

## II

(Nelegislatīvi akti)

## LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1824

(2014. gada 23. jūlijs)

par Vācijas veiktajiem pasākumiem attiecībā uz Nīderheinas (Vēzes) lidostu un *Flughafen Niederrhein GmbH – SA.19880 un SA.32576 (ex NN/2011, ex CP/2011)*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5084)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu <sup>(1)</sup>,

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

pēc ieinteresēto personu uzaicināšanas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekšminētajiem noteikumiem <sup>(2)</sup> un ņemot vērā viņu piezīmes,

tā kā:

## 1. PROCEDŪRA

- (1) Laikposmā no 2003. gada līdz 2006. gadam Komisija saņēma vairākas sūdzības, kurās tika apgalvots, ka reģionālās iestādes ir piešķirušas nelikumīgu valsts atbalstu Nīderheinas-Vēzes lidostai (turpmāk – “lidosta”).
- (2) Komisija 2005. gada 13. oktobra, 2007. gada 2. marta, 2007. gada 3. augusta, 2010. gada 19. oktobra un 2011. gada 1. aprīļa vēstulē pieprasīja Vācijai informāciju saistībā ar šīm sūdzībām.
- (3) Vācija atbildēja uz Komisijas informācijas pieprasījumiem 2005. gada 21. decembra, 2006. gada 2. februāra, 2007. gada 14. jūnija, 2007. gada 18. oktobra, 2010. gada 11. novembra un 2011. gada 30. maija vēstulē. Tomēr Vācijas 2011. gada 30. maija atbilde bija nepilnīga, jo tajā nebija sniegtas atbildes uz jautājumiem par laikposmu līdz 2009. gada jūlijam. Vācija norādīja, ka atsakās atbildēt uz šiem jautājumiem, jo iepriekš saistībā ar šiem jautājumiem bija ierosināta izmeklēšana, kuru Komisija slēdza 2009. gada jūlijā.

<sup>(1)</sup> No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants kļuva attiecīgi par Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – “LESD”) 107. un 108. pantu. Abi noteikumu kopumi būtībā ir identiski. Atbilstošos gadījumos šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu ir jāsaprot kā atsauces attiecīgi uz ES Līguma 87. un 88. pantu. Ar LESD arī ievieša dažas pārmaiņas terminoloģijā, piemēram, vārdu “Kopiena” aizstāja ar “Savienība” un vārdkopu “kopējais tirgus” aizstāja ar “iekšējais tirgus”. LESD terminoloģija ir izmantota visā šajā lēmumā.

<sup>(2)</sup> OVC 279, 14.9.2012., 1. lpp.

- (4) Komisija 2011. gada 24. augustā nosūtīja atgādinājumu Vācijai saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 <sup>(3)</sup> (turpmāk – “Procesuālā regula”) 10. panta 3. punktu, dodot Vācijai iespēju iesniegt informāciju līdz 2011. gada 19. septembrim. Komisija piebilda, ka tā apsvērs iespēju izdot rīkojumu sniegt trūkstošo informāciju noteiktajā termiņā.
- (5) Vācija 2011. gada 13. septembra e-pasta vēstulē lūdza pagarināt termiņu līdz 2011. gada 19. oktobrim. Komisija piekrita pagarināt termiņu.
- (6) Vācija iesniedza atbildi 2011. gada 19. oktobrī. Tomēr tā bija nepilnīga, jo Vācija vēl aizvien atteicās atbildēt uz jautājumiem par laikposmu līdz 2009. gada jūlijam.
- (7) Komisija 2012. gada 25. janvāra vēstulē informēja Vāciju, ka tā ir nolēmusi ierosināt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā minēto procedūru attiecībā uz iepriekš minēto nelikumīgo atbalstu (turpmāk – “lēmums sākt procedūru”).
- (8) Vācija 2012. gada 1. februāra e-pasta vēstulē lūdza pagarināt termiņu piezīmju iesniegšanai par lēmumu sākt procedūru. Komisijas dienesti pagarināja termiņu 2012. gada 10. februāra e-pasta vēstulē.
- (9) Vācija iesniedza savus apsvērumus Komisijai 2012. gada 13. martā un papildināja ar dokumentiem 2013. gada 4. martā.
- (10) Labojumus lēmumā sākt procedūru apstiprināja 2012. gada 13. jūlijā.
- (11) Komisijas lēmumu sākt procedūru publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2012. gada 14. septembrī <sup>(4)</sup>. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas mēneša laikā pēc minētās publikācijas iesniegt piezīmes par pārbaudāmajiem pasākumiem.
- (12) Komisija saņēma piezīmes no Diseldorfas lidostas, Klēves apgabala, *FN GmbH* un vairākām citām ieinteresētajām personām, galvenokārt uzņēmumiem, kuru darbība ir atkarīga no Nīderheinas-Vēzes lidostas pastāvēšanas. Komisija 2013. gada 18. aprīlī, 2013. gada 3. maijā un 2014. gada 19. jūnijā pārsūtīja šīs piezīmes Vācijai. Vācija 2013. gada 19. augusta un 2014. gada 3. jūlija vēstulē nosūtīja savus apsvērumus par ieinteresēto personu piezīmēm.
- (13) Komisija 2013. gada 18. aprīlī, 2013. gada 29. oktobra, 2014. gada 17. marta un 2014. gada 16. maija vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Vācija atbildēja 2013. gada 19. augusta, 2013. gada 17. decembra, 2014. gada 15. janvāra, 2014. gada 16. aprīlī, 2014. gada 8. maija un 2014. gada 25. maija vēstulē.
- (14) Vācija 2014. gada 18. jūnija vēstulē piekrita, ka šo lēmumu pieņem angļu valodā. Tāpēc autentisks ir tikai teksts angļu valodā.

## 2. VISPĀRĪGAIS KONTEKSTS

### 2.1. Vispārīga informācija par lidostu

- (15) Lidosta atrodas Vācijā, Ziemeļreinas-Vestfālenes federālajā zemē, Klēves apriņķī (administratīvajā rajonā) starp Vēzes un Kēvelāras pašvaldībām netālu no Vācijas un Nīderlandes robežas. Dienvidu virzienā lielākā tuvākā pilsēta ir Duisburga aptuveni 60 km attālumā. Ziemeļu virzienā Neimegenas pilsēta Nīderlandē atrodas aptuveni 50 km attālumā.

<sup>(3)</sup> 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.), kurā grozījumi izdarīti ar Padomes 2013. gada 22. jūlija Regulu (ES) Nr. 734/2013, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 204, 31.7.2013., 15. lpp.). <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:1999:083:TOC>

<sup>(4)</sup> OVC 279, 14.9.2012., 1. lpp.

- (16) Desmit tuvākās lidostas ir šādas:
- Diseldorfa (51 minūtes, ceļojot pa sauszemi, jeb 76 km attālumā),
  - Eindhovenas Nīderlandē (1 stunda 12 minūtes jeb 88 km),
  - Māstrihta Nīderlandē (1 stunda 14 minūtes jeb 98 km),
  - Ķelne-Bonna (1 stunda 23 minūtes jeb 133 km),
  - Dortmunde (1 stunda 25 minūtes jeb 120 km),
  - Lježa Beļģijā (1 stunda 41 minūte jeb 152 km),
  - Antverpene Beļģijā (1 stunda 54 minūtes jeb 153 km),
  - Roterdama Nīderlandē (1 stunda 44 minūtes jeb 172 km),
  - Mīnstere-Osnabrika (1 stunda 46 minūtes jeb 175 km) un
  - Brisele Beļģijā (2 stundas 10 minūtes jeb 200 km).
- (17) Laikposmā no 1954. gada līdz 1999. gadam lidostu izmantoja Apvienotās Karalistes Karaliskie gaisa spēki kā militāru lidostu. Pēc tam lidostu pārveidoja par civilo lidostu, un pasažieru pārvadājumus sāka veikt 2003. gadā.
- (18) Lidostas skrejceļš ir 2 440 metrus garš. Tās termināļa ietilpība ir 3,5 miljoni pasažieru. Pasažieru skaits ir mainījies šādi:

## 1. tabula

**Satiksmes Nīderheinas-Vēzes lidostā laikposmā no 2003. gada līdz 2012. gadam**

Gads	Pasažieru skaits (kopā)	Pieauguma koeficients
2003	207 992	100
2004	796 745	383
2005	591 744	285
2006	585 403	281
2007	848 852	408
2008	1 524 955	733
2009	2 403 115	1 155
2010	2 896 999	1 392

Gads	Pasažieru skaits (kopā)	Pieauguma koeficients
2011	2 421 720	1 164
2012	2 200 000	1 058

Avots: Vācijas novērojumi attiecībā uz lēmumu sāk procedūru par 2003.–2011. gadu un <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/historie.html> par 2012. gadu.

- (19) Pašlaik lidostu apkalpo *Ryanair* un *Transavia* <sup>(5)</sup>. Aviokompānijas aptver vairāk nekā 50 starptautiskus galamērķus. Pašlaik visus lidostas pasažierus apkalpo zemo izmaksu aviopārvadātāji (turpmāk – “ZIP”). *Ryanair* apkalpo [80–99] (\*) % visu lidostas pasažieru. *Ryanair* darbojas lidostā kopš tās atklāšanas un intervences periodā padarīja lidostu par vienu no savām bāzēm Vācijā, pastāvīgi novietojot tur deviņas lidmašīnas (kopš 2013. gada vasaras).
- (20) Līdz 2010. gadam vairāk nekā 50 % lidostas pasažieru bija no Nīderlandes, pārējie galvenokārt no tuvākajām apdzīvotajām vietām Vācijā un dažiem Beļģijas reģioniem. Saskaņā ar jaunāko publiskoto informāciju <sup>(6)</sup> Nīderlandes pasažieru daļa ir samazinājusies līdz 40 %.

## 2.2. Lidostas attīstība

### 2.2.1. Lidostas īpašnieku maiņa

- (21) Lidlauku 1954. gadā atklāja Karaliskie gaisa spēki militārām vajadzībām. Divdesmitā gadsimta 90. gadu sākumā Karaliskie gaisa spēki paziņoja par ieceri aiziet no lidlauka līdz 1999. gadam. Lidostas īpašumtiesības plānoja nodot Vācijas federālajai valdībai. Ņemot vērā plānoto civilo darba vietu skaita samazinājumu aptuveni par 400 darba vietām, Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība 1993. gadā plānoja izveidot civilo lidostu (*Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe, “EuZZLG”*) bijušajā militārajā lidlaukā. Saistībā ar šo tās dibināja uzņēmumu *Flughafen Niederrhein GmbH* (turpmāk – “*FN GmbH*”), lai pārvaldītu bijušā militārā lidlauka pārveidi turpmākai civilai izmantošanai.
- (22) *FN GmbH* reģistrēja 1993. gadā kā privātu uzņēmumu ar ierobežotu atbildību ar pašu kapitālu DM 50 000 (= EUR 25 564). Dibinātāji akcionāri bija Klēves apgabals (52 %) un Vēzes pašvaldība (48 %).
- (23) Sākotnēji Vēzes pašvaldība un Klēves apgabals plānoja, ka lidostu ekspluatēs privāts uzņēmums. Ņemot vērā šo mērķi, noteica četrus uzdevumus:
- a) atrast privātu ieguldītāju, kas uzņemtos atbildību par lidostas sagatavošanu un tās darbību;
  - b) iegūt nepieciešamo atļauju militārā lidlauka pārvēršanai par civilo lidostu;
  - c) noslēgt vienošanos ar Nīderlandi par tās gaisa telpas izmantošanu;
  - d) nopirkt teritoriju no federālās valdības.
- (24) Karaliskie gaisa spēki 1999. gada 30. novembrī nodeva lidostas īpašumtiesības Vācijas federālajai valdībai.
- (25) Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība 1999. gada 16. decembrī reģistrēja uzņēmumu *Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH* (turpmāk – “*EEL GmbH*”). Klēves apgabalam pieder 52 % *EEL GmbH* akciju, Vēzes pašvaldībai – 48 %.

<sup>(5)</sup> Papildus *Ryanair* un *Transavia* lidostu iepriekš apkalpoja *Air Berlin*, *Wizz Air*, *XL Airways*, *Sky Airlines*, *Corendon Airlines* un *Bulgaria Air*, kā arī čarterkompānijas *Tailwind* un *Solid Executive* (skatīt lēmuma sākāt procedūru 11. apsvērumu).

(\*) Konfidenciāla informācija.

<sup>(6)</sup> Avots: <http://unternehmen.airport-weeze.com/de/kurzportrait.html>

- (26) Tajā laikā *EEL GmbH* uzdevumi atšķīrās no *FN GmbH* uzdevumiem. *FN GmbH* izveidoja, lai pārvaldītu bijušās militārās lidostas pārveidi, savukārt *EEL GmbH* uzdeva pārvaldīt objektus laikposmā no militārās lidostas slēgšanas 1999. gadā līdz dienai, kad to iegādāsies privāts ieguldītājs.
- (27) Šajā saistībā *EEL GmbH* bija jānojauc bijušās militārās lidostas infrastruktūra un objekti, lai to varētu turpmāk izmantot komerciālos nolūkos.
- (28) Pēc tam, kad 2000. gada 23. augustā Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme apstiprināja Klēves apgabala un Vēzes pašvaldības iesniegto militārā lidlauka pārveides plānu un Diseldorfas apgabala vadība 2001. gada 20. jūnijā piešķīra *FN GmbH* licenci civilās lidostas ekspluatēšanai <sup>(7)</sup>, lidostas darbības un nekustamā īpašuma privatizācija notika divos posmos:
- a) 1. posms. Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība 2001. gada 1. jūlijā atteicās no *FN GmbH*, pārdodot privātam ieguldītājam *Airport Niederrhein Holding GmbH* (turpmāk – “*ANH GmbH*”) 99,261 % uzņēmuma akciju par EUR [0,5–3] miljoniem. *ANH GmbH* ir Nīderlandes uzņēmuma *Airport Network B.V* 100 % meitasuzņēmums. Līdz 2011. gada 31. decembrim Klēves apgabalam un Vēzes pašvaldībai piederēja attiecīgi 0,0459 % un 0,0279 % akciju. Kad valsts iestādes pārdeva *FN GmbH ANH GmbH*, *FN GmbH* nebija praktiski nekādu fizisku aktīvu [...];
- b) 2. posms. Vācijas federālā valdība 2002. gada 14. martā par EUR [5–15] miljoniem pārdeva *FN GmbH* nekustamo īpašumu, uz kura bija uzcelta lidosta. Pirms šā īpašuma pārdošanas *FN GmbH* federālā valdība neoficiāli sazinājās ar citiem potenciālajiem pircējiem. Tikai viens ieguldītājs izrādīja interesi, piedāvājot EUR [...] miljonus un vēl EUR [...] miljonus, ja līdz 2009. gadam tiktu sasniegti noteikti peļņas mērķi.
- (29) Vācijas federālā valdība noteica pārdošanas cenu nekustamajam īpašumam, uz kura bija uzcelta lidosta, saskaņā ar *Bundeshaushaltsordnung* 63. panta 3. punktu un *Wertermittlungsverordnung*. Saskaņā ar šo noteikumu federālajai valdībai ir jāpārdod īpašums par tā pašreizējo vērtību, t. i., par tirgus cenu, ko nosaka neatkarīgs eksperts, ņemot vērā *Wertermittlungsverordnung* noteikumus. Šajā gadījumā neatkarīgs eksperts noteica, ka īpašuma vērtība ir EUR [11–20] miljoni, bet uz īpašuma esošo ēku vērtība ir EUR [4–10] miljoni, pamatojoties uz piedāvāto īpašuma attīstības un izmantošanas koncepciju. No šīm vērtībām eksperts atņēma EUR [4–10] miljonus par baraku nojaukšanu, kas bija pārveidošanas darbu daļa, un vēl EUR [2–5] miljonus par attiecīgajos vides un plānošanas tiesību aktos noteikto pasākumu veikšanu. Pirmos būvniecības darbus veica 2001. gadā (bunkuru nojaukšanu, notekūdeņu attīrīšanas iekārtu infrastruktūras izveidi u. c.), lai sagatavotu lidostu civilai izmantošanai.

#### 2.2.2. *EEL GmbH* un *FN GmbH* ekonomiskā attīstība

- (30) Uzreiz pēc dibināšanas 1999. gadā *EEL GmbH* pārņēma lidostas nekustamā īpašuma pārvaldīšanu, parakstot nomas līgumu. Pirmos attīstības pasākumus un pirmos būvniecības darbus veica laikposmā no 2000. gada līdz 2001. gadam.
- (31) Pēc tam, kad Diseldorfas apgabala vadība piešķīra *FN GmbH* licenci civilās lidostas ekspluatācijai saskaņā ar Vācijas aviācijas tiesību aktiem, un pēc tam, kad bija pabeigta *FN GmbH* pārdošana privātu ieguldītāju grupai *ANH* 2001. gada 1. jūlijā, *ANH* atlīdzināja *EEL GmbH* izmaksas, kas vēlāk radās, pārvaldot lidostas infrastruktūru, tostarp veicot dažus pārveides darbus.
- (32) *EEL GmbH* 2002. gadā nodeva lidostas infrastruktūras pārvaldīšanu *FN GmbH*. *FN GmbH* zaudējumi 2002. gadā bija EUR 0,3 miljoni. *EEL GmbH* kopš 2003. gada vairs neveic uzdevumus, kas saistīti ar lidostas nekustamā īpašuma pārvaldīšanu. Tomēr Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība nelikvidēja *EEL GmbH* 2003. gadā.

<sup>(7)</sup> Pirms darbības sākuma ieinteresētās personas iesniedza vairāk nekā 1 000 sūdzību pret ekspluatācijas licences izsniegšanu *FN GmbH*, kas attiecīgi varēja sākt darbību tikai 2003. gada 1. maijā. Ekspluatācijas licenci vēlreiz apstrīdēja 2006. gadā, radot juridiskas neskaidrības par lidostas darbību. Jautājumu atrisināja 2007. gada 1. februārī, kad apgabala vadība atļāva veikt lidojumus no lidostas. Pilnīgu juridisku atbilstību nodrošināja, izdarot grozījumu ekspluatācijas licencē, ko izdeva reģionālās iestādes 2009. gada 1. maijā.

- (33) Sākotnēji *FN GmbH* cieta finansiālus zaudējumus, pirms sāka gūt peļņu, kā atainots nākamajā tabulā.

2. tabula

2003.–2011. gada rezultāti un EBITDA

(tūkstoši EUR)

Gads	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gada peļņa	- 6 960	- 8 336	- 7 914	- 4 822	663	707	426	34
EBITDA	- 4 805	- 4 718	- 4 399	- 1 172	4 372	5 508	6 108	6 286

Avots: Vācija.

3. PĀRBAUDĀMO PASĀKUMU APRAKSTS UN KONTEKSTS

3.1. 1. pasākums. *EEL GmbH* aizdevumi *FN GmbH*

- (34) *FN GmbH* 2003. gada sākumā piedzīvoja finanšu grūtības, kas apdraudēja komerciālo lidojumu sākšanu (plānota 2003. gada 1. maijā) un tādējādi visu lidostas pārveides un attīstības projektu. Tāpēc *EEL GmbH* publiskie īpašnieki nolēma turpināt uzņēmuma darbību. *EEL GmbH* 2003. gada 11. aprīlī piešķīra *FN GmbH* pirmo aizdevumu (turpmāk – “1. aizdevums”) EUR [11–20] miljonu apmērā ar procentu likmi, kas bija [1–5] % virs pamatlikmes. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju šim aizdevumam piemērotā pamatlikme bija Vācijas Civillikuma (*Bürgerliches Gesetzbuch* jeb *BGB*) 247. pantā paredzētā standarta likme, kas attiecīgajā dienā bija 1,97 %<sup>(8)</sup>. Aizdevuma atmaksas termiņu noteica līdz 2005. gada 30. jūnijam. Kā nodrošinājumu noteica maksu par lidostas zemi un ēkām (*Grundschild*) par labu *EEL GmbH* atbilstoši aizdevuma apmēram, proti, EUR [11–20] miljonus. Papildus tam, ja nemaksāšanas gadījumā būtu jāizmanto nodrošinājums, katru gadu noteiktu procentu likmi [15–23] % apmērā. Turklāt [...] sniedza personīgu aizdevuma garantiju (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) ne vairāk kā par EUR [5–15] miljoniem. Vācija nesniedza sīkāku informāciju par šīs personīgās garantijas apmēru. Šo personīgo garantiju 2003. gada 8. jūnijā aizstāja ar personīgu garantiju, ko sniedza [...] EUR [5–15] miljonu apmērā. Turklāt *FN GmbH* privātie akcionāri ieķīlāja gan savas *ANH GmbH* akcijas *FN GmbH* kapitālā (novērtētas EUR [20–30] miljonu apmērā), gan *Airport Network BV* akcijas *ANH GmbH* kapitālā. Vācija nesniedza pilnīgu informāciju par sniegtā nodrošinājuma apmēru.
- (35) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju ar šo aizdevumu *EEL GmbH* publiskie īpašnieki vēlējas sniegt *FN GmbH* pārejas finansējumu nepietiekamās likviditātes segšanai, lai uzņēmums varētu pabeigt to aktīvu iegādi un uzstādīšanu, kas nepieciešami, lai lidosta sāktu darboties laikā.
- (36) Lidosta sāka darboties 2003. gadā, un *FN GmbH* cieta EUR 7 miljonus lielus zaudējumus. Tikai gadu pēc tam, kad no lidostas sākās komerciālie lidojumi, tas ir, 2004. gadā, lidostai svarīgākā aviokompānija, Nīderlandes uzņēmums *V-Bird*, pārtrauca savu darbību maksātnespējas dēļ. Ņemot vērā pastāvīgās finanšu problēmas, ko tādēļ piedzīvoja *FN GmbH*, *EEL GmbH* 2004. gadā turpināja piešķirt aizdevumus *FN GmbH*.
- a) *EEL GmbH* 2004. gada 17. jūnijā piešķīra *FN GmbH* otru aizdevumu (turpmāk – “2. aizdevums”) EUR [2–5] miljonu apmērā ar tādu pašu atmaksas termiņu kā pirmajam aizdevumam, ko piešķīra 2003. gadā (t. i., līdz

<sup>(8)</sup> Procentu pamatlikme mainās katru gadu 1. janvārī un 1. jūlijā par tik procentpunktiem, par cik ir palielinājusies vai samazinājusies atsaucis likme kopš pēdējām procentu pamatlikmes izmaiņām. Atsaucis likme ir procentu likme Eiropas Centrālās bankas pēdējā pārfinansēšanas darbībā pirms attiecīgā sešu mēnešu laikposma pirmās kalendārās dienas. *Deutsche Bundesbank* bez liekas kavēšanās paziņo spēkā esošo procentu pamatlikmi *Federal Gazette* pēc 1. janvāra un 1. jūlija.

2005. gada 30. jūnijam). Procentu likmi noteica [1–5] % virs piemērojamās pamatlikmes. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju šim aizdevumam piemērotā pamatlikme bija tāda, kā noteikta BGB 247. pantā šajā dienā, t. i., 1,14 %. Kā nodrošinājumu noteica maksu par lidostas zemi un ēkām (*Grundschuld*) par labu *EEL GmbH* atbilstoši aizdevuma apmēram, proti, EUR [2–5] miljonus. Papildus tam, ja nemaksāšanas gadījumā būtu jāizmanto nodrošinājums, katru gadu noteiktu procentu likmi [15–23] % apmērā. Turklāt iekļāja *Airport Network BV* akcijas *ANH GmbH* kapitālā un *ANH GmbH* akcijas *FN GmbH* kapitālā. Vācija nesniedza pilnīgu informāciju par sniegtā nodrošinājuma apmēru.

