

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2016/152**(2014. gada 1. oktobris)****par valsts atbalstu SA.27339 (12/C) (ex 11/NN), ko Vācija īstenojusi par labu Cveibrienes lidostai un aviokompānijām, kuras izmanto minēto lidostu***(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5063)***(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem noteikumiem ⁽²⁾, un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Eiropas Parlamenta deputāte *Hiltrud Breyer* 2008. gada decembrī uzdeva Parlamenta jautājumu par publisko finansējumu Cveibrienes lidostai ⁽³⁾. Viņa apgalvoja, ka laikposmā no 2005. gada līdz 2006. gadam Reinzemes-Pfalcas federālā zeme (turpmāk "federālā zeme") ir piešķirusi *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken* (turpmāk "FGAZ") finansējumu EUR 2,4 miljonu apmērā, ko *FGAZ* savukārt izmantoja, lai finansētu sev pilnībā piederošo meitasuzņēmumu *Flughafen Zweibrücken GmbH* (turpmāk "FZG"). Viņa arī apgalvoja, ka minētajā laikposmā būvdarbus lidostā, kuri izmaksāja EUR 6,96 miljonus, pilnībā apmaksāja federālā zeme.
- (2) Komisārs *Antonio Tajani* 2009. gada 6. janvārī atbildēja uz minēto Parlamenta jautājumu. To reģistrēja arī kā sūdzību Nr. CP 5/2009. Komisija 2009. gada 22. janvārī, 2010. gada 24. septembrī un 2011. gada 15. martā pieprasīja no Vācijas papildu informāciju, ko Vācija sniedza 2009. gada 23. marta, 2011. gada 27. janvāra un 2011. gada 19. maija vēstulēs.
- (3) Komisija 2008. gada 8. aprīlī arī pieprasīja papildu informāciju no aviokompānijas *Ryanair*, kas tika sniegta 2011. gada 15. jūlijā. Vācijai 2011. gada 18. augustā nosūtīja *Ryanair* sniegtās informācijas tulkojumu vācu valodā un 2011. gada 26. septembrī Vācija paziņoja, ka neplāno attiecīgajā brīdī komentēt *Ryanair* sniegto informāciju.
- (4) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē informēja Vāciju, ka attiecībā uz Cveibrienes lidostas ekspluatanta publisko finansējumu un stimuliem par labu aviokompānijām, kas izmanto lidostu, ir nolēmusi sākt Līguma 108. panta 2. punktā noteikto procedūru (turpmāk "lēmums par procedūras sākšanu").
- (5) Komisija 2012. gada 24. februāra vēstulē pieprasīja papildu informāciju pēc lēmuma par procedūras sākšanu. Vācija 2012. gada 4. maijā iesniedza savas piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu un 2012. gada 16. aprīlī atbildēja uz Komisijas pieprasījumu sniegt papildu informāciju.
- (6) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽⁴⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par iespējamo atbalstu.

⁽¹⁾ Kopš 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvis par Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "LESD") 107. un 108. pantu. Abu pantu noteikumu kopumi būtībā ir vienādi. Šajā lēmumā atsaucas uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāsaprot kā atsaucas uz EK līguma 87. un 88. pantu. Ar LESD tika ieviestas arī vairākas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, terminu "Kopiena" aizstājot ar terminu "Savienība" un terminu "kopējais tirgus" aizstājot ar terminu "iekšējais tirgus". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

⁽²⁾ OV C 216, 21.7.2012., 56. lpp.

⁽³⁾ *Hiltrud Breyer (Verts/ALE)* 2008. gada 2. decembra rakstiskais jautājums E-6470/08 Komisijai par Cveibrienes lidostas subsidēšanu, ko veica Reinzemes-Pfalcas federālā zeme.

⁽⁴⁾ OV C 216, 21.7.2012., 56. lpp.

- (7) Komisija saņēma piezīmes no četrām ieinteresētajām personām, proti, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* (turpmāk "AMS"), *Germanwings* un *TUIFly*. Tā pārsūtīja minētās piezīmes Vācijai, kurai tika dota iespēja atbildēt viena mēneša laikā; Vācijas piezīmes tika saņemtas 2012. gada 26. oktobra vēstulē.
- (8) Papildu piezīmes no *Ryanair* Komisija saņēma 2013. gada 20. decembrī, 2014. gada 17. janvārī un 2014. gada 31. janvārī. Saņemtā informācija tika nosūtīta Vācijai, kas nevēlējās iesniegt savas piezīmes par to.
- (9) Komisija 2013. gada 6. novembra, 2014. gada 14. marta un 2014. gada 2. aprīļa vēstulēs pieprasīja papildu informāciju. Vācija 2013. gada 16. decembrī un 2014. gada 15. janvārī, 5. aprīlī, 15. aprīlī, 24. aprīlī, 11. jūnijā un 27. jūnijā atbildēja uz Komisijas pieprasījumiem sniegt papildu informāciju.
- (10) Komisija 2014. gada 25. februāra vēstulē informēja Vāciju par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu⁽⁵⁾ pieņemšanu 2014. gada 20. februārī un par to, ka minētās pamatnostādnes kļūs piemērojamas konkrētajā lietā no brīža, kad tās publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un deva Vācijai iespēju iesniegt savas piezīmes par pamatnostādņēm un to piemērošanu 20 darbdienu laikā no to publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (11) Komisija 2014. gada 24. februāra vēstulēs informēja arī trešās personas par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu pieņemšanu 2014. gada 20. februārī un par to, ka minētās pamatnostādnes kļūs piemērojamas konkrētajā lietā no brīža, kad tās publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un deva trešām personām iespēju iesniegt savas piezīmes par pamatnostādņēm un to piemērošanu 20 darbdienu laikā no to publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (12) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī. Tās aizstāja 1994. gada Aviācijas vadlīnijas⁽⁶⁾, kā arī 2005. gada Aviācijas vadlīnijas⁽⁷⁾.
- (13) *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 15. aprīlī tika publicēts uzaicinājums dalībvalstīm un ieinteresētajām personām viena mēneša laikā no 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu publicēšanas datuma iesniegt piezīmes par to piemērošanu konkrētajā lietā⁽⁸⁾.
- (14) Piezīmes par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu piemērošanu no Vācijas tika saņemtas 2014. gada 8. maijā. Vācija piekrita 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu piemērošanai konkrētajā lietā. Trešās personas neiesniedza piezīmes.
- (15) Vācija 2014. gada 17. jūlija vēstulē piekrita izņēmuma kārtā atteikties no savām tiesībām, kas izriet no Līguma 342. panta saistībā ar Regulas Nr. 1/1958⁽⁹⁾ 3. pantu, un šā lēmuma pieņemšanai un paziņošanai angļu valodā atbilstoši Līguma 297. pantam.

2. PRIEKŠVĒSTURE SAISTĪBĀ AR IZMEKLĒŠANU UN PASĀKUMU KONTEKSTS

2.1. CVEIBRIKENES LIDOSTAS VĒSTURE UN ATTĪSTĪBA

- (16) Cveibrikenes lidosta bija militārais lidlauks līdz 1991. gadam, kad to pameta ASV armija. No 1992. gada līdz 1999. gadam attiecībā uz lidlauku tika īstenots Savienības līdzfinansēts pārveidošanas projekts⁽¹⁰⁾. Savienības finansējums tika izmantots, lai pārveidotu lidlauku tā, ka tas kļūst pieejams civilajai aviācijai, un nepieciešamo pasākumu vidū bija šķēršļu likvidēšana, torņa modernizācija un uzstādīšana, kā arī skrejceļa drenāžas ierīkošana. Projekta privātie ieguldītāji bija arī paredzējuši vēlāk ierīkot uzņēmējdarbības parku, multivides parku un ietaises brīvā laika pavadīšanai.

⁽⁵⁾ Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

⁽⁶⁾ EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

⁽⁷⁾ Koptienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

⁽⁹⁾ 1958. gada 15. aprīļa Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV 17, 6.10.1958., 385/58. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Komisijas 1993. gada 22. decembra Lēmums – K (93) 3964/6 – *Konver I* – un Komisijas 1995. gada 21. decembra Lēmums – K (95) 3208 – *Konver II*. Attiecībā uz Reinzemi-Pfalcu pārveidošanas projektos bija ietverts projekts "Cveibrikenes militārais lidlauks". Savienības finansējums sasniedza EUR 9 miljonus.

- (17) No 2000. gada līdz 2006. gadam lidlauks netika plaši izmantots komercaviācijai. To izmantoja militārās lidmašīnas, privātās lidmašīnas, atpūtas lidojumiem un tikai ik pa laikam komerciāliem lidojumiem. Lielākā daļa pasažieru, kuri izlidoja no Cveibrikenes lidostas un ielidoja lidostā, tika pārvadāti ar militāriem lidojumiem, savukārt pārējie izmantoja uzņēmumam piederošas lidmašīnas vai gaisa taksometru lidojumus. Mēģinājumi piesaistīt komerciālus ekspluatantus bija nesekmīgi. Iemesls daļēji bija NATO gaisa spēku kaujas mācību zona (*Polygone*), kas ievērojami ierobežoja civilo ekspluatantu spēju nokļūt līdz Cveibrikenei vai izlidot no tās mācību zonas izmantošanas laikā.
- (18) Tikai pēc tam, kad tika izveidota kontrolzona (Cveibrikenes KTZ), kas regulēja to, kā civilie un militārie gaisa kuģi izmanto gaisa telpu, varēja piesaistīt komerciālu ekspluatantu. Komerciālā satiksme ar regulāriem lidojumiem un līgumreisu lidojumiem sākās ar *Germanwings* atklāšanas lidojumu uz Berlīni 2006. gada 15. septembrī. Līgumreisu nodrošinātājs *TUIFly* sāka darbību 2007. gada 30. martā. *Ryanair* nodrošināja lidojumus savā vienīgajā maršrutā no Cveibrikenes (uz Stanstedas lidostu Londonā) laikposmā no 2008. gada 28. oktobra līdz 2009. gada 22. septembrim, vēlāk pārtraucot savus pakalpojumus Cveibrikenes lidostā.
- (19) Cveibrikenes lidostas jauda pašlaik ir aptuveni 700 000 pasažieru gadā, bet, ņemot vērā skrejceļa un apkalpošanas zonu jaudu, tā varētu sasniegt 1 miljonu pasažieru.
- (20) 1. tabulā ir norādīta pasažieru skaita un gaisa kuģu pārvietošanās darbību skaita dinamika Cveibrikenes lidostā 2006.–2012. gadā.

1. tabula

Pasažieru skaits 2006.–2012. gadā ⁽¹⁾

Gads	Pasažieri	Gaisa kuģu pārvietošanās darbības
2006	78 000	23 160
2007	288 000	26 474
2008	327 000	27 000
2009	338 000	21 000
2010	265 000	16 000
2011	224 000	14 500
2012	242 880	13 230

2.2. CVEIBRIKENES LIDOSTAS ĢEOGRĀFISKAIS IZVIETOJUMS

- (21) Cveibrikenes lidosta atrodas 4 km uz dienvidaustrumiem no Cveibrikenes pilsētas Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē Vācijā. Tuvākās ⁽¹²⁾ lidostas ir šādas:
- Zārbrikenes lidosta (aptuveni 39 km vai aptuveni 29 minūtes, braucot ar automobili),
 - Frankfurtes-Hānas lidosta (aptuveni 128 km vai aptuveni 84 minūtes, braucot ar automobili),
 - Frankfurtes (pie Mainas) lidosta (aptuveni 163 km vai aptuveni 91 minūte, braucot ar automobili),
 - Luksemburgas lidosta (aptuveni 145 km vai aptuveni 86 minūtes, braucot ar automobili),

⁽¹⁾ <http://www.flughafen-zweibruecken.de/de/wir-ueber-uns-de/daten-und-fakten-de>

⁽¹²⁾ Visi attālumi sauszemes ceļu kilometros, izmantojot ātrāko maršrutu. Avots: maps.google.com, skatīts 2014. gada 25. jūnijā.

- e) *Karlsruēs/Bādenbādenes lidosta* (aptuveni 105 km vai aptuveni 88 minūtes, braucot ar automobili),
 - f) *Mecas-Nansī lidosta* (aptuveni 129 km vai aptuveni 78 minūtes, braucot ar automobili),
 - g) *Strasbūras lidosta* (aptuveni 113 km vai aptuveni 87 minūtes, braucot ar automobili).
- (22) Saskaņā ar *Desel Consulting* un *Airport Research GmbH* 2009. gada pētījumu ⁽¹³⁾ vidēji aptuveni 15 % pasažieru gadā ierodas no citām dalībvalstīm (Luksemburgas un Francijas). Pārējie pasažieri ierodas no Vācijas, lielākoties no Zārfalcas dienvidrietumu reģiona, Zārbriekenes pilsētas, Zārlūi pilsētas un Zārfalcas-Kreisas reģiona.

2.3. CVEIBRIKENES LIDOSTAS JURIDISKĀ UN EKONOMISKĀ STRUKTŪRA

- (23) Cveibriekenes lidostas īpašnieks un ekspluatants ir FZG. FZG ir FGAZ pilnībā piederošs meitasuzņēmums, ar ko FGAZ ir noslēdzis peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu (turpmāk "PZ līgums"). PZ līgums nodrošina, ka visus FZG zaudējumus segs FGAZ un visa peļņa tiks nodota FGAZ.
- (24) Savukārt attiecībā uz FGAZ pastāv dalītas īpašumtiesības. Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei pieder 50 % akciju, bet atlikušie 50 % pieder *Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken* (turpmāk "ZEF") – publisku teritoriālu struktūru apvienībai Reinzemē-Pfalcā. FGAZ publiskie īpašnieki sedz tā finanšu vajadzības, veicot ikgadēju kapitāla iepludināšanu. Kā norādījusi Vācija, FGAZ pats neveic ar aviāciju saistītas darbības. Attiecībā uz aviāciju FGAZ tikai nodod publisko finansējumu FZG. Tomēr FGAZ veic dažas darbības, kas saistītas ar zemes gabalu tirdzniecību lidostas apkārtnē.

3. PASĀKUMU APRAKSTS UN PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

- (25) Komisija ir izmeklējusi vairākus pasākumus, kas saistīti ar Cveibriekenes lidostu. Komisija novērtēja, vai minētie pasākumi ir valsts atbalsts un vai valsts atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (26) Kā iespējams valsts atbalsts FGAZ un FZG tika izmeklēti šādi pasākumi:
- a) Reinzemes-Pfalcas federālās zemes un ZEF tiešs publiskais finansējums šādu Cveibriekenes lidostas izmaksu segšanai:
 - ieguldījumi infrastruktūrā (2000.–2009. gads),
 - pamatdarbības izmaksas (2000.–2009. gads);
 - b) bankas aizdevums un dalība Reinzemes-Pfalcas federālās zemes iekšējā naudas fondā.
- (27) Kā iespējams valsts atbalsts aviokompānijām, kas veica lidojumus no Cveibriekenes, tika izmeklēti šādi pasākumi:
- a) lidostas maksu atlaides dažādām aviokompānijām (*Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair*);
 - b) tirgvedības līgumi ar *Ryanair*.

3.1. REINZEMES-PFALCAS FEDERĀLĀS ZEMES UN ZEF PUBLISKAIS FINANSĒJUMS CVEIBRIKENES LIDOSTAI

3.1.1. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

- (28) Publiskais finansējums Cveibriekenes lidostai tika piešķirts divos dažādos veidos. Pirmkārt, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un ZEF atbalstīja īpašus ieguldījumus FZG infrastruktūrā, piešķirot tiešas dotācijas. Otrkārt, FGAZ īpašnieki katru gadu iepludināja kapitālu FGAZ. Šāda kapitāla iepludināšana FGAZ zaudējumu segšanai tika veikta, lai FGAZ varētu izpildīt savas saistības atbilstoši PZ līgumam, saskaņā ar kuru FGAZ ir jāsedz FZG zaudējumi.

⁽¹³⁾ *Desel Consulting und Airport Research Center GmbH*, "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025", Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, 2009. gada septembris, 56. lpp.

- (29) Tiešās dotācijas īpašu infrastruktūras ieguldījumu atbalstam, kas piešķirtas laikposmā no 2000. gada līdz 2005. gadam un no 2006. gada līdz 2009. gadam, ir uzskaitītas 2. tabulā un 3. tabulā.

2. tabula

Ieguldījumi infrastruktūrā, 2000.–2005. gads

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2000						
5.6.2000	Wendehämmer, Boden- geräte, usw.	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 25 × 25	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
30.11.2000	Flugzeughalle 56 × 18	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24.11.2000	Renovierung Halle 360	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.12.2000	Renovierung Halle 370	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2000		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2001						
23.7.2001	TODA 1. Phase	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
22.11.2001	Umorg. Sicherheits- bereich	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2001		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2002						
16.7.2002	außerord. Rep. Start- u. Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2002		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahmen	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahmen	Landesmittel	Mittel des Trägers	Ausgezahlte Mittel insgesamt	Davon Landesmittel für Baumaßnahmen
2003						
14.4.2003	Überarb. Markierungen Flugbetr. fläche	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
15.9.2003	2. Phase TODA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2003		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2004						
26.1.2004	Gebäude 320	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1.11.2004	Luftsicherheitsmaßn.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2004		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2005						
4.8.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
13.12.2005	Feuerlöschfahrzeug	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2005		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Piemērojams pienākums ievērot dienesta noslēpumu.

3. tabula

Ieguldījumi infrastruktūrā, 2006.–2009. gads

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
2006								
22/11/2006	Trinkwasseranlage	[...]	[...]		[...]	[...]		

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des ZEF	Mittel des Trägers	ausgezahlte Mittel des Landes	ausgezahlte Mittel des ZEF	Davon Landesmittel für Baumaßnahme
21/10/2008	Vorfeldbeleuchtung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
27/10/2008	Heizgerät	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
09/11/2008	Sanierung Landebahn	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
31/10/2008	Umbau Terminal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24/11/2008	Wetterbeobachtungssystem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
24/11/2008	Geräte, Fahrzeuge	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2008		[...]	[...]		[...]	[...]		[...]
2009								
12/08/2009	Landebahn-sanierung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
02/09/2009	Erstellung DES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
16/10/2009	Guard Lights	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
19/10/2009	Flugzeugschlepper, Förderband	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gesamt 2009		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (30) Kopējā ieguldījumu summa laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam bija EUR 27 987 281, savukārt federālās zemes piešķirto dotāciju kopējā summa bija EUR 21 588 534. Vislielākie atsevišķie ieguldījumi bija ieguldījumi skrejceļa pagarināšanā 2001./2003. gadā (EUR [...]), termināļa modernizācijā 2006. gadā (EUR [...]) un skrejceļa modernizācijā 2008./2009. gadā (EUR [...]).
- (31) Dati par Reinzemes-Pfalcas federālās zemes un ZEF veikto kapitāla iepludināšanu FGZ un FZG zaudējumu segšanu, ko veica FGZ, ir sniegti 4. tabulā.
- (32) Turklāt jānorāda, ka laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam gan federālajai zemei, gan ZEF katram piederēja 50 % FGZ akciju un tie abi iepludināja vienādus kapitāla apjomus, tomēr faktiski federālā zeme subsidēja ZEF kapitāla daļu. Līdz 2005. gada beigām federālā zeme papildus savai daļai, kas bija 50 % no vajadzīgajam kapitāla ieplūdēm, sedza arī 90 % ZEF kapitāla daļas. Vēlāk federālā zeme samazināja pēdējo minēto īpatnību, vispirms līdz 80 % 2006. gadā un tad līdz 60 %, sākot no 2007. gada. Tādējādi federālā zeme sedza no 95 % (līdz 2005. gadam) līdz 80 % (sākot no 2007. gada) no FGZ ikgadējiem zaudējumiem.

4. tabula

Kapitāla iepludināšana un uzņēmējdarbības rezultāti

Gads	Reinzemes-Pfalcas federālās zemes un ZEF veiktā kapitāla iepludināšana FGAZ	FGAZ gada rezultāts	FZG gada rezultāti	EBITDA FZG
2000	[...]	[...]	[...]	[...]
2001	[...]	[...]	[...]	[...]
2002	[...]	[...]	[...]	[...]
2003	[...]	[...]	[...]	[...]
2004	[...]	[...]	[...]	[...]
2005	[...]	[...]	[...]	[...]
2006	[...]	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopā	[...]	[...]	[...]	[...]

3.1.2. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

- (33) Lēmumā par procedūras sākšanu ir nošķirts publiskais finansējums ieguldījumiem Cveibrienes lidostas infrastruktūrā un publiskais finansējums lidostas pamatdarbības izmaksu segšanai.

3.1.2.1. Ieguldījumi infrastruktūrā

Atbalsta esība

- (34) Lēmumā par procedūras sākšanu vispirms tika norādīts, ka attiecībā uz ieguldījumiem lidostas infrastruktūrā FZG ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Lēmumā bija atgādināts, ka spriedumā Leipcigas-Halles lidostas lietā ⁽¹⁴⁾ Vispārējā tiesa apstiprinājusi, ka subjekts, kas uzbūvē un ekspluatē lidostas infrastruktūru, iekasējot maksu no lietotājiem, veic saimniecisku darbību. Vienīgais izņēmums ir konkrētas darbības, ko varētu kvalificēt kā valsts varas īstenošanu; šādas darbības tiktu kvalificētas kā tādas, kas nav saimnieciskas, un tāpēc uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Lēmumā par procedūras sākšanu arī tika prasīts, lai Vācija iesniedz papildu informāciju par to, kuras darbības varētu kvalificēt kā tādas, kas nav saimnieciskas.
- (35) Lēmumā par procedūras sākšanu arī bija norādīts, ka FGAZ pats neveica ar lidostu saistītas darbības, bet tikai nodeva saņemto publisko finansējumu tālāk FZG. Tomēr bija arī pieminēts, ka FGAZ veica noteiktas saimnieciskas darbības attiecībā uz zemes gabaliem, kas atrodas lidostas apkārtnē. Minēto darbību dēļ lēmumā par procedūras sākšanu tika uzskatīts, ka arī FGAZ ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (36) Ņemot vērā, ka tiešās dotācijas ieguldījumu projektiem tika finansētas no federālās zemes budžeta un ka kapitāls par labu FGAZ (un – galu galā – FZG) tika iepludināts no federālās zemes un ZEF budžeta, lēmumā par procedūras sākšanu tika secināts, ka attiecīgie pasākumi tika finansēti no valsts līdzekļiem.

⁽¹⁴⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG un Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisija* (turpmāk "spriedums Leipcigas-Halles lidostas lietā") (Krājums 2011, II-1311. lpp., jo īpaši 93. un 94. punkts); apstiprināts ar spriedumu lietā C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen un Flughafen Leipzig-Halle/Komisija* (Krājums 2012), ECLI:EU:C:2012:821.

- (37) Attiecībā uz jautājumu, vai FGAZ un FZG guva priekšrocību, lēmumā par procedūras sākšanu bija norādīts, ka publiskais finansējums nerada priekšrocību, ja publiskā struktūra, kas piešķir finansējumu, rīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieks (turpmāk "TED"). Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka Vācija nav iesniegusi pierādījumus, kas apliecina, ka, piešķirot publisko finansējumu, tā rīkojusies kā TED. Faktiski ir acīm redzams, ka atšķirībā no privāta ieguldītāja publiskās iestādes, piešķirot finansējumu, vadījās no reģionālās un sociālās politikas apsvērumiem. Tā kā šā iemesla dēļ nevarēja secināt, ka publiskās iestādes ir rīkojušās kā TED, lēmumā par procedūras sākšanu tika provizoriski secināts, ka publiskais finansējums ir radījis priekšrocību FGAZ/FZG.
- (38) Lēmumā par procedūras sākšanu arī bija norādīts, ka publiskais finansējums tika piešķirts tikai FGAZ/FZG, tātad tas bija selektīvs.
- (39) Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu bija paskaidrots, ka, tā kā konkurence starp reģionālajām lidostām palielinās, Cveibrikenes lidostai piešķirtā priekšrocība var izkropļot konkurenci. Īpaši tika pieminēta Zārbrīkenes lidosta, kas atrodas tikai 39 km attālumā no Cveibrikenes lidostas, braucot ar automobili. Lēmumā par procedūras sākšanu arī bija minēts, ka, ņemot vērā prognozes par pasažieru plūsmas attīstību Cveibrikenes lidostā, priekšrocība varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (40) Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu tika konstatēts, ka, tā kā pastāv visi attiecīgie fakti, publiskais finansējums ieguldījumiem Cveibrikenes lidostas infrastruktūrā ir valsts atbalsts.

Saderība

- (41) Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka 2005. gada Aviācijas vadlīnijas nodrošina satvaru, attiecībā pret kuru jānovērtē ieguldījumiem infrastruktūrā piešķirta publiskā finansējuma saderība. Vadlīnijās ir noteikti vairāki kritēriji, kas Komisijai jāņem vērā, novērtējot saderību atbilstoši Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Atbilstoši 2005. gada Aviācijas vadlīniju 61. punktam šāds publiskais finansējums ir saderīgs šādos gadījumos:
- a) infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam vispārējo jeb kopīgo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.);
 - b) infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim;
 - c) prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu;
 - d) infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem; un
 - e) ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm.
- (42) Turklāt, lai valsts atbalsts lidostām būtu saderīgs ar iekšējo tirgu, tam tāpat kā jebkuram citam valsts atbalsta pasākumam jābūt ar stimulējošu ietekmi, kā arī vajadzīgam un proporcionālam attiecībā pret noteikto likumīgo mērķi.
- (43) Attiecībā uz jautājumu, vai infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam kopīgu interešu mērķim, lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka Cveibrikenes lidostas mērķis ir uzlabot tās Reinzemes-Pfalca federālās zemes daļas pieejamību, kurā lidosta atrodas. Lēmumā arī bija atsauce uz Vācijas apgalvojumu, ka lidosta veicina reģiona ekonomikas attīstību. Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu bija arī atgādināts, ka lidosta komercaviācijas pakalpojumus sāka sniegt tikai 2006. gadā un ka tās apkaimē atrodas citas lidostas (jo īpaši Zārbrīkenes lidosta), kas nodrošina piekļuvi reģionam. Pamatojoties uz pēdējo minēto konstatējumu, lēmumā par procedūras sākšanu tika paustas šaubas, vai publiskajam finansējumam, kas paredzēts Cveibrikenes infrastruktūrai, ir kopīgu interešu mērķis, vai arī tas pārklājas ar reģionā jau pieejamo infrastruktūru.
- (44) Attiecībā uz vajadzību pēc infrastruktūras un tās proporcionalitāti Vācija bija apgalvojusi, ka veikti ir tikai ieguldījumi, kas bija nepieciešami, lai nodrošinātu lidostas atbilstību visiem attiecīgajiem drošības standartiem. Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu bija norādīts, ka, ņemot vērā mazo attālumu no Cveibrikenes lidostas līdz Zārbrīkenes lidostai, ir jāuzskata, ka Cveibrikenes lidosta konkurē ar Zārbrīkenes lidostu. Arī citas lidostas varētu tieši konkurēt ar Cveibrikenes lidostu, jo īpaši kravu pārvadājumu un atpūtas lidojumu jomā. Šajos apstākļos lēmumā par procedūras sākšanu bija paustas šaubas, vai infrastruktūra Cveibrikenē bija nepieciešama un proporcionāla attiecībā pret noteikto mērķi.

- (45) Attiecībā uz prognozēm par infrastruktūru lēmumā par procedūras sākšanu tika atgādināts Vācijas arguments, ka ir paredzama pasažieru skaita palielināšanās līdz aptuveni 335 000 pasažieru 2015. gadā un, iespējams, līdz vairāk nekā 1 miljonam līdz 2025. gadam. Vācija bija arī norādījusi, ka ir paredzams, ka Cveibrienes darbība kļūs rentabla līdz 2015. gadam. Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu bija norādīts, ka kopš komercaviācijas darbību sākšanas 2006. gadā Cveibrienes lidostai ir radušies arvien lielāki zaudējumi, un tas vieš šaubas par lidostas spēju nākotnē gūt peļņu. Šo šaubu pamatotību apliecina arī Zārbrienes lidostas tuvums – tā varētu konkurēt ar Cveibrieni par vieniem un tiem pašiem pasažieriem. Ņemot vērā iepriekš minēto, lēmumā par procedūras sākšanu bija paustas šaubas par lidostas infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanas prognozēm.
- (46) Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu arī bija izteiktas šaubas, vai infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem. Tajā arī tika uzdots jautājums, vai tirdzniecības attīstība tiktu ietekmēta tiktāl, ka tas būtu pretrunā Savienības interesēm, jo īpaši ņemot vērā mazo attālumu līdz Zārbrienes lidostai.

3.1.2.2. *Darbības atbalsts*

Atbalsta esība

- (47) Lēmumā par procedūras sākšanu vispirms tika atgādināts iepriekšējais secinājums, proti, ka gan FGAZ, gan FZG ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Tika arī atgādināts, ka kapitāla iepludināšanu veikušas tieši publiskas iestādes, tāpēc tā jāuzskata par valsts līdzekļu nodošanu un ir piedēvējama valstij. Ņemot vērā arī, ka darbības atbalsts atbrīvo tā saņēmēju no dažu ar tā darbību saistītu izdevumu segšanas, kapitāla iepludināšana ir radījusi ekonomisku priekšrocību FGAZ un FZG, ko tie nebūtu guvuši parastos tirgus apstākļos. Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu tika atgādināts, ka darbības atbalsts var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm tādā pašā veidā kā publiskais finansējums, ko piešķir ieguldījumiem infrastruktūrā. Tika secināts, ka darbības atbalsts, kas izpaužas kā kapitāla iepludināšana par labu FGAZ un FZG, ir valsts atbalsts.

Saderība – VTNP lēmums

- (48) Vācija apgalvoja, ka Cveibrienes lidostai tika uzticēts sniegt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (turpmāk "VTNP") un ka darbības atbalsts nav jāpaziņo, un ka tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz 2005. gada VTNP lēmumu⁽¹⁵⁾. Vispirms pieminot, ka Cveibrienes lidosta apkalpo mazāk nekā 1 000 000 pasažieru gadā un tāpēc atbilst 2005. gada VTNP lēmuma 2. panta 1. punkta d) apakšpunkta nosacījumam, lēmumā par procedūras sākšanu arī tika paustas šaubas, vai lidostas ekspluatācija ir VTNP.
- (49) Proti, lēmumā par procedūras sākšanu tika noraidīts Vācijas arguments, ka ieguldījums reģionālajā un reģiona ekonomikas attīstībā ir pietiekams fakts, lai lidostas ekspluatāciju kopumā klasificētu kā VTNP. Lēmumā par procedūras sākšanu tika uzsvērts, ka reģionu jau pietiekami apkalpoja citas lidostas un tādējādi nav saprotams, kāpēc būtu nepieciešams uzticēt Cveibrienes lidostai VTNP lidostas pakalpojumu sniegšanu.
- (50) Lēmumā par procedūras sākšanu tika arī paskaidrots, ka, pamatojoties uz pieejamo informāciju, nav skaidrs, vai ir izpildīti 2005. gada VTNP lēmuma 4. panta nosacījumi. Vispārējais pienākums ekspluatēt lidostu, kas noteikts *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* (Gaisa satiksmes licencēšanas noteikumi, "LuftVZO") 45. pantā, neatbilst 2005. gada VTNP lēmuma 4. pantā uzskaitītajiem nosacījumiem, un šāda pienākuma jebkurā gadījumā nebūtu, ja tiktu nolemts slēgt lidostu. Tika arī norādīts, ka datu trūkuma dēļ Komisija nav varējusi novērtēt atbilstību 2005. gada VTNP lēmuma 5. pantam.
- (51) Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka saskaņā ar 2012. gada VTNP lēmumu⁽¹⁶⁾ nav jāpaziņo tikai valsts atbalsts lidostām, kas apkalpo mazāk nekā 200 000 pasažieru, tāpēc jebkurš atbalsts Cveibrienes lidostai būtu jāpaziņo Komisijai par laikposmu, sākot no 2014. gada 31. janvāra, pat ja to varētu uzskatīt par atbilstošu 2005. gada VTNP lēmumam.

⁽¹⁵⁾ Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmums 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmums 2012/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

Saderība – 2005. gada Aviācijas vadlīnijas

- (52) Lēmumā par procedūras sākšanu tika atgādināts, ka darbības atbalsts parasti nav saderīgs ar iekšējo tirgu un ka to var atzīt par saderīgu tikai izņēmuma gadījumā, ievērojot stingrus nosacījumus. Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 27. punktu darbības atbalstu var atzīt par saderīgu tikai attiecībā uz lidostām, kas atrodas mazāk labvēlīgajos Savienības reģionos, tas ir, reģionos, uz kuriem attiecas Līguma 107. panta 3. punkta a) apakšpunkts, kā arī attālākajos reģionos un mazapdzīvotos reģionos. Cveibrienes lidosta neatrodas nevienā no minētajām teritorijām, tāpēc atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu atbilstoši vadlīniju 27. punktam.
- (53) Attiecībā uz iespēju atzīt darbības atbalstu par saderīgu atbilstoši 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. iedaļai lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka minētajā iedaļā norādītie atbilstības kritēriji ir līdzīgi 2005. gada VTNP lēmumā uzskaitītajiem. Tā kā Komisija bija provizoriski secinājusi, ka 2005. gada VTNP lēmuma nosacījumi nav izpildīti, tādu pašu secinājumu tā izdarīja arī par 2005. gada Aviācijas vadlīniju nosacījumiem.
- (54) Lēmumā par procedūras sākšanu visbeidzot bija arī norādīts, ka kopš 2012. gada 31. janvāra 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. iedaļā ietvertie noteikumi ir papildināti ar 2012. gada VTNP nostādņu⁽¹⁷⁾ noteikumiem. Tas nozīmē, ka jebkuram publiskajam finansējumam, uz ko attiecas 2005. gada VTNP lēmums, bet ne 2012. gada VTNP lēmums, no 2014. gada 31. janvāra ir jāatbilst gan 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. iedaļā paredzētajām prasībām, gan 2012. gada VTNP nostādņu noteikumiem.

Saderība – Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes

- (55) Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu tika aplūkota kapitāla iepludināšanas iespējamā saderība atbilstīgi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm⁽¹⁸⁾. Tika norādīts, ka, tā kā lidosta sāka komercdarbību tikai 2006. gadā, to var uzskatīt par "jaunu uzņēmumu" Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, un tādējādi minētās pamatnostādnes nav piemērojamas. Tika arī pieminēts, ka nav iesniegts pārstrukturēšanas plāns, pamatojoties uz kuru atbalsts varētu būt bijis piešķirts.
- (56) Attiecīgi, pamatojoties uz pieejamo informāciju, tika secināts, ka darbības atbalstu FZG/FGAZ nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

3.2. IESPĒJAMĀS ATBALSTS SAISTĪBĀ AR BANKAS AIZDEVUMU UN DALĪBA REINZEMES-PFALCAS FEDERĀLĀS ZEMES IEKŠĒJĀ NAUDAS FONDĀ**3.2.1. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS**

- (57) FZG 2009. gada 20. oktobrī saņēma aizdevumu [...] miljonu apmērā no *Sparkasse Südwespfalz*. Noteiktā procentu likme bija 2,05 % gadā līdz 2012. gada 15. oktobrim; pēc minētā datuma puses varēja atkārtoti apspriest nosacījumus. Reinzemes-Pfalcas federālā zeme piešķir FZG 100 % aizdevuma garantiju, pretī neprasot nekādu atlīdzību vai nodrošinājumu.
- (58) No 2003. gada 26. februāra FGAZ arī bija tiesīgs piedalīties "naudas fondā" (proti, finansējuma fondā), ko izveidoja Reinzemes-Pfalcas federālās zemes Finanšu ministrija. Naudas fonds ir refinansēšanas mehānisms, kas pieejams uzņēmumiem, kuros federālajai zemei pieder vismaz 50 % akciju.
- (59) Maksimālā aizdevuma summa, ko FGAZ varēja izņemt no naudas fonda, tika noteikta EUR 3,5 miljonu apmērā, sākot no 2009. gada 16. janvāra, un 2009. gada 1. oktobrī tika palielināta līdz EUR 6 miljoniem. FGAZ nav jāiesniedz nodrošinājums, procentu likmes ir noteiktas pēc īstermiņa finansējuma likmes, un aizdevumi ir atmaksājami, kad vien FGAZ ir pieejami likvidi līdzekļi.

