

PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta paplašinātā sastāvā)

2008. gada 17. decembrī*

Lieta T-196/04

Ryanair Ltd, Dublina (Īrija), ko sākotnēji pārstāvēja D. Glisons [*D. Gleeson*], A. Kolinss [*A. Collins*], SC, V. Pauers [*V. Power*] un D. Makans [*D. McCann*], *solicitors*, pēc tam Pauers, Makans, *solicitors*, Dž. Svifts [*J. Swift*], QC, Dž. Holmss [*J. Holmes*], *barrister*, un G. Berišs [*G. Berrisch*], advokāts,

prasītāja,

pret

Eiropas Kopienų Komisiju, ko pārstāv N. Kāns [*N. Khan*], pārstāvis,

atbildētāja,

ko atbalsta

* Tiesvedības valoda — angļu.

Association of European Airlines (AEA), ko pārstāv S. Felkers [*S. Völcker*], F. Luiss [*F. Louis*] un J. Haitekers [*J. Heithecker*], advokāti,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību atcelt Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmumu 2004/393/EK par Valonijas reģiona un *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair* tās darbības uzsākšanai laikā Šarleruā (OV L 137, 1. lpp.).

EIROPAS KOPIENU
PIRMĀS INSTANCES TIESA (astotā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētāja E. Martinša Ribeiru [*E. Martins Ribeiro*], tiesneši D. Švābi [*D. Šváby*], S. Papasavs [*S. Papasavvas*], N. Vāls [*N. Wahl*] (referents) un A. Ditrihs [*A. Dittrich*],

sekretāre K. Poheca [*K. Pocheć*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2008. gada 12. marta tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Prāvas priekšvēsture

- ¹ Prasītāja *Ryanair Ltd* ir pirmā un vislielākā zemo cenu aviosabiedrība Eiropā. Tā pirmā ieviesa tā saukto “low cost” biznesa modeli Eiropā, kas nozīmē samazināt izdevumus un palielināt efektivitāti visās tās darbības nozarēs, lai piedāvātu viszemākās cenas ikvienā tirgū un līdz ar to piesaistītu lielu skaitu pasažieru.
- ² 1997. gada maijā *Ryanair* savu darbību uzsāka Šarleruā [*Charleroi*] (Beļģija) lidostā, aizsākot gaisa satiksmi ar Dublinu.
- ³ 2000. gadā tika uzsāktas sarunas par *Ryanair* pirmās bāzes kontinentā atvēršanu Šarleruā.
- ⁴ 2001. gada novembrī *Ryanair* noslēdza divus dažādus nolīgumus (turpmāk tekstā — “strīdīgie nolīgumi”): vienu ar Valonijas reģionu, Šarleruā lidostas īpašnieku, otru — ar *Brussels South Charleroi Airport (BSCA)*, Valonijas reģiona kontrolētu publisko tiesību

uzņēmumu, kas kopš 1991. gada 4. jūlija kā koncesionārs pārvalda un izmanto šo lidostu.

- 5 Saskaņā ar pirmo nolīgumu Valonijas reģions paralēli lidostas darba laika maiņai piešķir *Ryanair* atlaidi 50 % apmērā no pacelšanās–nolaišanās maksas salīdzinājumā ar noteikto un apņēms *Ryanair* atlīdzināt jebkākus zaudējumus, kas tieši vai netieši rodas grozījumu ar dekrētu vai noteikumiem lidostu nodokļos vai lidostas darba laika maiņas dēļ.

- 6 Saskaņā ar otro nolīgumu *Ryanair* apņēms Šarleruā lidostā novietot no divām līdz četrām lidmašīnām un 15 gadu laikā ar katru lidmašīnu veikt vismaz trīs lidojumus dienā. Tā arī apņēms “atkāpšanās svarīgu iemeslu dēļ” gadījumā lidostai atmaksāt visus vai daļu no *BSCA* veiktajiem pārskaitījumiem (skat. tālāk 7. un 9. punktu).

- 7 *BSCA* uzņēms segt *Ryanair* izdevumus, kas tai radušies, iekārtojot bāzi. Šie izdevumi bija:
 - pārskaitījums līdz pat EUR 250 000 par viesnīcas izdevumiem un izdevumiem par *Ryanair* personāla uzturēšanu;

 - pārskaitījums EUR 160 000 par katru jaunu maršrutu papildus maksimāli trīs maršrutiem katrai lidmašīnai, kas atrodas Šarleruā, nepārsniedzot EUR 1 920 000;

— pārskaitījums EUR 768 000 saistībā ar tās apkalpes pieņemšanu darbā un mācībām jauniešiem maršrutiem, kas apkalpos Šarleruā lidostu;

— pārskaitījums EUR 4000 biroja iekārtu iegādei;

— dažādu telpu tehniskām vai biroja vajadzībām nodošana “par minimālu samaksu vai bez maksas”.

⁸ Turklāt saskaņā ar šo nolīgumu *BSCA* pieprasa no *Ryanair* vienu euro par pasažieri par palīdzību pakalpojumu, kas saistīti ar izkāpšanu, sniegšanā, un nevis desmit euro, kas tiek prasīti citiem lietotājiem piemērotajam tarifam.

⁹ Visbeidzot *BSCA* un *Ryanair* nodibināja kopēju sabiedrību *Promocy*, kuras mērķis ir finansēt *Ryanair* un lidostas darbības attīstību Šarleruā. Abas puses vienādās daļās apņēmas līdzdarboties *Promocy* darbībā, pirmkārt, ieguldot EUR 62 500 pamatkapitālā un, otrkārt, veicot gada iemaksas *Promocy* budžetā četru euro apmērā par katru izbraukušo pasažieri.

¹⁰ Šie pasākumi netika paziņoti Komisijai.

- 11 Pēc sūdzību saņemšanas un presē publicētās informācijas Komisija ar 2002. gada 11. decembra vēstuli (SG (2002) D/233141) informēja Beļģijas Karalisti par tās lēmumu pret šiem pasākumiem uzsākt EKL 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru. Tā, šo lēmumu publicējot *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* 2003. gada 25. janvārī (OV C 18, 3. lpp.), arī aicināja ieinteresētās personas iesniegt savus apsvērumus par strīdīgajiem pasākumiem.
- 12 Izanalizējot ieinteresēto personu un Beļģijas Karalistes komentārus, Komisija 2004. gada 12. februārī pieņēma Lēmumu 2004/393/EK par Valonijas reģiona un *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair* tās darbības uzsākšanas laikā Šarleruā (OV L 137, 1. lpp.) (turpmāk tekstā — “apstrīdētais lēmums”).

Apstrīdētais lēmums

- 13 Apstrīdētajā lēmumā Komisija, vispirms aprakstīdama notiekošo administratīvo procedūru (1.–6. apsvērums), isi atgādina faktus un lēmumā par formālās izmeklēšanas procedūras uzsākšanas ietvertu vērtējumu (7.–15. apsvērums). Turpinājumā tā izklāsta ieinteresēto personu apsvērumus (16.–75. apsvērums) un Beļģijas Karalistes komentārus (76.–136. apsvērums).
- 14 Strīdīgo pasākumu izvērtējuma ietvaros, pirmkārt, Komisija vērtē atbalsta esamību EKL 87. panta 1. punkta izpratnē (137.–250. apsvērums).

15 Šajā sakarā tā atkāpjas no principa par privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā piemērošanas Valonijas reģionam. Tā būtībā uzskata, ka pacelšanās–nolaišanās maksas noteikšana ietilpst Valonijas reģiona likumdevējvaras un izpildvaras kompetencē un tā nav uzņēmējdarbība, kura būtu jāvērtē principa par privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā kontekstā. Tai vietā, lai rīkotos valsts varas prerogatīvas ietvaros, Valonijas reģions, pēc Komisijas domām, ir rīkojies nelikumīgi un diskriminējoši, ar *Ryanair* vienojoties turpmāko 15 gadu laikā, pamatojoties uz civiltiesisku līgumu, piemērot samazinātu lidostu maksu, kas nav piešķirta citām aviosabiedrībām. No tā Komisija secina, ka lidostas maksas samazinājums un zaudējumu atlīdzības garantija ir priekšrocība EKL 87. panta 1. punkta izpratnē (139.–160. apsvērums).

16 Savukārt, neraugoties uz ieviešanas grūtībām, Komisija vērtē, vai privātā ieguldītāja kritēriju var uzskatīt par izpildītu *BSCA* veikto pasākumu kontekstā (161.–170. apsvērums). Uzskatīdama, ka pēdējais minētais nav rīkojies saskaņā ar privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, Komisija nolemj, ka *BSCA* piešķirtās priekšrocības *Ryanair* ir priekšrocības EKL 87. panta 1. punkta izpratnē (161.–238. apsvērums). Tā tostarp norāda, ka brīdi, kad tā pieņēma lēmumu par investīcijām, “[*BSCA*] nebija veicis loģisku analīzi saistībā ar līguma, ko tika plānots noslēgt starp to pašu un *Ryanair*, iespējām”. Tā rikodamies, *BSCA* pieļāva risku, ka netiks ņemts privātais ieguldītājs, kas darbojas tirgus ekonomikā. Šie riski attiecas gan uz darbības plānam raksturīgiem datiem, gan arī uz datiem par attiecībām starp *BSCA* un Valonijas Reģionu (184. un 185. apsvērums).