- b) Pēc mēneša, 2004. gada 28. jūlijā, *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH* trešo aizdevumu (turpmāk – “3. aizdevums”) EUR [2–5] miljonu apmērā. Trešajam aizdevumam atmaksas termiņu noteica 2007. gada 31. decembrī, bet procentu likmi [3–8] % virs piemērojamās pamatlikmes. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju šim aizdevumam piemērotā pamatlikme bija tāda, kā noteikta BGB 247. pantā attiecīgajā dienā, t. i., 1,13 %. Kā nodrošinājumu noteica maksu par lidostas zemi un ēkām (*Grundschuld*) par labu *EEL GmbH* atbilstoši aizdevuma apmēram, proti, EUR [2–5] miljonus. Papildus tam, ja nemaksāšanas gadījumā būtu jāizmanto nodrošinājums, katru gadu noteiktu procentu likmi [15–23] % apmērā (\*). Turklāt iekļāja *Airport Network BV* akcijas *ANH GmbH* kapitālā un *ANH GmbH* akcijas *FN GmbH* kapitālā. Iekļāja arī *FN GmbH* uzņēmumu. Vācija nesniedza pilnīgu informāciju par sniegtā nodrošinājuma apmēru.
- (37) Kopumā tikai 2004. gadā vien *FN GmbH* saņēma *EEL GmbH* aizdevumus EUR [4–10] miljonu apmērā (papildus otrajam pārbaudāmo pasākumu kopumam, ko veica tieši Klēves apgabals – skatīt 3.2. iedaļu). Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju šos aizdevumus piešķīra, lai attīstītu un pārveidotu iepriekš militāros nolūkos izmantoto lidostu, neradot pamatdarbības izmaksas.
- (38) *FN GmbH* 2004. gada beigās atkal cieta zaudējumus, šoreiz EUR 8,3 miljonu apmērā. Atkal *FN GmbH* bija nepieciešama papildu likviditāte. *EEL GmbH* piešķirtais 1. un 2. aizdevums (kopā EUR [10–20] miljoni) būtu jāatmaksā 2005. gada 30. jūnijā. Tajā laikā *FN GmbH* bija daļēji atmaksājis procentus par iepriekšējiem aizdevumiem. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju zaudējumus, ko *FN GmbH* cieta laikposmā no 2002. gada līdz 2006. gadam, sedza privātie īpašnieki.
- (39) Ņemot to vērā, *EEL GmbH* 2005. gada 1. jūlijā piešķīra *FN GmbH* ceturto aizdevumu (turpmāk – “4. aizdevums”), šoreiz EUR [4–10] miljonu apmērā ar atmaksas termiņu 2010. gada 31. decembrī. Aizdevuma līguma 1. punkta 2. apakšpunktā noteica, ka aizdevumu piešķīra vienīgi ieguldījumiem. Turklāt 2. punktā pieprasīja *FN GmbH* (un nepieciešamības gadījumā *EEL GmbH*) pārbaudīt, vai rēķini ir saistīti ar lidostas pabeigšanu un vai *EEL GmbH* (nevis *FN GmbH*) maksā rēķinus no aizdevuma. Papildus tam pārfinansēja 1., 2. un 3. aizdevumu (“1. pagarinājums”), kas kopā veidoja EUR [15–30] miljonus (bez procentiem). Šo aizdevumu atmaksas termiņu saskaņoja un pagarināja līdz 2010. gada 31. decembrim. Visiem šiem aizdevumiem no 2005. gada 1. jūlija piemēroja fiksētu procentu likmi [1–5] %. Tādējādi 1., 2. un 3. aizdevuma procentu likme bija pazemināta. Kā nodrošinājumu noteica maksu par lidostas zemi un ēkām (*Grundschuld*) par labu *EEL GmbH* atbilstoši 4. aizdevuma apmēram (EUR [4–10] miljoni) papildus iepriekšējo 1., 2. un 3. aizdevuma nodrošinājumu pagarinājumam (papildus tam, ja nemaksāšanas gadījumā būtu jāizmanto nodrošinājums, katru gadu noteiktu procentu likmi [15–23] % apmērā). Turklāt, lai nodrošinātu visus *EEL GmbH* prasījumus attiecībā uz visiem aizdevumiem, [...] 2005. gada 1. jūlijā piešķīra personīgu garantiju (*selbstschuldnerische Bürgschaft*) ne vairāk kā EUR [20–30] miljonu apmērā (plus procenti un saliktie procenti). Ar šo garantiju pagarināja iepriekšējo garantiju, ko sniedza [...] 2003. gada 8. jūnijā saistībā ar 1. aizdevumu. Visbeidzot, iekļāja *Airport Network BV* akcijas *ANH GmbH* kapitālā un *ANH GmbH* akcijas *FN GmbH* kapitālā. Vācija nesniedza pilnīgu informāciju par sniegtā nodrošinājuma apmēru.
- (40) Turklāt *EEL GmbH* un *FN GmbH* vienojās, ka *FN GmbH* maksās procentus ne vēlāk kā atmaksas termiņa pēdējā dienā, t. i., 2010. gada 31. decembrī, un, ja līdz šim datumam *FN GmbH* nedz gūs peļņu, nedz cietīs zaudējumus, kā arī kļūs ienesīgs, *FN GmbH* būs pienākums sākt maksāt procentus no dienas, kad tas vairs necietīs zaudējumus. Attiecībā uz procentu likmēm, ko piemēro pirmajiem trim aizdevumiem līdz to saskaņošanai ar 2005. gada 1. jūlija aizdevuma līgumu, 2010. gada 29. novembra pārfinansēšanas līguma (*Darlehensverlängerungsvertrag*) 5. punkta 4. apakšpunktā ir teikts, ka nemaksāšanas gadījumā katram no četriem aizdevumiem piemēro gada procentu likmi [15–23] % <sup>(10)</sup>.

(\*) Atšķirība starp aizdevuma summu un maksājumu par zemi [1–3] miljonu apmērā rodas no tā, ka *FN GmbH* un *EEL GmbH* 2004. gada 14. jūlijā noslēdza pārejas aizdevuma līgumu, ko papildināja maksājums par zemi EUR [1–3] miljonu apmērā. Beigās šo pārejas līgumu aizstāja 3. aizdevuma līgums, ko noslēdza 2004. gada 27. jūlijā, taču maksājumu par zemi neatcēla un tas palika spēkā, tādējādi 3. aizdevuma līgumam bija nepieciešams nodrošinājums tikai EUR [1–5] miljonu apmērā.

<sup>(10)</sup> Neviēnā no līgumiem nav ietverti īpaši nosacījumi attiecībā uz procentu maksājumu kavējumiem, jo tādi ir oficiāli paredzēti BGB 288. pantā un tādējādi ir piemērojami visiem aizdevumu līgumiem.

- (41) Vācija apgalvoja, ka *EEL GmbH* piekrita samazināt savu kreditora pakāpi (*Rangrücktrittklärung*) attiecībā uz piekļuvi maksājumu par zemi nodrošinājumam laikposmā no 2009. gada marta līdz 2010. gada 31. decembrim, lai *FN GmbH* varētu saņemt īstermiņa aizdevumu no [bankas] (skatīt 73. apsvērumu).
- (42) *FN GmbH* kļuva ienesīgs 2007. gadā. Tomēr pretēji iepriekš noslēgtajiem līgumiem *FN GmbH* nesāka atmaksāt ne aizdevumus, ne procentus. Saskaņā ar aprēķinu, ko veica 2010. gada 31. decembrī, atmaksas termiņa pēdējā dienā, par ko puses vienojās, noslēdzot līgumu, *FN GmbH* bija parādā *EEL GmbH* EUR [20–30] miljonus aizdevumos plus EUR [7–10] miljonus procentos, t. i., kopā EUR [24–40] miljonus. *EEL GmbH* otro reizi piekrita pārfinansēt visus četrus aizdevumus un uzkrātos procentu maksājumus (turpmāk – “2. pagarinājums”). *FN GmbH* un *EEL GmbH* 2010. gada 29. novembrī parakstīja piekto aizdevuma līgumu, tādējādi pagarinot visu aizdevumu atmaksas termiņu līdz 2016. gada 31. decembrim.
- (43) Šim aizdevumu 2. pagarinājumam noteica [1–5] % likmi, tā kā Vācija norādīja, ka procentu likmi 2010. gada 29. novembra aizdevuma līgumā noteica, pieskaitot 1,24 % pamatlikmei [...] bāzes punktus<sup>(1)</sup>. *EEL GmbH* un *FN GmbH* vienojās, ka procentus, kas bija jāsamaksā līdz 2010. gada 31. decembrim, pieskaitīs aizdevuma pamatsummai, tādējādi palielinot to līdz EUR [24–40] miljoniem. Turklāt *FN GmbH* bija pienākums maksāt procentus katru ceturksni, un pirmais procentu maksājums bija jāveic līdz 2011. gada pirmā ceturksņa beigām.
- (44) Nākamajā tabulā ir apkopoti piecu pārbaudāmo aizdevumu galvenie raksturlielumi.

## 3. tabula

Pārskats par publiskiem atbalsta pasākumiem, ko veica *EEL GmbH* par labu *FN GmbH*

Summa (miljoni EUR)	Aizdevuma līguma datums	Procentu likme	Aizdevuma atmaksas termiņš/ pārfinansēšana	Nodrošinājums	Finansēšanas veids ( <i>EEL</i> )
[11–20]	11.4.2003.	[1–5] % virs pamatlikmes (1,97 %)	Pirmais atmaksas termiņš: 30.6.2005., pirmo reizi pārfinansēts līdz 31.12.2010., otro reizi pārfinansēts līdz 31.12.2016.	— Maksa par zemi un ēkām ( <i>Grundsschulden</i> ) — [...] personīgā garantija ( <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i> ) — <i>ANH GmbH</i> akciju un <i>FN GmbH</i> akciju ieķīlāšana	Klēves apgabala piešķirtais aizdevums: (EUR [5–15] miljoni ar [1–5] % likmi); EUR [2–5] miljonu aizdevums no [bankas], (valsts galvotājs: Vēzes pašvaldība). EUR [2–5] miljonu aizdevumu konvertē 30.6.2005., un to pārņem [banka] kā jaunais kreditors.
[2–5]	17.6.2004.	[1–5] % virs pamatlikmes (1,14 %)	Pirmais atmaksas termiņš 30.6.2005., pirmo reizi pārfinansēts līdz 31.12.2010., otro reizi pārfinansēts līdz 31.12.2016.	— Maksa par zemi un ēkām ( <i>Grundsschulden</i> ) — <i>ANH GmbH</i> akcijas un <i>FN GmbH</i> akcijas	Klēves apgabala aizdevums <i>EEL GmbH</i> ( <i>Kassenkredite</i> )
[2–5]	28.7.2004.	[3–8] % virs pamatlikmes (1,13 %)	Pirmais atmaksas termiņš 31.12.2007., pirmo reizi pārfinansēts līdz 31.12.2010., otro reizi pārfinansēts līdz 31.12.2016.	— Maksa par zemi un ēkām ( <i>Grundsschulden</i> ) — <i>ANH GmbH</i> akciju un <i>FN GmbH</i> akciju ieķīlāšana — <i>FN GmbH</i> uzņēmuma ieķīlāšana	Klēves apgabala aizdevums <i>EEL GmbH</i> ( <i>Kassenkredite</i> ) Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība iepludina EUR [0,4–1] miljonu <i>EEL GmbH</i> kapitālā.

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html)



Summa (miljoni EUR)	Aizdevuma līguma datums	Procentu likme	Aizdevuma atmaksas termiņš/ pārfinansēšana	Nodrošinājums	Finansēšanas veids (EEL)
[4–10]	1.7.2005.	[1–5] %	Pirmais atmaksas termiņš 31.12.2010., pārfinansēts līdz 31.12.2016.	— Maksa par zemi un ēkām ( <i>Grundsschulden</i> ) — [...] personīgā garantija ( <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i> ) ANH GmbH akciju un FN GmbH akciju ieķīlāšana	Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība iepludina EUR [0,4–1] miljonu EEL GmbH kapitālā.
[24–40] (= [20–30] (visu četru aizdevumu summa) plus uzkrātie procenti (= [4–10]))	29.11.2010.	[1–5] %	31.12.2016.	— Maksa par zemi un ēkām ( <i>Grundsschulden</i> ) — [...] personīgā garantija ( <i>selbstschuldnerische Bürgschaft</i> ) — ANH GmbH akciju un FN GmbH akciju ieķīlāšana	Visu iepriekšējo aizdevumu, ko Klēves apgabals piešķīra EEL ( <i>Kassenkredite</i> ), un [bankas] piešķirtā aizdevuma pagarināšana, iespējams, ar Vēzes pašvaldības piešķirtās valsts garantijas pagarināšanu.

- (45) FN GmbH 2011. gada pirmā ceturkšņa beigās atkal nespēja veikt pirmo procentu maksājumu atbilstoši 2010. gada 29. novembrī pagarinātajiem aizdevumu līgumiem (*Darlehensverlängerungsvertrag*). Klēves apgabals piekrita FN GmbH akcionāra piedāvājumam no 2011. gada marta saņemt FN GmbH akcijas par turpmāku procentu un pamatsummas maksājumu atlikšanu, konvertējot parādu akcijās<sup>(12)</sup>. Tomēr vienošanos par šo parāda konvertēšanu akcijas parakstīja tikai 2012. gada beigās. Pašlaik Klēves apgabalam pieder 1,88 % FN GmbH akciju kapitālā<sup>(13)</sup>.

### 3.2. 2. pasākums. Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes atbalsts

- (46) Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme 2002. gada 15. oktobrī piešķīra FN GmbH valsts atbalstu EUR 3,525 miljonu apmērā, lai finansētu 50 % šādu izmaksu: perons, degvielas uzpildes teritorija, manevrēšanas ceļu paplašināšana un pašreizējo peronu atjaunināšana, precīzās glisādes apgaismojuma sistēma, malu apgaismojums, skrejceļa sākuma un beigu apgaismojums.
- (47) Šā atbalsta juridiskais pamatojums bija Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes Transporta, enerģētikas un teritoriālās plānošanas ministrijas rīkojums par atbalstu Ziemeļreinas-Vestfālenes lidostu būvniecības un renovācijas darbiem (ieguldījumiem infrastruktūrā) (*Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen RdErl.* – MBl.NRW.1993 S. 617) (turpmāk – “1993. gada rīkojums”). Vēlāk šis pamatnostādnes aizstāja ar pamatnostādnēm (VA 5-10-60/195-v. 2002. gada 25. novembris)<sup>(14)</sup>, kas bija spēkā laikposmā no 2003. gada 1. janvāra līdz 2008. gada 1. janvārim.
- (48) Minētajā 1993. gada rīkojumā paredzēja piešķirt finansiālu atbalstu, lai segtu ieguldījumu izmaksas noteiktā lidostas infrastruktūrā, piemēram, skrejceļos, manevrēšanas ceļos, peronos, aizsargjoslās, gaisa satiksmes kontroles infrastruktūrā (torņi, radari, optiskās brīdināšanas sistēmās), navigācijas apgaismojumā, optiskajās nosēšanās atbalsta ierīcēs, augstās celtnēs (termināļos, angāros u. c.), stāvvietās, nožogojumā, lidojumu drošības infrastruktūrā, piegādē un utilizācijā, aizsardzībā pret troksni, ugunsdrošībā, ziemas un glābšanas pakalpojumos, kā arī ieguldījumu izmaksas par ainavas saglabāšanas un vides aizsardzības pasākumiem. Saskaņā ar 1993. gada rīkojumu Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme piešķīra atbalstu līdz 40 % no attiecināmo izmaksu summas

<sup>(12)</sup> Saskaņā ar 2011. gada 31. marta līgumu akcijas nodeva EEL GmbH 2011. gada 31. decembrī. Beigās tās nodeva Klēves apgabalam.

<sup>(13)</sup> Šis lēmums neattiecas uz šo parāda pārvēršanu akcijās vai citiem pasākumiem, ko Vācija varētu būt veikusi par labu FN GmbH kopš 2011. gada.

<sup>(14)</sup> [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=96&bes\\_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=96&bes_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1)

iepriekš minētajiem lidostas infrastruktūras veidiem. Starptautiskās lidostas un reģionālās lidostas varēja saņemt atbalstu līdz 65 % no attiecināmo izmaksu summas. Stāvvietu, nožogojuma un lidojumu drošības infrastruktūrai varēja piešķirt atbalstu līdz 80 % no attiecināmo izmaksu summas, pamatojoties uz lidostas iesniegumu.

### 3.3. 3. pasākums. Atbalsts, ko Klēves apgabals piešķir tieši FN GmbH saistībā ar lidostas nekustamā īpašuma iegādi

- (49) Kā paskaidrots 28. apsvērumā, Vācijas federālā valdība 2002. gada 14. martā pārdeva lidostas īpašumu par EUR [5–15] miljoniem FN GmbH. Tajā pašā dienā Klēves apgabals noslēdza vienošanos ar FN GmbH par pārejas finansējuma piešķiršanu, lai daļēji segtu izmaksas, kas saistītas ar lidostas nekustamā īpašuma iegādi. Pārejas finansējumu piešķir ar bezprocentu aizdevumu, kas bija pilnīgi nodrošināts ar lidostas nekustamajiem īpašumiem (EUR [5–15] miljonu vērtībā aizdevuma piešķiršanas dienā). Puses vienojās, ka EUR [4–10] miljonus no EUR [5–15] miljoniem priekšfinansēs Klēves apgabals. Airport Network B.V., ANH GmbH mātesuzņēmumam, bija līdz 2003. gada 30. decembrim jāatmaksā Klēves apgabalam šā bezprocentu aizdevuma pirmā daļa EUR [2–5] miljonu apmērā (ko tas izdarīja). Otrais maksājums EUR [2–5] miljonu apmērā bija jāveic piecus gadus pēc lidostas darbības sākuma, bet ne vēlāk kā 2007. gada 31. decembrī, ja netiek izpildīts Klēves apgabala un FN GmbH vienošanās punkts par darba vietu izveidi (350 darba vietu).
- (50) Klēves apgabals 2004. gada 8. jūlijā nolēma, ka FN GmbH nebūs jāatmaksā otrais maksājums EUR [2–5] miljonu apmērā, jo bija izveidots vairāk nekā 350 darba vietu.

### 3.4. 4. pasākums. Valsts atbalsts EEL GmbH

- (51) Lai varētu piešķirt aizdevumus FN GmbH, pašam EEL GmbH bija nepieciešams finansējums. EEL GmbH pārfinansēja sevi ar saņemtajiem aizdevumiem:
- a) EUR [5–15] miljonu un EUR [2–5] miljonu apmērā ar gada procentu likmi [1–5] % un atmaksas termiņu 2005. gada 30. jūnijā. Šos divus aizdevumus piešķir Klēves apgabals 2003. gada 11. aprīlī un 2004. gada 16. jūnijā;
- b) EUR [1–5] miljonu apmērā ar gada procentu likmi [2–5] % un atmaksas termiņu 2007. gada 30. decembrī. Šo aizdevumu piešķir Klēves apgabals 2004. gada 28. jūlijā <sup>(15)</sup>.
- (52) EEL GmbH akcionāri 2005. gada jūlijā pārveidoja tā kapitāla struktūru, nolemjot iepludināt kapitālā EUR [5–15] miljonus un pārvērst EUR [1–4] miljonus lielu parādu akcijās, kas samazināja pirmā aizdevuma parādu līdz EUR [3–13] miljoniem. EEL GmbH atmaksāja otro aizdevumu EUR [2–5] miljonu apmērā. Visbeidzot, atlikušos aizdevumu līgumus EUR [3–13] miljonu un EUR [2–5] miljonu apmērā pagarināja līdz 2010. gada 31. decembrim. Tad no 2005. gada 1. jūlija noteica [3–8] % likmi, bet no 2005. gada 1. novembra – [3–8] %. Šos divus aizdevumus vēlreiz pagarināja 2010. gada 29. novembrī līdz 2016. gada 31. decembrim ar [3–8] % likmi.
- (53) Klēves apgabals vēlreiz iepludināja kapitālu EEL GmbH 2006. gadā (EUR [1–5] miljonus) un 2007. gadā (EUR [2–6] miljonus). Šie līdzekļi ir noteikti kā sabiedrības kapitāla rezerve, un tie ir jāatmaksā kopā ar aizdevumiem 2016. gada beigās. Kopā divi publiskie akcionāri ir piešķirušī EEL GmbH EUR [24–40] miljonus (iepludinājuši kapitālā EUR [15–25] miljonus, tostarp, pārvēršot parādu akcijās, un piešķirušī aizdevumus EUR [10–20] miljonu apmērā).
- (54) Vienlaikus EEL GmbH 2003. gada 2. maijā saņēma aizdevumu EUR [2–5] miljonu apmērā no privātās [bankas]. Aizdevuma atmaksas termiņš bija 2005. gada 30. jūnijs, bet procentu likme [1–5] %. Vēzes pašvaldība sniedza 100 % valsts garantiju šim aizdevumam attiecīgi par labu EEL GmbH un [bankai]. Šo aizdevumu konvertēja 2005. gada 30. jūnijā, un valsts [banka] ([bankas] meitasuzņēmums) aizstāja [banku] kā kreditoru. Atmaksas termiņu pagarināja pirmo reizi līdz 2010. gada 30. decembrim ar procentu likmi [1–5] % un otro reizi 2010. gadā līdz 2016. gada 31. decembrim ar procentu likmi [1–5] %.

<sup>(15)</sup> Tas nozīmē, ka tad, kad EEL GmbH pārfinansēja FN GmbH piešķirtos aizdevumus, tas attiecīgi pārfinansēja savus aizdevumus, ko piešķir Klēves apgabals, un aizdevumu, ko [banka] piešķir EEL GmbH EUR [1–5] miljonu apmērā.

#### 4. OFICIĀLĀS PĀRBAUDES PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

##### 4.1. 1. pasākums. *EEL GmbH* aizdevumi *FN GmbH*

- (55) Lēmumā sāk procedūru Komisija pauda bažas par to, vai *EL GmbH* piešķīra un pārfinansēja aizdevumus *FN GmbH* atbilstoši tirgus noteikumiem. Vispirms Komisija norādīja, ka Vācija nebija iesniegusi aizdevumu saņēmēja kredītvēsturi vai reitingu. Turklāt Komisija nevarēja izslēgt, ka *FN GmbH* bija finanšu grūtībās nonācis uzņēmums. Komisija arī norādīja, ka Vācija nebija sniegusi nekādus paskaidrojumus par atsevišķiem aizdevumiem piemērotajām procentu likmēm vai saņemto nodrošinājumu. Komisija arī norādīja, ka nebija sniegti paskaidrojumi par to, kāpēc publiskais aizdevuma izsniedzējs ir piekritis pārfinansēt aizdevumus, ikreiz pagarinot atmaksas termiņu, un kāpēc līdz šim nav pieprasīts atmaksāt aizdevuma pamatsummu un nesamaksātos procentus.
- (56) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija sākotnēji pieņēma, ka, piešķirot un pārfinansējot aizdevumus *FN GmbH*, *EEL GmbH* nerīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs vai tirgus kreditors. Tā kā šķiet, ka visā periodā *FN GmbH* bija grūtībās nonācis uzņēmums, kas nespēja saņemt finansējumu no komercbankām vismaz līdz 2010. gada beigām, Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka visa aizdevumu summa plus nesamaksātie procenti ir uzskatāmi par valsts atbalstu.
- (57) Tā kā šos pasākumus veica, par tiem nepaziņojot Komisijai, Komisija provizoriski secināja, ka tie bija nelikumīgs valsts atbalsts.
- (58) Visbeidzot, Komisijai bija šaubas par pārbaudāmo līgumu saderību ar iekšējo tirgu, ja tos kvalificē kā valsts atbalstu, galvenokārt, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumus <sup>(16)</sup>.

##### 4.2. 2. pasākums. Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes atbalsts *FN GmbH*

- (59) Lēmumā sāk procedūru Komisija norādīja, ka Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes atbalsts *FN GmbH* bija selektīvs pasākums, jo ne visas lidostas šajā federālajā zemē bija tiesīgas saņemt šādu atbalstu. Ņemot vērā to, ka atbalstu piešķīra no valsts līdzekļiem, un to, ka, piešķirot ieguldījumu atbalstu, lidostai tika nodrošināta priekšrocība, nevar izslēgt, ka atbalsts bija valsts atbalsts.
- (60) Tā kā šos pasākumus veica, par tiem nepaziņojot Komisijai, Komisija provizoriski secināja, ka tie bija nelikumīgs valsts atbalsts.
- (61) Visbeidzot, Komisijai bija šaubas par pārbaudāmā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, ja to kvalificē kā valsts atbalstu, galvenokārt, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumus <sup>(17)</sup>.

##### 4.3. 3. pasākums. Klēves apgabala tiešais atbalsts *FN GmbH*

- (62) Attiecībā uz Klēves apgabala tiešo atbalstu *FN GmbH* Komisija pauda sākotnējo viedokli, ka neviens tirgus ieguldītājs nepiešķirtu šādu dotāciju bez atlīdzības. Turklāt Komisija pauda šaubas, vai tirgus ekonomikas ieguldītājs piekristu neprasīt atmaksāt daļu no vēl neatmaksātās dotācijas, ņemot vērā apsvērumus par reģionā izveidotajām darba vietām.
- (63) Tā kā šos pasākumus veica, par tiem nepaziņojot Komisijai, Komisija provizoriski secināja, ka tie bija nelikumīgs valsts atbalsts.
- (64) Visbeidzot, Komisijai bija šaubas par pārbaudāmā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, ja to kvalificē kā valsts atbalstu, galvenokārt, ņemot vērā Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu noteikumus <sup>(17)</sup>.

<sup>(16)</sup> Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).

<sup>(17)</sup> Skatīt 16. zemsvītras piezīmi.

#### 4.4. 4. pasākums. Kapitāla iepludināšana un aizdevumi par labu EEL GmbH

- (65) Lēmumā sāk procedūru Komisija pauda bažas par to, vai finansējumu, ko EL GmbH piešķīra tā publiskie akcionāri, piešķīra un pārfinansēja atbilstoši tirgus noteikumiem.
- (66) Tā kā šos pasākumus veica, par tiem nepaziņojot Komisijai, Komisija provizoriski secināja, ka tie bija nelikumīgs valsts atbalsts.
- (67) Visbeidzot, Komisija pauda bažas par šo pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, ja tos kvalificē kā valsts atbalstu.

### 5. VĀCIJAS PIEZĪMES

#### 5.1. Vispārīgas piezīmes

##### 5.1.1. Projekta pamatojums

- (68) Vācija atsaucas uz 2.1. un 2.2. iedaļā minēto projekta pamatojumu. *Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe* stūrākmenis bija attīstīt privātu civilo lidostu, kas darbotos bijušajā militārajā lidlaukā.
- (69) Vācija apgalvo, ka satiksmes izaugsmes attīstību kavēja ārēji faktori. Pirmkārt, V-bird, kura galvenā darbības bāze bija Nīderheinas-Vēzes lidostā, bankrots 2004. gada oktobrī izraisīja būtisku satiksmes samazināšanos, ko nevarēja pilnīgi kompensēt ar Ryanair un Hapagfly papildu lidojumiem līdz 2008. gadam, kad satiksme sasniedza 2004. gada līmeni. Otrkārt, vairākas tiesvedības valsts tiesās vairākkārtīgi radīja juridisku nenoteiktību aviokompānijām<sup>(18)</sup> un neparedzamas papildu izmaksas FN GmbH. Pirms FN GmbH ieguva pēdējo ekspluatācijas licenci 2009. gadā, tas nevarēja īstenot savu stratēģiju sākot tiesvedību dēļ un izvēlējās panākt vienošanos ārpus tiesas. Tomēr, lai iznākums būtu veiksmīgs, FN GmbH bija jāmaksā kompensācijas šajās lietās iesaistītajām pusēm EUR [5–10] miljonu apmērā. Treškārt, lidostas satiksme 2010. gadā cieta no gaisa satiksmes pārtraukuma Islandes vulkāna Eijafjadlajegidla izvirduma dēļ. Ceturtkārt, Vācija norāda, ka tā 2010. gada septembrī ieviesa pasažieru nodokli, kas mazināja Nīderheinas-Vēzes lidostas konkurētspēju salīdzinājumā ar citām Eiropas lidostām, kurās nav šāda nodokļa. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju tā rezultātā Ryanair samazināja savu darbību Nīderheinas-Vēzes lidostā, un tas izraisīja pasažieru skaita samazināšanos 2011. un 2012. gadā.
- (70) Vācija apgalvo, ka neatkarīgi no šiem negatīvajiem notikumiem, kurus nevarēja kontrolēt ne FN GmbH, ne EEL GmbH, ne to akcionāri, par projekta panākumiem liecina pakāpeniskais satiksmes pieaugums izmeklēšanas periodā (skatīt 18. apsvērumu), kas atbilda vai pat pārsniedza dažādu ekspertu pētījumos prognozēto satiksmes apmēru (izņemot 2011. gadā). Turklāt Vācija norāda, ka FN GmbH laika gaitā varētu palielināt arī savus ar aviāciju nesaistītos ieņēmumus un uzlabot ienesīgumu.

