksmes daļa kopējā satiksmē,
 - Biaricu raksturo nozīmīga tūrisma plūsma, kas vērsta uz Atlantijas piekrasti un Spānijas robežu un ko apliecina nozīmīga sezonālā satiksme vasarā, kā arī būtiska “zemo cenu” satiksme,
 - Tarba pārsvarā ir “nišas” tirgus, kas vērsts uz Lurdas reliģisko nozīmīgumu un ko raksturo ievērojama neregulāra (līgumreisu) starptautiskā satiksme. To apliecina fakts, ka šīs lidostas satiksmes līmenis saglabājās aptuveni 400 000 pasažieru gadā laika periodā no 2001. līdz 2011. gadam, izņemot 2008. gadu, kurā tā sasniedza 678 000 pasažieru līmeni un kurš bija Lurdas svētvietas jubilejas gads.
- (552) Šie apstākļi liek domāt, ka trīs dažādās lidostas aptver salīdzinoši atšķirīgus tirgus segmentus un tāpēc cita citu aizstāj nepilnīgi. Šos faktus apstiprina satiksmes statistikas pārbaude, un tie ir sīkāk izklāstīti 567.–572. apsvērumā, analizējot atbalsta izraisītā konkurences kropļojuma apmēru. Tādējādi atbalsts investīcijām, kas ļauj saglabāt Po lidostas stāvokli, zināmā mērā veicina reģiona pieejamību, neliekot pasažieriem un aviokompānijām izvēlēties nepilnīgu aizstājēju.
- (553) Turklāt Po neatrodas ātrgaitas dzelzceļa (TGV) tīklā, un tuvākais savienojums ir pieejams Bordo, kas ir aptuveni 1 stundas un 40 minūšu brauciena attālumā. Attiecībā uz lielāko daļu galamērķu, kas pieejami ar tuvu maršruta lidojumu no Po, TGV kā alternatīva transporta veida izmantošana būtiski paildzina ceļā pavadīto laiku un tāpēc ir ļoti nepilnīgs aizstājējs. Savukārt tuvākās Spānijas lidostas atrodas aptuveni 2 stundu brauciena attālumā, tāpēc lielākajai daļai pasažieru tās, visticamāk, nav vērā ņemamas alternatīvas Po lidostai.
- (554) Tādējādi šķiet, ka, neskatoties uz alternatīvu gaisa satiksmes veidu pieejamību no Po, kā arī uz Tarbas lidostas tuvumu, 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir palīdzējušas uzlabot reģiona pieejamību un tā ekonomisko attīstību.

8.2.3.2. **Infrastruktūra ir nepieciešama un proporcionāla noteiktajam mērķim**

- (555) Kā minēts 546. apsvērumā, ar 2004. un 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām finansētie darbi nav radījuši būtisku kapacitātes pieaugumu, taču bija vērsti tikai uz infrastruktūras saglabāšanu atbilstošā stāvoklī, lai nodrošinātu līdzšinējo satiksmi, kā arī labāk pārvaldītu intensīvākās satiksmes periodus.

- (556) Tāpēc šīs investīcijas nav pārsniegušas līmeni, kas bija nepieciešams, lai lidosta varētu turpināt nodrošināt satiksmi tādā pašā apmērā un labos apstākļos, tostarp intensīvākās satiksmes periodā. Tāpēc šīs investīcijas bija nepieciešamas un proporcionālas noteiktajam mērķim.

8.2.3.3. *Infrastruktūra nodrošina apmierinošas izmantošanas iespējas vidējā termiņā*