⁽¹⁷⁾ Komisijas paziņojums "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" (2011. gads) (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

⁽¹⁸⁾ Komisijas paziņojums "Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (2004. gads) (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).

- (60) Vācija paskaidroja, ka naudas fonds darbojas šādi: FGZ pieprasa līdzekļus no naudas fonda, lai nodrošinātu savu likviditāti, un federālā zeme piešķir attiecīgos līdzekļus no naudas fonda. Noteiktās procentu likmes ir tirgus īstermiņa finansējuma likmes. Ja naudas fonda bilance ir negatīva, federālā zeme to papildina, veicot aizņēmumus tirgū savā vārdā. Vācija arī paskaidroja, ka būtībā federālā zeme nosacījumus, ko tā iegūst kapitāla tirgū, nodod tālāk naudas fonda dalībniekiem, tādējādi ļaujot tiem – uzņēmumiem, kuros federālajai zemei pieder akciju kontrolpakete, – refinansēt pašiem sevi atbilstoši tādiem pašiem nosacījumiem, kādi ir saistoši federālajai zemei.
- (61) Vācija norādīja, ka līdz 2006. gada maijam FGZ bilance naudas fondā vienmēr bija pozitīva un tikai pēc tam kļuva negatīva. Vācija iesniedza datus, kas norādīti 5. tabulā, par FGZ bilanci naudas fondā laikposmā no 2006. gada līdz 2009. gadam.

5. tabula

FGZ bilance naudas fondā no 2006. gada līdz 2009. gadam

Gads	Noguldījumi	Izņemtie līdzekļi	Bilance 31. decembrī
2006	[...]	[...]	[...]
2007	[...]	[...]	[...]
2008	[...]	[...]	[...]
2009	[...]	[...]	[...]

3.2.2. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

3.2.2.1. *Atbalsta esība*

- (62) Lēmumā par procedūras sākšanu vispirms tika norādīts, ka FZG un FGZ ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Tad tika minēts, ka ir skaidrs, ka garantija un naudas fonds ir piedāvājami valstij un ir piešķirti no valsts līdzekļiem. Tomēr attiecībā uz aizdevumu lēmumā par procedūras sākšanu no Vācijas tika pieprasīta papildu informācija par to, vai valsts bankas Sparkasse Südwespfalz aizdevuma piešķiršana ir piedāvājama valstij.
- (63) Lēmumā par procedūras sākšanu tika izmantots TED kritērijs, lai noteiktu, vai aizdevums, garantija vai naudas fonds ir radījuši priekšrocību FZG/FGAZ. Tajā bija norādīts, ka attiecībā uz aizdevumu un naudas fondu ir jānovērtē, vai tie atbilst 2008. gada Paziņojumā par atsaucē likmi ⁽¹⁹⁾ paredzētajiem nosacījumiem. Tā kā nebija iesniegta informācija par attiecīgo atsaucē procentu likmi, Komisija prasīja, lai Vācija iesniedz visu informāciju, kas nepieciešama, lai novērtētu, vai aizdevums un naudas fonds atbilst 2008. gada Paziņojumā par atsaucē likmi paredzētajiem nosacījumiem.
- (64) Attiecībā uz Reinzemes-Pfalca federālās zemes piešķirto garantiju lēmumā par procedūras sākšanu norādīts, ka tas, vai garantija ir valsts atbalsts, jānovērtē atbilstoši Paziņojumam par garantijām ⁽²⁰⁾. Ņemot vērā, ka nebija pieejama pietiekama informācija, lēmumā par procedūras sākšanu tika pieprasīts, lai Vācija iesniedz visu informāciju, kas nepieciešama, lai novērtētu garantiju atbilstoši Paziņojumam par garantijām.
- (65) Ņemot vērā, ka aizdevums, garantija un naudas fonds bija pieejami vienīgi FGZ/FZG, lēmumā par procedūras sākšanu bija secināts, ka tie bija selektīvi. Lēmumā arī tika uzskatīts – tāpat kā attiecībā uz publisko finansējumu infrastruktūrai un darbības atbalstu –, ka nevar izslēgt, ka aizdevums, garantija un naudas fonds izkropļo konkurenci.

⁽¹⁹⁾ Komisijas 2007. gada 12. decembra paziņojums par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

⁽²⁰⁾ Komisijas paziņojums par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā (OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.).

- (66) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, lēmumā par procedūras sākšanu attiecīgi tika secināts, ka aizdevums, valsts garantija un naudas fonds ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Minēto pasākumu iespējamā saderība netika novērtēta.

3.3. LIDOSTAS MAKSU ATLAIDES RYANAIR, GERMANWINGS UN TUIFLY

3.3.1. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

- (67) Vācijas iesniegtais cenrādis stājās spēkā 2005. gada 1. oktobrī. Saskaņā ar minēto cenrādi nosēšanās maksas nosaka, vadoties pēc gaisa kuģa maksimālās pacelšanās masas (MTOW) un gaisa kuģī esošo pasažieru skaita. Tomēr par regulārajiem lidojumiem, kuros ir vairāk nekā 50 pasažieru, ir paredzēts vienreizējs maksājums EUR 6 par pasažieri. Minētais vienreizējais maksājums sedz visas lidostas maksas, tostarp drošības maksu EUR 3,58.
- (68) Ir pieejamas vairākas atlaides, ja ir izpildīti konkrēti nosacījumi:
- jauni regulārie savienojumi – lidosta piešķir 100 % atlaidi nosēšanās, apkalpošanas un pasažieru maksām uz divpadsmit mēnešiem jebkurai aviokompānijai, kas nodrošina lidojumus jaunā maršrutā no Cveibrikenes, kamēr vien lidojumi uz jauno galamērķi tiek veikti katru dienu pēc vasaras grafika un vismaz trīs reizes nedēļā pēc ziemas grafika. Ja aviokompānija izmanto lidostu kā gaisa kuģu bāzi, 100 % atlaidi var pagarināt vēl par sešiem mēnešiem;
 - jauni līgumreisu savienojumi – lidosta piešķir 100 % atlaidi nosēšanās, apkalpošanas un pasažieru maksām jebkurai aviokompānijai, kas sāk jaunus lidojumus no Cveibrikenes, līdz ir sasniegts 100 000 pasažieru ierobežojums; attiecīgi par šādiem pirmajiem 100 000 pasažieru nosēšanās, apkalpošanas un pasažieru maksas nav jāmaksā. Aviokompānijai jānodrošina lidojumi uz jauno galamērķi katru dienu pēc vasaras grafika un vismaz trīs reizes nedēļā pēc ziemas grafika. Aviokompānijām, kas atbilst konkrētiem nosacījumiem, piemēram, palielina savu pakalpojumu biežumu par 50–100 % divos vasaras grafikos pēc kārtas un sasniedz konkrētu pasažieru skaita sliekšni, piešķir papildu 100 % atlaidi par nākamajiem 50 000–100 000 pasažieru.

3.3.1.1. *Germanwings maksātās maksas*

- (69) *Germanwings* un *FZG* 2006. gada augustā/septembrī noslēdza līgumu par maršruta Cveibrikenes–Berlīne–Šēnefelde izveidošanu, kurā lidojumi sākās 2006. gada septembrī. Līgumā bija paredzētas maksas EUR [...] par pasažieri, no kurām sedza nosēšanās, novietošanas stāvēšanai, pasažieru un drošības maksas. Minētajām maksām tika noteikta [...] atlaide pirmajā darbības gadā. Sākot no 2007. gada 16. septembra, *Germanwings* maksāja EUR [...] par pasažieri, savukārt no 2008. gada 1. janvāra maksājums tika samazināts līdz EUR [...] par pasažieri. *Germanwings* 2011. gada 9. janvārī pārtrauca lidojumu nodrošināšanu uz Cveibrikeni un no tās.

3.3.1.2. *TUIFly maksātās maksas*

- (70) Vācija iesniedza starp *FZG* un *TUIFly* noslēgtu līgumu, saskaņā ar kuru *TUIFly* bija jāmaksā vienreizējs maksājums EUR [...] par pasažieri, no kura sedza visas attiecīgās maksas. Tomēr Vācija arī norādīja, ka *TUIFly* bija atbrīvots no visām maksām par pirmajiem [...] pasažieru. Pēc tam, kad 2010. gada 1. augustā tika sasniegts minētais pasažieru skaits, *TUIFly* samaksāja vienreizēju maksājumu [...] par pasažieri.

3.3.1.3. *Ryanair maksātās maksas*

- (71) *Ryanair* nodrošināja lidojumus maršrutā Cveibrikenes–Londona (Stansteda) laikposmā no 2008. gada 28. oktobra līdz 2009. gada 22. septembrim. Attiecībā uz pirmo darbības gadu *FZG* un *Ryanair* bija vienojušies par [...]. Kā atlīdzību *Ryanair* apņēmas sasniegt pasažieru skaitu, kas ir vismaz [...] gadā. Kā norādījusi Vācija, *Ryanair* samaksāja [...].

3.3.1.4. *Pakalpojumi, ko saņēma Germanwings, TUIFly un Ryanair*

- (72) Visos līgumos starp *FZG* un dažādajām aviokompānijām ir ietverta sadaļa par papildu pakalpojumiem un maksām. Turpmāk 6. tabulā ir sniegts vissvarīgāko papildu pakalpojumu un minētajām aviokompānijām noteikto maksu salīdzinājums.

6. tabula

Papildu pakalpojumi un maksas

Pakalpojums	Cena TUIFly	Cena Germanwings	Cena Ryanair
Gaisa palaišanas iekārta	[...]	[...]	[...]
Zemes spēka iekārta	[...]	[...]	[...]
Gaisa kuģu tīrīšana (standarta)	[...]	[...]	[...]
Gaisa kuģu tīrīšana (palikšana pa nakti)	[...]	[...]	[...]
Gaisa kuģu atledošana	[...]	[...]	[...]
Atledošanas šķidrums un ūdens	[...]	[...]	[...]
Brīvs laukums uz sienas reklāmai	[...]	[...]	[...]
Automobiļu noma	[...]	[...]	[...]
Angāra pieejamība <i>ad hoc</i> tehniskajai apkopei	[...]	[...]	[...]
Vismaz četras preses konferences gadā	[...]	[...]	[...]
Divi ceļojumi žurnālistiem gadā, ko organizē lidosta	[...]	[...]	[...]
Personālais dators, printeri, tālruni, fakss un SITA aprīkojums	[...]	[...]	[...]

3.3.2. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

3.3.2.1. *Atbalsta esība*

- (73) Lēmumā par procedūras sākšanu vispirms tika norādīts, ka, tā kā FZG, kas dažātajām aviokompānijām piešķir atlaides par lidostas maksām, pilnībā piederēja valstij un to kontrolēja valsts, ir jāuzskata, ka minētās atlaides piešķirtas no valsts līdzekļiem. Tika arī uzskatīts, ka ir ļoti iespējams, ka valsts bijusi iesaistīta faktiskajā līgumu noslēgšanā ar dažātajām aviokompānijām un ka attiecīgajai publiskajai uzraudzības iestādei bija jāapstiprina lidostas cenrādis, tāpēc atlaižu piešķiršana dažātajām aviokompānijām par lidostas maksām bija piedāvājama valstij.
- (74) Lai atbildētu uz jautājumu, vai atlaides radīja priekšrocību attiecīgajām aviokompānijām, lēmumā par procedūras sākšanu tika atgādināts, ka ir jānovērtē, vai FZG, piešķirot atlaides, rīkojās kā TED. Lai TED kritērijs būtu izpildīts, ir jāpierāda, ka lēmums piešķirt atlaides pieņemts, pamatojoties uz saprātīgu ekonomisko loģiku un nolūkā uzlabot lidostas rentabilitāti. Turklāt ieņēmumi, ko lidosta guvusi saistībā ar līgumu, kurš noslēgts ar konkrētu aviokompāniju, nevarēja būt mazāki par izmaksām, kas rodas, sniedzot lidostas pakalpojumus konkrētajai aviokompānijai.

- (75) Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka nekas neliecina, ka Vācija bija salīdzinājusi paredzamās izmaksas un ieņēmumus attiecīgo aviokompāniju līgumu darbības laikā. Vācija bija tikai iesniegusi vidēja termiņa uzņēmējdarbības plānu par laikposmu no 2011. gada līdz 2015. gadam. Ņemot vērā iepriekšminēto, lēmumā par procedūras sākšanu tika uzskatīts, ka ir apšaubāmi, vai ieņēmumi, kas gūti, noslēdzot līgumus ar aviokompānijām, bija pietiekami, lai segtu izmaksas, kas saistītas ar lidostas pakalpojumu sniegšanu aviokompānijām. Tika norādīts, ka FZG kopš tā komercdarbības sākšanas radās arvien lielāki zaudējumi un ka līgumos nebija iekļauta klauzula, ko parasti iekļauj citos līgumos un kas ļautu FZG atgūt atlaides gadījumā, ja aviokompānijas nolemtu izbeigt lidojumus no Cveibrikenes lidostas.
- (76) Lēmumā par procedūras sākšanu arī tika uzskatīts, ka tad, ja Cveibrikenes lidosta būtu rīkojusies kā TED, tai būtu bijis jāizvērtē, vai lidostas slēgšana izmaksātu mazāk nekā tās darbības turpināšana. Lēmumā tika prasīts, lai Vācija iesniedz informāciju par lidostas slēgšanas izmaksu un tās darbības turpināšanas izmaksu salīdzinājumu. Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka atlaides, šķiet, ietver drošības maksas, kas FZG bija jāmaksā drošības dienestam. Tāpat arī tika norādīts, ka jebkura aviokompānijām noteiktā cena, kas neļauj FZG atgūt minētās izmaksas, radītu priekšrocību aviokompānijām. Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu bija paustas nopietnas šaubas par dažādajām aviokompānijām piešķirto atlaižu atbilstību TED principam.
- (77) Nobeigumā, uzskatot, ka aviokompānijas darbojās konkurences tirgū un ka jebkura tām radītā priekšrocība ļautu tām nostiprināt savu stāvokli attiecīgajā tirgū, lēmumā par procedūras sākšanu tika konstatēts, ka piešķirtā atlaide par maksām, visticamāk, var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus.
- (78) Lēmumā par procedūras sākšanu tika provizoriski secināts, ka maksas, kam piemērotas atlaides, ir valsts atbalsts attiecīgajām aviokompānijām (*Germanwings, TUIfly un Ryanair*).

3.3.2.2. *Saderība*

- (79) Lēmumā par procedūras sākšanu tika novērtēts, vai maksas, kam piemērotas atlaides, var uzskatīt par saderīgu atbalstu darbības uzsākšanai atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 5. iedaļai. Veicot novērtējumu, Komisija pauda šaubas, vai ir izpildīti dažādie nosacījumi attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalsta saderību.
- (80) Lēmumā par procedūras sākšanu jo īpaši tika norādīts, ka:
- ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta c) apakšpunkta nosacījumiem, jo nav skaidrs, vai un kā atlaides ir saistītas ar pasažieru skaita palielināšanu;
 - ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunkta nosacījumiem, jo nav skaidrs, vai atlaides tiek pakāpeniski samazinātas un ir noteiktas uz ierobežotu laiku;
 - ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta e) apakšpunkta nosacījumiem, jo nav skaidrs, uz kurām izmaksām attiecas maksas, kam piemērotas atlaides;
 - ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta f) apakšpunkta nosacījumiem, jo šķiet, ka konkrētais pasākums nav saistīts ar attiecināmajām izmaksām;
 - ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta h) apakšpunkta nosacījumiem, jo nekas neliecina, ka FZG bija iecerējis atlaides piešķirt publiski un piedāvāja tās arī citām aviokompānijām;
 - ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta i) apakšpunkta nosacījumiem, jo nav darīti pieejami uzņēmējdarbības plāni par labumu guvušo maršrutu rentabilitāti un nav skaidrs, vai ir bijusi jebkāda ietekme uz konkurējošiem maršrutiem;

- g) ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta j) apakšpunkta nosacījumiem, jo nekas neliecina, ka ir sagatavots vajadzīgais saraksts;
 - h) ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta k) un l) apakšpunkta nosacījumiem, un
 - i) ir apšaubāmi, vai maksas, kam piemērotas atlaides, atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 80. punkta nosacījumiem, jo nav skaidrs, vai maksas, kam piemērotas atlaides, tika apvienotas ar citu veidu atbalstu.
- (81) Nobeigumā Komisija provizoriski secināja, ka maksas, kam piemērotas atlaides, nevar uzskatīt par saderīgu atbalstu darbības uzsākšanai, jo tās neatbilst visiem 2005. gada Aviācijas vadlīniju 5. iedaļā uzskaitītajiem nosacījumiem.

3.4. TIRGVEDĪBAS LĪGUMI AR RYANAIR UN AMS

3.4.1. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

- (82) Tika noslēgti divi tirgvedības pakalpojumu līgumi ar *Ryanair* un tās meitasuzņēmumu AMS. Saskaņā ar pirmo līgumu, kas noslēgts starp *Ryanair* un FZG, FZG samaksāja *Ryanair* EUR [...] par dažādām *Ryanair* īstenotām tirgvedības darbībām.
- (83) Otrs līgums tika noslēgts 2008. gada 6. oktobrī starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi, ko pārstāvēja Ekonomikas, satiksmes, lauksaimniecības un vīnkopības ministrija, un AMS. Ne FGAZ, ne FZG nav minētā līguma puses. Saskaņā ar noslēgto līgumu AMS veica dažādas tirgvedības darbības, piemēram, tādu saišu izvietojumu *Ryanair* tīmekļa vietnē, kuras pāradresē uz federālās zemes noteiktām tīmekļa vietnēm, un īsu tekstu publicēšanu par Reinzemes-Pfalcas federālo zemi *Ryanair* tīmekļa vietnē. Pirmajā gadā federālā zeme samaksāja AMS kopumā EUR [...], savukārt otrajā gadā pakalpojumus bija paredzēts samazināt un federālajai zemei būtu bijis jāmaksā EUR [...].
- (84) Tā kā *Ryanair* pēc mazāk nekā viena gada pārtrauca lidojumu nodrošināšanu uz Cveibrikeni un no tās, tirgvedības pakalpojumu līgums par otro gadu tika galu galā atcelts, un cena par pirmo gadu tika samazināta līdz [...] no noligtās cenas. Faktiski Reinzemes-Pfalcas federālā zeme par tirgvedības pakalpojumiem samaksāja AMS kopumā EUR 320 833. Šķiet, ka AMS veica visas darbības, par kurām bija noslēgts līgums.

3.4.2. OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

3.4.2.1. *Atbalsta esība*

- (85) Lēmumā par procedūras sākšanu vispirms tika norādīts, ka Reinzemes-Pfalcas federālās zemes maksājumi AMS/*Ryanair* ietver valsts līdzekļus un ir piedēvējami valstij. Ciktāl Reinzemes-Pfalcas federālās zemes samaksātā cena pārsniedza AMS/*Ryanair* sniegto pakalpojumu ekonomisko vērtību, tā rada valsts līdzekļu zaudējumus.
- (86) Arī lai novērtētu, vai tirgvedības pakalpojumu līgumi radīja priekšrocību AMS/*Ryanair*, Komisijai bija jāpiemēro TED princips. Tā norādīja, ka Cveibrikenes lidostā tikai *Ryanair* saņēma tāda apjoma tirgvedības atbalstu, ka ir acīm redzams, ka maksājumi nav bijuši atkarīgi no tā, vai tirgvedības pasākumiem ir nosakāma ietekme (piemēram, kas izpaužas kā pasažieru skaita palielināšanās), un ka nav zināms, vai Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei bija kontrole pār AMS/*Ryanair* sniegtajiem tirgvedības pakalpojumiem. Lēmumā par procedūras sākšanu arī tika norādīts, ka tirgvedības pakalpojumu līgums ir nepārprotami saistīts ar maršrutu Cveibrikene–Londona (Stansteda), tāpēc to var uzskatīt par stimulu attiecībā uz minēto jauno maršrutu, ko *Ryanair* ieviesa 2008. gada oktobrī. Ņemot vērā, ka *Ryanair* guva tiešu peļņu no tirgvedības darbībām, tika secināts, ka *Ryanair* būtu vajadzējis segt vismaz daļu no saistītajām izmaksām. Visbeidzot, Komisija apšaubīja, vai Reinzemes-Pfalcas federālā zeme bija rīkojusies kā TED, tādējādi radot priekšrocību AMS/*Ryanair*.
- (87) Tā kā tirgvedības atbalsts tika sniegts tikai AMS/*Ryanair*, ir skaidrs, ka attiecīgais pasākums bija selektīvs. To pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti attiecībā uz lidostas maksām, kurām piemērotas atlaides, lēmumā par procedūras sākšanu arī bija konstatēts, ka attiecīgais pasākums ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm un radīja vai draudēja radīt konkurences izkropļojumus. Attiecīgi lēmumā tika secināts, ka tirgvedības atbalsts ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

3.4.2.2. *Saderība*

- (88) Lēmumā par procedūras sāksanu tika novērtēts, vai tirgvedības atbalstu, kas piešķirts AMS/Ryanair, var uzskatīt par saderīgu atbalstu darbības uzsākšanai atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 5. iedaļai. Veicot novērtējumu, Komisija pauda šaubas, vai ir izpildīti dažādie nosacījumi attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalsta saderību. Iemesli būtībā bija tādi paši kā šā lēmuma 80. apsvērumā izklāstītie attiecībā uz to maksu saderību, kurām piemērotas atlaides. Attiecīgi Komisija secināja, ka tirgvedības atbalsts nav saderīgs atbalsts darbības uzsākšanai.

4. VĀCIJAS PIEZĪMES

4.1. REINZEMES-PFALCAS FEDERĀLĀS ZEMES/ZEF PUBLISKAIS FINANSĒJUMS CVEIBRIKENES LIDOSTAI

4.1.1. INFRASTRUKTŪRA

4.1.1.1. *Atbalsta esība*

Saimnieciskā darbība un priekšrocība

- (89) Pirmkārt, Vācijas iestādes atgādināja, ka tās nepiekrīt Komisijas nostājai, ka lidostas infrastruktūras būvniecība ir uzskatāma par saimniecisku darbību. Norādot, ka Komisija atsaucās pārsvarā uz Vispārējās tiesas spriedumu Leipcīgas-Halles lidostas lietā, Vācija piebilda, ka Tiesa vēl izskata minētā sprieduma pārsūdzību, tāpēc tā nepaudīs savu nostāju, līdz Tiesa būs pieņēmusi lēmumu.
- (90) Otrkārt, Vācijas iestādes apgalvoja, ka ne uz vienu no ieguldījumiem infrastruktūrā, kas veikti līdz 2006. gadam, kad Cveibrikenes lidosta sāka komercdarbību, neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Līdz 2006. gadam lidosta darbojās tikai vispārējās aviācijas un militārās aviācijas mērķiem, un Vācijas iestādes apgalvoja, ka lidostas pakalpojumu sniegšana minētajiem mērķiem nav saimnieciska darbība. Tika apgalvots, ka jebkurā gadījumā, ņemot vērā darbību nelielo apjomu Cveibrikenes lidostā līdz 2006. gadam (līdz 2006. gadam pasažieru skaits nekad nepārsniedza 30 000), publiskais finansējums nav izkropļojis vai draudējis izkropļot konkurenci un nav ietekmējis tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (91) Treškārt, Vācijas iestādes norādīja, ka lielākā daļa ieguldījumu, kas atbalstīti ar publiskajām dotācijām, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Tika uzsvērts, ka lielākā daļa ieguldījumu bija nepieciešami, lai garantētu darbību drošību lidostā (jo īpaši ņemot vērā attiecīgās drošības uzraudzības iestādes rīkojumu un pilotu asociācijas "Cockpit" sūdzības). Tāpēc tika uzskatīts, ka visi pasākumi, kas saistīti ar darbību drošības garantēšanu lidostā, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.
- (92) Vācija kategoriski iebilda pret apgalvojumu, ja jebkuri pasākumi, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, varētu pat tikai daļēji radīt priekšrocību attiecīgajai lidostai, ja attiecīgais finansējums nebūtu nediskriminējoši piešķirts visām pārējām lidostām attiecīgajā dalībvalstī. Vācija apgalvoja, ka finansējums pasākumiem, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, nav valsts atbalsts neatkarīgi no tā, vai šādu pasākumu izmaksas jāsedz vienai lidostai vai visām lidostām. Šajā saistībā ir vajadzīga jēdziena "sabiedriskās kārtības joma" vienota interpretācija, jo īpaši ņemot vērā, ka dalībvalstis šo jēdzienu definē dažādi.
- (93) Vācija iesniedza to ieguldījumu sarakstu, kuri veikti saistībā ar sabiedriskās kārtības jomu laikposmā no 2006. gada līdz 2009. gadam (salīdzinājumam – kopējie ieguldījumi attiecīgajā periodā bija EUR 22 476 812).

7. tabula

Vācijas iesniegtais pārskats par izmaksām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā ⁽²¹⁾

	Pasākumi	Izmaksas	Kopējās izmaksas
2006	[...]	[...]	[...]

⁽²¹⁾ Iesniegts kā 8. pielikums Vācijas 2011. gada 27. janvārī iesniegtajai informācijai.

	Pasākumi	Izmaksas	Kopējās izmaksas
2007	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2008	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
	[...]	[...]	
2009	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	
Pavisam kopā	EUR 19 707 315		

- (94) Vācija norādīja, ka tā uzskata, ka lidostas drošības pasākumu nodrošināšana atbilstoši *Luftsicherheitsgesetz* (Lidojumu drošības likuma) 8. pantam, darbības drošības nodrošināšanas pasākumi, gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumi atbilstoši *Luftverkehrsgesetz* (Gaisa satiksmes likuma) 27.c panta 2. punktam, meteoroloģiskie pakalpojumi un ugunsdzēsības pakalpojumi ietilpst sabiedriskās kārtības jomā vai nu kā ieguldījumi, vai kā pamatdarbības izmaksas.
- (95) Vācija apgalvoja, ka gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumu finansēšana jāskata saistībā ar *Luftverkehrsgesetz* 27.c panta 2. punktu. Saskaņā ar minēto punktu tiek nošķirtas konkrētas lidostas, kurās federālā līmenī šo drošības pasākumu finansēšana tiek uzskatīta par vajadzīgu drošības un transporta politikas interešu dēļ, un citas reģionālās lidostas, kurās no federālā viedokļa šādi pasākumi netiek uzskatīti par obligāti vajadzīgiem. Tāpēc ir pamatoti, ka federālā zeme publiski finansē gaisa satiksmes vadības un drošības pasākumus reģionālās lidostās, piemēram, Cveibrikenē, jo pretējā gadījumā lidostai šīs izmaksas būtu jāsedz pašai. Tāpēc Vācija uzskata, ka finansējuma piešķiršana gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem neatkarīgi no tā, vai to tieši finansē valsts (federālā līmenī) vai federālās zemes, jebkurā gadījumā ir daļa no sabiedriskās kārtības nodrošināšanas.
- (96) Turklāt, kā uzskata Vācija, ugunsdzēsības pakalpojumu izmaksas netiek regulētas federālā līmenī, bet ietilpst federālo zemju kompetencē, tāpēc valsts nefinansē ugunsdzēsības pakalpojumus visās lidostās. Vācija apgalvoja, ka atšķirīgās attieksmes pamatā ir gan vēsturiski, gan objektīvi iemesli. Galvenokārt lidostu uzņēmējdarbības veids nosaka to, ka mazākas reģionālas lidostas nevar segt ugunsdzēsības pakalpojumu radītās augstās un pastāvīgās izmaksas, kuras tādēļ sedz attiecīgā federālā zeme.
- (97) Attiecībā uz skrejceļa atjaunošanu Vācija norādīja, ka ar to saistītie pasākumi ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, jo tie bija steidzami vajadzīgi, lai garantētu drošu Cveibrikenes lidostas izmantošanu. Vācija šajā saistībā apgalvoja: ja minēto pasākumu nebūtu, tad lidostu nebūtu bijis iespējams izmantot pat militāriem mērķiem. Tāpēc atjaunošana bija nepieciešama, lai būtu vispār iespējams lidostu izmantot militāriem mērķiem un vispārējai aviācijai. Tāpēc Vācija apgalvo, ka atjaunošanas izmaksas nav saistītas vienīgi ar komercaviāciju.
- (98) Šajā saistībā Vācija norādīja, ka atjaunošanas veids un ar to saistītās izmaksas bija nepieciešamas lidostas militārās vēstures dēļ. Vācija uzskatīja, ka darbi bija saistīti ar konkrētu risku, jo nevarēja izslēgt pēc kara palikušu un nesprāgušu bumbu klātbūtni. Faktiski atjaunošanas gaitā tika izņemtas divas nesprāgušas bombas.

- (99) Visos citos aspektos atjaunošanas darbi cita starpā ietvēra skrejceļa pielāgošanu mūsdienu standartiem attiecībā uz platumu, drenāžas atjaunošanu, navigācijas uguņu un aizsarguguņu atjaunošanu, zīmju ierīkošanu, ārkārtas elektropadeves nodrošināšanu ar tīklu paralēlu tuvīnājumu, kā arī žoga un manevrēšanas ceļa pagarināšanu. Uguņu un zīmju atjaunošana un manevrēšanas ceļa paaugstināšana tika prasīta pilotu asociācijas "Cockpit" sūdzībās. Vēl viena nozīmīga atjaunošanas daļa bija lidostas drošības reorganizācija, tostarp jaunu žogu, durvju, videonovērošanas un sakaru ierīču, bīdāmo durvju, kabeļu šahtu u. c. elementu ierīkošana.
- (100) Visbeidzot, Vācija apgalvoja, ka Cveibrienes lidostas slēgšana nekad netika uzskatīta par dzīvotspējīgu iespēju, jo nepārtraukta lidostas ekspluatācija bija nepieciešama, ņemot vērā militārās un vispārējās aviācijas mērķus, kam tā paredzēta. Šajā saistībā Vācija piebilda, ka lidostas slēgšana un demontāža būtu saistīta ar nepamatotām izmaksām, kas ievērojami pārsniegtu ieguldījumu izmaksas. Tomēr Vācija neiesniedza ar slēgšanu saistīto izmaksu aplēses vai šādu izmaksu un darbības turpināšanas izmaksu salīdzinājumu.
- (101) Šajā saistībā Vācija norādīja, ka lidostas pakalpojumu sniegšana komercaviācijai ir ekonomiski pamatota. Vācija apgalvoja, ka lielākā daļa izmaksu rastos jebkurā gadījumā, lai varētu sniegt lidostas pakalpojumus militārās un civilās aviācijas lietotājiem (infrastruktūra utt.), tāpēc arī komercaviācijas apkalpošana rada vien ierobežotas papildu izmaksas, bet vienlaikus arī papildu ieņēmumus.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (102) Vācija apgalvoja, ka publiskais finansējums Cveibrienes lidostas infrastruktūrai neizkropļo konkurenci un neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm. Vācija arī piebilda, ka ne konkurences izkropļošanu, ne ietekmi uz tirdzniecību nevar izsecināt, pamatojoties vienīgi uz faktu, ka Cveibrienes tuvumā atrodas arī citas lidostas. Vācija apgalvoja, ka Cveibrienes lidosta nekonkurē ar lidostām, kas uzskaitītas lēmumā par procedūras sākšanu, un nebūt ne ar Zārbrienes lidostu.
- (103) Attiecībā uz saistību starp Cveibrienes lidostu un Zārbrienes lidostu Vācija norādīja, ka abas lidostas papildina viena otru, nevis konkurē. Vācija paskaidroja, ka abām lidostām ir atšķirīgi darbības virzieni, kas izriet no to atšķirīgās infrastruktūras, proti, Zārbrienes lidostai ir augstākas kvalitātes pasažieru infrastruktūra (piemēram, mūsdienīga termināļa ēka), un tā koncentrējas uz regulāriem lidojumiem un personām, kas dodas darījumu braucienos, savukārt Cveibrienes lidostai ir garāks skrejceļš ar lielāku nestspēju, tāpēc tā ir vairāk piemērota smagākiem gaisa kuģiem, kas lido garus attālumus, vai kravu pārvadājumiem. Kā norādījusi Vācija, Cveibrienes lidosta tāpēc koncentrējas uz līgumreisu lidojumiem un kravu pārvadājumiem.
- (104) Pamatojoties uz Cveibrienes un Zārbrienes lidostu savstarpējo papildināmību, Vācija paziņoja, ka ir paredzēta ciešāka sadarbība starp abām lidostām. Vācija arī piebilda, ka attiecīgās reģionālās pašvaldības jau ir nolēmušas turpmāk sadarboties ciešāk, paredzot izveidot kopīgu lidostu ("Zāras-Pfalcas lidosta") ar divām atrašanās vietām (Zārbrikenē un Cveibrikenē). Vācija norāda, ka sadarbības rezultātā būtu jārodas sinerģijai un iespējai ietaupīt finanšu līdzekļus. Visbeidzot, Vācija uzsvēra, ka ir pieprasījums pēc aviopakalpojumiem reģionā (abās lidostās kopumā jau tiek apkalpoti 750 000 pasažieru gadā), apgalvojot, ka tikai kopā Zārbrikene un Cveibrikene var pienācīgi apmierināt šo pieprasījumu, jo īpaši tādēļ, ka pārējās blakusesošās lidostas nevar būt par aizstājējām. Kā norādījusi Vācija, jaunā Zāras-Pfalcas lidosta tāpēc nekonkurētu ar blakusesošajām lidostām, piemēram, Luksemburgas, Mecas-Nansi-Lotringas un Frankfurtes-Hānas lidostām.

4.1.1.2. Saderība

- (105) Vācija paskaidroja, ka pat tad, ja infrastruktūras pasākumu publisko finansēšanu uzskatītu par valsts atbalstu, tā būtu saderīga ar iekšējo tirgu, jo tā atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 61. punktā izklāstītajiem nosacījumiem. Pirms katra nepieciešamā elementa iztīrīšanas Vācija uzsvēra, ka infrastruktūras ieguldījumi Cveibrikenē ir salīdzinoši nelieli salīdzinājumā ar ieguldījumiem, kas atzīti par saderīgiem ar iekšējo tirgu citās publiski finansētās reģionālās lidostās, un ka to mērķis ir vienīgi esošās militārās infrastruktūras pārveidošana, lai to varētu izmantot civilām vajadzībām.

Infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam kopīgu interešu mērķim

- (106) Visupirms Vācija norādīja, ka publiskais atbalsts ieguldījumiem infrastruktūrā atbilst skaidri noteiktam kopīgu interešu mērķim, proti, ieguldījumi infrastruktūrā veikti "C" kategorijas atbalstāmā reģionā, un to mērķis ir uzlabot reģionālās ekonomikas struktūras. Vācija norādīja, ka Savienības finansējums (kas tika piešķirts, sākot no 1991. gada ar programmu *Konver I*, *Konver II* un *Perifra* starpniecību) tika izmantots, lai pārveidotu militāro infrastruktūru izmantošanai civilām vajadzībām, finansējot, piemēram, torņa modernizāciju un uzstādīšanu un skrejceļa drenāžas ierīkošanu. Vācija apgalvoja, ka tā nevar saprast, kāpēc Komisijai ir šaubas par kopīgu interešu mērķi pēc tam, kad tā ir pedālījusies bijušā militārā lidlauka pārveidošanas finansēšanā.
- (107) Izklāstījusi vēsturisko kontekstu, Vācija paskaidroja, ka ASV bruņoto spēku atvilkšana no Cveibrikenes lidlauka 1991. gadā izraisīja ievērojamas strukturālas problēmas Cveibrikenes reģionā, piemēram, bezdarba līmenis Cveibrikenes pilsētā sasniedza 20 %. Vācija norādīja, ka, pārveidojot lidlauku par civilu lidostu, mērķis bija radīt darba vietas un uzlabot reģiona ekonomikas infrastruktūru. Vācija arī piebilda, ka lidostas sniegtie pakalpojumi ir ļoti vajadzīgi reģionam un ka reģiona ekonomika ir ļoti atkarīga no viegli pieejamas aviācijas infrastruktūras.
- (108) Vācija apgalvoja, ka vienīgais iemesls, kāpēc Komisija šaubās par atbilstību minētajam kritērijam, ir Zārbrīkenes lidostas tuvums un šķietamā konkurence ar minēto lidostu. Atbildot uz to, Vācija vēlreiz atsaucās uz abu lidostu savstarpējo papildināmību, izslēdzot vai dārgus papildu objektus. Tā arī apgalvoja, ka nelielajam attālumam līdz citām reģionālajām lidostām nav nozīmes attiecībā uz to, vai subsidētā infrastruktūra atbilst kopīgu interešu mērķim. Vācija arī norādīja, ka vienīgais būtiskais faktors ir Reinzemes-Pfalcas federālās zemes intereses, jo tā ir ieinteresēta apmierināt kopīgas intereses savā reģionā un nebūt atkarīga no infrastruktūras, kas atrodas citos reģionos.

Infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim

- (109) Vācija paskaidroja, ka infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim. Kā norādījusi Vācija, ieguldījumi infrastruktūrā vienmēr bija paredzēti vienīgi esošās infrastruktūras papildināšanai un paplašināšanai, neradot nevajadzīgus, sarežģītus vai dārgus papildu objektus. Tā uzsvēra, ka Cveibrikenē netika izveidota jauna lidosta, bet tikai bijusī militārā lidosta tika pārveidota izmantošanai civilām vajadzībām. Vācija arī uzsvēra, ka infrastruktūra ir nepieciešama, lai radītu darba vietas. Kā norādīja Vācija, visā Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē saistībā ar Cveibrikenes lidostas esamību tieši vai netieši tika radīti aptuveni 5 000 darba vietu. No šiem 5 000 darba vietu līdz 2011. gadam 2 708 tieši vai netieši radītas lidostā vai apkārt esošajā pārveidošanas teritorijā. Minētās darba vietas ir arī palīdzējušas ietaupīt sociālās izmaksas (EUR 25 miljoni gadā) un gūt nodokļu ieņēmumus. Vācija arī norādīja, ka darba vietas ir ļoti svarīgas šajā reģionā, kur bezdarba līmenis pašlaik ir 2 % virs vidējā federālajā zemē. Vācija apgalvoja, ka divos ekspertu atzinumos ir uzsvērts lidostas nozīmīgums reģiona ekonomikai ⁽²²⁾.
- (110) Vācija vēlreiz uzsvēra, ka Zārbrīkenes lidostas tuvums nemazina vajadzību pēc infrastruktūras un tās proporcionālītāti Cveibrikenē. Kā norādījusi Vācija, infrastruktūra Cveibrikenē ir vajadzīga lieliem un smagiem gaisa kuģiem, jo skrejceļš Zārbrīkenē nav pietiekami garš, tāpēc tie var nosēsties tikai Cveibrikenē. Vācija arī apgalvo, ka Cveibrikenē arī piedāvā iespēju veikt nakts lidojumus, kas ir svarīgi kravu pārvadājumiem.

Prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas

- (111) Vācija norādīja, ka prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas. Vācija uzsvēra, ka pasažieru skaits Cveibrikenes lidostā ir palielinājies no tikai 17 732 pasažieriem 2005. gadā līdz 223 165 pasažieriem 2011. gadā. Tā paskaidroja, ka saskaņā ar minēto kritēriju svarīgs ir tikai prognozētais pasažieru skaits un ka attiecīgās prognozes liecina par pieaugošu pieprasījumu reģionā. Atsaucoties uz prognožu pētījumu, ko 2009. gadā iesniedza *Desel Consulting* un *Airport Research GmbH*, Vācija apgalvoja, ka var paredzēt, ka līdz 2025. gadam pasažieru skaits Cveibrikenes lidostā palielināsies līdz vismaz 1 350 000 pasažieru.

⁽²²⁾ Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klophaus, unter Mitarbeit von Dr. Berster and Wilken, *Deutsches Zentrum für Luft – und Raumfahrt, Januar 2006, "Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken"*, 146. lpp.; *Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025"*, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, 2009. gada septembris, 85. lpp.

- (112) Vācija vēlreiz atkārtoja, ka Zārbrienes lidostas tuvums nemazina Cveibrienes izmantošanas iespējas vidējā termiņā. Tā iesniedza prognozes, kas apliecina, ka ir paredzams pasažieru skaita palielinājums arī Zārbrienes lidostā un ka paredzētā sadarbība starp abām lidostām nodrošinās, ka tās nākotnē nekonkurēs par vieniem un tiem pašiem pasažieriem.

Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai

- (113) Vācija norādīja, ka infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem. 2005. gada cenrādis principā ir vienlīdzīgi piemērojams visiem lidostas lietotājiem atbilstoši vienādiem nosacījumiem. Lai gan Vācija bija norādījusi, ka praksē tika panākta vienošanās par dažām atkāpēm no oficiālā cenrāža attiecībā uz regulārajiem lidojumiem un līgumreisu lidojumiem, tā vienlaikus apgalvoja, ka samazinātās maksas par pirmo gadu un atlaides tika piedāvātas bez diskriminācijas visām aviokompānijām, ar salīdzināmām kvotām.

Ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm; vispārējie vajadzības un proporcionalitātes principi

- (114) Vācija, pamatojoties uz jau izklāstītajiem argumentiem, paskaidroja, ka tirdzniecības attīstība netiek ietekmēta tiktāl, ka tas ir pretrunā kopīgām interesēm. Kā norāda Vācija, attiecīgie pasākumi bija vajadzīgi, jo Cveibrienes lidostu nevar aizstāt ar Zārbrienes lidostu. Vācija arī norādīja, ka ieguldījumi infrastruktūrā attiecās tikai uz pasākumiem, kas nepieciešami lidostas darbības drošības garantēšanai. Šajā saistībā tā uzsvēra, ka skrejceļa modernizācija būtu bijusi nepieciešama pat tad, ja lidosta nebūtu kļuvusi pieejama komercaviācijai.

4.1.2. DARBĪBAS ATBALSTS

4.1.2.1. Atbalsta esība

- (115) Attiecībā uz to, vai lidostas ekspluatācija ir saimnieciska darbība, Vācija atkārtoja, ka līdz 2006. gadam, kad lidosta sāka sniegt pakalpojumus komercaviācijai, tā tika izmantota tikai vispārējās aviācijas un militārās aviācijas mērķiem. Šajā saistībā Vācija norādīja, ka lidostas ekspluatācijas finansēšana attiecībā uz šādām darbībām nav saimnieciska darbība.
- (116) Tā arī apgalvoja, ka lielākā daļa FZG zaudējumu, ko sedz FGAZ ar PZ līguma starpniecību, izriet no FZG īstenotajiem uzdevumiem, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Kā norāda Vācija, ar valsts varas īstenošanu saistītu izmaksu segšana nevar būt valsts atbalsts.
- (117) Attiecībā uz pārējiem valsts atbalsta definīcijas aspektiem Līguma 107. panta 1. punktā Vācija atsaucās uz argumentiem, ko tā izklāstījusi attiecībā uz infrastruktūras ieguldījumu pasākumiem, uzskatot, ka minētie argumenti ir vienlīdz piemērojami arī šajā gadījumā.

4.1.2.2. Saderība

2005. gada VTNP lēmums

- (118) Vācija apgalvoja, ka gada maksājumi, no kuriem sedza FZG zaudējumus, atbilst 2005. gada VTNP lēmuma principiem. Tā norādīja, ka lidostas darbības licence, kas paredz pienākumu veikt ekspluatāciju, ir oficiāls pilnvarojums. Turklāt Vācija norādīja, ka lidostai vismaz "faktiski" tika uzticēta VTNP sniegšana. Tomēr, kā uzskata Vācija, pat ja Komisija konstatētu, ka oficiāla pilnvarojuma nav bijis, darbības atbalsts lidostai tik un tā atbilstu VTNP noteikumu principiem un tāpēc būtu jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (119) Vācija arī noraidīja Komisijas argumentu, ka pienākums darboties atbilstoši lidostas ekspluatācijas licencei automātiski beigtos, ja lidosta pārtrauktu savu darbību. Tā apgalvoja, ka lidostai sniegtais finansiālais atbalsts ļauj lidostai turpināt darbību un tādējādi pildīt tās pienākumu darboties, tas ir, sniegt VTNP, kas tai uzticēts. Vācija arī apgalvoja, ka objekta slēgšanas novēršana ir darbošanās pienākuma būtība.

- (120) Atsaucoties uz dalībvalstu plašo rīcības brīvību definēt, kas ir uzskatāms par VTNP, Vācija norādīja, ka tai bija rīcības brīvība noteikt, cik nepieciešams ir uzticēt lidostai VTNP sniegšanu un kādā apjomā. Ciktāl Komisija ir norādījusi uz nelielu attālumu līdz Zārbriekenes lidostai, Vācija vēlreiz uzsvēra: ja nebūtu abu lidostu, reģionā būtu ievērojams lidostu pakalpojumu piedāvājuma trūkums, tāpēc bija nepieciešams abām lidostām uzticēt VTNP sniegšanu.

2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. un 4.3. iedaļa

- (121) Vācija apgalvoja, ka pat tad, ja uzskatītu, ka uz darbības atbalstu neattiecas atbrīvojums no paziņošanas atbilstoši 2005. gada VTNP lēmumam, tas būtu saderīgs atbilstoši 2005. gada Aviācijas vadlīnijām.
- (122) Vispirms Vācija uzsvēra, ka liela daļa segto zaudējumu izriet no lidostas veiktajām darbībām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Vācija arī norādīja, ka PZ līgums nesedz izmaksas, kas lidostas ekspluatantam "parasti" būtu jāsedz. Šajā saistībā tā apgalvoja, ka liela daļa izmaksu, kas nav saistītas ar tādu darbību veikšanu, kuras ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, izriet no Cveibriekenes lidostas īpašās vēstures un šajā ziņā nav "parastās izmaksas". Vācija norādīja, ka lidostai ir pienākums apmierināt vispārējās aviācijas vajadzības un tai bija nepieciešamas izmaksas, lai pārveidotu esošo militāro infrastruktūru.
- (123) Vācija apgalvoja, ka jebkurā gadījumā 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. un 4.3. iedaļas nosacījumi ir "faktiski" izpildīti. Vācija jo īpaši norādīja, ka tiek segti tikai faktiskie zaudējumi, tāpēc pārmērīgas kompensācijas klātbūtnei var izslēgt.

4.2. IESPĒJAMAIS ATBALSTS SAISTĪBĀ AR BANKAS AIZDEVUMU UN DALĪBA REINZEMES-PFALCAS FEDERĀLĀS ZEMES IEKŠĒJĀ NAUDAS FONDĀ

- (124) Attiecībā uz bankas aizdevumu Vācija norādīja, ka *Sparkasse Südwespfalz*, kas piešķir aizdevumu, darbojas kā parasta komercbanka un kā tāda arī rikojās, piešķirot aizdevumu, tāpēc lēmums piešķirt aizdevumu nav piedēvējams valstij. Vācija arī norādīja, ka, ņemot aizņēmumu, FZG salīdzināja dažādu banku piedāvājumus un *Sparkasse* aizdevums atbilda tirgus nosacījumiem.
- (125) Attiecībā uz federālās zemes piešķirto 100 % aizdevuma garantiju Vācija norādīja, ka tas, ka akcionārs garantē aizdevumus, ko ņem tā meitasuzņēmumi, ir normāla komercprakse. Vācija apgalvoja, ka jebkurā gadījumā aizdevums tika izmantots vienīgi skrejceļa modernizācijai, kas bija nepieciešama drošības apsvērumu dēļ, un tādejādi tas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Vācija apgalvoja, ka, tā kā pasākumam, kas finansēts ar aizdevumu, tādejādi nebija piemērojami valsts atbalsta noteikumi, arī federālās zemes piešķirtā garantija nav atbalsts. Visbeidzot, Vācija apgalvoja, ka pat tad, ja garantija būtu jāuzskata par tādu, uz ko attiecas valsts atbalsta noteikumi, FZG netika radīta priekšrocība, jo procentu likme par garantēto aizdevumu tik un tā bija augstāka nekā salīdzināmiem aizdevumiem, kas piešķirti FGAZ un nebija nodrošināti ar garantiju.
- (126) Attiecībā uz iekšējo naudas fondu Vācija apgalvoja, ka federālās zemes iekšējais naudas fonds ir finansēšanas mehānisms, ko parasti izmanto attiecībās starp mātesuzņēmumiem un meitasuzņēmumiem. Vācija norādīja, ka naudas fonds ir finanšu instruments, ko federālā zeme ieviesa 2002. gadā. Naudas fonda izveidošanā var piedalīties federālās zemes iestādes un fondi un visi uzņēmumi, kuros reglamentē privāttiesības un kuros federālajai zemei pieder vairāk nekā 50 % kapitāla. Vācija paskaidroja, ka naudas fonda dienas konta bilanci pārvalda federālās zemes *Landeshauptkasse*.
- (127) Kā norādīja Vācija, naudas fonds tiek finansēts nevis tieši no federālās zemes budžeta, bet gan no dalībnieku naudas atlikuma. Vācija arī paskaidroja, ka jebkurš naudas atlikums naudas fondā tiek ieguldīts kapitāla tirgos; tādā pašā veidā iztrūkumu kompensē ar aizņēmumiem, ko iegūst kapitāla tirgū. Vācija puda uzskatu, ka tādejādi finansiāls atbalsts no naudas fonda netiek piešķirts no valsts līdzekļiem un arī nav piedēvējams valstij.
- (128) Vācija norādīja, ka, lai gan no uzņēmumiem, kas gūst labumu no naudas fonda, netiek prasīts nodrošinājums, tie atrodas federālās zemes uzraudzībā un federālā zeme kā FGAZ akciju kontrolpaketes turētāja varēja jebkurā laikā pieprasīt nodrošinājumus.

- (129) Vācija uzskata, ka ir ekonomiski pamatoti, ka mātesuzņēmums sniedz iespēju saviem meitasuzņēmumiem finansēt pašiem sevi tādā apjomā, kas salīdzināms ar mātesuzņēmumam – šajā gadījumā Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei – pieejamo. Kā norādījusi Vācija, no naudas fonda ņemtu finansējumu tāpēc nevar salīdzināt ar tradicionālu aizdevumu. Visbeidzot, Vācija apgalvoja, ka federālā zeme nekad nav iepludinājusi līdzekļus naudas fondā no sava parastā budžeta, bet vajadzības gadījumā ir ņēmusi kapitālu tirgū.
- (130) Apgalvojot, ka aizdevums, garantija un naudas fonds nav valsts atbalsts, Vācija neiesniedza argumentus par to saderību.

4.3. LIDOSTAS MAKSU ATLAIDES RYANAIR, GERMANWINGS UN TUIFly

- (131) Vācija norādīja, ka līgumi starp Cveibrikenes lidostu un dažādajām aviokompānijām neietver valsts atbalstu, jo tie, pirmām kārtām, nav piedāvājami valstij. Tā apgalvoja, ka minēto līgumu apspriešana un noslēgšana bija FZG atbildībā un ietilpa tā tīri komerciālos uzdevumos. Kā norādīja Vācija, lai gan līgumi tika apspriesti ar FZG Uzraudzības padomi, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme bija iesaistīta tikai netieši – tai bija pārstāvji FGAZ Uzraudzības padomē. Vācija arī norādīja, ka federālā zeme tieši nepedalījās sarunās ar aviokompānijām par atlaidēm. Visbeidzot, Vācija apgalvoja, ka piedāvājumu nevar izsecināt no fakta, ka cenrādis bija jāapstiprina publiskai uzraudzības iestādei atbilstoši LuftVZO 43.a pantam, kas ir vispārēja reglamentējoša prasība, kura piemērojama kā publiskām, tā privātām lidostām.
- (132) Vācija arī uzskatīja, ka dažādajām aviokompānijām piešķirtās atlaides neradīja tām selektīvu priekšrocību, jo atlaides bija vienlīdz pieejamas visām ieinteresētajām aviokompānijām. Tā norādīja, ka atlaides būtu radījušas selektīvu priekšrocību tikai tad, ja tās nebūtu bijušas pieejamas bez diskriminācijas un ja viena aviokompānija būtu maksājusi augstākas vai zemākas maksas nekā citas, bez objektīva iemesla šādai atšķirībai.
- (133) Kā norādījusi Vācija, tajā pašā laikā atlaižu piešķiršana FZG ir bijusi ekonomiski pamatota, jo tā ļāva aviokompānijām sākt darbību lidostā, kas tikai nesen sākusi sniegt komercaviācijas pakalpojumus. Vācija norādīja, ka, piešķirot atlaides, lidosta ar jauna maršruta izveidi saistītos riskus sadalīja starp sevi un aviokompānijām, vienlaikus arī ļaujot abām pusēm gūt peļņu no pasažieru skaita palielināšanās. Vācija apgalvoja, ka tad, ja atlaižu nebūtu, aviokompānijas nebūtu vēlējušās sākt darbību Cveibrikenē.
- (134) Vācija norādīja, ka aviokompānijām piešķirtās atlaides jāuzskata par iespēju FZG gūt papildu ienākumus, jo nemainīgās izmaksas saistībā ar lidostas ekspluatāciju rastos jebkurā gadījumā (lai apkalpotu vispārējo un militāro aviāciju), savukārt jaunu aviokompāniju ienākšana lidostā rada tikai ļoti ierobežotas mainīgās papildu izmaksas. Tā piebilda, ka, tā kā jaunu aviokompāniju apkalpošana nerada ievērojamas papildizmaksas, nebija nepieciešamības sagatavot *ex ante* uzņēmējdarbības plānus, lai noteiktu, vai līgums ar aviokompāniju radīs papildu rentabilitāti.
- (135) Vācija norādīja, ka samazinātās lidostas nodevas nav selektīvas, jo tās tika piešķirtas bez diskriminācijas. Tāpēc Vācija uzskata, ka konkurence netika izkropļota. Vācija apgalvoja, ka aviokompānijas nevarēja nostiprināt savu stāvokli tirgū, pamatojoties uz minētajām nodevām.
- (136) Apgalvojot, ka atlaides dažādām aviokompānijām nav valsts atbalsts, Vācija neiesniedza argumentus par to saderību.

4.4. TIRGVEDĪBAS LĪGUMI AR RYANAIR UN AMS

- (137) Vācija uzsvēra, ka tirgvedības līgumi, kas noslēgti starp federālo zemi un AMS, ir neatkarīgi no FZG. Tā apgalvoja, ka tirgvedības līgumu mērķis bija pirkt tirgvedības pakalpojumus par tirgus cenu, lai galvenokārt popularizētu Reinzemes-Pfalcas federālo zemi kā tūrisma un saimniecisko darbību galamērķi. Kā norādīja Vācija, tā kā tirgvedības pakalpojumu līgums nebija vērsti konkrēti uz lidostas popularizēšanu, nebija saiknes starp tirgvedības pasākumiem un pasažieru skaitu. Vācija norādīja, ka tirgvedības pasākumu mērķis netieši bija arī popularizēt Cveibrikenes lidostu.

- (138) Uzsvērdama, ka, noslēdzot tirgvedības pakalpojumu līgumu, federālā zeme tikai pirka tirgvedības pakalpojumus par tirgus cenu, Vācija norādīja, ka tirgvedības līgums neietvēra valsts atbalstu un nebija jānovērtē kā atbalsta pasākums par labu kādai aviokompānijai atbilstoši 2005. gada Aviācijas vadlīnijām.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

5.1. RYANAIR

5.1.1. LIDOSTAS MAKSAS, KAM PIEMĒROTAS ATLAIDES

- (139) *Ryanair* apgalvoja, ka atlaides, ko FZG piešķīra dažādām aviokompānijām, neietvēra valsts atbalstu, jo tās atbilst TED principam. Vispirms *Ryanair* apgalvoja, ka, piemērojot TED principu attiecībām starp lidostu un aviokompānijām, būtu tikai jāvaicā, vai līgums radīja papildu rentabilitāti lidostai. *Ryanair* uzskatīja, ka visas infrastruktūras izmaksas un nemainīgās pamatdarbības izmaksas būtu jāuzskata par zaudētām izmaksām. *Ryanair* uzskata, ka tādējādi Komisijai, vērtējot līguma atbilstību TED principam, jāvērtē tikai tās lidostas papildizmaksas, kas ir tieši saistītas ar lidostas pakalpojumu sniegšanu attiecīgajai aviokompānijai, un jāpārbauda, vai līguma rezultātā iegūtie kopējie ieņēmumi pārsniedz šādas papildizmaksas. Šajā saistībā *Ryanair* uzsvēra, ka nebija tādu infrastruktūras izmaksu, kas radušās saistībā ar līgumu starp *Ryanair* un FZG, un tāpēc tās nevar skaitīt kā papildizmaksas, kas saistītas ar konkrēto līgumu.
- (140) *Ryanair* apgalvoja, ka turpretī, novērtējot ieņēmumus, Komisijai arī jāņem vērā tīkla ārējā ietekme, kuras īstenošanos varēja paredzēt, kad FZG un *Ryanair* 2008. gadā noslēdza pakalpojumu līgumu. *Ryanair* norādīja, ka faktu, ka šāda ārējā ietekme galu galā neīstenošies, nevarēja paredzēt un tāpēc tam nav nozīmes.
- (141) *Ryanair* arī paskaidroja, ka atlaide neradīja tai selektīvas priekšrocības. *Ryanair* apgalvoja, ka pirmajā darbības gadā pieejamā atlaide tika piedāvāta kā atlīdzība par ievērojamo komercrisku, ko tā uzņēmas, ieviešot regulārus lidojumus visa gada garumā uz lidostu, kas tobrīd bija nezināma. *Ryanair* uzskatīja, ka attiecībā uz Cveibrikeni nebūtu loģiski *Ryanair* uzņemt šādu komercrisku, ja nebūtu stimulu shēmas.
- (142) *Ryanair* arī norādīja, ka līdzīgs līgums bija pieejams jebkurai citai aviokompānijai, proti, atlaide lidostas pakalpojumu maksai par pirmo darbības gadu bija pieejama visām aviokompānijām, kas sāka lidojumus jaunos maršrutos no Cveibrikenes. *Ryanair* īpaši uzsvēra, ka līgumā, ko tā noslēdza ar FZG, bija klauzula, kas paredzēja, ka “[š]is līgums tiek noslēgts neekskluzīvi. Puses vienojas, ka nosacījumi, kas piešķirti *Ryanair* atbilstoši līgumam, ir pārredzami un bez diskriminācijas pieejami arī jebkurai citai aviokompānijai, kas apņemas nodrošināt lidostā līdzvērtīgu aviokompānijas darbības apjomu”⁽²³⁾.
- (143) *Ryanair* argumentēja, ka jebkurā gadījumā līgumi, kas noslēgti starp to un FZG, nevar ietvert valsts atbalstu, jo tie nav piedēvējami valstij. *Ryanair* apgalvoja, ka pierādījumi, ko izmantoja Komisija, lai pierādītu piedēvējamību valstij, nav pietiekami, jo tie var atspoguļot publisko iestāžu ieinteresētību lidostas komercattiecībās un nākotnē, bet tie nepierāda, ka kāda no publiskajām iestādēm ir faktiski iesaistījusies FZG sarunās un līgumos ar *Ryanair*.
- (144) *Ryanair* arī iesniedza vairākas *Oxera* sagatavotas piezīmes un analīzi, ko sagatavojis profesors *Damien P. McLoughlin*.

Oxera 1. piezīme – Tirgus standarta vērtības noteikšana salīdzinošajā analizē TED kritērijiem. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair* – piezīme, kuru *Oxera* sagatavojis *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis

- (145) *Oxera* uzskatīja, ka kļūdaina ir Komisijas metode, kas paredz salīdzinājumam izmantot tikai tās lidostas, kuras atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, kurā atrodas vērtējamā lidosta.

⁽²³⁾ Lidostas pakalpojumu līgums starp *Ryanair* un FZG, 2008. gada 22. septembris, 3. iedaļa.

- (146) *Oxera* uzsvēra, ka tirgus atsaucēs cenas, kas iegūtas salīdzinājuma lidostās, neietekmē valsts atbalsts, kas piešķirts apkārt esošajām lidostām. Tādējādi ir iespējams droši noteikt tirgus standarta vērtību attiecībā uz TED kritērijiem,
- (147) jo:
- salīdzinošo analīzi plaši izmanto TED kritērijiem citās jomās papildus valsts atbalsta jomai;
 - uzņēmumi cits cita lēmumus par cenām savstarpēji ietekmē tikai tiktāl, ciktāl to produkti ir savstarpēji aizstājami vai papildinoši;
 - lidostas, kas atrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā, ne vienmēr savstarpēji konkurē, un salīdzinājuma lidostas, kas minētas iesniegtajos ziņojumos, saskaras tikai ar ierobežotu konkurenci no valsts lidostām to attiecīgajās aptvēruma teritorijās (mazāk nekā 1/3 komerciālo lidostu, kas atrodas salīdzinājuma lidostu aptvēruma teritorijās, pilnībā pieder valstij, un nevienai no tām netika piemērota valsts atbalsta izmeklēšana (2013. gada aprīlī));
 - pat tad, ja šīs salīdzinājuma lidostas saskaras ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā aptvēruma teritorijā, var būt iemesli uzskatīt, ka to rīcība atbilst TED principam (piemēram, kad privātajam sektoram pieder būtiska daļa vai kad lidostu apsaimnieko privātu uzņēmums);
 - TED kritērijam atbilstošas lidostas nenoteiks cenas, kas ir zemākas par papildizmaksām.

Oxera 2. piezīme – Principi, kas ir pamatā rentabilitātes analīzei attiecībā uz TED kritērijiem. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar Ryanair – piezīme, kuru Oxera sagatavojis Ryanair vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis

- (148) *Oxera* apgalvoja, ka rentabilitātes analīze, ko tas veicis savos Komisijai iesniegtajos ziņojumos, atbilst principiem, ko piemērotu racionāls privātā sektora ieguldītājs, un atspoguļo pieeju, kas acimredzami izriet no iepriekšējiem Komisijas lēmumiem.
- (149) Rentabilitātes analīzes pamatā ir šādi principi:
- novērtējums tiek veikts pakāpeniski;
 - ex ante* uzņēmējdarbības plāns nav obligāts;
 - ja lidosta nav noslogota, "vienotās kases" pieeja ir piemērota cenu noteikšanas metode;
 - jāņem vērā tikai tie ieņēmumi, kas saistīti ar darbojošās lidostas saimniecisko darbību;
 - jāņem vērā līguma kopējais ilgums, tostarp tā pagarinājumi;
 - nākotnes finanšu plūsmas jādiskontē, lai novērtētu līgumu rentabilitāti;
 - ar *Ryanair* noslēgto līgumu radītā papildu rentabilitāte lidostām jānovērtē, pamatojoties uz aplēsēm par iekšējo peļņas normu vai neto pašreizējās vērtības (NPV) pasākumiem.

Analīze, ko veicis profesors Damien P. McLoughlin – Brand building: why and how small brands should invest in marketing, pēc Ryanair pasūtījuma, 2013. gada 10. aprīlis

- (150) Dokumenta mērķis bija izklāstīt komerciālos apsvērumus, ar kuriem pamatoti reģionālo lidostu lēmumi pirkt reklāmu tīmekļa vietnē *Ryanair.com* no AMS.
- (151) Dokumentā bija norādīts, ka ir liels skaits ļoti spēcīgu, labi zināmu un regulāri izmantotu lidostu. Vājākiem konkurentiem ir jāpārvar nemainīgie patērētāju pirkšanas paradumi, lai varētu paplašināt savu uzņēmējdarbību. Mazākām reģionālajām lidostām jāatrod veids, kā pastāvīgi nodot vēstījumu par savu zīmolu pēc iespējas plašākai auditorijai. Tradicionālajiem tirgvedības komunikācijas veidiem nepieciešami izdevumi, kas pārsniedz to resursus.

Oxera 3. un 4. piezīme – Kā jāvērtē līgumi ar AMS, veicot rentabilitātes analīzi tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija ietvaros? – 2014. gada 17. un 31. janvāris

- (152) *Ryanair* iesniedza vēl citus ziņojumus, ko sagatavojis tās konsultantuzņēmums *Oxera*. Minētajos ziņojumos *Oxera* aplūkoja principus, kas, kā norādījusi aviokompānija, būtu jāņem vērā TED kritērija piemērošanā, veicot rentabilitātes analīzi par lidostas pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti starp *Ryanair* un lidostām, no vienas puses, un tirgvedības pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti starp AMS un tām pašām lidostām, no otras puses ⁽²⁴⁾. *Ryanair* uzsvēra, ka minētie ziņojumi nekādā veidā nemaina tās iepriekš izklāstīto nostāju, ka lidostas pakalpojumu līgumi un tirgvedības pakalpojumu līgumi būtu jāanalizē saskaņā ar atsevišķiem TED kritērijiem.
- (153) Ziņojumos bija norādīts, ka AMS gūtā peļņa būtu jāiekļauj kā ieņēmumi kopējā rentabilitātes analīzē, savukārt AMS izdevumi būtu jāiekļauj izmaksās. Ziņojumos bija ierosināts šajā nolūkā piemērot uz naudas plūsmu balstītu metodiku kopējās rentabilitātes analīzes veikšanai; tas nozīmē, ka lidostu izdevumus saistībā ar AMS varētu uzskatīt par pamatdarbības papildu izmaksām.
- (154) Ziņojumos bija uzsvērts, ka tirgvedības darbības veicina zīmola vērtības radīšanu un saglabāšanu, un tas savukārt palīdz radīt ietekmi un ieguvumus ne vien līguma darbības laikā, bet arī pēc tā darbības beigām. Tas jo īpaši attiektos uz gadījumu, kad tā iemesla dēļ, ka *Ryanair* ir noslēgusi līgumu ar šo lidostu, lidostā darbību sāktu arī citas aviokompānijas, kas savukārt veicinātu lielāka veikalu skaita ierīkošanu lidostā un tādējādi radītu vairāk ar aviāciju saistītu ieņēmumu lidostai. Kā norādīja *Ryanair*, ja Komisija veic kopēju rentabilitātes analīzi, šādi ieguvumi ir jāņem vērā, uzskatot AMS izdevumus par pamatdarbības papildu izmaksām, no kurām atskaitīti ASM maksājumi.
- (155) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka prognozētajā papildu peļņā lidostas pakalpojumu līguma darbības beigās būtu jāiekļauj galīgā vērtība, lai ņemtu vērā pēc līguma darbības beigām radīto vērtību. Galīgo vērtību varētu pielāgot, pamatojoties uz “atjaunošanas” iespējamību, ar ko izsaka cerību, ka peļņa tiks gūta arī pēc tam, kad būs beidzies līgums ar *Ryanair*, vai ja ar citām aviokompānijām tiks panākta vienošanās par līdzīgiem nosacījumiem. *Ryanair* uzskatīja, ka tad būtu iespējams aprēķināt zemāku robežvērtību ieguvumiem, ko rada abi līgumi – līgums ar AMS un lidostas pakalpojumu līgums – kopā, tādējādi atspoguļojot neskaidrības par papildu peļņu pēc lidostas pakalpojumu līguma darbības beigām.
- (156) Lai papildinātu šo pieeju, ziņojumos bija ietverta to pētījumu rezultātu sintēze, kuri veikti attiecībā uz tirgvedības ietekmi uz zīmola vērtību. Minētajos pētījumos ir atzīts, ka tirgvedība var atbalstīt zīmola vērtību un var palīdzēt veidot klientu bāzi. Saskaņā ar iepriekš minētajiem ziņojumiem lidostas gadījumā tirgvedība tīmekļa vietnē *Ryanair.com* īpaši palielina zīmola pamanāmību. Ziņojumos bija arī norādīts, ka jo īpaši mazākas reģionālās lidostas, kas vēlas palielināt savu gaisa satiksmi, var palielināt sava zīmola vērtību, noslēdzot tirgvedības pakalpojumu līgumus ar AMS.
- (157) Visbeidzot, ziņojumos bija norādīts, ka priekšroka jādod nevis kapitalizācijas pieejai, bet uz naudas plūsmu balstītai pieejai, kurā AMS sniegto tirgvedības pakalpojumu izmaksas tiktu uzskatītas par nemateriāla aktīva (tas ir, zīmola vērtības) kapitāla izdevumiem ⁽²⁵⁾. Kapitalizācijas pieejā tiktu ņemta vērā tikai tā tirgvedības izdevumu daļa, kas ir attiecināma uz lidostas nemateriālajiem aktīviem. Tirgvedības izdevumi tiktu uzskatīti par kapitāla izdevumiem nemateriālā aktīvā, un tad tiem tiktu piemērots vērtības samazinājums visā līguma darbības laikā, ņemot vērā atlikušo vērtību paredzētajā lidostas pakalpojumu līguma izbeigšanas brīdī. Šajā pieejā netiktu ņemta vērā papildu peļņa, ko radītu lidostas pakalpojumu līguma noslēgšana ar *Ryanair*, un arī nemateriālā aktīva vērtību ir grūti aprēķināt zīmola izdevumu un aktīva izmantošanas ilguma dēļ. Naudas plūsmas metode ir piemērotāka nekā kapitalizācijas pieeja, jo kapitalizācijas pieejā netiktu ņemti vērā paredzamie pozitīvie ieguvumi, kas radīsies lidostai, parakstot lidostas pakalpojumu līgumu ar *Ryanair*.

⁽²⁴⁾ *Oxera*, “Kā jāvērtē līgumi ar AMS, veicot rentabilitātes analīzi tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija ietvaros?”, sagatavots pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 17. janvārī.

⁽²⁵⁾ *Oxera*, “Kā jāvērtē līgumi ar AMS, veicot rentabilitātes analīzi tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija ietvaros? – Praktiskā piemērošana” sagatavots pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 31. janvāris.

5.1.2. TIRGVEDĪBAS PAKALPOJUMU LĪGUMI

- (158) *Ryanair* uzsvēra, ka AMS tirgvedības pakalpojumu līgumi un *Ryanair* līgumi ar lidostām ir atsevišķi līgumi un būtu jāvērtē atsevišķi, jo AMS un lidostas nevar uzskatīt par vienu labuma guvēju. Līgumi tika apspriesti atsevišķi, tie attiecas uz dažādiem pakalpojumiem, un tiem nav nekādas saistības, kas pamatotu to kā iespējama vienota valsts atbalsta pasākuma novērtēšanu. Tirgvedības pakalpojumu līguma slēgšana ar AMS nav nosacījums *Ryanair* lidojumu veikšanai maršrutos uz lidostu un no tās. *Ryanair* uzsvēra, ka AMS tirgvedības pakalpojumu līgums tika noslēgts ar ministriju, kas ir lidostas līdzīpašniece, un tas radīja labumu lidostai, bet tā mērķis nebija uzlabot noslodzes koeficientu vai ienesīgumu *Ryanair* maršrutos.
- (159) Attiecībā uz tirgvedības vērtību *Ryanair* apgalvoja, ka reklāmas telpa *Ryanair* tīmekļa vietnē ir maza, bet pieprasījums pēc šīs vietas ir augsts – arī no citiem uzņēmumiem, ne tikai lidostām. Kā norādīja *Ryanair*, pat “vecās” aviokompānijas sāk apzināties savu tīmekļa vietņu vērtību no tirgvedības un reklāmas viedokļa. *Ryanair* piebilda, ka lidostas izvēlas veidot zīmolu, reklamējoties tīmekļa vietnē *Ryanair.com* vai citu aviokompāniju tīmekļa vietnēs. *Ryanair* arī norādīja, ka šāda uzlabota zīmola atpazīstamība var radīt labumu lidostām vairākos savstarpēji pastipriņošos un papildinošos veidos. Cveibrienes lidosta nav ne tuvu tik starptautiski pazīstama kā Parīzes lidosta vai Hitrovas lidosta, tāpēc tai ir jāiegulda reklāmā, lai uzlabotu sava zīmola atpazīstamību un maksimāli palielinātu ielidojošo pasažieru skaitu. *Ryanair* secināja, ka federālajai zemei bija divkārša motivācija noslēgt tirgvedības pakalpojumu līgumu ar AMS – pirmkārt, tīri komerciāla motivācija kā Cveibrienes lidosta ekspluatanta 50 % kapitāla daļu līdzīpašniecei, un, otrkārt, līguma slēgšana bija daļa no tās uzdevuma veicināt tūrisma un uzņēmējdarbības iespējas federālajā zemē. Tāpēc *Ryanair* uzskata, ka federālā zeme pirka vērtīgus tirgvedības pakalpojumus par tirgus cenu.