##### 5.1.2. Lidostas privātā finansējuma loģika

- (71) Vācija norāda, ka Nīderheinas-Vēzes lidosta ir lidostu "veiksmes stāsts", jo tagad tā ir ne tikai trešā lielākā lidosta Nīderheina-Vēzē, bet arī vienreizējs piemērs privātai infrastruktūrai, kas pārdota par tirgus cenu. Vācija piebilst, ka ieguldījumu apmērs lidostā vienmēr ir bijis ļoti augsts. FN GmbH kopējais ieguldījumu apmērs laikposmā no 2002. gada līdz 2011. gadam bija EUR [60–90] miljoni, no kuriem EUR [20–30] miljonus piešķīra komerciālo ēku attīstībai, EUR [10–20] miljonus ieguldīja lidmašīnu un peronu aprīkojumā, bet EUR [5–10] miljonus projektu sākšanā un paplašināšanā. Vācija apgalvo, ka kopš FN GmbH privatizācijas tas varēja pastāvīgi paļauties uz privātiem līdzekļiem šo būtisko ieguldījumu finansēšanai, proti: i) akcionāru aizdevumiem un kapitāla iepludināšanu; ii) komercbanku aizdevumiem; un iii) FN GmbH paša peļņu no pamatdarbības.
- (72) Saistībā ar vairākuma akcionāru atbalstu Vācija uzskata, ka ANH GmbH un tā akcionāri ir vairākkārtīgi atbalstījuši savu meitasuzņēmumu FN GmbH, lai segtu tā sākotnējās darbības izmaksas, kā arī ieguldījumus

<sup>(18)</sup> Skatīt 7. zemspētras piezīmi

lidostas infrastruktūrā. Šo atbalstu sniedza, iepludinot kapitālu un piešķirot aizdevumus, un, lai to izdarītu, vairākuma akcionārs piekrita samazināt savu kreditora pakāpi (*Rangrücktrittklärung*). Vairākuma akcionārs pārvērtēja atmaksājamo parādu pašu kapitālā, kas vairs nevarēja veidot maksātspējas masu. Tomēr Vācija norāda, ka privātie akcionāri vieni paši nebūtu varējuši izturēt šādu dārgu ieguldījumu visu finansiālo slogu un tiem bija nepieciešami papildu finansēšanas līdzekļi, ko tikai valsts iestādes varēja piešķirt atbilstoši tirgus noteikumiem. Šo ārējo atbalstu jau ņēma vērā 2003. gada uzņēmējdarbības plānā (skatīt 95. apsvērumu).

- (73) Saistībā ar *komercbanku* aizdevumiem Vācija apgalvo, ka *FN GmbH* varēja ļoti ātri saņemt kredītu no komercbankām, pateicoties savai veiksmīgajai komerciālajai darbībai. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju piekļuve bankām pierādīja, ka uzņēmējdarbības modelis, kas paļaujas uz privāto finansējumu, ir ilgtspējīgs. *FN GmbH* 2009. gada pirmajā pusē varēja parakstīt aizdevuma līgumu par ieguldījumu aizdevumu EUR [0–10] miljonu apmērā ar [banku]. Šā aizdevuma procentu likme bija [2–6] %, taču tā bija pakļauta *EEL GmbH* prasību pakārtotībai saistībā ar aizdevumiem, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH* (tāpēc *EEL GmbH* bija jāsamazina sava kreditora pakāpe). Aizdevuma atmaksas termiņu noteica 2010. gada 31. decembrī. Tāpēc saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju līgumu nosacījumi attiecībā uz nodrošinājumu un procentu likmēm bija salīdzinoši labvēlīgi *FN GmbH*. *FN GmbH* pilnīgi atmaksāja aizdevumu [bankai] noteiktajā termiņā. Vācija piebilst, ka [banka] piedāvāja *FN GmbH* divas kredītspējas (EUR [8–15] miljonus un EUR [1–5] miljonus) ar indikatīvu procentu likmi [1–5] % <sup>(19)</sup> un ka ar [banku] varēja noslēgt vienošanos par līzings finansējumu aptuveni EUR [0–3] miljonu apmērā.
- (74) Attiecībā uz pašfinansējumu Vācija norāda, ka *FN GmbH* varētu arvien vairāk finansēt pašu ieguldījumus no pozitīvas operatīvās naudas plūsmas. Pirmais pozitīvais *EBITDA* (peļņa pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas) bija 2006. gadā, bet pirmā neto peļņa – 2007. gadā, proti, tikai dažus gadus pēc darbības sākšanas. Turklāt Vācija pārmet Komisijai, ka tā lēmumā sāk procedūru ir kļūdaini un maldinoši norādījusi datus par *FN GmbH* apgrozījumu un izmaksām. Vācija attiecīgi iesniedza šādu informāciju par apgrozījuma un izmaksu salīdzinošo novērtējumu 2003.–2010. gadā.

## 4. tabula

## FN GmbH ieņēmumi un izmaksas 2003.–2010. gadā

(tūkstoši EUR)								
Gads	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Apgrozījums ( <i>Umsatz</i> )	2 225	7 968	7 364	7 136	8 281	13 338	19 900	23 759
Citi ieņēmumi no saimnieciskās darbības ( <i>Sonstige betriebliche Erträge</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— tostarp darījumi ar zemes gabaliem ( <i>Grundstückstransaktion</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Iegādes ( <i>Materialaufwand</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Personāla izmaksas ( <i>Personalaufwand</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Citas saimnieciskās darbības izmaksas ( <i>Sonstiger betrieblicher Aufwand</i> )	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(19)</sup> Tomēr šo piedāvājumu neizmantoja.

- (75) Vācija apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā visas ar sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu izpildi saistītās izmaksas (ar saimniecisko darbību nesaistītās izmaksas), kas nav saistītas ar lidostas ikdienas darbību, un tādējādi mākslīgi samazinājusi peļņu no pamatdarbības. Vācija uzskata, ka nākamajā tabulā ir atainots FN GmbH darbības reālais ienesīgums.

## 5. tabula

**FN GmbH koriģētā izmaksu struktūra (bez izmaksām, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu uzdevumiem)**

(tūkstoši EUR)

Gads	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Peļņa saskaņā ar gada ziņojumu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sabiedrisko pakalpojumu uzdevumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
a) drošības un drošuma izmaksas, no kurām:	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— ugunsdrošība (personāls)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— ieguldījumu izmaksu amortizācija (ugunsdrošība)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— amortizācijas izmaksas (videonovērošana)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— patrulēšana	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— drošības darbinieki	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
b) pasažieru un lidmašīnu aizsardzība	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— kontroles ierīces (cilvēkiem un priekšmetiem)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— lidojumu drošība DFS TTC	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
— amortizācija (kontroles tornis)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koriģētā gada peļņa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Koriģētais EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

## 5.1.3. Atbalsta jēdziens – lidostas būvniecības uzskatīšana par nesaimniecisku darbību

- (76) Vācija uzskatīja, ka lidostas būvniecība nav saimnieciska darbība, ko varētu veikt paši privātie ieguldītāji, un ka Eiropā nav šāda piemēra (skatīt nākamo iedaļu). Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju privātie ieguldītāji būtu ieinteresētāki izmantot pastāvošo lidostas infrastruktūru, jo riski ir zemāki un pārvaldāmi.

- (77) Vācija ierosināja, ka lidostas infrastruktūras būvniecībai varētu vairs nepiemērot valsts atbalsta kontroli, lai novērstu privāto ieguldījumu trūkumu šajā jomā. Vācija apgalvo, ka šādas infrastruktūras būvniecība ir rīks, ar ko valsts var uzraudzīt ekonomisko attīstību un teritorijas plānošanas struktūru transporta politikā.
- (78) Turklāt Vācija uzskata, ka valsts atbalsts šajā gadījumā bija vairāk vērsts uz darbībām, kas saistītas ar sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu izpildi, kuriem nepiemēro Komisijas valsts atbalsta kontroli. No [20–30] miljoniem [20–30] varētu ieguldīt ugunsdrošības un drošības sistēmās. Vācija piebilda, ka pārējos EUR [2–5] miljonus pilnīgi izmantoja pārējo darbību finansēšanai 2011. gadā.

#### 5.1.4. Atbalsta jēdziens – hipotētiska standarta ieguldītāja neesība

- (79) Vācija uzskata, ka privātas reģionālās lidostas infrastruktūras finansēšanai Eiropā nav tirgus. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Eiropā ir tikai dažas pilnīgi privatizētas lidostas. Šādu lidostu piemēri ir Glāzgova-Prestvika un Lutona. Kaut arī saistībā ar šīm privātajām lidostām nebija sāktā izmeklēšana, Vācija apšauba to, vai šīm lidostām nebija piešķirts valsts atbalsts. Vācija uzsvēra, ka pat Lībekas-Blankenzē lidostas piemērā Lībekas pašvaldība atguva platformas īpašumtiesības 2009. gadā. Šī īpašumtiesību nepietiekamība varētu būt saistīta ar augstajām fiksētajām izmaksām, kas rodas, būvējot lidostas infrastruktūru, un to Komisija atzina 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu projektā, ko vēl gatavoja, kamēr notika oficiālā izmeklēšanas procedūra<sup>(20)</sup>. Turklāt Vācija norādīja, ka juridiskās neskaidrības, ko izraisīja obligātais lidostas sertifikācijas process, vienlaikus pasludinātais spriedums *Aéroports de Paris* lietā, kā arī starptautiskā vienošanās, ko parakstīja Vācija un Nīderlande, atturēja privātos ieguldītājus no iesaistīšanās šāda veida projektos. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Komisijas sākotnējā novērtējumā lēmumā sākt procedūru bija nepienācīgi ņemts vērā tas, ka nepārsteidza komercbanku nelabvēlīgā attieksme pret privāto lidostu būvniecības finansēšanu un ka šajā jomā nebija funkcionējoša tirgus.
- (80) Vācija uzskata, ka Komisijas sākotnējā novērtējuma pamatā nebija skaidru kritēriju, lai novērtētu pārbaudāmo pasākumu atbilstību tirgum. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Komisijai vajadzēja paļauties uz pastāvošo judikatūru<sup>(21)</sup> saistībā ar vispārīgiem pasta pakalpojumiem, kas apstiprinātu, ka tīkla izveide un uzturēšana neatbilst izteikti komerciālai pieejai. Vācija arī ierosina paļauties uz pastāvošo Komisijas praksi, kad Komisija apstiprināja līdzīgus atbalsta pasākumus. Lai pamatotu šo uzskatu, Vācija izmantoja Kaseles-Kaldenas lidostas infrastruktūras finansēšanas piemēru.
- (81) Vācija secināja, ka, ņemot vērā veiksmīgo lidostas attīstību, jebkurš privātais ieguldītājs būtu ieguldījis Nīderheinas-Vēzes lidostā, kā to izdarīja Vācija.

#### 5.1.5. FN GmbH nekvalificējas kā grūtībās nonācis uzņēmums

- (82) Vācija atspēko Komisijas sākotnējo secinājumu par to, ka FN GmbH var kvalificēt kā grūtībās nonākušu uzņēmumu saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ("Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes")<sup>(22)</sup>.
- (83) Vācija pamato šo apgalvojumu ar pieciem iemesliem. Pirmkārt, FN GmbH varēja gūt ieņēmumus ļoti īsā laikposmā pēc darbības sākuma (pirmais pozitīvais EBITDA 2006. gadā – izņemot ar sabiedrisko pakalpojumu uzdevumiem saistītie izdevumi – un pirmā neto peļņa 2007. gadā). Vācija norāda, ka reģionālajām lidostām sniegto finanšu pasākumu novērtējumos Komisija nekad nav kvalificējusi atbalsta saņēmēju, kas cieš zaudējumus darbības sākumā, kā grūtībās nonākušu uzņēmumu. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju, ja Komisija uzstātu uz šādu pamatojumu, vairs nebūtu iespējams finansēt lidostu infrastruktūru.
- (84) Otrkārt, Vācija apgalvo, ka nevienā brīdī nebija izpildīts kāds no "stingrajiem" grūtībās nonākušā uzņēmuma kritērijiem. Vācija apstrīd lēmumā sāk procedūru iekļautās piezīme saistībā ar negatīvo pašu kapitālu un piebilst, ka vairākuma akcionārs uzturēja uzņēmumu finansiāli dzīvotspējīgu, piešķirot aizdevumu, ieludīnot jaunu kapitālu un piekristot samazināt savu kreditora pakāpi (*Rangrücktrittklärung*). Turklāt Vācija apstrīd Komisijas

<sup>(20)</sup> Skatīt 38. apsvērumā vairāk informācijas par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu galīgo versiju.

<sup>(21)</sup> Skatīt spriedumu apvienotās lietās C-83/01 P, C-93/01 P un C-94/01 *Chronopost v Ufex* un citi, EU:C:2003:388, 37. punkts.

<sup>(22)</sup> Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).

interpretāciju par Vispārējās tiesas spriedumiem lietās T-102/07 un T-120/07 *Freistaat Sachsen*/Komisija attiecībā uz to, ka negatīva pašu kapitāla gadījumā uzņēmumu automātiski kvalificē kā grūtībās nonākušu uzņēmumu. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju negatīva pašu kapitāla kritērijs ir tikai viens no vairākiem kritērijiem, ko ir noteikusi Vispārējā tiesa, lai noteiktu, vai uzņēmums ir nonācis grūtībās.

- (85) Treškārt, Vācija apgalvo, ka *FN GmbH* nav nekādu pazīmju, kas liecinātu, ka uzņēmums ir nonācis grūtībās, jo *FN GmbH* uzņēmējdarbības attīstība ir bijusi pozitīva kopš paša sākuma. Proti, *FN GmbH* procentu maksājumu pieaugums neliecināja par finanšu grūtībām, piemēram, pārmērīgi lielām parādsaistībām, bet gan atainoja lielākā akcionāra vairākkārtīgos ieguldījumus *FN GmbH*.
- (86) Ceturtkārt, Vācija apgalvo, ka *FN GmbH* varēja atrisināt savas finanšu grūtības, pateicoties savai peļņai no pamatdarbības, aizņēmumiem no komercbankām, kā arī aizdevumiem un līdzekļiem, ko tas saņēma no sava lielākā akcionāra.
- (87) Visbeidzot, Vācija apgalvo, ka *FN GmbH* nevar uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņem, kas neattiecas uz uzņēmumiem, kuri izveidoti mazāk nekā trīs gadus pēc pamatnostādņu izstrādes (kā *FN GmbH*).

#### 5.1.6. Konkurences kropļošana

- (88) Vācija apgalvo, ka lēmumā sākt procedūru Komisija nepierādīja atbalsta pasākumu ietekmi uz konkurenci attiecīgajā tirgū, ko tā nebija definējusi.
- (89) Pēc šīm vispārīgajām piezīmēm Vācija pauda savu nostāju attiecībā uz dažādiem pārbaudāmajiem pasākumiem.

### 5.2. 1. pasākums. *EEL GmbH* atbalsts *FN GmbH*

#### 5.2.1. *EEL GmbH* īstenota *FN GmbH* kontrole

- (90) Vācija apgalvoja, ka visus maksājumus, ko finansēja no aizdevumiem, kurus *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*, stingri kontrolēja *EEL GmbH*, kas uzraudzīja tiešos pārskaitījumus kreditoriem (*treuhänderisch*) *FN GmbH* vārdā.
- (91) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju tādā veidā *EEL GmbH* varēja nodrošināt, ka tā resursus piešķīra tikai ieguldījumiem, nevis ikdienas darbībām.
- (92) Turklāt Vācija arī norāda, ka kā *EEL GmbH* akcionāriem Klēves apgabalam un Vēzes pašvaldībai bija piešķirtas ekskluzīvas tiesības *FN GmbH* dibināšanas procesā (*Geschäftsvertrag*), piemēram, pilnvaras iecelt *FN GmbH* izpilddirektoru (ko izmantoja 2004. gadā) un veto tiesības attiecībā uz atsevišķiem vadības pasākumiem, kā arī izmaiņām *FN GmbH* kapitālā vai tā pārdošanu. Šīs tiesības būs spēkā, līdz *FN GmbH* atmaksās visus parādus šiem diviem akcionāriem.

#### 5.2.2. Tirgus nosacījumu un ieguldījumu nepieciešamības ex ante novērtējums

- (93) Vācija apgalvo, ka visā izmeklēšanas periodā visu ieguldījumu lēmumu pamatā bija tirgus pētījumi, kuru secinājumi sistemātiski liecināja par ieguldījumu nepieciešamību.
- (94) Saistībā ar šo Vācija vispirms piemin 1998. gada pētījumu (ko veica [...]), saskaņā ar kuru Nīderheinas-Vēzes lidosta šķita ekonomiski pamatots un ilgtspējīgs projekts. Vācija minēja papildu pētījumus, kurus veica neilgi pēc tam un kuros ieteica specializēt jauno lidostas infrastruktūru ZIP segmentā, ko 20. gadsimta 90. gadu beigās uzskatīja par daudzsolosāko izaugsmes avotu. Tajā laikā īpaši ZIP satiksmei paredzētas infrastruktūras būvniecību, lidostas ģeogrāfisko novietojumu (aptverot aptuveni 35 miljonus iedzīvotāju), tuvējo Amsterdamas un Diseldorfas lidostu piesātinājumu uzskatīja par konkurences priekšrocībām.



- (95) Vācija arī atsaucas uz uzņēmējdarbības plāniem, kuru pamatā bija plānotais ZIP satiksmes pieaugums, tuvējo lidostu platformu piesātinājums, līgumu noslēgšana ar *Ryanair*, lai varētu prognozēt lidostas finansiālos panākumus. Ņemot vērā nepieciešamību pildīt vides aizsardzības noteikumus, *FN GmbH* vienlaikus pieprasīja [...] gaisa satiksmes prognozes (turpmāk – “[...] pētījums”), kurās noteica, ka 2010. gadā pārvadās 2,88 miljonus pasažieru, bet 2020. gadā no 3,1 miliona līdz 4,85 miljoniem pasažieru. Vācija piebilst, ka reģistrētie satiksmes dati liecina, ka uzņēmējdarbības plānu pilnīgi ievēroja līdz 2010. gadam neatkarīgi no iepriekš minētajiem nelabvēlīgajiem notikumiem.
- (96) Vācija arī paskaidro, ka 2009. gadā, ņemot vērā paplašināto *Ryanair* darbības jomu lidostā, *FN GmbH* izstrādāja vēl vienu uzņēmējdarbības plānu 2009.–2020. gadam (turpmāk – “2009. gada uzņēmējdarbības plāns”). Šo uzņēmējdarbības plānu nosūtīja [bankai], kas varēja ņemt vērā šo eksperta pētījumu, pieņemot lēmumu par komerciāla aizdevuma piešķiršanu *FN GmbH*.
- (97) Ņemot vērā šos aspektus, Vācija apstrīdēja Komisijas sākotnējo viedokli, ka *FN GmbH* uzņēmējdarbības modelis nebija ilgtspējīgs un privatizācijas procesu veica atbilstoši politiskiem apsvērumiem, nevis komerciāliem noteikumiem.

### 5.2.3. To aizdevumu atbilstība tirgum, kurus *EEL GmbH* piešķir *FN GmbH*

- (98) Vācija norādīja, ka lēmumā sākt procedūru ir izmantots nepareizs tiesiskais pamats, lai novērtētu *EEL GmbH* piešķirto aizdevumu procentu likmju atbilstību tirgum. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Komisija savā vērtējumā izmantoja Komisijas 2008. gada Paziņojumu par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (turpmāk – “2008. gada Paziņojums par atsaucē likmi”) <sup>(23)</sup>. Vācija apgalvo, ka, tā kā laikposmā no 2003. gada līdz 2005. gadam veica lielāko daļu pārbaudāmo pasākumu, Komisijai bija jāpiemēro tās 1997. gada Paziņojums par atsaucē un diskonta likmes noteikšanas metodi (turpmāk – “1997. gada Paziņojums par atsaucē likmi”) <sup>(24)</sup>.
- (99) Turklāt neatkarīgi no tā, kuru no diviem paziņojumiem piemērotu *ratione temporis*, Vācija apšaubīja jebkādas Komisijas atsaucē likmes piemērošanu šajā gadījumā, jo lidostu infrastruktūras būvniecības jomā nav funkcionējoša finanšu tirgus.
- (100) Vācija piebilda, ka valsts iestāžu piešķirtie aizdevumi pilnīgi atbilda tirgum, jo:
- a) visos aizdevumu līgumos bija paredzēta uzkrātās pamatsummas atmaksāšana atbilstoši tirgum un/vai juridiski piemērojamām procentu likmēm;
  - b) visi *FN GmbH* piešķirtie aizdevumi bija pilnā apmērā un pastāvīgi nodrošināti ar i) maksu par pirmšķirīgu zemi (*Grundschuld auf sämtliche Grundstücke*), ii) *Airport Network BV* akcijām *ANH GmbH* kapitālā un iii) *ANH GmbH* akcijām *FN GmbH* kapitālā;
  - c) *FN GmbH* piešķirto aizdevumu procentu likmes [1–8] % apmērā vienmēr bija atbilstošas tirgum, ņemot vērā ievērojamu sākotnējo privātā kapitāla iepludināšanu (aptuveni [20–50] %) kopējā projekta finansējumā un augsto nodrošinājuma līmeni;
  - d) šīs procentu likmes ir vienādas ar procentu likmēm, ko nosaka aizdevumiem, kuri piešķirti uz 10 gadiem un ir par 80 % nodrošināti ar nekustamajiem īpašumiem.
- (101) Attiecībā uz privātā ieguldītāja pārbaudi Vācija atsaucās uz judikatūru lietā *Itālijas Republika pret Komisiju* <sup>(25)</sup>, kurā Tiesa noteica, ka, “lai noteiktu, vai šāds atbalsts atbilst valsts atbalsta būtībai, ir jāizvērtē, vai līdzīgos apstākļos privāts ieguldītājs, kura izmērs atbilst publisko sektoru administrējošo iestāžu izmēram, varētu piešķirt kapitālu šādā apmērā”. Vācija apgalvoja, ka privātais ieguldītājs *EEL* vietā būtu varējis ņemt vērā pienākumu nodrošināt juridisku atbilstību, un piekrita, ka ieguldījumu ienesīgums varētu būt novēlots, ņemot vērā ar atbilstības

<sup>(23)</sup> Komisijas Paziņojums par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

<sup>(24)</sup> Komisijas Paziņojums par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodi (OV C 273, 9.9.1997., 3. lpp.).

<sup>(25)</sup> Spriedums lietā C-305/89 Itālijas Republika/Eiropas Kopienų Komisija, EU:C:1991:142, 19. punkts.

nodrošināšanu saistītās izmaksas, kā to jau atzina Komisija iepriekšējā individuālā atbalsta lietā *Einzelbeihilfe für Wasserwerke* <sup>(26)</sup>. Vācija arī piebilda, ka privāts ieguldītājs var ņemt vērā uzņēmējdarbības modeļa būtību/mērķi, lai pielāgotu ienesīguma prognozes. Saskaņā ar Komisijas 1984. gada 14. septembra Paziņojuma par valsts iestāžu daļām uzņēmumu kapitālā 3.2. punkta v) apakšpunktu <sup>(27)</sup> "ieguldījumu stratēģiskā būtība tirgos vai piegādēs ir tāda, ka šādu akciju iegādi var uzskatīt par kapitāla piešķirēja normālu rīcību arī tad, ja ienesīgums ir novēlots". Vācija secināja, ka šis noteikums izslēdz ekonomisku priekšrocību esību, piešķirot valsts atbalstu.

### 5.3. 2. pasākums. Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes atbalsts *FN GmbH*

- (102) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju atbalsts, ko piešķīra *FN GmbH* ar Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes lēmumu 2002. gada 15. oktobrī EUR 3,525 miljonu apmērā, nav atbalsts jeb vismaz atbalsts Procesuālās regulas nozīmē. Vācija apgalvo, ka atbalstu apstiprināja, pamatojoties uz 1993. gada rīkojumu. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju rīkojumu apstiprināja pirms Komisijas paziņojuma par EK Līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (turpmāk – "1994. gada aviācijas pamatnostādnes") <sup>(28)</sup>.
- (103) Vācija piebilda, ka lidostas infrastruktūras finansēšana kļuva par valsts atbalstu un to pakļāva Komisijas veiktai rūpīgai pārbaudei tikai pēc tam, kad a) Komisija 2005. gadā pieņēma Kopienas pamatnostādnes par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības sākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (turpmāk – "2005. gada Aviācijas pamatnostādnes") un b) Vispārējā tiesa un Eiropas Savienības Tiesa pieņēma bezprecedenta spriedumus šajā nozarē <sup>(29)</sup>.
- (104) Šajā saistībā Vācija arī apgalvoja, ka Komisija lēmumā sākt procedūru izmantoja nepareizu tiesisko pamatojumu 2. pasākuma sākotnējai izvērtēšanai. Patiesi, lēmumam sākt procedūru <sup>(30)</sup> pamatā bija 1993. gada rīkojuma jaunā redakcija, kas stājās spēkā 2003. gada 1. janvārī – pēc atbalsta piešķiršanas.
- (105) Visbeidzot, Vācija uzskata, ka kopš ir atcelts 1993. gada rīkojums, uz kura pamata apstiprināja pārbaudāmo atbalsta pasākumu, Komisijai vairs nevajag izmantot Procesuālās regulas noteikumus attiecībā uz pastāvošo atbalstu.