17 Tā kā citi atbalstu raksturojoši kritēriji, proti, kas saistīti ar specifiku (239.–242. apsvērums), valsts līdzekļu piešķiršanu *Ryanair* (243.–246. apsvērums) un tirdzniecības Kopienā veikšanu un konkurenci (247.–249. apsvērums), pēc Komisijas domām, esot izpildīti, tad tā secina, ka “Valonijas reģiona un *BSCA* piešķirtās priekšrocības *Ryanair* ir valsts atbalsts”.

- 18 It īpaši Komisija norāda, ka attiecīgās priekšrocības, ko piešķirīs vai nu *BSCA*, vai Valonijas reģions, ir piešķirtas tikai *Ryanair* un tādējādi tās ir īpašas. Tā arī norāda, ka šīs priekšrocības, ko Valonijas reģions tieši piešķir kā zaudējumu atlīdzības garantiju (vajadzības gadījumā izmantojot reģiona līdzekļus) un pacelšanās–nolaišanās maksas samazināšanu (valstij zaudējot iespēju nopelnīt), netieši mobilizējot *BSCA* resursus, nozīmē valsts līdzekļu piešķiršanu *Ryanair*. Tā visbeidzot precizē, ka minētās priekšrocības, kas piešķirtas kā valsts uzņemšanās segt ekspluatācijas izmaksas, ko parasti uzņemas aviosabiedrība, neizkropļo vien konkurenci vienā vai vairākos maršrutos un noteikta tirgus segmentā, bet visā *Ryanair* apkalpojošā tīklā kopumā.
- 19 Otrkārt, Komisija vērtē, vai šo atbalstu var atzīt par saderīgu, pamatojoties uz EK līgumā paredzētajiem izņēmumiem. Tā būtībā secina, ka Valonijas reģiona piešķirtais atbalsts nav saderīgs ar kopējo tirgu. *Ryanair* piešķirtā atlaide esot diskriminējoša un neesot saderīga ar Beļģijas tiesībām un samērīguma principu (263.–266. apsvērums).
- 20 Attiecībā uz *BSCA* piešķirto atbalstu Komisija uzskata, ka ar kopējo tirgu ir saderīgs atbalsts jaunu līniju atvēršanai, kura apmērs nepārsniedz 50 % no uzsākšanas izmaksām un kurš ilgst ne vairāk kā piecus gadus. Kas attiecas uz visu, kas pārsniedz šīs robežas, tā prasa atgūt atbalstu, kuru *BSCA* ir piešķirīs *Ryanair* (267.–344. apsvērums).
- 21 Visbeidzot Komisija atgādina par politisko virzību saistībā ar lidostu finansēšanu un aviosakariem (345.–356. apsvērums).

22 Apstrīdētā lēmuma lemjošās daļas redakcija ir šāda:

“1. pants

Beļģijas [Karalistes] piešķirtais atbalsts, pamatojoties uz 2001. gada 6. novembra līgumu, kas noslēgts starp Valonijas reģionu un *Ryanair*, samazinot lidostu pacelšanās–nolaišanās maksu, kas atšķiras no Valonijas valdības 1998. gada 16. jūlija nolēmuma par ieturamo maksu par Valonijas reģiona lidostu izmantošanu 3. pantā noteiktā oficiālā tarifa un minētā nolēmuma 7. panta 1. un 2. punktā minētajām atlaidēm, nav saderīgs ar kopējo tirgu Līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

2. pants

Beļģijas [Karalistes] piešķirtais atbalsts, pamatojoties uz 2001. gada 2. novembra līgumu, kas noslēgts starp uzņēmumu *Brussels South Charleroi Airport (BSCA)* un aviosabiedrību *Ryanair*, piešķirot cenu atlaidi attiecībā uz palīdzību pakalpojumu, kas saistīti ar izkāpšanu, sniegšanā, salīdzinājumā ar lidostas oficiālo tarifu, nav saderīgs ar kopējo tirgu Līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

Beļģijas [Karaliste] nosaka atgūstamā atbalsta summu, aprēķinot starpību starp ekspluatācijas izmaksām, ko uzņēmusies *BSCA* un kas saistītas ar *Ryanair* saņemtajiem palīdzības pakalpojumiem, kuri saistīti ar pasažieru izkāpšanu, un aviosabiedrībai noteikto cenu. Līdz brīdim, kad nav sasniegti Direktīvā 96/67/EK paredzētie divi miljoni pasažieru, Beļģijas [Karaliste] no šīs summas var atskaitīt iespējamo *BSCA* gūto peļņu, kas gūta vienīgi komercdarbības rezultātā.

3. pants

Beļģijas [Karaliste] apstiprina, ka, pamatojoties uz 2001. gada 6. novembra līgumu, Valonijas reģiona piešķirtās garantijas atlīdzināt zaudējumus, ko *Ryanair* cietīs, ja Valonijas reģions izmantos savas reglamentējošās pilnvaras, neesot spēkā. Valonijas reģionam attiecībā pret *Ryanair* tāpat kā pret citām aviosabiedrībām ir vajadzīgā rīcības brīvība noteikt lidostu nodevas, lidostas darba laiku vai paredzēt citus reglamentējošus noteikumus.

4. pants

Cita veida *BSCA* piešķirtais atbalsts, tostarp ieguldījums mārketinga jomā, "one-shot" kampaņas un biroju nodošana rīcībā, kā atbalsts jauno avioliniju atvēršanā tiek atzīts par saderīgu ar kopējo tirgu ar šādiem nosacījumiem:

- 1) ieguldījumiem ir jābūt saistītiem ar jaunas līnijas atvēršanu un tiem jābūt ierobežotiem laikā. Nemot vērā galamērķus Kopienas teritorijā, šis laiks nedrīkst būt ilgāks par pieciem gadiem, sākot no līnijas atvēršanas brīža. Šos ieguldījumus nevar veikt, ja tiek atvērta jauna līnija, iepriekšējos piecos gados *Ryanair* slēdzot citu līniju. Turpmāk valsts atbalsts nedrīkst tikt piešķirts līnijām, ko *Ryanair* nodrošinās, aizstājot citu līniju, ko tas iepriekš ir apkalpojis, no citas lidostas tikpat no ekonomiskā vai no populācijas viedokļa atraktīvā zonā;

- 2) ieguldījumi mārketinga jomā, kas pašlaik ir noteikti EUR 4 par pasažieri, katrai attiecīgai linijai ir jāpamato ar *Ryanair* izstrādātu un *BSCA* apstiprinātu attīstības plānu. Šajā plānā ir jāprecizē izdevumi, kuri tieši attiecas uz linijas veicināšanu, lai šīs linijas vēlāk pēc pirmā piecu gadu perioda būtu spējīgas darboties. *BSCA* arī *a posteriori* ir jāapstiprina uzsākšanas izdevumi, kas faktiski radušies katrai aviolinijai pēc pirmā piecu gadu perioda; *BSCA* attiecīgā gadījumā šī uzdevuma izpildei ir jālūdz palīdzība neatkarīgam revidentam;
- 3) attiecībā uz jau *BSCA* veikto ieguldījumu ir jāveic līdzīgs vērtējums, lai saskaņā ar tiem pašiem principiem apstiprinātu atbalstu;
- 4) *Ryanair* darbības uzsākšanas laikā Šarleruā vai saistībā ar katras linijas atvēršanu veiktie “one-shot” ieguldījumi ir jāatgūst, izņemot daļu, saistībā ar kuru Beļģijas [Karaliste] var pierādīt, ka tie ir tieši saistīti ar izdevumiem, kas *Ryanair* radušies Šarleruā platformā un tie ir samērīgi un stimulējoši;
- 5) kopējā atbalsta summa, ko var saņemt par jaunu liniju, nedrīkst pārsniegt 50 % no kopējiem ar atvēršanu, mārketingu un “one-shot” saistītajiem izdevumiem, un tas tiek piešķirts attiecībā uz diviem galamērķiem, no kuriem viens ir Šarleruā. Tāpat pārskaitītie līdzekļi vienam galamērķim nedrīkst pārsniegt 50 % no šī galamērķa faktiskajiem izdevumiem. Īpaša uzmanība šādam novērtējumam tiks pievērsta linijām no Šarleruā uz lielāku lidostu, kā, piemēram, uz tādām lidostām, kuras ir iekļautas A un B kategorijā, kas definētas Reģionu komitejas 2003. gada 2. jūlija atzinumā par reģionālo lidostu kapacitāti un kas definētas šajā lēmumā, un/vai uz koordinētu vai pilnībā koordinētu lidostu Regulas (EEK) Nr. 95/93 izpratnē;

- 6) *Ryanair* ir jāatmaksā *BSCA* veiktie ieguldījumi, kuri pēc pirmā piecu gadu perioda neatbilst šeit noteiktajiem kritērijiem;
- 7) vajadzības gadījumā ir jāatmaksā pārskaitītās dotācijas linijai Dublina–Šarleruā saskaņā ar [strīdīgajiem nolīgumiem];
- 8) lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret aviosabiedrībām, kas vēlas attīstīt jaunus aviopakalpojumus no Šarleruā lidostas, Beļģijas [Karalistei] saskaņā ar šajā lēmumā noteiktajiem objektīvajiem kritērijiem ir jāievieš nediskriminējoša atbalsta shēma.