- (557) Ir jānorāda, ka laika posmā no 2000. līdz 2009. gadam satiksme Po lidostā svārstījās starp aptuveni 580 000 un 820 000 pasažieriem gadā, sasniedzot augstāko līmeni – 820 000 pasažieru 2008. gadā. Laika posmā no 2000. līdz 2009. gadam satiksme nesasniedza 600 000 pasažieru līmeni tikai 2002. gadā. Tomēr šajā gadā tā bija tuvu minētajai robežvērtībai (580 000 pasažieru). Ņemot vērā diezgan mainīgo satiksmes līmeni, kas tomēr gandrīz vienmēr pārsniedz 600 000 pasažierus gadā, kā arī stabilu *Air France* klātesamību, kas veido lielāko daļu satiksmes un nozīmīgu darījumu lidojumu daļu, PBTRK gan 2004., gan 2009. gadā tomēr varēja rēķināties ar nozīmīgām izmantošanas iespējām lidostas pamatdarbībai vismaz līdzvērtīgā līmenī, t. i., ar aptuveni 600 000 pasažieriem gadā.
- (558) Šādas iespējas varēja pamatot investīcijas nolūkā saglabāt infrastruktūru atbilstošā stāvoklī, lai turpinātu nodrošināt satiksmi tādā pašā līmenī un labāk pārvaldītu intensīvas satiksmes periodus, vienlaikus neradot būtisku kapacitātes pieaugumu. Šajā saistībā ir jāatgādina, ka darbi uz manevrējamā ceļa, kuri finansēti no 2004. gada subsīdijām, bija vērsti uz pielāgošanu standartiem, kas ļautu labāk pārvaldīt intensīvas satiksmes periodus. Turklāt attiecībā uz 2009. gadā veiktajiem skrejceļa un zīmju atjaunošanas darbiem bija jāveic identiska atjaunošana, jo netika veikta ne zonu nestspējas paaugstināšana, ne skrejceļa pagarināšana nolūkā uzņemt jaudīgākus lidaparātus, ne arī prasību uzlabošana sliktas redzamības apstākļos. Šāda aprīkojuma izmantošanas ilgums ir no 10 līdz 15 gadiem, un iepriekš izmantotais aprīkojums tika uzstādīts 16 līdz 19 gadus pirms atjaunošanas darbiem. Tāpēc 2009. gada subsīdijas aprīkojumam ir saistītas tikai ar to infrastruktūru atjaunināšanu, kuras savu laiku jau bija nokalpojušas.
- (559) Kopumā šādi atjaunināta infrastruktūra aprīkojuma subsīdiju piešķiršanas laikā radīja apmierinošas izmantošanas iespējas vidējā termiņā.

8.2.3.4. *Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai*

- (560) Po lidosta bez īpašiem ierobežojumiem ir pieejama dažādām aviokompānijām, kuras to vēlētos izmantot. Piekļuve infrastruktūrai tiek nodrošināta vienlīdzīgā un nediskriminējošā veidā 2005. gada pamatnostādņu nozīmē.

8.2.3.5. *Ietekmes neesamība pretēji kopējām interesēm*

- (561) Kā minēts iepriekš, Po lidosta atrodas 50 km attālumā no Tarbas lidostas un 100 km attālumā no Biaricas lidostas. Ņemot vērā Biaricas lidostas attālumu no Po lidostas, nozīmīga pasažieru daļa to nevar uzskatīt par vērā ņemamu alternatīvu Po lidostai. Tāpēc ir maz ticams, ka Po lidostas saņemtais atbalsts to būtu varējis būtiski ietekmēt.
- (562) Savukārt Tarbas lidosta ir salīdzinoši tuvu Po lidostai un atrodas 50 km jeb mazāk nekā 40 minūšu brauciena attālumā. Tāpēc 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas tās darbību varētu ietekmēt daudz vairāk.
- (563) Tomēr vairāku materiālu liecības šādu iespēju samazina. Pirmkārt, Po lidosta ir sena lidosta un jau vairākas desmitgades uzņem regulārus reisus. Aprīkojuma subsīdijas, uz kurām attiecas šī pārbaude, ir *ad hoc* atbalsts, kas ir pietiekami sadalīts laikā un ierobežots līdz nepieciešamo darbu finansēšanai, lai saglabātu infrastruktūru tādā līmenī, kas ļauj turpmāk nodrošināt satiksmi tādā pašā apmērā. Tas nav izmantots būtiskai kapacitātes paaugstināšanai. Tādējādi attiecīgās aprīkojuma subsīdijas ir būtiski ietekmējušas Tarbas lidostu tādā nozīmē, ka tās ļāvušas saglabāt salīdzinoši tuvu un sen izmantotu lidostu atbilstošā stāvoklī un bez šādām subsīdijām Po lidosta būtu varējusi turpināt savu darbību tikai pasliktinātos apstākļos, vai arī tai sava darbība būtu jāpārtrauc pavisam. Šīs subsīdijas nav radījušas jaunu kapacitāti, kas radītu konkurenci Tarbas lidostai.
- (564) Turklāt attiecīgās aprīkojuma subsīdijas nav darbības atbalsts, kas ļautu finansēt ilgstošu izmantošanas deficītu. T. i., šāds darbības atbalsts nav konstatēts šajā lietā, kas attiecas tikai uz ieguldījumu atbalstu.