### 5.4. 3. pasākums. Klēves apgabala tiešais atbalsts *FN GmbH*

- (106) Vācija uzskata, ka pārejas finansējuma piešķiršana bija nepieciešama, lai papildinātu privātos ieguldījumus lidostā darbības sākuma posmā. Saistībā ar *FN GmbH* atteikumu atmaksāt otro aizdevuma daļu Vācija uzskata, ka Klēves apgabals tīšām pieņēma šo lēmumu, jo *FN GmbH* bija izpildījis savu juridisko pienākumu izveidot vismaz 350 darba vietas.

### 5.5. 4. pasākums. *EEL GmbH* publiskā pārfinansēšana

- (107) Vācija apstrīd to, ka *EEL GmbH* pārfinansēšana ir darbība, kurā ir iesaistīta valsts, jo tā bija vienīgi kapitāla iepludināšana, ko veica *EEL GmbH* akcionāri. Vācija norāda, ka *EEL GmbH* pārfinansēšanu veica publiskie īpašnieki un privātbankas.
- (108) Vācija apgalvo, ka lēmumā sākt procedūru valsts atbalsts tiek skaitīts divas reizes (*FN GmbH* pārfinansēšana, ko veica *EEL GmbH*, un *EEL GmbH* pārfinansēšana, ko veica tā publiskie akcionāri), kaut arī tas ir tikai viens atbalsta pasākums. Vācija atgādina, ka Komisija atteicās turpināt divkārtu izvērtēšanu līdzīgā *Leipzig/Halle* lietā <sup>(31)</sup>.

<sup>(26)</sup> Komisijas 2011. gada 15. jūnija lēmums, N 322/10, 49. punkts. [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/237041/237041\\_1243261\\_83\\_3.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237041/237041_1243261_83_3.pdf)

<sup>(27)</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/transparency\\_extract\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/transparency_extract_en.pdf)

<sup>(28)</sup> EK Līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

<sup>(29)</sup> Konkrēti, 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris*/Komisija (*Recueil* 2000, II-3929. lpp.), EU:T:2000:290; 2008. gada 17. decembra spriedums lietā T-196/04 *Ryanair*/Komisija, EU:T:2008:585, kā arī 2011. gada 24. marta spriedums lietā T-443/08, *Freistaat Sachsen un Land Sachsen-Anhalt*/Komisija, EU:T:2011:117.

<sup>(30)</sup> 42. apsvērumus.

<sup>(31)</sup> SA.30743 – *Finanzierung von Infrastrukturprojekten am Flughafen Leipzig/Halle* (OV C 284, 28.9.2011., 6. lpp.).

- (109) Vācija noliedz, ka *EEL GmbH* bija iesaistīts kādā saimnieciskā darbībā, un apgalvo, ka *EEL GmbH* būtu jāuzskata par pagaidu īpašam nolūkam dibinātu sabiedrību, kas izveidota, lai pārvaldītu un attīstītu lidostas infrastruktūru. Vācija uzskata, ka *EEL GmbH* izveidoja, lai tas vadītu projektu efektīvāk nekā divi atsevišķi akcionāri (Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība) un lai pārredzamāk izmantotu akcionāru piešķirto atbalstu. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju neviens privātais ieguldītājs neveiktu tādas darbības, kādas veica *EEL GmbH*.
- (110) Visbeidzot, Vācija piebilda, ka *EEL GmbH* guva peļņas daļu, pateicoties atšķirībai starp procentu likmēm aizdevumiem, ko uzņēmums saņēma no saviem akcionāriem, un tiem, ko piešķīra *FN GmbH*.

## 5.6. Saderības novērtējums

- (111) Vācija apšaubā, vai Komisija lēmumā sākt procedūru rūpīgi izvērtēja atbalsta saderību. Tā piebilst, ka, ņemot vērā turpmāk paskaidroto jautājumu par tiesisko palāvību, Komisijai nevajadzētu turpināt izmeklēšanu vai apsvērt iespēju atgūt atbalstu. Visbeidzot, Vācija norāda, ka Komisija jau ir atbrīvojusi no izmeklēšanas Kaseles-Kaldenas lidostai piešķirto atbalstu, kas bija līdzīgs atbalstam, kuru piešķīra Nīderheinas-Vēzes lidostai. Vācija no tā secina, ka Komisijai būtu jāpaziņo, ka Nīderheinas-Vēzes lidostai piešķirtais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

## 5.7. Tiesiskā palāvība

- (112) Savās piezīmēs par lēmumu sākt procedūru Vācija atkārtoti iepriekšējos argumentus saistībā ar tiesisko palāvību. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Komisijai bija jāinformē Vācija 2009. gada jūlijā<sup>(32)</sup> par to, ka tā nav iecerējusi izmeklēt šo lietu, un tādā veidā būtu nodrošināta tiesiskā palāvība. Vācija secināja, ka Komisijai tajā laikā bija saistošs labas pārvaldības princips, un tai bija jāizbeidz sākotnējā izmeklēšana. Pamatojot savu viedokli, Vācija apgalvoja, ka Eiropas Savienības Tiesa *Salzgitter* lietā<sup>(33)</sup> noteica, ka tas, ka Komisija neizpildīja laikus savas uzrauga pilnvaras un nepieprasīja valsts atbalsta atgūšanu, nepadarīja lēmumu atgūt valsts atbalstu nelikumīgu, izņemot dažos gadījumos (piemēram, šajā), kad Komisija acīmredzami nerīkojās un pārkāpa savu pienākumu veikt pārbaudi.
- (113) Vācija apgalvoja, ka Komisijas oficiālajā izmeklēšanā neņēma vērā citus Komisijas tiesību aktus, piemēram, 2005. gada *Konver II* lēmumu (ar ko piešķīra 14,9 miljonus ECU Ziemeļreinas-Vestfālenes bijušās militārās lidostas pārveidei) un Rīcības plānu saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā<sup>(34)</sup>, kurā ir skaidri pausts aicinājums izveidot jaunu lidostas infrastruktūru.

## 6. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

### 6.1. Flughafen Düsseldorf GmbH

- (114) Diseldorfas lidostas ekspluatants *Flughafen Düsseldorf GmbH* (turpmāk – “*Flughafen Düsseldorf*”) uzskata, ka četri pārbaudāmie pasākumi ietekmēja konkurenci vienotajā tirgū un tie būtu jāatzīst par nesaderīgiem. Saskaņā ar *Flughafen Düsseldorf* sniegto informāciju Nīderheinas-Vēzes lidosta palielinājās desmitkārtīgi mazāk nekā desmit gados tikai tāpēc, ka lidostas izmaksas mākslīgi pazemināja valsts atbalsts. Sākot lidojumus no Nīderheinas-Vēzes lidostas, *Ryanair* aizskarošā veidā izmantoja *Düsseldorf* zīmolu savās tirdzniecības kampaņās, kas maldināja potenciālos klientus un novirzīja tos uz Nīderheinas-Vēzes lidostu uz *Flughafen Düsseldorf* rēķina.

### 6.2. Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg

- (115) Vietējā tirdzniecības un rūpniecības kamera *Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg* (turpmāk – “*Niederrheinische IHK*”) norāda, ka militārās lidostas slēgšanas rezultātā apgabalā likvidēja 400 darba vietu un tas cieta aptuveni EUR 100 miljonus lielus zaudējumus, lai gan Nīderheinas-Vēzes lidostas

<sup>(32)</sup> Skatīt lēmuma sākt procedūru 54. apsvērumu.

<sup>(33)</sup> Spriedums lietā C-408/04, *Salzgitter/Komisija*, EU:C:2008:236, 106. punkts.

<sup>(34)</sup> COM(2006) 819.

attīstība bija ļoti veiksmīga un reģionā izveidoja 1 200 darba vietu. *Niederrheinische IHK* arī norāda, ka lidosta ir attīstījies saskaņā ar 2003. gada rīcības plānu un ir kļuvusi par trešo lielāko reģionālo lidostu federālajā zemē. Nesenais pasažieru apgrozījuma samazinājums varētu būt lielā mērā saistīts ar gaisa transporta pasažieru nodokļa ieviešanu Vācijā.

### 6.3. *Erlebe-Fernreisen and Atlasreisen*

- (116) Divas vietējās ceļojumu aģentūras – *Erlebe-Fernreisen GmbH* (turpmāk – “*Erlebe-Fernreisen*”) un *Atlasreisen Partnerunternehmen* (turpmāk – “*Atlasreisen*”) – atbalsta procedūras sākšanu saistībā ar Nīderheinas-Vēzes lidostu. *Erlebe-Fernreisen* uzskata, ka militārās lidostas renovācija un sadarbība ar Nīderheinas-Vēzes lidostas vadību veicināja uzņēmuma izaugsmi. *Atlasreisen* atgādina par to, ka lidostas spēja izturēt sarežģīto sertifikācijas procesu un gaisa transporta pasažieru nodokļa ieviešanu Vācijā.

### 6.4. *Agello*

- (117) Lidostas pakalpojumu sniedzējs *Agello Service GmbH* (turpmāk – “*Agello*”) uzskata, ka veiksmīga uzņēmējdarbības attīstība ir padarījusi Nīderheinas-Vēzes lidostu par trešo lielāko reģionālo lidostu federālajā zemē, un uzskata, ka tas ir veiksmīgs Eiropas projekts. Tas uzskata, ka nesena pasažieru apgrozījuma samazinājums ir lielā mērā saistīts ar gaisa transporta pasažieru nodokļa ieviešanu Vācijā.

### 6.5. *Pro:niederrhein*

- (118) Vietējo iedzīvotāju grupa *Pro:niederrhein*, kas atbalsta Nīderheinas-Vēzes lidostu, uzskata, ka vērtējamais atbalsts nav nelikumīgs un ka lidosta ir nozīmīga reģionam, kā uzsvērts lūgumrakstā, ko 2006. gadā parakstīja vairāk nekā 20 000 cilvēku.

### 6.6. *Tower Company un STI*

- (119) Lidostas pakalpojumu sniedzējs *Tower Company GmbH* (turpmāk – “*Tower Company*”), kas ir atbildīgs par lidojumu drošību, un pasažieru kontroles pakalpojumu sniedzējs *STI Security Training International GmbH* (turpmāk – “*STI*”) uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu darbības nevarēs pārvietot lidostas slēgšanas gadījumā. Tas aicina Komisiju savā vērtējumā ņemt vērā nodarbinātību.

### 6.7. *Serve2fly un I-Punkt*

- (120) Lidostas augsnes apstrādes pakalpojumu sniedzējs *Serve2fly Heico Losch Airport Service GmbH* (turpmāk – “*Serve2fly*”) un vietējais būvniecības uzņēmums *I-Punkt GmbH* (turpmāk – “*I-Punkt*”) uzskata, ka Nīderheinas-Vēzes lidostas uzņēmējdarbības attīstība ir bijusi ļoti veiksmīga un radījusi vairāk nekā 1 000 darba vietu mazāk attīstītajā Ziemeļreinas-Vestfālenes reģiona daļā. *Serve2fly* apgalvo, ka lēmumā sākt procedūru paustie uzskati ir pretrunā pašas Komisijas pamatnostādnēm, liedzot vietējām lidostām konkurēt tirgū. *Serve2fly* atgādina par negatīvajiem ārējiem notikumiem, kas bija jāpārvar lidostai, un aicina Komisiju ņemt tos vērā.

### 6.8. *Gaetan Data*

- (121) Vietējais apmācību uzņēmums *Gaetan Data GmbH* (turpmāk – “*Gaetan Data*”) apgalvo, ka lidosta ir unikāls resurss lidostas darbinieku apmācības jomā, un uzskata, ka Komisijai ir ātri jāizbeidz lieta.

### 6.9. *Van Boekel, RAS un SOV*

- (122) Vietējais uzņēmums *Van Boekel GmbH* (turpmāk – “*Van Boekel*”), kas cita starpā darbojas ceļu būvniecības un ainavu dizaina jomā, lidmašīnu uzpildes pakalpojumu sniedzējs *Rheinland Air Service Werft & Handel GmbH* (turpmāk – “*RAS*”) un autobusu uzņēmums *Schilling Omnibusverkehr GmbH* (turpmāk – “*SOV*”), kas apkalpo Nīderheinas-Vēzes lidostu virzienā no Ķelnes un Diseldorfas, uzskata, ka tagad lidosta ir ienesīga Eiropas līmeņa privātā lidosta.

#### 6.10. NRN Energie

- (123) *NRN Energie GmbH* (turpmāk – “*NRN Energie*”) norāda, ka, pretēji Eindhovenas lidostai, šo lidostu finansēja privāts ieguldītājs, kas varēja paļauties uz papildu finansējumu militārajām darbībām, kuru piešķīra Nīderlande. Attiecībā uz valsts iesaistīšanos *NRN Energie* uzskata, ka valsts aizdevumi ir piešķirti atbilstoši tirgus noteikumiem. *NRN Energie* piekrīt Vācijas bažām par tiesiskās paļāvības principa pārkāpšanu.

#### 6.11. KPP

- (124) Nodokļu konsultantu pakalpojumu uzņēmums *KPP Steuerberatungsgesellschaft mbH* (turpmāk – “*KPP*”) atsauca uz *FN GmbH* būtisko peļņu no kapitāla ([10–20] %) 2010. gadā. *KPP* apgalvo, ka *FN GmbH* saņemtie aizdevumi būtu lielā mērā uzskatāmi par pašu kapitālu un jebkurā gadījumā ir pilnīgi nodrošināti.

#### 6.12. Klēves apgabals

- (125) Klēves apgabals piekrīt visām Vācijas piezīmēm, jo īpaši tām, kas attiecas uz tiesiskās paļāvības principa pārkāpumu. Tas arī uzsver pieaugošo pieprasījumu pēc reģionālajām lidostām Ziemeļreinas-Vestfālenes federālajā zemē, kas ir viena no blīvāk apdzīvotajām teritorijām Eiropā, kuru nevar pilnīgi apmierināt tuvējā piesātinātā Diseldorfas lidosta. Klēves apgabals piebilst, ka Nīderheinas-Vēzes lidostas finansēšana pilnīgi atbilst 2005. gada Aviācijas pamatnostādņiem, jo tā bija kvalificēta kā D kategorijas lidosta (līdz 2007. gadam ieskaitot).

#### 6.13. FN GmbH

- (126) *FN GmbH* piekrīt visām Vācijas piezīmēm par lēmumu sākt procedūru, kurā tas ir iesaistīts. *FN GmbH* uzsver, ka pārbaudāmie pasākumi nav valsts atbalsts, jo īpaši aizdevumi, ko piešķīra *EEL GmbH* atbilstoši tirgus noteikumiem. Saskaņā ar *FN GmbH* sniegto informāciju neatkarīgi no būtiskajiem ieguldījumiem lidostas infrastruktūrā (EUR [50–100] miljoni) *FN GmbH* spēja uzturēt augstu pašu kapitāla attiecību (virs [20–50] %) un ierobežot pārbaudāmo finansēšanas pasākumu daļu kopējā finansējumā līdz mazāk nekā [20–50] %. *FN GmbH* piebilst, ka gan satiksmes rādītāji, gan peļņa no pamatdarbības ir auguši kopš darbības sākuma 2003. gadā un *FN GmbH* gūst peļņu katru gadu kopš 2007. gada. *FN GmbH* arī norāda, ka ieņēmumi no pamatdarbības turpina augt un lielākoties pārsniedz pamatdarbības izmaksas, kas ir stabilas. Saskaņā ar *FN GmbH* sniegto informāciju šie pārliecinošie darbības rādītāji būtu vēl labāki, ja peļņas un zaudējumu aprēķinos atskaitītu visus izdevumus, kas saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu uzdevumiem.
- (127) *FN GmbH* uzsver, ka tas nav grūtībās nonācis uzņēmums un ka visi aizdevumi tika piešķirti atbilstoši tirgus noteikumiem. *FN GmbH* apgalvo, ka šajā kredītu kategorijā *EEL GmbH* piešķirto aizdevumu procentu likmes ir augstākas nekā *Bundesbank* likmes jauniem nodrošinātiem kredītiem vai *Pfandbriefindex* <sup>(35)</sup> likmes (plus standarta 80–120 bāzes punktu rezerve).

#### 6.14. Citas trešās personas

- (128) Piecas privātpersonas apšaubā, ka:
- Vācijas sniegtā informācija ataino *EEL GmbH* un *FN GmbH* piešķirto summu reālo apmēru;
  - lidostas spētu izdzīvot bez valsts aizdevumiem;
  - nebija funkcionējoša finanšu tirgus, kas varēja finansēt tādu projektu kā Nīderheinas-Vēzes lidosta;
  - FN GmbH* varētu atmaksāt visus aizdevumus un procentu likmes noteiktajos datumos 2016. gadā; saistītās trešās personas apgalvo, ka Vācija bija spiesta pieņemt parāda pārvēršanu akcijās 2011. gadā, kas bija nelikumīgs atbalsts, kā arī darbība, ko neveiktu neviens privāts ieguldītājs;

<sup>(35)</sup> Indeksā pārsvarā ir norādītas procentu likmes ar trīs A līmeņa Vācijas banku parādzīmēm.

- e) procenti, ko Vācija piemēroja *FN GmbH*, atbilst reālajai tirgus situācijai;
- f) *FN GmbH* ir izveidojis vairāk nekā 350 darba vietu (kas bija Vācijas priekšnoteikums, lai *FN GmbH* varētu atteikties atmaksāt otro daļu EUR [2–5] miljonu apmērā 2004. gadā);
- g) nodrošinājumiem, ko *Airport Network B.V* sniedza *FN GmbH* piešķirtajiem aizdevumiem, reālā vērtība ir augsta <sup>(36)</sup>;
- h) ieguldītājs būtu uzņēmis risku piešķirt aizdevumus lidostai, kas no paša sākuma neieguva ekspluatācijas licenci.

## 7. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

- (129) Vācija uzskata, ka procedūrā nedrīkst izmantot *Kleinschnittger* kunga iesniegtos apsvērumus, jo tie atklāj Klēves apgabala sapulcē apspriestu konfidenciālu informāciju, kas ir nelikumīgi iegūta un nodota Komisijai.
- (130) Attiecībā uz dažu privātpersonu iesniegtajām piezīmēm Vācija atsaucas uz informāciju, ko tā iesniedza 2013. gada 18. martā un 2013. gada 19. augustā un kas ir apkopota 5. iedaļā.

## 8. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (131) 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.
- (132) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai atbalsts būtu valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jāizpilda katrs no šiem četriem nosacījumiem. Finanšālajam atbalstam jābūt šādam:
  - atbalstu piešķirusi valsts vai tas piešķirts no valsts līdzekļiem,
  - atbalsts dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai,
  - atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un
  - ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (133) Šajā gadījumā Vācija apgalvoja, ka *EEL GmbH* un tā akcionāri pastāvīgi darbojās kā piesardzīgi tirgus ekonomikas dalībnieki ar mērķi gūt peļņu un ka pārbaudāmais atbalsts nedeva nekādu ekonomisku priekšroku, ko uzņēmums nevarētu iegūt normālos tirgus apstākļos. Ja tā būtu, Vācijas veiktie pasākumi nebūtu valsts atbalsts.

### 8.1. Tiesiskā paļāvība

- (134) Pretēji Vācijas apgalvojumiem Komisija nav radījusi tiesisko paļāvību attiecībā uz sākotnējās izmeklēšanas izbeigšanu. Pirmkārt, arguments par to, ka Komisija būtu varējusi nerīkoties, ir neatbilstošs. Apvienotajās lietās *Demesa un Territorio Histórico de Álava*/Komisija <sup>(37)</sup> Tiesa apstiprināja, ka acīmredzama Komisijas bezdarbība ir neatbilstoša rīcība, ja tai nav paziņots par atbalstu. Tā kā Vācija nepaziņoja par atbalstu (skatīt 247. apsvērumu), Vācija nevar lūgt tiesisko paļāvību. Komisija norāda, ka atsauce uz *Salzgitter* judikatūru ir neatbilstoša, jo šis spriedums attiecas tikai uz atgūšanas periodu lietā, kad Komisijas paziņojumā atbalstu atzina par nesaderīgu, nevis sākotnējās izmeklēšanas periodā, uz ko attiecas Vācijas piezīmes. Visbeidzot, Komisija norāda, ka tai ir tiesības turpināt oficiālo izmeklēšanu, jo tā nekad nav informējusi Vāciju par šīs lietas izbeigšanu.

<sup>(36)</sup> Saistītās trešās personas pamatoja savas šaubas par šo punktu ar to, ka *Airport Network B.V* pastāvīgi cieta zaudējumus.

<sup>(37)</sup> Spriedums apvienotās lietās C-183/02 P un C-187/02 P *Demesa un Territorio Histórico de Álava*/Komisija (Krājums 2004), EU:C:2004:701, 52. punkts.

## 8.2. Grūtībās nonācis uzņēmums

- (135) Lēmumā sākt procedūru Komisija secināja, ka nevar izslēgt, ka *FN GmbH* bija finanšu grūtībās nonācis uzņēmums. Tomēr, ņemot vērā Vācijas sniegto informāciju, Komisija uzskata, ka *FN GmbH* finansiālā situācija laika gaitā ir uzlabojusies:
- uzņēmums spēja nodrošināt pozitīvu naudas plūsmu mazāk nekā piecos gados pēc darbības sākuma (skatīt 5. tabulu) un guva peļņu līdz 2010. gada beigām – proti, gada, kad veica pēdējo pārbaudāmo pasākumu;
  - uzņēmums vienmēr guva labumu no privāto akcionāru atbalsta (skatīt 72. apsvērumu) un galu galā tam bija pieejams komercbanku kredīts (skatīt 73. apsvērumu);
  - šajā periodā *FN GmbH* vadība neapsvēra iespēju paziņot par bankrotu.
- (136) Tāpēc Komisija uzskata, ka uzņēmums nekad nebija Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 9. punktā minētajā situācijā, kad uzņēmums “no saviem resursiem vai ar līdzekļiem, ko tas spēj iegūt no sava īpašnieka/ akcionāriem vai kreditoriem, nespēj apturēt zaudējumus, kuri bez valsts iestāžu ārējas iejaukšanās īstermiņā vai vidējā termiņā gandrīz noteikti novedīs to līdz nespējai turpināt darbību”. Komisija secina, ka *FN GmbH* nekvalificējas kā grūtībās nonācis uzņēmums.

## 8.3. Atbalsta pastāvēšana *FN GmbH* piešķirtajos aizdevumos (1. pasākums)

### 8.3.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

- (137) Vēl nesen lidostu attīstība bieži noritēja, pamatojoties tikai uz teritorijas plānošanas aspektiem vai, dažos gadījumos, pakļaujoties militārām prasībām. To darbību organizēja kā pārvaldes daļu, nevis komerciālu uzņēmumu. Arī konkurence starp lidostām un lidostu ekspluatantiem bija ierobežota un attīstījās pakāpeniski.
- (138) Tomēr pēdējos gados situācija ir mainījusies. Lai gan dažos gadījumos vēl aizvien varētu būt aktuāli šie zemes izmantošanas plānošanas apsvērumi un administratīvās struktūras, uz lielāko daļu lidostu attiecas komerciesības, lai tās varētu darboties atbilstoši tirgus noteikumiem arvien konkurētspējīgākā vidē. Kompetences nodošana privātajam sektoram parasti ir noritējusi privatizācijas ceļā vai ar kapitāla ieguldījumu palīdzību. Pēdējos gados uzņēmumi un ieguldījumu un pensiju fondi ar privāto pašu kapitālu ir izrādījuši lielu interesi par lidostu iegādi, kā liecina šis gadījums.
- (139) Kā norādīts Komisijas Pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (turpmāk – “2014. gada Aviācijas pamatnostādnes”) <sup>(38)</sup> 44. punktā, pakāpeniskā tirgus spēku attīstība lidostu nozarē neļauj noteikt precīzu datumu, no kura lidostas ekspluatācija būtu nešaubīgi uzskatāma par saimniecisko darbību. Tomēr Savienības tiesas ir atzinušas izmaiņas lidostu darbības būtībā. *Leipzig/Halle* lidostas lietā <sup>(39)</sup> Vispārējā tiesa noteica, ka no dienas, kad stājās spēkā spriedums *Aéroports de Paris* lietā lidostu infrastruktūras finansēšanu vairs nevar izslēgt no valsts atbalsta noteikumu piemērošanas. Tādējādi kopš *Aéroports de Paris* sprieduma dienas (2000. gada 12. decembra) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par darbību, uz kuru attiecas valsts atbalsta kontrole.
- (140) Šajā lietā dažādos aizdevumos, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*, lai finansētu Nīderheinas-Vēzes lidostas būvniecību, un par ko ir sāta oficiāla izmeklēšanas procedūra, piešķīra no 2003. gada, proti, pēc sprieduma pasludināšanas *Aéroports de Paris* lietā. Tāpēc Komisija secina, ka tai ir tiesības pārbaudīt visus aizdevumus, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*.