[..]”

Process un lietas dalībnieku prasījumi

²³ Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts 2004. gada 25. maijā, prasītāja cēla šo prasību.

²⁴ Ar procesuālu aktu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts 2004. gada 1. novembrī, *Association of European Airlines (AEA)* lūdza iestāties šajā tiesvedībā Komisijas atbalstam.

- 25 Ar vēstuli, kas Pirmās instances tiesas kancelejā reģistrēta 2005. gada 14. janvārī, prasītāja lūdza, lai saskaņā ar Pirmās instances tiesas Reglamenta 116. panta 2. punktu noteikta konfidenciāla informācija netiktu ietverta procesuālajos dokumentos, kuri tiks nosūtīti personai, kas iestājusies lietā, un šīs nosūtīšanas nolūkos sagatavoja attiecīgo procesuālo rakstu vai dokumentu nekonfidenciālu versiju.
- 26 Ar 2005. gada 20. aprīļa rīkojumu Pirmās instances tiesas ceturtās palātas priekšsēdētājs ļāva *AEA* iestāties lietā un atlika lēmuma par lūguma ievērot konfidencialitāti pamatotību pieņemšanu. Lietā iestājusies persona savu procesuālo rakstu un citi lietas dalībnieki savus apsvērumus par šo rakstu iesniedza noteiktajos termiņos. Lietā iestājusies persona informēja Pirmās instances tiesu, ka tā neiebilst pret lūgumu ievērot konfidencialitāti.
- 27 Piemērojot Reglamenta 14. pantu un pamatojoties uz ceturtās palātas ieteikumu, Pirmās instances tiesa, uzklusot lietas dalībniekus saskaņā ar minētā reglamenta 51. pantu, nolēma lietu nodot izskatīšanai paplašinātā tiesnešu sastāvā.
- 28 Tā kā tika mainīts Pirmās instances tiesas palātu sastāvs, tiesnesis referents tika norīkots uz astoto palātu paplašinātā sastāvā, kā rezultātā šī lieta tika nodota šai palātai.
- 29 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Pirmās instances tiesa (astotā palāta paplašinātā sastāvā) nolēma uzsākt mutvārdu procesu un procesa organizatorisko pasākumu nolūkā aicināja galvenos lietas dalībniekus rakstveidā atbildēt uz virkni jautājumu. Lietas dalībnieki šo lūgumu izpildīja noteiktajos termiņos.

30 Lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un atbildes uz Pirmās instances tiesas uzdotajiem jautājumiem tika uzklautas 2008. gada 12. marta tiesas sēdē.

31 Prasītājas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

- atcelt apstrīdēto lēmumu;
- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

32 Komisijas un lietā iestājušās personas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

- prasību noraidīt;
- piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Juridiskais pamatojums

33 Savas prasības atbalstam prasītāja min divus pamatus. Pirmais ir par EKL 253. pantā paredzētā pienākuma norādīt pamatojumu neizpildi. Ar otro pamatu tā apstrīd

attiecīgo pasākumu atzīšanu par valsts atbalstu un šajā sakarā norāda, ka ir pārkāpts EKL 87. panta 1. punkts.

34 Pirmās instances tiesa uzskata, ka vispirms būtu jāvērtē otrais pamats. Šī pamata ietvaros prasītāja it īpaši Komisijai pārmet, ka tā strīdīgo pasākumu kopumam nav piemērojusi vai ir nepienācīgi piemērojusi privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, kas ir atbilstošs kritērijs, lai novērtētu, vai pasākumi ir atbalsts, un šajā sakarā izvirza dažādus iebildumus. Tā būtībā min vairākus argumentus: pirmkārt, ka Komisija, izvērtējot strīdīgos pasākumus, nav ņēmusi vērā faktu, ka Valonijas reģions un BSCA ir jāatzīst par vienu un to pašu vienību, otrkārt, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, jo tā attiecībā uz Valonijas reģiona veiktajiem pasākumiem atteicās piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, un, treškārt, ka tā minēto principu ir nepareizi piemērojusi attiecībā uz BSCA.

35 Pirms šī pamata izvērtējuma uzsākšanas Pirmās instances tiesa uzskata, ka vispirms lietderīgāk būtu precizēt valsts atbalsta jēdzienu EKL 87. panta 1. punkta izpratnē un tās kontroles būtību un apjomu, kas tai šajā gadījumā būtu jāveic.

Ievada apsvērumi

36 Atbalsta kvalifikācijai EKL 87. panta 1. punkta izpratnē ir nepieciešams, lai būtu izpildīti visi šajā tiesību normā minētie kritēriji. Pirmkārt, jābūt iesaistītai valstij vai valsts līdzekļiem. Otrkārt, šai līdzdalībai jābūt tādai, kas var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm. Treškārt, ar to jāpiešķir priekšrocība konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai. Ceturtkārt, tai jārada vai jādraud radīt konkurences izkropļojumus (skat. Pirmās instances tiesas 2006. gada 22. februāra spriedumu lietā

T-34/02 *Le Levant 001* u.c./Komisija, Krājums, II-267. lpp., 110. punkts un tajā minētā judikatūra).

37 Šajā gadījumā ir jāatzīst, ka prasītāja apstrīd tikai nosacījumu par priekšrocības esamību.

38 Šajā sakarā no judikatūras izriet, ka jēdziens "atbalsts" šīs tiesību normas izpratnē noteikti nozīmē tieši vai netieši no valsts līdzekļiem piešķirtu priekšrocību vai arī ir papildu nasta valstij vai šajā sakarā tās norīkotajām vai izveidotajām iestādēm (Tiesas 1998. gada 7. maija spriedums apvienotajās lietās no C-52/97 līdz C-54/97 *Viscido* u.c., *Recueil*, I-2629. lpp., 13. punkts, un 2001. gada 22. novembra spriedums lietā C-53/00 *Ferring*, *Recueil*, I-9067. lpp., 16. punkts).

39 Tostarp ir nospriests, ka, lai noteiktu, vai valsts pasākums ir atbalsts, ir jāizvērtē, vai labumu guvušais uzņēmums gūst ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos (Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā C-39/94 *SFEI* u.c., *Recueil*, I-3547. lpp., 60. punkts, un 1999. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-342/96 *Spānija/Komisija*, *Recueil*, I-2459. lpp., 41. punkts).

40 Visbeidzot ir jānorāda, ka attiecībā uz atbalsta jēdzienu, kā tas ir definēts Līgumā un kuram ir juridisks raksturs, un kurš ir jāinterpretē, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, Kopienas tiesai principā un, ņemot vērā gan strīda konkrētos apstākļus, kas tai ir iesniegti, gan arī Komisijas veiktā vērtējuma tehnisko vai komplekso raksturu, ir jāīsteno pilnīga kontrole pār jautājumu, vai pasākums iekļaujas EKL 87. panta 1. punkta tvērumā (Tiesas 2000. gada 16. maija spriedums lietā C-83/98 P Francija/*Ladbroke Racing* un Komisija, *Recueil*, I-3271. lpp., 25. punkts, un Pirmās instances tiesas 2002. gada 17. oktobra spriedums lietā T-98/00 *Linde/Komisija*, *Recueil*, II-3961. lpp., 40. punkts).

41 Savukārt ir jāatgādina, ka Komisijas vērtējuma par jautājumu, vai pasākums atbilst privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā kritērijam, pamatā ir sarežģīts ekonomiskais vērtējums. Komisijai, pieņemot tiesību aktu, kam ir vajadzīgs šāds vērtējums, tādējādi ir plaša rīcības brīvība, un akta pārbaude tiesā ierobežota vienīgi ar vērtējumu, vai ir ievēroti procesuālie noteikumi un noteikumi par pamatojumu, kļūdas tiesību piemērošanā neesamību, minēto faktu materiālo precizitāti un acīmredzamas kļūdas šo faktu vērtējumā neesamību, kā arī pilnvaru nepareizas izmantošanas neesamību. It īpaši Pirmās instances tiesai savs ekonomiskais vērtējums nav jāaizstāj ar lēmuma autora vērtējumu (skat. šajā sakarā Tiesas 2002. gada 25. aprīļa rīkojumu lietā C-323/00 P *DSG/Komisija*, *Recueil*, I-3919. lpp., 43. punkts, un Pirmās instances tiesas 2002. gada 11. jūlija spriedumu lietā T-152/99 *HAMSA/Komisija*, *Recueil*, II-3049. lpp., 127. punkts un tajā minētā judikatūra).

42 Tieši šo principu kontekstā ir jāvērtē lietas dalībnieku argumenti un, pirmkārt, jautājums par privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošanu Valonijas reģiona veiktajiem pasākumiem.

Par privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošanu Valonijas reģiona veiktajiem pasākumiem

43 Prasītāja vispirms būtībā uzskata, ka *BSCA* un Valonijas reģions ir viena un tā pati ekonomiskā vienība. Tādēļ tiem abiem varot piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu. Faktiski, pēc prasītājas domām, strīdīgos nolīgumus puses bija uzskatījušas par vienu un to pašu finanšu pasākumu kopumu. Komisijai, veicot pārbaudi par to, vai pasākumi ir valsts atbalsts, būtu vajadzējis saistītos pasākumus uzskatīt par daļu no viena un tā paša kopuma.

44 Tā arī uzskata, ka, pieņemot, ka Komisijas pieņemtā duālā pieeja ir pamatota ar faktu, ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā princips Valonijas reģionam nevarēja būt piemērojams, kļūdaini ir tas, ka Komisija, to nepiemērojot, ir secinājusi, ka šis reģions šajā gadījumā ir rīkojies nevis kā uzņēmējs, bet gan kā regulators.

45 Pirmās instances tiesa uzskata, ka vispirms būtu jāizvērtē, vai strīdīgo pasākumu izvērtēšanai Valonijas reģions un *BSCA* bija jāuzskata par vienu un to pašu ekonomisko vienību, un attiecīgā gadījumā jāizvērtē, vai, neraugoties uz vienādu interešu pastāvēšanu starp Valonijas reģionu un *BSCA*, Komisija pamatoti būtu varējusi izslēgt privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošanu Valonijas reģiona piešķirtajām priekšrocībām, uzskatot, ka tā līdzdalība šajā gadījumā nozīmē publiskās varas īstenošanu.

Par vienas juridiskas vienības “Valonijas reģions un *BSCA*” esamību

— Lietas dalībnieku argumenti

46 Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā strīdīgo pasākumu kvalificēšanas nolūkos Valonijas reģionu un *BSCA* esot uztvērusi kā dažādas vienības. Šī diferenciācija esot mākslīga, jo Valonijas reģions kontrolē *BSCA*, ar kuru tas veido vienu ekonomisko vienību. Turpinājumā prasītāja uzskata, ka šī diferenciācija būtiski ietekmējot analīzes būtību, jo saskaņā ar to Komisija atbalsta kvalifikāciju saglabājot attiecībā uz Valonijas reģiona piešķirtajām priekšrocībām, neatsaucoties uz privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu.

47 Tā precizē, ka *BSCA* kapitāls tieši vai netieši (caur Valonijas Lidostu sabiedrību (*Sowaer*) un Šarleruā Rajona attīstības un līdzdalības sabiedrību (*Sambrinvest*)), vairāk nekā 95 % apmērā pieder Valonijas reģionam. Turklāt visus *BSCA* Valdes locekļus ieceļ Valonijas reģions, attiecībā pret kuru tie ir atbildīgi. Prasītāja arī uzsver, ka sarunu laikā, kuru rezultātā tika noslēgti strīdīgie nolīgumi, Valonijas reģions un *BSCA* rīkojās kā mātes un meitas uzņēmums.

48 Ciktāl Valonijas reģionam pieder Šarleruā lidosta, būtu jāatzīst, ka šis reģions un *BSCA* ir viena un tā pati vienība, ņemot vērā to “darbības” saistībā ar lidostu.

49 Tātad Komisijas izvēlētā pieeja esot mākslīga, jo saskaņā ar to tiek noliegta ciešu saišu esamība starp Valonijas reģionu un *BSCA*. Attiecīgi kā Šarleruā lidostas īpašnieki un izmantotāji tie, pēc prasītājas domām, rīkojas kā viena ekonomiska vienība. Tādējādi Komisijai esot bijis jāizvērtē kopā pasākumi, kurus Valonijas reģions un *BSCA* bija veikuši attiecībā uz *Ryanair* (skat. Pirmās instances tiesas 2004. gada 14. oktobra spriedumu lietā T-137/02 *Pollmeier Malchow*/Komisija, Krājums, II-3541. lpp., 50. punkts, kurš balstīts uz Tiesas 1984. gada 12. jūlija spriedumu lietā 170/83 *Hydrotherm Gerätebau, Recueil*, 2999. lpp., 11. punkts, kā arī pēc analogijas skat. Pirmās instances tiesas 2000. gada 29. jūnija spriedumu lietā T-234/95 *DSG*/Komisija, *Recueil*, II-2603. lpp., 124. punkts). Ja Komisija būtu izmantojusi šo pieeju, šīs kritikas par *BSCA* darījumu plānu nebūtu bijis.

50 Prasītāja šajā sakarā norāda, ka apstrīdētā lēmuma 153. un 161. apsvērumā ietvertais apstiprinājums, saskaņā ar kuru attiecībā uz attiecīgo Valonijas reģiona un *BSCA* lomu ir zināms sajukums, prasa vienotu rīcību.

51 Komisija norāda, ka šie iebildumi nav efektīvi; ar privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa vispārēju piemērošanu Valonijas reģionam un *BSCA* nevar apšaubīt apstrīdētā lēmuma pamatojumu. Faktiski Komisija, analizējama darījumu plānu, esot ņēmusi vērā gan ar Valonijas reģionu, gan arī ar *BSCA* noslēgtos nolīgumus. Tā arī esot novērtējusi no pacelšanās–nolaišanās maksai piešķirtās atlaides izrietošās priekšrocības, ņemot vērā privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu. Komisija apstiprina, ka tā ir pietiekami ņēmusi vērā darījumu plānam piemītošos trūkumus. Komisija uzskata, ka Valonijas reģionam kā lidostas īpašniekam šajā analizē nav nekādas nozīmes, it īpaši attiecībā uz to, ka tas ir uzņēmies segt izdevumus par uzturēšanas pakalpojumiem un ar ugunsdrošības pakalpojumiem saistītās izmaksas un attiecībā uz *BSCA* ieguldījumu limitu ar vidi saistītos fondos. Tāpat Valonijas reģiona un *BSCA* atzišana par vienu un to pašu vienību nekādā veidā neietekmētu cerēto darījumu plāna ienesīgumu, jo pacelšanās–nolaišanās maksas atlaide Valonijas reģionam nedod nekādas priekšrocības.

52 Atbildes uz repliku stadijā Komisija lietas materiāliem pievienoja jaunus dokumentus, kurus bija izdevušas Valonijas iestādes un ar kuriem esot apstiprinājies vērtējums, saskaņā ar kuru, pat pielīdzinot Valonijas reģionu privātajam ieguldītājam, cerētais ienesīgums neesot pietiekams privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa kontekstā.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

53 Jāatgādina — kā tas arī izriet no lietas materiāliem —, ka *BSCA* ir Valonijas reģiona kontrolēts publisko tiesību uzņēmums. Lielākā tā kapitāla daļa ir valstij piederošas kapitāla daļas. Precīzāk un arī pēc Komisijas domām, Valonijas reģionam tieši vai netieši faktu rašanās laikā esot piederējuši 96,28 % no *BSCA* kapitāla daļām. 2001. gada 2. novembrī *BSCA* un *Ryanair* parakstīja līgumu, kurā bija paredzētas savstarpējas saistības.

54 Valonijas reģions kā tāds ir Šarleruā lidostas infrastruktūras īpašnieks. Tas 2001. gada 6. novembrī noslēdza nolīgumu ar *Ryanair*, saskaņā ar kuru Valonijas reģions apņēmaš piešķirt *Ryanair*, pirmkārt, pacelšanās–nolaišanās maksas atlaidi un, otrkārt, segt zaudējumus, kurus minētā sabiedrība, iespējams, cietīs, grozījumu ar dekrētu vai noteikumiem lidostu nodokļos vai Šarleruā lidostas darba laika maiņas dēļ. Jānorāda, ka šajā nolīgumā — kā Komisija to norāda arī vēstules, ar kuru ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt savus apsvērumus par strīdīgajiem pasākumiem, 21. punktā (skat. iepriekš 11. punktu) — ir paredzētas tikai Valonijas reģiona saistības pret *Ryanair*.

55 Komisija gan lēmumā par procedūras uzsākšanu, gan arī apstrīdētajā lēmumā atzina Valonijas reģionu un *BSCA* vienojošās ekonomiskās un juridiskās saites un it īpaši faktu, ka *BSCA* bija ekonomiski atkarīga no Valonijas reģiona.

56 Faktiski Komisija 80. punktā vēstulē, ar kuru ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt savus apsvērumus par strīdīgajiem pasākumiem (skat. iepriekš 11. punktu) saistībā ar principa par privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošanu šim gadījumam, norāda, ka “[Valonijas] reģiona kā publisko tiesību iestādes un *BSCA* kā lidostas uzņēmuma loma esot vērēnīgi sajaukta, kā rezultātā šī principa piemērošana esot visai sarežģīta”. Šīs vēstules 101. punktā Komisija arī norādīja, ka “Valonijas reģiona noteicošā ietekme attiecībā uz *BSCA* vispirms izpaužas akcionāru kopuma struktūrā” un ka “*BSCA* organizēšanas veids saskaņā ar 2001. gada jūnija statūtiem A kategorijas akcionāriem, tas ir, [Valonijas] reģionam un tā specializētajām sabiedrībām, paredz kontrolēt sabiedrību”. Visbeidzot Komisija uzstāja, ka “Valonijas reģiona noteicošā ietekme attiecībā uz *BSCA* nav noliedzama, ja paskatās veidu, kādā publisko tiesību iestādes ir izveidojušas tās globālo vidi kopš tās izveides 1991. gadā”.