5.2. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (160) AMS norādīja, ka Komisijai pretēji lēmumā par procedūras sākšanu norādītajam FZG līgumu ar *Ryanair* un federālās zemes tirgvedības pakalpojumu līgumu ar AMS vajadzētu uzskatīt nevis par saistītiem, bet gan par diviem atsevišķiem komercdarījumiem. AMS norādīja, ka tas ir *Ryanair* meitasuzņēmums ar savu noteiktu komerciālo mērķi un tika izveidots, lai attīstītu *Ryanair* pamatdarbībā neiekļautu darbības jomu. AMS precizēja, ka *Ryanair* to izmanto kā starpnieku, lai pārdotu reklāmas vietu savā tīmekļa vietnē. AMS arī norādīja, ka principā AMS tirgvedības pakalpojumu līgumi ar lidostām ir apspriesti un noslēgti atsevišķi no *Ryanair* līgumiem ar tām pašām lidostām. AMS apgalvoja, ka līgums starp AMS un federālo zemi nerada priekšrocību *Ryanair*; *Ryanair* neliek saviem partneriem noslēgt tirgvedības pakalpojumu līgumus ar AMS, un *Ryanair* darbība ir kopumā tāda pati maršrutos uz lidostām, kas noslēgušas tirgvedības pakalpojumu līgumu ar AMS, un lidostām, kas nav noslēgušas šādu līgumu.
- (161) AMS arī norādīja, ka, pērkot tirgvedības pakalpojumus, FZG rīkojās atbilstoši TED principam, jo reklamēšanās tīmekļa vietnē *Ryanair.com* rada augstu reālo vērtību federālajai zemei, un ka AMS noteiktā cena bija šo pakalpojumu tirgus cena. AMS apgalvoja, ka cenas, par kādām AMS piedāvā reklāmas vietu, un apjomi, kādos tā tiek pirkti, nerada diskrimināciju starp publiskiem un privātiem reklamdevējiem. AMS arī norādīja, ka tiek uzskatīts, ka publiskās un privātās struktūras konkurē par piekļuvi ierobežotajai reklāmas vietai tīmekļa vietnē *Ryanair.com*. AMS uzskata, ka tas nozīmē, ka AMS vienošanās ar valsts lidostām nevar ietvert valsts atbalstu, jo AMS varētu arī vienkārši pārdot vietu tīmekļa vietnē privātam uzņēmumam par salīdzināmu cenu.
- (162) AMS arī uzsvēra, ka mazai reģionālai lidostai ir loģiski pirkt tirgvedības pakalpojumus no AMS. AMS apgalvoja, ka šādām lidostām parasti ir jāpalielina sava zīmola atpazīstamība un ka reklāma aviokompānijas tīmekļa vietnē var palielināt rentablāku ārvalstu pasažieru skaitu (ārvalstu pasažieri nodrošina lielākus ar aviāciju nesaistītus ieņēmumus nekā izlidojošie pasažieri, kas ir no tā paša reģiona, kurā atrodas lidosta). AMS uzsvēra, ka federālā zeme rīkojās ne tikai kā lidostas ekspluatanta līdzīpašnieks, kas ir tieši ieinteresēts sava zīmola tēla uzlabošanā un ieņēmumu palielināšanā, bet arī kā iestāde, kam uzticēts uzdevums veicināt tūrisma un uzņēmējdarbības iespējas Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē, izmantojot dažādus līdzekļus, tostarp jo īpaši reklāmu.

5.3. GERMANWINGS

- (163) Pirmkārt, *Germanwings* īsi paskaidroja, kāpēc tā nolēma sākt lidojumu veikšanu no Cveibrienes. Tā norādīja, ka tā izvēlējusies Cveibrieni, nevis Zārbrieni, jo Cveibrienē ir labāks skrejceļš – skrejceļa topogrāfija Zārbriēnē ir sarežģīta. Tā arī paskaidro, ka 2006. gadā, kad *Germanwings* nolēma veikt lidojumus no Cveibrienes, Cveibriene bija labāk aprīkota instrumentālās nosēšanās vajadzībām (CAT sistēma), kā arī lidojuma ilgums līdz Berlīnei bija nedaudz īsāks. *Germanwings* apgalvoja, ka Berlīnes maršruta nerentabilitātes dēļ tā 2011. gadā nolēma pārtraukt lidojumu veikšanu no Cveibrienes.
- (164) *Germanwings* vispirms apgalvoja, ka tās līgumi, kas noslēgti ar FZG, neietver valsts atbalstu, jo tie nav piedēvējami valstij. Aviokompānija norādīja, ka dažādie politiķu sniegtie paziņojumi presei nevar būt pierādījums, ka valsts bijusi iesaistīta minēto līgumu apspriešanā vai noslēgšanā, un ka pienākums nodrošināt, lai uzraudzības iestāde apstiprina centrādi atbilstoši *LuftVZO* 43.a pantam, neattiecas uz individuāliem līgumiem.
- (165) Otrkārt, *Germanwings* apgalvoja, ka, noslēdzot dažādos līgumus, FZG rīkojās kā TED. Tā uzsvēra, ka TED princips neparedz, ka ieguldītājs nedrīkst radīt zaudējumus īstermiņā, bet gan nosaka, ka šāda rīcība var būt normāla uzņēmējdarbības stratēģija, ko izmanto, lai nodrošinātu rentabilitāti vidēji ilgā līdz ilgā termiņā. Pieņemums, kas, pēc *Germanwings* domām, ir atspoguļots lēmumā par procedūras sākšanu, proti, ka lidosta nevar piemērot maksas, kas nesedz tās izmaksas, izriet no Līguma 102. panta un ir piemērojams tikai pretmonopola pasākumu kontekstā, tāpēc tas nebūtu jāpiemēro valsts atbalsta gadījumos.

5.4. TUIFly

- (166) *TUIFly* vispirms paskaidroja, kāpēc tā pārcēla savas darbības no Zārbrienes lidostas uz Cveibrienes lidostu. *TUIFly* norādīja, ka tā pārcēlās uz Cveibrienes lidostu, jo tai bija bažas par drošību Zārbrienes lidostā. *TUIFly* apgalvoja, ka sliktos laikapstākļos Zārbrienes lidostas infrastruktūras un topogrāfisko iezīmju dēļ pilnībā noslogoti B737-800 tipa *TUIFly* gaisa kuģi nevarēja pienācīgi nosēties lidostā, tāpēc lidmašīnām bija jāmaina kurss uz Cveibrienes lidostu, pat pirms bija sākta komercdarbība. Kā norādīja *TUIFly*, šāda novirzīšana ne tikai izraisīja kavēšanos un neērtības pasažieriem, bet arī bija saistīta ar papildu izmaksām un organizatoriskām problēmām aviokompānijai. *TUIFly* apgalvoja, ka būtisko drošības problēmu dēļ Zārbrienes lidostā tās darbības minētajā lidostā kļuva nerentablas un pārcelšanās uz Cveibrienes lidostu kļuva nenovēršama. Aviokompānija arī norādīja, ka īsā skrejceļa dēļ Zārbriēnē dažas pilnībā noslogotas lidmašīnas nevarēja pacelties, tāpēc lidmašīnām, kas veica vidēji garus lidojumus (piemēram, uz Kanāriju Salām), pārcelšanās bija jāveic ar pustukšām tvertņēm un bija jānolaižas Spānijā vai Portugālē, lai veiktu atkārtotu uzpildi.
- (167) *TUIFly* apgalvoja, ka līgumā, ko tā noslēdza ar FZG, nebija ietverts valsts atbalsts un ka *TUIFly* maksātās maksas atbilda tirgus likmēm. Tā norādīja, ka apstākļi Cveibrienes lidostā un apkārtnē esošajā reģionā ir tādi, ka, lai aviokompānija varētu rentabli veikt lidojumus no Cveibrienes, ir nepieciešamas zemas lidostas maksas. *TUIFly* jo īpaši atsauca uz pasažieru infrastruktūras stāvokli Cveibrienes lidostā, tāda atbilstoša sabiedriskā transporta (dzelzceļa) trūkumu, kas paredzēts pasažieru nogādāšanai uz lidostu un no tās, lidostas atrašanās vietu reģionā, kurā ir zema pirktspēja, sākotnēji sliktu skrejceļa stāvokli, apkalpes izmitināšanas nodrošinājuma neesamību utt. *TUIFly* arī norādīja, ka atšķirībā no Zārbrienes lidostas (vai jebkuras citas lidostas, kurā darbojas *TUIFly*) Cveibrienes lidostai nav "muitas lidostas" statusa, tāpēc *TUIFly* ir jāmaksā muitas nodeva, kas ir no EUR [...] līdz EUR [...] par lidojumu. Kā norādīja *TUIFly*, tas rada papildu izmaksas aptuveni EUR [...] uz vienu pasažieri un palielina *TUIFly* kopējās pamatdarbības izmaksas par vairāk nekā EUR [...] gadā.

6. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

6.1. PIEZĪMES PAR RYANAIR PIEZĪMĒM

- (168) Vācija atzinīgi novērtēja to, ka *Ryanair* savās piezīmēs piekrīt Vācijas nostājai, ka ne Cveibrienes lidosta, ne aviokompānijas, kas veic lidojumus no Cveibrienes, nav saņēmušas valsts atbalstu. Tā arī piekrita, ka līgums starp Reinzenes-Pfalcas federālo zemi un AMS ir jāvērtē atsevišķi no līguma starp FZG un *Ryanair*, ka pirmais minētais līgums radīja reālu vērtību federālajai zemei un ka tas tika noslēgts par tirgus cenu. Vācija īpaši uzsvēra tūrisma nozīmīgumu reģionam, apgalvojot, ka ar AMS noslēgtā līguma mērķis bija veicināt tūrisma.

6.2. PIEZĪMES PAR AMS PIEZĪMĒM

- (169) Tā kā AMS piekrita Vācijas nostājai, ka līgums starp AMS un Reinzemes-Pfalcas federālo zemi neietvēra valsts atbalstu, Vācija atturējās sniegt sīkākas piezīmes par individuāliem argumentiem.

6.3. PIEZĪMES PAR GERMANWINGS PIEZĪMĒM

- (170) Vācija, atbildot uz *Germanwings* argumentiem, tikai sniedza piezīmes par vairākiem faktiem, uz kuriem atsaucās *Germanwings*. Tā īpaši uzsvēra, ka pretēji *Germanwings* norādītajam starp Cveibrikeni un Zārbrikeni nebija konkurences, bet abas lidostas vienmēr ir uzskatījušas sevi par savstarpēji papildinošām. Vācija apgalvoja, ka aviokompānijas izvēle par labu kādai lidostai ir konkrētās aviokompānijas stratēģiska lēmuma rezultāts, par ko Vācija nevar izteikties.

7. NOVĒRTĒJUMS

- (171) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu “[...] ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.”
- (172) Līguma 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai attiecīgais pasākums ir atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem, proti:
- a) atbalstu piešķir valsts vai arī tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem;
 - b) tas dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;
 - c) atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus; un
 - d) ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1. REINZEMES-PFALCAS FEDERĀLĀS ZEMES/ZEF PUBLISKAIS FINANSĒJUMS CVEIBRIKENES LIDOSTAI

7.1.1. ATBALSTA ESĪBA

7.1.1.1. Saimnieciskā darbība un jēdziens “uzņēmums”

- (173) Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai vispirms jānosaka, vai FGAZ un FZG ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Jēdziens “uzņēmums” aptver jebkuru vienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta⁽²⁶⁾. Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū⁽²⁷⁾.
- (174) Tiesa spriedumā Leipcigas-Halles lidostas lietā apstiprināja, ka lidostas ekspluatācija komerciāliem nolūkiem un lidostas infrastruktūras būvniecība ir saimnieciska darbība⁽²⁸⁾. Lidostas ekspluatants, kas sāk saimniecisko darbību, piedāvājot lidostas pakalpojumus par atlīdzību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai finansējuma veida ir uzskatāms par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, un tāpēc Līguma noteikumus par valsts atbalstu var piemērot priekšrocībai, kuru minētajam lidostas ekspluatantam piešķir valsts vai no valsts līdzekļiem⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ Spriedumi lietās C-35/96 Komisija/Itālija (*Recueil* 1998, I-3851. lpp.), C-41/90 *Höfner* un *Elser* (*Recueil* 1991, I-1979. lpp.), C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* (*Recueil* 1995, I-4013. lpp.), C-55/96 *Job Centre* (*Recueil* 1997, I-7119. lpp.).

⁽²⁷⁾ Spriedums lietā 118/85 Komisija/Itālija (*Recueil* 1987, 2599. lpp.); spriedums lietā 35/96 Komisija/Itālija (*Recueil* 1998, I-3851. lpp.).

⁽²⁸⁾ Spriedums Leipcigas-Halles lidostas lietā, jo īpaši 93. un 94. punkts, ko apstiprina spriedums lietā C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen* un *Flughafen Leipzig-Halle/Komisija* (Krājums 2012), ECLI:EU:C:2012:821; sk. arī spriedumu lietā T-128/89 *Aéroports de Paris/Komisija* (*Recueil* 2000, II-3929. lpp.), ko apstiprina spriedums lietā C-82/01P *Aéroports de Paris/Komisija* (*Recueil* 2002, I-9297. lpp.) un lietā T-196/04 *Ryanair/Komisija* (“spriedums *Charleroi* lietā”) (*Recueil* 2008, II-3643. lpp.).

⁽²⁹⁾ Spriedums lietās C-159/91 un C-160/91 *Poucet/AGV* un *Pistre/Cancave* (*Recueil* 1993, I-637. lpp.).

- (175) Attiecībā uz brīdi, kad lidostas būvniecība un ekspluatācija kļuva par saimniecisku darbību, Komisija atgādina, ka pakāpeniskā tirgus konjunktūras attīstība lidostu jomā neļauj noteikt precīzu datumu. Tomēr Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi pārmaiņas lidostu darbībā, un Vispārējā tiesa spriedumā Leipcigas-Halles lidostas lietā nosprieda, ka no 2000. gada vairs nevar izslēgt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu lidostu infrastruktūras finansēšanai. Tādējādi kopš datuma, kurā pieņemts spriedums *Aéroports de Paris* lietā (2000. gada 12. decembris) ⁽³⁰⁾, lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par saimniecisku darbību, uz kuru attiecas valsts atbalsta pārbaude.

Viena saimnieciska vienība

- (176) Pirms FGAZ un FZG darbību veida izvērtēšanas Komisija tomēr atgādina, ka abus šos atsevišķos tiesību subjektus var uzskatīt par vienu saimniecisku vienību valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā. Attiecīgo saimniecisko vienību tad uzskata par attiecīgo uzņēmumu.
- (177) Kā ir nospriedusi Tiesa, “[u]zņēmuma jēdziens konkurences tiesībās ir jāsaprot kā ekonomiskas [saimnieciskas] vienības apzīmējums [...], kaut arī juridiski šī ekonomiskā vienība sastāv no vairākām fiziskām vai juridiskām personām” ⁽³¹⁾. Šajā saistībā Tiesa ir lēmusi, ka ar zināmiem nosacījumiem var uzskatīt, ka saimniecisko darbību vairāki subjekti veic kopīgi, tādējādi veidojot vienu saimniecisku vienību ⁽³²⁾.
- (178) Lai noteiktu, vai vairāki subjekti veido saimniecisku vienību, Tiesa vērtē akciju kontrolpaketes vai funkcionālu, ekonomisku vai organizatorisku saikņu esību ⁽³³⁾.
- (179) Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka FGAZ un FZG ir tik cieši saistīti, ka tie valsts atbalsta noteikumu nolūkos jāuzskata par vienu saimniecisku vienību. Vispirms jāatgādina, ka FZG ir FGAZ pilnībā piederošs meitasuzņēmums, tāpēc FGAZ ir pilnvaras kontrolēt FZG ar akcionāru sapulces starpniecību. Turklāt FGAZ un FZG savstarpēji saista arī PZ līgums, kas, kā norāda Vācija, nozīmē, ka atbilstoši Vācijas nodokļu tiesību aktiem abi šie subjekti ir uzskatāmi par vienu saimniecisku vienību. FZG Uzraudzības padomes locekļi saskaņā ar tā statūtiem vienmēr ir tie paši, kuri darbojas FGAZ Uzraudzības padomē. Abos uzņēmumos – FGAZ un FZG – vadību iecel attiecīgā uzraudzības padome (kas, kā norādīts, ir vienāda abiem subjektiem). Praksē visā attiecīgajā laikā [...] bija gan FGAZ, gan FZG rīkotājdirektors (tikai FZG, bet ne FGAZ, papildus bija iecelts arī otrais rīkotājdirektors). Tāpēc [...] kā FGAZ vienīgais rīkotājdirektors pārstāvēja FGAZ FZG akcionāru sapulcē, kur FGAZ bija vienīgais akcionārs.
- (180) Pieejamā informācija liecina, ka praksē svarīgi lēmumi par Cveibrikenes lidostu regulāri tiek pieņemti FGAZ līmenī, un pēc tam tiek sniegti norādījumi FZG. Šajā ziņā lietderīga ir Vācijas sniegtā informācija par lēmumu pieņemšanas procesu attiecībā uz skrejceļa modernizāciju 2008./2009. gadā. FGAZ Uzraudzības padome vispirms pieņēma lēmumu modernizēt skrejceļu. Tad FGAZ akcionāru sapulce deva rīkojumu FGAZ vadībai sasaukt FZG akcionāru sapulci. FGAZ vadība pārstāvēja FGAZ kā vienīgo akcionāru FZG akcionāru sapulcē un deva rīkojumu FZG vadībai īstenot FGAZ lēmumu par skrejceļa modernizāciju.
- (181) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka saiknes starp FGAZ un FZG ir pietiekami ciešas, lai abus subjektus uzskatītu par vienu saimniecisku vienību. Jo īpaši FZG ir ekonomiski un juridiski pilnībā atkarīgs no FGAZ, un tam nav pašam savas komerciālās gribas. Tāpēc Savienības valsts atbalsta tiesību aktu piemērošanas nolūkā FGAZ/FZG ir viens uzņēmums.

⁽³⁰⁾ Spriedums Leipcigas-Halles lidostas lietā, 42. un 43. punkts.

⁽³¹⁾ Spriedums lietā C-170/83 *Hydrotherm* (Recueil 1984, I-2999. lpp., 11. punkts). Sk. arī spriedumu lietā T-137/02 *Pollmeier Malchow*/Komisija (Recueil 2004, II-3541. lpp., 50. punkts).

⁽³²⁾ To, vai saimnieciskā darbība tiek veikta kopīgi, parasti izvērtē, analizējot funkcionālu, ekonomisku un organizatorisku saikņu pastāvēšanu starp subjektiem. Sk., piemēram, spriedumu lietā C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA*/Komisija (Krājums 2010, I-13355. lpp., 47.–55. punkts) un spriedumu lietā C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA* un citi (Krājums 2006, I-289. lpp., 112. punkts).

⁽³³⁾ Spriedums lietā C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA*/Komisija (Krājums 2010, I-13355. lpp., 47.–55. punkts) un spriedums lietā C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* un citi (Krājums 2006, I-289. lpp., 112. punkts).

Saimnieciskā darbība

- (182) *FGAZ/FZG* ir iesaistīti Cveibrikenes lidostas būvniecībā, uzturēšanā un ekspluatācijā. *FGAZ/FZG* piedāvā lidostas pakalpojumus un no lietotājiem – komercaviācijas operatoriem, kā arī nekomerciālās vispārējās aviācijas lietotājiem – iekasē maksu par lidostas infrastruktūras izmantošanu, tādējādi komerciāli ekspluatējot infrastruktūru. Tāpēc saskaņā ar judikatūru, kas minēta 174. un 175. apsvērumā, jāsecina, ka *FGAZ* un *FZG* bija iesaistīti saimnieciskā darbībā, sākot no datuma, kad pieņemts spriedums *Aéroports de Paris* lietā (proti, 2000. gada 12. decembra).
- (183) Šajā saistībā Komisija uzsver, ka *FGAZ/FZG* saimnieciskā darbība netika sākta tikai līdz ar komercaviācijas lidojumu sākšanos Cveibrikenē 2006. gadā.
- (184) Pirmkārt, no Vācijas argumentiem ir saprotams, ka Cveibrikenē jau iepriekš bija neveiksmīgi centusies piesaistīt lidostai komercaviāciju, tādējādi izrādot vēlmi ienākt šajā tirgū.
- (185) Otrkārt, ja apgalvo, ka lidostas būvniecība un ekspluatācija ir saimnieciska darbība tikai tad, kad ir veiksmīgi piesaistīta komercaviācija, var tikt izdarīti nepieņemami secinājumi – nav iemesla nošķirt sagatavošanās darbību infrastruktūras būvniecībai vai paplašināšanai no tās vēlākas komerciālas izmantošanas. Attīstības darbības veids jānosaka atkarībā no tā, vai uzbūvētās infrastruktūras vēlāka izmantošana ir saimnieciska darbība ⁽³⁴⁾. Spriedumā *Leipzigas-Halles* lidostas lietā Vispārējā tiesa precizēja, ka lidostas ekspluatācija ir saimnieciska darbība un lidostas infrastruktūras būvniecība ir neatņemama tās daļa.
- (186) Visbeidzot jānorāda, ka arī lidostas pakalpojumu piedāvāšana vispārējās aviācijas mērķiem ir saimnieciska darbība. Tas pats attiecas uz lidostas pakalpojumu sniegšanu militāriem lietotājiem pret atlīdzību ⁽³⁵⁾. Tāpēc *FGAZ/FZG* jau bija iesaistīti saimnieciskā darbībā pirms 2006. gada.
- (187) Tāpēc tiek secināts, ka, sākot no 2000. gada 12. decembra, *FGAZ/FZG* bija iesaistīti saimnieciskā darbībā un kā viena saimnieciska vienība ir uzskatāmi par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

Sabiedriskās kārtības joma

- (188) Kaut arī *FGAZ/FZG* ir jāuzskata par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jāatgādina, ka ne vienmēr visas lidostas īpašnieka un ekspluatanta darbības ir saimnieciskas darbības ⁽³⁶⁾.
- (189) Tiesa ⁽³⁷⁾ ir lēmusi, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, īstenojot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciskas darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Šādas darbības var būt, piemēram, drošība, gaisa satiksmes kontrole, policija, muiža u. c. Šo darbību finansēšana ir stingri jāierobežo, lai tā attiektos tikai uz tādu izmaksu kompensāciju, kuras rodas šo darbību rezultātā, un lai to nevarētu izmantot citu saimniecisku darbību finansēšanai ⁽³⁸⁾.
- (190) Tāpēc finansējums, kas paredzēts sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošām darbībām vai infrastruktūrai, kura kopumā ir tieši saistīta ar šādām darbībām, nav valsts atbalsts ⁽³⁹⁾. Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policijas darbības, muiža, ugunsdzēsība, darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisku darbību ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁴⁾ Spriedums *Leipzigas-Halles* lidostas lietā, 95. punkts. Pēc analogijas sk. arī spriedumu lietā C-205/03 P *FENIN*/Komisija (Krājums 2006, I-6295. lpp., 26. punkts).

⁽³⁵⁾ Sk. *FGAZ* Uzraudzības padomes 2006. gada 2. oktobra protokolu, kurā norādīts, ka lidosta saņem atlīdzību par pakalpojumu piedāvāšanu militāriem lietotājiem.

⁽³⁶⁾ Spriedums lietā C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Recueil 1994, I-43. lpp.).

⁽³⁷⁾ Spriedums lietā C-118/85 *Komisija/Itālija* (Recueil 1987, 2599. lpp., 7. un 8. punkts) un spriedums lietā C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* (Recueil 1988, 2479. lpp., 18. punkts).

⁽³⁸⁾ Spriedums lietā C-343/95 *Calì & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova* (Recueil 1997, I-1547. lpp.), Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums N309/02, Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums N438/02 "Subsīdijas ostu pārvaldēm valsts varas uzdevumu izpildei Beļģijas ostu nozarē" (OV C 284, 21.11.2002.).

⁽³⁹⁾ Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums N309/02.

⁽⁴⁰⁾ Sk. jo īpaši spriedumu lietā C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (Recueil 1994, I-43. lpp., 30. punkts) un spriedumu lietā C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati*/Komisija (Krājums 2009, I-2207. lpp., 71. punkts).

- (191) Tomēr publiskais finansējums darbībām, kas nav saimnieciskas darbības, bet ir cieši saistītas ar saimnieciskas darbības veikšanu, nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp aviokompānijām un lidostu pārvaldniekiem. Saskaņā ar iedibināto judikatūru priekšrocības ir radītas, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai⁽⁴¹⁾. Tāpēc, ja attiecīgajā tiesību sistēmā aviokompānijas vai lidostu pārvaldnieki parasti sedz konkrētu pakalpojumu izmaksas, bet dažām aviokompānijām vai lidostu pārvaldniekiem, kas sniedz tos pašus pakalpojumus, nav jāsedz minētās izmaksas, pēdējās minētās aviokompānijas vai lidostu pārvaldnieki var iegūt priekšrocību pat tad, ja tiek uzskatīts, ka šie pakalpojumi paši par sevi nav saimnieciski pakalpojumi. Tāpēc jāveic lidostas ekspluatantam piemērojamā tiesiskā regulējuma analīze, lai novērtētu, vai saskaņā ar konkrēto tiesisko regulējumu lidostu pārvaldniekiem vai aviokompānijām ir jāsedz dažu tādu pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kuri paši par sevi varētu nebūt saimnieciski pakalpojumi, bet attiecas uz saimniecisku darbību veikšanu.
- (192) Vācija norādīja, ka par izmaksām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, ir jāuzskata izmaksas, kas izriet no šādām darbībām (neatkarīgi no tā, vai tās ir ieguldījumu izmaksas vai pamatdarbības izmaksas): lidostas drošības pasākumi atbilstoši *Luftsicherheitsgesetz* (Lidojumu drošības likums, turpmāk "*LuftSiG*") 8. pantam, darbības drošības nodrošināšanas pasākumi, gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumi atbilstoši *Luftverkehrsgesetz* (Gaisa satiksmes likums, turpmāk "*LuftVG*") 27.c panta 2. punktam, meteoroloģiskie pakalpojumi un ugunsdzēsības pakalpojumi.
- (193) Komisija uzskata, ka pasākumus atbilstoši *LuftSiG* 8. pantam, pasākumus atbilstoši *LuftVG* 27.c panta 2. punktam (tostarp meteoroloģiskos pakalpojumus) un ugunsdzēsības pakalpojumus principā un saskaņā ar 195. apsvērumā un nākamajos apsvērumos veikto analīzi var uzskatīt par darbībām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.
- (194) Tomēr attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti tikai ar darbības drošību, Komisija uzskata, ka lidostas drošas ekspluatācijas garantēšana ir normāla lidostas ekspluatācijas saimnieciskās darbības daļa⁽⁴²⁾. Ņemot vērā atsevišķo darbību un izmaksu detalizētāku izskatīšanu, Komisija konstatē, ka pasākumi, kas paredzēti darbību drošības garantēšanai lidostā, nav uzskatāmi par sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošām darbībām. Jebkuram uzņēmumam, kas vēlas ekspluatēt lidostu, ir jānodrošina tādu būvju kā skrejceļš un peroni drošība.
- (195) Saistībā ar tiesisko regulējumu Vācija ir norādījusi, ka attiecībā uz ugunsdzēsības pakalpojumiem nav tiesību normu, kas stingri paredz, ka šādas izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Turklāt Komisija norāda, ka ar ugunsdzēsības pakalpojumiem saistīto izmaksu atlīdzināšana ietilpst federālo zemju kompetencē un ka šīs izmaksas parasti atlīdzina attiecīgās reģionālās iestādes. Atlīdzināšana nedrīkst pārsniegt minēto izmaksu segšanai vajadzīgo summu.
- (196) Attiecībā uz gaisa satiksmes kontroli un meteoroloģiskajiem pakalpojumiem Komisija norāda, ka *LuftVG* 27.d un 27.f pantā paredzēts, ka ar *LuftVG* 27.c pantu saistītās izmaksas vairākām konkrētām lidostām sedz valsts. Lai gan Komisijai šajā gadījumā nav jāizlemj, vai minētais pants var radīt priekšrocību lidostām, kas gūst labumu no valsts finansējuma atbilstoši *LuftVG* 27.d un 27.f pantam, ir skaidrs, ka likums paredz, ka visām pārējām lidostām attiecīgās izmaksas jāsedz pašām. Ņemot vērā iepriekš minēto, izmaksas, kas saistītas ar gaisa satiksmes kontroli un meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, jāuzskata par parastajām pamatdarbības izmaksām vismaz to lidostu gadījumā, uz kurām neattiecas *LuftVG* 27.d un 27.f pants.
- (197) Attiecībā uz pasākumiem atbilstīgi *LuftSiG* 8. pantam šķiet, ka Vācija uzskata, ka attiecīgās publiskās iestādes var segt visas izmaksas saistībā ar minētajā pantā paredzētajiem pasākumiem. Tomēr Komisija norāda, ka saskaņā ar *LuftSiG* 8. panta 3. punktu drīkst atlīdzināt tikai tās izmaksas, kas saistītas ar *LuftSiG* 8. panta 1. un 2. punktā uzskaitītajām darbībām nepieciešamo platību un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu. Visas pārējās izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Tādējādi, ciktāl piesūktais publiskais finansējums *FGAZ/FZG* atbrīvoja šo uzņēmumu no izmaksām, kas tam bija jāsedz atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, minētajam publiskajam finansējumam nepiemēro atbrīvojumu no pārbaudes atbilstoši Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

⁽⁴¹⁾ Cita starpā sk. spriedumu lietā C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (Krājums 2005, I-1627. lpp., 36. punkts) un tajā minēto judikatūru.

⁽⁴²⁾ Komisijas 2014. gada 20. februāra lēmums valsts atbalsta lietā SA.35847 (2012/N) – Čehijas Republika – Ostravas lidosta, vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*, 16. apsvērumus.

Secinājumi par sabiedriskās kārtības jomu

- (198) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi izdarīt konkrētākus secinājumus par ieguldījumu izmaksām un pamatdarbības izmaksām, kas, iespējams, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.
- (199) Attiecībā uz pamatdarbības izmaksām, kas radušās laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam, Komisija atzīst, ka ar ugunsdzēsības pakalpojumiem tieši saistītās pamatdarbības izmaksas ir kvalificējas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas, ciktāl šo izmaksu atlīdzināšana nepārsniedz konkrēto summu, kura vajadzīga minēto darbību veikšanai. Attiecībā uz pamatdarbības izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas veikti saskaņā ar *LuftSiG* 8. pantu, Komisija uzskata, ka tikai tās izmaksas, par kurām lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atlīdzību atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, ir kvalificējas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Attiecībā uz gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem, kā arī meteoroloģiskajiem pakalpojumiem atbilstoši *LuftVG* 27.c panta 2. punktam un ņemot vērā, ka Cveibrikene nav viena no lidostām, attiecībā uz kuru federālā valdība ir atzinusi atbilstošu vajadzību atbilstīgi *LuftVG* 27.d panta 1. punktam un 27.f panta 1. punktam, Komisija konstatē, ka pamatdarbības izmaksas, kas saistītas ar gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem, kā arī meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, nav kvalificējas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Arī pamatdarbības izmaksas, kas saistītas ar lidostas drošas ekspluatācijas nodrošināšanu, nav kvalificējas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas.
- (200) Ņemot vērā ieguldījumus, kas veikti no 2000. gada līdz 2009. gadam, Komisija atzīst, ka ieguldījumi, kas tieši saistīti ar ugunsdzēsības pakalpojumiem, ir kvalificējami kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstoši izdevumi. Turklāt attiecīgās publiskās iestādes atlīdzināja šīs izmaksas tikai tiktāl, ciktāl tas bija nepieciešams to segšanai. Attiecībā uz ieguldījumiem, kuri saistīti ar pasākumiem, kas veikti saskaņā ar *LuftSiG* 8. pantu, Komisija uzskata, ka tikai tās izmaksas, par kurām lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atlīdzību atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, ir kvalificējas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Attiecībā uz ieguldījumiem, kas saistīti ar gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem, kā arī meteoroloģiskajiem pakalpojumiem atbilstoši *LuftVG* 27.c panta 2. punktam un ņemot vērā, ka Cveibrikene nav viena no lidostām, attiecībā uz kuru federālā valdība ir atzinusi atbilstošu vajadzību atbilstīgi *LuftVG* 27.d un 27.f pantam, Komisija konstatē, ka ieguldījumi, kas saistīti ar gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem, kā arī meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, nav kvalificējami kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Arī ieguldījumi, kas saistīti ar lidostas drošas ekspluatācijas nodrošināšanu, nav kvalificējami kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Tas jo īpaši nozīmē, ka ieguldījumi skrejceļa modernizācijā un pagarināšanā, kā arī aizsarguoguņu u. c. ietaišu ierīkošanā nav kvalificējami kā tādi, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.
- (201) Jebkurā gadījumā neatkarīgi no tā, vai minētās izmaksas tiek juridiski klasificētas kā izmaksas, kas ietilpst vai neietilpst sabiedriskās kārtības jomā, ir pierādīts, ka tās ir jāsedz lidostas ekspluatantam atbilstoši piemērojamam tiesiskajam regulējumam. Tādējādi, ja šīs izmaksas jāsedz valstij, lidostas operators tiktu atbrīvots no izmaksām, kas parasti tam būtu jāsedz.

Saimnieciska darbība un izmantošana militāriem mērķiem

- (202) Komisija norāda, ka Cveibrienes lidostu izmanto arī Vācijas un citi militārie spēki, tostarp mācībām, kaut arī Cveibrienes lidosta nav militārs lidlauks, bet ir civila lidosta ⁽⁴³⁾.
- (203) Komisija uzskata, ka lidostas pakalpojumu sniegšana militāriem mērķiem, pat ja tos sniedz civilās lidostas, principā var būt darbība, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Tomēr nav skaidrs, ciktāl, pēc Vācijas ieskatiem, lidostai piešķirtais publiskais finansējums sedz tikai izmaksas, kas rodas, ar lidostas pakalpojumiem apmierinot militāro lietotāju vajadzības. Komisija norāda, ka jo īpaši attiecībā uz pamatdarbības izmaksām Vācija izmaksas, kas rodas militārās klātbūtnes dēļ, neiekļauj kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Tas pats princips attiecas uz ieguldījumiem, attiecībā uz kuriem Vācija nenorāda, ka ieguldījumi attiecas tikai uz lidostas militārajiem lietotājiem.
- (204) Tomēr Vācija apgalvo, ka pastāvīgā lidostas izmantošana militāriem mērķiem ir viens no imesliem, kāpēc ieguldījumi lidostas drošībā (skrejceļā u. c.) bija absolūti nepieciešami un kāpēc iespēja slēgt lidostu netika apsvērta.

⁽⁴³⁾ Cveibrikene nav norādīta Vācijas Militārās aeronavigācijas informācijas publikācijā (*MIL AIP Germany*), kurā ir ietverts visu Vācijas militāro lidostu saraksts.