- (565) Turklāt, kā minēts iepriekš, Po un Tarbas lidosta darbojas diezgan atšķirīgos tirgus segmentos. Tarbas satiksmē dominē līgumreisi, kas lielākoties ir saistīti ar Lurdas svētvietu un ietver nozīmīgu daļu starptautisko reisu⁽¹³⁵⁾.
- (566) Atšķirībā no Tarbas lidostas, Po lidostu galvenokārt raksturo nozīmīga darījumu satiksme, ko apliecina salīdzinoši augstā *Air France* un *Régional* nodrošinātā iekšzemes satiksmes daļa kopējā satiksmē un kas galvenokārt ir saistīta ar reisiem maršrutā Po–Parīze. Kā minēts 547. apsvērumā, darījumu satiksme veido 60–70 % no kopējās satiksmes Po lidostā, ņemot vērā, ka Po ir trešais lielākais ekonomikas centrs Francijas Dienvidrietumu daļā līdz ar Lakas un Oloronas apgabaliem. Tāpēc Po un Tarbas lidostas ir vērstas uz atšķirīgiem tirgus segmentiem. Tādējādi Po lidostas slēgšana vai tās darbības apstākļu pasliktināšanās vēl nenozīmē, ka satiksme automātiski tiktu pārcelta uz Tarbas lidostu vai otrādi.
- (567) Satiksmes salīdzinošās attīstības pārbaude starp Po, Biaricas un Tarbas lidostām, kas norādīta 14. tabulā, apliecina, ka satiksmes atšķirības attiecīgajās lidostās nav nepārprotami saistītas:

⁽¹³⁵⁾ Lidostas tīmekļa vietnē ir teikts: "Pārvadājot vidēji 400 000 līdz 450 000 pasažierus gadā, šī ir otrā nozīmīgākā lidosta Dienvidu-Pireneju reģionā. Lielāko satiksmes daļu veido līgumreisi, kas saistīti ar lidostas atrašanos tiešā Lurdas svētvietu tuvumā. Ik gadu aptuveni 50 dažādas aviokompānijas nodrošina lidojumus uz vairāk nekā 80 galamērķiem Eiropā un pasaulē." Skatīt: <http://www.tlp.aeroport.fr/gp/Presentation/297>

14. tabula
Satiksmes salīdzinošā attīstība starp Po, Biaricas un Tarbas lidostām tūkstošos pasažieru

Lidlauks	Satiksmes veids	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarba	Iekšzemes satiksme, neskaitot zemo cenu kompānijas	63	114	49	55	89	97	98	110	114	100	115
	<i>Ryanair</i> satiksme	1							1	13	7	41
	Citas zemo cenu kompānijas un līgumreisi	351	326	328	356	373	353	346	577	354	327	346
	Kopā	415	440	377	411	462	450	444	678	481	436	452
	Iekšzemes satiksme, neskaitot zemo cenu kompānijas	595	582	624	619	615	628	630	643	572	553	599
Po	<i>Ryanair</i> satiksme			53	96	107	106	95	143	103	108	22
	Citas zemo cenu aviokompānijas					1	25	33	25	11	5	9
	Līgumreisi	5	3	5	6	6	4	3	6	5	8	10
	Kopā	600	585	682	721	729	763	761	817	691	674	640
	Iekšzemes satiksme, neskaitot zemo cenu kompānijas	673	658	660	649	652	666	666	616	611	609	658
Biarica	<i>Ryanair</i> satiksme	108	117	134	130	150	184	233	216	199	176	167
	Citas zemo cenu aviokompānijas					6	6	12	170	176	186	195
	Līgumreisi	9	3	5	7	8	9	17	26	25	18	13
	Kopā	790	778	799	786	816	865	928	1 028	1 011	989	1 033

[illegible]

(tūkstošos EUR)

Gadi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PFK	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Avots: Francijas iesniegtie dokumenti.