- 57 Secinājums, saskaņā ar kuru Valonijas reģions un *BSCA* ir cieši saistīti, arī izriet no apstrīdētā lēmuma. Komisija arī ir norādījusi, ka *BSCA* finansiālo struktūru cieši balsta Valonijas reģiona finansiālā struktūra (skat. apstrīdētā lēmuma 161.–166. un 237. apsvērumu), it īpaši koncesijas ietvaros attiecībā uz uzņemšanos segt izdevumus par uzturēšanas pakalpojumiem un ar ugunsdrošības pakalpojumiem saistītās izmaksas (skat. apstrīdētā lēmuma 208.–216. apsvērumu). Tā arī nodaļā, kura veltīta vērtējumam, vai šajā gadījumā ir notikusi valsts līdzekļu piešķiršana, norādīja, ka “*BSCA* esot publisko tiesību uzņēmums, kuru Valonijas reģions kontrolē, isteno dominējošu ietekmi, un tam ir jāatbild par šiem pasākumiem” (skat. apstrīdētā lēmuma 246. apsvērumu).
- 58 Neraugoties uz šiem dažādajiem secinājumiem, Komisija attiecīgos pasākumus apskatīja atsevišķi atkarībā no tā, vai tos bija apstiprinājis Valonijas reģions, vai arī *BSCA*.
- 59 Taču privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas ietvaros komercdarījums ir jāapskata tā kopumā, lai izvērtētu, vai valsts vienība un tās kontrolēta vienība, kopumā ņemot, ir rīkojušās kā racionāli tirgus ekonomikas dalībnieki. Faktiski Komisijai, novērtējot strīdīgos pasākumus, ir jāņem vērā visa atbilstošā informācija un tās konteksts (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2003. gada 6. marta spriedumu apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un *Land Nordrhein-Westfalen*/Komisija, *Recueil*, II-435. lpp., 270. punkts), tostarp tas, kas attiecas uz strīdīgo pasākumu finansējošās iestādes vai finansējošo iestāžu situāciju.
- 60 Turklāt — pretēji Komisijas uzskatam — Valonijas reģionu un *BSCA* vienojošās ekonomiskās saites nav zaudējušas savu nozīmi tiktāl, ciktāl *a priori* nevar izslēgt, ka Valonijas reģions ir piedalījies ne vien *BSCA* veiktajā saimnieciskajā darbībā (skat. pēc analogijas Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze* u.c., Krājums, I-289. lpp., 112. punkts), bet arī ir saņēmis daļu no finanšu līdzekļiem strīdīgo pasākumu piešķiršanā.

- 61 Šajā gadījumā tādējādi ir jāsecina, ka, lai piemērotu privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, Valonijas reģions un *BSCA* bija jāuztver kā viena un tā pati vienība. Papildus jāizvērtē, vai Komisija pamatoti ir atteikusies piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu Valonijas reģiona veiktajiem pasākumiem tā īpašās lomas, proti, regulatora lomas dēļ.

Par Valonijas reģiona pielīdzināšanu likumdevējvaras vai izpildvaras iestādei un par privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa nepiemērošanu šī reģiona veiktajiem pasākumiem

— Lietas dalībnieku argumenti

- 62 Prasītāja apstrīd Komisijas atteikumu privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā kontekstā izvērtēt Valonijas reģiona veiktos pasākumus. Tā šajā sakarā atspēko Komisijas minētos argumentus (apstrīdētā lēmuma 139.–160. apsvērums), saskaņā ar kuriem Valonijas reģions nav veicis saimniecisku darbību, piešķirdams pacelšanās–nolaišanās nodokļa atlaidi un zaudējumu atlīdzības garantiju, bet ir īstenojis publisko varu, izmantojot savu likumdošanas un reglamentējošo kompetenci.

- 63 Pirmkārt, šie argumenti ir pretrunā judikatūrai. Prasītāja uzskata, ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošana ir atkarīga no veiktās saimnieciskās darbības, kuru skar valstiski pasākumi, rakstura un nevis no līdzekļus piešķirošās iestādes īpašībām vai līdzekļiem, kurus tā izmanto, lai uzņēmumam piešķirtu ekonomiskas priekšrocības. Prasītāja precizē: ja privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu nevar piemērot tad, ja valsts iestāde rīkojas, īstenojama publisko varu, proti, kad tā iekasē

nodokļus vai sociāla rakstura nodevas (Tiesas 2003. gada 22. maija spriedums lietā C-355/00 *Freskot, Recueil*, I-5263. lpp., 55.–58. punkts un 80.–87. punkts), to tomēr var piemērot, ja valsts iestādes saņem netiešos nodokļus.

64 Šajā gadījumā apstrīdētajā lēmumā Komisija ir minējusi vienīgi tiesību normas, saskaņā ar kurām Valonijas reģions var noteikt lidostu maksu. Savukārt nekas neļauj saprast, kāpēc Komisija uzskatīja, ka Valonijas reģions nav rīkojies kā lidostas īpašnieks, bet gan kā regulators.

65 Prasītāja turpinājumā atgādina, ka tā administratīvās procedūras laikā ir uzsvērusi, ka Komisijas iejaukšanās Šarleruā lidostas cenu politikā ir valsts un privāto lidostu diskriminācija un ir pretrunā EKL 295. pantam. Atbildot uz šo argumentu, Komisija apstrīdētā lēmuma 157. apsvērumā norādīja, ka “Valonijas reģions [...] varēja nolemt, ka BSCA bija jānosaka atlīdzība par lietotājiem sniegtajiem pakalpojumiem, ievērojot noteiktus principus un nosacījumus”. Taču, pēc Komisijas domām, ja Valonijas reģions būtu šādi rīkojies, tad BSCA veiktā pacelšanās–nolaišanās nodokļa noteikšana būtu bijusi komercdarbība un nevis regulatora īstenota darbība. Tādēļ tas būtu bijis jāizvērtē saskaņā ar privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu. Prasītāja tai pat laikā attiecībā uz attiecīgo darbību veidu un tātad arī attiecībā uz privātā ieguldītāja tirgus ekonomiskā principa piemērošanu uzskata, ka šādas darbības no “regulējošās” nepārvēršas par “komerciālu” vai “saimniecisku” tikai tādēļ vien, ka tās reģionālā valdība uztic veikt publisko tiesību uzņēmumam, kas tai pieder vai kuru tā kontrolē.

66 Precīzāk attiecībā uz pacelšanās–nolaišanās nodokļa atlaidi prasītāja apgalvo, ka lidostu aprīkojuma nodošana rīcībā gaisa pārvadātājiem ir saimnieciska darbība, kuru regulē Kopienų konkurences tiesības (Tiesas 2001. gada 29. marta spriedums lietā C-163/99 *Portugāle/Komisija, Recueil*, I-2613. lpp., 45. punkts, un Pirmās instances tiesas

2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris/Komisija, Recueil*, II-3929. lpp., 108.–124. punkts). Pacelšanās–nolaišanās maksas atlaižu piešķiršana, lai piesaistītu jaunus klientus, šajā nozarē ir aktuāla prakse (valsts atbalsts NN 109/98, Apvienotā Karaliste (*Manchester Airport*), 1999. gada 14. jūnijs, 8. punkts).

⁶⁷ Prasītāja atgādina, ka Komisija savu argumentāciju ir balstījusi uz faktu, ka tā ir vienīgā Šarleruā darbību uzsākusi aviosabiedrība, kas saņem pacelšanās–nolaišanās maksas atlaidi un zaudējumu atlīdzināšanas garantiju. Komisija no tā esot secinājusi, ka “Līguma 87. pants līdz ar to varēja būt piemērojams gadījumā, kad priekšrocība, kura izriet no tā, ka ir piešķirta atkāpe no kopējā tarifu režīma piemērošanas, nav attaisnojama ar objektīviem ekonomiskiem apsvērumiem” (apstrīdētā lēmuma 140. apsvērums).

⁶⁸ Pēc prasītājas domām, šie argumenti ir kļūdaini vairāku iemeslu dēļ. Pirmkārt, sabiedrībai *Ryanair* piedāvātie nosacījumi nav valsts iestāžu vienpusēji piešķirtas “atkāpes”, bet gan biznesa sarunu rezultāts. *Ryanair* norāda, ka atlaides, kuru tai izdevās saņemt, līmenis (apmēram 36 %) pārsniedz maksimālo piešķiramās atlaides apjomu (no 5 līdz 25 %), ko parasti Valonijas reģions var piešķirt saskaņā ar vietējām tiesību normām. Otrkārt, *Ryanair* piešķirtās atlaides esot pamatotas ar acīmredzamiem objektīviem ekonomiskiem apsvērumiem. Visbeidzot, lai uzlabotu savu darbību, Šarleruā lidosta esot sazinājusies ar vairākām aviosabiedrībām. *Ryanair* beigu beigās bija vienīgā, kas uzņēmās risku no šīs lidostas piedāvāt regulārus aviopakalpojumus. Uzņemto saistību dēļ *Ryanair* situācija nebija salīdzināma ar to citu gaisa pārvadātāju situāciju, kas darbojās Šarleruā lidostā. Apmaiņai pret cenu atlaidi *Ryanair* uzņēmās septiņkārtīgi palielināt no šīs lidostas pārvadājamo kopējo ikgadējo pasažieru apjomu, kas bija 20 000 personu robežās. *Ryanair* uzņēmās risku būt pirmajai sabiedrībai, kas piedāvā tik liela apjoma pasažieru pārvadājumus, un kļūt par galveno šīs reģionālās, maz izmantotās un maz zināmās lidostas lietotāju. Ņemot vērā tās saistību ilgumu, *Ryanair* atteicās no iespējas atstāt Šarleruā lidostu, ja tās darbības rentabilitāte izrādītos nepietiekama. Treškārt, Valonijas reģiona pieņemtie grozījumi par labu *Ryanair* neesot nedz selektīvi, nedz ierobežoti, bet gan pieejami visiem nediskriminējošos apstākļos. Ar *BSCA* noslēgtajā nolīgumā tika skaidri paredzēts, ka “nekas šajā nolīgumā nekavē *BSCA* sadarboties ar citām aviosabiedrībām vai pieņemt no citām sabiedrībām nākušas lidmašīnas” (minētā nolīguma 4.2. punkts). Tāpat Valonijas reģions ar paziņojuma

presei starpniecību 2001. gada jūlijā apstiprināja, ka *Ryanair* piešķirtās priekšrocības ir pieejamas arī citām sabiedrībām, kuras vēlas veikt līdzīgu darbību.

69 Attiecībā uz Valonijas reģiona piedāvāto zaudējumu atlīdzības garantiju, kompensējot iespējamās izmaiņas tā tiesību aktos, prasītāja uzsver, ka tas arī nav valsts atbalsts. Runa esot par komerciāla rakstura vienošanos, ko var pielīdzināt “stabilitātes klauzulai” saskaņā ar nozarē valdošo praksi. Faktiski nebūtu vēlams, ka *Ryanair* uz tik ilgu laiku uzņem tik nopietnu komerciālu risku, no Valonijas reģiona nesaņemot zaudējumu atlīdzību, ka tas nemainīs vienošanās noteikumus. Kavēt Valonijas reģionu noslēgt šāda veida vienošanās nozīmētu liegt citu komersantu rīcībā nodot darbības līdzekļus. Prasītāja norāda, ka zaudējumu atlīdzības garantija tiek piemērota ierobežoti un nekādi nerada šķēršļus Valonijas reģiona suverēnās likumdošanas kompetences īstenošanai. Tādējādi runa ir tikai par komerciāla rakstura saistībām, lai nodrošinātu plānotās ekonomiskās darbības nemainīgumu.

70 Otrkārt, Komisijas īstenotā pieeja neesot konsekventa. Šajā sakarā prasītāja norāda uz pretrunu: no vienas puses, Komisija pauž, ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā princips Valonijas reģionam neesot piemērojams, bet, no otras puses, tā ir ņēmusi vērā tā piešķirtās priekšrocības, lai izvērtētu *BSCA* darījumu plāna dzīvotspēju minētā principa kontekstā. Valonijas reģionam piedēvēdama no pacelšanās–nolaišanās maksas atlaides izrietošās priekšrocības un zaudējumu atlīdzības garantiju, Komisija ir izvairījusies piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu un ar to saistītās analīzes grūtības.

71 Komisija atspēko šos argumentus.

72 Pirmkārt, Komisija apstrīd prasītājas minētās judikatūras interpretāciju. Tā uzskata, ka iepriekš 63. punktā minētais spriedums lietā *Freskot* apstiprina apstrīdēto lēmumu. Tā atgādina, ka Tiesa ir nospriedusi, ka iemaksa obligātās lauksaimniecības apdrošināšanas sistēmā nav “pakalpojums” Līguma izpratnē tostarp tāpēc, ka šīs sistēmas ietvaros veicamais maksājums “būtībā atbilst likumdevēja noteiktam maksājuma veidam”, jo “to ietur nodokļu administrācija”, jo “šādu maksājumu, ieskaitot tā likmi, arī nosaka likumdevējs”, un tādēļ, ka “kompetentie ministri ir tie, kuri lemj par iespējamo likmes adaptāciju”. Šis vērtējums tieši piemērojams šim gadījumam.

73 Otrkārt, Komisija atgādina, ka apstrīdētajā lēmumā tā pirmo reizi atbalstam lidostai ir piemērojusi privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu. Tā uzskata, ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomiskā princips nav saderīgs ar 1994. gada 10. decembra vadlinijām par EKL 87. panta un EKL 88. panta un Eiropas Ekonomiskās zonas (EEZ) nolīguma 61. panta piemērošanu atbalstam avionozarē (OV C 350, 5. lpp.), saskaņā ar kurām publiskās investīcijas lidostu infrastruktūrās ir vispārējās ekonomiskas politikas pasākums. Taču valsts vienlaikus nevar darboties kā valsts vara un privātais ieguldītājs. Komisija uzskata, ka izdarītā nošķiršana starp lidostas infrastruktūru un tās pārvaldi ir saderīga ar duālo pieeju attiecībā uz valsts atbalsta analīzi avionozarē, kas nozīmē no lidostu infrastruktūras nošķirt lidostu pakalpojumus.

74 Treškārt, Komisija min pretrunu prasītājas argumentos. Tā atgādina, ka tā tai nav pārmetusi, ka prasītāja nav ņēmusi vērā Valonijas reģiona pieprasīto investīciju izmaksas, lai uzlabotu lidostas infrastruktūru, ka tā ir pretojusies *Ryanair* iesaistīšanās rezultātā radītajam satiksmes palielinājumam. Šīs investīcijas esot vērienīgas (93 miljoni euro tikai saistībā tieši ar darījumu plāna īstenošanu). Neloģiski būtu

Komisijai pārmest, ka tā Valonijas reģionam nav piemērojusi privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, lai gan apstrīdētais lēmums neattiecas uz reģiona investīcijām infrastruktūrā. Ja investīciju izmaksas būtu jāiekļauj novērtējumā, kas veikts saskaņā ar privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, tad tās tikai palielinātu darījumu plāna nepietiekamību.

75 Komisija aicina Pirmās instances tiesu lūgt prasītājam atsaukt savus izvirzītos pamatus attiecībā uz Valonijas reģiona veikto pasākumu analīzi vai arī paskaidrot, kāpēc Valonijas reģions kā ieguldītājs tirgus ekonomikā ir veicis vajadzīgās investīcijas darījumu plāna īstenošanai, un pierādīt, ka šajā sakarā apstrīdētajā lēmumā ir pieļauta acīmredzama kļūda novērtējumā.

76 Visbeidzot Komisija uzskata, ka jautājums par to, vai ir jāņem vērā lidostas vērtība, noteikti bija minēts prasības pieteikumā, taču pārāk lakoniski, lai uzskatītu, ka šim jautājumam veltītā argumentācija prasības pieteikumā nav jāinterpretē kā jauni pamati, kas nav pieņemami saskaņā ar Reglamenta 48. panta 2. punktu.

77 Precīzāk runājot par pacelšanās–nolaišanās maksas atlaidi, Komisija uzskata, ka pacelšanās–nolaišanās maksas atlaides noteikšana, lai piekļūtu infrastruktūrai, ir valsts varas kompetencē. Beļģijas Karaliste nav apstrīdējusi, ka atlaižu piešķiršanai salīdzinājumā ar pacelšanās–nolaišanās maksas tarifu ir jāpieņem normatīvs akts. Taču šajā gadījumā analīze atspoguļo, ka Valonijas reģions nav ne rīkojies saskaņā ar piemērojamām tiesībām, ne arī ievērojis savu kompetenci, uz nolīguma pamata piešķirdams *Ryanair* atlaidi.

78 Šos argumentus apstiprina nedalāma saikne, kas pastāv starp pacelšanās–nolaišanās maksu un Valonijas reģiona ieviestajiem ar vidi saistītajiem fondiem, kuros iemaksas veic BSCA. Lidostas attīstība neglābjami ietekmē vidi Valonijas reģionā, ko Valonijas reģions nevar noliegt. Ar vidi saistītie fondi ir domāti, lai atbilstu šim mērķim. Tas, pēc Komisijas domām, pierāda, ka pacelšanās–nolaišanās maksas noteikšana ir reglamentējoša darbība.

79 Pēc Komisijas domām, Valonijas reģions ir izvairījies no reglamentējošajiem nosacījumiem, noslēgdams nolīgumu, kurā vienīgi *Ryanair* ir paredzēta lidostu maksas atlaide. Ja lidostas pārvaldīšana būtu uzticēta veikt privātam uzņēmumam, *Ryanair* nebūtu varējusi saņemt tādu maksas atlaidi, kādu tā saņēma.

80 Attiecībā uz zaudējumu atlīdzības garantiju Komisija uzskata, ka tas ilustrē faktu, ka Valonijas reģions nav rīkojies kā uzņēmums, bet gan kā valsts iestāde, kas izmanto savas regulatora pilnvaras, lai ierobežotu saimniecisko darbību. Uzņēmums neesot spējīgs piešķirt šādu garantiju un nekādā veidā nejūtot nepieciešamību to darīt. Šī garantija nekādi nav saistīta ar vienpusējiem grozījumiem nolīgumā, kas katrā ziņā esot izslēgts, jo nolīgumā ar *Ryanair* šāda iespēja neesot paredzēta. Tā tieši izrietot no Valonijas reģiona regulatora pilnvarām, uz kurām neattiecas privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā princips — kā tas apstiprināts starp *Ryanair* un Valonijas reģionu noslēgtā nolīguma 2. pantā.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

81 Jāatgādina, ka starp Valonijas reģionu un *Ryanair* noslēgtajā nolīgumā, no vienas puses, ir paredzēta pacelšanās–nolaišanās maksas atlaide un, no otras puses, — zaudējumu

atlīdzības garantija gadījumā, ja tiek mainīts lidostas darba laiks vai lidostas “nodokļu” likme.

82 Komisija apstrīdētā lēmuma 160. apsvērumā norāda:

“Komisija secina, [...] ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā princips nav piemērojams Valonijas reģiona rīcībai un ka lidostu maksas atlaide un zaudējumu atlīdzības garantija ir priekšrocība [EKL] 87. panta 1. punkta izpratnē. Šīs priekšrocības ļauj *Ryanair* pazemināt ekspluatācijas izmaksas.”

83 Lai nonāktu pie šāda secinājuma, Komisija ņēma vērā šādus argumentus:

- lidostu nodokļu noteikšana ietilpst Valonijas reģiona likumdošanas un reglamentējošajā kompetencē (apstrīdētā lēmuma 144. apsvērums);
- noteikdams lidostu nodokļa, kas lietotājiem jāmaksā par Valonijas lidostu izmantošanu, likmi, Valonijas reģions ierobežoja saimniecisko darbību, taču nerīkojās kā uzņēmums (apstrīdētā lēmuma 145. un 158. apsvērums);

- Valonijas reģiona noteiktā “lidostu maksa” pieļāva noteiktu resursu pārejas finansēšanu: tie tika noteikti 65 % apmērā lidostas koncesionāram (*BSCA*) un 35 % — vides fondiem (apstrīdētā lēmuma 146.–150. apsvērums);
- Valonijas reģions pārkāpa piemērojamos valsts reglamentējošos noteikumus, piešķirot atlaidi *Ryanair* uz privāttiesiska līguma pamata, un tādējādi nokļuva “pilnvaru sajaukšanas” situācijā (apstrīdētā lēmuma 151.–153. apsvērums);
- prasītājas apstiprinājums, saskaņā ar kuru apstrīdētais lēmums no jauna rada diskrimināciju “privāto lidostu” un “valsts lidostu” starpā, nav pamatots dažādu Eiropā esošu maksas noteikšanas veidu kontekstā (apstrīdētā lēmuma 154.–159. apsvērums).

⁸⁴ Pirms uzsākt vērtēt, vai šie argumenti ir pamatoti, Pirmās instance tiesa uzskata, ka ir jāatgādina, ka, lai noteiktu, vai valsts pasākums ir priekšrocība EKL 87. panta 1. punkta izpratnē, ir jānošķir pienākumi, kas valstij ir jāuzņemas kā uzņēmumam, kurš veic saimniecisko darbību, un pienākumi, kas tai var tikt noteikti kā valsts varas pārstāvei (šajā sakarā par nošķiršanu, kas būtu jāveic starp gadījumu, kad atbalsta finansējošā iestāde rīkojas kā sabiedrības akcionārs, un gadījumu, kad tā rīkojas kā valsts varas pārstāve, skat. Tiesas 1994. gada 14. septembra spriedumu apvienotajās lietās no C-278/92 līdz C-280/92 Spānija/Komisija, *Recueil*, I-4103. lpp., 22. punkts, un 2003. gada 28. janvāra spriedumu lietā C-334/99 Vācija/Komisija, *Recueil*, I-1139. lpp., 134. punkts).

⁸⁵ Ja gadījumā, kad valsts rīkojas kā uzņēmums, kurš darbojas kā privātais ieguldītājs, izrādās nepieciešams tā rīcību analizēt privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa kontekstā, tad minētā principa piemērošana būtu jāizslēdz, ja tā rīkojas kā valsts varas

pārstāvis. Faktiski šajā pēdējā minētajā gadījumā valsts rīcību nekad nevar salīdzināt ar komersantu vai privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā rīcību.

86 Tādējādi ir jāizsakās par to, vai šajā gadījumā darbība ir raksturojama kā saimnieciska.

87 Šajā sakarā no judikatūras izriet, ka saimnieciska darbība ir visu veidu darbība, saskaņā ar kuru attiecīgajā tirgū tiek piedāvātas preces vai pakalpojumi (Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā 118/85 Komisija/Itālija, *Recueil*, 2599. lpp., 7. punkts, un iepriekš 66. punktā minētais spriedums lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, 107. punkts).

88 Taču pretēji tam, kā to apstrīdētā lēmuma 145. apsvērumā ir norādījusi Komisija, būtu jāatzīst, ka Valonijas reģions ir rīkojies saimnieciskās darbības ietvaros. Faktiski pacelšanās–nolaišanās maksas apmērs, kā arī zaudējumu atlīdzības garantija, kas ar to ir saistīta, ir darbības, ko var tieši sasaistīt ar lidostu infrastruktūras pārvaldi, kas ir saimnieciska darbība (šajā sakarā skat. iepriekš 66. punktā minēto spriedumu lietā *Aéroports de Paris*/Komisija, 107.–109., 121., 122. un 125. punkts).

89 Šajā sakarā ir jānorāda, ka Valonijas reģiona noteiktā lidostu maksa ir jāatzīst par atlīdzību par sniegtajiem pakalpojumiem Šarleruā lidostā, lai arī Komisija apstrīdētā lēmuma 147. apsvērumā ir minējusi, ka starp maksas apmēru un lietotājiem sniegtajiem pakalpojumiem esošā tiešā un acīmredzamā saite ir vāja.

90 Pretēji iepriekš 63. punktā minētajā spriedumā lietā *Freskot* atspoguļotajai situācijai lidostu maksa ir jāuzskata par atlīdzību par lidostas īpašnieka vai koncesionāra sniegtajiem pakalpojumiem. Komisija pati apstrīdētā lēmuma 147.–149. apsvērumā atzīst, ka gan šajā gadījumā, gan arī tās iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē bija pieņemts minētās nodevas uzskatīt par “maksājumiem” un nevis par “nodokļiem”.

91 Arī to, ka valsts iestāde aviosabiedrībām nodod izmantošanai lidostas aprīkojumu, kā arī tā apsaimniekošanu, prasot par to samaksu, kuras likmi šī iestāde brīvi nosaka, var uzskatīt par saimniecisku darbību, jo, lai arī tā tiek veikta publiskajā sektorā, tomēr vien šī fakta dēļ tā nav kvalificējama kā valsts varas īstenošana. Faktiski šīs darbības savu iezīmju, to objekta un noteikumu, kas tās regulē, dēļ nekādi nav saistāmas ar tādu pilnvaru īstenošanu, kas ir raksturīgas valsts varai (*a contrario* skat. Tiesas 1994. gada 19. janvāra spriedumu lietā *C-364/92 SAT Fluggesellschaft, Recueil*, I-43. lpp., 30. punkts).

92 Apstāklis, ka Valonijas reģions ir valsts iestāde un ka tas ir publiskajam sektoram piederošu lidostu aprīkojuma īpašnieks, pats par sevi šajā gadījumā neizslēdz iespēju to uzskatīt par saimniecisku darbību veicošu vienību (šajā sakarā skat. iepriekš 66. punktā minēto spriedumu lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, 109. punkts).

93 Šajā sakarā Komisija tiesas sēdē atzina, ka valsts lidostas īpašnieks vienlaikus var darboties kā regulators un arī kā privātais ieguldītājs. Tā arī norādīja, ka, ja *BSCA* nebūtu rīkojusies kā starpnieks starp Valonijas reģionu kā Šarleruā lidostas īpašnieku un *Ryanair* kā minētās lidostas klientu, būtu bijis iespējams Valonijas reģionu atzīt par privāto ieguldītāju tirgus ekonomikā. Tomēr Komisija norāda, ka šajā gadījumā Valonijas reģions ir rīkojies tikai un vienīgi kā regulators, izmantodams savas reglamentējošas un nodokļu noteikšanas pilnvaras. Tā tostarp norāda, ka faktu norises laikā Valonijas reģiona tās pilnvaras lidostu nodokļu noteikšanas jomā, kuru

vidū esot arī tādas gaisakuģu pacelšanās–nolaišanās maksas noteikšana, kura ir vienīgā, kas tiek apspriesta šajā lietā, esot bijušas paredzētas ar Valonijas valdības 1998. gada 16. jūlija lēmumu par ieturamo maksu noteikšanu par Valonijas reģionā esošo lidostu izmantošanu (1998. gada 15. septembra *Moniteur belge*, 29491. lpp.), kas tika grozīts ar Valonijas valdības 2001. gada 22. marta lēmumu (2001. gada 10. aprīļa *Moniteur belge*, 11845. lpp.). Saskaņā ar šī lēmuma 8. pantu Lietotāju konsultatīvai komisijai, kuras sastāvā ir viens satiksmes ministra pārstāvis, divi pārstāvji no lidostas koncesionārsabiedrības, viens pārstāvis no Satiksmes un aprīkojuma ministrijas Satiksmes ģenerāldirekcijas un viens lidostas lietotāju pārstāvis, ir jāizsaka viedoklis par maksas sistēmas grozījumu projektiem. Šie elementi raksturo valsts pilnvaru īstenošanu.

94 Pirmās instances tiesa tomēr uzskata, ka šos argumentus nevar ņemt vērā tiktāl, ciktāl ar tiem netiek apšaubīts fakts, ka šajā gadījumā aplūkotā darbība, proti, lidostu nodokļu noteikšana, ir cieši saistīta ar Šarleruā lidostas izmantošanu un apsaimniekošanu, tātad darbību, kas būtu jā kvalificē kā saimnieciska darbība.

95 Šajā sakarā ir jānorāda, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 156. apsvērumā ir norādījusi:

“Lidosta vienmēr pilda sabiedrībai vajadzīgu funkciju, kas izskaidro to, ka uz to parasti tiek attiecināti noteikti regulēšanas veidi, pat ja tā pieder/to apsaimnieko privāts uzņēmums. Šis regulējums var tikt attiecināts uz lidostas privātajiem apsaimniekotājiem, un to tiesības noteikt maksājumus bieži ierobežo valsts regulatoru norādījumi to monopolstāvokļa dēļ. Lidostu spēka pozīciju salīdzinājumā ar tās lietotājiem var ierobežot arī valsts regulatori, kas nosaka nepārsniedzamās maksas robežas (“price caps”). Nav pareizi apgalvot, ka lidosta var brīvi noteikt savus maksājumu veidus, neattiecinot uz to noteiktus regulēšanas veidus.”

96 Komisija, lai arī atsakoties piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu Valonijas reģiona veiktajiem pasākumiem, ņemot vērā tā īstenoto pilnvaru reglamentējošo raksturu, pati norādīja, ka uz lidostu pašu attiecas noteikti regulēšanas veidi, precizējot — “pat ja tā pieder/to apsaimnieko privāts uzņēmums”. Tādējādi pamats, kas saistīts ar dažādiem lidostu maksājumu noteikšanas veidiem, pats par sevi neizslēdz Valonijas reģiona piešķirtajām priekšrocībām piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu.

97 Arī apsvērums, saskaņā ar kuru Valonijas reģions, uz privāttiesiska līguma pamata piešķirdams *Ryanair* atlaidi un tādējādi nokļūdamas “pilnvaru sajaukšanas” situācijā, nav ievērojis piemērojamos valsts reglamentējošos noteikumus, vairāk nav ņemams vērā (apstrīdētā lēmuma 151.–153. apsvērums).

98 Faktiski Komisijai, vērtējot strīdīgos pasākumus, ir jānošķir saimnieciska rakstura darbība no tādas, kas *stricto sensu* ir valsts varas īstenošana. Turklāt atbalsta piešķirēja rīcības saderīgums ar valsts tiesībām nav apstāklis, kas būtu jāņem vērā, lai meklētu atbildi uz jautājumu, vai šis atbalsta piešķirējs ir rīkojies saskaņā ar privātā ieguldītāja tirgus ekonomiskā principu, vai arī piešķīris saimnieciska rakstura priekšrocību pretrunā EKL 87. panta 1. punktam. Fakts, ka darbība juridiski atbilst atkāpei no reglamentējošos noteikumos ietvertas skalas, neļauj atzīt, ka šī darbība būtu jākvalificē kā tāda, kurai nav saimnieciska rakstura iezīmju.

99 Apstrīdētajā lēmumā pieņemtās pieejas pamatošanai Komisija nevar balstīties uz vadlīnijām par EKL 87. panta un EKL 88. panta un Eiropas Ekonomiskās zonas (EEZ) nolīguma 61. panta piemērošanu atbalstam avionozarē. Faktiski šajās vadlīnijās ir tikai paredzēts, ka “infrastrukturā projektu realizēšana ir vispārējās ekonomiskas politikas pasākums, ko Komisija nevar kontrolēt saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu”, tomēr norādot, ka “Komisija var [...] izvērtēt lidostās veiktās darbības, kuras tieši vai

netieši varētu sniegt labumu sabiedrībām”. Nekādi neapstiprinot Komisijas nostāju, vadlīnijās ir atgādināts, ka lidostu izmantošana un ar to saistīto maksājumu noteikšana, pat ja to dara publisko tiesību uzņēmumi, ir saimnieciska darbība saskaņā ar konkurences tiesībām.

100 Turklāt jānorāda, ka Komisija, minējuma, ka “Valonijas reģions [...] varēja nolemt, ka *BSCA* saskaņā ar noteiktiem principiem un nosacījumiem var noteikt maksu kā atlīdzību par pasažieriem sniegtajiem pakalpojumiem” (skat. apstrīdētā lēmuma 157. apsvērumu), vai arī atzīdama, ka veicinošā lidostu maksas atlaides sistēma pati par sevi neesot pretrunā Kopienas tiesībām (apstrīdētā lēmuma 159. apsvēruma), pati atzīst, ka tāda kā šajā gadījumā minētā lidostu maksas atlaides piešķiršana un zaudējumu atlīdzības garantijas paredzēšana nekādi nav sasaistāma ar valsts varas īstenošanu.

101 Tikai tas vien, ka šajā gadījumā Valonijas reģionam ir reglamentējošas pilnvaras lidostu maksas noteikšanas jomā, neizslēdz, ka minēto maksājumu atlaides sistēmas vērtējums būtu jāveic privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa kontekstā, jo šādu sistēmu var ieviest arī privāts komersants.

102 Ņemot vērā visus šos apsvērumus, ir jāatzīst, ka Komisijas atteikšanās izvērtēt visas Valonijas reģiona un *BSCA* piešķirtās priekšrocības un Valonijas reģionam veiktajiem pasākumiem piemērot privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu, neraugoties uz šīs divas vienības saistošo ekonomisko saikni, ir bijusi kļūda tiesību piemērošanā.

103 Tā kā visu attiecīgo pasākumu izvērtēšanas priekšnosacījums ir bijusi privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošana ne tikai *BSCA* veiktajiem pasākumiem, bet arī Valonijas reģiona veiktajiem pasākumiem, vairāk nav jāvērtē pamata, kas saistīts ar kļūdainu privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošanu *BSCA*, otrā daļa. Faktiski nevar izslēgt, ka minētā principa piemērošana Valonijas reģionam un *BSCA* kopumā būtu devusi citādu rezultātu.

104 Nav pieņemams Komisijas arguments, saskaņā ar kuru visu strīdīgo pasākumu vēlreizēja izvērtēšana privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa kontekstā būtu prasītājai vēl nelabvēlīgāka. Faktiski — kā norāda prasītāja — strīdīgo pasākumu atsevišķa izvērtēšana atkarībā no tā, vai tos ir veicis Valonijas reģions, vai arī *BSCA*, būtiski ir ietekmējusi Komisijas analīzi, ciktāl analīze ļāva Komisijai kā valsts atbalstu kvalificēt Valonijas reģiona veiktos pasākumus, neatsaucoties uz privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principu. Taču no iepriekš 41. punktā minētās judikatūras izriet, ka privātā ieguldītāja tirgus ekonomikā principa piemērošana visam darījumam nozīmē sarežģītu ekonomisku pārbaudi un vērtējumu, kas Pirmās instances tiesai nav jāveic. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka prasības atcelt tiesību aktu ietvaros Pirmās instances tiesa lemj par Komisijas izdarītā vērtējuma apstrīdētajā lēmumā likumību. Šādas prasības ietvaros Pirmās instances tiesai nebūtu jāpārvērtē investīciju pārdomātais raksturs un jālemj par jautājumu, vai privātais ieguldītājs apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī ir aicināts veikt plānoto investīciju (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2000. gada 12. decembra spriedumu lietā T-296/97 *Alitalia/Komisija*, *Recueil*, II-3871. lpp., 170. punkts un tajā minētā judikatūra).

105 Tādējādi, ņemot vērā Komisijas pieļauto kļūdu tiesību piemērošanā, ir jāapmierina prasītājas prasījumi un jāatceļ apstrīdētais lēmums, un nav jāizvērtē argumenti, kuri sniegti pirmā pamata atbalstam.

Par tiesāšanās izdevumiem

- ¹⁰⁶ Saskaņā ar Reglamenta 87. panta 2. punktu lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā Komisijai spriedums ir nelabvēlīgs, tai ir jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumi saskaņā ar prasītājas prasījumiem.
- ¹⁰⁷ Saskaņā ar Reglamenta 87. panta 4. punkta trešo daļu personām, kas iestājušies lietā, savi tiesāšanās izdevumi ir jāsedz pašām.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA (astotā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

- 1) **atcelt Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmumu 2004/393/EK par Valonijas reģiona un *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair* tās darbības uzsākšanas Šarleruā laikā;**

- 2) **Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī atlīdzina *Ryanair Ltd* tiesāšanās izdevumus;**
- 3) ***Association of European Airlines (AEA)* sedz savus tiesāšanās izdevumus pati.**

Martins Ribeiro

Šváby

Papasavvas

Wahl

Dittrich

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2008. gada 17. decembrī.

[Paraksti]