- (205) Šajā saistībā Komisija norāda, ka Cveibrienes lidosta, šķiet, piedāvā lidostas pakalpojumus militāriem lietotājiem pret atlīdzību. FGAZ Uzraudzības padomes 2006. gada 2. oktobra protokolā ir fiksētas atkārtotas diskusijas par militārajām mācībām Cveibrikenē. Vadība uzsver, ka viens no iemesliem, kāpēc tika atļautas šādas mācības, ir to radītie ieņēmumi, kas liecina, ka no FGAZ/FZG viedokļa lidostas pakalpojumu piedāvāšana militāriem lietotājiem ir saimnieciska darbība. Diskusijā ir arī aplūkots jautājums, vai FZG būtu nākotnē jāatļauj militāras mācības Cveibrikenē, un tas nozīmē, ka FGAZ/FZG ziņā ir izlemt, vai apmierināt militāro lietotāju vajadzības.
- (206) Komisija arī uzskata, ka to, ka Vācija nav norādījusi konkrētas radušās izmaksas – ne kā ieguldījumu izmaksas, ne kā pamatdarbības izmaksas –, kas īpaši saistītas ar lidostas militārajiem lietotājiem, var uzskatīt par apliecinājumu tam, ka militārie lietotāji patiešām ir tikai viena no Cveibrienes lidostas klientu grupām.
- (207) Visbeidzot, Komisija lidostas pakalpojumu sniegšanu militāriem lietotājiem uzskata par saimniecisku darbību Cveibrienes lidostā, īpaši norādot uz to, ka nav identificētas izmaksas, kas individuāli saistītas ar militārās klātbūtnes esību Cveibrienes lidostā, un (daļēji) ekonomisko pamatojumu, ko minējuši FGAZ/FZG attiecībā uz militāro lietotāju vajadzību apmierināšanu.
- (208) Pat alternatīvā scenārija gadījumā, proti, ja Komisija būtu secinājusi, ka izmaksas, kas rodas militārās klātbūtnes dēļ, varētu segt valsts kā tādas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, tik un tā būtu jāņem vērā, ka nedrīkstētu pieļaut, ka publiskais finansējums lidostas nesaimnieciskās darbības veikšanai, proti, militāro lietotāju vajadzību apmierināšanai, izraisa lidostas saimniecisko darbību šķērssubsidēšanu. Jo īpaši ieguldījumus aktīvos, ko izmanto arī militārie lietotāji (skrejceļš utt.), vai nemainīgās pamatdarbības izmaksas nebūtu iespējams uzskatīt par tādiem, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

7.1.1.2. Valsts līdzekļi un piedāvājuma valstij

- (209) Lai pasākumi tiktu uzskatīti par valsts atbalstu, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam par pasākuma piešķiršanu ir jābūt piedāvājamam valstij.
- (210) Jēdziens “valsts atbalsts” ietver jebkuru priekšrocību, ko piešķir no valsts līdzekļiem pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā ⁽⁴⁴⁾. Līguma 107. panta piemērošanas nolūkā pašvaldību līdzekļi ir valsts līdzekļi ⁽⁴⁵⁾.
- (211) Šajā gadījumā attiecīgie pasākumi, proti, tiešo ieguldījumu dotācijas FZG un ikgadējā kapitāla iepludināšana par labu FGAZ/FZG, tika piešķirti tieši no pašvaldību budžeta. Ieguldījumu dotācijas piešķirā tieši Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, savukārt kapitāla iepludināšanu līdzfinansēja federālā zeme un ZEF – vietēju publisku teritoriālu struktūru apvienība.
- (212) Tādējādi Komisija uzskata, ka ieguldījumi ir finansēti no valsts līdzekļiem un ir arī piedāvājami valstij.

7.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

- (213) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, tas ir, bez valsts iejaukšanās ⁽⁴⁶⁾. Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ⁽⁴⁷⁾. Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finansiālais stāvoklis.
- (214) Turklāt Komisija atgādina, ka “kapitāls, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā tādos apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nav atzīstams par valsts atbalstu” ⁽⁴⁸⁾. Šajā gadījumā, lai noteiktu, vai publiskais finansējums Cveibrienes lidostai piešķir FGAZ/FZG priekšrocību, ko uzņēmums nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos, Komisijai ir jāsalīdzina to publisko iestāžu rīcība, kuras sniedza tiešo ieguldījumu dotācijas un kapitālieguldījumus, ar tāda tirgus ekonomikas dalībnieka (TED) rīcību, kura mērķis ir ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvas ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (Recueil 2002, I-4397. lpp.).

⁽⁴⁵⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais* (Krājums 2011), ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts).

⁽⁴⁶⁾ Spriedums lietā C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* un citi/*La Poste* un citi (Recueil 1996, I-3547. lpp., 60. punkts) un spriedums lietā C-342/96 Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija (Recueil 1999, I-2459. lpp., 41. punkts).

⁽⁴⁷⁾ Spriedums lietā 173/73 Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija (Recueil 1974, 709. lpp., 13. punkts).

⁽⁴⁸⁾ Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (Recueil 2002, I-4397. lpp., 69. punkts).

⁽⁴⁹⁾ Spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*) (Recueil 1991, I-1603. lpp., 23. punkts); spriedums lietā T-296/97 *Alitalia*/Komisija (Recueil 2000, II-03871. lpp., 84. punkts).

- (215) Novērtējumam ir jāizslēdz jebkura pozitīvā ietekme uz tā reģiona tautsaimniecību, kurā lidosta atrodas, jo Tiesa ir precizējusi, ka attiecībā uz TED principa piemērošanu būtiski ir, vai "līdzīgos apstākļos privāts akcionārs būtu parakstījis attiecīgo kapitālu, ņemot vērā paredzamās peļņas gūšanas iespējas un norobežojoties no jebkādiem sociāliem, reģionālās politikas un ar nozari saistītiem apsvērumiem" ⁽⁵⁰⁾.
- (216) Spriedumā *Stardust Marine* lietā Tiesa noteica, ka, "[...] lai pārbaudītu jautājumu, vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ir jāatgriežas tā laikposma kontekstā, kad tika veikti finansiāla atbalsta pasākumi, lai tādējādi varētu novērtēt, vai valsts rīcība ir bijusi ekonomiski saprātīga, un ir jāatturas no vērtējuma, kura pamatā ir vēlāka situācija" ⁽⁵¹⁾.
- (217) Turklāt Tiesa spriedumā *EDF* lietā atzina, ka "[...] ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami, lai tiktu pierādīts, ka šī dalībvalsts pirms vai vienlaikus ar šo piešķiršanu ir pieņēmusi šādu lēmumu akcionāres statusā" ⁽⁵²⁾.
- (218) Lai varētu piemērot TED principu, Komisijai ir jāiztēlojas laiks, kad tika pieņemts katrs lēmums piešķirt valsts līdzekļus *FGAZ* un *FZG*. Turklāt Komisijas vērtējumam ir jābūt pamatotam ar informāciju un pieņēmumiem, kas bija attiecīgo pašvaldību rīcībā laikā, kad tika pieņemts lēmums par infrastruktūras pasākumu finanšu piešķiršanu.

Tiešo ieguldījumu dotācijas

- (219) Komisija norāda, ka tiešo ieguldījumu dotācijas sedza daļu no ieguldījumu izmaksām, kas radās *FGAZ/FZG* tā saimnieciskās darbības rezultātā. Lidostas ekspluatantam parasti jāsedz visas izmaksas, kas saistītas ar lidostas būvniecību un ekspluatāciju (izņemot izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā un kas lidostas ekspluatantam parasti nav jāsedz atbilstīgi piemērojamam tiesiskajam regulējumam), tostarp ieguldījumu izmaksas, tāpēc šādu izmaksu daļas segšana atbrīvo *FGAZ/FZG* no pienākuma, kas tam parasti būtu jāuzņemas.
- (220) Vācija tieši neapgalvoja, ka tiešo ieguldījumu dotācijas bija saskaņā ar TED principu. Tā norādīja, ka pašvaldības nekad neapsvēra lidostas slēgšanu kā reālistisku iespēju un ka, ņemot vērā vajadzību ekspluatēt lidostu, bija ekonomiski saprātīgi lidostu padarīt pieejamu arī komercaviācijai. Citos jautājumos Vācija apgalvoja, ka stimuls ieguldījumiem lidostā bija vēlme ekonomiski atdzīvīnāt reģionu un ka bija nepieciešamas valsts subsīdijas, jo ar ieņēmumiem, ko gūst no lidostas komerciālas ekspluatācijas, nepietiktu, lai segtu saistītās izmaksas.
- (221) Vācija arī uzsvēra, ka infrastruktūra ir nepieciešama, lai radītu darba vietas (kopumā aptuveni 5 000 darba vietas Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē, no kurām 2 708 ir tieši vai netieši atkarīgas no lidostas), ietaupītu sociālās izmaksas (EUR 25 miljoni gadā) un radītu nodokļu ieņēmumus. Vācija arī norādīja, ka darba vietas ir ļoti svarīgas šajā reģionā, kur bezdarba līmenis pašlaik ir 2 % virs vidējā federālajā zemē. Vācija arī apgalvoja, ka divos ekspertu atzinumos ir uzsvērts lidostas nozīmīgums reģiona ekonomikai ⁽⁵³⁾.
- (222) Tomēr, piemērojot TED kritēriju, sociālos un reģionālos apsvērumus nevar ņemt vērā. Turklāt, pat ja Komisija minētos sociālos un reģionālos apsvērumus ņemtu vērā, Vācijas iesniegtie pētījumi liecina, ka 2012. gada jūnijā *FZG* Cveibrikenes lidostā nodrošināja tikai 115 darba vietas. Minētie pētījumi arī apstiprina, ka pārveidotajai lidostai apkārt esošais komerciālais rajons nodrošina kopumā 2 708 tiešu un netiešu darba vietas. Tomēr no šīm darba vietām tikai 7,8 % jeb 210 darba vietas ir saistītas ar transportu un uzglabāšanu, proti, darbībām, kas ir tieši saistītas ar lidostas klātbūtni.
- (223) Lai gan principā varētu piekrist, ka pat neatmaksājamas dotācijas uzņēmumam, kas pilnībā pieder valstij, var kvalificēt kā tirgum atbilstošus ieguldījumus, Vācija nav iesniegusi uzņēmējdarbības plānu vai *ex ante* aprēķinus

⁽⁵⁰⁾ Spriedums lietā 40/85 Beļģija/Komisija (*Recueil* 1986, I-2321. lpp.).

⁽⁵¹⁾ Spriedums *Stardust Marine* lietā, 71. punkts.

⁽⁵²⁾ Spriedums lietā C-124/10P Eiropas Komisija/*Électricité de France (EDF)* (Krājums 2012), ECLI:EU:C:2012:318, 85. punkts.

⁽⁵³⁾ Sk. 22. zemsvītras piezīmi.

par ieguldījumu dotāciju paredzamo rentabilitāti. Vienīgās iesniegtās prognozes ir 2003. gada pētījums, kurā izklāstīts, kāds komercaviācijas pasažieru skaits varētu nodrošināt rentabilitāti, un 2010. gada prognozes par paredzamajiem gada rezultātiem laikposmā no 2011. gada līdz 2015. gadam. Pēdējās minētajās prognozēs bija norādīts, ka FZG kļūs rentabls tikai 2015. gadā, pieņemot, ka pasažieru skaits palielināsies līdz vairāk nekā 500 000 pasažieru gadā.

- (224) Infrastruktūras ieguldījumi Cveibrikenes lidostā ir saistīti ar ievērojamām izmaksām (sk. ieguldījumu izmaksu sīkāku atspoguļojumu 2. tabulā un 3. tabulā, atskaitot sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošus ieguldījumus, kas norādīti 198.–200. apsvērumā, un ieguldījumus, kas veikti pirms 2000. gada 12. decembra) un ilgu laiku, kad rezultāti būs negatīvi (paredzams, vismaz līdz 2015. gadam).
- (225) Lai gan projekts ir saistīts ar raksturīgām un būtiskām neskaidrībām, tādām kā tā ilgais termiņš, nebija ne *ex ante* uzņēmējdarbības plāna, ne jutīguma analīzes par jebkādiem pamatā esošiem rentabilitātes pieņēmumiem. Tas neatbilst tāda veida analīzei, kādu piesardzīgs ieguldītājs būtu veicis par šādu projektu.
- (226) Visbeidzot, Komisija norāda, ka kopš 2000. gada FGAZ/FZG katru gadu ir darbojušies ar zaudējumiem, kas īpaši palielinājās kopš 2005. gada.
- (227) Pirmkārt, tiešo ieguldījumu dotācijas pēc būtības bija neatmaksājamas un neradīja ienākumu no ieguldījumiem. Otrkārt, Vācija nav iesniegusi pierādījumus, ka ieguldījumu dotācijas tika nodotas FZG rīcībā atbilstoši tirgus nosacījumiem. Treškārt, Vācija nepaļaujas uz TED principu. Tāpēc Komisija konstatē, ka federālās zemes tiešo ieguldījumu dotācijas par labu FZG, kas piešķirtas pēc 2000. gada 12. decembra, radīja FZG ekonomisku priekšrocību (ciktāl ieguldījumu dotācijas nebija saistītas tikai ar sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošām darbībām, kā secināts 198.–200. apsvērumā).

Ikgadējā kapitāla iepludināšana

- (228) Ikgadējā kapitāla iepludināšana, ko veica Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un ZEF, bija paredzēta, lai segtu FGAZ ikgadējos zaudējumus, kurus savukārt izraisīja gandrīz vienīgi FZG ikgadējie zaudējumi (sk. 4. tabulu). Galu galā ikgadējās kapitāla iepludināšanas mērķis tādējādi bija segt daļu no FGAZ/FZG parastajām ieguldījumu izmaksām un pamatdarbības izmaksām, tādā veidā atbrīvojot minēto uzņēmumu no ekonomiskā sloga, kas tam parasti būtu jāuzņemas.
- (229) Tā paša iemesla dēļ, kas izklāstīts 222.–228. apsvērumā attiecībā uz tiešo ieguldījumu dotācijām FZG, Komisija arī konstatē, ka ikgadējā kapitāla iepludināšana par labu FGAZ/FZG netika veikta parastos tirgus apstākļos. Proti, Vācija nav norādījusi, ka kapitāla iepludināšana bija parasti tirgus ieguldījumi. Vācija nav iesniegusi pierādījumus par *ex ante* rentabilitātes apsvērumiem un nav paskaidrojusi, kāpēc TED turpinātu iepludināt kapitālu uzņēmumā, kas pastāvīgi darbojas ar zaudējumiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, ikgadējā kapitāla iepludināšana ir kvalificējama kā ekonomiskas priekšrocības piešķiršana FGAZ/FZG.

Secinājums

- (230) Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, Komisija uzskata, ka, tā kā nav ne *ex ante* uzņēmējdarbības plāna, ne citu saprātīgu rentabilitātes pētījumu, TED nebūtu izlēmis iesaistīties attiecīgajā ieguldījumu projektā un nepārtraukti katru gadu segt pieaugošos FGAZ/FZG zaudējumus. Tāpēc Reinzemes-Pfalcas federālās zemes un ZEF lēmums piešķirt minētos pasākumus rada ekonomisku priekšrocību FGAZ/FZG, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos.

7.1.1.4. *Selektivitāte*

- (231) Lai uz valsts pasākumu attiektos Līguma 107. panta 1. punkts, tam ir jādod priekšroka “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”. Tādējādi valsts atbalsta jomā ietilpst tikai tie pasākumi uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.
- (232) Konkrētajā gadījumā tiešo ieguldījumu dotācijas un ikgadējā kapitāla iepludināšana sniedz ieguvumu tikai FGAZ/FZG. Tādējādi abi pasākumi pēc definīcijas ir selektīvi Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.1.5. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (233) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē iekšējā tirgū, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus⁽⁵⁴⁾. Ekonomiskā priekšrocība, kas šajā gadījumā ar tiešo ieguldījumu dotācijām un ikgadējo kapitāla iepludināšanu piešķirta lidostas ekspluatantam, nostiprina tā ekonomisko stāvokli, jo lidostas ekspluatants varēja sākt saimniecisko darbību, nesedzot visas raksturīgās ieguldījumu izmaksas un pamatdarbības izmaksas.
- (234) Kā novērtēts 173. apsvērumā un nākamajos apsvērumos, lidostas ekspluatācija ir saimnieciska darbība. Konkurence pastāv, no vienas puses, starp lidostām aviokompāniju un attiecīgās aviopārvadājumu (pasažieru un kravu) plūsmas piesaistes jomā un, no otras puses, starp lidostu pārvaldniekiem, kas var savstarpēji konkurēt par konkrētas lidostas pārvaldību. Turklāt īpaši attiecībā uz zemo cenu pārvadātājiem un līgumreisu nodrošinātājiem, lai piesaistītu šīs aviokompānijas, savstarpēji var konkurēt arī lidostas, kas neatrodas vienā aptvēruma teritorijā vai pat atrodas dažādās dalībvalstīs.
- (235) Kā minēts 2005. gada Aviācijas vadlīniju 40. punktā un atkārtoti apstiprināts 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 45. punktā, pat mazas lidostas nav iespējams izslēgt no Līguma 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas. Turklāt 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 45. punktā ir skaidri norādīts, ka "atbalstu saņemošā uzņēmuma relatīvi mazais izmērs kā tāds neizslēdz iespēju, ka varētu tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm".
- (236) Pašlaik Cveibrienes lidosta apkalpo aptuveni 242 000 pasažieru gadā, bet iepriekš tā apkalpoja aptuveni 340 000 pasažieru gadā. Vācijas iesniegtajā prognozē norādīts, ka 2025. gadā pasažieru skaits varētu palielināties līdz vairāk nekā 1 miljonam pasažieru gadā. Kā norādīts 21. apsvērumā, Cveibrienes lidosta atrodas Zārbrīenes lidostas tiešā tuvumā (39 kilometri) un līdz divu stundu brauciena attālumā no sešām citām lidostām. Saskaņā ar Vācijas iesniegto gaisa satiksmes prognožu pētījumu vidēji 15 % pasažieru, kuri izmanto Cveibrienes lidostu, ielido no citām dalībvalstīm (Francijas un Luksemburgas). No Cveibrienes lidostas tiek veikti starptautiski lidojumi uz tādiem galamērķiem kā Maļorka vai Antalja. Skrejceļš Cveibrienē ir pietiekami garš (3 000 m) un ļauj aviokompānijām apkalpot vidēja attāluma starptautiskus galamērķus. Ņemot vērā šos faktus, jāuzskata, ka publiskais finansējums, kas piešķirts FGAZ/FZG, izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un tam ir vismaz potenciāla ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (237) Neatkarīgi no šiem vispārīgajiem apsvērumiem Komisija arī uzskata, ka Cveibrienes lidosta tieši konkurē vai ir konkurējusi ar Zārbrīenes lidostu. Pirmkārt, jānorāda, ka TUIFly, iepriekš Zārbrīenes lidostas lielākais klients, 2007. gadā pameta lidostu un pārcēlās uz Zārbrīeni. Otrkārt, ievērojamu laiku lidojumi uz Berlīni paralēli tika piedāvāti gan no Cveibrienes (*Germanwings*), gan Zārbrīenes (*Air Berlin* un *Luxair*), un tas apliecina, ka konkurence pastāv gan starp lidostām, gan aviokompānijām. FZG lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar *Germanwings*, pat paredzēja, ka FZG ir maksājamas lielākas pakalpojumu maksas gadījumā, ja *Air Berlin* pārtrauc lidojumus uz Berlīni no Zārbrīenes.
- (238) Papildus šiem rādītājiem, kas liecina par konkurenci starp Cveibrienes un Zārbrīenes lidostām, ir arī pierādījumi, ka Reinzemes-Pfalca federālās zemes amatpersonas – neraugoties uz Vācijas oficiālo nostāju, ka šīs divas lidostas nekad nav uzskatījušas sevi par tiešām konkurentēm, – skaidri apzinājās konkurences esību. Divos Reinzemes-Pfalca valdības iekšējos paziņojumos, kas sagatavoti 2003. gadā, autori aizstāvēja nostāju, ka tajā laikā sadarbība starp Cveibrienes un Zārbrīenes lidostām nebija iespējama/ieteicama. Vienā paziņojumā pat bija paskaidrots, ka vismaz tik ilgi, kamēr *Fraport AG* būs saistīts ar Zārbrīenes lidostu, attiecības starp abām lidostām būs konkurējošas⁽⁵⁵⁾. Turklāt paziņojumā ir norādīts, ka "pēc Reinzemes-Pfalca domām, ir gaidāms, ka ilgtermiņā Cveibrienes lidosta gūs virsroku šajā konkurencē"⁽⁵⁶⁾. Šie paziņojumi liecina, ka vismaz 2003. gadā starp abām lidostām tiešām pastāvēja konkurence.
- (239) Ņemot vērā iepriekš minēto, publiskais finansējums, kas piešķirts FGAZ/FZG, jāuzskata par tādu, kas var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

⁽⁵⁴⁾ Spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Komisija* (Recueil 1998, II-717. lpp.).

⁽⁵⁵⁾ *Vorlage für den Ministerrat, Gemeinsame Kabinettsitzung der Regierung des Saarlandes und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz am 27. Mai 2003, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau*, 2003. gada 15. maijs.

⁽⁵⁶⁾ *Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums*, 2003. gada 15. maijs.

7.1.1.6. *Secinājums*

- (240) Ņemot vērā 173.–239. apsvērumā izklāstīto, Komisija uzskata, ka publiskais finansējums, kas piešķirts FGAZ/FZG kā tiešo ieguldījumu dotācijas un ikgadējā kapitāla iepludināšana laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.2. ATBALSTA LIKUMĪBA

- (241) Saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem piešķirt vai grozīt atbalstu un tās nedrīkst īstenot paredzētos pasākumus, pirms paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.
- (242) Tā kā līdzekļi jau ir nodoti FGAZ/FZG rīcībā, Komisija uzskata, ka Vācija nav ievērojusi Līguma 108. panta 3. punktā noteikto aizliegumu ⁽⁵⁷⁾.

7.1.3. SADERĪBA

7.1.3.1. **2014. gada Aviācijas pamatnostādņu un 2005. gada Aviācijas vadlīniju piemērojamība**

- (243) Līguma 107. panta 3. punkts paredz dažus izņēmumus no Līguma 107. panta 1. punktā paredzētā vispārējā noteikuma, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Konkrēto atbalstu var vērtēt, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā noteikts, ka: "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm", var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (244) Šajā saistībā 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs ir paredzēts regulējums, lai novērtētu, vai atbalstu lidostām var atzīt par saderīgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.
- (245) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm Komisija uzskata, ka tās Paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai ⁽⁵⁸⁾, ir piemērojams lidostām nelikumīgi piešķirta ieguldījumu atbalsta gadījumā. Šajā saistībā, ja nelikumīgs ieguldījumu atbalsts tika piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, Komisija piemēros saderības noteikumus, kas bija spēkā nelikumīgā ieguldījumu atbalsta piešķiršanas brīdī. Attiecīgi Komisija piemēros 2005. gada Aviācijas vadlīnijās iekļautos principus tāda nelikumīga ieguldījumu atbalsta gadījumā, kas lidostām piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa ⁽⁵⁹⁾.
- (246) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm Komisija uzskata, ka tās paziņojuma nosacījumi par piemērojamo noteikumu noteikšanu nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai nav piemērojami izskatīšanā esošām lietām par tādu nelikumīgu darbības atbalstu lidostām, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Tā vietā Komisija piemēros 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs izklāstītos principus visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma ⁽⁶⁰⁾.
- (247) Komisija 242. apsvērumā jau ir secinājusi, ka tiešā un ikgadējā kapitāla iepludināšana ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa.

7.1.3.2. **Ieguldījumu atbalsta un darbības atbalsta nošķiršana**

- (248) Ņemot vērā 245. un 246. apsvērumā minētos 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu noteikumus, Komisijai ir jānosaka, vai konkrētais pasākums ir nelikumīgs ieguldījumu atbalsts vai darbības atbalsts.

⁽⁵⁷⁾ Spriedums lietā T-109/01 *Fleuren Compost*/Komisija (*Recueil* 2004, II-127. lpp.).

⁽⁵⁸⁾ OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.

⁽⁵⁹⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 173. punkts.

⁽⁶⁰⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 172. punkts.

- (249) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 25. punkta r) apakšpunktu ieguldījumu atbalsts ir definēts kā “atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu”. Turklāt saskaņā ar pamatnostādņu 25. punkta r) apakšpunktu ieguldījumu atbalsts var būt gan avansa maksājums (proti, lai segtu sākotnējo ieguldījumu izmaksas), gan atbalsts, kas maksāts periodisku maksājumu veidā (lai segtu kapitāla izmaksas gada amortizācijas atskaitījumu veidā un finansējuma izmaksas).
- (250) Darbības atbalsts savukārt ir atbalsts, kas paredzēts lidostas pamatdarbības izmaksu vai to daļas segšanai, un ir definēts kā “izmaksas, kas ir lidostu pakalpojumu sniegšanas pamatā, ieskaitot tādas izmaksu kategorijas kā personāla izmaksas, nolīgti pakalpojumi, komunikācijas, atkritumi, enerģija, uzturēšana, īre un administrācija, taču neietverot kapitāla izmaksas, tirgvedības atbalstu vai citus stimulus, ko lidosta sniegusi aviokompānijām, un izmaksas, kas ir sabiedriskās kārtības jomā” ⁽⁶¹⁾.
- (251) Ņemot vērā minētās definīcijas, var uzskatīt, ka tiešā kapitāla iepludināšana, kas visos gadījumos saistīta ar konkrētiem ieguldījumu projektiem, ir ieguldījumu atbalsts par labu FGAZ/FZG.
- (252) Turpretī ikgadējās kapitāla iepludināšanas daļa, kas izmantota, lai segtu FGAZ/FZG ikgadējos pamatdarbības zaudējumus ⁽⁶²⁾, atskaitot EBITDA iekļautās izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, kā noteikts 198.–200. apsvērumā, un izmaksas, kas radušās pirms 2000. gada 12. decembra, ir darbības atbalsts par labu FGAZ/FZG.
- (253) Visbeidzot, tā ikgadējās kapitāla iepludināšanas daļa, kas sedz FGAZ/FZG zaudējumus, kuri vēl nav iekļauti EBITDA (tas ir, aktīvu gada nolietojums, finansēšanas izmaksas u. c.), atskaitot izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, kā noteikts 198.–200. apsvērumā, un izmaksas, kas radušās pirms 2000. gada 12. decembra, ir ieguldījumu atbalsts.

7.1.3.3. Ieguldījumu atbalsta saderība

- (254) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 61. punktu Komisijai jāizvērtē, vai ir izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi:
- infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam vispārējo jeb kopīgo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.);
 - infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim;
 - prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu;
 - infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem; un
 - ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm.
- (255) Turklāt, lai valsts atbalsts lidostām būtu saderīgs, tam tāpat kā jebkuram citam valsts atbalsta pasākumam jābūt ar stimulējošu ietekmi un jābūt vajadzīgam un proporcionālam attiecībā pret noteikto likumīgo mērķi.
- (256) Vācija apgalvoja, ka ieguldījumu atbalsts par labu FGAZ/FZG atbilst visiem 2005. gada Aviācijas vadlīnijās noteiktajiem saderības kritērijiem.

a) Ieguldījums skaidri noteikta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

- (257) Komisija atgādina, ka 2005. gada Aviācijas vadlīnijās nav noteikti precīzi kritēriji, pēc kuriem tiks novērtēts, vai ieguldījumu atbalsts lidostai sniedz ieguldījumu skaidri noteikta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā. Tomēr nevar uzskatīt, ka esošās lidostas infrastruktūras pārklāšanās atbilst kopīgu interešu mērķim.
- (258) Tāpēc šajā saistībā Komisijai vispirms ir jānovērtē, vai Cveibrienes lidosta dublē esošo lidostas infrastruktūru reģionā.

⁽⁶¹⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 25. punkta v) apakšpunkts.

⁽⁶²⁾ Izteikti kā rezultāts pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas (“EBITDA”).

Pārklāšanās – Cveibrienes un Zārbrīenes lidostu darbības pārklāšanās

- (259) Komisija atgādina, ka Cveibrienes lidosta atrodas Zārbrīenes lidostas tiešā tuvumā. Lineārais attālums starp abām lidostām ir aptuveni 20 kilometri jeb aptuveni 39 kilometri, braucot ar automobili. Brauciena ilgums ar automobili starp abām lidostām ir aptuveni 30 minūtes. Turklāt tuvumā atrodas vismaz sešas citas lidostas, līdz kurām no Cveibrienes lidostas jābrauc mazāk nekā divas stundas.
- (260) Nelielais attālums starp abām lidostām nozīmē, ka tās abas apkalpo praktiski vienādas aptvēruma teritorijas. Dažādie pētījumi, ko Vācija iesniegusi šajā lietā ⁽⁶³⁾, kā arī vienlaikus notiekošajā oficiālās izmeklēšanas procedūrā attiecībā uz Zārbrīenes lidostu ⁽⁶⁴⁾, apstiprina, ka lielākā daļa pasažieru, kuri izmanto abas lidostas, ierodas no Reinzemes-Pfalcas rietumiem un Zāras.
- (261) Arī Zārbrīenes un Cveibrienes lidostu darbības virzieni ir salīdzinoši līdzīgi. Kad Cveibrienē 2006. gadā sākās komercaviācijas darbības, pirmais klients bija *Germanwings*, kas piedāvāja maršrutu uz Berlīni. To pašu maršrutu no Zārbrīenes apkalpoja *Luxair* un, sākot no 2007. gada, *Air Berlin*. Cveibrienes otrs lielākais klients bija *TUIFly*, kas piedāvāja lidojumus uz dažādām brīvā laika pavadīšanas vietām, galvenokārt Vidusjūras reģionā. Pirms Cveibrienes apkalpošanas *TUIFly* bija viens no Zārbrīenes lidostas lielākajiem klientiem.
- (262) Cveibriene arī mēģināja plašāk iesaistīties zemo cenu tirgū, noslēdzot līgumu ar *Ryanair*, kas tomēr lidojumus Londonas (Stanstedas) maršrutā nodrošināja vien mazāk nekā gadu. Galu galā arī *Germanwings* pameta lidostu, tāpēc kopš 2011. gada beigām Cveibrienes lidosta koncentrējas gandrīz tikai uz brīvdienu līgumreisu lidojumiem un dažiem kravu aviopārvadājumiem.
- (263) Tomēr brīvdienu līgumreisu lidojumi tika un joprojām tiek piedāvāti arī no Zārbrīenes. Svarīgi ir tas, ka galvenie galamērķi, kas tiek apkalpoti no Cveibrienes, bieži tiek apkalpoti arī no Zārbrīenes. Piemēram, 2014. gada vasaras lidojumu grafiks liecina, ka divi no Cveibrienes visbiežāk apkalpotie galamērķi ir Antalja un Palma de Maļorka, kas veido 70 % no iknedēļas lidojumiem. Tajā pašā laikā abi šie galamērķi tiek apkalpoti no Zārbrīenes ar līdzīgu biežumu – nedēļā no 2014. gada 16. jūnija līdz 23. jūnijam no Cveibrienes tika veikti 16 lidojumi uz Antalju vai Palma de Maļorku, bet 18 lidojumi uz tiem pašiem galamērķiem tika veikti no Zārbrīenes.

Pārklāšanās – jauda, pasažieru skaits un gada rezultāti

- (264) Pēc tam, kad Cveibrienes lidosta iesaistījās komercaviācijas tirgū, pasažieru skaits strauji palielinājās, proti, no 78 000 pasažieru 2006. gadā līdz 338 000 pasažieru 2009. gadā. Pēc straujas izaugsmes perioda pasažieru skaits sāka samazināties un 2012. gadā samazinājās līdz 242 000 pasažieru. Tāpēc, ņemot vērā, ka Cveibrienes lidostas jauda ir 700 000 pasažieru, šī lidosta nekad nav izmantojusi vairāk par 50 % no tai pieejamās jaudas, bet pašlaik tā izmanto aptuveni 35 % no pieejamās jaudas.
- (265) Salīdzinājumam – pasažieru skaits Zārbrīenes lidostā bija pārsvarā stabils, proti, aptuveni 450 000 pasažieru gadā, līdz Zārbrīene iesaistījās komercaviācijas tirgū – tad pasažieru skaits samazinājās no 487 000 pasažieru 2005. gadā līdz 350 000 pasažieru 2007. gadā. Pēc lidostas maksu pielāgošanas Zārbrīenes lidostai izdevās 2007. gadā piesaistīt *Air Berlin*, tādējādi atgūstot un palielinot pasažieru skaitu un 2008. gadā sasniedzot maksimālo pasažieru skaitu – 518 000. 2012. gadā Zārbrīenes lidostu izmantoja 425 000 pasažieru. Ņemot vērā, ka pašlaik arī Zārbrīenes lidostas jauda ir aptuveni 700 000 pasažieru gadā, tika izmantoti tikai 50–75 % no tai pieejamās jaudas. Šajā saistībā jānorāda, ka Zārbrīenes lidostas jauda varētu būt lielāka (proti, 750 000–800 000 pasažieru gadā), ja to neierobežotu pasažieru drošības pārbaužu skaits, ko lidosta var veikt vienā stundā. Šā ierobežojuma iemesls ir tas, ka Zārbrīenes lidostā pašlaik ir pieejami tikai divi drošības skeneri.

⁽⁶³⁾ *Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025", Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, 2009. gada septembris; Intraplan Consult GmbH, "Luftverkehrsprognose Flughafen Saarbrücken – Vorgehensweise und Ergebnisse", 2010. gada oktobris.*

⁽⁶⁴⁾ Komisijas 2014. gada 1. oktobra lēmums valsts atbalsta lietā SA.26190 – Vācija – Zārbrīenes lidosta, vēl nav publicēts Oficiālajā Vēstnesī.

- (266) Komisija arī norāda, ka gan Zārbrikene, gan Cveibrikene izmeklēšanas periodā (2000.–2009. gadā) darbojās ar zaudējumiem. Proti, abās lidostās ikgadējie zaudējumi strauji palielinājās, sākot no 2006. gada, kad Cveibrikene iesaistījās komercaviācijas tirgū.

Pārklāšanās – pierādījumi par tiešu konkurenci starp abām lidostām

- (267) Komisija 237. un 238. apsvērumā jau norādīja, ka ir dažas liecības, ka Cveibrienes lidosta tieši konkurēja ar Zārbrienes lidostu. Pirmkārt, jānorāda, ka *TUIFly*, iepriekš Zārbrienes lidostas lielākais klients, 2007. gadā pameta lidostu un pārcēlās uz Cveibrienes lidostu⁽⁶⁵⁾. Otrkārt, ievērojamu laiku lidojumi uz Berlīni paralēli tika piedāvāti gan no Cveibrienes (*Germanwings*), gan Zārbrienes (*Air Berlin* un *Luxair*), un tas apliecina, ka pastāvēja konkurence gan starp lidostām, gan aviokompāniju apkalpotajiem maršrutiem. FZG lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts ar *Germanwings*, pat paredzēja, ka FZG ir maksājamas lielākas pakalpojumu maksas gadījumā, ja *Air Berlin* pārtrauc lidojumus uz Berlīni no Zārbrienes.
- (268) Papildus liecībām, kas jau minētas iepriekš (sk. 238. apsvērumu), Komisija arī norāda uz FGAZ Uzraudzības padomes 2009. gada 26. jūnija sanāksmes protokolu. Protokolā ietvertajā valdes ziņojuma kopsavilkumā bija atsauce uz FGAZ vadības, *Ryanair* un Reinzemes-Pfalces Ekonomikas ministrijas pārstāvju sanāksmi. Minētajā sanāksmē, kurā apsprieda *Ryanair* turpmākās attiecības ar Cveibrieni, ministrijas pārstāvis “norādīja [*Ryanair*], ka, ja *Ryanair* sāktu apkalpot Zārbrienes lidostu, Reinzemes-Pfalces valdība to uzskatītu par ļoti nepatīkamu rīcību.” Minētā piezīme nevis norāda uz papildināmību starp abām lidostām, bet gan apliecina, ka abas lidostas konkurēja par uzņēmējdarbību.

Pārklāšanās – kravu aviopārvadājumi

- (269) Komisija arī norāda, ka Cveibrienes lidosta ir iesaistīta arī kravu aviopārvadājumu apstrādē. Lai gan kravas nav nozīmīgs Zārbrienes lidostas darbību aspekts, tās tomēr ir Frankfurtes-Hānas lidostas uzņēmējdarbības modeļa pamatelements. Kā minēts 21. apsvērumā, Frankfurtes-Hānas lidosta atrodas tikai aptuveni 128 km jeb aptuveni 84 minūšu autobrauciena attālumā no Cveibrienes. Turklāt kravu apstrādi veic arī Luksemburgas lidostā, kas atrodas aptuveni 145 km jeb aptuveni 86 minūšu autobrauciena attālumā (sk. 21. apsvērumu) no Cveibrienes lidostas.
- (270) Šajā saistībā Komisija norāda, ka kravu pārvadājumi parasti ir mobilāki nekā pasažieru pārvadājumi⁽⁶⁶⁾. Parasti uzskata, ka kravu lidostu aptvēruma teritoriju rādiuss ir vismaz aptuveni 200 kilometri un brauciena ilgums ir divas stundas. Zināmā mērā nozare, šķiet, apliecina, ka puse dienas braucienam ar kravas automobili (tas ir, līdz 12 stundām ilgs brauciens ar kravas automobili) kopumā būtu pieņemami⁽⁶⁷⁾.
- (271) Ņemot vērā, ka kravu aptvēruma teritorija parasti ir daudz lielāka nekā pasažieru aptvēruma teritorija, Frankfurtes-Hānas un Luksemburgas lidostas nodrošina pietiekamu kravu aviopārvadājumu jaudu attiecīgajam reģionam.