- (575) Tabulā ir redzams, ka laika posmā no 2003. līdz 2011. gadam lidosta ir uzkrājusi zaudējumus, nepārtraucot darbību. 2009. gadā zaudējumi sasniedza gandrīz miljonu euro. Savukārt lidostas PFK minētā perioda laikā svārstījās no EUR [...] līdz [...] gadā. 2005. gadā, kurā izmaksātas 2004. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, tā apmērs bija tikai EUR [...], kas ir ļoti zems līmenis salīdzinājumā ar izmaksām par darbiem, kas veikti uz manevrējamā ceļa (2,6 miljoni euro). 2009. un 2010. gadā, kad izmaksātas 2009. gadā piešķirtās subsīdijas, PFK bija attiecīgi EUR [...] un [...]. Abas minētās summas arī kopā ir ievērojami zemākas par skrejceļa un zīmju atjaunošanas izmaksām (4,7 miljoni euro). Tādējādi pieejamie līdzekļi, kas radīti ar lidostas darbību, bija nepietiekami, lai sniegtu būtisku ieguldījumu šo investīciju finansēšanā.
- (576) Pieejamie dati liecina, ka lidostas budžeta izpildes rezultāts pēc ieguldījumu veikšanas, bet pirms aprīkojuma subsīdiju izmaksas bija EUR [...] 2005. gadā, kurā veikti darbi uz piebraucamā ceļa, un EUR [...] 2009. gadā, kurā veikta lielākā daļa skrejceļa un zīmju atjaunošanas darbu. Šie dati ir jāsalīdzina ar lidostas neto rezultātiem pēc subsīdijām, kas ir EUR [...] 2005. gadā un EUR [...] 2009. gadā. Tādējādi investīciju finansēšana pilnībā vai jebkāda nozīmīgā apmērā, izmantojot lidostas pašu resursus, būtu ļoti spēcīgi papildinājusi tai jau esošos zaudējumus.
- (577) No otras puses, ņemot vērā ilgstoši radušos zaudējumus, ir maz ticams, ka PBTRK bija spējīga finansēt būtisku daļu no attiecīgajiem ieguldījumiem, palielinot savas parādsaistības, kas sasniedza aptuveni EUR [...] 2005. gadā un EUR [...] 2009. gadā.
- (578) Tāpēc 2004. un 2009. gadā piešķirtās subsīdijas bija nepieciešamas ar tām finansēto ieguldījumu veikšanai. T. i., tām bija stimulējoša ietekme, jo bez attiecīgajām subsīdijām PBTRK šādas investīcijas nebūtu uzsākusī. Turklāt tās arī atbilst proporcionalitātes principam, jo PBTRK nebūtu varējusi būtiski palielināt savu ieguldījumu attiecīgo investīciju finansēšanā.

8.2.3.7. Secinājums par 2004. un 2009. gadā piešķirtajām aprīkojuma subsīdijām

- (579) 537. un 578. apsvērumā minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (580) Šis secinājums ir balstīts uz 2005. gada pamatnostādnes minētajiem kritērijiem par lidostām labvēlīgu ieguldījumu atbalstu. Tas nekādā mērā neskar nekādus iespējamus turpmākos novērtējumus par Po lidostai labvēlīgiem ieguldījumiem, kurus Komisijai nākotnē varētu būt jāveic, pamatojoties uz jaunajām pamatnostādņēm.

9. SECINĀJUMI

- (581) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka Francija nelikumīgi īstenoja 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus⁽¹³⁶⁾. Tomēr 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas ir ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (582) Subsīdijas, kuras norādītas 3. tabulas pirmajās divās rindās un ar kurām finansēti valsts uzdevumi, nav valsts atbalsts.
- (583) Pārējās 3. tabulā norādītās subsīdijas Po lidostas apsaimniekotājam ir piešķirtas pirms 2000. gada 12. decembra. Tāpēc šis lēmums uz tām neattiecas⁽¹³⁷⁾.

⁽¹³⁶⁾ Skatīt 536. apsvērumu.

⁽¹³⁷⁾ Skatīt 489. un 490. apsvērumu.

- (584) Turklāt Komisija secina, ka dažādie lidostas pakalpojumu un mārketinga pakalpojumu līgumi, kurus PBTRK slēdza ar *Ryanair*, *AMS* un *Transavia* un uz kuriem attiecas oficiālā pārbaudes procedūra, ietver valsts atbalsta piešķirumu, kas īstenots, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punkta noteikumus, un nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