<sup>(38)</sup> Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

<sup>(39)</sup> 2011. gada 24. marta spriedums apvienotās lietās T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG un Flughafen Leipzig Halle GmbH*/Komisija (Krājums 2011), EU:T:2011:117, jo īpaši 93. un 94. punkts; apstiprināts ar spriedumu lietā C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen un Flughafen Leipzig-Halle*/Komisija, EU:C:2012:821.

## 8.3.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (141) Valsts atbalsta jēdziens attiecas uz ikvienu priekšrocību, ko piešķir tieši vai netieši, finansē no valsts līdzekļiem un ko piešķir valsts vai starpnieks, kurš darbojas atbilstoši tam piešķirtajām pilnvarām.
- (142) Šajā gadījumā atbalsta piešķirējs *EEL GmbH* pilnīgi pieder valsts iestādēm, tas ir, viena daļa Klēves apgabalam, otra daļa Vēzes pašvaldībai. Šā iemesla dēļ tas ir publisks uzņēmums saskaņā ar 2. panta b) apakšpunktu Komisijas Direktīvā 2006/111/EK<sup>(40)</sup> par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību.
- (143) Šajā laikā akcionāru struktūrā ir skaidri redzama Klēves apgabala un Vēzes pašvaldības pārliecinošā ietekme, jo Klēves apgabals (52 %) un Vēzes pašvaldība (48 %) ir vienīgie *EEL GmbH* akcionāri. Turklāt *EEL GmbH* valdē ir divi valsts iestāžu pārstāvji, proti, Vēzes pašvaldības mērs un Klēves apgabala landrāts.
- (144) Valsts iestādēm ir arī noteicoša finansiāla ietekme *EEL GmbH*, jo, kā norādīts iepriekš, 2004.–2005. gadā *EEL GmbH* saņēma dažādas subsīdijas no saviem akcionāriem ("likviditātes pabalstus" un kapitāla iepludināšanu). Tādējādi valsts pārvalde ir piešķirusi tiešu finansiālu atbalstu *EEL GmbH*.
- (145) Tāpēc Komisija uzskata, ka *EEL GmbH* ir publisks uzņēmums un tā līdzekļi ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem.
- (146) Tomēr Tiesa ir arī lēmusi, ka, pat ja valsts ir tādā pozīcijā, kurā tā var kontrolēt publisku uzņēmumu un īstenot dominējošu ietekmi tā darbībā, konkrētā gadījumā nedrīkst automātiski pieņemt, ka šāda kontrole tiek īstenota. Publisks uzņēmums var darboties pietiekami neatkarīgi atkarībā no autonomijas pakāpes, ko tam nodrošina valsts. Tāpēc tikai pats fakts, ka publisko uzņēmumu kontrolē valsts, nav pietiekams, lai uzskatītu, ka šā uzņēmuma veiktie pasākumi, piemēram, minētie aizdevumi, ir attiecināmi uz valsti. Tiesa norādīja, ka publiskam uzņēmumam piešķirta atbalsta attiecināmība uz valsti var būt atkarīga no vairākiem rādītājiem.
- (147) Šādi rādītāji var būt uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās, tā darbības veids un darbība tirgū parastos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmumiem, uzņēmuma juridiskais statuss (proti, vai uz to attiecas publiskās tiesības vai vispārējās uzņēmējdarbības tiesības), tas, cik intensīvi valsts iestādes veic uzņēmuma vadības uzraudzību, vai jebkurš cits rādītājs, kas konkrētajā gadījumā liecina par valsts iestāžu iesaistīšanos pasākuma apstiprināšanā vai ticamības trūkumu tam, ka valsts iestādes nav iesaistījušās pasākuma apstiprināšanā, turklāt jāņem vērā arī pasākuma tvērums, saturs vai nosacījumi.
- (148) Pirmkārt, jānorāda, ka būtiski ieguldījumu projekti, kas ietekmē lidostu, ir vietējo pašvaldību interesēs, kas bieži ir dažādā mērā iesaistītas dažādos projektos. Tas ir tāpēc, ka lidostai var būt ļoti liela nozīmē vairākos politikas virzienos: transporta politikā, reģiona vai valsts ekonomiskās attīstības politikā vai pilsētas un valsts plānošanas politikā. Šajā gadījumā lidostu faktiski ekspluatē privāts uzņēmums. Tomēr lēmums pārveidot bijušo militāro lidostu par civilo lidostu un pārdot to privātam ieguldītājam bija politisks lēmums. Turklāt Klēves apgabalam un Vēzes pašvaldībai bija būtiska nozīme šajā pārveidē.
- (149) Komisija norāda, ka *EEL GmbH* dibināja divas reģionālas valsts iestādes, lai sagatavotu lidostas nekustamo īpašumu turpmākai komerciālai izmantošanai par civilu lidostu un pārvaldītu nekustamo īpašumu, līdz to pārņems privātais ieguldītājs, kā noteikts 1999. gada 16. decembra dibināšanas lēmuma (*Gesellschaftsvertrag*)<sup>(41)</sup> 2. pantā. Kā paskaidrots 32. apsvērumā, šo darbību pārtrauca, līdz atjaunoja uzņēmuma darbību 2003. gada aprīlī. Kopš tā laika *EEL GmbH* nodarbojas ar jaunu ieguldījumu piesaistīšanu Nīderheinas-Vēzes lidostai, kas vēl aizvien atbilst tā sākotnējam uzdevumam.

<sup>(40)</sup> Komisijas 2006. gada 16. novembra Direktīva 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

<sup>(41)</sup> "Uzņēmuma mērķis ir attīstīt un atvērt bijušo NATO lidlauku Vēzē-Lārbručā, nepieciešamo tehnisko un infrastruktūras aprīkojumu, kā arī uzturēt un atjaunot teritoriju, lai to varētu turpmāk izmantot komerciālos nolūkos."



- (150) Turklāt laikposmā no 1999. gada līdz 2001. gadam lidostu vadīja Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība (ar tolaik publisko uzņēmumu *FN GmbH*), un *EEL GmbH* izveidoja speciāli, lai nodrošinātu turpmāku civilās lidostas darbību.
- (151) No iepriekš minētā var secināt, ka *EEL GmbH* varētu uzskatīt par sabiedrību, kuru, kā noteikts 109. apsvērumā, dibināja Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība, lai sasniegtu savus sabiedriskās politikas mērķus attiecībā uz Nīderheinas-Vēzes lidostu, jo īpaši tās pārveidi no militāras par civilo lidostu, ko bija paredzēts finansēt un atbalstīt no pārbaudāmajiem pasākumiem. Šī ir skaidra norāde uz to, ka pārbaudāmie pasākumi ir attiecināmi uz Klēves apgabalu un Vēzes pašvaldību.
- (152) Turklāt lēmumu par to, ka *EEL GmbH* piešķirs *FN GmbH* aizdevumus un tos pagarinās, pieņēma *EEL GmbH* akcionāri, kas pārstāv valsts iestādes. Komisija arī norāda, ka divi publiskie akcionāri noteica apmēru, saturu un noteikumus katram aizdevumam, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*, kā uzsvērts *EEL GmbH* ģenerālās asamblejas protokolā.
- (153) Turklāt Klēves apgabals pārfinansēja visus aizdevumus, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*, proti, lidostas ekspluatantam <sup>(42)</sup>. Tā ir vēl viena norāde, ka lēmumus piešķirt un pārfinansēt aizdevumus *FN GmbH* faktiski ierosināja valsts iestādes.
- (154) Turklāt *EEL GmbH* nav direktoru padomes. Abi rīkotājdirektori ir publisko akcionāru pārstāvji. Viens uzņēmuma rīkotājdirektors ir landrāts, kas ir Klēves apgabala vadītājs, bet otrs rīkotājdirektors ir Vēzes pašvaldības mērs. Turklāt *EEL GmbH* nav pastāvīgu darbinieku, un to vada viens valsts ierēdnis no Klēves apgabala. Šie aspekti skaidri parāda, ka ikvienu *EEL GmbH* lēmumu faktiski pieņem publisko akcionāru pārstāvji, kas ikdienā vada šo uzņēmumu, kā arī darbojas uzņēmuma vadībā. Tas apstiprina, ka pārbaudāmie pasākumi ir attiecināmi uz publiskajiem akcionāriem.
- (155) Turklāt, lai gan *EEL GmbH* juridiski ir privāts uzņēmums, uz to attiecas valsts uzskaites noteikumi <sup>(43)</sup>.
- (156) Visbeidzot, ir plānots likvidēt *EEL GmbH*, tiklīdz *FN GmbH* atmaksās visus aizdevumus un procentus, ko tas ir parādā *EEL GmbH*. Tāpēc, kā apgalvo Vācija, *EEL GmbH* ir uzskatāms par sabiedrību, kuru izveidojuši tās divi publiskie akcionāri un kuras vienīgā funkcija ir apkopot resursus, kas paredzēti novirzīšanai *FN GmbH* ieguldījumiem. Tas arī apstiprina, ka pasākumus var attiecināt uz šiem publiskajiem akcionāriem.
- (157) Tāpēc Komisija uzskata, ka *EEL GmbH* lēmumi piešķirt aizdevumus *FN GmbH* un pagarināt to atmaksas termiņu, kas ir 1. pasākums, ir valsts līdzekļu piešķiršana un ir attiecināmi uz valsti.

### 8.3.3. *Selektīva ekonomiska priekšrocība – Tirdzniecības ekonomikas ieguldītāja/kreditora princips*

- (158) Lai pārbaudītu, vai uzņēmums ir guvis labumu no ekonomiskas priekšrocības, ko radījis atbilstoši privileģētiem noteikumiem piešķirts aizdevums, Komisija piemēro "tirdzniecības ekonomikas dalībnieka principa" kritēriju. Saskaņā ar šo principu kapitāls, ko valsts tieši vai netieši nodod uzņēmējsabiedrības rīcībā apstākļos, kuri atbilst parastiem tirdzniecības apstākļiem, nav uzskatāms par valsts atbalstu <sup>(44)</sup>.
- (159) Tāpēc Komisijai vispirms ir jāpārbauda, vai nosacījumi četros aizdevumos, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*, un divu aizdevumu termiņa pagarinājumi veido tādu ekonomisku priekšrocību *FN GmbH*, ko tas nebūtu ieguvis normālos tirdzniecības apstākļos. Šajā gadījumā saistībā ar četriem aizdevumiem Vācija paskaidroja, ka bija ļoti maz iespējams, ka tajā laikā (2003.–2005. gadā) komercbankas piešķirtu aizdevumu *FN GmbH*, kā paskaidrots iepriekš.

<sup>(42)</sup> Vēzes pašvaldības vienīgais finansiālais atbalsts bija sākotnējā kapitāla iepludināšana, kad izveidoja *EEL GmbH*, taču tā atbalstīja visus *EEL GmbH* un Klēves apgabala pieņemtos lēmumus.

<sup>(43)</sup> Pamatojoties uz *Haushaltsgesetz* (HGrG) 53. punktu, kurā noteikti budžeta gatavošanas un uzskaites principi valsts iestādēm Vācijā.

<sup>(44)</sup> Komisijas paziņojums dalībvalstīm par EEK līguma 92. un 93. panta un Komisijas Direktīvas 80/723/EEK 5. panta piemērošanu publiskiem uzņēmumiem apstrādes rūpniecības nozarē (OV C 307, 13.11.1993., 3. lpp.), 11. punkts. Šis paziņojums ir par rūpniecības nozari, taču to var piemērot arī citām ekonomikas nozarēm. Skatīt arī spriedumu lietā T-16/96 *Cityflyer* (*Recueil* 1998, II-757. lpp., 51. punkts).

- (160) Atbalsta elementa noteikšana pasākumos attiecas uz valsts atbalsta jēdzienu un, kā konsekventi norāda Tiesa, “valsts atbalsta jēdziens faktiski atbilst objektīvai situācijai, kas izvērtējama datumā, kurā Komisija pieņem lēmumu”. Lai novērtētu, vai aizdevumus no valsts līdzekļiem piešķir atbilstoši tirgus noteikumiem, kā arī vai tie sniedz priekšrocību aizdevējam, Komisija var izmantot atsaucē likmes aizstājēju, ja nav pieejama salīdzinoša tirgus likme. Tāpēc Komisija uzskata, ka piemērota metode atbalsta elementa noteikšanai ir metode, kas minēta Komisijas Paziņojumā par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (turpmāk – “2008. gada Paziņojums par atsaucē likmi”) <sup>(45)</sup>, kas stājās spēkā 2008. gada 1. jūlijā. Komisija aicina pārbaudīt šos pasākumus, ņemot vērā šo paziņojumu <sup>(46)</sup>.
- (161) Saskaņā ar 2008. gada Paziņojumu par atsaucē likmi aizdevuma procentu likmes rezerve ir atkarīga no nodrošinājuma līmeņa un aizņēmēja kredītreitinga. Tāpēc, lai noteiktu tirgum atbilstošu procentu likmi, Komisijai ir jāņem vērā *FN GmbH* kredītreitings un aizdevuma nodrošinājuma vērtība.

#### *FN GmbH kredītreitings*

- (162) Laikposmā, kad piešķir pirmos četrus aizdevumus, *FN GmbH* nebija saņēmis kredītreitingu aģentūras reitingu, kā arī nebija pieejams bankas iekšējais reitings. Tāpēc Vācija nolīga konsultantu uzņēmumu [...] (turpmāk – “konsultants”), lai novērtētu *FN GmbH* reitingu katrā gadā, kad piešķir no 1. līdz 4. aizdevumam. Konsultants iesniedza viena gada saistību nepildīšanas varbūtības (SNV) aplēses un reitingu. Šīs aplēses pārbaudīja un apstiprināja revīzijas uzņēmums [...].
- (163) Konsultanta aplēšu pamatā ir 2006. gada Maksātspējas regula <sup>(47)</sup>, ar ko Vācijā īsteno Bāzeles II noteikumus. Saskaņā ar Maksātspējas regulu bankām ir jāaprēķina viena gada saistību nepildīšanas varbūtība, piemērojot tā dēvēto uz iekšējiem reitingiem balstīto pieeju (*IRB* pieeju). Tomēr uz dažiem finansējuma veidiem, tā dēvētajiem *Spezialfinanzierungen*, neattiecas pienākums aprēķināt SNV. Šādiem finansējuma veidiem Maksātspējas regulā ir paredzēta vienkārša riska svēršana. Konsultanta SNV aplēšu un reitinga pamatā bija šī vienkāršotā vērtēšanas metode. Atbilstoši šai metodei vērtē šādus piecus faktorus: aizņēmēja finansiālo ietekmi, politisko un tiesisko vidi, uzņēmējdarbības raksturlielumus, īpašnieka ietekmi, nodrošinājumu.
- (164) SNV katram no aizdevumiem ir novērtēta robežās no [0,5–3] % līdz [1–5] %. Saskaņā ar konsultanta sniegto informāciju šī SNV atbilst [...] reitingam. Jānorāda, ka šajā reitinga novērtējumā ir iekļautas nodrošinājuma aplēses un tādējādi ar katru aizdevumu saistītie zaudējumi, kas var rasties saistību nepildīšanas gadījumā (*LGD*). Tas nozīmē, ka konsultanta sniegtajā reitingā jau ir iekļauta potenciālā rezerve nodrošinājuma sniegšanai un tas ir emisijas reitings (pretstatā emitenta reitingam). Tomēr konsultanta ziņojumā nav iekļauta informācija par pārbaudāmo aizdevumu nodrošinājuma vērtību, kā arī nav sniegta informācija par katra aizdevuma *LGD* faktisko apmēru.
- (165) Ja ņem vērā tikai pirmos četrus faktorus, ko novērtēja konsultants (un neņem vērā pēdējo “Nodrošinājums”), konsultanta aplēsēs reitingam būtu jābūt tuvu emitenta reitingam. Piemēram, pirmajos četros faktoros vidējais punktu skaits ir [1–5], ko varētu interpretēt tuvu [...] reitingam. Šis emitenta reitings attiecas uz 1., 2. un 3. aizdevumu. 4. aizdevumam emitenta reitings, kas aprēķināts, piemērojot šādu pieeju, ir [...].
- (166) Komisija norāda, ka konsultanta ziņojums rada zināmas šaubas par reitinga novērtējuma kvalitāti. Turklāt šis reitinga aplēses būtu jāuztver ar zināmu piesardzību, ņemot vērā, ka konsultantam nav ar aizdevumiem saistītu attiecību ar aizņēmēju. Tomēr reitinga aplēses ir diezgan zemas kredītreitinga aģentūru izmantotajā reitingu skalā, un nešķiet, ka tās būtu pretrunā [bankas] kredītreitinga aplēsēm vēlākam laikposmam.

<sup>(45)</sup> Komisijas Paziņojums par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

<sup>(46)</sup> 2008. gada Paziņojumā par atsaucē likmi ir definēta metode atsaucē un diskonta likmju noteikšanai, ko izmanto kā tirgus likmes aizstājēju. Lai gan Komisijas atsaucē likme ir tikai aizstājējs, Komisijas rīcībā nav citu pārliecinošu datu, lai noteiktu procentu likmi, ko aizņēmējs varēja saņemt tirgū.

<sup>(47)</sup> *Solvabilitätsverordnung* – *SolvV*, 2006. gada 14. decembris, publicēts 2006. gada 20. decembrī. Vācijas *Bundesgesetzblatt*(I daļa, Nr. 61, 2926. lpp.).

(167) Turklāt Vācija iesniedza *FN GmbH* viena gada saistību nepildīšanas varbūtības (SNV) aplēses, ko [banka] izmantoja 2009. un 2010. gadā. [banka] 2009. gadā piešķīra *FN GmbH* aizdevumu EUR [4–10] miljonu apmērā uz diviem gadiem. [banka] novērtēja, ka viena gada SNV bija [1–5] % 2009. un arī 2010. gadā. Saskaņā ar reitingu aģentūru publicētajām viena gada saistību nepildīšanas vidējās varbūtības aplēsēm <sup>(48)</sup> vidējā viena gada SNV [1–5] % apmērā atbilst reitingam robežās no [...] līdz [...].

*Nodrošinājums un saistību nepildīšanas zaudējumi (LGD) <sup>(49)</sup>*

(168) Pirmo aizdevumu nodrošināja ar šādu nodrošinājumu, kad aizdevumu piešķīra (2003. gada 11. aprīlī):

a) maksa par lidostas zemi un ēkām (aptuveni 6,2 miljoni kvadrātmētri). *FN GmbH* nopirka zemi no Vācijas valsts 2002. gadā par EUR [5–20] miljoniem. Neatkarīgā vērtētāja ziņojumā 2002. gada septembrī ir norādīts, ka zemes tirgus vērtība ir aptuveni EUR [5–20] miljoni. Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība 2002. gada beigās (tostarp ieguldījumi zemē un ēkās) bija aptuveni EUR [5–20] miljoni. Vienlaikus 1. aizdevumam piešķīra pirmās prioritātes zemes hipotēku par labu [...] EUR [1–6] miljonu apmērā;

b) [...] kunga personīgā garantija. Vācija nesniedza informāciju par galvotāja personīgā īpašuma vērtību;

c) *Airport Network (AV) B.V.* akciju ieķīlāšana *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību;

d) *ANH GmbH* akciju ieķīlāšana *FN GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību.

(169) Ja ņem vērā lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtību (EUR [5–20] miljoni) un atņem [...] pirmās prioritātes prasījumu (EUR [1–6] miljoni), paliek aptuveni EUR [5–15] miljoni, lai segtu aizdevēja prasījumus (EUR [5–15] miljoni). Tādējādi aplēstie *LGD* ir aptuveni [...] % <sup>(50)</sup>. Šis, ļoti iespējams, ir piesardzīgas *LGD* aplēses, jo personīgās garantijas un ieķīlāto akciju vērtība, par ko nav sniegta informācija, var būt lielāka.

(170) Otro aizdevumu nodrošināja ar šādu nodrošinājumu, kad aizdevumu piešķīra (2004. gada 17. jūnijā):

a) lidostas zemes un ēku ieķīlāšana. Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība 2003. gada beigās (tostarp ieguldījumi zemē un ēkās) bija aptuveni EUR [20–40] miljoni. Vienlaikus 2. aizdevumam piešķīra pirmās prioritātes hipotēku par labu [...] EUR [1–6] miljonu apmērā, un pastāvēja pirmās prioritātes hipotēka par labu *EEL GmbH* par pirmo aizdevumu EUR [11–20] miljonu apmērā (skatīt iepriekš par 1. aizdevumu);

b) *Airport Network (AV) B.V.* akciju ieķīlāšana *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību;

c) *ANH GmbH* akciju ieķīlāšana *FN GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību.

(171) Ja ņem vērā lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtību (EUR [20–40] miljoni) un atņem [...] un *EEL GmbH* divus pirmās prioritātes prasījumus (EUR [1–6] miljoni un EUR [11–20] miljoni), paliek aptuveni EUR [10–25] miljoni, lai segtu *EEL GmbH* prasījumus saistībā ar 2. aizdevumu (EUR [1–5] miljoni). Šajā gadījumā atgūšanas likme ir aptuveni [...] %. Tādējādi aplēstie *LGD* ir [...].

<sup>(48)</sup> Skatīt *Standard and Poor's "2012 Annual Global Corporate Default Study and Rating Transitions"*, 2013. gada 18. marts, 29. lpp., un *Moody's "Corporate Default and Recovery Rates 1920–2010"*, 2011. gada 28. februāris, 31. lpp.

<sup>(49)</sup> Nodrošinājumu apmēru var novērtēt kā saistību nepildīšanas zaudējumus (*LGD*), kas ir paredzami zaudējumi, izteikti procentos no debitora iesaistīšanās, ņemot vērā atgūstamo summu no nodrošinājuma un bankrota aktīvus; tādējādi *LGD* ir pretēji proporcionāli nodrošinājuma derīgumam.

<sup>(50)</sup>  $LGD = 1 - \text{atgūšanas likme} = 1 - \text{EUR} [\dots] M / \text{EUR} [\dots] M = [\dots] \%$ .

(172) Trešo aizdevumu nodrošināja ar šādu nodrošinājumu, kad aizdevumu piešķīra (2004. gada 28. jūlijā):

- a) lidostas zemes un ēku ieķīlāšana. Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība 2003. gada beigās (tostarp ieguldījumi zemē un ēkās) bija aptuveni EUR [20–40] miljoni. Kad piešķīra 3. aizdevumu, pastāvēja pirmās prioritātes hipotēka par labu [...] EUR [1–6] miljonu apmērā un pirmās prioritātes zemes hipotēka par labu aizdevējam par pirmo un otro aizdevumu kopā EUR [10–20] miljonu apmērā;
- b) *Airport Network (AV) B.V.* akciju ieķīlāšana *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību;
- c) *ANH GmbH* akciju ieķīlāšana *FN GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību;
- d) *FN GmbH* uzņēmuma ieķīlāšana. Par šo nodrošinājumu informācija nav pieejama.

(173) Ja ņem vērā lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtību (EUR [20–40] miljoni) un atņem [...] un *EEL GmbH* divus pirmās prioritātes prasījumus (EUR [1–6] miljoni un EUR [10–20] miljoni), paliek aptuveni EUR [10–20] miljoni, lai segtu aizdevēja prasījumus saistībā ar 3. aizdevumu (EUR [2–5] miljoni). Šajā gadījumā atgūšanas likme ir aptuveni [...] %. Tādējādi aplēstie *LGd* ir [...].

(174) Kad piešķīra 4. aizdevumu (2005. gada 1. jūlijā), visu iepriekšējo aizdevumu, kā arī nesamaksāto procentu aptuveni EUR [0,5–3] miljonu apmērā atmaksu pagarināja par vienādu atmaksas termiņu (līdz 2010. gada 31. decembrim). Kopējā aizdevumu summa bija EUR [20–30] miljoni plus nesamaksātie procenti EUR [0,5–3] miljonu apmērā. Šiem *EEL GmbH* prasījumiem apstiprināja šādu nodrošinājumu:

- a) lidostas zemes un ēku ieķīlāšana. Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība 2004. gada beigās (tostarp ieguldījumi zemē un ēkās) bija aptuveni EUR [20–40] miljoni. Kad piešķīra 4. aizdevumu, pastāvēja pirmās prioritātes hipotēka par labu aizdevējam par pirmo, otro un trešo aizdevumu par kopējo summu EUR [10–25] miljoni. Attiecībā uz [...] piešķirto aizdevumu vairs nepastāvēja pirmās prioritātes prasījumi <sup>(51)</sup>;
- b) *Airport Network (AV) B.V.* akciju ieķīlāšana *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību;
- c) *ANH GmbH* akciju ieķīlāšana *FN GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību;
- d) papildus, lai nodrošinātu visus *EEL GmbH* prasījumus saistībā ar visiem aizdevumiem, [...] 2005. gada 1. jūlijā piešķīra personīgu garantiju. Ar šo garantiju pagarināja iepriekšējo garantiju, ko [...] piešķīra saistībā ar pirmo aizdevumu 2003. gada 8. jūnijā. Vācija iesniedza [...] personīgo īpašumu vērtības aplēses, izņemot viņa *Airport Niederrhein Holding GmbH* un *FN GmbH* akciju vērtību, lai neuzskaitītu nodrošinājumu dubultā. 2004. gada beigās galvotāja personīgo īpašumu vērtība tika lēsta aptuveni EUR [20–40] miljonu apmērā <sup>(52)</sup>.

(175) Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība (EUR [20–40] miljoni) un [...] personīgā garantija (EUR [20–40] miljoni) sedz vairāk nekā 100 % kopējās aizdevuma un maksājamo procentu summas (EUR [20–30] miljoni plus EUR [0,5–3] miljoni). Tādējādi atgūšanas likme ir [...] %, bet *LGd* ir [...].