Pārklāšanās – konstatējumu iztirzājums

- (272) Pamatojoties uz 259.–270. apsvērumā izklāstīto, Komisija konstatē, ka Cveibrienes lidosta dublē Zārbrienes lidostā pieejamo lidostas infrastruktūru. Proti, Komisija uzskata, ka pat pirms tam, kad Cveibrikene iesaistījās komercaviācijas tirgū, reģionā pietiekamus savienojumus nodrošināja esošās lidostas, galvenokārt Zārbrienes lidosta, un ka Cveibrienes lidosta nepalielina reģiona savienojamību.

⁽⁶⁵⁾ Komisija norāda, ka *TUIFly* ir atzinusi, ka tās lēmums pamest Zārbrieni un pārcelties uz Cveibrieni bija motivēts ar drošības apsvērumiem saistībā ar Zārbrienes skrejceļu. Turpretī Vācijas oficiālās izmeklēšanas procedūrā lietā SA.26190 ir apgalvojusi, ka aviokompāniju lēmumi pamest Zārbrieni nekad nav bijuši pamatoti ar atsaucēm uz Zārbrienes infrastruktūru. Komisija nevar prātot par konkrētiem *TUIFly* motīviem, lai pārceltos no Zārbrienes uz Cveibrieni.

⁽⁶⁶⁾ Piemēram, Leipcigas-Halles lidosta konkurēja ar Vatrī lidostu (Francija) par *DHL* Eiropas centra izveidi. Sk. spriedumu Leipcigas-Halles lidostas lietā, 93. punktu.

⁽⁶⁷⁾ Lježas lidostas atbilde uz sabiedrisko apspriešanu par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm.

- (273) Turklāt jebkuru aviācijas pakalpojumu pieprasījumu, ko neapmierina Zārbrienes lidosta, varētu viegli apmierināt pārējās sešas lidostas, līdz kurām ar automobili var nokļūt mazāk nekā divās stundās. Jo īpaši attiecībā uz atpūtas lidojumiem braukšanas ilgums līdz divām stundām ir vispārpieņemts. Tas pats attiecas uz kravu aviopārvadājumu pakalpojumu pieprasījumu.
- (274) Vācija nav iesniegusi pierādījumus, ka prognozētā pasažieru skaita dēļ bija nepieciešama Cveibrienes lidostas iesaistīšanās tirgū. Proti, iesaistīšanās komercaviācijas tirgū notika 2006. gadā, savukārt visagrākais pasažieru skaita prognožu pētījums bija datējams ar 2009. gada septembri⁽⁶⁸⁾. Tāpēc nevar apgalvot, ka kopš 2000. gada publiskais finansējums bija paredzēts, lai apmierinātu aviācijas pakalpojumu pieprasījumu, kas citādi nebūtu apmierināts.
- (275) Komisija arī norāda, ka 1997. gadā Zārbrienes lidosta prognozēja, ka tās pasažieru skaits palielināsies līdz 676 000 pasažieru līdz 2010. gadam⁽⁶⁹⁾. Tā kā tolaik Zārbrienes lidosta vēl nebija aktīvi iesaistījies komercaviācijas tirgū, var pieņemt, ka minētā prognoze bija visuzticamākā prognoze par pasažieru skaitu reģionā. Tā kā Zārbrienes jauda ir 700 000–800 000 pasažieru gadā, ir skaidrs, ka 1997. gadā prognozēto pasažieru skaitu Zārbriene varēja nodrošināt viena pati ievērojamu laiku.
- (276) Komisija arī uzskata, ka pat faktiskais pasažieru skaits Cveibrienes un Zārbrienes lidostās nebūt neliecina, ka Zārbrienes jauda ir nepietiekama, lai apmierinātu pieprasījumu reģionā. Ir tiesa, ka kopējais pasažieru skaits Zārbrienes un Cveibrienes sasniedza aptuveni 850 000 pasažieru 2008. gadā un 810 000 pasažieru 2009. gadā, kas ir vairāk nekā Zārbrienes lidostas maksimālā jauda. Tajā pašā laikā Komisija uzskata, ka minētie skaitļi rada nedaudz maldīgu priekšstatu par reālo pieprasījumu reģionā. Pirmkārt, šķiet, ka lielo pasažieru skaitu veicina tieša konkurence starp maršrutiem uz Berlīni, kas tiek piedāvāti no Cveibrienes un Zārbrienes (un, attiecīgi, starp *Germanwings* un *Air Berlin / Luxair*), tādējādi īslaicīgi piesaistot papildu pasažierus. Tomēr, tiklīdz *Germanwings* pārtrauca lidojumus nerentablajā maršrutā uz Berlīni, pieprasījums pēc šā maršruta samazinājās. Otrkārt, Komisija konstatē (sk. 7.3. iedaļu), ka gan *Germanwings*, gan *TUIFly*, gan arī *Ryanair* guva labumu no nesaderīgā valsts atbalsta, ko tām piešķīra *FGAZ/FZG*. Ciktāl tas būtu varējis izpausties kā samazinātas biļešu cenas, ir apšaubāmi, ka šādi subsidētais pasažieru skaits Cveibrienes atspoguļoja reālo pieprasījumu reģionā. Visbeidzot, jānorāda, ka kopējais pasažieru skaits ir samazinājies kopš 2009. gada – Cveibrienes un Zārbrienes kopējais pasažieru skaits 2012. gadā bija aptuveni 670 000, tātad mazāks nekā Zārbrienes lidostas jaudas ierobežojums.
- (277) Komisija arī nevar piekrist Vācijas argumentam, ka abas lidostas ir tikai viena otru papildinošas, nevis savstarpēji konkurē. Pirmkārt, lai gan abu lidostu uzņēmējdarbības modeļi zināmā mērā atšķiras, ir skaidrs, ka Cveibrienes lidostas pamatdarbības (brīvdienu lidojumus, jo īpaši uz Antalju / Palma de Maļorku) nodrošina arī Zārbriene. Ir tiesa, Zārbrienes lidosta vairāk ir pievērsusies regulārajiem lidojumiem uz lielākajām pilsētām, piemēram, Luksemburgu, Berlīni un Hamburgu. Tomēr tas nemaina faktu, ka Cveibrienes lidostā nav daudz tādu lidojumu, ko neveic vai nav bijis iespējams veikt no Zārbrienes.
- (278) Komisija arī konstatē, ka infrastruktūras atšķirības, kas pastāv starp abām lidostām, neietekmē tās konstatējumu, ka Cveibrienes lidosta dublē lidostas infrastruktūru, kas pirms tam jau pastāvēja Zārbrienes. Lai gan Cveibrienes patiešām ir garāks skrejceļš, kas ir piemērotāks gariem lidojumiem ar smagām kravu lidmašīnām, ar šīm atšķirībām nepietiek, lai pamatotu abu lidostu atrašanos tik nelielā attālumā vienai no otras. Pirmkārt, kā paskaidrots 269. un 270. apsvērumā, kravu aviopārvadājumu pieprasījumu pietiekami apmierina Frankfurtes-Hānas un Luksemburgas lidostas, kurās, pēc Komisijas rīcībā esošās informācijas, nav attiecīgu ierobežojumu lidmašīnu svaram. Otrkārt, Vācija nav pierādījusi, ka ievērojamu skaitu pasažieru komerciālo lidojumu, kas tiek veikti no Cveibrienes, nevarēja sākt no Zārbrienes.
- (279) Visbeidzot, ņemot vērā, ka Zārbrienes lidosta acīm redzami varēja apmierināt aviācijas pakalpojumu vajadzības, ko pašlaik daļēji pārņēmusi Cveibriene, pirms tā iesaistījās tirgū, infrastruktūras atšķirības nepamato tās infrastruktūras dublēšanu, kura jau pastāvēja Zārbrienes.

⁽⁶⁸⁾ *Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, "Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025", Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, 2009. gada septembris.*

⁽⁶⁹⁾ Komisijas 2014. gada 1. oktobra lēmums valsts atbalsta lietā SA.26190 – Vācija – Zārbrienes lidosta, vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*.

Secinājums

- (280) Ņemot vērā 255.–279. apsvērumā izklāstītos un apspriestos faktus un apsvērumus, Komisija konstatē, ka ieguldījumu atbalsts par labu FGAZ/FZG bija paredzēts, lai radītu vai saglabātu infrastruktūru, kas tikai dublē (nerentablu) lidostu Zārbrikenē. Tāpēc nevar uzskatīt, ka ieguldījumu atbalsts veicina kopīgu interešu mērķa sasniegšanu.
- (281) Tā kā uzskaitītie (254. apsvērumā) saderības nosacījumi ir kumulatīvi, Komisijai nav jānovērtē pārējie saderības nosacījumi. Attiecīgi, ciktāl ieguldījumu atbalsts ir valsts atbalsts, tas būtu jāatzīst par nesaderīgu ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.
- (282) Tā kā Vācija nav norādījusi – un Komisija nav identificējusi – alternatīvus saderības pamatus, tiek secināts, ka, ciktāl ieguldījumu atbalsts par labu FGAZ/FZG ir valsts atbalsts, tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.1.3.4. Darbības atbalsta saderība atbilstoši VTNP noteikumiem

- (283) Vācija apgalvo, ka publiskais finansējums darbības atbalstam par labu FGAZ/FZG jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu kā kompensācija par VTNP sniegšanu atbilstoši Līguma 106. panta 2. punktam.
- (284) Līguma 106. panta 2. punktā noteikts, ka “uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi vai kas darbojas kā dalībvalstu fiskāli monopoli, attiecas Līgumos ietvertie noteikumi un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ja šo noteikumu piemērojums *de iure* vai *de facto* netraucē veikt tiem uzticētos konkrētos uzdevumus. Tirdzniecības attīstība nedrīkst tikt ietekmēta tādā mērā, ka tas kaitētu Eiropas Savienības interesēm.”
- (285) Minētajā pantā ir paredzēts (daļējs) izņēmums no Līguma 107. panta 1. punktā ietvertā valsts atbalsta aizlieguma, ciktāl atbalsts ir nepieciešams un samērīgs, lai nodrošinātu VTNP sniegšanu atbilstīgi pieņemamiem ekonomiskajiem nosacījumiem.
- (286) Pirms 2012. gada 31. janvāra 2005. gada VTNP nostādnes ⁽⁷⁰⁾ un 2005. gada VTNP lēmums atspoguļoja Komisijas politiku Līguma 106. panta 2. punktā paredzētā izņēmuma piemērošanā.
- (287) Komisija norāda, ka abi minētie instrumenti paredz, ka ir nepieciešams, lai attiecīgajam uzņēmumam būtu uzticēta patiesa VTNP sniegšana. Lidostas ekspluatantam uzticētajai sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu veikšanai arī jābūt reģistrētai “vienā vai vairākos oficiālos lēmumos/aktos”, kuros cita starpā norādīts “sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību precīzais raksturs” ⁽⁷¹⁾.

Patiess VTNP

- (288) Pirmkārt, attiecībā uz to, vai Cveibrienes lidostas ekspluatācija ir patiess VTNP, Komisija atgādina, ka, lai darbību varētu uzskatīt par VTNP, tai jāpiemīt īpašām iezīmēm salīdzinājumā ar parastām saimnieciskām darbībām un ka vispārējās nozīmes mērķis, ko tiecas sasniegt, nevar būt vienkārši konkrētu saimniecisku darbību vai tautsaimniecības jomu attīstīšana, kā paredzēts Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ⁽⁷²⁾. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka tas tā varētu būt tikai gadījumā, ja daļa no teritorijas, kuru apkalpotu lidosta, bez lidostas tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu skarta tās sociālā un ekonomiskā attīstība ⁽⁷³⁾.
- (289) Komisija arī uzskata, ka pastāv zināma pārklāšanās starp VTNP definīciju un jautājumu, vai publiskais finansējums lidostai (gan ieguldījumu izmaksu, gan pamatdarbības izmaksu segšanai) sniedz ieguldījumu precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā. Komisija 257. apsvērumā un nākamajos apsvērumos ir atgādinājusi, ka publisko finansējumu, kas izraisa lidostas infrastruktūras pārklāšanos konkrētā reģionā, nevar uzskatīt par

⁽⁷⁰⁾ OVC 297, 29.11.2005.

⁽⁷¹⁾ 2005. gada Aviācijas vadlīnijas, 66. punkts. Sk. arī 2005. gada VTNP lēmuma 4. pantu.

⁽⁷²⁾ Sk. Lēmumu N 381/04 – Francija – Augstas ietilpības telekomunikāciju tīkla projekts Rietumpirenejos (DORSAL) (OVC 162, 2.7.2005., 5. lpp.).

⁽⁷³⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 72. punktu.

tādu, kas sniedz ieguldījumu precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā (sk. arī 294. apsvērumu un nākamos apsvērumus). Komisija arī atgādina, ka lidostas pārvaldību kopumā var uzskatīt par VTNP tikai tad, “ja daļa no teritorijas, kuru iespējams apkalpotu lidosta, bez lidostas tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu skarta tās sociālā un ekonomiskā attīstība”⁽⁷⁴⁾. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija arī uzskata, ka tādas lidostas ekspluatāciju, kas dublē citu lidostu tajā pašā reģionā, nevar uzskatīt par patiesu VTNP⁽⁷⁵⁾.

- (290) Komisija ir secinājusi, ka, ciktāl publiskais finansējums Cveibrikenes lidostas infrastruktūrai ir valsts atbalsts, tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tas dublē esošu infrastruktūru. Tāpat Komisija konstatē, ka Cveibrikenes lidostas ekspluatācija nav patiess vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojums. Tāpēc, ciktāl Vācija uzskata, ka Cveibrikenes lidostas ekspluatācija ir VTNP, tā ir pieļāvusi acīm redzamu kļūdu, definējot VTNP⁽⁷⁶⁾.

Oficiāls pilnvarojums

- (291) Otrkārt, Komisija konstatē, ka FGAZ/FZG jebkurā gadījumā nebija pienācīgi uzticēta Cveibrikenes lidostas ekspluatācija kā VTNP. Kā attiecīgus pilnvarojuma dokumentus Vācija ir tikai norādījusi vispārējo lidostas ekspluatācijas licenci un tās “apsaimniekošanas pienākumu” atbilstoši LuftVZO 45. pantam. Komisija norāda, ka atbilstoši Vācijas sniegtajai informācijai apsaimniekošanas pienākuma noteikšana bija rezultāts Cveibrikenes lidostas pārveidošanai no “lidlauka” par “lidostu” LuftVZO 49. un 38. panta nozīmē⁽⁷⁷⁾. Tomēr minētā pārveidošana notika tikai 2010. gada sākumā, un tas nozīmē, ka par periodu, uz kuru attiecas izmeklēšana šajā lietā (2000.–2009. gadu), no LuftVZO 45. panta nevar izsecināt apsaimniekošanas pienākuma uzticēšanu.
- (292) Vācija arī apgalvo, ka, “neskaitot ekspluatācijas licenci un iekļaušanu Reinzemes-Pfalcas pārveidošanas projektā, FZG netika piešķirts vispārējs oficiāls pilnvarojums sniegt VTNP.” Ņemot vērā, ka Vācija nav paskaidrojusi, kā ekspluatācijas licence pati par sevi var būt pienācīgs oficiāls pilnvarojums, kas atbilst 287. apsvērumā minētajām prasībām, vai kādā veidā iekļaušana pārveidošanas projektā ir pienācīgs pilnvarojums, Komisija konstatē, ka FGAZ/FZG netika pienācīgi pilnvaroti patiesa VTNP sniegšanai.
- (293) Attiecīgi 288. apsvērumā un nākamajos apsvērumos izklāstīto iemeslu dēļ tiek secināts, ka publisko finansējumu, kas piešķirts FGAZ/FZG kā darbības atbalsts, nevar uzskatīt par VTNP kompensāciju, kas ir saderīga ar iekšējo tirgu.

7.1.3.5. Darbības atbalsta saderība atbilstoši 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēm

- (294) 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 5.1. iedaļā ir izklāstīti kritēriji, ko Komisija piemēros, izvērtējot darbības atbalsta saderību ar iekšējo tirgu atbilstoši Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Atbilstoši 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 172. punktam Komisija piemēros minētos kritērijus visām lietām, kas saistītas ar darbības atbalstu, tostarp izskatīšanā esošiem paziņojumiem un nelikumīga nepaziņota atbalsta lietām.
- (295) Nelikumīgu darbības atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu publicēšanas dienas, var atzīt par saderīgu pilnā apjomā, kas atbilst nesegtajām pamatdarbības izmaksām, ja ir izpildīti turpmāk izklāstītie nosacījumi⁽⁷⁸⁾.
- a) *Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā* – šis nosacījums cita starpā ir izpildīts, ja atbalsts palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem vai veicina reģionālo attīstību⁽⁷⁹⁾;
- b) *valsts iejaukšanās nepieciešamība* – atbalstam jābūt vērnam uz tādu situāciju risināšanu, kurās atbalsts var sniegt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt⁽⁸⁰⁾;

⁽⁷⁴⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 72. punkts. Sk. arī 2005. gada Aviācijas vadlīniju 34. punktu.

⁽⁷⁵⁾ Sk. arī spriedumu lietā T-79/10 *Colt Télécommunications France*/Komisija (Krājums 2013), ECLI:EU:T:2013:463, 150.–151., 154., 158. un 166. punkts).

⁽⁷⁶⁾ Turpat, 92. un 119. punkts.

⁽⁷⁷⁾ Vācijas 2011. gada 27. janvārī iesniegtā informācija, 17. lpp. “*Aus der Aufstufung des Flughafens [vom Verkehrslandeplatz zum Verkehrsflughafen] folgt des Weiteren eine Betriebspflicht des Flughafens*”.

⁽⁷⁸⁾ Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. punktu ne visi pamatnostādņu 5.1. iedaļā izklāstītie nosacījumi ir piemērojami iepriekš piešķirtam darbības atbalstam.

⁽⁷⁹⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137., 113. un 114. punkts.

⁽⁸⁰⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 116. punkts.

- c) *stimulējošas ietekmes pastāvēšana* – šis nosacījums ir izpildīts, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā, ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu, tiktu būtiski samazināts ⁽⁸¹⁾;
- d) *atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)* – lai darbības atbalsts lidostām būtu samērīgs, tam ir jābūt ierobežotam līdz minimumam, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu ⁽⁸²⁾;
- e) *izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību* ⁽⁸³⁾.

a) *Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā*

- (296) 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 114. punktā ir noteikts, ka “nerentablu lidostu darbības pārklāšanās nepalīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi.” Komisija uzskata, ka 259. apsvērumā un nākamajos apsvērumos izklāstītie argumenti par FGAZ/FZG saņemtā ieguldījumu atbalsta saderību atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīnijām ir vienlīdz piemērojami atbilstoši 2014. gada Aviācijas pamatnostādņem piešķirta darbības atbalsta saderībai. Šā iemesla dēļ Komisija konstatē, ka darbības atbalsts, kas piešķirts FGAZ/FZG, tikai izraisa pārklāšanos ar nerentablas lidostas darbību un nesniedz ieguldījumu precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā. Tāpēc, ciktāl darbības atbalsts FGAZ/FZG ir valsts atbalsts, to nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

Secinājums

- (297) Komisija secina, ka darbības atbalsts, kas piešķirts FGAZ/FZG, nav saderīgs ar iekšējo tirgu ne atbilstīgi Līguma 106. panta 2. punktam, ne Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Tā kā Vācija nav norādījusi – un Komisija nav identificējusi – alternatīvus saderības pamatus, tiek secināts, ka, ciktāl darbības atbalsts par labu FGAZ/FZG ir valsts atbalsts, tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.2. IESPĒJAMĀIS ATBALSTS SAISTĪBĀ AR BANKAS AIZDEVUMU UN DALĪBA REINZEMES-PFALCAS FEDERĀLĀS ZEMES IEKŠĒJĀ NAUDAS FONDĀ

7.2.1. ATBALSTA ESĪBA

7.2.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens “uzņēmums”*

- (298) Iepriekš 173. apsvērumā un nākamajos apsvērumos izklāstīto iemeslu dēļ FGAZ/FZG jāuzskata par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.1.2. *Valsts līdzekļi un piedēvējamība valstij*

- (299) Lai pasākumi tiktu uzskatīti par valsts atbalstu, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam par pasākuma piešķiršanu ir jābūt piedēvējamam valstij.
- (300) Jēdziens “valsts atbalsts” ietver jebkuru priekšrocību, ko piešķir no valsts līdzekļiem pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā ⁽⁸⁴⁾. Līguma 107. panta piemērošanas nolūkā pašvaldību līdzekļi ir valsts līdzekļi ⁽⁸⁵⁾.

100 % valsts garantija

- (301) Jebkura valsts garantija ir saistīta ar iespējamiem līdzekļu zaudējumiem valstij. Tā kā 100 % valsts garantiju sniedza Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, tā tika piešķirta no valsts līdzekļiem un ir arī piedēvējama valstij.

⁽⁸¹⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 124. punkts.

⁽⁸²⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 125. punkts.

⁽⁸³⁾ 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 137. un 131. punkts.

⁽⁸⁴⁾ Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (Recueil 2002, I-4397. lpp.).

⁽⁸⁵⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais* (Krājums 2011), ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts).

Federālās zemes naudas fonds

- (302) Vācija norādīja, ka Reinzemes-Pfalcas federālās zemes naudas fonds netiek finansēts tieši no federālās zemes budžeta. Tā apgalvo, ka visus līdzekļus naudas fondā vai nu iegulda iesaistītie uzņēmumi, vai arī tos iegūst aizņēmumu veidā kapitāla tirgū.
- (303) Komisija uzskata, ka konkrētajā gadījumā visā attiecīgajā laikā valsts īstenoja tiešu vai netiešu kontroli pār naudas fondā esošajiem līdzekļiem, tāpēc tie ir valsts līdzekļi. Pirmkārt, naudas fondā var piedalīties tikai uzņēmumi, kuros Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei pieder akciju kontrolpakete (vismaz 50 % akciju). Ņemot vērā publiskās akciju kontrolpaketes piederību, iesaistītie uzņēmumi acīm redzami ir publiski uzņēmumi Padomes Direktīvas 2006/111/EK⁽⁸⁶⁾ 2. panta b) punkta nozīmē. Tā kā visi iesaistītie uzņēmumi tādējādi ir publiski uzņēmumi, to līdzekļi ir valsts līdzekļi. Šis fakts vien jau nozīmē, ka naudas fonda līdzekļi, ciktāl tos veido iesaistīto uzņēmumu noguldījumi, ir valsts līdzekļi.
- (304) Otrkārt, ja iesaistīto uzņēmumu noguldījumi naudas fondā ir nepietiekami, lai apmierinātu dalībnieka likviditātes vajadzības, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme iegūst īstermiņa finansējumu finanšu tirgū savā vārdā un nodod attiecīgos līdzekļus naudas fondā iesaistītajiem uzņēmumiem. Tā kā federālā zeme nepieciešamos aizdevumus ņem savā vārdā, jāuzskata, ka arī tādējādi iegūtie līdzekļi ir valsts līdzekļi.
- (305) Attiecīgi Komisija uzskata, ka naudas fonda nodrošinātais finansējums tiek nodrošināts no valsts līdzekļiem, jo gan iesaistīto uzņēmumu noguldījumi, gan federālās zemes ņemtie aizdevumi, lai kompensētu likviditātes iztrūkumu naudas fondā, ir valsts līdzekļi.
- (306) Turklāt ir skaidrs, ka federālajai zemei bija plaša kontrole pār naudas fonda darbību, tāpēc iesaistītajiem uzņēmumiem nodrošinātais finansējums ir piedēvējams valstij. Komisija vispirms norāda, ka līgums par dalību naudas fondā tiek noslēgts starp federālo zemi un iesaistītajiem uzņēmumiem. Tādējādi lēmumu atļaut uzņēmumam piedalīties naudas fondā tieši pieņem federālā zeme. Federālā zeme arī izlemj par maksimālo summu, ko iesaistītais uzņēmums var izņemt no naudas fonda kredītlīnijas veidā. Turklāt Reinzemes-Pfalcas federālā zeme tieši pārvalda ikdienas operācijas naudas fondā, izmantojot *Landeshauptkasse*, kas ir Reinzemes-Pfalcas federālās zemes Finanšu ministrijas iestāde. *Landeshauptkasse* arī oficiāli pārstāv federālo zemi, iegūstot līdzekļus tirgū likviditātes iztrūkuma kompensēšanai naudas fondā.
- (307) Pamatojoties uz minētajiem elementiem, šķiet, ka valsts var tieši kontrolēt naudas fonda darbības, galvenokārt to, kurš uzņēmums var piedalīties, un individuālo kredītlīniju, ko piešķir katram iesaistītajam uzņēmumam. Tādējādi lēmumi par dalību naudas fondā un par šādas dalības apjomu ir piedēvējami valstij.

Sparkasse Südwespfalz piešķirtais aizdevums

- (308) Attiecībā uz aizdevumu Komisija piekrīt, ka *Sparkasse Südwespfalz* ir neatkarīga banka, kas pieņem lēmumus par aizdevumu piešķiršanu uz savu atbildību. Nav nepārprotamu liecību, ka lēmums piešķirt aizdevumu *FGAZ/FZG* ir piedēvējams valstij. Tāpēc Komisija uzskata, ka attiecīgais pasākums nav piedēvējams valstij.

7.2.1.3. Ekonomiska priekšrocība**100 % valsts garantija**

- (309) Saskaņā ar Paziņojuma par garantijām 3.2. punktu individuāla valsts garantija nav atbalsts, ja ir izpildīti visi šādi nosacījumi: "a) aizņēmējam nav finansiālu grūtību [...], b) garantiju izsniedzot, var pienācīgi noteikt tās apmēru. [...] c) garantija aptver ne vairāk par 80 % no aizdevuma vai citu finanšu saistību nenomaksātās daļas [...], d) par garantiju tiek maksāta uz tirgu orientēta cena [...]".

⁽⁸⁶⁾ 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.).

- (310) Šajā gadījumā Reinzelmes-Pfalca federālā zeme piešķir 100 % garantiju, lai nodrošinātu aizdevumu, ko piešķir par labu FGAZ/FZG, tāpēc garantija pārsniedz 80 % no aizdevuma nenomaksātās daļas. Arī, kā paskaidrots turpmāk, nav samaksāta garantijas tirgus cena. Tāpēc garantija acīm redzami ietver priekšrocību.
- (311) Saskaņā ar Paziņojuma par garantijām 4.2. punkta otro daļu priekšrocību var aprēķināt kā starpību starp konkrēto tirgus procentu likmi, kas FGAZ/FZG būtu bijis jāmaksā, ja nebūtu garantijas, un procentu likmi, kas iegūta, izmantojot valsts garantiju, pēc tam, kad ir ņemtas vērā visas izmaksātās prēmijas.
- (312) Attiecībā uz federālās zemes izsniegto garantiju Komisija atgādina, ka FGAZ/FZG ieguva šo 100 % garantiju bez maksas un neiesniedzot nodrošinājumu. Ir skaidrs, ka parastos tirgus apstākļos FGAZ/FZG būtu bijis jāmaksā prēmija, lai no trešās personas iegūtu garantiju par saviem aizņēmumiem.
- (313) Tā kā FGAZ/FZG nebija jāmaksā šāda prēmija, tas guva ekonomisku priekšrocību, kas citos gadījumos nav pieejama tirgū. Priekšrocības apjoms ir vienāds ar prēmiju, kas FGAZ/FZG būtu bijusi jāmaksā parastos tirgus apstākļos.

Federālās zemes naudas fonds

- (314) Attiecībā uz FGAZ/FZG dalību naudas fondā Vācija ir paskaidrojusi, ka naudas fonds darbojas šādi: FGAZ pieprasa līdzekļus no fonda, lai nodrošinātu savu likviditāti, un federālā zeme piešķir attiecīgos līdzekļus no naudas fonda. Noteiktās procentu likmes ir tirgus īstermiņa finansējuma likmes tādā līmenī, kas pieejams pašai federālajai zemei. Ja ar iesaistīto uzņēmumu noguldījumiem nepietiek, lai apmierinātu prasību, federālā zeme papildina naudas fondu, ņemot aizņēmumus savā vārdā. Vācija arī paskaidro, ka būtībā federālā zeme nosacījumus, ko tā iegūst kapitāla tirgū, nodod tālāk naudas fonda dalībniekiem, tādējādi ļaujot dalībniekiem – federālās zemes meitasuzņēmumiem – refinansēt pašiem sevi atbilstoši tādiem pašiem nosacījumiem, kādi ir saistoši federālajai zemei, neņemot vērā to kredītspēju. Turklāt Komisija norāda, ka šis finansējums ir pieejams uzņēmumiem uz neierobežotu laiku.
- (315) Ņemot vērā šo mehānismu, FGAZ tiek piešķirta priekšrocība, turklāt nosacījumi, ar kādiem federālā zeme piešķir aizdevumus no naudas fonda, ir izdevīgāki nekā tie, kas citos gadījumos FGAZ ir pieejami tirgū. Nosacījumi aizņēmumu ņemšanai no naudas fonda ir tādi paši kā tie, kas pieejami federālajai zemei, lai tā refinansētu pati sevi. Ņemot vērā, ka federālā zeme kā publiska iestāde var ņemt aizdevumus par ļoti izdevīgām likmēm (jo nav praktiski nekāda saistību neizpildes riska), Komisija uzskata, ka likme, par kādu FGAZ var iegūt aizņēmumu no naudas fonda, ir labvēlīgāka nekā tam citos gadījumos pieejamā likme. Turklāt FGAZ nav jāiesniedz nodrošinājums par šādiem aizņēmumiem, un tā finanšu stāvoklis/kredītspēja netiek ņemti vērā. Tādējādi, ļaujot FGAZ piedalīties naudas fondā, federālā zeme piešķir uzņēmumam FGAZ/FZG ekonomisku priekšrocību ⁽⁸⁷⁾.

7.2.1.4. Selektivitāte

- (316) Tā kā 100 % garantija un tiesības piedalīties naudas fondā bija piešķirtas tikai FGAZ/FZG (un – naudas fonda gadījumā – citiem uzņēmumiem, kuros federālajai zemei pieder akciju kontrolpakete), abi pasākumi ir kvalificējami kā selektīvi.

7.2.1.5. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (317) To pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 233. apsvērumā un nākamajos apsvērumos, Komisija uzskata, ka jebkura selektīva ekonomiska priekšrocība, kas piešķirta FGAZ/FZG, var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.2.1.6. Secinājums

- (318) Nobeigumā Komisija konstatē, ka, piešķirot FGAZ/FZG 100 % garantiju par bankas aizdevumu bez maksas un ļaujot FGAZ piedalīties federālās zemes naudas fondā, federālā zeme piešķir FGAZ/FZG valsts atbalstu.

⁽⁸⁷⁾ Naudas fonda ietekme ir diezgan līdzīga 100 % garantijai, kas piešķirta FGAZ/FZG, neiekasējot prēmiju vai nepieprasot nodrošinājumu. Federālā zeme uzņemas FGAZ/FZG saistību neizpildes risku, nesāņemot par to kompensācijas maksājumu.

(319) Komisija arī secina, ka *Sparkasse Südwestpfalz* aizdevums pats par sevi nebija valsts atbalsts.

7.2.2. SADERĪBA

(320) Komisija uzskata, ka saderības apsvērumi, kas izklāstīti 248. apsvērumā un nākamajos apsvērumos un 283. apsvērumā un nākamajos apsvērumos attiecībā uz valsts atbalstu tiešo ieguldījumu dotāciju un ikgadējās kapitāla iepludināšanas veidā, ir vienlīdz piemērojami valsts atbalstam, kas izpaužas kā garantija un dalība naudas fondā. Attiecīgi Komisija konstatē, ka valsts atbalsts, kas piešķirts, nodrošinot FGZ/FZG 100 % garantiju bez maksas un ļaujot tam piedalīties federālās zemes naudas fondā, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.3. ATLAIDES PAR LIDOSTAS MAKSĀM UN AR RYANAIR NOSLĒGTAIS TIRGVEDĪBAS PAKALPOJUMU LĪGUMS

7.3.1. ATBALSTA ESĪBA

7.3.1.1. *Saimnieciskā darbība un jēdziens “uzņēmums”*

(321) Sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, aviokompānijas veic saimniecisko darbību, un tādējādi tās ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Attiecīgi ir jāanalizē, vai līgumi starp aviokompānijām un konkrēto lidostu, ja tie ir piedāvājami valstij un ietver valsts līdzekļu nodošanu, radīja aviokompānijām ekonomisku priekšrocību.

7.3.1.2. *Valsts līdzekļi un piedāvājuma valstij*

(322) Pasākumam jābūt piedāvājamam valstij un piešķirtam no valsts līdzekļiem. Tiesa spriedumā *Stardust Marine* lietā⁽⁸⁸⁾ nolēma, ka tāda uzņēmuma līdzekļi, kurš ir privāttiesību sabiedrība un kura akciju kontrolpaketes īpašnieks ir valsts, ir valsts līdzekļi. Šajā ziņā Komisijas pastāvīgā prakse ir uzskatīt, ka neatkarīgi no tā, vai publiskais uzņēmums darbojas ar zaudējumiem vai ar peļņu, visi tā līdzekļi ir valsts līdzekļi⁽⁸⁹⁾.

(323) Attiecībā uz piedāvājāmību Tiesa spriedumā *Stardust Marine* lietā arī atzina – fakts, ka valsts vai valsts struktūrvienība ir vienīgais vai lielākais uzņēmuma akcionārs, ir nepietiekams, lai konstatētu, ka šā uzņēmuma līdzekļu nodošana ir piedāvājama tā valsts akcionāriem⁽⁹⁰⁾. Kā uzskata Tiesa, pat ja valsts ir situācijā, kad tā vada publisku uzņēmumu un tai ir izšķiroša ietekme uz uzņēmuma darbību, faktiski šīs vadības īstenošanu noteiktā gadījumā nevar automātiski pieņemt, jo publiskais uzņēmums var darboties arī vairāk vai mazāk neatkarīgi, ko nosaka publiskam uzņēmumam valsts piešķirtās autonomijas līmenis.

(324) Tiesa uzskata, ka rādītāji, kas var liecināt par piedāvājāmību, ir šādi⁽⁹¹⁾:

- a) fakts, ka konkrētais uzņēmums nevarēja pieņemt apstrīdēto lēmumu, neņemot vērā publisko iestāžu prasības;
- b) fakts, ka uzņēmumam bija jāņem vērā publisko iestāžu izdotās norādes;
- c) publiskā uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās;
- d) publiskā uzņēmuma darbību raksturs un šādu darbību īstenošana tirgū parastos konkurences apstākļos ar privātiem uzņēmumiem;
- e) uzņēmuma juridiskais statuss;
- f) intensitāte, kādā publiskās iestādes īsteno uzņēmuma vadības pārraudzību;
- g) jebkurš cits rādītājs, kas konkrētā gadījumā liecina par publisko iestāžu iesaistīšanos pasākuma pieņemšanā vai mazu varbūtību par to neiesaistīšanos, ņemot vērā arī pasākuma apmēru, saturu un ietvertos noteikumus.

⁽⁸⁸⁾ Spriedums *Stardust Marine* lietā, 51. punkts un nākamie punkti.

⁽⁸⁹⁾ Sk., piemēram, Komisijas Lēmumu C 41/2005, Izslēgtās Ungārijas izmaksas (OV C 324, 21.12.2005., 12. lpp.), ar turpmākām atsaucēm.

⁽⁹⁰⁾ Spriedums *Stardust Marine* lietā, 51. punkts un nākamie punkti.

⁽⁹¹⁾ Turpat.