Atgūšana

- (585) Saskaņā ar Starptautiskās tiesas iedibināto judikatūru, tiklīdz Komisija nosaka, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, Komisija ir pilnvarota likt attiecīgajai dalībvalstij dzēst vai mainīt konkrēto atbalstu⁽¹³⁸⁾.
- (586) Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999⁽¹³⁹⁾ 14. pantu, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (turpmāk – "atgūšanas lēmums"). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu." Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru, gadījumos, ja Komisija atzīst, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, dalībvalstij noteiktā pienākuma mērķis ir atjaunot iepriekšējo situāciju⁽¹⁴⁰⁾. Šajā saistībā Tiesa uzskata, ka mērķis ir sasniegts, ja saņēmēji ir atmaksājuši summas, kas nelikumīgi piešķirtas kā atbalsts, tādējādi zaudējot priekšrocības, kuras tie guvuši attiecībā pret konkurentiem. Šādā veidā iepriekšējā situācija pirms atbalsta izmaksāšanas ir atjaunota⁽¹⁴¹⁾.
- (587) Šajā gadījumā šķiet, ka nekāds Savienības tiesību vispārējais princips nebūtu pretrunā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta atgūšanai, kas konstatēts šī lēmuma ietvaros. Turklāt ne Francija, ne ieinteresētās trešās puses šajā saistībā nav pārdūšas argumentus.
- (588) Tāpēc Francijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai no *Ryanair*, *AMS* un *Transavia* atgūtu atbalstu, kas nelikumīgi piešķirts ar attiecīgajiem līgumiem.
- (589) Atgūstamā atbalsta summa par katru līgumu un papildinājumu ir jānosaka, kā precizēts turpinājumā. Katrs pārbaudītais darījums (kas attiecīgā gadījumā ir lidostas pakalpojumu līgums un mārketinga pakalpojumu līgums) ir jāuzskata par noteicošu ikgadējai atbalsta summai⁽¹⁴²⁾ par katru gadu, kurā ir piemēroti darījumu izraisītie līgumi. Katru summu aprēķina, balstoties uz prognozējamās papildu plūsmas negatīvo daļu (ieņēmumi mīnus izdevumi) darījuma noslēgšanas datumā, kā norādīts 7.–12. tabulā. Principā šīs summas atbilst summām, kuras katru gadu būtu bijis jāaplāno atņemt no mārketinga pakalpojumu summām (vai kuras būtu bijis jāaplāno pievienot aviokompānijām piemērotajām lidostu nodevām un maksai par apkalpošanu uz zemes), lai līguma neto pašreizējā vērtība būtu pozitīva, t. i., tas būtu atbilstošs tirgus ekonomikas dalībnieka principam.
- (590) Lai ņemtu vērā aviokompānijas un tās filiāļu faktiski gūtās priekšrocības no šo līgumu piemērošanas, iepriekšējā apsvērumā minētās summas, pamatojoties uz Francijas sniegtiem pierādījumiem, var pielāgot atbilstoši (i) starpībai starp faktiskajiem *ex post* konstatētajiem maksājumiem, kurus aviokompānija veikusi kā maksu par nosēšanos,

⁽¹³⁸⁾ Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Komisija/Vācija (C-70/72, 1973. g. krāj., 00813. lpp.), 13. punkts.

⁽¹³⁹⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma [93]. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

⁽¹⁴⁰⁾ Tiesas 1994. gada spriedums lietā Spānija/Komisija (C-278/92, C-279/92 un C-280/92, 1994. g. krāj., I-4103. lpp.), 75. punkts.

⁽¹⁴¹⁾ Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģija/Komisija (C-75/97, 1999. g. krāj., I-03671. lpp.), 64.-65. punkts.

⁽¹⁴²⁾ Kā skaidrots analizē par dažādo līgumu radītajām ekonomiskajām priekšrocībām, atbalsts rada divvirzienu plūsmas starp PBTRK un *Ryanair* vai *Ryanair*/AMS. Minēto plūsmu biežums ir atšķirīgs, un atsevišķos gadījumos tās ir pastāvīgas vai to maksājumu biežums nav konkrēti prognozējams līgumu noslēgšanas laikā. Tas pats attiecas uz lidostas nodevu maksājumiem. Lai analizētu ekonomisko priekšrocību esamību, ir jāņem vērā gaidāmās papildu plūsmas. No *Transavia* biznesa plāna un no Francijas paziņotajiem priekšlikumiem par papildu biznesa plānu atjaunošanu izriet, ka saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks šajā gadījumā saistībā ar dažādajiem līgumiem būtu noteicis gaidāmās papildu plūsmas gadā. Tāpēc ir loģiski, ka arī atbalsta summas, kas izriet no dažādajiem līgumiem, tiek noteiktas par gadu. Principā šīs atbalsta summas atbilst summām, kuras saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks, apspriežot dažādos līgumus, būtu prasījis *Ryanair*/AMS viņam maksāt katru gadu papildus lidostas nodevām un maksai par apkalpošanu uz zemes, lai padarītu šo līgumu rentablu, pieņemot, ka visi pārējie apstākļi (jo īpaši mārketinga maksājumi) paliek nemainīgi.

pasažieru nodevu un maksu par apkalpošanu uz zemes, piemērojot lidostas pakalpojumu līgumu, un prognozētajām (*ex ante*) plūsmām, kas atbilst šīm ieņēmumu kategorijām un ir minētas 7.–12. tabulā, (ii) starpībai starp faktiskajiem *ex post* konstatētajiem mārketinga maksājumiem, kas veikti aviokompānijas vai tās filiāļu labā, piemērojot mārketinga pakalpojumu līgumu, un prognozētajām (*ex ante*) mārketinga izmaksām, kas atbilst 7.–12. tabulā minētajām izmaksām.