(176) 2010. gada 29. novembrī visus piešķirtos aizdevumus par kopējo summu EUR [20–30] miljoni plus uzkrātos un maksājamos procentus EUR [5–10] miljonu apmērā pagarināja vēl uz sešiem gadiem līdz 2016. gada 31. decembrim. Maksājamo summu nodrošināja ar šādu nodrošinājumu:

- a) lidostas zemes un ēku ieķīlāšana. Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība 2009. gada beigās (tostarp ieguldījumi zemē un ēkās) Komisijai nav zināma. Pēdējā zināmā ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība ir EUR [20–40] miljoni 2005. gada beigās. Vācija ziņoja, ka zemes un ēku bilances vērtība 2010. gada beigās bija EUR [30–70] miljoni <sup>(53)</sup>. Tā kā šī vērtība parādījās bilancēs neilgi pēc aizdevuma termiņa pagarināšanas otro

<sup>(51)</sup> Skatīt 2005. gada 1. jūlija aizdevuma līguma 22. un 23. punktu.

<sup>(52)</sup> Skatīt Vācijas 2014. gada 23. maija vēstules 2. pielikuma 2. punktu.

<sup>(53)</sup> Vērtības pieaugumu laikposmā no 2005. gada līdz 2010. gadam galvenokārt izraisīja [...].

reizi, to var pieņemt kā pieejamā nodrošinājuma vērtību. Tajā laikā zemei un ēkām bija spēkā pirmās kārtas ķīla, lai nodrošinātu [bankas] prasījumus EUR [0,5–3] miljonu apmērā;

- b) *Airport Network (AV) B.V.* akciju ieķīlāšana *Airport Niederrhein Holding (ANH) GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību laikā, kad aizdevumu pagarināja otro reizi;
- c) *ANH GmbH* akciju ieķīlāšana *FN GmbH*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību laikā, kad aizdevumu pagarināja otro reizi;
- d) *FN GmbH* akciju ieķīlāšana *FN Gewerbe GmbH* un *FN Grundbesitzgesellschaft*. Vācija nesniedza informāciju par šo akciju vērtību laikā, kad aizdevumu pagarināja otro reizi;
- e) [...] personīgā garantija, kuras lēstā vērtība ir EUR [30–70] miljoni <sup>(54)</sup>.
- (177) Lidostas ilgtermiņa aktīvu bilances vērtība (EUR [30–70] miljoni) un [...] personīgā garantija, kuras lēstā vērtība ir aptuveni (EUR [30–70] miljoni), mīnus pirmās kārtas ķīla [bankai] (EUR [0,5–3] miljoni) sedz aptuveni [...] % kopējās aizdevuma summas un maksājamos procentus (EUR [20–30] miljoni plus EUR [5–10] miljoni), kas nozīmē, ka LGD ir [...].
- (178) Turpmāk tabulā ir apkopota informācija par katra aizdevuma reitingu un nodrošinājumu.

## 6. tabula

## Katra aizdevuma reitings un nodrošinājums

Aizdevums	Datums	Summa miljonos EUR (aizdevums + maksājami procenti)	Emitenta reitings	Nodrošinājuma vērtība (zeme un ēkas, kā arī personīgā garantija)	Pirmās prioritātes prasījums [...]	Pirmās prioritātes prasījums [banka]	Atgūšanas likme	LGD
<b>1. aizdevums</b>	11.4.2003.	[11–20]	[...]	[5–20]	[1–6]	[...]	[...]	[...]
<b>2. aizdevums</b>	17.6.2004.	[2–5]	[...]	[20–40]	[1–6]	[...]	[...]	[...]
<b>3. aizdevums</b>	28.7.2004.	[2–5]	[...]	[20–40]	[1–6]	[...]	[...]	[...]
<b>4. aizdevums un 1. pagarinājums</b>	1.7.2005.	[20–33]	[...]	[40–100]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>2. pagarinājums</b>	29.11.2010.	[24–40]	[...]	[70–120]	[...]	[1–3]	[...]	[...]

- (179) Saskaņā ar 2008. gada Paziņojumu par atsaucē likmi standarta procentu likmes nosaka, pieskaitot atbilstošu riska prēmiju viena gada pamatlīkmei. Atbilstošas riska prēmijas ir ietvertas tabulā 2008. gada Paziņojumā par atsaucē likmi, un tajā ir ņemts vērā emitenta reitings un aizdevuma nodrošinājums. Piemēram, otro aizdevuma pagarinājumu piešķīra ar augstu nodrošinājumu, un *FN GmbH* reitings ir no [...] līdz [...]. Rīkojoties piesardzīgi, Komisija apsver reitingu [...]. Tāpēc *FN GmbH* atrodas reitinga grupā “[...]” <sup>(55)</sup> tabulā 2008. gada Paziņojumā par atsaucē likmi. Riska rezerve, kas atbilst šai rezerves grupai un augstam nodrošinājumam, ir [...] bāzes punkti. Piemērojamā pamatlīkme laikā, kad piešķīra aizdevuma pagarinājumu (2010. gada 29. novembrī), bija 1,24 % <sup>(56)</sup>.

<sup>(54)</sup> Skatīt *Mitteilung vom 2014. gada 23. maija vēstules 2. pielikuma 2. punktu.*

<sup>(55)</sup> Šajā grupā ir [...] reitingi.

<sup>(56)</sup> Komisija ir publicējusi piemērojamo pamatlīkmu sarakstu šajā tīmekļa vietnē: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/base\\_rates\\_eu27\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf).

- (180) Nākamajā tabulā ir apkopota informācija par faktiskajām aizdevuma likmēm un standarta atsaucis likmēm, ko piemēro aizdevumu piešķiršanas brīdī saskaņā ar 2008. gada Paziņojumu par atsaucis likmi.

7. tabula

## Standarta procentu likmes un piemērotā procentu likme

Aizdevums	Datums	Ilgums	Emitenta reitings	LGD	Pamatlikme viena gada EURIBOR (trīs mēnešu vidējā likme) (%)	Riska rezerve saskaņā ar 2008. gada Paziņojumu par atsaucis likmi	Kopējā standarta procentu likme	Piemērotā procentu likme
<b>1. aizdevums</b>	11.4.2003.	[...]	[...]	[...]	2,50	[...]	[1-6]	[3-7]
<b>2. aizdevums</b>	17.6.2004.	[...]	[...]	[...]	2,30	[...]	[1-6]	[3-7]
<b>3. aizdevums</b>	28.7.2004.	[...]	[...]	[...]	2,35	[...]	[1-6]	[6-9]
<b>4. aizdevums un 1. pagarinājums</b>	1.7.2005.	[...]	[...]	[...]	2,20	[...]	[1-6]	[1-5]
<b>2. pagarinājums</b>	29.11.2010.	[...]	[...]	[...]	2,20	[...]	[1-6]	[1-5]

- (181) Saskaņā ar iepriekš minētajām aplēsēm 1., 2. un 3. aizdevumu piešķir ar procentu likmēm, kas ievērojami pārsniedz attiecīgās standarta likmes. Tāpēc Komisija uzskata, ka no šiem pasākumiem *FN GmbH* neguva nekādu ekonomisku priekšrocību.
- (182) Attiecībā uz 2. pagarinājumu iepriekš minētie dati liecina, ka to piešķir atbilstoši tirgus noteikumiem, jo šim pagarinājumam piemērotā procentu likme ir augstāka nekā aplēstā standarta procentu likme. Tomēr vairāki aspekti rada šaubas par to, vai 2. pagarinājums nav valsts atbalsts, piemēram, tas, ka atbalsta saņēmējs vēl nebija atmaksājis iepriekšējos aizdevumus, turklāt 4. aizdevums un 1. pagarinājums ir valsts atbalsts, kā arī īsais laikposms starp 2. pagarinājuma piešķiršanu un sākotnējo līgumu, ko noslēdza valsts iestādes un *FN GmbH* par parāda pārvēršanu pašu kapitālā, kā minēts 45. apsvērumā. Jebkurā gadījumā Komisija uzskata, ka to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 9.4. iedaļā par atbalsta saderību ar iekšējo tirgu 1. pagarinājumā, ja 2. pagarinājumu kvalificē kā valsts atbalstu, šo atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (183) 4. aizdevumu un 1. pagarinājumu piešķir ar likmi, kas zemāka par standarta likmi par [...] bāzes punktiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka no 4. aizdevuma un 1. pagarinājuma *FN GmbH* guva ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos <sup>(57)</sup>.

## 8.3.4. Selektivitāte

- (184) Šajā gadījumā Komisija norāda, ka 1. pasākums (4. aizdevums, 1. pagarinājums un, iespējams, 2. pagarinājums) ir atsevišķs atbalsta pasākums, ko īstenoja tikai *FN GmbH*, un tas nav vispārīgs pasākums.
- (185) Tāpēc priekšrocība, ko *FN GmbH* ieguva no 1. pasākuma (4. aizdevums, 1. pagarinājums un, iespējams, 2. pagarinājums), ir selektīva.

<sup>(57)</sup> [...] bāzes punktu starpība starp procentu likmēm ir aptuveni EUR [...] liela priekšrocība 4. aizdevuma un 1. pagarinājuma laikā.

### 8.3.5. Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (186) Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru finansiāls atbalsts vai atbalsts natūrā kropļo konkurenci, ja tas nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem<sup>(58)</sup>. Parasti, ja dalībvalsts piešķirta priekšrocība stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē noteiktā Savienības tirgū, ir uzskatāms, ka priekšrocība ir ietekmējusi tirdzniecību starp dalībvalstīm<sup>(59)</sup>.
- (187) Lidostu administratori konkurē Eiropas līmenī, lai piesaistītu aviosabiedrības, lai tās atklātu jaunus maršrutus no lidostām un palielinātu lidojumu biežumu šajos maršrutos. Izvēloties lidostas, no kurām atvērt jaunus maršrutus vai palielināt lidojumu biežumu esošajos maršrutos, aviokompānijas salīdzina lidostas pēc tādiem faktoriem kā lidostas sniegto pakalpojumu veidi un attiecīgie klienti, pasažieru kopskaits vai ekonomiskā aktivitāte, noslogotība, piekļuve no sauszemes, kā arī maksājumu apmērs un vispārējie komerciālie apstākļi lidostas infrastruktūras pakalpojumu izmantošanai<sup>(60)</sup>. Piešķirot *FN GmbH* finansējumu atbilstoši labvēlīgākiem noteikumiem nekā normālie tirgus noteikumi, Vācija ļāva tam avioliņiju piesaistīt konkurēt ar citiem lidostu administratoriem agresīvāk, nekā tas varētu konkurēt, ja maksātu par kapitālu atbilstoši normāliem tirgus noteikumiem.
- (188) Tāpēc 1. pasākums (4. aizdevums un 1. pagarinājums, un, iespējams, 2. pagarinājums) varētu izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību ES.

### 8.3.6. Secinājums

- (189) Faktisko aizdevuma likmju salīdzinājums ar standarta likmēm, pamatojoties uz 2008. gada Paziņojumu par atsaucies likmi, liecina, ka visus aizdevumus un aizdevuma pagarinājumus, izņemot 4. aizdevumu un 1. pagarinājumu, piešķīra ar likmēm, kas bija augstākas par standarta likmēm.
- (190) Tāpēc Komisija var secināt, ka 1., 2. un 3. aizdevumu piešķīra atbilstoši tirgus apstākļiem, bet 4. aizdevumu un 1. pagarinājumu ne. Komisija atstāj atklātu jautājumu par to, vai 2. pagarinājumu piešķīra atbilstoši tirgus noteikumiem.
- (191) Tā kā ir izpildīti kumulatīvie kritēriji saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, Komisija uzskata, ka 4. pasākums, 1. pagarinājums un, iespējams, 1. pasākuma 2. pagarinājums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

## 8.4. Atbalsta esība saistībā ar Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes sniegto atbalstu (2. pasākums)

### 8.4.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

- (192) Ir spēkā tas pats pamatojums, kas 1. pasākumam (skatīt 8.3.1. iedaļu iepriekš), lai gan Vācija apgalvoja, ka tas ir pastāvošs atbalsts (skatīt 102. apsvērumu). *Leipzig Halle* spriedumā Tiesa apstiprināja, ka kopš 2000. gada, proti, jau pirms 2. pasākuma īstenošanas 2002. gada 15. oktobrī, noteikumi par valsts atbalstu attiecas arī uz lidostas infrastruktūras būvniecību. Komisija uzskata, ka tāpēc pasākums bija valsts atbalsts lakā, kad to īstenoja. Pretēji Vācijas apgalvotajam tas, ka pasākumu apstiprināja, pamatojoties uz 1993. gada rīkojumu, neietekmē izvērtējumu. 1993. gada rīkojums ir tikai tiesisks pamats, kas ļauj īstenot tādus atbalsta pasākumus reģionālām lidostām, kurus Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme varētu darīt no 1993. gada. Taču tajā nebija paredzēta negrozāma apņemšanās attiecībā uz *FN GmbH* īstenošanu 2. pasākumu vai piešķirt atbalsta saņēmējam juridiskas pilnvaras (kā ir skaidri noteikts 1993. gada rīkojuma 1. pantā). Faktiski 2. pasākums ir 1993. gada rīkojumā paredzētās shēmas atsevišķas piemērošanas gadījums.
- (193) Tāpēc Komisija secina, ka tai ir tiesības pārbaudīt 2. pasākuma atbilstību noteikumiem par valsts atbalstu, jo laikā, kad to īstenoja, bija skaidrs, ka *FN GmbH* veic saimniecisku darbību.

<sup>(58)</sup> Spriedums lietā C-99/02 Itālija/Komisija (Krājums 2004), EU:C:2004:207, 65. punkts.

<sup>(59)</sup> *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (Altmark spriedums), EU:C:2003:415 (Recueil 2003).

<sup>(60)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 43. punkts.

#### 8.4.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (194) Kā norādīts lēmuma sākt procedūru 111. punktā, valsts atbalstu sniedza tieši no Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes budžeta kā tiešu subsīdiju *FN GmbH*. Tātad Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme piešķir finansējumu no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti.

#### 8.4.3. Ekonomiska priekšrocība

- (195) Lai novērtētu, vai kāds valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jānosaka, vai labumu gūstošais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis, pastāvot parastiem tirgus nosacījumiem.
- (196) Pārbaudāmajā gadījumā Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme piešķir valsts līdzekļus kā tiešu dotāciju lidostas infrastruktūras ieguldījumu atbalstam. Šos līdzekļus saņēma *FN GmbH* kā lidostas administrators, lai finansētu ieguldījumus lidostā. Komisija norāda, ka neviens tirgus ieguldītājs nepiešķirtu šādu dotāciju bez atlīdzības un bez jebkādas iespējamās atdeves.
- (197) Tāpēc ieguldījumu subsīdija samazina ieguldījumu izmaksas, kas parasti būtu jāsedz lidostas ekspluatantam, bez jebkādas atlīdzības, un tāpēc tā ir ekonomiska priekšrocība *FN GmbH*.

#### 8.4.4. Selektivitāte

- (198) Šajā gadījumā Komisija norāda, ka 2. pasākumā atsevišķi piemēroja shēmu, pamatojoties uz kuru priekšrocības radīja ne tikai Nīderheinas-Vēzes lidostai, bet arī vairākām citām lidostām Ziemeļreinas-Vestfālenes federālajā zemē. Tomēr šī shēma nav vispārīgs pasākums, ko piemēro visām lidostām Ziemeļreinas-Vestfālenes federālajā zemē, jo lielākās lidostas Diseldorfa un Ķelne/Bonna nav piemērotas šim federālās zemes īstenotajam atbalsta pasākumam. Jebkurā gadījumā, ja visas Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes lidostas būtu piemērotas, šāds nozarei raksturīgs pasākums būtu uzskatāms par selektīvu, jo tas dod priekšrocības tikai noteiktai nozarei noteiktā reģionā.
- (199) Tāpēc priekšrocība, ko 2. pasākums radīja *FN GmbH*, ir selektīva.

#### 8.4.5. Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (200) Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru finansiāls atbalsts vai atbalsts natūrā kropļo konkurenci, ja tas nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem<sup>(61)</sup>. Parasti, ja dalībvalsts piešķirta priekšrocība stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē noteiktā Savienības tirgū, ir uzskatāms, ka priekšrocība ir ietekmējusi tirdzniecību starp dalībvalstīm<sup>(62)</sup>.
- (201) Lidostu administratori konkurē Eiropas līmenī, lai piesaistītu aviosabiedrības, lai tās atklātu jaunus maršrutus no lidostām un palielinātu lidojumu biežumu šajos maršrutos. Izvēloties lidostas, no kurām atvērt jaunus maršrutus vai palielināt lidojumu biežumu esošajos maršrutos, aviokompānijas salīdzina lidostas pēc tādiem faktoriem kā lidostas sniegto pakalpojumu veidi un attiecīgie klienti, pasažieru kopskaits vai ekonomiskā aktivitāte, sastrēgumi, vai ir piekļuve no sauszemes, kā arī maksājumu apmērs un vispārējie komerciālie apstākļi lidostas infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanai<sup>(63)</sup>. Piešķirot *FN GmbH* finansējumu atbilstoši labvēlīgākiem noteikumiem nekā normālie tirgus noteikumi, Vācija ļāva tam aviolīniju piesaistīt konkurēt ar citiem lidostu administratoriem agresīvāk, nekā tas varētu konkurēt, ja maksātu par kapitālu atbilstoši normāliem tirgus noteikumiem.
- (202) Tāpēc 2. pasākums varētu izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību ES.

#### 8.4.6. Secinājums

- (203) 2. pasākums ir valsts atbalsts *FN GmbH* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

<sup>(61)</sup> Itālija/Komisija, EU:C:2004:207, 65. punkts.

<sup>(62)</sup> *Altmark* spriedums, EU:C:2003:415.

<sup>(63)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 43. punkts.



### 8.5. Atbalsta esība saistībā ar atbalstu, ko saņēma no Klēves apgabala (3. pasākums)

#### 8.5.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

- (204) Ir spēkā tas pats pamatojums, kas attiecas uz atbalsta esību aizdevumos, kurus piešķīra valstij piederošais *EEL GmbH* (skatīt 8.3.1. iedaļu iepriekš). Patiesi, dažādos pasākumos, kas veido 3. pasākumu, īstenoja 2002. gada 14. martā, tas ir, pēc sprieduma pasludināšanas *Aéroports de Paris* lietā. Saskaņā ar aizdevuma līguma 1. punkta 4. apakšpunktu pasākuma īstenošanas datums ir tas datums, kad atbalsta saņēmējs vienojās ar Vācijas federālo valdību par lidostas infrastruktūras iegādi, proti, 2002. gada 14. marts.
- (205) Tāpēc Komisija secina, ka tai ir tiesības pārbaudīt 3. pasākumu un izvērtēt tā atbilstību noteikumiem par valsts atbalstu, jo laikā, kad to īstenoja, bija skaidrs, ka *FN GmbH* veic saimniecisku darbību.

#### 8.5.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (206) Atbalstu piešķīra *FN GmbH* tieši no Klēves apgabala budžeta. Tātad 3. pasākumu finansēja no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti.

#### 8.5.3. Ekonomiska priekšrocība

- (207) Lai novērtētu, vai kāds valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jānosaka, vai labumu gūstošais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis, pastāvot parastiem tirgus nosacījumiem. Šajā saistībā Komisijai ir jāanalizē, vai Klēves apgabals ir rīkojies kā tirgus ekonomikas ieguldītājs, atsakoties no pārejas finansējuma vienas daļas, ko iepriekš piešķīra *FN GmbH*.
- (208) Ieguldītājs tirgus ekonomikā rīkojas, pamatojoties uz gaidāmās peļņas prognozēm<sup>(64)</sup>. Parasti tirgus ekonomikas ieguldītāja princips tiek uzskatīts par izpildītu, ja uzņēmuma struktūra un nākotnes perspektīvas ir atbilstošas, lai pamatotā laikposmā varētu gaidīt normālu peļņu dividenžu maksājumu vai kapitāla pieauguma veidā, salīdzinot šos rādītājus ar pielīdzināmu privātu uzņēmumu.
- (209) Šajā gadījumā Klēves apgabals piešķīra *FN GmbH* bezprocentu aizdevumu EUR [4–10] miljonu apmērā un atcēla *FN GmbH* pienākumu atmaksāt daļu EUR [2–5] miljonu apmērā, nesaņemot papildu atlīdzību. Ar šo pēdējo lēmumu patiesībā īstenoja aizdevuma līguma 4. punkta 1. apakšpunkta nosacījumus, saskaņā ar kuriem šo daļu neatmaksās, ja būs sasniegts mērķis izveidot 350 darba vietu. Tāpēc Komisija norāda, ka neviens tirgus ieguldītājs nepiešķirtu bezprocentu aizdevumu un neatteiktos no lielas aizdevuma daļas atmaksas bez atlīdzības.
- (210) Turklāt tirgus ekonomikas ieguldītāja vērtējumā nebūtu jāņem vērā pozitīvā ekonomiskā ietekme reģionā, kurā atrodas lidosta, tostarp attiecībā uz darba vietu radīšanu, jo Komisija, vērtējot, vai šis pasākums ir atbalsts, ņem vērā to, vai "līdzīgos apstākļos privāts ieguldītājs, pamatojoties uz paredzamajām peļņas iespējām un abstrahējoties no jebkādiem sociāla rakstura vai reģionālās vai nozaru politikas apsvērumiem, piešķirtu šādu kapitālu"<sup>(65)</sup>. Šajā gadījumā vienīgais nosacījums atteikumam pildīt atmaksas pienākumu bija noteikts izveidojamo darba vietu skaits. Tomēr darba vietu skaits nebūtu jāņem vērā saistībā ar tirgus ekonomikas dalībnieka principu. Citiem vārdiem sakot, neviens tirgus ekonomikas ieguldītājs nepiekrītu tādām atteikumam atmaksāt EUR [2–5] miljonus, kura pamatā ir apņemšanās izveidot darba vietas reģionā.

<sup>(64)</sup> 2000. gada 12. decembra spriedums lietā T-296/97 *Alitalia/Komisija* (*Recueil* 2000), EU:T:2000:289, 84. punkts; spriedums lietā C-305/89 *Itālija/Komisija* (*Recueil* 1991), EU:C:1991:142, 20. punkts.

<sup>(65)</sup> 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes, 46. punkts.

- (211) Tāpēc bezprocentu aizdevums un atteikums, ko atļāva Klēves apgabals, samazina izmaksas, kas normāli būtu jāsedz lidostas ekspluatantam, un tāpēc tā ir priekšrocība *FN GmbH*, ko tas nebūtu ieguvis normālos tirgus apstākļos.

#### 8.5.4. *Selektivitāte*

- (212) Pārbaudāmo priekšrocību piešķir tikai *FN GmbH*. Tā kā publisko finansējumu piešķir vienam uzņēmumam, tas ir selektīvs LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

#### 8.5.5. *Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību*

- (213) Ir spēkā tas pats pamatojums, kas izklāstīts iepriekš attiecībā uz konkurences kropļojumiem un ietekmi uz tirdzniecību (skatīt 8.4.5. iedaļu).

#### 8.5.6. *Secinājums*

- (214) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka valsts līdzekļi, ko Klēves apgabals piešķir *FN GmbH* saskaņā ar līgumu par pārejas finansējumu, kas nepieciešams, lai segtu daļu lidostas nekustamā īpašuma iegādes izmaksu, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punktā izpratnē.

### 8.6. **Atbalsta esība saistībā ar atbalstu, ko saņēma *EEL GmbH* no Klēves apgabala un Vēzes pašvaldības (4. pasākums)**

#### 8.6.1. *Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens*

- (215) Vācija apgalvo, ka *EEL GmbH* ir sabiedrība, kuras mērķis ir veicināt efektīvu un ekonomisku līdzekļu piešķiršanu *FN GmbH*.
- (216) Kā paskaidrots 25. apsvērumā, *EEL GmbH* dibināja Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība, lai pārvaldītu lidostas nekustamo īpašumu pirms tā privatizācijas. Pēc tam *EEL GmbH* nodarbojās ar aizdevumu piešķiršanu *FN GmbH*. Aizdevumu piešķiršana trešām personām pēc būtības ir saimnieciska darbība. Tāpēc, kad *EEL GmbH* tika atļauts īstenot pasākumus, kas veidoja 4. pasākumu, *EEL GmbH* veica saimniecisko darbību.
- (217) Saskaņā ar LESD 101. pantu jēdziens "uzņēmums" ietver ikvienu uzņēmumu, kas iesaistīts saimnieciskajā darbībā, neatkarīgi no tā juridiskā statusa un tā, kā tas tiek finansēts. *EEL GmbH* darbojas tikai kā valsts iestāžu sabiedrība un pati neveic saimniecisko darbību: tā vienīgais mērķis ir apkopot abu valsts iestāžu līdzekļus, lai finansētu lidostu attīstību.
- (218) Tā kā nav izpildīti kumulatīvie kritēriji saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, Komisija uzskata, ka 4. pasākums nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.
- (219) Pat ja *EEL GmbH* uzskatītu par uzņēmumu, uz kuru visa 4. pasākuma īstenošanas periodā attiecas ES konkurences tiesību akti (bet tas tā nebija), Komisijas novērtējuma secinājums būtu tāds pats, proti, ka 4. pasākums nav valsts atbalsts, kā paskaidrots nākamajās iedaļās.

## 8.6.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (220) *EEL GmbH* ir saņēmis visu kapitālu, likviditātes pabalstus un iepludināto kapitālu, kas bija ietverts 4. pasākumā, no saviem akcionāriem, kas finansēja šos pasākumus no sava budžeta. 4. pasākums ietver arī 100 % garantiju, ko piešķir Vēzes pašvaldība, pakļaujot riskam pašvaldības budžetu. Tāpēc visus pasākumus, kas bija ietverti 4. pasākumā, finansēja no budžeta līdzekļiem abas iestādes, kuras turklāt nolēma veikt šos dažādos pasākumus.
- (221) Tātad 4. pasākumu finansēja no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti.

## 8.6.3. Ekonomiska priekšrocība

- (222) Lai novērtētu, vai kāds valsts pasākums ir valsts atbalsts, ir jānosaka, vai labumu gūstošais uzņēmums saņem ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis, pastāvot parastiem tirgus nosacījumiem.
- (223) Saistībā ar šo Komisijai ir jāanalizē, vai Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība rīkojās tā, kā rīkotos piesardzīgi tirgus ekonomikas dalībnieki, kuru mērķis ir gūt peļņu<sup>(66)</sup>, līdzīgos apstākļos, piešķirot *EEL GmbH* kapitālu, garantijas, aizdevumus un aizdevumu atmaksas termiņa pagarinājumus, kas veido 4. pasākumu.
- (224) Pirmkārt, ir svarīgi atgādināt, kā secināts 8.3.2. iedaļā, ka *EEL GmbH* ir īpašam nolūkam dibināta sabiedrība, ko izveidoja divi publiski akcionāri, lai pārvaldītu Nīderheinas-Vēzes lidostas nekustamo īpašumu, un kopš 2003. gada to izmantoja vienīgi tam, lai piešķirtu finansējumu minētajai lidostai. To apstiprina tas, ka (rakstveida) kopsapulcē 2003. gada 10. un 11. aprīlī šie divi publiskie akcionāri noteica jaunu *EEL GmbH* finansēšanas darbību, lai veiktu ieguldījumus Nīderheinas-Vēzes lidostā. Šis mērķis atbilst *EEL GmbH* mērķim, kas noteikts 1999. gada 16. decembra dibināšanas lēmuma 2. pantā (*Gesellschaftsvertrag*)<sup>(67)</sup>. Turklāt, kā jau paskaidrots 153. apsvērumā, *EEL GmbH* nav direktoru padomes. Abi rīkotājdirektori ir publisko iestāžu pārstāvji. Viens uzņēmuma rīkotājdirektors ir landrāts, kas ir Klēves apgabala vadītājs, bet otrs rīkotājdirektors ir Vēzes pašvaldības mērs. Turklāt *EEL GmbH* nav pastāvīgu darbinieku, un to vada viens valsts ierēdnis no Klēves apgabala. Šie aspekti liecina, ka ikvienu *EEL GmbH* lēmumu faktiski pieņem publisko akcionāru pārstāvji, kas ikdienā vada šo uzņēmumu, kā arī darbojas uzņēmuma vadībā. Tas apstiprina, ka pārbaudāmie pasākumi ir attiecināmi uz publiskajiem akcionāriem.
- (225) Piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu 4. pasākumam, ir pienācīgi jāņem vērā tas, ka labuma guvējs šajos finansēšanas pasākumos ir īpašam nolūkam dibināta sabiedrība, ko izveidoja un kas pieder struktūrām, kuras īstenoja 4. pasākumu, un ko izmantoja vienīgi precīzi definētam mērķim, kuru noteica šīs pašas struktūras. Turklāt šajā saistībā ir pienācīgi jāņem vērā pats mērķis, kuram izmantoja un kura vajadzībām uzturēja darbībā īpašam nolūkam dibināto sabiedrību.
- (226) Īpašam nolūkam dibinātas sabiedrības parasti izveido un izmanto privāti uzņēmumi dažādos apstākļos. Iespējamā situācija, kad izmanto īpašam nolūkam dibinātu sabiedrību, ir gadījumi, kad divi neatkarīgi uzņēmumi izveido kopuzņēmumu, lai attīstītu konkrētu projektu vai veiktu konkrētu darbību vai funkciju (piemēram, pētniecību un attīstību, ražošanu, izplatīšanu)<sup>(68)</sup>, no kuras gūst labumu katrs uzņēmums. Tāpēc īpašam nolūkam dibināta sabiedrība ir juridiska vienība, kurai abi uzņēmumi piešķir līdzekļus (finansējumu, darbiniekus, aktīvus...), kas ir nepieciešami to kopīgā projekta īstenošanai, funkcijas vai darbības veikšanai, un ar kuras palīdzību tie īsteno šo kopīgo projektu vai veic šo kopīgo funkciju vai darbību. Dažās situācijās, piemēram, kad īpašam nolūkam dibinātai sabiedrībai ir tikai ražošanas vai pētniecības un attīstības funkcija, tā saņem finansējumu savu mātesuzņēmumu vārdā, pati negūstot peļņu, ko varētu sadalīt akcionāriem, piemēram, dividendu veidā. Tā vietā lai gūtu peļņu, sabiedrība veic darbības, kuras mātesuzņēmumi uzskata par nepieciešamām savu mērķu sasniegšanai.

<sup>(66)</sup> Skatīt 65. zemsvītras piezīmi.

<sup>(67)</sup> Skatīt 49. zemsvītras piezīmi.

<sup>(68)</sup> Skatīt Komisijas konsolidēto jurisdikcijas paziņojumu saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (OV C 95, 16.4.2008., 1. lpp.), 95. punkts.

- (227) Tāpēc ir skaidrs, ja divi neatkarīgi privāti uzņēmumi izveido un izmanto īpašam nolūkam dibinātu sabiedrību precīzi definētām mērķim un nodrošina to ar finansējumu, tiem nav noteikti jānodrošina šis finansējums, lai gūtu finansiālu atdevi dividenžu vai procentu maksājumu veidā, kā to darītu ieguldītājs vai banka. Tā vietā tie sniedz šo finansējumu, lai sasniegtu mērķi, kuram izveidoja īpašam nolūkam dibināto sabiedrību.
- (228) Ņemot vērā šos apsvērumus, Klēves apgabala un Vēzes pašvaldības rīcība attiecībā pret *EEL GmbH* būtu jāanalizē, ņemot vērā to, ka šīs divas valsts iestādes ir vienīgās *EEL GmbH* akcionāres, un vienīgo *EEL GmbH* mērķi kopš 2003. gada, proti, piešķirt *FN GmbH* dažādus aizdevumus un atmaksas termiņu pagarinājumus, kas veido 1. pasākumu. Šajā saistībā būtu jāatgādina, ka dažādie pasākumi, kas veido 1. pasākumu, kā norādīts 8.3.2. iedaļā, ir skaidri attiecināmi uz Klēves apgabalu un Vēzes pašvaldību. Citiem vārdiem sakot, abas valsts iestādes izstrādāja un nolēma īstenot 1. pasākumu un nolēma šim mērķim izmantot *EEL GmbH*.
- (229) Tāpēc, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu 4. pasākumam, tas, ka Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība nolēma īstenot 1. pasākumu un izmantot šim nolūkam *EEL GmbH*, būtu jāuzskata par sākumpunktu. Komisijai ir jānoskaidro šāds svarīgs jautājums: ja divi hipotētiski tirgus ekonomikas dalībnieki būtu nolēmuši īstenot tādus pasākumus kā tie, kas veido 1. pasākumu, vai tie izmantotu īpašam nolūkam dibinātu sabiedrību, tādu kā *EEL GmbH*, un nodrošinātu to ar līdzīgu finansējumu tam, kas ietverts 4. pasākumā, lai sasniegtu šo mērķi?
- (230) Ņemot vērā šo informāciju, tas, ka dažus aizdevumus piešķīra *EEL GmbH* tā akcionāri ar likmēm, kas bija zemākas par parastām tirgus likmēm, garantiju piešķīra bez maksas vai kapitālu iepludināja bez skaidra mērķa gūt atdevi, nebūt nenozīmē, ka Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība nerīkojās attiecībā pret *EEL GmbH* tā, kā būtu rīkojušies parasti tirgus ekonomikas dalībnieki. Svarīgs ir šāds jautājums: vai tirgus ekonomikas dalībnieks uzskatītu, ka *EEL GmbH* piešķirtais finansējums 4. pasākumā ir pamatots, ņemot vērā *EEL GmbH* akcionāru mērķi, proti, īstenot 1. pasākumu.
- (231) Diviem piesardzīgiem tirgus ekonomikas dalībniekiem, kuriem ir viens mērķis, kā tas ir *EEL GmbH* publiskajiem akcionāriem, būtībā būtu bijušas divas izvēles iespējas: izveidot īpašam nolūkam dibinātu sabiedrību, kas līdzīga *EEL GmbH*, (1. iespēja), vai piešķirt aizdevumu tieši *FN GmbH* bez īpašas sabiedrības (2. iespēja). Racionāls tirgus ekonomikas dalībnieks neizskatītu citas iespējas, piemēram, privātu finanšu starpnieku izmantošanu, kas pieprasītu samaksu par šāda pakalpojuma sniegšanu. Šis maksas dēļ šī iespēja palielinātu izmaksas, kas saistītas ar līdzekļu piešķiršanu *FN GmbH*.
- (232) Komisija norāda, ka, pieņemot lēmumu nodrošināt *EEL GmbH* finansējumu pašiem, nevis izmantot finanšu starpniekus, publiskie akcionāri ierobežoja savu finansiālo iesaistīšanos tiktāl, cik tas bija nepieciešams, lai finansētu *FN GmbH* 1. pasākuma ietvaros:
- a) finansējums, ko publiskie akcionāri piešķīra tieši *EEL GmbH* līdz 2010. gadam (EUR [20–40] miljoni <sup>(69)</sup>), bija proporcionāls summām, ko *FN GmbH* aizņēmas no *EEL GmbH* (EUR [20–40] miljoni <sup>(70)</sup>);
- b) *EEL GmbH* finansējuma noteikumus (datumu, summu un termiņu) saskaņoja ar noteikumiem finansējumam, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH*:

Summa (miljoni EUR)	Datums aizdevumam, ko <i>EEL GmbH</i> piešķīra <i>FN GmbH</i>	Datums aizdevumam, ko Vācija piešķīra <i>EEL GmbH</i>	Summa (miljoni EUR)
[11–20]	11. 4.2003.	11.4.2003.	[5–15] (+ [2–5], ko saņēma no bankas 2003. gada 2. maijā)
[2–5]	17.6.2004.	16.6.2004.	[2–5]

<sup>(69)</sup> Skatīt 53. apsvērumu.

<sup>(70)</sup> Skatīt 3. tabulu.

Summa (miljoni EUR)	Datums aizdevumam, ko EEL GmbH piešķir FN GmbH	Datums aizdevumam, ko Vācija piešķir EEL GmbH	Summa (miljoni EUR)
[2–5]	28.7.2004.	28.7.2004.	[2–5]
Aizdevuma pārfinansēšana līdz 31.12.2010.	1.7.2005.	1.7.2005.	Aizdevuma pārfinansēšana līdz 31.12.2010. un parāda pārstrukturēšana
Aizdevuma pārfinansēšana līdz 31.12.2016.	29.11.2010.	29.11.2010.	Aizdevuma pārfinansēšana līdz 31.12.2016.

- c) EEL GmbH bilancē nav citu būtisku aktīvu, izņemot prasījumus attiecībā pret FN GmbH. (Maza) peļņa, kas gūta no FN GmbH finansēšanas, parādās tikai EEL GmbH kontos, taču tā neatbilst skaidru naudu vai likviditāti, jo EEL GmbH nav atmaksājis parādu EEL GmbH;
- d) patiesi, ņemot vērā EEL GmbH stratēģiju finansēt FN GmbH, šie procenti ir paredzēti tikai tam, lai EEL GmbH varētu segt savus izdevumus un samaksāt procentus par pārfinansētajiem aizdevumiem, ko piešķir publiskie akcionāri un [...], kā to apliecina EEL GmbH ģenerālās asamblejas protokols;
- e) tāpēc EEL GmbH nevar samaksāt atlīdzību saviem diviem akcionāriem un [bankai], kamēr FN GmbH nav atmaksājis aizdevumus un procentus EEL GmbH. Tas nozīmē, ka EEL GmbH nevar iesaistīties citās saimnieciskās darbībās, kā apgalvoja Vācija.
- (233) Komisija uzskata, ka tāpēc abu akcionāru izvēlēta 1. iespēja atbilst to noteiktajam mērķim piešķirt EEL GmbH līdzekļus vienīgi FN GmbH finansēšanai.
- (234) Turklāt Komisija uzskata, ka 1. iespējā tādas īpašam nolūkam dibinātas sabiedrības kā EEL GmbH administratīvās un vadības izmaksas tiek samazinātas līdz minimumam (nekādas aktīvu iesaldēšanas, izņemot prasījumus attiecībā uz FN GmbH, nekādi pastāvīgi darbinieki un vadība, gandrīz nekādas darbības izmaksas, nekādas finansiālas izmaksas, izņemot [bankas] piešķirtā aizdevuma atmaksa). Turklāt tad, kad abi publiskie akcionāri nolēma īstenot 1. pasākumu, EEL GmbH jau pastāvēja kā sabiedrība, kas neguva ienākumus, tāpēc tā nebija jāveido *ex nihilo*. Īpašam nolūkam dibinātas sabiedrības izvēle arī veicināja finanšu darījumu ar trešām personām (piemēram, FN GmbH vai privātas bankas) pārvaldību, vienlaikus līdz minimumam samazinot abu akcionāru darījumu izmaksas. Savukārt, ja izvēlētos 2. iespēju, dublētu mehānismi FN GmbH atbalstam, kas palielinātu administratīvās un juridiskās izmaksas, kuras saistītas ar līdzekļu piešķiršanu FN GmbH (piemēram, juridisko līgumu dublēšanās), un, iespējams, ietekmētu projekta uzraudzības un vadības kvalitāti.
- (235) Tāpēc būtu racionāli, ja divi piesardzīgi tirgus ekonomikas dalībnieki, kuru ilgtermiņa mērķis ir gūt peļņu un darboties EEL GmbH publisko akcionāru vietā, izvēlētos 1. iespēju, nevis 2. iespēju. Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas ieguldītāja pārbaude ir izturēta un ka EEL GmbH nav guvis ekonomisku priekšrocību.

#### 8.6.4. Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (236) Kopš 2003. gada EEL GmbH darbība bija stingri ierobežota un saistīta tikai ar finansējuma piešķiršanu FN GmbH. EEL GmbH nevarēja iesaistīties citās darbībās. Piemēram, tā nevarēja piešķirt aizdevumus citām struktūrām.
- (237) Tāpēc vienīgā darbība, attiecībā uz kuru 4. pasākums varētu ietekmēt konkurences dinamiku, būtu finansējuma piešķiršana FN GmbH. Šāda ietekme uz konkurenci būtu iespējama, ja, neīstenojot 4. pasākumu, citiem finansējuma piešķirējiem, piemēram, bankām vai citiem ieguldītājiem, nevis EEL GmbH, būtu lielākas iespējas piešķirt finansējumu FN GmbH, lai gūtu peļņu.

- (238) Tomēr, kā norādīt 8.5.3. iedaļā, Klēves apgabala un Vēzes pašvaldības skaidrs nodoms bija pašiem īstenot 1. pasākumu, lai piešķirtu finansējumu *FN GmbH*. Patiesi, vienīgais 4. pasākuma loģiskais pamats ir 1. pasākuma īstenošana.
- (239) Neīstenojot 4. pasākumu, *EEL GmbH* nevarētu pats īstenot 1. pasākumu. Tomēr 4. pasākuma iztrūkums tikai nozīmētu, ka Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība būtu nolēmuši īstenot 1. pasākumu, neizmantojot *EEL GmbH*, piemēram, veidojot tiešas juridiskas attiecības ar *FN GmbH*. Tāpēc, ja neīstētu 4. pasākumu, bankām vai citiem ieguldītājiem nebūtu lielākas iespējas piešķirt finansējumu *FN GmbH*, lai gūtu peļņu, jo nepieciešamo finansējumu jebkurā gadījumā piešķirtu Klēves apgabals un Vēzes pašvaldība.
- (240) Tāpēc, pieņemot, ka 4. pasākums radītu ekonomisku priekšrocību *EEL GmbH* (*quod non*), šī priekšrocība nekādā veidā neietekmētu konkurenci un tirdzniecību, un tāpēc 4. pasākums nebūtu valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

#### 8.6.5. Secinājums

- (241) Iepriekš minēto iemeslu dēļ 4. pasākums nav valsts atbalsts *EEL GmbH* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

### 8.7. Jauns vai pastāvošs atbalsts

- (242) Situācijas, kurās pasākums ir pastāvošs atbalsts, ir izsmelši uzskaitītas Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. pantā <sup>(71)</sup>.
- (243) Nav apstrīdams tas, ka pārbaudāmos pasākumus neīstenoja pirms Vācijas pievienošanās ES (minētā panta b) punkta i) apakšpunkts), tos nedrīkst uzskatīt par spēkā esošiem tādēļ, ka Komisija lēmumu nebija pieņēmusi noteiktajos procesuālajos termiņos (minētā panta b) punkta iii) apakšpunkts), kā arī pasākumus nevar uzskatīt par pastāvošu atbalstu tāpēc, ka beidzas noilguma termiņš (minētā panta b) punkta iv) apakšpunkts). Tie nekļuva par atbalstu, jo attīstījās kopējais tirgus un dalībvalstis neieviesa izmaiņas (minētā panta b) punkta v) apakšpunkta pirmais teikums) <sup>(72)</sup>.
- (244) Ir skaidrs, ka šis novērtējums ir spēkā 2. pasākuma gadījumā, lai gan Vācija apgalvoja, ka tas ir pastāvošs atbalsts (skatīt 102. apsvērumu). *Leipzig Halle* spriedumā Eiropas Savienības Tiesa apstiprināja, ka kopš 2000. gada <sup>(73)</sup>, tas ir, pirms 2. pasākuma īstenošanas 2002. gada 15. oktobrī (skatīt 46. apsvērumu), noteikumi par valsts atbalstu attiecas arī uz lidostas infrastruktūras būvniecību. Komisija uzskata, ka tāpēc pasākums bija valsts atbalsts laikā, kad to īstenoja. Pretēji Vācijas apgalvotajam, izvērtējumu neietekmē tas, ka pasākumu apstiprināja, pamatojoties uz 1993. gada rīkojumu. 1993. gada rīkojums ir tikai tiesisks pamats, kas atļauj īstenot atbalsta pasākumus reģionālām lidostām, ko Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme varētu darīt no 1993. gada, taču tas nepiešķir nekādas juridiskas pilnvaras šīm lidostām, kā skaidri noteikts 1993. gada rīkojuma 1. pantā.
- (245) 2. pasākuma īstenošanas datums ir 2002. gada 15. oktobris, proti, pēc *Aéroports de Paris* sprieduma pasludināšanas. Tāpēc 2. pasākums jau bija valsts atbalsts, kad to īstenoja, kā paskaidrots 8.4.6. iedaļā, un nekļuva par atbalstu pēc tam, jo attīstījās kopējais tirgus. Turklāt 2. pasākumu īstenoja mazāk nekā desmit gadus pirms Komisija sāka oficiālo izmeklēšanas procedūru par to, un tāpēc tas nekļuva par pastāvošu atbalstu pēc noteiktā perioda beigām. Tāpēc 2. pasākums nekvalificējas kā pastāvošs atbalsts.

<sup>(71)</sup> Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta b) punkta v) apakšpunkta otrais teikums: "Ja daži pasākumi kļūst par atbalstu tādēļ, ka Kopienas tiesību akti nosaka kādas darbības liberalizāciju, tad pēc datuma, kas noteikts liberalizācijai, šādus pasākumus neuzskata par pastāvošu atbalstu."

<sup>(72)</sup> "Atbalsts, ko uzskata par pastāvošu atbalstu, jo ir iespējams konstatēt, ka tā ieviešanas laikā tas nav bijis atbalsts, bet pēc tam kopējā tirgus attīstības dēļ – dalībvalstij neieviešot izmaiņas – tas kļuvis par atbalstu. Ja daži pasākumi kļūst par atbalstu tādēļ, ka Kopienas tiesību akti nosaka kādas darbības liberalizāciju, tad pēc datuma, kas noteikts liberalizācijai, šādus pasākumus neuzskata par pastāvošu atbalstu."

<sup>(73)</sup> 38. un 39. apsvērumi.

## 8.8. Atbalsta likumīgums

- (246) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem, ar kuriem paredzēts piešķirt atbalstu vai to grozīt, un tās nevar īstenot paredzētos pasākumus, pirms paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.
- (247) Tā kā Vācija nepaziņoja par visiem pārbaudāmajiem publiskajiem pasākumiem, 1., 2. un 3. pasākums ir nelikumīgs atbalsts.

## 9. SADERĪBA

### 9.1. 2014. un 2005. gada Aviācijas pamatnostādņu piemērošana

- (248) Šis atbalsts ir vērtējams saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā ir noteikts, ka par atbalstu, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, var uzskatīt "palīdzību, kas veicina atsevišķu saimniecisko darbību vai atsevišķu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādai palīdzībai nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas būtu pretrunā kopējām interesēm".
- (249) Šajā saistībā 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes ir pamats, lai novērtētu, vai atbalsts lidostām var tikt atzīts par saderīgu atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.
- (250) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm Komisija uzskata, ka tās paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, nedrīkst piemērot gadījumos, kad nelikumīgs darbības atbalsts ir piešķirts lidostām līdz 2014. gada 4. aprīlim. Tā vietā Komisija piemēros 2014. pamatnostādnes izklāstītos principus visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esošiem paziņojumiem un nelikumīgu nepaziņotu atbalstu) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim un pārejas perioda sākuma <sup>(74)</sup>.
- (251) Attiecībā uz ieguldījumu atbalstu lidostām Komisija saskaņā ar paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, nelikumīgam atbalstam lidostām piemēro noteikumus, kas bija spēkā, kad piešķīra atbalstu. Attiecīgi gadījumos, kad nelikumīgs ieguldījumu atbalsts ir piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, tā piemēros principus, kas izklāstīti 2005. gada Aviācijas pamatnostādņēs <sup>(75)</sup>.
- (252) Komisija jau ir secinājusi, ka 2. un 3. pasākums ir nelikumīgs valsts atbalsts, ko piešķīra līdz 2014. gada 4. aprīlim, bet 1. un 4. pasākums nekvalificējās kā valsts atbalsts.
- (253) Ņemot vērā 2014. gada pamatnostādņu noteikumus, kas minēti 250. un 251. apsvērumā, Komisijas pienākums ir noteikt, vai pārbaudāmie pasākumi ir darbības vai ieguldījumu nelikumīgs atbalsts.

### 9.2. Ieguldījumu atbalsts salīdzinājumā ar darbības atbalstu

#### 9.2.1. 1. pasākums

- (254) Kā secināts 8.3.6. iedaļā, *FN GmbH* guva labumu no valsts atbalsta, ko piešķīra ar 4. aizdevumu un 1. pagarinājumu, un, iespējams, 2. pagarinājumu, kas veido 1. pasākumu. Komisija izvērtēs katru apakšpasākumu atsevišķi.
- (255) Komisija norāda, ka 4. pasākumu īstenoja, lai finansētu *FN GmbH* veiktos ieguldījumus: kā minēts 39. apsvērumā, 2005. gada 1. jūlijā noslēgtā aizdevuma līguma 1. punkta 2. apakšpunktā ir noteikts, ka aizdevumu piešķir tikai ieguldījumiem. Komisija secina, ka *EL GmbH* ir ieviesis kontroles mehānismus, kas noteikti aizdevuma līguma 2. punktā un kas nozīmē, ka *FN GmbH* (un *EEL GmbH*, pamatojoties uz pieprasījumu) bija jāpārbauda, vai rēķini

<sup>(74)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 172. apsvēruma.

<sup>(75)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 173. apsvēruma.

bija saistīti tikai ar lidostas pabeigšanu un vai *EEL GmbH* (un nevis *FN GmbH*) maksāja rēķinus no aizdevuma. Šie kontroles mehānismi ir izrādījušie efektīvi, jo Vācija apliecināja, ka maksājumi no aizdevuma palīdzēja segt tikai ieguldījumu izmaksas. Tāpēc Komisija uzskata, ka 4. aizdevums ir nelikumīgs ieguldījumu atbalsts, ko piešķir līdz 2014. gada 4. aprīlim, un tā saderība ir jāvērtē saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādņem.

- (256) Attiecībā uz 1. pagarinājumu Komisija norāda, ka tā ir 1., 2. un 3. aizdevuma pārfinansēšana. Pēc būtības šis pagarinājums nav paredzēts jaunu ieguldījumu finansēšanai, ko Vācija nespēja apliecināt. Komisija uzskata, ka šo pagarinājumu piešķir tikai tāpēc, lai atbrīvotu *FN GmbH* no tā īstermiņa pienākuma atlīdzināt visus uzkrātos aizdevumus un procentus. Tādējādi *EEL GmbH* un tā publiskie akcionāri gribēja nodrošināt, ka nemazinās *FN GmbH* likviditāte, kas varētu likt atbalsta saņēmējam samazināt tā ieguldījumus vai veicināt uzņēmuma nonākšanu grūtībās. Tāpēc Komisija uzskata, ka 1. aizdevums ir nelikumīgs darbības atbalsts, ko piešķir līdz 2014. gada 4. aprīlim, un tā saderība ir jāvērtē saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņem.
- (257) Līdzīgi apsvērumi attiecas arī uz 2. pagarinājumu, ja to atzītu par valsts atbalstu.

#### 9.2.2. 2. pasākums

- (258) *FN GmbH* guva labumu no 2. pasākuma, lai kompensētu pamatlīdzekļu iegādes un uzstādīšanas izmaksas, kā paskaidrots 46. apsvērumā. Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 25. punktu "ieguldījumu atbalsts" ir atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu". Tāpēc visas izmaksas, ko sedz no 2. pasākuma, ir ieguldījumu izmaksas. Tāpēc 2. aizdevums ir nelikumīgs ieguldījumu atbalsts, ko piešķir līdz 2014. gada 4. aprīlim, un tā saderība ir jāvērtē saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādņem.

#### 9.2.3. 3. pasākums

- (259) Kā paskaidrots 3.3. iedaļā, pārbaudāmo 3. pasākumu īstenoja, lai piešķirtu *FN GmbH* pārejas finansējumu lidostas nekustamā īpašuma (615 hektāri zemes un 650 dažādas ēkas, lai pārveidotu lidostu par civilu lidostu) iegādes izmaksu segšanai. Kā noteikts 2002. gada 14. marta aizdevuma līguma preambulas 3. punktā un 1. pantā, pārejas finansējumu piešķir ar bezprocentu aizdevumu vienīgi, lai finansētu ieguldījumu izmaksas, kas nepieciešamas, lai pabeigtu *EuZZLG* (skatīt 21. apsvērumu).
- (260) Tāpēc šis pārejas finansējums ir nelikumīgs ieguldījumu atbalsts, ko piešķir līdz 2014. gada 4. aprīlim, un tā saderība ir jāvērtē saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādņem.

#### 9.2.4. Secinājums

- (261) Kā paskaidrots iepriekš, Komisija uzskata, ka 1. pasākuma 4. aizdevums, 2. pasākums un 3. pasākums ir ieguldījumu valsts atbalsts, savukārt 1. pasākuma 1. un, iespējams, 2. pagarinājums ir uzskatāms par darbības atbalstu.

### 9.3. Ieguldījumu atbalsta pasākumu saderīgums

- (262) Saskaņā ar 2005. gada pamatnostādņu 61. punktu Komisijai ir jāpārbauda, vai:
- infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam vispārējo interešu mērķim (reģionālai attīstībai, pieejamībai u. c.);
  - infrastruktūra ir vajadzīga un tā ir samērīga attiecībā pret noteikto mērķi;
  - prognozes par infrastruktūras izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu;



d) infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem;

e) ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Kopienas interesēm.

(263) Papildus prasībai, saskaņā ar kuru jāizpilda konkrēti saderības kritēriji, kas izklāstīti 2005. gada Aviācijas pamatnostādņēs, lidostām paredzētajam valsts atbalstam – kā jebkuram citam valsts atbalsta pasākumam – jābūt nepieciešamam un samērīgam ar sasniedzamo likumīgo mērķi, lai to varētu atzīt par saderīgu atbalstu <sup>(76)</sup>.

9.3.1. *Infrastrukturās būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam vispārējo interešu mērķim (reģionālai attīstībai, pieejamībai u. c.)*

(264) Pārbaudāmā ieguldījumu atbalsta mērķis bija finansēt bijušās Lielbritānijas militārās bāzes Vēzē pārveidi par civilo lidostu un ievērojami attīstīt lidostu. Šie pasākumi būtiski veicināja reģiona attīstību un jaunu darba vietu izveidi reģionā, kura ekonomiku ietekmēja Lielbritānijas militārās bāzes slēgšana. Kā norāda Vācija, pēc Lielbritānijas militārās bāzes slēgšanas aptuveni 6 300 cilvēku devās prom no šā reģiona, tāpēc tika zaudēts 400 civilo darba vietu, kas bija tieši saistītas ar militārās bāzes darbību, un aptuveni 80 uzņēmumi zaudēja aptuveni EUR 102 miljonus ieņēmumos. Turklāt pēc tam, kad devās prom Lielbritānijas karaspēks, tika pamestas 1 600 dzīvojamās vienības, kas ir vairāk nekā 30 % kopējā mājokļu fonda tikai Vēzes kopienā vienā.

(265) Komisija norāda, ka saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju, izveidojot un attīstot civilo lidostu, tika izveidots vairāk nekā 1 200 darba vietu Klēves apgabalā un lidostas uzņēmējdarbības parka telpās sapulcējās pakalpojumu uzņēmumi.

(266) Kā norāda Vācija, Komisija jau ir zināmā mērā atzinusi šā projekta devumu reģiona ekonomikas attīstībā – un tādējādi ekonomikas kohēzijā, kas ir svarīgs Savienības mērķis. Komisija patiesi ir piešķirusi struktūrfondu līdzekļus Nīderheinas-Vēzes lidostai saskaņā ar *Konver II* – programmu, kas bija paredzēta vienīgi tam, lai finansētu bijušo militāro telpu pārveidi Klēvē.

(267) Pārbaudāmie ieguldījumu atbalsta pasākumi arī uzlaboja piekļuvi teritorijai. Patiesi, Nīderheinas-Vēzes lidostai tuvākās lidostas ir Diseldorfā (76 km jeb 51 minūšu attālumā, ceļojot pa sauszemi) un Eindhovenā Nīderlandē (88 km jeb 1 stundas 12 minūšu attālumā, ceļojot pa sauszemi) <sup>(77)</sup>.

(268) Satiksme Diseldorfas un Eindhovenas lidostā pastāvīgi palielinājās 2003. gadā: satiksme Diseldorfā palielinājās no 14,3 miljoniem pasažieru 2003. gadā līdz aptuveni 21 miljonam 2013. gadā, savukārt Eindhovenas lidostā satiksme palielinājās no 0,4 miljoniem 2003. gadā līdz 3,4 miljoniem 2013. gadā. Šajā laikposmā pastāvīgo pieaugumu ietekmēja vienīgi pašu pārslodzes problēmas un jaudas ierobežojumi (jo īpaši nepietiekamais brīvo laika intervālu skaits Diseldorfā). Diseldorfas lidostas jauda sasniedza 22 miljonu pasažieru ierobežojumu 2013. gadā, bet Eindhovenas lidosta varēja apkalpot tikai 2,5 miljonus pasažieru 2012. gadā. Kaut arī Nīderheinas-Vēzes lidostā satiksme palielinājās, Komisija secina, ka kopš 2012. gada ir sākti vai pabeigti paplašināšanas darbi, lai palielinātu abu lidostu jaudu <sup>(78)</sup>.

(269) Tāpēc Komisija secina, ka ieguldījumi Nīderheinas-Vēzes lidostā nav pašreizējās neienesīgās infrastruktūras dublēšana. Tieši pretēji, Nīderheinas-Vēzes lidostai ir bijusi svarīga nozīme Diseldorfas atslēgšanā, neierobežojot plānus paplašināt Diseldorfas un Eindhovenas lidostu. Neistenojot izvērtējamo projektu, pastāvētu risks, ka reģions netiktu pietiekami apkalpots.

(270) Tāpēc Komisija var secināt, ka infrastruktūras būvniecība un darbība atbilst precīzi definētam kopīgu interešu mērķim, proti, attīstīt reģiona ekonomiku un uzlabot piekļuvi reģionam.

<sup>(76)</sup> Skatīt, piemēram, lietu SA.34586 (12/N) – *Griekija – Hanjas lidostas modernizācija*, 49. punkts.

<sup>(77)</sup> Lai gan oficiāli Māstrihtas lidosta atrodas mazāk nekā 100 km (98 km) attālumā no Nīderheinas-Vēzes lidostas, līdz tai var nokļūt vienīgi vienā stundā un 14 minūtēs, ceļojot pa sauszemi. Komisija uzskata, ka šo lidostu nevajadzētu uzskatīt par tādu, kas atrodas Nīderheinas-Vēzes lidostas aptveruma teritorijā.

<sup>(78)</sup> Pēc paplašināšanas 2012.–2013. gadā Eindhovenas lidostas jaudu palielināja līdz pieciem miljoniem pasažieru; paplašināšanas darbus Diseldorfas lidostā ir plānots sākt 2014. gada vasarā.

### 9.3.2. *Infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar noteikto mērķi*

- (271) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju plānotā Nīderheinas-Vēzes lidostas modernizācija bija nepieciešama, lai pabeigtu bijušās militārās bāzes pārveidi par civilo aviācijas lidostu. Lai sāktu civilos lidojumus, bija jāveic manevrēšanas ceļu un peronu būvniecība un modernizācija.
- (272) Kā apgalvo Vācija, infrastruktūras projektu īstenoja tikai tik lielā apmērā, cik tas bija nepieciešams, lai sasniegtu noteiktos mērķus: kaut arī infrastruktūru būvēja ne vairāk kā 3,5 miljonu pasažieru lielai satiksmei, 1. tabulā minētā satiksmes statistika liecina, ka līdz 2010. gadam satiksme pastāvīgi palielinājās, sasniedzot 2,9 miljonus pasažieru, kas bija augstākais rādītājs, pirms tā atkal samazinājās līdz 2,2 miljoniem 2012. gadā. Tas nozīmē, ka plānotā satiksme lielā mērā bija atbilstoša faktiskajai satiksmei un projekts nav nesamērīgi liels vai sīki izstrādāts.
- (273) Tāpēc Komisija var secināt, ka attiecīgā infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar noteiktajiem mērķiem.

### 9.3.3. *Prognozes par infrastruktūras vidējā termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu*

- (274) Kā paskaidrots iepriekš, Nīderheinas-Vēzes lidosta 2010. gadā sasniedza pasažieru skaitu (2,9 miljoni pasažieru), kas bija tuvs maksimālajai lidostas jaudai (3,5 miljoni pasažieru). Šādu satiksmi sasniedza vien sešos darbības gados, kas ir daudz ātrāk nekā citas Vācijas lidostas, kuras piemēro to pašu ZIP stratēģiju (piemēram, Kaseles vai Hānas lidosta). Nīderheinas-Vēzes lidostas vērā ņemamo izaugsmi veicina lidostas lielā nozīme Diseldorfas un Eindhovenas lidostas atslogošanā, kā arī iedzīvotāju blīvums aptvēruma teritorijā (vairāk nekā 35 miljoni iedzīvotāju).
- (275) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem pasažieru skaita rādītājiem, vidējā termiņā Nīderheinas-Vēzes lidostas attīstības projekts sniedza labas izmantošanas perspektīvas, jo īpaši attiecībā uz sākotnējo militāro infrastruktūru lidostā, ko sākotnējie ieguldījumi palīdzēja pārvērst par civilu platformu.

### 9.3.4. *Infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem*

- (276) Komisija secina, ka pastāvošā civilā infrastruktūra vienmēr ir bijusi pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem bez diskriminācijas.

### 9.3.5. *Ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā ES interesēm*

- (277) Kad 2002. gada 15. oktobrī piešķīra atbalstu, Nīderheinas-Vēzes lidosta apkalpoja mazāk nekā vienu miljonu pasažieru, tāpēc saskaņā ar 2005. gada Aviācijas pamatnostādņem kvalificējās kā maza reģionālā lidosta (D kategorija) <sup>(79)</sup>.
- (278) Nīderheinas-Vēzes lidostas aptvēruma teritorija ir Vācijas rietumu reģioni un Nīderlandes austrumu reģioni. Kā norādīts iepriekš, Nīderheinas-Vēzes lidosta nav būtiski kaitējusi konkurencei aptvēruma teritorijā, tas ir, Diseldorfas un Eindhovenas lidostā, kas saskārās ar lielām pārslodzes problēmām un nepietiekamu skaitu brīvo laika intervālu (skatīt 268. apsvērumu).
- (279) Turklāt atšķirībā no abiem konkurentiem Nīderheinas-Vēzes lidostai nav ne savienojuma ar vilcienu, ne autoceļu sistēmu.
- (280) Turklāt Komisija norāda, ka darījumu braucieni segments aizņem 40 % tirgus Diseldorfas lidostā, bet tikai 7 % Nīderheinas-Vēzes lidostā.
- (281) Attiecībā uz Eindhovenas lidostu Komisija secina, ka no tās veic gan civilos, gan militāros lidojumus un infrastruktūras izmaksu finansējumu nodrošina gan civilās lidostas administratori, gan Nīderlandes militārais dienests. Eindhovenas lidosta 2010. un 2011. gadā maksāja aptuveni EUR 1 miljonu gadā, lai kompensētu Nīderlandes militārajam dienestam galvenokārt infrastruktūras uzturēšanas, drošības, gaisa kontroles izmaksas, taču tai nebija jāsedz sākotnējās izmaksas, kādas bija jāsedz (daļēji) Nīderheinas-Vēzes lidostai.

<sup>(79)</sup> Skatīt 15. punktu.

- (282) Turklāt kopējā projekta atbalsta intensitāte (skatīt turpmāko iedaļu par atbalsta nepieciešamību un samērīgumu) nepārsniedz projekta finansējuma deficītu. Lidostas ekspluatanta akcionāri finansēs vairāk nekā 50 % ieguldījumu izmaksu.
- (283) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija var secināt, ka ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā kopīgām interesēm.

#### 9.3.6. Atbalsta nepieciešamība un samērīgums

- (284) Komisijai jānosaka, vai *FN GmbH* piešķirtais valsts atbalsts ir mainījis saņēmēja uzņēmuma rīcību tādējādi, ka tas veic darbības, ar kurām tiek veicināta vispārējās nozīmes mērķa sasniegšana un kuras tas i) neveiktu atbalsta nepiešķiršanas gadījumā vai ii) veiktu ierobežotā vai atšķirīgā veidā. Turklāt atbalsts tiek uzskatīts par samērīgu tikai tad, ja tādu pašu rezultātu nevarētu sasniegt ar mazāku atbalstu un mazākiem kropļojumiem. Tas nozīmē, ka atbalsta summai un intensitātei jābūt ierobežotai līdz minimumam, kas nepieciešams, lai atbalstāmā darbība varētu notikt.
- (285) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju atbalsts bija nepieciešams, jo lidostas attīstība būtu pakļauta riskam, ņemot vērā *FN GmbH* grūto finansiālo situāciju laikā, kad piešķīra atbalstu. Vācija arī piebilst, ka tad, ja projektu īstenotu tieši valsts iestādes, šīm iestādēm būtu jāsedz būvniecības izmaksas, kā arī sākotnējie ar darbību saistītie zaudējumi. Komisija piekrīt šim viedoklim un norāda, ka publisko atbalstu piešķīra laikā, kad *FN GmbH* privātie akcionāri veica ļoti būtiskus ieguldījumus infrastruktūrā projekta sākotnējā posmā (EUR [20–60] miljoni 2002.–2003. gadā), vienlaikus sedzot sākotnējos ar darbību saistītos lidostas zaudējumus. Ir apšaubāmi, ka tādas vietējās pašvaldības ar ierobežotiem finanšu līdzekļiem kā Klēves apgabals un Vēzes komūna varētu pašas segt šāda liela mēroga projekta radīto finanšu slogu, vienlaikus sasniedzot tādu pašu rezultātu kā ar ierobežotu privātās iniciatīvas atbalstu. Ņemot vērā to, ka projekts ir riskants, jo tajā iesaistīta viena no retajām privātajām lidostām Eiropā, ierobežots valsts atbalsts šķiet pamatots tā sākotnējā posmā.
- (286) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju bez atbalsta ieguldījumus nebūtu iespējams veikt tādā apjomā kā ar 1., 2. un 3. pasākumu. Kā pareizi norādīja Vācija, varēja veikt tikai ierobežotus ieguldījumus, piemēram, skrejceļa paplašināšanā. Dažus ieguldījumus nāktos atlikt uz ievērojamu laiku, tādējādi būtiski apgrūtinot lidostas darbību vai izraisot situāciju, kad lidosta nespēj apmierināt aptvēruma teritorijā esošo aviokompāniju un pasažieru plānoto pieprasījumu. Tāpēc var secināt, ka 1., 2. un 3. atbalsta pasākumam ir stimulējoša ietekme, jo tie ļāva atbalsta saņēmējam veikt ieguldījumus.
- (287) Attiecībā uz 2. pasākuma samērīguma novērtējumu lidostai piešķirtā publiskā finansējuma faktiskā summa bija EUR [2–5] miljoni. Kā paskaidrots 46. apsvērumā, šis atbalsts finansēja 50 % attiecināmo izdevumu saskaņā ar 1993. gada rīkojumu. Pārējo summu (EUR [2–5] miljoni) finansēja *FN GmbH*. Tādējādi atbalsta intensitāte ir 50 %.
- (288) Tā kā 2005. gada Aviācijas pamatnostādnes nesniedz atbildi uz jautājumu par atbalsta intensitāti, maksimālā pieļaujamā atbalsta summa ir jāierobežo līdz nepieciešamajam minimumam. Komisija norāda, ka ieguldījumus, ko atbalstīja ar 2. pasākumu, finansēja saskaņā ar *pari passu* noteikumiem. Tāpēc šajā gadījumā atbalsta intensitāte 50 % šķiet pamatota.
- (289) Attiecībā uz 1. pasākuma 4. aizdevuma un 3. pasākuma samērīgumu Komisija norāda, ka aizdevums ar zemu procenta likmi vai bezprocentu aizdevums ir mazāk kropļojošs pasākums nekā tieša dotācija. Turklāt, tā kā valsts iestādes pilnīgi nodrošināja aizdevumus, to finansiālā iesaistīšanās bija ļoti ierobežota. Attiecībā uz atteikuma atmaksāt pusi pārejas finansējuma saderīgumu Komisija piekrīt Vācijai, ka nosacījums izveidot 350 darba vietas ir stimulējošs lidostas privātajiem īpašniekiem būvēt un attīstīt lidostas infrastruktūru. Komisija norāda, ka šis stimulējošs darbojas, jo atteikuma laikā (2004. gadā), ilgi pirms līguma darbības termiņa beigām (2007. gada beigās), bija izveidotas 445 darba vietas.

#### 9.3.7. Secinājums par 1. (4. aizdevums), 2. un 3. pasākumu

- (290) Ņemot vērā iepriekš minēto izvērtējumu, Komisija secina, ka 1. (4. aizdevums), 2. un 3. pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

#### 9.4. Darbības atbalsta saderīgums

- (291) 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļā ir noteikti kritēriji, kurus Komisija piemēros, izvērtējot darbības atbalsta saderīgumu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Proti, saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 172. punktu Komisija piemēros šos kritērijus visos gadījumos, kad ir piešķirts darbības atbalsts lidostai, tostarp attiecībā uz izskatīšanā esošiem paziņojumiem un nelikumīgu nepaziņotu atbalstu, pat ja atbalsts piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, tas ir, pirms stājās spēkā 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes. Saderīguma kritēriji darbības atbalstam, ko var piešķirt 10 gadus ilgā pārejas periodā, kas sākas 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu publicēšanas dienā, ir šādi:
- a) *ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā*: šo noteikumu izpilda, ja cita starpā atbalsts palielina ES iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem vai veicina reģionālo attīstību <sup>(80)</sup>;
  - b) *valsts iejaukšanās nepieciešamība*: valsts atbalsts būtu jāvērs uz situācijām, kurās atbalsts var sniegt reālus uzlabojumus, ko nevar nodrošināt tirgus <sup>(81)</sup>;
  - c) *stimulējošas ietekmes pastāvēšana*: šo noteikumu izpilda, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta un ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu, saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināts <sup>(82)</sup>;
  - d) *atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)*: lai darbības atbalsts būtu samērīgs, tam ir jāaprobežojas ar minimumu, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu <sup>(83)</sup>;
  - e) *izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību* <sup>(84)</sup>.
- (292) Pieņemot, ka darbības atbalstu, ko ietvēra 1. pasākuma 1. pagarinājums un, iespējams, 2. pagarinājums, pilnīgi piešķīra, pirms stājās spēkā 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, šos saderīguma kritērijus piemēro, ņemot vērā 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. punktā izklāstītos apsvērumus (proti, dažus nosacījumus nepiemēro).

##### 9.4.1. Darbības atbalsts ir ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

- (293) Pārbaudāmā valsts atbalsta mērķis bija uzturēt Nīderheinas-Vēzes lidostas darbību noteiktā līmenī.
- (294) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 113. punktu lidostām piešķirts darbības atbalsts palīdzēs kopīgu interešu mērķu sasniegšanai, ja tas palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, ir vērsti uz satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas Savienības transporta mezgli, vai veicina reģionālo attīstību.
- (295) Kā secināts 270. apsvērumā, Nīderheinas-Vēzes lidostas būvniecība un darbība atbilst precīzi definētiem kopīgu interešu mērķiem, proti, attīstīt reģiona ekonomiku un uzlabot piekļuvi reģionam.

##### 9.4.2. Valsts iejaukšanās nepieciešamība

- (296) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 116. punktu un turpmākajiem punktiem darbības atbalsts lidostām tiks uzskatīts par nepieciešamu, ja tas veicina būtiskus uzlabojumus, ko nevarētu nodrošināt pats tirgus. Pamatnostādņēs arī norādīts, ka parasti mazu lidostu vajadzība pēc publiska finansējuma darbības izmaksu segšanai būs salīdzinoši lielāka augstu pastāvīgo izmaksu dēļ un lidostas, kurās pasažieru skaits ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieriem gadā, var nebūt spējīgas lielā mērā segt savas kapitāla izmaksas.

<sup>(80)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 113. punkts.

<sup>(81)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 116. punkts.

<sup>(82)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 124. punkts.

<sup>(83)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 125. punkts.

<sup>(84)</sup> 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 131. punkts.

- (297) Kopš 2003. gadā sāka darboties jaunais terminālis, pasažieru skaits gadā Nīderheinas-Vēzes lidostā sasniedza 207 992 200 3. gadā, 796 745 200 4. gadā un 591 744 200 5. gadā (skatīt 1. tabulu). Komisija secina, ka šajā sākuma posmā pasažieru plūsma ir bijusi ļoti atšķirīga, jo īpaši laikposmā no 2004. gada līdz 2005. gadam, kad tā samazinājās par 34 %. Tāpēc Komisija uzskata, ka pēdējos trīs gados vidējā pasažieru plūsma ir bijusi no 200 000 līdz 700 000 pasažieru. Vienlaikus Komisija arī norāda, ka *FN GmbH* vienmēr cieta zaudējumus (skatīt 5. tabulu) un pat nevarēja segt savas darbības izmaksas (koriģētais *EBITDA* ir negatīvs 2004. un 2005. gadā), kas 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs ir atzīts par raksturīgu šāda izmēra lidostām.
- (298) Tāpēc Komisija uzskata, ka darbības atbalsts, ko piešķir Nīderheinas-Vēzes lidostai, ir nepieciešams.

#### 9.4.3. Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

- (299) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 120. punktu darbības atbalstam ir jābūt piemērotam politikas instrumentam, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu problēmu. Tā kā Nīderheinas-Vēzes lidosta cieš zaudējumus darbības līmenī, vienīgais piemērotais instruments ir darbības atbalsts, kas ļauj lidostai turpināt darbību, nodrošinot Nīderheinas reģiona savienojamību. Citi instrumenti, piemēram, ieguldījumu atbalsts vai tiesiskā regulējuma pasākumi, nešķiet piemēroti, lai risinātu Nīderheinas-Vēzes lidostas finansiālās problēmas darbības līmenī. Tāpēc Komisija uzskata, ka darbības atbalsts, ko piešķir Nīderheinas-Vēzes lidostai, ir piemērots instruments.

#### 9.4.4. Atbalsta stimulējoša ietekme un atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)

- (300) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 124. punktu darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta un ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu, saimnieciskās darbības apmērs attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināts.
- (301) Nīderheinas-Vēzes lidosta saņēma ieguldījumu atbalstu jauna termināļa būvniecībai un jaunu drošības un drošuma prasību īstenošanai. Tas ļāva lidostai apmierināt Nīderheinas reģiona savienojamības un transporta vajadzības, kas izpaudās kā pasažieru skaita pieaugums pēdējos gados. Kaut arī pasažieru skaits pieaug, lidosta nespēj segt savas darbības izmaksas. Bez darbības valsts atbalsta lidosta nevarētu uzturēt pašreizējo satiksmes un ieguldījumu apmēru un tās saimnieciskā darbība samazinātos. Tomēr atbalsts nepārsniedza apmēru, kas nepieciešams, lai segtu darbības izmaksas, tādējādi atbalsta apmērs ir ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam.
- (302) Tāpēc Komisija uzskata, ka darbības atbalstam Nīderheinas-Vēzes lidostai ir stimulējoša ietekme un tas ir samērīgs.

#### 9.4.5. Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

- (303) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 131. punktu, izvērtējot lidostas darbības atbalsta saderību, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Iespējama norāde uz konkurences kropļojumiem vai ietekmi uz tirdzniecību var būt tas, ka lidosta atrodas citas tādas lidostas aptvēruma teritorijā, kuras jauda nav pilnīgi izmantota.
- (304) Kā minēts 276. apsvērumā, Komisija jau ir secinājusi, ka ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā kopīgām interesēm.

### 9.5. Secinājums par atbalsta saderīgumu

- (305) Visi pasākumi, uz kuriem attiecas izmeklēšana un kuri kvalificējas kā valsts atbalsts, ir saderīgi ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šis secinājums nekādi neietekmē novērtējumu, ko Komisija varētu veikt nākotnē attiecībā uz citiem valsts atbalsta noteikumiem, kurus valsts iestādes varētu īstenot par labu *FN GmbH*.

**10. VALODA**

(306) Vācija 2014. gada 18. jūnija vēstulē piekrita, ka šo lēmumu pieņem angļu valodā. Tāpēc autentisks ir tikai teksts angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

Aizdevumi, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH* 2004. gada 11. aprīlī, 2004. gada 17. jūnijā un 2004. gada 28. jūlijā, kā arī Klēves apgabala un Vēzes pašvaldības piešķirtais atbalsts *EEL GmbH* nav atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē.

*2. pants*

1. Aizdevums, ko *EEL GmbH* piešķīra *FN GmbH* 2005. gada 1. jūlijā, kā arī *EEL GmbH* iepriekšējo aizdevumu *FN GmbH* pārfinansēšana 2005. gada 1. jūlijā, atbalsts, ko Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme piešķīra *FN GmbH*, un atbalsts, ko Klēves apgabals piešķīra tieši *FN GmbH* saistībā ar Nīderheinas-Vēzes lidostas nekustamā īpašuma iegādi, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē un Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

2. *EEL GmbH* iepriekšējo aizdevumu *FN GmbH* pārfinansēšana 2010. gada 29. novembrī, ja tā ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē, ir saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

*3. pants*

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Joaquín ALMUNIA