Valsts līdzekļi

- (325) Komisija norāda, ka *FGAZ/FZG* pilnībā pieder valstij, proti, 50 % tā akciju pieder Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei, un 50 % – *ZEF*. Tāpēc *FGAZ/FZG* jāuzskata par publiskiem uzņēmumiem Direktīvas 2006/111/EK 2. panta b) punkta nozīmē. Var pieņemt, ka valstij – kā *FGAZ/FZG* vienīgajam akcionāram un tai iecerlot (identiskas) *FGAZ/FZG* uzraudzības padomes (kuras savukārt iecer vadība) – ir dominējoša ietekme uz *FGAZ/FZG* un valsts var kontrolēt tā līdzekļus. Tādējādi jebkura priekšrocība, ko piešķir no *FGAZ/FZG* līdzekļiem, nozīmētu valsts līdzekļu zaudējumus, tātad tā ir valsts līdzekļu nodošana.

Piedēvējamība

- (326) Lai gan Vācija norādīja, ka līgumu noslēgšana starp aviokompānijām un *FZG* nav piedēvējama valstij, tā atzina, ka valsts, ko pārstāvēja Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un *ZEF*, bija netieši iesaistīta, proti, ar tās pārstāvjiem *FZG* mātesuzņēmuma *FGAZ* Uzraudzības padomē. Saskaņā ar *FGAZ* un *FZG* statūtiem abu struktūru uzraudzības padomju sastāvā darbojas vienīgi publisku iestāžu, proti, federālās zemes un *ZEF*, iecelti pārstāvji. Federālās zemes ieceltais pārstāvis automātiski ir abu uzraudzības padomju priekšsēdētājs. Uzraudzības padomes iecer *FGAZ* un *FZG* vadību. Abās struktūrās uzraudzības padomēm ir jāapstiprina visi darījumi, kuru vērtība pārsniedz EUR [...], un tādējādi tām ir plaša kontrole pār *FGAZ/FZG* saimnieciskajām darbībām.
- (327) Otrkārt, *FGAZ* Uzraudzības padomes protokoli liecina, ka Uzraudzības padome bija informēta un ar to konsultējās par līgumu apspriešanu un noslēgšanu ar aviokompānijām. Turklāt protokoli arī liecina, ka, noslēdzot līgumus, *FGAZ/FZG* vadībai bija jāņem vērā publisko iestāžu prasības. Piemēram, padomes 2006. gada 13. jūlija sanāksmes protokols liecina, ka pēc vadības ziņojuma par veiksmīgu līguma noslēgšanu ar *Germanwings* Uzraudzības padomes priekšsēdētājs norādīja, ka federālā zeme ir ļoti apmierināta ar attīstību, piebilstot, ka tas var veicināt darba vietu radīšanu un stiprināt lidostas ekonomisko pamatojumu. Priekšsēdētājs arī īpaši izteica cerību, ka šī pozitīvā ietekme, proti, darba vietu radīšana un lidostas ekonomiskais pamatojums, varētu veicināt starp *FGAZ* un *FZG* noslēgtā *PZ* līguma pagarināšanu. Ņemot vērā, ka *FZG* bija ļoti atkarīgs no *PZ* līguma, lai varētu segt savus pamatdarbības zaudējumus, un ka federālajai zemei un *ZEF* bija pilnvaras nepagarināt peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu vai pārtraukt kapitāla iepludināšanu, pateicoties kurai bija iespējama tā darbība, ir skaidrs, ka *FGAZ/FZG*, lai nodrošinātu savu ekonomisko izdzīvošanu, bija jāņem vērā publisko iestāžu prasības.
- (328) Uzraudzības padomes 2006. gada 13. jūlija protokols arī liecina, ka Cveibrikenes lidostā notiekošo militāro mācību dēļ tika saņemtas sūdzības no iedzīvotājiem par troksni. Vadība norādīja, ka Nīderlandes gaisa spēku militārās mācības radīja būtiskus ieņēmumus. Tomēr priekšsēdētājs vadībai ieteica turpmāk rūpīgi izvērtēt, vai militārās mācības būtu jāveic, un laikus informēt sabiedrību. Viss iepriekš minētais pierāda, ka publiskās iestādes bija iesaistītas *FGAZ/FZG* ikdienas pārvaldības lēmumos un piekrita tiem.
- (329) Turklāt Uzraudzības padomes 2009. gada 26. jūnija sanāksmes protokols liecina, ka valsts, ko pārstāvēja Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, bija tieši iesaistīta sarunās ar aviokompānijām. Protokolā bija atsauce uz vadības ziņojumu Uzraudzības padomei, pieminot sanāksmi starp vadību, Reinzemes-Pfalcas Ekonomikas ministrijas pārstāvi un *Ryanair*, kas notika Londonā. Minētās sanāksmes laikā tika apspriestas attiecības starp *Ryanair* un Cveibrikenes lidostu. Ministrijas aktīvu iesaistīšanos var izsecināt ne tikai no pārstāvja piedalīšanās minētajās darījumu sarunās, bet arī no ministrijas pārstāvja atgādinājuma *Ryanair*, ka Reinzemes-Pfalcas valdība Zārbrīkenes lidostas apkalpošanu uzskatītu par nepatīkamu rīcību.
- (330) *Ryanair* darbības nākotne Cveibrikenē tad tika apspriesta Uzraudzības padomē, kas uzskatīja, ka – bez būtiskiem uzlabojumiem *Ryanair* lidojumu grafikā un ņemot vērā *Ryanair* pieprasīto monetāro ieguldījumu ⁽⁹²⁾ – ir jāatbalsta vadības priekšlikums izbeigt attiecības. Ņemot vērā *Ryanair* pieprasīto monetāro ieguldījumu, kura dēļ Uzraudzības padomei būtu obligāti jāapstiprina jauns līgums, un publisko iestāžu agrīno iesaistīšanos sarunās, ir

⁽⁹²⁾ Sanāksmes laikā *Ryanair* piedāvāja saglabāt ziemeļu maršrutu starp Londonu un Cveibrikeni par "EUR [...]" un norādīja, ka tā vēlētos sākt lidojumus divos jaunos maršrutos (Barselona un Alikante) no Cveibrikenes par "EUR [...]".

skaidrs, ka Uzraudzības padomei bija plaša kontrole pār šo vadības komerciālo lēmumu. Šo var uzskatīt par vēl vienu liecību, ka vadībai lēmumu pieņemšanā bija jāņem vērā publisko iestāžu prasības, un tas pierāda tās kontroles un ietekmes līmeni, ko Uzraudzības padome īstenoja attiecībā uz FGAZ/FZG komerciālajiem lēmumiem.

- (331) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz liecību, lai konstatētu, ka lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšana starp FGAZ/FZG un dažādajām aviokompānijām ir piedēvējama valstij.

7.3.1.3. *Ekonomiska priekšrocība*

- (332) Lai novērtētu, vai līgums starp valstij piederošu lidostu un aviokompāniju rada aviokompānijai ekonomisku priekšrocību, ir jāanalizē, vai attiecīgais līgums atbilda TED principam. Piemērojot TED kritēriju līgumam starp lidostu un aviokompāniju, ir jānovērtē, vai līguma noslēgšanas dienā piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks būtu paredzējis, ka līgums ļaus gūt lielāku peļņu nekā peļņa, kas tiktu sasniegta citos gadījumos. Šāda lielāka peļņa jānosaka pēc starpības, ko iegūst, no līguma rezultātā iespējamiem papildu ieņēmumiem (proti, ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums tiktu noslēgts, un ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums netiktu noslēgts, starpības) atņemot līguma noslēgšanas rezultātā paredzamās papildu izmaksas (proti, izmaksu, kas rastos, ja līgums tiktu noslēgts, un izmaksu, kas rastos, ja līgums netiktu noslēgts, starpību); aprēķinātās naudas plūsmas ir jāsamazina, piemērojot attiecīgu diskonta likmi.
- (333) Šajā analizē jāņem vērā visi attiecīgie ar līgumu saistītie papildu ieņēmumi un izmaksas. Dažādos elementus (lidostas maksu atlaides, tirgvedības dotācijas, citus finansiālus stimulus) nedrīkst vērtēt atsevišķi. Spriedumā *Charleroi* lietā ir noteikts: “[...] privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas ietvaros komercdarījums ir jāapskata tā kopumā, lai izvērtētu, vai valsts vienība un tās kontrolēta vienība, kopumā ņemot, ir rīkojušās kā racionāli tirgus ekonomikas dalībnieki. Faktiski Komisijai, novērtējot strīdīgos pasākumus, ir jāņem vērā visa atbilstošā informācija un tās konteksts [...]”⁽⁹³⁾
- (334) Paredzamajos papildu ieņēmumos jo īpaši jāiekļauj ieņēmumi no lidostas maksām, ņemot vērā atlaides un līguma noslēgšanas rezultātā paredzamo papildu satiksmes plūsmu, kā arī paredzamos ar aviāciju nesaistītos ieņēmumus, ko radīs papildu satiksmes plūsma. Paredzamajās papildu izmaksās jo īpaši jāiekļauj visas pamatdarbības un ieguldījumu papildu izmaksas, kas nerastos, ja netiktu noslēgts līgums, kā arī ar tirgvedības dotācijām un citiem finansiāliem stimuliem saistītās izmaksas.
- (335) Komisija šajā saistībā arī norāda, ka cenu diferencēšana (ietverot tirgvedības atbalstu un citus stimulus) ir standarta uzņēmējdarbības prakse. Tomēr šāda cenu diferencēšanas politika ir komerciāli jāpamato⁽⁹⁴⁾.

TED principa piemērošana attiecīgajiem līgumiem, īpaši līgumam ar *Ryanair*

- (336) Lai varētu piemērot minēto principu un ņemot vērā faktiskos šīs lietas apstākļus, Komisija uzskata, ka vispirms būtu jāatbild uz turpmāk minētajiem jautājumiem.
- Vai tirgvedības pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums, kas parakstīti ar divu nedēļu starpību, jāanalizē atsevišķi vai kopā?
 - Kādus ieguvumus hipotētisks TED, kurš rīkojas FGAZ/FZG un federālās zemes vietā, varētu būt gaidījis no tirgvedības pakalpojumu līgumiem?
 - Cik būtisks TED principa piemērošanas nolūkos ir salīdzinājums starp lidostas pakalpojumu līgumu noteikumiem, kas paredzēti oficiālās izmeklēšanas procedūrā, un lidostas maksām, ko iekasē citās lidostās?
- (337) Kad ir atbildēts uz šiem jautājumiem, Komisijai jāpiemēro TED princips dažādajiem apspriežamajiem pasākumiem.

⁽⁹³⁾ Spriedums lietā T-196/04 *Ryanair*/Komisija (Krājums 2008, II-3643. lpp., 59. punkts).

⁽⁹⁴⁾ Sk. Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumu 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un “Ryanair” (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.).

a) Attiecībā uz tirgvedības pakalpojumu līguma un lidostas pakalpojumu līguma kopēju analīzi

(338) Komisija uzskata, ka šajā lietā oficiālajā izmeklēšanā iekļautie abi pasākumu veidi, proti, lidostas pakalpojumu līgums un tirgvedības pakalpojumu līgumi, ir jāvērtē kopā kā viens pasākums. Šī pieeja attiecas uz lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts starp *Ryanair* un *FZG*, no vienas puses, un tirgvedības pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti starp *FZG* un *Ryanair*, kā arī starp *AMS* un Reinzemes-Pfalcas federālo zemi, no otras puses. *Ryanair* neapstrīd, ka tirgvedības pakalpojumu līgums, kas tieši noslēgts starp *Ryanair* un *FZG*, ir jāvērtē kopā ar lidostas pakalpojumu līgumu. Komisija uzskata, ka tas pats attiecas uz tirgvedības pakalpojumu līgumu ar *AMS*.

(339) Ir vairākas norādes, kas liecina, ka minētie līgumi būtu jāvērtē kā viens atsevišķs pasākums, jo tie noslēgti viena darījuma ietvaros.

(340) Pirmkārt, līgumus noslēdza būtībā vienas un tās pašas puses un gandrīz vienā laikā.

a) *AMS* ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums. Tirgvedības pakalpojumu līgumu *AMS* vārdā parakstīja *Edward Wilson*, kurš tobrīd bija *AMS* direktors un vienlaikus arī *Ryanair* direktors⁽⁹⁵⁾. Valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā *AMS* un *Ryanair* tiek uzskatīti par vienu uzņēmumu tādā ziņā, ka *AMS* rīkojas kā starpnieks *Ryanair* interesēs un vadībā. Attiecībā uz līgumiem šajā gadījumā to var izsecināt arī no fakta, ka tirgvedības pakalpojumu līguma preambulā ir noteikts, ka “*AMS* ir ekskluzīva licence piedāvāt tirgvedības pakalpojumus ceļojumu tīmekļa vietnē www.ryanair.com, kas ir Īrijas zemo cenu aviokompānijas *Ryanair* tīmekļa vietne.”

Turklāt 326. apsvērumā un nākamajos apsvērumos bija norādīts, ka *FGAZ/FZG* lēmums noslēgt lidostas pakalpojumu līgumus ar aviokompānijām, piemēram, *Ryanair*, bija piedēvējams valstij. Šajā ziņā kontrolējošo ietekmi uz *FGAZ/FZG* īstenoja Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un *ZEF*. Tomēr, ņemot vērā, ka tieši federālā zeme vienmēr bija tā, kas iecēla *FGAZ/FZG* Uzraudzības padomes priekšsēdētāju, un ka federālā zeme faktiski finansēja 80–95 % no *FGAZ/FZG* zaudējumiem (tādējādi īstenojot būtisku ietekmi uz *ZEF* un plašākas finansiālās intereses uzņēmumā), var pārliecināties, ka federālajai zemei bija faktiska kontrole pār *FGAZ/FZG*. Ciktāl runa ir par komercattiecībām starp *Ryanair* un *FGAZ/FZG*, no vienas puses, un Reinzemes-Pfalcas federālo zemi, no otras puses, Komisija konstatē, ka *FGAZ/FZG* un federālās zemes ieinteresētība attiecīgo līgumu noslēgšanā ļoti lielā mērā pārklājās, proti, abas puses bija ieinteresētas satiksmes intensitātes palielināšanā lidostā, un federālajai zemei tikpat kā nebija starpības, vai līgumu noslēdz *FGAZ/FZG* (kura izmaksas tai vēlāk būtu jākompensē ar *PZ* līguma starpniecību) vai arī to noslēdz federālā zeme pati. Ņemot vērā iepriekš minēto, fakts, ka viens no tirgvedības pakalpojumu līgumiem tika noslēgts tieši ar federālo zemi, bet lidostas pakalpojumu līgums tika noslēgts ar tās atkarīgo meitasuzņēmumu, nevar likt šķēršļus līgumu kā viena komercdarījuma novērtēšanai.

b) Līgumi arī tika noslēgti gandrīz vienā laikā, proti, lidostas pakalpojumu līgums (2008. gada 22. septembrī) tika noslēgts tieši divas nedēļas pirms tirgvedības pakalpojumu līguma noslēgšanas ar *AMS* (2008. gada 6. oktobrī).

(341) Otrkārt, ar *AMS* noslēgtā tirgvedības pakalpojumu līguma pirmajā iedaļā “Līguma mērķis” ir noteikts, ka līguma “pamatā ir *Ryanair* saistības nodrošināt lidojumus maršrutā starp Cveibrikeni un Londonu”. Šis formulējums veido nepārprotamu tiešu saikni starp pakalpojumu līgumu un šo tirgvedības pakalpojumu līgumu tādā nozīmē, ka viens līgums netiktu noslēgts bez otra līguma. Tirgvedības pakalpojumu līguma pamatā ir lidostas pakalpojumu līguma noslēgšana un *Ryanair* sniegtie pakalpojumi. Tirgvedības pakalpojumu līguma preambulā patiešām ir norādīts, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme ir iecerējusi pievērsties *Ryanair* pasažieriem, lai veicinātu tūrisma un uzņēmējdarbības iespējas reģionā un jo īpaši popularizētu Cveibrikenes lidostu kā galamērķi.

(342) Treškārt, tirgvedības pakalpojumu līguma preambulā ir noteikts, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme ir nolēmusi “aktīvi popularizēt Cveibrikenes lidostu kā brīvdienų galamērķi starptautiskajiem aviopasažieriem un arī kā pievilcīgu uzņēmējdarbības centru.” Tas liecina, ka tirgvedības pakalpojumu līguma noslēgšanas galvenais un konkrētais mērķis ir popularizēt tieši Cveibrikenes lidostu (un tai apkārt esošo reģionu).

⁽⁹⁵⁾ Sk. <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, skatīta 2014. gada 23. jūnijā.

- (343) Ceturtkārt, tirgvedības pakalpojumu līgumā ir konkrēti paredzēts, ka ir plānots iekļaut divas saites Cveibrikenes kā galamērķa lapas labajā rīkjoslā un piecas rindkopas sadaļā “Top Five Things To Do” Cveibrikenes kā galamērķa lapā vietnē *Ryanair.com*. No minētajiem noteikumiem var izsecināt, ka līguma mērķis ir atbalstīt konkrēti Cveibrikenes lidostu, nevis Reinzemes-Pfalcas federālo zemi kopumā.
- (344) Piektkārt, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme var nekavējoties lauzt līgumu, ja *Ryanair* pārtrauc lidojumu nodrošināšanu maršrutā starp Cveibrikeni un Londonu. Arī tas pierāda, ka tirgvedības pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums ir cieši savstarpēji saistīti.
- (345) Tiek secināts, ka tirgvedības pakalpojumu līgums, ko noslēgusi Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un AMS, ir cieši saistīts ar lidostas pakalpojumu līgumu, ko parakstīja *Ryanair* un FZG. Iepriekš minētie apsvērumi liecina, ka tirgvedības pakalpojumu līgums netiktu noslēgts, ja nebūtu noslēgts lidostas pakalpojumu līgums. Tirgvedības pakalpojumu līgumā ir skaidri noteikts, ka tā pamatā ir *Ryanair* nodrošinātie lidojumi Cveibrikenes–Londonas maršrutā, un būtībā tas paredz tirgvedības pakalpojumus, kuru mērķis ir popularizēt minēto maršrutu. Tajā pašā laikā šķiet, ka arī lidostas pakalpojumu līguma noslēgšana bija atkarīga no tirgvedības pakalpojumu līguma – lai gan lidostas pakalpojumu līgums tika noslēgts agrāk, tas neparedzēja *Ryanair* pienākumu izmantot Cveibrikenes pakalpojumus. Tajā bija skaidri paredzēts: ja “lidojumi netiek sākti līdz 2008. gada 28. oktobrim, līgums tiek izbeigts, neviens no pusēm neuzņemas atbildību”. Faktiski *Ryanair* sāka darbību Cveibrikenē tikai pēc AMS līguma noslēgšanas.
- (346) Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir lietderīgi 2008. gada 22. septembra lidostas pakalpojumu līgumu un 2008. gada 6. oktobra tirgvedības pakalpojumu līgumu analizēt kopā, lai noteiktu, vai tie ir valsts atbalsts.
- b) *Attiecībā uz ieguvumiem, ko TED būtu gaidījis no tirgvedības pakalpojumu līgumiem, un cenu, ko viņš būtu gatavs maksāt par šiem pakalpojumiem*
- (347) Lai šajā lietā varētu piemērot TED principu, FGAZ/FZG un federālās zemes rīcība, parakstot lidostas pakalpojuma līgumu ar *Ryanair* un tirgvedības pakalpojumu līgumu ar AMS, jāsalīdzina ar tāda hipotētiska TED rīcību, kurš atbild par Cveibrikenes lidostas ekspluatāciju.
- (348) Analizējot attiecīgo darījumu, būtu ieteicams novērtēt ieguvumus, ko minētais hipotētiskais TED, kuru motivē izredzes gūt peļņu, varētu saņemt, pērkot tirgvedības pakalpojumus. Šajā analizē nav jāņem vērā šādu pakalpojumu vispārējā ietekme uz tūrismu un reģiona ekonomisko efektivitāti. Jāņem vērā tikai šo pakalpojumu ietekme uz lidostas rentabilitāti, jo tikai tā būtu svarīga hipotētiskam TED.
- (349) Tādējādi tirgvedības pakalpojumiem vajadzētu stimulēt pasažieru plūsmu lidojumu maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi un atbilstošie lidostas pakalpojumu līgumi, jo tirgvedības pakalpojumi ir paredzēti, lai popularizētu šādus lidojumu maršrutos. Lai gan šī ietekme būs izdevīga galvenokārt attiecīgajai aviokompānijai, tā var būt izdevīga arī lidostas ekspluatantam. Pasažieru plūsmas palielināšanās var palielināt lidostas ekspluatanta ieņēmumus, ko rada konkrētas lidostas maksas, kā arī palielināt ar aviāciju nesaistītus ieņēmumus, jo īpaši no autostāvvietām, restorāniem un citiem uzņēmumiem.
- (350) Tāpēc nevar būt šaubu, ka TED, kas darbotos Cveibrikenes lidostā FGAZ/FZG un federālās zemes vietā, būtu ņēmis vērā šo pozitīvo ietekmi, kad tas apsvērtu iespēju noslēgt tirgvedības pakalpojumu līgumu un atbilstošo lidostas pakalpojumu līgumu. TED būtu ņēmis vērā attiecīgā lidojumu maršruta ietekmi uz turpmākajiem ieņēmumiem un izmaksām, šajā gadījumā – aprēķinot šos maršrutos izmantojošo pasažieru skaitu, kas būtu atspoguļojis tirgvedības pakalpojumu pozitīvo ietekmi. Turklāt šī ietekme tiktu izvērtēta par visu laikposmu, kad notiek lidojumi attiecīgajos lidojumu maršrutos, kā paredzēts lidostas pakalpojumu līgumā un tirgvedības pakalpojumu līgumā.
- (351) Kad lidostas ekspluatants noslēdz līgumu par konkrētu lidojumu maršrutu popularizēšanu, standarta prakse ir aprēķināt noslodzes koeficientu ⁽⁹⁶⁾ attiecīgajiem lidojumu maršrutiem un ņemt to vērā, novērtējot turpmākos ieņēmumus. Šajā ziņā Komisija piekrīt *Ryanair*, proti, ka tirgvedības pakalpojumu līgumi rada lidostas ekspluatantam ne tikai izmaksas, bet arī ieguvumus.

⁽⁹⁶⁾ Noslodzes koeficients tiek definēts kā aizņemto sēdvietu īpatsvars gaisa kuģos, kurus izmanto attiecīgajā lidojumu maršrutā.

- (352) Turklāt būtu vēlams noteikt, vai hipotētisks TED, kurš ekspluatētu Cveibrienes lidostu FGAZ/FZG un federālās zemes vietā, pamatoti varētu gaidīt un kvantitatīvi izteikt arī citus ieguvumus, izņemot tos, kas izriet no pozitīvās ietekmes uz pasažieru plūsmu lidojumu maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgums, visā šo lidojumu maršrutu izmantošanas laikā, kā noteikts tirgvedības pakalpojumu līgumā vai lidostas pakalpojumu līgumā.
- (353) Šo argumentu atbalsta dažas ieinteresētās trešās personas, jo īpaši *Ryanair* savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā. Minētā 2014. gada 17. janvāra pētījuma pamatā ir pieņēmums, ka tirgvedības pakalpojumi, ko pērk lidostas ekspluatants, piemēram, FGAZ/FZG un federālā zeme, palīdzēs uzlabot lidostas zīmola tēlu un tādējādi arī ilgtermiņā palielināt to pasažieru skaitu, kuri izmanto lidostu, nevis tikai to lidojumu maršrutu skaitu, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgums un lidostas pakalpojumu līgums, visā līgumos noteiktajā darbības laikā. *Ryanair* savā pētījumā jo īpaši konstatēja, ka tirgvedības pakalpojumi ilgtermiņā radīs pozitīvu ietekmi uz pasažieru plūsmu lidostā pat pēc tirgvedības pakalpojumu līguma termiņa beigām.
- (354) Vispirms jānorāda, ka nekas neliecina par to, ka tad, kad tika noslēgts tirgvedības pakalpojumu līgums, lidostas ekspluatants vai federālā zeme bija apsvēruši vai – vēl jo mazāk – izteikuši kvantitatīvi tirgvedības pakalpojumu līguma iespējamo pozitīvo ietekmi citos lidojumu maršrutos papildus tiem, uz kuriem attiecas līgums, vai iespēju, ka šāda ietekme turpināsies arī pēc līguma termiņa beigām. Turklāt Vācija nav piedāvājusi metodi, kā aplēst iespējamo vērtību, ko hipotētisks TED, kurš ekspluatētu Cveibrienes lidostu FGAZ/FZG un federālās zemes vietā, varētu piešķirt šādai ietekmei, apsverot, vai noslēgt 2008. gada līgumus.
- (355) Turklāt šīs ietekmes ilgspēju nevar novērtēt, pamatojoties uz pieejamo informāciju. Iespējams, ka Cveibrienes un reģiona reklamēšana *Ryanair* tīmekļa vietnē ir mudinājusi vietnes apmeklētājus iegādāties *Ryanair* biļetes uz Cveibrieni, kad reklāma bija pirmo reizi publicēta vai neilgi pēc tam. Tomēr ir maz ticams, ka reklāmas iespaids uz tīmekļa vietnes apmeklētājiem ir bijis ilgstošs vai ka reklāma ir ietekmējusi aviobiļešu pirkumus ilgāk nekā dažas nedēļas pēc tās publicēšanas *Ryanair* tīmekļa vietnē. Ir lielāka iespējamība, ka reklāmas kampaņa sasniegs ilgstošu ietekmi, ja popularizēšanas darbības notiek, izmantojot vienu vai vairākus reklāmas nesējus, ar kuriem patērētāji regulāri saskaras noteiktā laikposmā. Piemēram, reklāmas kampaņa vispārēja satura televīzijas un radiostaciju tīklos, plaši apmeklētās tīmekļa vietnēs un/vai dažādos reklāmas plakātos, kas izvietoti ārā vai sabiedriskās vietās, var radīt šādu ilgstošu ietekmi, ja patērētājiem ir regulāra saskare ar šiem reklāmas nesējiem. Tomēr popularizēšanas darbības tikai *Ryanair* tīmekļa vietnē, visticamāk, neradīs ietekmi, kas saglabājas arī pēc kampaņas beigām.
- (356) Faktiski ir ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku neapmeklē *Ryanair* tīmekļa vietni pietiekami bieži, lai tikai tajā izvietotā reklāma viņiem skaidri atsauktu atmiņā attiecīgo reģionu. Šo argumentu apstiprina divi faktori. Pirmkārt, saskaņā ar tirgvedības pakalpojumu līguma nosacījumiem vienīgā Cveibrienes reģiona reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē bija tikai piecas rindkopas ar 150 vārdiem sadaļā “Top Five Things To Do” Cveibrienes kā galamērķa lapā, vienkāršas saites publicēšana ļoti īsu laiku (16 dienas) www.ryanair.com mājaslapā, lai pārdresētu apmeklētājus uz federālās zemes nodrošinātu vietni, kā arī divu vienkāršu saišu publicēšana lapā par Cveibrieni kā galamērķi, arī lai pārdresētu uz federālās zemes nodrošinātu vietni. Gan popularizēšanas darbību veids (vienkārša saite ar ierobežotu vērtību no tirgvedības viedokļa), gan to īsais pastāvēšanas laiks būtu ievērojami mazinājis šo darbību ietekmi pēc reklāmas kampaņas beigām, jo īpaši tāpēc, ka šīs darbības notika tikai *Ryanair* tīmekļa vietnē un netika īstenotas citos plašsaziņas līdzekļos. Otrkārt, tirgvedības darbības, kas bija paredzētas ar AMS noslēgtajā līgumā, bija saistītas tikai ar tīmekļa vietni, kas attiecas uz Cveibrieni kā galamērķi. Ļoti iespējams, ka lielākā daļa cilvēku bieži neapmeklē minēto vietni, bet, ja apmeklē, tad, iespējams, tikai tāpēc, ka viņiem jau ir interese par konkrēto galamērķi.
- (357) Tādējādi, pat ja tirgvedības pakalpojumi palielināja pasažieru plūsmu lidojumu maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi, to īstenošanas laikposmā, ir ļoti ticams, ka tas neradīja nekādu ietekmi vai arī radīja ļoti mazu ietekmi pēc minētā laikposma un ka līdzīgi arī ietekme uz citiem lidojumu maršrutiem bija nenozīmīga.
- (358) No *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem arī izriet, ka ieguvumi, kas pārsniedz lidojumu maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu līgumi, vai kas ilgst pēc to īstenošanas termiņa minētajos lidojumu maršrutos, kā noteikts tirgvedības pakalpojumu līgumā un lidostas pakalpojumu līgumā, ir ļoti nenoteikti, un tos nevarēja izteikt kvantitatīvi ar tādu ticamības pakāpi, ko piesardzīgs TED uzskatītu par pietiekamu.

- (359) Tādējādi, piemēram, saskaņā ar 2014. gada 17. janvāra pētījumu “nākotnes peļņas pieaugums pēc plānotajām lidostas pakalpojumu līguma darbības beigām ir neskaidrs”. Turklāt pētījumā ir ieteiktas divas metodes tirgvedības pakalpojumu līgumu pozitīvās ietekmes *a priori* novērtēšanai – “naudas plūsmas” pieeja un “kapitalizācijas” pieeja.
- (360) “Naudas plūsmas” pieeja paredz izvērtēt ieguvumus no tirgvedības pakalpojumu līgumiem un lidostas pakalpojumu līgumiem, novērtējot nākotnes papildu ieņēmumus, ko var gūt lidostas ekspluatants ar tirgvedības pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu starpniecību, no ieņēmumiem atskaitot atbilstošās izmaksas. “Kapitalizācijas” pieejā lidostas zīmola tēla uzlabošana ar tirgvedības pakalpojumu starpniecību tiek uzskatīta par nemateriālu aktīvu, kas iegādāts par tirgvedības pakalpojumu līgumā noteikto cenu.
- (361) Tomēr pētījumā ir uzsvērtas arī ar “kapitalizācijas” pieeju saistītās grūtības un ir pierādīts, ka šīs metodes izmantošanā iegūtie rezultāti var būt neuzticami, tādējādi netieši norādot, ka labāk būtu izmantot “naudas plūsmas” metodi. Pētījumā ir jo īpaši konstatēts:

“Kapitalizācijas pieejā būtu jāņem vērā tikai tā tirgvedības izdevumu daļa, kas ir attiecināma uz lidostas nemateriālo aktīvu bāzi. Tomēr var būt sarežģīti identificēt to tirgvedības izdevumu daļu, kas paredzēta, lai radītu nākotnē plānotos ieņēmumus lidostai (t. i., ieguldījumi lidostas nemateriālo aktīvu bāzē), pretēji lidostai radītajiem kārtējiem ieņēmumiem.”

Pētījumā ir arī uzsvērts:

“Lai īstenotu kapitalizācijas pieeju, ir jāaprēķina vidējais laikposms, kurā lidosta spētu noturēt klientu, pateicoties AMS tirgvedības kampaņai. Praksē datu nepietiekamības dēļ būtu ļoti grūti aprēķināt šādu klienta paturēšanas vidējo laikposmu pēc AMS kampaņas.”

- (362) Savukārt 2014. gada 31. janvāra pētījumā ir ierosināta praktiska “naudas plūsmas” pieejas piemērošana. Saskaņā ar šo pieeju tirgvedības pakalpojumu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu radītie ieguvumi, kas ilgst pēc tirgvedības pakalpojumu līguma termiņa beigām, tiek izteikti kā “galīgā vērtība”, ko aprēķina līguma termiņa beigu datumā. Šo galīgo vērtību aprēķina, pamatojoties uz paredzamo papildu peļņu no lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas pēdējā gadā. Minēto peļņu pārnes arī uz nākamo periodu, kas vienāds ar lidostas pakalpojumu līguma termiņu, un koriģē, ņemot vērā gaisa transporta tirgus izaugsmes tempu Eiropā un varbūtības koeficientu, kas raksturo lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma spēju veicināt lidostas peļņu arī pēc to darbības termiņa beigām. Saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu spēja radīt ilgstošus ieguvumus ir atkarīga no vairākiem faktoriem, “tostarp no labākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no tīkla ārējās ietekmes un regulārajiem pasažieriem”, nepaskaidrojot neko sīkāk par šiem faktoriem. Turklāt, izmantojot šo metodi, ņem vērā diskonta likmi, kas raksturo kapitāla izmaksas.
- (363) Pētījumā ieteiktais varbūtības koeficients ir 30 %, kas tajā atzīts par piesardzīgu. Tomēr šis pētījums, kas ir ļoti teorētisks, nesniedz nekādus pārliecinošus pierādījumus par šo faktoru ne kvantitatīvā, ne kvalitatīvā aspektā. Tas nebalstās uz faktiem, kas saistīti ar *Ryanair* darbībām, gaisa transporta tirgiem vai lidostas pakalpojumiem, lai pamatotu minēto 30 % koeficientu. Tas nekonstatē saikni starp minēto koeficientu un faktoriem, kas pieminēti tikai ļoti īsi (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla ārējā ietekme un regulārie pasažieri) un kam būtu jāpaildzina lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma radītie ieguvumi pēc līgumu termiņa beigām. Visbeidzot, kad tiek analizēts, ciktāl tirgvedības pakalpojumi varētu ietekmēt minētos faktorus, pētījums nekādā veidā nepamatojas uz pakalpojumu konkrēto saturu, kas paredzēts dažādajos līgumos ar AMS.
- (364) Turklāt tas nepierāda, ka pastāv jebkāda iespējamība, ka pēc lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma termiņa beigām peļņa, ko tie būs radījuši lidostas ekspluatantam to pēdējā piemērošanas gadā, turpināsies arī nākotnē. Tas arī nepierāda, ka Eiropas gaisa satiksmes tirgus izaugsmes temps ir noderīgs rādītājs, novērtējot lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma ietekmi konkrētai lidostai.
- (365) Tādējādi ir tikpat kā neiespējami, ka piesardzīgs TED, lemjot, vai noslēgt līgumu, ņemtu vērā “galīgo vērtību”, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* piedāvāto metodi.