- (591) Turklāt Komisija uzskata, ka aviokompānijas faktiski gūtās priekšrocības ir ierobežotas attiecīgā līguma faktiskajā darbības termiņā. Pēc katra līguma izbeigšanas *Ryanair*/AMS nesaņēma maksājumus saistībā ar attiecīgajiem līgumiem un neguva piekļuvi lidostas infrastruktūrai un apkalpošanai uz zemes, piemērojot šos līgumus. Attiecīgi atbalsta summas, kas aprēķinātas, kā norādīts iepriekš, un ir saistītas ar konkrētu līgumu, gados, kuros līgums vairs netiek piemērots (pirmstermiņa izbeigšanas dēļ vai saskaņā ar vienošanos starp pusēm), ir vienādas ar nulli.
- (592) Tāpēc no *Ryanair* un AMS atgūstamās atbalsta summas par atsevišķiem līgumiem, kuri tika pārtraukti pirms noteiktā termiņa, periodā no līguma faktiskās izbeigšanas datuma līdz līguma slēgšanas laikā plānotajam izbeigšanas datumam ir jāvienādo ar nulli. Šī piezīme attiecas uz 2003. gada 28. janvāra līgumu, 2005. gada 30. jūnija līgumu un 2007. gada 25. septembra līgumu, kā arī uz abiem divu pēdējo minēto līgumu papildinājumiem.
- (593) 16. tabulā sniegta informācija par summām, uz kuru pamata aprēķinātas atgūstamās summas. Šīs summas veido papildu plūsmu negatīvā daļa (ieņēmumi mīnus izdevumi), kas noteikta, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu un veicot atbilstošu atšķināšanu no *Ryanair* un AMS līgumiem par gadiem, kuros tie tika pārtraukti pirms noteiktā termiņa ⁽¹⁴³⁾.

⁽¹⁴³⁾ Attiecībā uz 2003. gada 28. janvāra līgumu par maršrutu Po-Londona, ņemot vērā tā faktisko izbeigšanu 2005. gada 30. jūnijā, saņemtās atbalsta summas saistībā ar šo līgumu laika posmā no 2006. līdz 2008. gadam ir vienādas ar nulli. Attiecībā uz 2005. gadu atbalsta summa atbilst gaidāmās papildu plūsmas negatīvajai daļai, kas aprēķināta par 2005. gadu, to pielāgojot atbilstoši tai 2005. gada daļai, kurā līgums faktiski tika piemērots. Tāds pats princips tika izmantots arī attiecībā uz 2005. gada 30. jūnija līgumiem, kurus faktiski pārtrauca piemērot 2009. gada 1. janvārī (pamatojoties uz 2009. gada 16. jūnija papildinājumu). Tāds pats princips tika izmantots arī attiecībā uz minēto 2009. gada 16. jūnija papildinājumu, 2007. gada 25. septembra līgumu un 2009. gada 16. jūnija papildinājumu, ar kuru grozīts 2007. gada līgums, kurus faktiski pārtrauca piemērot 2010. gada 30. martā, kad stājās spēkā jaunais līgums par reisiem uz Londonu, Šarlrūā un Bovē. Tomēr 16. tabulā norādītās summas var pielāgot, lai aprēķinātu atgūstamās summas, skatīt 589. apsvērumu.

16. tabula
Informācija par atgūstamajām summām

Informācija par atbalsta saņēmēju	Nolīgumi	No dažādo līgumu piemērošanas saņemtā atbalsta aptuvenā summa ⁽¹⁾									Atgūstamā atbalsta aptuvenā summa (Pamatsumma)
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Ryanair	Londona – 2003. gada 28. janvāris	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]							[300 000–599 999]
Ryanair/ AMS	Londona – 2005. gada 30. jūnijs			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]				
	2009. gada 16. jūnija papildinājums 2005. gada 30. jūnija līgumam (Londona)							[0–99 999]	[0–99 999]		
	Šarlruā, 2007. gada 25. septembris					[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[0–99 999]		
	2009. gada 16. jūnija papildinājums 2007. gada 25. septembra līgumam (Šarlruā)								[0–99 999]		
	Bristole, 2008. gada 17. un 31. marts							[0–99 999]			
	Bristole, 2009. gada 16. jūnijs							[0–99 999]			
	Londona, Šarlruā un Bovē, 2010. gada 28. janvāris								[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	
	Kopā (Ryanair/AMS)			[0–99 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[300 000–599 999]	[100 000–299 999]	[600 000–999 999]	[100 000–299 999]	[1 500 000–2 199 999]
Transavia	Amsterdam – 2006. gada 23. janvāris				[100 000–299 999]	[100 000–299 999]	[100 000–299 999]				[300 000–599 999]

⁽¹⁾ Attiecībā uz procentu likmju aprēķiniem, tiek uzskatīts, ka atbalsta summas maksājums ir veikts attiecīgā gada 31. decembrī. Skatīt 597. apsvērumu.

- (594) Kā paskaidrots 290. apsvērumā, Komisija uzskata, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkos *Ryanair* un AMS ir vienota ekonomiskā vienība un ka vienlaicīgi noslēgtie mārketinga pakalpojumu līgumi un lidostas pakalpojumu līgumi ir uzskatāmi par vienu atsevišķu darījumu starp šo vienību un PBTRK. Attiecīgi Komisija uzskata, ka *Ryanair* un AMS ir solidāri atbildīgas par visa atbalsta atmaksu, kas saņemts saistībā ar laika posmā no 2005. līdz 2010. gadam noslēgtajiem līgumiem par aptuveno kapitāla summu EUR [1 500 000–2 199 999]. Savukārt tikai *Ryanair* ir atbildīga par 2003. gada 28. janvāra līguma radītā atbalsta atmaksu par aptuveno kapitāla summu EUR [300 000–599 999] apmērā, jo šis konkrētais līgums ir noslēgts tieši starp PBTRK un *Ryanair* bez AMS līdzdalības darījumā.
- (595) Laika posmā no 2006. līdz 2009. gadam saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas 2006. gada 26. janvārī noslēgts starp PBTRK un *Transavia*, faktiski izmaksātā atbalsta aptuvenā summa ir EUR [300 000–599 999].
- (596) Francijas iestādēm ir jāatgūst iepriekš minētās summas 4 mēnešu laikā, sākot no šī lēmuma paziņošanas datuma.
- (597) Turklāt Francijas iestādēm atbalsta summai ir jāpievieno atgūšanas procentu likmes, kuras aprēķina sākot no datuma, kurā attiecīgais atbalsts ir kļuvis pieejams uzņēmumam, t. i., katrā faktiskajā atbalsta izmaksas datumā, līdz tā faktiskajai atgūšanai⁽¹⁴⁴⁾ saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu⁽¹⁴⁵⁾. Ņemot vērā, ka šajā gadījumā atbalsta plūsmas ir sarežģītas un ir veiktas vairākas reizes gadā jeb pastāvīgi atsevišķās ieņēmumu kategorijās, Komisija uzskata, ka atgūšanas procentu likmju aprēķināšanas nolūkos ir pieņemami uzskatīt, ka attiecīgais atbalsts ir izmaksāts gada beigās, t. i., katra gada 31. decembrī.
- (598) Saskaņā ar tiesu praksi, dalībvalsts, kurai rodas neparedzētas vai neparedzamas grūtības vai kura saskata sekas, ko Komisija nav ievērojusi, var iesniegt šīs problēmas izskatīšanai Komisijā kopā ar priekšlikumu piemērotiem grozījumiem. Tādā gadījumā Komisija un attiecīgā dalībvalsts sadarbojas labticīgi, lai pārvarētu grūtības, pilnībā ievērojot LESD noteikumus⁽¹⁴⁶⁾.
- (599) Komisija aicina Franciju ziņot par jebkādiem sarežģījumiem šī lēmuma izpildē.

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Valsts atbalsts, ko Francija nelikumīgi un, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus, piešķir *Ryanair* saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, kas 2003. gada 28. janvārī noslēgts starp Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameru un *Ryanair* par maršrutu Po–Londona (Stansteda), nav saderīgs ar iekšējo tirgu.
2. Pasākumi, tostarp valsts atbalsts, kurus Francija, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķir kopīgi *Ryanair* un *Airport Marketing Services* un kuri nav saderīgi ar iekšējo tirgu, ir šādi:
 - a) lidostas pakalpojumu līgums, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgums, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera tajā pašā datumā noslēdza ar *Airport Marketing Services*, par maršrutu Po–Londona (Stansteda);
 - b) 2009. gada 16. jūnija papildinājums mārketinga pakalpojumu līgumam, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Airport Marketing Services* par maršrutu Po–Londona (Stansteda);
 - c) Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras 2007. gada 25. septembra vēstule *Ryanair*, ar kuru maršrutam Po–Šarluā piemēroti noteikumi, kas iekļauti lidostas pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera tajā pašā datumā noslēdza ar *Airport Marketing Services*;

⁽¹⁴⁴⁾ Skatīt Regulas (EK) Nr. 659/99 (minēta iepriekš) 14. panta 2. punktu.