- (366) Tādējādi 2014. gada 31. janvāra pētījums apliecina, ka “naudas plūsmas” pieeja, gluži tāpat kā “kapitalizācijas” pieeja, radītu tikai ļoti nenoteiktus un neuzticamus rezultātus.
- (367) Turklāt ne Vācija, ne arī kāda cita ieinteresēta trešā persona nav iesniegusi pierādījumus, ka metodi, ko 2014. gada 31. janvāra pētījumā ierosina *Ryanair*, vai jebkuru citu metodi, kuras mērķis ir kvantitatīvi izteikt peļņu pēc lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumu darbības termiņa, ir veiksmīgi īstenojuši reģionālo lidostu ekspluatanti, kas pielīdzināmi Cveibrikenes lidostas ekspluatantam. Vācija nav iesniegusi piezīmes par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem.
- (368) Turklāt galīgā vērtība, ko aprēķina, izmantojot *Ryanair* ierosināto metodi, ir pozitīva (un attiecīgi tai ir tendence palielināt lidostas pakalpojumu līguma un tirgvedības pakalpojumu līguma rentabilitāti), tikai tad, ja paredzamā papildu peļņa no šiem līgumiem lidostas pakalpojumu līguma piemērošanas pēdējā gadā ir pozitīva. Ja minētā peļņa ir negatīva, galīgās vērtības ņemšana vērā parasti samazina līgumu rentabilitāti. Turpmāk (sk. 378. apsvērumu un nākamos apsvērumus) ir pierādīts, ka 2008. gada līgumi radīja negatīvas papildu naudas plūsmas.
- (369) Turklāt, kā norādīts iepriekš (sk. 341. apsvērumu un nākamos apsvērumus), tirgvedības pakalpojumi ir acīm redzami vērsti uz personām, kuras varētu izmantot maršrutu, uz ko attiecas tirgvedības pakalpojumu līgums. Ja pēc lidostas pakalpojumu līguma darbības beigām maršrutu neatjauno, ir ļoti maza varbūtība, ka tirgvedības pakalpojumi turpinās radīt pozitīvu ietekmi uz pasažieru plūsmu lidostā pēc līguma darbības beigām. Lidostas ekspluatantam ir ļoti grūti novērtēt iespējamību, ka kāda aviokompānija turpinātu veikt lidojumus maršrutā pēc termiņa, kuram tā piekritusi lidostas pakalpojumu līgumā. Jo īpaši zemo cenu aviokompānijas ir apliecinājušas, ka attiecībā uz maršrutu atklāšanu un slēgšanu tās īpaši reaģē uz tirgus apstākļiem, kas visbiežāk mainās ļoti strauji. Tāpēc, iesaistoties tādā darījumā, kāds tiek izvērtēts šajā gadījumā, piesardzīgs TED nepaļautos uz to, ka aviokompānija turpinās lidojumu nodrošināšanu attiecīgajā maršrutā pēc līguma termiņa beigām.
- (370) Visbeidzot, pamatojoties uz iepriekš izklāstīto, ir skaidrs, ka vienīgais ieguvums, ko piesardzīgs TED gaidītu no tirgvedības pakalpojumu līguma un ko tas izteiktu kvantitatīvi, lemjot, vai noslēgt šādu līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu, būtu tirgvedības pakalpojumu pozitīvā ietekme uz to pasažieru skaitu, kuri izmanto maršrutus, uz ko attiecas konkrētie līgumi, visā maršrutu izmantošanas termiņā, kas paredzēts līgumos. Komisija uzskata, ka jebkādi citi iespējamie ieguvumi ir pārāk nenoteikti, lai tos izteiktu kvantitatīvi un ņemtu vērā.

c) *Cveibrikenes lidostas un citu Eiropas lidostu salīdzināšanas pamatotība*

- (371) Saskaņā ar jaunajām pamatnostādņēm par TED principa piemērošanu atbalsta esību aviokompānijai, kas izmanto konkrētu lidostu, principā var izslēgt, ja par lidostas pakalpojumiem iekasētā maksa atbilst tirgus cenai vai ja, veicot *ex ante* analīzi, proti, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama atbalsta piešķiršanas brīdī, un attiecīgajā brīdī paredzamo notikumu gaitu, var pierādīt, ka starp lidostu un aviokompāniju noslēgtais līgums radīs lidostai pozitīvu papildu peļņu⁽⁹⁶⁾. Tomēr attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinājums ar “tirgus cenu”) Komisija šaubās, ka pašlaik var rast piemērotu kritēriju, lai noteiktu pareizu tirgus cenu lidostu sniegtajiem pakalpojumiem. Tāpēc tā uzskata, ka *ex ante* papildu rentabilitātes analīze ir vispiemērotākais kritērijs, lai novērtētu starp lidostām un atsevišķām aviokompānijām noslēgtas vienošanās⁽⁹⁷⁾.
- (372) Jānorāda, ka kopumā TED principa piemērošana, pamatojoties uz vidējo cenu citos līdzīgos tirgos, var būt lietderīga, ja šādu cenu iespējams pamatot noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nav piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā, jo dažādu lidostu izmaksu un ieņēmumu struktūra mēdz ievērojami atšķirties. Iemesls ir izmaksu un ieņēmumu atkarība no tā, cik attīstīta ir lidosta, cik aviokompāniju izmanto lidostu, kāda ir tās jauda pasažieru plūsmas izteiksmē, kāds ir infrastruktūras stāvoklis un saistītie ieguldījumi, kāds ir tiesiskais regulējums, kas dalībvalstīs atšķiras, un no lidostas parādiem vai saistībām, ko tā uzņēmusies iepriekš⁽⁹⁸⁾.

⁽⁹⁶⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 53. punktu.

⁽⁹⁷⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 59. un 61. punktu.

⁽⁹⁸⁾ Sk. 94. zemsvītras piezīmi.

- (373) Turklāt gaisa satiksmes tirgus liberalizācija sarežģī jebkādu strikti salīdzinošu analīzi. Kā ir saprotams šajā gadījumā, komercprakse starp lidostām un aviokompānijām ne vienmēr pamatojas vienīgi uz publicētu cenrādi. Drīzāk šīs komercattiecības ir ļoti dažādas. Tās ietver riska dalīšanu attiecībā uz pasažieru plūsmu un ar to saistīto komerciālo un finansiālo atbildību, standarta stimulu shēmas un risku izplatības maiņu līgumu darbības laikā. Tādējādi vienu darījumu nevar īsti salīdzināt ar citu, pamatojoties uz cenu par lidojumu turp un atpakaļ vai cenu uz vienu pasažieri.
- (374) Visbeidzot, pieņemot, ka, pamatojoties uz derīgu salīdzinošo analīzi, var noteikt, ka dažādajos novērtētajos darījumos iesaistītās "cenas" būtu līdzvērtīgas "tirgus cenām", kas noteiktas, izmantojot salīdzinošus darījumu piemērus, vai augstākas par tām, Komisija tomēr nevarētu no tā secināt, ka šādi darījumi atbilst TED kritērijiem, ja izrādītos, ka tad, kad cenas tika noteiktas, lidostas ekspluatants bija prognozējis, ka tās radīs papildu izmaksas, kas ir lielākas par papildu ieņēmumiem. Tādējādi TED nebūs stimula piedāvāt preces vai pakalpojumus par "tirgus cenu", ja šādā gadījumā tam rastos papildu zaudējumi.
- (375) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka, ņemot vērā visu tai pieejamo informāciju, nav iemesla atkāpties no 2014. gada pamatnostādņēs ieteiktās pieejas attiecībā uz TED principa piemērošanu attiecībām starp lidostām un aviokompānijām, proti, no papildu rentabilitātes *ex ante* analīzes.

7.3.1.4. Papildu izmaksu un ieņēmumu novērtējums

Termiņš

- (376) Izlemjot, vai noslēgt lidostas pakalpojumu līgumu un/vai tirgvedības pakalpojumu līgumu, TED novērtējumam izvēlēsies termiņu, kura pamatā ir attiecīgo līgumu darbības termiņš vai katrā atsevišķā līgumā noteiktais termiņš. Proti, tas novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus par visu līgumu piemērošanas termiņu.
- (377) Nešķiet pamatoti izmantot ilgāku termiņu. Līgumu parakstīšanas dienā piesardzīgs TED nepaļautos uz līgumu pagarināšanu ar tādiem pašiem vai jauniem nosacījumiem pēc līgumu darbības termiņa beigām. Turklāt piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks parasti apzinātos, ka zemo izmaksu aviokompānijas, tādas kā *Ryanair*, vienmēr ir bijušas – un ir vispārzināms, ka tās ir – ļoti reaģējošas uz tirgus norisēm, gan maršrutu atvēršanā, gan to slēgšanā, kā arī lidojumu skaita palielināšanā vai samazināšanā.

Novērtējums

- (378) Vācija apgalvo, ka *FGAZ/FZG* nesagatavoja *ex ante* uzņēmējdarbības plānus pirms individuālu lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšanas ar dažādajām aviokompānijām. Tā paskaidroja, ka šādi *ex ante* uzņēmējdarbības plāni nebija nepieciešami, jo lielāko daļu lidostas izmaksu var uzskatīt par nemainīgām izmaksām un komercdarbības paplašināšana neizraisīs ievērojamas papildu izmaksas.
- (379) Tomēr pēc Komisijas pieprasījuma Vācija sagatavoja pārskatu par papildu izmaksām un ieņēmumiem, ko būtu varējis paredzēt attiecīgo līgumu noslēgšanas brīdī. Vācija sagatavoja attiecīgos datus par katru no līgumiem, kas noslēgti ar aviokompānijām periodā, uz kuru attiecas izmeklēšana, tas ir, no 2000. gada līdz 2009. gadam, kā apkopots 8. tabulā.

8. tabula

Papildu rentabilitāte, ko rada noslēgtie līgumi ar *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair*

	Germanwings (Līgums no 2006. gada 15. septembra līdz 2009. gada 15. septembrim)	Germanwings (Līgums no 2008. gada 30. jū- nija līdz 2011. gada 31. de- cembrim) ⁽¹⁾	TUIFly (Līgums no 2008. gada 1. aprīļa līdz 2011. gada 31. martam) ⁽²⁾	Ryanair (Līgums no 2008. gada 22. septembra līdz 2009. gada 21. septem- brim) ⁽³⁾
Paredzamais pasažieru skaits	[...]	[...]	[...]	[...]
Paredzamie ar aviāciju saistītie pa- pildu ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]

	Germanwings (Līgums no 2006. gada 15. septembra līdz 2009. gada 15. septembrim)	Germanwings (Līgums no 2008. gada 30. jū- nija līdz 2011. gada 31. de- cembrim) ⁽¹⁾	TUIFly (Līgums no 2008. gada 1. aprīļa līdz 2011. gada 31. martam) ⁽²⁾	Ryanair (Līgums no 2008. gada 22. septembra līdz 2009. gada 21. septem- brim) ⁽³⁾
Paredzamie ar aviāciju nesaistītie pa- pildu ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]
Paredzamās papildu izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]
Tirgvedības atbalsta izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]
Paredzamais nominālais rezultāts	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme	[...]	[...]	[...]	[...]
Paredzamais diskontētais rezultāts	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ [...].

⁽²⁾ [...].

⁽³⁾ [...].

(380) Sagatavojot 8. tabulu, Vācija ņēma vērā šādus apsvērumus:

- a) paredzamais pasažieru skaits tika atņemts no paredzamā lidojumu skaita nedēļā un ekstrapolēts par visu līguma darbības termiņu;
- b) paredzamie ar aviāciju saistītie ieņēmumi (apkalpošanas un nosēšanās maksas, tīrīšana un atledošana, utt.) tika aprēķināti par visu līguma darbības termiņu, pamatojoties uz nosacījumiem, kas saskaņoti ar katru aviokompāniju, un ņemot vērā attiecīgos rabatun un stīmulus;
- c) arī paredzamie ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi (maksas par novietošanu stāvvieta, laika pavadīšanu terminālī u. c.) tika aprēķināti par visu līguma darbības termiņu;
- d) paredzamās papildu izmaksas tika aprēķinātas par visu līguma darbības termiņu, ņemot vērā komercaviācijas apkalpošanai nepieciešamo ieguldījumu (jaunais terminālis, jaunas pierēģistrēšanās letes, autostāvvietas utt.) amortizāciju, kā arī personāla un materiālu papildu izmaksas. Tika ņemtas vērā tikai katras atsevišķas aviokompānijas radītās izmaksas. Pamatojoties uz minēto, Vācija apgalvoja, ka jaunā termināļa izmaksas un izmaksas saistībā ar jaunu darbinieku pieņemšanu darbā sākotnēji izraisīja *Germanwings*, sākot lidojumus no Cveibrikenes, tāpēc šīs izmaksas lielākoties tika attiecinātas uz pirmo *Germanwings* līgumu;
- e) pēc Komisijas pieprasījuma tirgvedības atbalsta maksājumi, kas piešķirti *Ryanair* atbilstoši līgumam starp federālo zemi un AMS, tika ņemti vērā kā *Ryanair* līguma papildu izmaksas;
- f) diskonta likme tika noteikta, pamatojoties uz Vācijas *Bundesbank* diskonta likmēm, sākot no 2008. gada.

(381) Komisija konstatē, ka Vācijas izmantotā pieeja, aplēšot pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinot paredzamos ar aviāciju saistītos un nesaistītos papildu ieņēmumus, bija pamatota. Tas pats attiecas uz diskonta likmēm.

(382) Komisija arī ņem vērā, ka Vācija nepiekrīt, ka, aprēķinot papildu ieņēmumus tikai par līguma darbības termiņu, netiek ņemti vērā ilgtermiņa ieguvumi. Atbildot uz to, Komisija atsauca uz savu argumentāciju, kas izklāstīta 376. un 377. apsvērumā, proti, ka ir atbilstoši ņemt vērā tikai tās papildu izmaksas un ieņēmumus, kas rodas visā līguma darbības termiņā.

(383) Komisija arī ņem vērā Komisijas apgalvojumu, ka tirgvedības pakalpojumu līgumu nevar uzskatīt par tādu, kas izraisa tikai zaudējumus, jo tas rada arī ieņēmumus. Vācija neierosināja metodi, lai novērtētu konkrētos papildu ieņēmumus, ko tirgvedības pakalpojumu līgums rada papildus satiksmes plūsmas (un tādējādi arī ar aviāciju

nesaistīto ieņēmumu) palielināšanai lidostā. Jebkurā gadījumā Komisija 347. apsvērumā un nākamajos apsvērumos jau ir noteikusi, ka TED, izvērtējot tirgvedības pakalpojumu līguma pozitīvo ietekmi, ņemtu vērā tikai lidostas papildu ieņēmumus.

- (384) Konkrēti attiecībā uz pamatdarbības papildu izmaksām Komisijai ir jāpamatojas uz Vācijas un *FGAZ/FZG* iesniegtajiem datiem, kamēr vien tie šķiet pamatoti, jo tā pati nevar neatkarīgi aplēst šīs izmaksas. Tas pats principā attiecas uz ieguldījumu papildu izmaksām, jo Vācija un *FGAZ/FZG* ir izdevīgākā stāvoklī, lai noteiktu, kurus ieguldījumus var tieši sasaistīt ar konkrētu lidostas pakalpojumu līgumu. Iztalantējusi Vācijas iesniegto informāciju, Komisija atzīst papildu izmaksu vispārējo aprēķinu par pamatotu.
- (385) Turklāt ir pamatoti, ka papildu darbinieku pieņemšanu darbā *Germanwings* apkalpošanai un sākotnējos ieguldījumus termināļa atjaunošanā var sasaistīt ar pirmo līgumu, kas noslēgts ar *Germanwings*, jo minētais līgums bija stimuls komercaviācijas piespiedu attīstīšanai Cveibrikenē.

Secinājums

- (386) Tā kā paredzamais diskontētais rezultāts ir negatīvs attiecībā uz pirmo *Germanwings* līgumu, kā arī *TUIFly* un *Ryanair* līgumiem, Komisija konstatē, ka *FGAZ/FZG*, noslēdzot minētos līgumus, nerīkojās kā TED. Lidosta nevarēja paredzēt, ka tā segs vismaz papildu izmaksas, ko izraisīs kāds no minētajiem līgumiem. Līdz ar to, tā kā *FGAZ/FZG* nerīkojās kā TED, tā lēmums noslēgt līgumus ar šādiem nosacījumiem radīja ekonomisku priekšrocību *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair*.
- (387) Turpretī varēja paredzēt, ka otrais *Germanwings* līgums radīs pozitīvu diskontēto rezultātu. Tāpēc, noslēdzot minēto līgumu, *FGAZ/FZG* nepiešķīra *Germanwings* ekonomisku priekšrocību.

7.3.1.5. *Selektivitāte*

- (388) Ekonomiskā priekšrocība, kas minēta 376. apsvērumā un nākamajos apsvērumos, tika piešķirta selektīvi, jo to guva tikai aviokompānijas, kas veica lidojumus no Cveibrikenes lidostas.
- (389) Šajā saistībā Vācijas arguments, ka lidostas maksu atlaides, kas piešķirtas aviokompānijām, kuras nodrošināja lidojumus no Cveibrikenes, nebija selektīvas, ir jānorāda. Vācija apgalvoja, ka atlaides bija pieejamas visām aviokompānijām, kas vēlējas veikt lidojumus no Cveibrikenes, tāpēc tās neesot bijušas selektīvas.
- (390) Atbildot Komisija, pirmkārt, norāda, ka individuālajos līgumos, kas noslēgti ar aviokompānijām, ir atkāpes no cenrāža, un tie savstarpēji atšķiras (sk. 67.–72. apsvērumu), un tādējādi tajos bija ietverti individuāli apspriesti nosacījumi. Tāpēc piešķirtā priekšrocība ir selektīva attiecībā uz katru individuālo aviokompāniju.
- (391) Otrkārt, Komisija tomēr norāda, ka pat tad, ja cenrādis būtu ticis piemērots vienādi visām aviokompānijām, kas vēlējas veikt lidojumus no Cveibrikenes, jebkura atbilstoši tam piešķirtā priekšrocība tik un tā būtu jāuzskata par selektīvu. Kā ģenerālvokāts *Mengozzi* norādīja spriedumā lietā *Deutsche Lufthansa AG/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH*, ja Vācijas argumentācija tiktu pieņemta, tas nozīmētu “pilnībā noliegt iespēju kā valsts atbalstu kvalificēt apstākļus, kādos valsts uzņēmums piedāvā savus pakalpojumus, ja šie nosacījumi tiek piemēroti bez atšķirībām visiem tā līgumslēdzējiem” ⁽¹⁰⁰⁾. Ģenerālvokāts *Mengozzi* arī piebilda:

“Kā, manuprāt, pareizi norādīja Komisija, šāda izslēgšana nav saderīga nedz ar Tiesas judikatūru, saskaņā ar kuru selektīvais raksturs var būt arī tādai valsts intervencei, kas skar pilnīgi visus uzņēmējus konkrētā saimnieciskā nozarē, nedz arī ar dažādiem precedentiem, kuros priekšrocības no valsts (vai privāto) uzņēmumu veiktās preču piegādes vai pakalpojumu sniegšanas atbilstoši vienādiem tarifiem vai nosacījumiem visiem uzņēmējiem, kas veic konkrētu darbību, tika uzskatītas par selektīvām” ⁽¹⁰¹⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Ģenerālvokāta atzinums, spriedums lietā C-284/12 *Lufthansa/Flughafen Frankfurt-Hahn* (Krājums 2013, vēl nav paziņots, 50. punkts).

⁽¹⁰¹⁾ Turpat (izlaistas iekšējās zemsvītras piezīmes). Sk. arī turpat 51. un 52. punktu.

7.3.1.6. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

- (392) Uzskata, ka valsts pieņemts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas var uzlabot saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē⁽¹⁰²⁾. Tādējādi praksē pieņem, ka konkurences izkropļošana notiek, tiklīdz valsts piešķir finansiālu priekšrocību uzņēmumam liberalizētā nozarē, kurā ir vai varētu būt konkurence. Saskaņā ar Eiropas tiesu judikatūru jebkura atbalsta piešķiršana uzņēmumam, kas veic darbības iekšējā tirgū, var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm⁽¹⁰³⁾.
- (393) Kopš 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā trešais tiesību aktu kopums par gaisa transporta liberalizāciju⁽¹⁰⁴⁾, gaisa pārvadātāji var brīvi veikt lidojumus Eiropas iekšējos savienojumos. Kā norādījusi Tiesa,
- “ja uzņēmums darbojas nozarē, kurā [...] konkurē ražotāji no vairākām dalībvalstīm, jebkāds atbalsts, ko tas saņem no publiskām iestādēm, var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un vājināt konkurenci, jo tā stāvoklis tirgū citu dalībvalstu konkurentiem neļauj paaugstināt savas tirgus daļas un samazina to iespējas palielināt eksportu uz šo dalībvalsti”⁽¹⁰⁵⁾.
- (394) Komisija ir konstatējusi, ka FGAZ/FZG un Reinzemes-Pfalcas federālā zeme piešķir *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair* selektīvu priekšrocību. Minētās aviokompānijas aktīvi darbojas Eiropas mēroga konkurences tirgū, un priekšrocība, ko tās saņēmušas, var uzlabot to konkurences stāvokli attiecīgajā tirgū. Ņemot vērā minēto, Komisija konstatē, ka priekšrocība, kas piešķirta *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair*, var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.3.1.7. Secinājums

- (395) Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Komisija konstatē, ka aviokompānijas *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair* ir saņēmušas valsts atbalstu, kura apjoms bija attiecīgi EUR 1 054 985, EUR 232 781 un EUR 464 879.

7.3.2. SADERĪBA

- (396) Komisija ņem vērā, ka Vācija nav izvirzījusi argumentus, lai pierādītu, ka atbalsts, kas piešķirts *TUIFly*, *Germanwings* un *Ryanair*, ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (397) Komisija atgādina, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru⁽¹⁰⁶⁾ Vācijai ir pienākums norādīt juridisko pamatu, pamatojoties uz kuru valsts atbalsta pasākumu varētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, un pierādīt, ka visi vajadzīgie nosacījumi ir izpildīti. Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija prasīja, lai Vācija iesniedz papildu informāciju par to, vai saderību var noteikt atbilstoši 2005. gada Aviācijas vadlīnijām. Tomēr Vācija neiesniedza nekādus datus, lai pierādītu, ka attiecīgie nosacījumi attiecībā uz saderīgu atbalstu darbības uzsākšanai atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīnijām ir izpildīti. Arī ieinteresētās personas, kas iesniedza apsvērumus, neizvirzīja nekādus argumentus, lai pierādītu valsts atbalsta pasākuma saderību ar iekšējo tirgu.
- (398) Tomēr Komisija uzskata, ka ir lietderīgi īsumā izvērtēt, vai attiecīgo valsts atbalstu var uzskatīt par saderīgu atbalstu darbības uzsākšanai.

⁽¹⁰²⁾ Spriedums lietā 730/79 *Philip Morris Holland BV*/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1980, 267. lpp., 11. punkts) un spriedums apvienotajās lietās T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, no T-600/97 līdz 607/97, T-1/98, no T-3/98 līdz T-6/98 un T-23/98 *Alzetta Mauro* un citi/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 2000, II-2325. lpp., 80. punkts).

⁽¹⁰³⁾ Spriedums lietā 730/79 *Philip Morris Holland BV*/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1980, 2671. lpp., 11. un 12. punkts) un spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest (Flemish Region)*/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1998, II-717. lpp., 48.–50. punkts).

⁽¹⁰⁴⁾ Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.), Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.) un Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.).

⁽¹⁰⁵⁾ Spriedums lietā C-305/89 *Itālija*/Komisija (*Recueil* 1991, I-1603. lpp., 26. punkts).

⁽¹⁰⁶⁾ Sk. jo īpaši spriedumu lietā C-364/90 *Itālija*/Komisija (*Recueil* 1993, I-2097. lpp., 20. punkts).

7.3.2.1. Piemērojamais tiesiskais regulējums

(399) Attiecībā uz atbalstu darbības uzsākšanai 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs ir noteikts:

“Komisija piemēros šajās pamatnostādņēs iekļautos principus visiem paziņotajiem darbības uzsākšanas atbalsta pasākumiem, par kuriem tai būs jālemj, sākot ar 2014. gada 4. aprīli, pat ja pasākumi tika paziņoti pirms attiecīgā datuma. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, nelikumīga aviokompānijām piešķirta darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā Komisija piemēros noteikumus, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī. Attiecīgi tā nepiemēros šajās pamatnostādņēs iekļautos principus tāda aviokompānijām piešķirta nelikumīga darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa”⁽¹⁰⁷⁾.

(400) Savukārt 2005. gada Aviācijas vadlīnijās ir noteikts:

“Ja attiecīgo atbalstu sāka piešķirt pēc vadlīniju publicēšanas dienas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, tad Komisija pārbaudīs [...] atbalstu attiecībā uz [...] darbības uzsākšanu, kurš piešķirts bez Komisijas atļaujas un ar kuru ir pārkāpts Līguma 88. panta 3. punkts [pašlaik Līguma 108. panta 3. punkts], [...]”

(401) Tā kā līgumi ar *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair* tika noslēgti pēc 2005. gada Aviācijas vadlīniju publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī* 2005. gada 9. decembrī, minētās vadlīnijas ir piemērojamais juridiskais pamats, lai novērtētu līgumu saderību ar iekšējo tirgu.

7.3.2.2. Saderības novērtējums atbilstoši 2005. gada Aviācijas vadlīnijām

(402) Ņemot vērā, ka 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punktā noteiktie saderības nosacījumi attiecībā uz atbalstu darbības uzsākšanai ir kumulatīvi, Komisija uzskata, ka ir tikai jāpierāda, ka viens no šiem nosacījumiem nav izpildīts, lai konstatētu, ka atbalsts aviokompānijām nav saderīgs. Komisija savu analīzi sāk ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunktā izklāstīto nosacījumu.

(403) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunktā cita starpā ir noteikts, ka vienā gadā piešķirtā atbalsta apjoms nedrīkst pārsniegt 50 % no kopējām attiecināmajām izmaksām attiecīgajā gadā un kopējais atbalsts nedrīkst pārsniegt vidēji 30 % no attiecināmajām izmaksām. Attiecināmās izmaksas ir definētas kā “darbības uzsākšanas papildu izmaksas, kas attiecas uz jaunu maršrutu vai biežumu un ko attiecīgais gaisa transporta uzņēmējs ir sedzis pirms adaptācijas perioda beigām”⁽¹⁰⁸⁾.

(404) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka līgumi ar *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair* neparedz saikni starp piešķirto atbalstu un attiecināmajām izmaksām. Tāpēc Vācijai tika prasīts iesniegt informāciju par saistību starp atbalstu un attiecināmajām izmaksām. Ne Vācija, ne trešās personas, kas iesniedza piezīmes par lēmumu sākt procedūru, nesniedza šādu informāciju. Ņemot vērā minēto un to, ka ar attiecīgajām aviokompānijām noslēgtajos līgumos nav minētas aviokompāniju izmaksas un nebūt ne attiecināmās izmaksas, Komisija konstatē, ka 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunktā noteiktais saderības nosacījums nav izpildīts.

(405) Tiek secināts, ka aviokompānijām piešķirto atbalstu nevar atzīt par saderīgu atbalstu darbības uzsākšanai, jo vismaz viens no saderības kritērijiem nav izpildīts. Tāpēc valsts atbalsts, kas piešķirts *Germanwings*, *TUIFly* un *Ryanair*, ir nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts, kas ir jāatgūst.

8. ATBALSTA ATGŪŠANA

(406) Saskaņā ar Līgumu un iedibināto Tiesas judikatūru, ja Komisija ir konstatējusi, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, tai ir tiesības lemt par to, ka attiecīgajai dalībvalstij šāds atbalsts jāizbeidz vai jāmaina⁽¹⁰⁹⁾. Tiesa arī ir konsekventi nospriedusi, ka valsts pienākums atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, ir noteikts tādēļ, lai atjaunotu iepriekš pastāvējušo situāciju⁽¹¹⁰⁾. Šajā saistībā Tiesa ir norādījusi, ka mērķis ir

⁽¹⁰⁷⁾ 2014. gada Aviācijas vadlīniju 174. punkts.

⁽¹⁰⁸⁾ 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta e) apakšpunkts.

⁽¹⁰⁹⁾ Spriedums lietā C-70/72 Komisija/Vācija (*Recueil* 1973, 813. lpp., 13. punkts).

⁽¹¹⁰⁾ Spriedums apvienotajās lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92 Spānija/Komisija (*Recueil* 1994, I-4103. lpp., 75. punkts).

sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīga atbalsta veidā piešķirtās summas, tādējādi zaudējot priekšrocību, kas tam ir bijusi pār konkurentiem tirgū, un ir atjaunota situācija, kāda bija pirms atbalsta maksājuma ⁽¹¹⁾.

- (407) Ievērojot minēto judikatūru, Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ⁽¹²⁾ 14. pantā ir noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".
- (408) Tāpēc iepriekš minētais valsts atbalsts (sk. 282., 297., 318., 320., 395. un 405. apsvērumu, ņemot vērā arī 198.–200. apsvērumu), ir jāatmaksā Vācijai, ciktāl tas ir samaksāts.
- (409) Aptuvenās atgūstamās summas ir norādītas 9. tabulā.

9. tabula

Informācija par aptuvenajām saņemtajām, atgūstamajām un jau atgūtajām atbalsta summām

Informācija par atbalsta saņēmēju	Kopējā aptuvenā saņemtā atbalsta summa (EUR)	Kopējā aptuvenā atgūstamā atbalsta summa ⁽¹⁾ (EUR) (Pamatsumma)	Kopējā summa, kas jau atmaksāta (EUR)	
			Pamatsumma	Atmaksas procenti ⁽²⁾
FGAZ/FZG – tiešo ieguldījumu dotācijas				
FGAZ/FZG – kapitāla iepludināšana				
FGAZ/FZG – 100 % garantija				
FGAZ/FZG – dalība naudas fondā				
Germanwings	1 115 971	1 115 971		
TUIFly	233 002	233 002		
Ryanair/AMS	469 132	469 132		

⁽¹⁾ Summas, kas jāatgūst no FGAZ/FZG, jāaprēķina, izmantojot 3. pantā noteikto formulu, un šajā posmā tās nevar aptuveni noteikt.

⁽²⁾ Ņemot vērā, ka atbalsts nodots aviokompāniju rīcībā nepārtraukti visā attiecīgajā periodā, Komisija uzskata, ka ir pieņemami kā dienu, sākot no kuras jāaprēķina atmaksas procenti, noteikt tā perioda pēdējo dienu, par kuru atbalsta summa tika aprēķināta (piemēram, 31. decembris, ja attiecīgais periods ir kalendārais gads, vai 31. oktobris, ja periods sākas 1. janvārī un beidzas 31. oktobrī). Šajā ziņā, izvēloties attiecīgā perioda pēdējo dienu, Komisija izmanto pieeju, kas ir vislabvēlīgākā atbalsta saņēmējiem.

- (410) Lai ņemtu vērā faktisko priekšrocību, ko saņēmusi aviokompānija un tās meitasuzņēmumi atbilstoši līgumiem, 9. tabulā norādītās summas var koriģēt saskaņā ar Vācijas iesniegtajiem apstiprinošajiem pierādījumiem, pamatojoties uz i) starpību, ko iegūst, no faktiskajiem maksājumiem, kas norādīti *ex post* un ko veica aviokompānija attiecībā uz lidostas maksām (tostarp nosēšanās maksu, pasažieru maksu un virszemes apkalpošanas pakalpojumiem atbilstīgi lidostas pakalpojumu līgumam), atskaitot paredzamās naudas plūsmas (*ex ante*) saistībā ar šīm ienākumu pozīcijām, kā norādīts 8. tabulā, un ii) starpību, ko iegūst, no faktiskajiem maksājumiem par tirgvedības pakalpojumiem, kas norādīti *ex post* un tika maksāti aviokompānijai vai tās meitasuzņēmumiem atbilstīgi tirgvedības pakalpojumu līgumam, atskaitot tirgvedības izmaksas, kas bija paredzamas *ex ante*, atbilstoši 8. tabulā norādītajām summām,

⁽¹¹⁾ Spriedums lietā C-75/97 Beļģija/Komisija (*Recueil* 1999, I-3671. lpp., 64. un 65. punkts).

⁽¹²⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Valsts atbalsts, ko nelikumīgi īstenojusi Vācija, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, par labu *Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken (FGAZ) / Flughafen Zweibrücken GmbH (FZG)* laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam, piešķirot tiešo ieguldījumu dotācijas, veicot ikgadējo kapitāla iepludināšanu, piešķirot 100 % garantiju par bankas aizdevumu bez maksas un ļaujot FGAZ piedalīties Reinzemes-Pfalcas naudas fondā, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. Valsts atbalsts, ko nelikumīgi īstenojusi Vācija, pārkāpjot Līguma 108. panta 3. punktu, par labu *Germanwings, TUIFly un Ryanair/AMS*, noslēdzot lidostas pakalpojumu līgumus un tirgvedības pakalpojumu līgumus 2006. gada 15. septembrī (ar *Germanwings*), 2008. gada 1. aprīlī (ar *TUIFly*) un 2008. gada 22. septembrī/2008. gada 6. oktobrī (ar *Ryanair/Airport Marketing Services (AMS)*), nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. Aizdevums, ko *Sparkasse Südwestpfalz* piešķīra FZG, nav valsts atbalsts.
2. Lidostas pakalpojumu līgums, ko FZG noslēdza ar *Germanwings* 2008. gada 30. jūnijā, nav valsts atbalsts.

3. pants

1. Vācija atgūst no saņēmējiem 1. pantā minēto nesaderīgo atbalstu.
2. FGAZ un FZG solidāri atmaksā valsts atbalstu, ko jebkurš no tiem ir saņēmis.
3. *Ryanair* un *AMS* solidāri atmaksā valsts atbalstu, ko jebkurš no tiem ir saņēmis.
4. Atgūstamās summas ir šādas:
 - a) attiecībā uz tiešo ieguldījumu dotācijām, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un ZEF piešķīra par labu FZG – **EUR 20 564 170**, kas piešķirti laikposmā no 2000. gada 12. decembra līdz 2009. gada 31. decembrim, atskaitot ugunsdzēsības pakalpojumu izmaksas un izmaksas, kuru atmaksu lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 8. panta 3. punktam, ciktāl tās tika segtas no tiešo ieguldījumu dotācijām;
 - b) attiecībā uz ikgadējo kapitāla iepludināšanu, ko veica Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un ZEF par labu FGAZ – **EUR 26 629 000**, kas piešķirti laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam, atskaitot ugunsdzēsības pakalpojumu izmaksas un izmaksas, kuru atmaksu lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 8. panta 3. punktam, ciktāl tās tika segtas no ikgadējās kapitāla iepludināšanas, un atskaitot summas, kas piešķirtas pirms 2000. gada 12. decembra;
 - c) attiecībā uz 100 % garantiju par aizdevumu, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme piešķīra par labu FZG – garantijas vērtības ekvivalents naudā, kas jānosaka atbilstoši Komisijas paziņojumam par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā;
 - d) attiecībā uz FGAZ dalību Reinzemes-Pfalcas federālās zemes naudas fondā – izdevīgo aizdevuma nosacījumu ekvivalents naudā, kas jānosaka atbilstoši Komisijas 2007. gada 12. decembra paziņojumam par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu, atskaitot visas par aizdevumiem saņemtās priekšrocības, kas izmantotas ugunsdzēsības pakalpojumu izmaksu segšanai un to izmaksu segšanai, kuru atmaksu lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 8. panta 3. punktam;
 - e) attiecībā uz lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts starp *Germanwings* un FZG 2006. gada 15. septembrī – nesaderīgā atbalsta summa;
 - f) attiecībā uz lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts starp *TUIFly* un FZG 2008. gada 1. aprīlī – nesaderīgā atbalsta summa;
 - g) attiecībā uz lidostas pakalpojumu līgumu un tirgvedības pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti starp *Ryanair* un FZG 2008. gada 22. septembrī un starp *AMS* un Reinzemes-Pfalcas federālo zemi 2008. gada 6. oktobrī – nesaderīgā atbalsta summa.

5. Atgūstamajām summām pieskaita procentus par laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots saņēmējiem, līdz to faktiskās atgūšanas dienai.
6. Vācija norāda precīzus datumus, kad valsts atbalsts nodots attiecīgo saņēmēju rīcībā.
7. Procentus aprēķina gan pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ⁽¹³⁾ V nodaļu.
8. Vācija no šā lēmuma pieņemšanas dienas atceļ visus 1. pantā minētos neizmaksātos atbalsta maksājumus.

4. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minēto atbalstu atgūst nekavējoties un efektīvi.
2. Vācija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

5. pants

1. Divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas Vācija iesniedz šādu informāciju:
 - a) kopējā saņēmējiem piešķirtā atbalsta summa un jo īpaši:
 - i) tiešo ieguldījumu dotāciju, iepludinātā kapitāla un izdevīgo aizdevumu ekvivalenta naudā summa, no kuras segtas ugunsdzēsības pakalpojumu izmaksas un izmaksas, kuru atmaksu lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atbilstīgi LuftSiG 8. panta 3. punktam;
 - ii) informācija par FGAZ/FZG kredīspēju laikā, kad tika piešķirta 100 % garantija un kad tika piešķirts katrs aizdevums no naudas fonda, lai Komisija varētu noteikt garantijas un no naudas fonda piešķirto aizdevumu izdevīgo nosacījumu ekvivalentu naudā atbilstoši Komisijas paziņojumam par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā un Komisijas 2007. gada 12. decembra paziņojumam par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu;
 - b) kopējā summa (pamatsumma un atmaksas procenti), kas jāatgūst no katra saņēmēja;
 - c) sīks apraksts par pasākumiem, kas jau veikti un ko plānots veikt, lai izpildītu šo lēmumu;
 - d) dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.
2. Vācija informē Komisiju par šā lēmuma īstenošanai veikto pasākumu norisi, līdz ir pabeigta 1. pantā minētā atbalsta atmaksāšana. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties sniedz informāciju par pasākumiem, ka jau veikti un ko plānots veikt, lai izpildītu šo lēmumu. Vācija arī sniedz sīku informāciju par atbalsta un atmaksas procentu summām, kas jau atgūtas no saņēmējiem.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 1. oktobrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA

⁽¹³⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai, OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.