⁽¹⁴⁵⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽¹⁴⁶⁾ Skatīt, piemēram, spriedumu lietā C-94/87, Komisija/Vācijas Federatīvā Republika, EBHT 1989, 175. lpp., 9. punkts, kā arī spriedumu lietā C-348/93, Komisija/Itālijas Republika, EBHT 1995, 673. lpp., 17. punkts.

- d) 2009. gada 16. jūnija papildinājums mārketinga pakalpojumu līgumam, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2007. gada 25. septembrī noslēdza ar *Airport Marketing Services*;
- e) Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras 2008. gada 17. marta vēstule *Ryanair*, ar kuru maršrutam Po–Bristole piemēroti noteikumi; kas iekļauti lidostas pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2008. gada 31. martā saistībā ar to pašu maršrutu noslēdza ar *Airport Marketing Services*;
- f) Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras 2009. gada 16. jūnija vēstule *Ryanair*, ar kuru maršrutam Po–Bristole piemēroti noteikumi, kas iekļauti lidostas pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2005. gada 30. jūnijā noslēdza ar *Ryanair*, un mārketinga pakalpojumu līgumā, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera tajā pašā datumā un saistībā ar to pašu maršrutu noslēdza ar *Airport Marketing Services*;
- g) mārketinga pakalpojumu līgums, kuru Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2010. gada 28. janvārī noslēdza ar *Airport Marketing Services* par maršrutiem Po–Londona, Po–Šarluā un Po–Bovē, un noteiktais “noprotais” lidostas pakalpojumu līgums ⁽¹⁴⁷⁾.
3. Valsts atbalsts, ko Francija nelikumīgi un, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus, piešķir *Transavia* saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un mārketinga pakalpojumu līgumu, ko Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamera 2006. gada 23. janvārī noslēdza ar *Transavia*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. 2004. un 2009. gadā piešķirtās aprīkojuma subsīdijas 5,8 miljonu euro apmērā, kuras Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kameras labā veica Francija, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē, un Francija tās ir piešķirusi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punkta noteikumus.
2. Šī panta 1. punktā minētais atbalsts ir valsts atbalsts, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

3. pants

1. Francijai ir pienākums nodrošināt, lai saņēmējs atmaksā 1. pantā minēto atbalstu.
2. Par atgūstamajām summām aprēķina procentus no dienas, kad atbalsts nonāca saņēmēju rīcībā, līdz tā faktiskas atgūšanas dienai.
3. Procentu likmi aprēķina, summējot procentus saskaņā ar V nodaļas noteikumiem Regulā (EK) Nr. 794/2004 un Komisijas Regulā (EK) Nr. 271/2008 ⁽¹⁴⁸⁾, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.
4. Francija atceļ visus kārtējos 1. pantā minētos atbalsta maksājumus, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas.

4. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēkā esoša.
2. Francija nodrošina, lai šis lēmums tiktu īstenots četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas datuma.

5. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Francija iesniedz Komisijai šādu informāciju:
- a) atgūstamā atbalsta summa, piemērojot 3. pantu;
- b) atgūšanas procentu aprēķins;

⁽¹⁴⁷⁾ Skatīt 286. apsvērumu.

⁽¹⁴⁸⁾ Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

- c) šā lēmuma izpildei jau veikto un iecerēto pasākumu sīks apraksts;
- d) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējiem ir dots rīkojums atmaksāt atbalstu.

2. Francija pastāvīgi informē Komisiju par to, kā tiek īstenoti valsts veiktie pasākumi, kas pieņemti, lai īstenotu šo lēmumu līdz 1. pantā minētā atbalsta pilnīgai atgūšanai. Pēc vienkārša Komisijas pieprasījuma tā tūlīt sniedz informāciju gan par jau veiktajiem, gan plānotajiem pasākumiem, lai panāktu šā lēmuma izpildi. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta summām un procentiem, kas jau atgūti no labuma guvējiem.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA*

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV