

**KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2016/287****(2014. gada 15. oktobris)****par valsts atbalstu SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ko Vācija piešķirusi par labu  
Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH un Ryanair Ltd**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 7369)

**(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc tam, kad tā aicinājusi ieinteresētās personas sniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem <sup>(1)</sup> un ņemusi vērā to piezīmes,

tā kā:

**1. PROCEDŪRA**

- (1) Savā 2008. gada 27. augusta sūdzībā *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.* (Vācijas aviokompāniju federālā asociācija, turpmāk "BDF") informēja Komisiju par iespējamu nelikumīgu valsts atbalstu par labu *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair Ltd* (turpmāk "Ryanair"). Sūdzība tika reģistrēta ar valsts atbalsta numuru CP 227/2008.
- (2) Komisija 2010. gada 9. augustā pārsūtīja sūdzību un pieprasīja, lai Vācija sniedz informāciju. Vācija sniedza pieprasīto informāciju savā 2010. gada 30. septembra vēstulē.
- (3) Komisija 2011. gada 8. aprīlī pieprasīja, lai *Air Berlin* un *Ryanair* sniedz informāciju. *Air Berlin* sniedza pieprasīto informāciju 2011. gada 10. maijā. *Ryanair* sniedza pieprasīto informāciju 2011. gada 20. jūnijā. Komisija savā 2011. gada 11. augusta vēstulē pārsūtīja Vācijai saņemto piezīmju un pievienoto dokumentu tulkojumu. Vācija 2011. gada 28. septembrī informēja Komisiju, ka šobrīd tā nesniegs piezīmes.
- (4) Komisija savā 2012. gada 26. janvāra vēstulē informēja Vāciju par lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) <sup>(2)</sup> 108. panta 2. punktā noteikto procedūru (turpmāk "lēmums sākt procedūru") saistībā ar ieguldījumu un darbības atbalstu par labu *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, samazinātu lidostas pakalpojumu maksu aviokompānijām un tirdzniecības līgumu ar *Ryanair*.
- (5) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* <sup>(3)</sup>. Komisija aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par iespējamā atbalsta pasākumiem.
- (6) Komisija 2012. gada 21. februārī pieprasīja, lai Vācija iesniedz papildinformāciju. Vācija piezīmes par lēmumu sākt procedūru un atbildi par Komisijas pieprasījumu sniedza 2012. gada 24. februārī, 30. martā un 2. aprīlī.

<sup>(1)</sup> OV C 149, 25.5.2012., 5. lpp.<sup>(2)</sup> 2009. gada 1. decembrī EK Līguma 87. un 88. pants kļuva par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) attiecīgi 107. un 108. pantu. Abi pantu noteikumu kopumi būtībā ir identiski. Šī lēmuma nolūkā atsaucies uz LESD 107. un 108. pantu jāsaprot kā atsaucies uz EK Līguma attiecīgi 87. un 88. pantu. Ar LESD tika arī mainīti daži termini, piemēram, termins "Kopiena" tika aizstāts ar terminu "Savienība", "kopējais tirgus" – ar "iekšējais tirgus". Šajā lēmumā izmantoti LESD lietotie termini.<sup>(3)</sup> Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

- (7) Komisija 2012. gada 13. aprīlī saņēma piezīmes no divām ieinteresētajām personām (*Ryanair* un *Airport Marketing Services* <sup>(4)</sup>), turpmāk "AMS").
- (8) Tā kā Komisija nebija saņēmusi visu informāciju, ko tā pieprasīja 2012. gada 21. februārī, tā 2012. gada 20. aprīlī pieprasīja, lai Vācija sniegt papildinformāciju. Vācija atbildēja 2012. gada 11. maijā.
- (9) Komisija 2012. gada 25. jūnijā saņēma papildu piezīmes no ieinteresētajām personām (*Ryanair*, *Ryanair* meitasuzņēmuma AMS un konsultāciju uzņēmums, kas darbojās *Ryanair* vārdā). Komisija nosūtīja šīs piezīmes Vācijai savā 2012. gada 22. augusta vēstulē. Vācija pieprasīja dokumentu tulkojumu, un tad 2012. gada 4. decembrī sniedza savas piezīmes.
- (10) Savā 2012. gada 29. novembra vēstulē Komisija pieprasīja, lai Vācija sniegt papildinformāciju. Vācija atbildēja 2013. gada 17. janvārī.
- (11) 2013. gada 10. aprīlī *Ryanair* sniedza papildpiezīmes <sup>(5)</sup>, un tās tika nosūtītas Vācijai 2013. gada 3. maijā.
- (12) Komisija 2013. gada 14. novembrī pieprasīja, lai Vācija sniegt papildinformāciju. Vācija sniedza atbildi 2014. gada 14. janvārī. Tā kā Vācija nebija sniegusi pilnīgas atbildes, Komisija 2014. gada 19. martā nosūtīja Vācijai atgādinājumu. Vācija atbildēja 2014. gada 22. aprīlī.
- (13) 2013. gada 20. decembrī *Ryanair* sniedza papildpiezīmes, kas Vācijai tika nosūtītas 2014. gada 8. janvārī. Vācija sniedza piezīmes par *Ryanair* piezīmēm 2014. gada 27. janvārī.
- (14) *Ryanair* sniedza papildpiezīmes 2014. gada 17. janvārī un 31. janvārī, un tās tika nosūtītas Vācijai 2014. gada 7. martā. Vācija 2014. gada 7. aprīlī paziņoja, ka tai nav piezīmju par *Ryanair* piezīmēm.
- (15) Savā 2014. gada 25. februāra vēstulē Komisija informēja Vāciju, ka 2014. gada 20. februārī ir pieņemtas 2014. gada aviācijas pamatnostādnes <sup>(6)</sup> un tās tiks piemērotas šai lietai, tiklīdz tās tiks publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija arī deva Vācija iespēju izteikt piezīmes par pamatnostādņēm un to piemērošanu 20 darbadienu laikā pēc to publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (16) Komisija savā 2014. gada 24. februāra vēstulē informēja arī trešās personas par to, ka 2014. gada 20. februārī ir pieņemtas 2014. gada aviācijas pamatnostādnes un tās tiks piemērotas šai lietai, tiklīdz tās tiks publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija deva iespēju arī trešām personām izteikt piezīmes par pamatnostādņēm un to piemērošanu 20 darbadienu laikā pēc to publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*.
- (17) 2014. gada aviācijas pamatnostādnes tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī. Ar tām tika nomainītas 1994. gada aviācijas vadlīnijas <sup>(7)</sup> un 2005. gada aviācijas vadlīnijas <sup>(8)</sup>.
- (18) 2014. gada 15. aprīlī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts paziņojums, kurā dalībvalstis un ieinteresētās personas tika aicinātas sniegt piezīmes par 2014. gada aviācijas pamatnostādņu piemērošanu šai lietai viena mēneša laikā pēc publicēšanas datuma <sup>(9)</sup>.
- (19) Komisija 2014. gada 29. aprīlī nosūtīja pieprasījumu Vācijai sniegt informāciju, un Vācija atbildēja 2014. gada 7. maijā.

<sup>(4)</sup> *Airport Marketing Services Limited* ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums. Uzņēmuma galvenā darbība ir pārdot reklāmas vietu *Ryanair* vietnē.

<sup>(5)</sup> *Ryanair* sniedza kopīgas piezīmes par vairākām ar aviāciju saistītām lietām, tostarp šo.

<sup>(6)</sup> Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

<sup>(7)</sup> EK Līguma 92. un 93. panta un Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

<sup>(8)</sup> "Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām" (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

<sup>(9)</sup> OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

- (20) 2014. gada 6. maijā *Deutsche Lufthansa AG* sniedza piezīmes par šo lietu, ņemot vērā jauno pamatnostādņu pieņemšanu. Šo piezīmju nekonfidenciālais teksts tika nosūtīts Vācijai 2014. gada 8. maijā. Vācija sniedza piezīmes par šo 2014. gada 15. maijā.
- (21) Sūdzības iesniedzējs 2014. gada 7. maijā iesniedza piezīmes par lietu, ņemot vērā jauno pamatnostādņu pieņemšanu, un piezīmju nekonfidenciālais teksts tika nosūtīts Vācijai 2014. gada 21. maijā. Vācija sniedza atbildi 2014. gada 28. maijā.
- (22) Komisija 2014. gada 10. septembrī pieprasīja, lai Vācija un *Ryanair* sniedz papildinformāciju. Vācija un *Ryanair* atbildēja 2014. gada 16. septembrī.
- (23) *Ryanair* un konsultāciju uzņēmums, kas darbojās *Ryanair* vārdā, 2014. gada 12. septembrī sniedza piezīmes par šo lietu, un to nekonfidenciālais teksts tika nosūtīts Vācijai 2014. gada 19. septembrī. Vācija sniedza piezīmes par šo 2014. gada 6. oktobrī.

## 2. PAMATOJUMS IZMEKLĒŠANAS VEIKŠANAI

### 2.1. LIDOSTAS PIRMĀ PĀRVEIDE, SĀKOT PIEDĀVĀT ZEMO IZMAKSU AVIOPAKALPOJUMUS

- (24) Leipcigas–Altenburgas (*Leipzig-Altenburg*) lidosta (kādreizējā Altenburgas–Nobitas (*Altenburg-Nobitz*) lidosta, turpmāk "AOC"), kas atrodas Vācijā, Tīringenes federālās zemes (*Thüringen*) dienviddaļā, kopš 1992. gada pieder valsts uzņēmumam *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* <sup>(1)</sup>, un tas nodrošina tās darbību. AOC kādreiz bija Krievijas militārais lidlauks, bet tika pamesta pagājušā gadsimta deviņdesmito gadu sākumā. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* atbildēja par AOC lidlauka izbūvi un darbību. Saskaņā ar statūtiem uzņēmuma mērķis ir uzlabot ekonomiski svarīgo infrastruktūru, lai stiprinātu Tīringenes austrumdaļas un Saksijas (*Sachsen*) rietumdaļas ekonomisko spēku.
- (25) AOC tuvumā atrodas šādas lidostas:
- Leipcigas–Halles (*Leipzig-Halle*) lidosta – aptuveni 85 km no AOC jeb 1 stundas 10 minūšu brauciena attālumā ar vieglo automobili;
  - Drēzdenes (*Dresden*) lidosta – aptuveni 113 km no AOC jeb 1 stundas 16 minūšu brauciena attālumā ar vieglo automobili;
  - Erfurtes (*Erfurt*) lidosta – aptuveni 140 km no AOC jeb 1 stundas 37 minūšu brauciena attālumā ar vieglo automobili;
  - Hofas–Plauenes (*Hof-Plauen*) lidosta – aptuveni 122 km no AOC jeb 1 stundas 37 minūšu brauciena attālumā ar vieglo automobili.
- (26) Tā kā AOC sāka darbību kā pasažieru lidosta, pasažieru skaits šajā lidostā bija mazāks par 150 000 gadā. Turpmāk 1. tabulā sniegts pārskats par pasažieru skaitu AOC kopš 2000. gada.

1. tabula <sup>(1)</sup>

Pasažieru skaits AOC laikā no 2000. gada līdz 2013. gadam <sup>(2)</sup>

Gads	Kopējais pasažieru skaits <sup>(3)</sup>	Pasažieru skaits regulāros reisos <sup>(4)</sup>
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

<sup>(1)</sup> Patlaban *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* ir šādi akcionāri: *Landkreis Altenburger Land* (60 %), *Gemeinde Nobitz* (5 %), *THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH* (3 %). Visi akcionāri ir vai nu publiskas iestādes, vai arī tie pilnībā pieder valstij, un pašam uzņēmumam pieder 32 % akciju. Avots: *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* 2012. gada finanšu pārskati. Šie ir pēdējie pārskati, kurus Vācija iesniedza Komisijai.

Gads	Kopējais pasažieru skaits <sup>(3)</sup>	Pasažieru skaits regulāros reisos <sup>(4)</sup>
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

<sup>(1)</sup> Avots: *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskati un Vācijas sniegtā informācija.

<sup>(2)</sup> Avots: *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskati.

<sup>(3)</sup> Vācija norāda, ka *Ryanair* neveica lidojumus laikā no 17.12.2004. līdz 11.1.2005. Savukārt 2006. gadā visi reisi tika pārtraukti uz divām nedēļām būvdarbu dēļ.

<sup>(4)</sup> Komisija uzskata, ka pasažieru skaits regulāros reisos (*Linienflugverkehr*) 2003.–2011. gadā bija saistīts ar pasažieru skaitu *Ryanair* reisos.

- (27) Aviokompānija *Eurowings* piedāvāja deviņus reisos 2000. gadā, *Air Berlin* veica 62 reisos 2001. gadā, 57 reisos 2002. gadā un tad pārtrauca reisos no AOC.
- (28) 2003. gada 3. martā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, kas ir AOC ekspluatants, un *Ryanair* noslēdza līgumu uz 10 gadiem par lidostas pakalpojumu sniegšanu.
- (29) Savas darbības aktivitātes augstākajā punktā (2008.–2010. gadā) *Ryanair* piedāvāja ne vairāk kā četrus maršrutus no AOC. Vispirms *Ryanair* piedāvāja ikdienas lidojumus uz Londonu, un kopš 2007. gada lidojumus uz Barselonu/Žironu (*Girona*). Uzņēmums 2009. gadā arī nodrošināja reisos uz Edinburgu, un 2010. gadā atklāja maršrutu uz Alikanti (*Alicante*). Kopš 2003. gada 1. maija *Ryanair* bija vienīgā aviokompānija, kas sniedza regulārus aviopakalpojumus uz/no AOC.
- (30) *Ryanair* pārtrauca sniegt pakalpojumus AOC 2011. gada 31. martā. Kopš tā laika neviena cita aviokompānija nav veikusi regulārus reisos no AOC, un tas ir norādīts arī AOC vietnē.

## 2.2. LIDOSTAS OTRĀ PĀRVEIDE, SĀKOT PIEDĀVĀT VISPĀRĒJOS AVIOPAKALPOJUMUS

- (31) Saskaņā ar konsultāciju uzņēmuma *KE-Consult GbR* sniegtajiem ieteikumiem 2010. gadā <sup>(11)</sup> (turpmāk "KE-Consult pētījums") lidosta sāka attīstīt vispārējos aviopakalpojumus, koncentrējoties uz biznesa klases reisiem un izmantojot tādu priekšrocību kā tuvumā esošais Kemnicas–Cvikavas (*Chemnitz-Zwickau*) reģions, kurā bija vērojama uzņēmējdarbības attīstība. Lidosta vairs nepiedāvāja zemo izmaksu aviopakalpojumus un arī tika izveidota par apmācību centru gaisa kuģu apkalpēm un drošības dienesta darbiniekiem.

<sup>(11)</sup> Studie über den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg und das angrenzende Industriegebiet, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, 2010. gada septembris.

- (32) Šī pārveide tika veikta galvenokārt šādu iemeslu dēļ <sup>(12)</sup>:
- a) lidosta bija ļoti atkarīga no valsts iemaksām, ko nodrošināja galvenokārt Tīringenes federālā zeme un *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* akcionāri: saskaņā ar uzņēmuma vadības 2011. gadā sagatavotu ziņojumu kopš 1992. gada lidostā ticis ieguldīts aptuveni 21 miljons euro, un no šīs summas 17 miljonus euro ieguldījusi Tīringenes federālā zeme un aptuveni 4 miljonus euro – *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* akcionāri. Tomēr gan 2009., gan 2010. finanšu gadā izveidojās finansējuma deficīts <sup>(13)</sup> aptuveni EUR 270 000 apmērā. Tā kā šajos gados akcionāri neveica iemaksas, lidostas likviditātes stāvoklis bija apdraudēts, un attiecīgi apdraudēta bija arī uzņēmuma nākotne;
  - b) saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* statūtiem zemo izmaksu aviopakalpojumiem bija jāveicina ekonomikas attīstība reģionā. Tomēr lidostas ieguldījumu atdeve bija negatīva: AOC pozitīvā fiskālā ietekme uz pašvaldībām un finansējošām struktūrām bija mazāka nekā iemaksas lidostai <sup>(14)</sup>;
  - c) mainījās akcionāru struktūra: 2010. gada 31. decembrī *Stadtwerke Altenburg GmbH* (turpmāk “SWA”) pārdeva savu līdzdalības daļu, uz kuru preferenciālas tiesības pirkt bija Altenburgas pilsētai (*Stadt Altenburg*);
  - d) Tīringenes federālās zemes valdība mainījās 2009. gadā, un jaunā valdība nevēlējās veikt turpmākas iemaksas lidostā. Jo īpaši jaunā valdība noraidīja iepriekšējās valdības pieņemtos lēmumus nodrošināt lidostai tirdzniecības iemaksas laikā no 2009. gada līdz 2012. gadam. Tā kā publiskie akcionāri atteicās maksāt *Ryanair* turpmākas tirdzniecības iemaksas, 2010./2011. gada ziemas sezonā tika nodrošināts tikai viens maršruts uz Londonu un atpakaļ, un to finansiāli atbalstīja reģionāli uzņēmumi. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* akcionāri un direktoru valde atteicās piešķirt summu EUR 420 000 apmērā, ko *Ryanair* bija pieprasījusi kā tirdzniecības nodevu lidojumu plānam 2011. gada vasarai. *Ryanair* nolēma pārvietot savu reģionālo centru uz Magdeburgu/Kohstedu (*Magdeburg/Cochstedt*), un 2011. gada martā tā pārtrauca savu darbību AOC.
- (33) Lidostas vadība bija iplānojusi veikt vairākas iespējamās pārveides. Visreālistiskākais bija piedāvājums atklāt jaunus maršrutus un veikt līgumreiskus 2012. gadā bez tirdzniecības iemaksām: šim nolūkam 2011. gadā tika sāktas sarunas ar *Rheinjet* par lidojumiem uz Barselonu. Pēc tam, kad 2011. gada 26. jūlijā *Ryanair* nolēma lidojumus piedāvāt no Leipciģas–Halles lidostas, AOC tirgus situācija mainījās un reisi jaunajos maršrutos netika sākti.
- (34) Tādēļ 2011. gadā tika pieņemts lēmums veikt šādas jaunas darbības lidostas pārveidei:
- a) attīstīt biznesa klases pārvaldījumus, jo tie ir rentablāki zemāku drošības prasību dēļ;
  - b) izveidot uzņēmumus, kuri būtu ieinteresēti darboties aviopārvaldījumu jomā;
  - c) izveidot jaunuzņēmumus;
  - d) uzstādīt fotoelementu iekārtas (fotoelementu iekārta tika izbūvēta 2012. gadā), automobiļu novietošanas vietu un iekārtu izīrēšana, pasākumu organizēšana.
- (35) Uzņēmuma vadība uzskatīja, ka, pateicoties šiem pasākumiem, uzņēmums spēs nodrošināt pašfinansējumu vidējā termiņā, jo varētu ievērojami samazināt izmaksas, ietaupot līdz pat EUR 520 000 gadā, kā rezultātā samazinātos lidostas finansējuma deficīts. Lidlauks tiktu saglabāts un veicinātu uzņēmējdarbības attīstību reģionā.

<sup>(12)</sup> Avots: *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* vadības ziņojums *Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, 2011. gada 9. septembris.

<sup>(13)</sup> *Deckungslücke*.

<sup>(14)</sup> Tas ir parādīts *KE-Consult* pētījumā.

### 3. PASĀKUMI, KURIEM TIEK VEIKTS NOVĒRTĒJUMS, UN TO KONTEKSTS

#### 3.1. PĀRSKATS PAR FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH SAŅEMTAJĀM VALSTS IEMAKSĀM

- (36) Laikā no 1992. gada līdz 2010. gadam uzņēmumā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* tika ieguldīts aptuveni 21 miljons euro, un no šīs summas aptuveni 17 miljonus euro ieguldīja Tīringenes federālā zeme un aptuveni 4 miljonus euro ieguldīja uzņēmuma publiskie akcionāri <sup>(15)</sup>.
- (37) Laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* saņēma divu veidu valsts iemaksas: no uzņēmuma akcionāriem un no citām valsts struktūrām, galvenokārt Tīringenes federālās zemes <sup>(16)</sup>. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju un *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskatiem Tīringenes federālā zeme galvenokārt finansēja infrastruktūras ieguldījumus, savukārt akcionāri veicināja darbības zaudējumu finansēšanu. Turpmāk 2. tabulā uzskaitītas kopējās valsts iemaksas, ko lidosta saņēmusi galvenokārt šādiem mērķiem:
- ieguldījumu, galvenokārt infrastruktūras ieguldījumu, finansēšana;
  - darbības finansēšana (zaudējumu segšana);
  - tādu tirdzniecības pasākumu finansēšana, kuri izriet no dažādiem līgumiem ar *Ryanair*;
  - ar valsts uzdevumiem saistītu pasākumu finansēšana.

#### 2. tabula <sup>(1)</sup>

#### Pārskats par *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* saņemtajām kopējām valsts iemaksām

(tūkstošos EUR)

Finanšu gads	Akcionāru iemaksas	Citas valsts iemaksas <sup>(2)</sup>	Kopā
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

<sup>(15)</sup> Avots: *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* vadības ziņojums *Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, 2011. gada 9. septembris.

<sup>(16)</sup> Saskaņā ar lidostas vadības uzņēmuma statūtiem kapitāla iemaksas, ko gadā veic katrs akcionārs, ir ierobežotas un nedrīkst pārsniegt akciju turējumu piecas reizes (24. punkta 3. apakšpunkts).

(tūkstošos EUR)

Finanšu gads	Akcionāru iemaksas	Citas valsts iemaksas <sup>(2)</sup>	Kopā
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
<b>Kopā</b>	<b>9 079</b>	<b>7 847</b>	<b>16 926</b>

<sup>(1)</sup> Avots: *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskati par šādiem gadiem:

2000. gads: 28. lpp. un 6. pielikums, 20. lpp.  
 2001. gads: 28. lpp. un 6. pielikums, 23. lpp.  
 2002. gads: 28. lpp. un 6. pielikums, 21. lpp.  
 2003. gads: 7. lpp. un 6. pielikums, 21. lpp.  
 2004. gads: 3. pielikums, 5. lpp., un 6. pielikums, 19. lpp.  
 2005. gads: VI pielikums, 13. lapa, un III pielikums, 19. lapa  
 2006. gads: VI pielikums, 12. lapa, un III pielikums, 15. un 16. lapa  
 2007. gads: VI pielikums, 13. lapa, un III pielikums, 15. un 16. lapa  
 2008. gads: VI pielikums, 12. lapa, un III pielikums, 15. un 16. lapa  
 2009. gads: VI pielikums, 15. lpp., un III pielikums, 14. lpp.  
 2010. gads: VI pielikums, 15. lpp., un III pielikums, 14. lpp.  
 2011. gads: VI pielikums, 13. lpp., un III pielikums, 14. lpp.

<sup>(2)</sup> Iemaksas galvenokārt veica Tīringenes federālā zeme, bet to varēja darīt arī citas valsts struktūras.

### 3.2. INFRASTRUKTŪRAS IEGULDĪJUMU FINANSĒŠANA 2000.–2011. GADĀ

- (38) Vācija norāda, ka laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* saņēma infrastruktūras ieguldījumus EUR 6 474 035 apmērā, un sākās šo ieguldījumu sadalījums sniegts 3. tabulā. Cita starpā ieguldījums paredzēts skrejceļa pagarināšanai 2003./2004. gadā EUR 687 882 apmērā un jauna termināļa izbūvei 2009. gadā EUR 1 003 571 apmērā (terminālis tika atvērts tikai 2010. gadā <sup>(17)</sup>).

#### 3. tabula <sup>(1)</sup>

#### Pārskats par infrastruktūras ieguldījumiem un to finansējumu AOC laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam

(EUR)

Gads	Infrastruktūras pasākums	Valsts iemaksas	Pašu līdzekļi <sup>(2)</sup>	Kopējais ieguldījums
2000	Laikapstākļi – centrālā datora, papildiekārtu u. c. iegāde	13 914	9 276	23 190
	RT 1000C virziena meklētāja tehniskais akcepts	3 590	2 393	5 983
	Ūdensapgāde (savienojums, pārmaiņas) <sup>(2)</sup>	10 205	6 803	17 008
2001	Skrejceļa un manevrēšanas ceļa daļu pārbūve	72 652	8 072	80 724
	Gaisa startera iegāde	34 495	42 949	77 443

<sup>(17)</sup> Skatīt vietnē [www.nachrichten.lvz-online.de](http://www.nachrichten.lvz-online.de): *Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück.*

(EUR)

Gads	Infrastrukturā pasākums	Valsts iemaksas	Pašu līdzekļi (²)	Kopējais ieguldījums
2002	Nozogojums apkārt lidlauka teritorijai (atlikusi daļa)	26 144	17 429	43 573
	Plānošanas izmaksas – RESA 22 un sliekšņa 22 plānotā pagarināšana	46 183	5 131	51 314
2003	RESA 22 pagarināšana, skrejceļa pārbūve (pirmais maksājums 2003. gadā, otrais –2004. gadā)	314 550	187 882	687 882
2004	RESA 22 pagarināšana, skrejceļa pārbūve (otrais maksājums 2004. gadā)	185 450		
2006	Lidostas bāka, programmatūras iegāde, piecu trauksmes radiouztvērēju iegāde, rezerves izejas vārtu uzstādīšana, termināļa paplašināšana, 27 biometrisko retranslatoru iegāde, meteoroloģiskās stacijas kabeļa pagarinājums,	28 787	12 337	41 124
	ugunsdzēsēju mašīnas iegāde (pirmā iemaksa 2006. gadā)	193 526	82 940	276 466
2007	Ugunsdzēsēju mašīnas iegāde (otrā iemaksa 2007. gadā)	387 052	165 879	552 931
	Reaktīvo dzinēju tīrīšanas iekārtas iegāde	230 040	153 360	383 400
2008	Drošuma uzraudzības tīkls	11 430	4 899	16 329
	Universāla pļaujmašīna	5 514	3 676	9 190
	Zemes iegāde	56 144	24 062	80 206
	Skrejceļa pārbūve – drošuma uzlabošana	1 816 538	778 516	2 595 054 (³)
2009	Termināļa atjaunošana/pārbūve	702 500	50 672	753 172 (⁴)
	Marķēšanas darbs peronu zonā	4 429	1 898	6 327
	Skrejceļa remonts pirms 04 sliekšņa	336 853	0	336 853
2010	Termināļa atjaunošana/pārbūve	0	250 399	250 399 (⁴)
	Marķēšanas darbs perona zonā	0	0	0
	Skrejceļa remonts pirms 04 sliekšņa	0	144 366	144 366



(EUR)

Gads	Infrastrukturā pasākums	Valsts iemaksas	Pašu līdzekļi <sup>(2)</sup>	Kopējais ieguldījums
2012	<i>GripTester</i> (lidojuma drošums)	28 770	12 330	41 100
<b>KOPĀ</b>		<b>4 508 766</b>	<b>1 965 269</b>	<b>6 474 034</b>

<sup>(1)</sup> Avots: Vācijas sniegtā informācija.<sup>(2)</sup> *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* pašu resursi.<sup>(3)</sup> Šī summa patlaban tiek pārbaudīta, jo tā ir apstrīdēta federālās zemes administratīvajā tiesā; tādēļ tā varētu mainīties.<sup>(4)</sup> Summa varētu mainīties; skatīt 3. zemsvītras piezīmi.

- (39) Kā sīkāk aprakstīts 3.4.2. iedaļā, atbilstoši ar *Ryanair* noslēgtajam pakalpojumu līgumam AOC pienākums bija pagarināt skrejceļu un nodrošināt pakalpojumu sniegšanas zonu automobiļu izīrēšanas uzņēmumiem. Saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskatiem par attiecīgajiem gadiem skrejceļš tika pagarināts <sup>(18)</sup>.
- (40) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* valde savā 2000. gada 23. jūnija sanāksmē saistībā ar lidostas attīstību apsprieda vispārēju ieguldījumu programmu desmit gadiem par kopējo ieguldījumu aptuveni 20 miljonu euro apmērā.

### 3.3. FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH DARBĪBAS ZAUDĒJUMU FINANSĒŠANA 2000.–2011. GADĀ

- (41) Laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* uzkrāja gada zaudējumus saistībā ar AOC darbību, kā norādīts 4. tabulā.

4. tabula <sup>(1)</sup>

#### Pārskats par *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada zaudējumiem un to finansēšanu

(tūkstošos EUR)

Finanšu gads	Darbības rezultāti bez valsts iemaksām un ar valsts uzdevumiem saistītām izmaksām <sup>(2)</sup>	Ieguldījumi <sup>(3)</sup>	Nolietojums	Neto finanšu rezultāts <sup>(4)</sup>	Neto rezultāts
2000	- 244	204	1 509	- 19	+ 34
2001	- 591	77	1 469	- 24	- 31
2002	- 214	61	1 393	0	+ 51
2003	- 1 161	509	620	+ 2	- 64
2004	- 1 192	428	612	- 1	0
2005	- 671	92	445	- 12	- 272
2006	- 496	2 613	531	- 26	- 253

<sup>(18)</sup> Jo īpaši saskaņā ar 2004. gada finanšu pārskatu pacelšanās un nolaišanās attālums pie skrejceļa ir pagarināts, un to var izmantot B 737-800 tipa gaisa kuģi. Atbilstīgi līgumam starp AOC un *Ryanair* AOC lidostā *Ryanair* izmantoja B 737-300 vai citus B 737 tipa gaisa kuģus.

(tūkstošos EUR)

Finanšu gads	Darbības rezultāti bez valsts iemaksām un ar valsts uzdevumiem saistītām izmaksām <sup>(2)</sup>	Ieguldījumi <sup>(3)</sup>	Nolietojums	Neto finanšu rezultāts <sup>(4)</sup>	Neto rezultāts
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	- 424	8	907	- 13	- 437

(1) Avots: Vācijas sniegtā informācija un *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskati.

(2) Darbības rezultāti tiek aprēķināti kā darbības ieņēmumi, no kuriem atskaitītas kopējās valsts iemaksas, kā norādīts 2. tabulā, un atskaitīti tiešie darbības izdevumi (personāls + materiāli + citi izdevumi); dati norādīti *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskatos.

(3) Ieguldījuma summas, kas rādītas 4. tabulā, ir norādītas *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskatos, un tās atšķiras no ieguldījuma summām, kuras Vācija norādījusi 3. tabulā.

(4) Neto finanšu rezultāts ir starpība starp finanšu ieņēmumiem un finanšu izdevumiem. Vācija norādīja, ka *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* nebija bankas aizdevumu norādītajā laikā, un finanšu izdevumi bija galvenokārt saistīti ar procentiem, kas jāmaksā par iepriekš saņemtām, bet vēl neizmantotām iemaksām.

- (42) Vācijas norādīja datus par akcionāru gada iemaksām, kas paredzētas *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības zaudējumu segšanai <sup>(19)</sup>, un tie ir sniegti 5. tabulā; šo kapitāla iemaksu kopējā summa ir 8,9 miljoni euro.

## 5. tabula

## Akcionāru iemaksas darbības nolūkā

(EUR)

2000	200 000–300 000 [...] [...]*
2001	200 000–300 000 [...] [...]*
2002	200 000–300 000 [...] [...]*
2003	300 000–400 000 [...] [...]*
2004	475 000–575 000 [...] [...]*
2005	700 000–800 000 [...] [...]*
2006	925 000–1 025 000 [...] [...]*
2007	1 250 000–1 350 000 [...] [...]*

<sup>(19)</sup> Vācijas sniegtie dati 5. tabulā atšķiras no datiem 2. tabulā, kas iegūti no *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskatiem.

(EUR)

2008	1 125 000–1 225 000 [...] [...]*
2009	1 125 000–1 225 000 [...] [...]*
2010	1 325 000–1 425 000 [...] [...]*
2011	425 000–525 000 [...] [...]*
<b>Kopā</b>	<b>8 897 000</b>

[...]\* Tiem piemēro pienākumu ievērot dienesta noslēpumu.

- (43) Par laikposmu kopš aplūkojamā perioda sākuma *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskati liecina, ka lidostas finanšu stāvoklis bijis lielā mērā atkarīgs no akcionāru iemaksām. Saskaņā ar 2002. gada finanšu pārskatu uzņēmuma pastāvēšana bez akcionāru finanšu iemaksām būtu apdraudēta un akcionāru iemaksas ir nepieciešamas arī turpmāk. Vairākos citos finanšu pārskatos (par 2003. un 2004. gadu) arī norādīts, ka uzņēmums var izdzīvot, tikai pateicoties akcionāru kapitāla iemaksām<sup>(20)</sup>. Finanšu pārskatos par 2003. gadu prognozes gada griezumā norāda, ka akcionāru kapitāla iemaksas būs vajadzīgas arī nākamajā finanšu periodā. Saskaņā ar finanšu pārskatiem par 2006. gadu neizbēgamā maksātnespēja 2006. gadā tika novērsta, vienīgi pateicoties akcionāru iemaksām.
- (44) Vācija norāda, ka ar valsts uzdevumiem saistītās izmaksas attiecas uz personāla izmaksām gaisa satiksmes kontrolei, nožogojuma kontrolei, administrācijai, pasažieru reģistrācijai, apmācībai un pilotiem, un finansējumu nodrošināja gan *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* pašu kapitāls, gan Tīringenes federālā zeme, kā norādīts turpmāk 6. un 7. tabulā.

## 6. tabula

Ar valsts uzdevumiem saistīto izmaksu finansēšana uzņēmumā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (1)

(EUR)

Gads	Kopējās ar valsts uzdevumiem saistītās izmaksas	Pašu kapitāls	Tīringenes federālās zemes finansējums
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

(20) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, 4. lpp.*

(EUR)

Gads	Kopējās ar valsts uzdevumiem saistītās izmaksas	Pašu kapitāls	Tīringenes federālās zemes finansējums
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
<b>KOPĀ</b>	<b>6 497 257</b>	<b>4 086 615</b>	<b>2 410 642</b>

(<sup>1</sup>) Avots: Vācijas sniegtā informācija. Vācija norāda, ka ar valsts uzdevumiem saistītās izmaksas ir lielākas nekā 6. tabulā norādītās summas, tomēr netiek sniegta sīkāka informācija par precīzām summām.

7. tabula (<sup>1</sup>)

**Tīringenes federālās zemes finansējums dalījumā pa atsevišķām ar valsts uzdevumiem saistītām izmaksām**

(EUR)

Gads	Gaisa satiksmes kontrole	Lidostas kontroles dienesti	Kopējais Tīringenes federālās zemes finansējums
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
<b>KOPĀ</b>	<b>1 640 642</b>	<b>770 000</b>	<b>2 410 642</b>

(<sup>1</sup>) Avots: Vācijas sniegtā informācija.

### 3.4. LIDOSTAS MAKSA UN MAKSĀJUMI RYANAIR SASKAŅĀ AR LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMU UN TIRDZNICĪBAS LĪGUMU

#### 3.4.1. AOC lidostas maksas cenrādis

- (45) Turpmāk 8. tabulā apkopoti pamatnosacījumi lidostas maksas standartcenrādim, ko AOC piemēroja laikā no 2002. gada līdz 2010. gadam <sup>(21)</sup>.

#### 8. tabula

##### Lidostas maksas cenrādis, ko AOC piemēroja laikā no 2002. gada līdz 2010. gadam <sup>(1)</sup>

Cenas bez PVN	Nolaišanās maksa gaisa kuģim ar vairāk nekā 6 001 kg/uz 1 000 kg	Pasažieru maksa/par katru pasažieri
Lidostas maksas cenrādis spēkā no 2002. gada 1. janvāra	EUR 7,78	EUR 2,67
Lidostas maksas cenrādis spēkā no 2006. gada 18. septembra	EUR 7,45	EUR 3,00

<sup>(1)</sup> Avots: Vācijas sniegtā informācija.

- (46) 2011. gada janvārī tika izstrādāts jauns lidostas maksas cenrādis, un tā pamatnosacījumi sniegti 9. un 10. tabulā.

#### 9. tabula

##### Lidostas maksas cenrādis, kas tiek piemērots gaisa kuģiem kopš 2011. gada <sup>(1)</sup>

Lidostas maksas cenrādis spēkā no 2011. gada janvāra (cenas bez PVN)	Sagatavošanās laiks atpakaļceļam ir mazāk par 30 mn	Sagatavošanās laiks atpakaļceļam ir vairāk nekā 30 mn
Pasažieru reisos ar regulāru ceļošanu turp un atpakaļ <sup>(2)</sup>	EUR 0	EUR 7,45
Pasažieru reisos bez regulāras ceļošanas turp un atpakaļ un kravas reisos	EUR 7,45	

<sup>(1)</sup> Avots: Vācijas sniegtā informācija.

<sup>(2)</sup> Vācu valodā plānotā rotācija ir "Linienflugbetrieb".

#### 10. tabula

##### Lidostas maksas cenrādis, kas tiek piemērots pasažieriem kopš 2011. gada <sup>(1)</sup>

Lidostas maksas cenrādis spēkā no 2011. gada janvāra (cenas bez PVN)	Pasažieru skaits mazāks nekā 50 000	Pasažieru skaits no 50 000 līdz 100 000
Maksa par katru pasažieri	EUR 6,00	EUR 4,20

<sup>(1)</sup> Avots: Vācijas sniegtā informācija.

<sup>(21)</sup> Maksa, kas norādīta 8. un 9. tabulā, tiek piemērota gaisa kuģiem, kas ir iekļauti īpašā t. s. *Bonusliste* sarakstā, kurā iekļauti dažādu veidu gaisa kuģi atkarībā no to tehniskā raksturojuma piesārņojuma emisijas izteiksmē: sarakstā tiek iekļauti gaisa kuģi ar labiem vides darbības rādītājiem un automatiski tiek iekļauti jauni gaisa kuģi.

### 3.4.2. Lidostas pakalpojumu līgums, kas tika parakstīts ar *Ryanair* 2003. gada 3. martā

- (47) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (līgumā saukts "AOC") un *Ryanair* (līgumā saukts "*Ryanair Limited*") 2003. gada 3. martā parakstīja lidostas pakalpojumu līgumu uz 10 gadiem. Līgums stājās spēkā 2003. gada 1. maijā, kad bija jāsāk sniegt ikdienas regulāros reisu uz Londonu–Stanstedu.
- (48) Saskaņā ar šo līgumu *Ryanair* maksā AOC šādus maksājumus:
- nodevu par pasažieru aviopakalpojumu sniegšanu atbilstīgi AOC cenrādim, kas ir spēkā pakalpojuma sniegšanas dienā;
  - summu, ko veido pasažieru drošības nodoklis un valsts nodeva (turpmāk "DE nodoklis") un kam piemēro likmi, kas ir spēkā reisa izpildes dienā. Sākotnējā maksa ir "četri euro un piecdesmit viens cents (EUR 4,08)" <sup>(22)</sup>. Līgumā arī norādīts abu pušu nodoms censties samazināt DE nodokli, ja pasažieru skaits lidostā palielinās. *Ryanair* jebkurā gadījumā jāiekasē sākotnējā maksa kā minimālā maksa.
- (49) Vācija norāda, ka *Ryanair* maksāja nodevas par pakalpojuma sniegšanu atbilstīgi AOC regulējumam par standart-nodevām, kas bija spēkā attiecīgajā laikā, un maksājumu veidoja nemainīga nodeva par nolaišanos, kas ir EUR [...] par katru gaisa kuģi, un pasažieru nodeva, kas ir EUR [...] par katru pasažieri (bez PVN) <sup>(23)</sup> (nodevas tika maksātas 2009. gada jūnijā).
- (50) Saskaņā ar šo 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu AOC savukārt ir pienākums:
- nodrošināt skrejceļu atbilstīgi noteiktām tehniskām specifikācijām līdz 2003. gada 31. decembrim, un līdz 2004. gada 31. maijam to pabeigt un pagarināt;
  - nodrošināt termināļa un infrastruktūras pakalpojumus [...] un pakalpojumus pārdošanas, tirdzniecības un sabiedrisko attiecību izteiksmē (pakalpojumus, kas uzskaitīti pakalpojumu līguma A pielikumā);
  - nodrošināt apkalpošanu uz zemes un ar to saistītus pakalpojumus (pakalpojumus, kas uzskaitīti pakalpojumu līguma B pielikumā);
  - nodrošināt autobusu pakalpojumus par vietējām standarta braukšanas maksām pasažieru pārvadāšanai starp AOC un Leipciņas dzelzceļa staciju (*Leipzig-Bahnhof*) un starp AOC un Drēzdenes dzelzceļa staciju (*Dresden-Bahnhof*);
  - nodrošināt iespēju rezervēt pakalpojumus (pakalpojumus, kas uzskaitīti pakalpojumu līguma B pielikuma papildinājumā).
- (51) A pielikumā noteikts ne tikai *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* pienākums nodrošināt skrejceļu, bet arī uzskaitīti vairāki citi pakalpojumi, kas jāsniedz AOC:
- termināļa un infrastruktūras pakalpojumi: [...] un citas "pamatotas *Ryanair* prasības pēc nepieciešamības, lai nodrošinātu, ka *Ryanair* var nodrošināt 25 minūšu ilgu sagatavošanās laiku atpakaļceļam";
  - tādi pakalpojumi kā pārdošana, tirdzniecība un sabiedriskās attiecības: [...].
- (52) Nodevas, kas ir minētas 48. apsvērumā un ko maksāja *Ryanair*, sevī ietver vairākus pakalpojumus, kas uzskaitīti 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līguma B pielikumā "Apkalpošana uz zemes un ar to saistītie pakalpojumi, ko nodrošina attiecīgie aģenti", un tie ir, piemēram <sup>(24)</sup>: bagāžas iekraušana un izkraušana (neattiecas uz kravām), labierīcību un ūdens pakalpojumi pēc pieprasījuma [...] un atkausēšanas materiālu piegāde un izmantošana pēc *Ryanair* pieprasījuma ar šķidruma uzpildi [...] par litru; pasažieru reģistrācija, iekāpšana gaisa kuģī un izkāpšana no gaisa kuģa, ceļojuma dokumentu pārbaude.

<sup>(22)</sup> Komisija norāda, ka skaitļi vārdos neatbilst skaitļiem ciparos.

<sup>(23)</sup> Vācija iesniedza rēķinus, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* izrakstīja *Ryanair* par 2009. gada jūniju. Kaut gan Komisija pieprasīja papildinformāciju, Vācija neko nav iesniegusi par precīzajām nodevām par katru pasažieri un katru gaisa kuģi, ko *Ryanair* būtu maksājis laikposmā no 2003. gada līdz 2011. gadam.

<sup>(24)</sup> Te ir uzskaitīti tikai daži pasākumi. Pilns pakalpojumu saraksts iekļauts B pielikumā.

- (53) Atbilstīgi 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līguma B pielikuma papildinājumam “Iespēja veikt rezervēšanu” aģentam, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, jāizveido pasažieru apkalpošanas vieta un jāsniedz attiecīgie pakalpojumi, jānodrošina, ka darbinieki, kas veic rezervēšanu, ir atbilstīgi apmācīti, un jāveic maksājumi par programmatūrām, datoriem un tālruņiem, faksu, IT un telesakaru iekārtām aviotransportā (SITA), un jāsedz visas izmaksas par iekārtu uzturēšanu un nomaiņu, kas aģentam rodas darbā ar pasažieriem. Tomēr [...]”.

### 3.4.3. Tirdzniecības pakalpojumu līgums

- (54) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* pavisam parakstīja trīs līgumus par tirdzniecības pakalpojumiem: vienu ar *Ryanair* un tad divus ar *Airport Marketing Services Limited (AMS)*, kā arī papildlīgumu, kas pievienots 2010. gada 25. janvārī parakstītajam līgumam.

#### 11. tabula

#### Tirdzniecības līgumi starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair/AMS*

Līgums	Termiņš	Nolūks	Nodevas, ko AOC maksā <i>Ryanair</i>
Līgums (7.4.2003.) starp AOC un <i>Ryanair</i>	15.4.2003.– 30.4.2013.	Reklāma angļu valodā internetā un pārdošanas veicināšanai, un sabiedriskajām attiecībām tirdzniecības veicināšanai aviotūrisma nozarē Altenburgas apgabalā	— Rezultatīvātes atalgojums, kura pamatā ir izceļojošo pasažieru skaits, un to atskaita no lidostas pakalpojumu maksas, ko maksā <i>Ryanair</i> — Rezultatīvātes atalgojums, kura pamatā ir procentos izteikta daļa no lidostas nodevu palielinājuma
Līgums (28.8.2008.) starp AOC un AMS	28.8.2008.– 27.8.2010.	Tirdzniecības pakalpojumi, kas kā primāro rīku sevī ietver vietnes <i>ryanair.com</i> izmantošanu: 150 vārdu rindkopā/rindkopās sadaļā “Piecas svarīgas lietas, ko darīt” AOC vietnē par lidojumu galamērķiem	[...]* par 2008. gadu [...]* par 2009. gadu <sup>(1)</sup> (abas summas bez PVN)
Līgums (25.1.2010.) starp AOC un AMS	25.1.2010. –viens gads pēc datuma, kurā sāks sniegt pirmo pakalpojumu	Tirdzniecības paka, ko nodrošina viena gada laikā	[...]* gadā <sup>(1)</sup> (bez PVN)
Papildlīgums (21.9.2010.) starp AOC un AMS	21.9.2010.– 31.3.2011.	Papildlīgums sākotnējam 25.1.2010. līgumam	[...]* 2010. gada ziemas periodā

<sup>(1)</sup> Līgums attiecas uz pašreizējo AMS likmi.

#### 3.4.3.1. Tirdzniecības līgums, kas noslēgts 2003. gada 7. aprīlī

- (55) Saskaņā ar pirmo tirdzniecības līgumu, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (līgumā saukts “AOC”) un *Ryanair* noslēdza 2003. gada 7. aprīlī un kas stājās spēkā 2003. gada 15. aprīlī uz 10 gadiem, *Ryanair* ir jāveic tirdzniecības darbs Altenburgas apgabala popularizēšanai. Līgums piešķir *Ryanair* tiesības pieņemt galīgo lēmumu saistībā ar visām reklāmām, izņemot AOC vietnē.

(56) Kā atlīdzību par *Ryanair* veiktajiem uzdevumiem *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* maksās šādas nodevas:

- a) rezultativitātes atalgojumu par katru izceļojošo pasažieri, un rezultātā *Ryanair* maksās neto maksu par katru pasažieri saistībā ar nolaišanos, vietējo gaisa satiksmes kontroli, apgaismojumu, automobiļu stāvlaukumu (neietverot diennakts stāvlaukumu), apkalpošanu uz zemes saistībā ar rampu un pasažieriem, infrastruktūru un pasažieru apkalpošanas maksu par aviopakalpojumiem pasažieriem. AOC jāaprēķina neto maksa par katru pasažieri atbilstīgi pasažieru noslodzes kalendāram un jāiesniedz *Ryanair* aprēķini katras nedēļas beigās. *Ryanair* jāaprēķina rezultativitātes atalgojums un jāiesniedz AOC aprēķini 30 dienu laikā pēc katra mēneša beigām, un aprēķiniem jābalstās uz iepriekšējā kalendārā mēnesī sniegtajiem pakalpojumiem. *Ryanair* var atskaitīt rezultativitātes atalgojumu no AOC ikmēneša rēķiniem par nolaišanās nodevu.

## 12. tabula

### Neto maksa par katru pasažieri, ko *Ryanair* maksā AOC

(EUR)

Pakalpojumu skaits ceļojumā turp un atpakaļ	Neto maksa par katru izceļojošo pasažieri, tostarp visas maksas (izņemot par drošību) 1.–5. gadā	Neto maksa par katru izceļojošo pasažieri, tostarp visas maksas (izņemot par drošību) 6.–10. gadā
[..]*	[..]*	[..]*
[..]*	[..]*	[..]*
[..]*	[..]*	[..]*

- b) rezultativitātes atalgojumu, kura pamatā ir noteikta procentos izteikta daļa no lidostas nodevu palielinājuma, ko veido:

- valdības noteiktā drošības nodokļa palielinājums 100 % apmērā, bet ne vairāk kā 10 % virs spēkā esošās publiskotās likmes piecu gadu laikā, un
- tādu spēkā esošu publiskotu nodevu vai papildnodevu, maksu vai nodokļu palielinājums 100 % apmērā, kas iekļauti lidostas publiskotajā maksā, bet ne vairāk kā 10 % no spēkā esošās kopējās publiskotās nodevas, ko maksā *Ryanair*, piecu gadu laikā.

#### 3.4.3.2. Tirdzniecības līgums, kas tika noslēgts 2008. gada 28. augustā

- (57) Otrais tirdzniecības pakalpojumu līgums starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (līgumā saukts "AOC") un *Airport Marketing Services* tika noslēgts 2008. gada 28. augustā. Atbilstīgi līgumam AOC plānoja aktīvi reklamēt pilsētas un reģiona iespējas un palielināt ieceļojošo pasažieru daļu *Ryanair* pakalpojumos, attiecīgi pēc iespējas palielinot lidostas ieņēmumus par pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi. Līgums ir saistīts ar *Ryanair* apņemšanos nodrošināt reisu maršrutā no AOC uz Londonu–Stanstedu vasarā (katru dienu) un ziemā (četras reizes nedēļā) un uz Žironu (*Girona*) trīs reizes nedēļā tikai vasarā.
- (58) Līgums sākotnēji tika noslēgts uz diviem gadiem. AOC maksā EUR [...] par pirmo gadu un EUR [...] par otro gadu. Apmaiņā AOC saņem [...]. Līgumā nav iekļautas sīkākas norādes par termiņu, izvietojumu vai cita sīkāka informācija par saiti.
- (59) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* ir tiesības izvēlēties vēlamās laika nišas tirdzniecības pasākumu vajadzībām. Tomēr, ņemot vērā ierobežoto pieejamību, nišas nevar tikt garantētas. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* arī ir tiesības izvēlēties vietnes, kas var tikt savienotas, izmantojot saiti uz *Ryanair* vietni. Tomēr šīs tiesības ir ierobežotas, jo vietnēs nevar iekļaut informāciju par reisiem, automobiļu izīrēšanu vai viesnīcām un/vai citiem pakalpojumiem, kas arī tiek piedāvāti *Ryanair* vietnē. Turklāt *Ryanair* pieder galavārds, un uzņēmums var atteikties atļaut publicēt vietni. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* arī jāpārlicinās, ka pakalpojumi tiek sniegti atbilstīgi līgumam.



### 3.4.3.3. Tirdzniecības līgums, kas tika noslēgts 2010. gada 25. janvārī

- (60) Trešais tirdzniecības pakalpojumu līgums starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (līgumā saukts "AOC") un *Airport Marketing Services* tika noslēgts 2010. gada 25. janvārī. Saskaņā ar līgumu AMS jāpiedāvā ar tūrismu saistīti tirdzniecības pakalpojumi *Ryanair* vietnē, lai AOC var reklamēt savu uzņēmējdarbību un piesaistīt tūristus. Uz līgumu attiecas *Ryanair* apņemšanās veikt reisu vasaras mēnešos – sākot no 2010. gada vasaras un tikai IATA vasaras sezonā<sup>(25)</sup> – no AOC uz Londonu–Stanstedu (septiņas reizes nedēļā), Žironu (trīs reizes nedēļā) un Alikanti (divas reizes nedēļā).
- (61) Līgums sākotnēji tika noslēgts uz vienu gadu. AOC maksā EUR [...] \* vienu gadu par šādu tirdzniecības pasākumu kopumu: [...] \*. AOC tiesības un pienākumi saistībā ar laika nišām, vietnes raksturu un *Ryanair* galavārdu ir tādi paši kā iepriekšējā līgumā.

### 3.4.3.4. Papildlīgums, kas tika noslēgts 2010. gada 21. septembrī

- (62) 2010. gada 21. septembrī *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* (līgumā saukts "AOC") un *Airport Marketing Services* noslēdza papildlīgumu. Līgums papildina sākotnējo tirdzniecības pakalpojumu līgumu, kas tika noslēgts 2010. gada 25. janvārī, jo AOC vēlas iegādāties papildu reklāmas pakalpojumus<sup>(26)</sup> EUR [...] \* apmērā tikai 2010. gada ziemas periodā. Papildlīguma termiņš beidzas 2011. gada 31. martā.
- (63) Saskaņā ar papildlīgumu AMS jānodrošina šādi reklāmas pakalpojumi: "saite uz *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* norādītu vietni, kas parādās [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) AK sākumlapā 12 dienas šī papildlīguma darbības laikā".
- (64) Vācija norādīja, ka maksājumus saskaņā ar papildlīgumu veica privāto uzņēmumi, kad tie bija piekrituši saglabāt *Ryanair* darbības AOC.

## 4. PAMATOJUMS OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAI UN KOMISIJAS SĀKOTNĒJAIS NOVĒRTĒJUMS

- (65) Savā lēmumā sākt procedūru Komisija uzdeva šādus jautājumus par pasākumiem, kam tiek veikts novērtējums:
- a) Pirmais pasākums. Infrastruktūras ieguldījumu finansēšana 2000.–2011. gadā. Vai maksājumi, kas veikti lidostas infrastruktūrai laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam EUR 6 474 034 apmērā, tostarp skrejceļa pagarināšanai, kā noteikts 2003. gada 3. marta līgumā starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair*, ir valsts atbalsts un, ja tā ir, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
- b) Otrais pasākums. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības zaudējumu finansēšana 2000.–2011. gadā. Vai publiskie akcionāri rīkojušies atbilstoši tirgus ekonomikas ieguldītāja principam, piešķirot *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* ikgadēju darbības atbalstu par kopējo summu EUR 9,079 miljoni 2000.–2011. gadā, un, ja nav, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
- c) Trešais pasākums. Lidostas maksa un maksājumi, ko saņem *Ryanair* saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumiem. Vai *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, piekrītot mazākiem ieņēmumiem par lidostas pakalpojumiem, izmantojot mehānismu tirdzniecības nodevu maksājumiem *Ryanair*/AMS laikā no 2003. gada 1. maija līdz 2011. gada 31. martam, rīkojies kā tirgus ekonomikas ieguldītājs, un, ja šāds samazinājums ir valsts atbalsts, vai tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Saņemot samazinātu lidostas maksu, *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* kā lidostas publiskais ekspluatants zaudē ieņēmumus. Tirdzniecības maksājumus *Ryanair* un AMS veica lidostas publiskais ekspluatants, izņemot par pēdējo tirdzniecības līgumu, kas ir 2010. gada 21. septembrī noslēgtais papildlīgums, jo par to maksājumus veica privāto uzņēmumi. Saistībā ar šo Komisija izslēgs no šīs analīzes tvēruma šo pēdējo tirdzniecības līgumu, kas tika parakstīts ar AMS 2010. gada 21. septembrī, jo tā finansējumu nodrošināja privāti reģionāli uzņēmumi, kuri bija vienojušies saglabāt *Ryanair* darbības lidostā.

<sup>(25)</sup> IATA vasaras sezona sākās 2010. gada 28. martā un beidzās 2010. gada 30. oktobrī.

<sup>(26)</sup> 2010. gada 25. janvāra līguma 3.2. punktā ir atstāta atvērta iespēja AMS sniegt papildu tirdzniecības pakalpojumus, pusēm par to vienojoties.

## 5. VĀCIJAS PIEZĪMES

## 5.1. INFRASTRUKTŪRAS IEGULDĪJUMU FINANSĒŠANA 2000.–2011. GADĀ (PIRMAIS PASĀKUMS)

- (66) Vācija paskaidroja, ka valsts iemaksas infrastruktūras ieguldījumiem lidostā tieši izrietēja no apsvērumiem, kas pamatoja lidostā veiktās pārveides. Lidostas pārveidi no militāra lidlauka par pasažieru lidostu pamatoja ekonomikas attīstība Tīringenes austrumdaļā un Saksijas rietumdaļā <sup>(27)</sup>. Saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* statūtu 2. panta 1. punktu uzņēmuma mērķis patiesi ir uzlabot ar uzņēmējdarbību saistītu infrastruktūru, lai ekonomiski stiprinātu Tīringenes austrumdaļu un Saksijas rietumdaļu. Uzņēmuma vadības sagatavotajā ziņojumā <sup>(28)</sup> novērtēts, ka gada ieņēmumi no ārvalstu tranzītpasažieru plūsmas lidostā ir 10,7 miljoni euro visā Vidusvācijas reģionā.
- (67) Vācija norāda, ka infrastruktūras nodrošināšana ir viens no valsts pilnvarojumiem tās kompetences ietvaros saistībā ar teritoriju plānošanu, reģionālo attīstību un reģionālā transporta politiku. Tādēļ šādu veidu infrastruktūras ieguldījumu pamatā ir ne tikai absolūti ekonomiski iemesli par labu uzņēmumam, bet tādējādi valsts arī pilda savu lomu, kas ir kalpošana vispārējām interesēm.
- (68) Vācija piebilst, ka federālajai zemei vienīgi ir tiesības <sup>(29)</sup> finansēt noteiktas darbības, kuru veikšanā tā ir tieši ieinteresēta un ko nebūtu iespējams veikt bez valsts subsīdijām. Pārmērīgu kompensāciju var novērst, veicot *ex post* kontroli par piešķirto līdzekļu pareizu izmantošanu <sup>(30)</sup>.
- (69) Vācija norāda, ka ir labi zināms, ka jo īpaši reģionālās lidostas bieži nespēj segt savas izmaksas un ieguldījumus, izmantojot lidostas maksu, tādēļ var būt nepieciešams valsts līdzfinansējums. Jo īpaši Vācija uzsver, ka valsts iestādēm ir jāfinansē infrastruktūras ieguldījumi, lai tiktu izpildītas nepieciešamās juridiskās prasības saistībā ar drošību un drošumu. AOC ir reģionāla lidosta, un tā nevar radīt pietiekamus ienākumus no lidostas maksas, lai finansētu visus infrastruktūras ieguldījumus. Uzņēmums arī nevarētu ievērot juridiskās saistības, tostarp drošības prasības saistībā ar aviopakalpojumiem, ja nebūtu valsts subsīdiju.
- (70) Vācija uzsver, ka termināļa pārbūves darbi 2009. gadā tika veikti drošuma prasību dēļ, lai nodrošinātu atbilstību prasībai, ka pasažieriem Šengenas zonā un ārpus Šengenas zonas nodrošināma atsevišķa apkalpošana uz zemes. Vācija norāda, ka tika apsvērtas alternatīvas pārbūvei, bet, ņemot vērā pasažieru skaita palielināšanos un ar alternatīvajām iespējām saistītās augstās izmaksas, tika izvēlēts ilgtermiņa risinājums, kas ir termināļa pārbūve.
- (71) Vācija norāda, ka EUR 6 474 034, kas kopumā tika ieguldīti infrastruktūrā laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam <sup>(31)</sup>, attiecās tikai uz tādām darbībām, kas nav saimnieciskā darbība. Vācija apgalvo, ka šie infrastruktūras ieguldījumi nav valsts atbalsts un uz tiem neattiecas valsts atbalsta noteikumi atbilstīgi LESD 107. pantam. Vācija arī paskaidro, ka šāda ieguldījumu summa darbībās, kas nav saimnieciskā darbība, var tikt sadalīta ieguldījumos drošībā un ieguldījumos sabiedrības un aviācijas drošumā. Vācija uzsver, ka sabiedriskās kārtības jomā ir drošums un darbības politikas veidošanai, ugunsdrošības pasākumi, sabiedrības un darbību drošums, meteoroloģiskie pakalpojumi un lidojumu drošība. Vācija uzsver, ka ievērojama saņemto līdzekļu daļa nodrošināja infrastruktūras drošumu un atjaunošanu, nevis jaunas infrastruktūras izbūvi.
- (72) Vācija arī norāda, ka no kopējās ieguldījumu summas, kas ir EUR 6 474 034, 30 % tika finansēti no *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* pašu kapitāla un atlikumu finansēja Tīringenes federālā zeme. Vācija uzsver, ka šis finansējums infrastruktūras ieguldījumiem tika piešķirts kā neatmaksājama dotācija, nevis aizdevumi. Šo dotāciju nosacījumi izriet no prasībām, kas uzskaitītas Tīringenes *Landeshaushaltsordnung* <sup>(32)</sup>.

<sup>(27)</sup> Vācija norāda, ka vairāk nekā EUR 16,5 miljoni tika ieguldīti rūpnieciskā reģiona attīstībā, un patlaban tajā ir nodarbināti aptuveni 250 cilvēku aptuveni 58 ha lielā teritorijā.

<sup>(28)</sup> *Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, 2011. gada 9. septembris.

<sup>(29)</sup> Tīringenes *Landeshaushaltsordnung* 23. punkts.

<sup>(30)</sup> Saistībā ar šo Vācijas norāda piemēru, kad par subsīdiju lēmums tika pieņemts un tā tika samaksāta 2009. gadā, bet tai tika piemērota *ex post* kontrole un daļēja atmaksāšana 2012. gadā.

<sup>(31)</sup> Skatīt 3. tabulu.

<sup>(32)</sup> Tīringenes *Landeshaushaltsordnung* ir Tīringenes federālās zemes budžeta kodekss. Budžeta kodeksa 23. iedaļā ir noteiktas prasības, kas jāizpilda, lai saņemtu finanšu iemaksas no federālās zemes budžeta. Tīringenes federālajai zemei jābūt ievērojami ieinteresētai īstenot projektu, kam tika veiktas iemaksas un kuru nevarētu īstenot vai nevarētu atbilstīgi īstenot bez šādām iemaksām. Nosacījumi iemaksu saņemšanai ir sīkāk noteikti dokumentā *Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)*, kurā sniegti vispārīgi nosacījumi iemaksu veikšanai attīstības projektos.

- (73) Vācija arī norāda, ka pārveides projektus ir finansējušas arī citas federālās zemes, pilnībā izmantojot valsts finansējumu, atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam, lai veicinātu ekonomikas attīstību reģionā. Vācija norāda arī uz iepriekšējiem Komisijas lēmumiem<sup>(33)</sup> un uzsver, ka reģionālo lidostu pārbūve vai paplašināšana strukturāli vājās teritorijās atbilst Eiropas Savienības Līgumam.

#### Īpaša infrastruktūra *Ryanair* vajadzībām

- (74) Saistībā ar ieguldījumiem, kas ir nepieciešami *Ryanair* saskaņā ar pakalpojumu līgumu (nolaišanās skrejceļam, kas atbilst noteiktām tehniskām īpašībām, jābūt nodrošinātam līdz 2003. gada 31. decembrim, un tā pabeigšana un pagarināšana jāveic līdz 2004. gada 31. maijam<sup>(34)</sup>), Vācija norāda, ka īpašā pagarināšana netika veikta pilnā apmērā, un tā tika uzskatīta nevis par līgumā noteiktu pienākumu, bet priekšnoteikumu, lai aviokompānijas gaisa kuģi varētu nolaisties AOC. Vācija norāda, ka skrejceļu garums AOC ir gadu gaitā pielāgots no 2 185 m (2003. gada 7. jūlijs) līdz 2 235 m (2004. gada 9. septembris) un visbeidzot līdz 2 435 m (2008. gada 9. decembris). Tomēr skrejceļš bija pieejams visiem lietotājiem. Vācija norāda, ka tas, ka šo skrejceļu izmantoja tikai *Ryanair*, nemaina novērtējumu.
- (75) Vācija arī noraida sūdzības iesniedzēja apgalvojumu par to, ka skrejceļš tika pagarināts īpaši *Ryanair* lidmašīnām *Boeing 737-800* (107 lidmašīnas 2007. gadā), jo šīs lidmašīnas plaši izmanto arī citas aviokompānijas, piemēram, *Deutsche Lufthansa* (132 lidmašīnas 2007. gadā). Turklāt Vācija arī norāda, ka sūdzības iesniedzēja apgalvojums par to, ka līdz 2007. gadam lidostas modernizācijā ieguldīti EUR 28 miljoni, ir kļūdaini. Sūdzības iesniedzējs atsauca uz informāciju, kurā ir tikai aplēses par iespējamajām izmaksām. Vācijas norādītais ieguldījumu apjoms ir EUR 16,7 miljoni.
- (76) Turklāt Vācija iebilst, ka pienākumi, kurus *Ryanair* pieprasa pildīt pakalpojumu līgumā, A un B pielikumā un B pielikuma papildinājumā, ir vispārīgi un lidostai tie jāpilda, lai varētu nodrošināt aviokompāniju pieprasītos pakalpojumus: Vācija apgalvo, ka 50.–53. apsvērumā minētie pakalpojumi ir parasti pienākumi ikvienai lidostai un lidostas infrastruktūra ir atvērta visiem lietotājiem. Vācija arī norāda, ka daži pakalpojumu līguma A pielikumā minētie pakalpojumi, piemēram, preses konferences, braucieni žurnālistiem un vakari ceļojumu aģentūrām, nav tikuši sniegti.

#### Valsts atbalsta novērtējums

- (77) Laikā no 1993. gada līdz 1997. gadam Tīringenes federālā zeme ieguldīja EUR 12,25 miljonus lidostas infrastruktūrā. Laikā no 1998. gada līdz 2011. gadam Tīringenes federālā zeme apstiprināja līdzekļu iemaksu *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* EUR 4,5 miljonu apmērā. Šie līdzekļi tika piešķirti, pamatojoties uz Tīringenes federālās zemes publiskotajām atbalsta shēmām, kuru paziņošana netiek uzskatīta par nepieciešamu. Vācija norāda, ka atbalsts saskaņā ar šādām shēmām ir pieejams visiem lidostu ekspluatantiem Tīringenē. Saskaņā ar šādām atbalsta shēmām valsts līdzekļi tiek piešķirti infrastruktūras ieguldījumiem, kas ir nepieciešami gaisa satiksmes nodrošināšanai, shēmas ir pieejamas visiem potenciālajiem lietotājiem un kalpo vispārējām interesēm. Šie līdzekļi ir ierobežoti un nepārsniedz apjomu, ko uzskata par atbilstīgu un nepieciešamu, un Vācija norāda, ka kopš 1997. gada lidostas arī daļēji piedalās infrastruktūras izmaksu segšanā. Tādējādi Vācija uzskata, ka šīs shēmas nerada konkurences kropļojumus.
- (78) Saistībā ar infrastruktūras ieguldījumiem, kas tika veikti laikā no 2000. gada 12. decembra – dienas, kurā Tiesa pieņēma spriedumu *Aéroports de Paris* lietā – līdz 2005. gada 9. decembrim – dienas, kurā stājās spēkā 2005. gada aviācijas vadlīnijas –, Vācija uzskata, ka nav skaidri piemērotie kritēriji: piemērojot 1994. gada aviācijas vadlīnijas, nevar uzskatīt, ka jau no sākuma infrastruktūra bija valsts atbalsts. Vācija arī norāda, ka saistībā ar šo tika piemērotas 1994. gada aviācijas vadlīnijas, līdz 2005. gadā stājās spēkā jaunās vadlīnijas, un spriedums *Aéroports de Paris* lietā to nemaina. Tādējādi 1994. gada vadlīnijas ir saistošas Komisijai atbilstīgi tiesiskās palāvēības principam, un šīs vadlīnijas jāpiemēro infrastruktūras ieguldījumiem līdz 2005. gadam. Tādēļ šo pasākumu nevar uzskatīt par valsts atbalstu: kaut gan infrastruktūras maksājumiem tika izmantoti valsts līdzekļi, šis finansējums attiecas uz sabiedriskās kārtības jomu un nav saistīts ar saimniecisko darbību.

<sup>(33)</sup> SA 16588 (N 644i/2002) – Vācija – *Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen*.

<sup>(34)</sup> Skatīt 50. apsvēruma a) apakšpunktu.

- (79) Saistībā ar infrastruktūras ieguldījumiem, kas veikti pēc 2005. gada 9. decembra, Vācija uzskata, ka, pirmkārt, tie nav atbalsts 66.–73. apsvērumā minēto iemeslu dēļ. Ja Komisija tomēr secina, ka šie ieguldījumi ir atbalsts, Vācija norāda, ka šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam, jo tas izpilda visas 2005. gada aviācijas vadlīniju 61. punktā noteiktās prasības:
- a) saistībā ar pirmo prasību Vācija norāda, ka infrastruktūras ieguldījumu mērķis ir skaidrs vispārējo interešu mērķis – nodrošināt transporta infrastruktūru un reģionālo attīstību strukturāli vājā reģionā. Saistībā ar šo AOC bija pirmā militārā lidosta, kas tika pārveidota civilai izmantošanai pēc Vācijas apvienošanās. AOC ir svarīga arī uzņēmumiem, kas atrodas tuvējā rūpniecības apgabalā. Tūristu piesaistīšana varētu turpmāk palīdzēt uzlabot reģionālo tūrismu un radīt darba vietas;
  - b) saistībā ar otro prasību Vācija norāda, ka infrastruktūras ieguldījumi ir nepieciešami un proporcionāli noteiktajam mērķim. Vācija atkārtoti norāda, ka visi ieguldījumi tika veikti, lai atjaunotu un atjauninātu lidostu. Tā kā lidostas ekspluatantam *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* nebija pietiekamu līdzekļu, bija nepieciešams valsts finansējums;
  - c) saistībā ar trešo prasību Vācija uzskata, ka prognozes par esošās infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu bija apmierinošas, vismaz līdz 2009. gadam. Atbilstīgi trim pētījumiem, kas tika veikti 2007. gadā <sup>(35)</sup>, lidostas ekspluatantam bija jāuzlabo gada darbības rezultāti un jāpanāk gandrīz bezdeficīta darbības ienākumi līdz 2015. gadam, turklāt jāstiprina tuvējais rūpniecības apgabals. Viens pētījums <sup>(36)</sup> īpaši attiecas uz zemo izmaksu pārvaldītāju rentabilitāti, un tajā izklāstīts iespējamais scenārijs, saskaņā ar kuru AOC varētu sasniegt 500 000 pasažieru līdz 2015. gadam, un šis skaitlis tiek raksturots kā konservatīva aplēse. Vācija uzskata, ka tas pierāda, ka *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un uzņēmuma akcionāri vienmēr rīkojušies kā privāti ieguldītāji;
  - d) saistībā ar ceturto prasību Vācija paskaidro, ka visiem potenciālajiem infrastruktūras lietotājiem infrastruktūra ir pieejama vienlīdzīgi un bez diskriminācijas;
  - e) saistībā ar piekto prasību Vācija norāda, ka tirdzniecības attīstība netiek ietekmēta tā, lai būtu pretrunā ar Kopienas interesēm. AOC lidostā ir mazāk nekā 150 000 pasažieru gadā, attiecīgi tā ir D kategorijas lidosta, un attiecībā pret citām lidostām konkurence netiek kropļota.
- (80) Visbeidzot Vācija uzskata, ka pasākums nerada draudus konkurences kropļojumiem un nekropļo konkurenci iekšējā tirgū, jo infrastruktūra ir atvērta visiem lietotājiem, tos nediskriminējot. Turklāt saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīnijām AOC ir D kategorijas lidosta, kuru gadā izmanto mazāk nekā 150 000 pasažieru, un AOC attiecīgi nekonkurē ar citām lidostām. Konkurence starp AOC un citām lidostām Drēzdenē, Erfurtē–Veimārā (*Erfurt-Weimar*) un Hofā nav nozīmīga. Turklāt, tā kā AOC daļa ir tikai 0,1 % no kopējās satiksmes visās Vācijas lidostās, kas ir iekļautas ADV sarakstā <sup>(37)</sup>, Vācija norāda, ka šī lidosta nekonkurē ar Eiropas lidostām, un tas nozīmē, ka tai nav ietekmes uz konkurenci iekšējā tirgū un uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Saistībā ar šo Vācija uzsver, ka AOC veic tikai 2 % no slodzes, kādu veic, piemēram, Leipcijas–Halles lidosta.

Secinājumi, kas izriet no 2010. gada *KE-Consult* pētījuma par lidostas un reģiona nākotnes attīstības perspektīvām

- (81) Kad kļuva skaidrs, ka 2007. gada pētījumā plānotais scenārijs neīstenosies, lidosta lūdza, lai konsultāciju uzņēmums *KE-Consult* sagatavo pētījumu par AOC un tuvumā esošo rūpniecības apgabalu; pētījums tika iesniegts 2010. gadā. Tajā secināts, ka lidostas turpmāka attīstība kā zemo izmaksu lidostai nebūtu komerciāli iespējama,

<sup>(35)</sup> BDO – *Deutsche Warentruhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft* – sagatavotie dokumenti *Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010* (2007. gada 31. augusts) un *Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015* (2007. gada 16. novembris); Ričarda Klophausa (Prof. Dr. Richard Klophaus) dokuments *Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz*, 2007. gada septembris; *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* sagatavotais dokuments *Planentwurf für den Zeitraum 2011–2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan*, 2007. gada 15. novembris.

<sup>(36)</sup> Ričarda Klophausa (Prof. Dr. Richard Klophaus) dokuments *Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz*, 2007. gada septembris.

<sup>(37)</sup> *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen* (Vācijas lidostu profesionālā asociācija).

un pausts ierosinājums koncentrēties uz vispārējiem aviopakalpojumiem. Tādēļ 2011. gada septembrī *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* valde iesniedza jaunu lidostas attīstības plānu, kas tika saskaņots ar uzraudzības padomi un akcionāru sapulci. AOC būs atvērta nevis zemo cenu aviokompānijām vai komerciāliem avioreisiem, bet vispārējiem aviopakalpojumiem, un tai jāklūst rentabla līdz 2015. gadam, pateicoties šādai uzņēmējdarbības attīstībai.

- (82) *KE-Consult* savā pētījumā atzīst, ka *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* akcionāri pastāvīgi nodrošināja uzņēmumam subsīdijas. Tā kā nepieciešamība pēc subsīdijām pastāvīgi palielinājās, tika sasniegta akcionāru ekonomiskās efektivitātes robeža.
- (83) *KE-Consult* pētījuma mērķis bija noteikt AOC iespējamās attīstības perspektīvas, pamatojoties uz lidostas radīto reģionālo, politikas, ekonomikas un fiskālo ietekmi. Saistībā ar šo tika izstrādāti dažādi scenāriji: par darbības izbeigšanu, darbības turpināšanu pēc nemainīgiem principiem vai zemo izmaksu pārvaldītāju aviopakalpojumu paplašināšanu, kā arī rūpnieciska parka izveidi ap lidostu.
- (84) Prasību panākt mikroekonomikas un fiskālo līdzsvaru var izpildīt tikai "vispārēju aviopakalpojumu" scenārijs, saskaņā ar kuru AOC būtu jābeidz zemo izmaksu aviopakalpojumi. Šis ir vienīgais scenārijs, saskaņā ar kuru lidostai ir nepieciešama tikai akcionāru obligāti veikta gada papildu maksa EUR 227 000 apmērā katram akcionāram, bet nav vajadzīgi citi maksājumi. Šis scenārijs liecina par labumu makroekonomikai. Līdz 2015. gadam šī scenārija izmaksas būtu 0,83 miljoni euro akcionāriem, un šo summu var segt ar obligātām iemaksām, kas ir EUR 227 000 gadā. Pēc 2015. gada nebūs nepieciešamas papildu subsīdijas no akcionāriem, ja vien nolietojums turpinās samazināties. Reģiona ekonomikas efektivitāte ir daudz lielāka nekā visos citos scenārijos. 2015. gada fiskālā bilance Tiringenes federālajai zemei un tās municipalitātēm arī ir pozitīva.
- (85) Visi pārējie scenāriji, saskaņā ar kuriem zemo izmaksu aviopakalpojumi tiek turpināti vai to klāsts tiek paplašināts, nav ekonomiski ilgtspējīgi, pamatojoties uz akcionāru obligātajām iemaksām. Fiskālā ietekme uz Tiringenes federālo zemi būtu robežās no EUR 115 000 līdz EUR 375 000 gadā atkarībā no scenārija. Visos scenārijos, kas piedāvā zemo izmaksu aviopakalpojumus, pozitīvā fiskālā ietekme, ko rada AOC un municipalitātes, būtu mazāka nekā lidostai nepieciešamie ieguldījumi, tādēļ fiskālais līdzsvars starp ienākumiem un izmaksām ir negatīvs.
- (86) Papildu ietekmi uz makroekonomiku zemo izmaksu aviopakalpojumi dos tikai tad, ja papildus akcionāru obligātajām iemaksām tiks nodrošināti ieguldījumi robežās no 6,7 līdz 10 miljoniem euro. Zemo izmaksu aviopakalpojumu scenārijos reģionālās ekonomikas efektivitāte ir zemāka nekā vispārējo aviopakalpojumu scenārijā. Vispārējo aviopakalpojumu scenārijā nepieciešamo iemaksu līmenis ir 11–15 reizes augstāks nekā zemo izmaksu aviopakalpojumu scenārijos, bet pievienotās vērtības ietekme ir tikai divas līdz trīs reizes lielāka. Kaut gan ienākumu un izmaksu fiskālais līdzsvars ir pozitīvs vispārējo aviopakalpojumu scenārijā, tas ir negatīvs visos zemo izmaksu aviopakalpojumu scenārijos.
- (87) Turklāt tika ņemti vērā vairāki pamatnosacījumi:
- nenoteiktība, ko rada monopollietotāji un ārējas ietekmes: aviopakalpojumu attīstība AOC vismaz attiecībā uz zemo izmaksu aviopakalpojumiem ir lielā mērā atkarīga no līgumiem ar attiecīgajām aviokompānijām un ārējām ietekmēm, piemēram, AK tūristu nodokļa vai Vācijas gaisa satiksmes nodokļa, kam var būt ievērojama negatīva ietekme uz zemo izmaksu pārvaldītāju aviopakalpojumu apmēru;
  - turpmāku subsīdiju neapstiprināšana: tiktu apdraudēta godīga konkurence bez subsīdijām, un tas būtu pretrunā ar Vācijas aviosatiksmes plānu un politiskās koalīcijas līgumiem federālās zemes līmenī;
  - neesošs ilgtspējīgums: scenārijos par zemo izmaksu aviopakalpojumiem nav fiskālā un mikroekonomikas līdzsvara pazīmju. Zemo izmaksu pārvaldītāju uzņēmējdarbības modelis nozīmētu vienīgi pieaugošu vajadzību pēc subsīdijām, sākot no 2015. gada.
- (88) *KE* pētījumā attiecīgi secināts, ka ne akcionāriem, ne Tiringenes federālajai zemei netiek ierosināts turpināt vai paplašināt zemo izmaksu pārvaldītāju aviopakalpojumus AOC.

## 5.2. FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH DARBĪBAS ZAUDĒJUMU FINANSĒŠANA 2000.–2011. GADĀ (OTRAIS PASĀKUMS)

- (89) Saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskatiem lidosta nevarēja nodrošināt savu darbību, ja valsts iemaksas nesegtu zaudējumus. Uzņēmuma izveidotajā sistēmā bija gada darījumdarbības plāni, kas tika izstrādāti katru gadu par nākamo gadu, tad tos apstiprināja akcionāru sapulce, un tad noteiktā gada laikā šie plāni tika papildināti, ņemot vērā lidostas reģistrētos kārtējos datus<sup>(38)</sup>. Šāda sistēma ļāva lidostai atjaunināt datus par valsts finanšu iemaksām, kas ir nepieciešamas zaudējumu segšanai.
- (90) Vācija norāda, ka kopš 2000. gada sākuma reģistrētie zaudējumi, kuriem bija nepieciešamas akcionāru iemaksas, veidojās ne tikai infrastruktūras ieguldījumu dēļ; nolietojums pilnībā neizskaidro zaudējumus, un zaudējumus neradīja arī finanšu izmaksas, jo lidostai nebija kredītfinansējuma. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada zaudējumi bija tikai daļēji saistīti ar nolietošanas izmaksām, un Vācija tos arī tieši nesaista ar *Ryanair*.
- (91) Lēmumā sākt procedūru norādītās sūdzības iesniedzēja prasības Vācija noraida kopumā. Vācija norāda, ka sūdzības iesniedzējs neņem vērā t. s. "vienas kases pieeju"<sup>(39)</sup> AOC. Vācija norāda, ka 2009. gadā ienākumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, bija tādi paši kā ienākumi no aviopakalpojumiem. Saistībā ar šo Vācija noraida prasību par to, ka, pasažieru skaitam palielinoties, palielinājās *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* zaudējumi, jo tika veikti slepeni maksājumi *Ryanair*. Vācija norāda, ka zaudējumus radīja daudzi dažādi faktori, kas nebija saistīti ar *Ryanair*.
- (92) Jo īpaši Vācija noraida apgalvojumu par to, ka *Ryanair* maršruts no AOC uz Londonu–Stanstedu ir tieši konkurējis ar *Air Berlin* maršrutu no Leipcigas–Halles uz Londonu–Stanstedu un tieši šī iemesla dēļ *Air Berlin* pārtrauca reisu no Leipcigas–Halles uz Londonu–Stanstedu. Vācija uzsver, ka *Air Berlin* pārtrauca reisu uz Londonu–Stanstedu tādēļ, ka Leipciga–Halle vairs nepiešķir subsidijas *Air Berlin* un tika ieviests aizliegums veikt nakts reisu.
- (93) Vācija uzskata, ka akcionāru gada maksājumi *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* nav valsts atbalsts, jo ir izpildītas tirgus ekonomikas ieguldītāja principa prasības, saskaņā ar kurām jāņem vērā visas ekonomiskās priekšrocības, kas tiek piešķirtas Altenburgas federālās zemes apriņķim (*Landkreis Altenburger Land*), kas ir galvenais akcionārs<sup>(40)</sup>. Vācija atsaucas uz 2007. gada pētījumu, ko veica Prof. Dr. Klophauss<sup>(41)</sup> (turpmāk "Klophausa pētījums"), kurā ir minētas Altenburgas federālās zemes apriņķa zaudētās subsidijas: akcionāru maksājumiem bija pozitīva ekonomikas ietekme uz Altenburgas federālās zemes apriņķi, pateicoties papildu nodokļu maksājumiem. Kopējie nodokļu ieņēmumi 2006. gadā, kas tika iegūti, izmantojot AOC, ir EUR 7,9 miljoni, no kuriem EUR 1 miljons ir galvenokārt labums Altenburgas federālās zemes apriņķim. Šai summai vajadzēja trīskāršoties līdz 2015. gadam, ja pasažieru skaits gadā pieaugtu un būtu 500 000. Tā kā ieņēmumi no nodokļu maksājumiem pārsniedz akcionāru gada maksājumus, Vācija secina, ka Altenburgas federālās zemes apriņķis rīkojies kā privāts ieguldītājs.
- (94) Saistībā ar iespēju slēgt lidostu pretstatā turpmākām akcionāru iemaksām Vācija apstiprina, ka Altenburgas federālās zemes apriņķis rīkojies kā privāts ieguldītājs: ja lidosta tiktu slēgta, lidostas ekspluatants būtu atbildīgs par to, lai EUR 7 miljoni tiktu atmaksāti Tiringenes federālajai zemei, jo tādējādi tiktu pāragrūti pārtraukta infrastruktūras izmantošana. Lai novērstu minētās summas atmaksāšanu, arī akcionāri rīkojās kā privāti ieguldītāji.

## Klophausa pētījums

- (95) Klophausa pētījums tika sagatavots 2007. gadā, un tajā izdarīti šādi secinājumi. Pētījumā norādīts, ka AOC tiešā, netiešā, inducētā un katalītiskā ietekme uz ekonomiku un reģiona pievilcīgumu, jo īpaši darba vietu izteiksmē, ir pozitīva un nozīmīga. Saskaņā ar pētījumu AOC nākotnes perspektīvas arī ir pozitīvas, jo AOC potenciāli var kļūt

<sup>(38)</sup> Vācija iesniedza Komisijai darījumdarbības plānus 2000.–2005. gadam (*Wirtschaftsplan*) un to attiecīgos atjauninājumus, kas tika sagatavoti nākamajā gadā (*Nachtrag zum Wirtschaftsplan*).

<sup>(39)</sup> Vienas kases pieeja nozīmē, ka jāņem vērā visa peļņa, ieņēmumi no aviopakalpojumiem (pasažieru maksa) un pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi (piem., veikalū īre lidostā, maksa par automobiļu stāvvietu), nevis tikai pasažieru skaits un ar tiem saistītā pasažieru maksa.

<sup>(40)</sup> Vācija atsaucas uz spriedumu lietā T-196/04, *Ryanair* pret Komisiju, Krājums 2008, II-3643. lpp., 59. punkts ("spriedums *Charleroi* lietā").

<sup>(41)</sup> Prof. Dr. Ričarda Klophausa sagatavotais dokuments *Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz*, 2007. gada septembris.

par *Ryanair* bāzi Vidusvācijā, un tieši šāds ir *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* mērķis. Tādēļ, ņemot vērā *Ryanair* lidmašīnu lielo skaitu, kas atrodas AOC, pasažieru skaits varētu palielināties un sasniegt 1 miljonu gadā vidējā termiņā. Tādējādi AOC varētu kļūt par reģionālu lidostu, kas piedāvā Altenburgas federālajai zemei mainīt savu starptautisko pozīciju un attiecīgi uzlabot savas ekonomikas un uzņēmējdarbības struktūras. Pētījumā norādīts, ka AOC kā zemo izmaksu lidosta radīs ievērojamu vispārēju ekonomikas labumu.

- (96) Saskaņā ar pētījumā veiktajiem aprēķiniem līdz 2015. gadam AOC vajadzētu nodrošināt 658 darba vietas (95,3 % izaugsme salīdzinājumā ar 2006. gadu). Turklāt tiktu radītas 881 netieša darba vieta (157,6 % izaugsme) un 438 inducētas darba vietas (184,4 % izaugsme). Pētījumā arī uzsvērts, cik svarīgi ir reģioniem nodrošināt pieeju valsts un starptautiskā līmenī, jo šādai pieejai ir neizmērojama ietekme uz attiecīgā reģiona ekonomikas attīstību.
- (97) Saistībā ar šo pētījumā norādīts, ka jāņem vērā ne tikai valsts iemaksas AOC atjaunošanai un paplašināšanai un attiecīgās tirdzniecības izmaksas, bet arī nodokļu ieņēmumi Tiringenes federālajā zemē un tās municipalitātēs. Pētījumā secināts, ka jāņem vērā gan mikroekonomikas aspekti, gan ietekme uz makroekonomiku.

### 5.3. LIDOSTAS MAKSA UN MAKSĀJUMI RYANAIR ATBILSTĪGI LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMAM UN TIRDZNICĪBAS LĪGUMIEM (TREŠAIS PASĀKUMS)

- (98) Vācija apgalvo, ka ne lidostas maksa, ne tirdzniecības pakalpojumu līgumi nav valsts atbalsts. Vācija uzsver, ka nav saites starp lidostas pakalpojumu līgumiem un tirdzniecības pakalpojumu līgumiem un tie jāvērtē atsevišķi; tirdzniecības pakalpojumu līgumi nozīmē nevis ieņēmumu kritumu lidostai, bet gan reklāmas pakalpojumu sniegšanu.

#### *Ryanair* pakalpojumu līgums

- (99) Vācija apgalvo, ka lidosta ņemusi vērā pozitīvās ekonomikas gaidas, ko rada aviopakalpojumu uzņēmējdarbības attīstība, izmantojot *Ryanair*. Pieņemot lēmumu veikt darījumus ar aviokompāniju, akcionāru sapulce 2003. gada 22. aprīlī apsvēra 13. tabulā sniegtos datus <sup>(42)</sup> un secināja, ka pat saskaņā ar konservatīvu scenāriju (viens reiss reizi dienā, 70 % noslodzes koeficients) varētu tikt panākts kopējais gada rezultāts [...] apmērā ar *Ryanair*.

#### 13. tabula

#### Plānotie ieņēmumi no *Ryanair* darbībām AOC <sup>(1)</sup> (2003. gadā)

	(EUR)
Nodeva par katru pasažieri	[...]*
Pasažieru skaits katrā gaisa kuģī, ar noslodzes koeficientu 70 % <sup>(2)</sup>	104
Plānotie mēneša ienākumi	[...]*
Mēneša izdevumi par plānotajiem ieguldījumiem	12 138
Plānotais mēneša rezultāts	[...]*
Plānotais gada rezultāts	[...]*

<sup>(1)</sup> Konservatīvs scenārijs, saskaņā ar kuru tiek veikts viens reiss katru dienu.

<sup>(2)</sup> Vācijas prognozes pamatā ir pieņēmums, ka 2003. gadā *Ryanair* izmantoja gaisa kuģi ar 148 pasažieru vietām.

<sup>(42)</sup> *Umsatzaufstellung Ryanair*; šo tabulu sagatavoja *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, pamatojoties uz dažādiem pieņēmumiem ikdienas reisu izteiksmē (no viena līdz desmit) un pasažieru noslodzes koeficienta izteiksmē (70–90 %).

- (100) Mēneša izdevumi, kas ņemti vērā 13. tabulā, sevī ietver personāla izmaksas, skrejceļu atkausēšanu un sniega tīrīšanas pakalpojumus. Komisija norāda, ka dokumentā, kas tika iesniegts akcionāru sapulcē 2003. gada 22. aprīlī, kopējie gada ieguldījumi bija EUR 902 155. Šī summa netika ņemta vērā, sagatavojot prognozes, kas parādītas 13. tabulā.
- (101) Vācija norāda, ka saskaņā ar lidostas cenrādi, kas bija spēkā attiecīgajā laikā, *Ryanair* maksāja nolaišanās maksu [...] apmērā par katru gaisa kuģi un pasažieru maksu [...] apmērā par katru pasažieri <sup>(43)</sup> un šādas maksas attiecas uz visām potenciālajām aviokompānijām, un *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* uzskata, ka ir pamatoti ņemt vērā satiksmi un ienākumus, kādus AOC rada aviokompānija *Ryanair*.
- (102) Vācija norāda, ka pakalpojumi, kas AOC bija jāsniedz atbilstīgi 2003. gada 3. marta līguma ar *Ryanair A* pielikumam, netika sniegti. Pakalpojumi, kas iekļauti 2003. gada 3. marta līguma B pielikumā un B pielikuma papildinājumā "Rezervēšanas iespēja", tika sniegti *Ryanair* bez papildmaksas.

#### *Ryanair* tirdzniecības līgumi

- (103) Vācija paskaidro, ka saskaņā ar 2003. gada 3. marta līgumu par lidostas pakalpojumiem *Ryanair* maksāja AOC lidostas pakalpojumu nodevu atbilstīgi lidostas maksas standartcenrādim un laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam šādu maksu kopsumma bija EUR [...]\*. Saskaņā ar 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumu AOC maksāja *Ryanair* iemaksu par tirdzniecības pakalpojumiem, un laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam to kopējā summa bija EUR [...]\*. Starpība starp abiem maksājumiem rada neto maksājumu, ko *Ryanair* maksā AOC un kas ir EUR [...]\* apmērā visā 2003.–2011. gada periodā. Tā kā kopējais pasažieru skaits šajā periodā bija 408 291 <sup>(44)</sup>, Vācija secināja, ka *Ryanair* maksāja AOC neto nodevu aptuveni EUR [...]\* apmērā par katru izceļojošo pasažieri.

#### 14. tabula

#### Rēķini, kas saņemti no *Ryanair* un izrakstīti *Ryanair* 2003.–2011. gadā <sup>(1)</sup>

(EUR)

Gads	No <i>Ryanair</i> saņemtie rēķini	Lidostas izrakstītie rēķini	Pasažieru skaits
2003	[...]*	[...]*	25 750
2004	[...]*	[...]*	37 160
2005	[...]*	[...]*	50 714
2006	[...]*	[...]*	44 580
2007	[...]*	[...]*	60 678
2008	[...]*	[...]*	62 876
2009	[...]*	[...]*	66 367
2010	[...]*	[...]*	55 641
2011	[...]*	[...]*	4 525
<b>Kopā</b>	[...]*	[...]*	<b>408 291</b>

<sup>(1)</sup> Vācijas sniegtā informācija.

- (104) Vācija norāda, ka pēc *Ryanair* paziņojuma par reisu pārtraukšanu no AOC 2011. gada martā lidostas ekspluatants neveica turpmākas tirdzniecības iemaksas 2011. gada februārī un martā.

<sup>(43)</sup> Šīs summas izriet no ikmēneša rēķina, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* sūtīja *Ryanair* 2009. gada jūnijā. Tomēr, neraugoties uz Komisijas pieprasījumu, Vācija nav sniegusi informāciju par ikmēneša pasažieru un gaisa kuģa maksu, kas *Ryanair* jāmaksā laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam.

<sup>(44)</sup> Saistībā ar šo Vācijas iesniegtais pasažieru skaits atšķiras no lidostas ekspluatanta finanšu pārskatos norādītā pasažieru skaita; skatīt 1. tabulu.



- (105) Vācija skaidro, ka tirdzniecības maksājumus saskaņā ar 2010. gada 21. septembra līgumu starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair* veica privātu uzņēmumi, jo tie bija piekrituši uzturēt *Ryanair* darbību AOC. Saskaņā ar uzņēmuma vadības ziņojumu 2011. gadā <sup>(45)</sup> lidojumi 2010./2011. gada ziemas sezonā – kas bija tikai viens maršruts uz Londonu – bija iespējami, tikai pateicoties reģionālo uzņēmumu atbalstam.
- (106) Vācija norāda, ka *Ryanair* savā vietnē nodrošināja AOC un reģiona publicitāti. *Ryanair* vietne ir otra populārākā Eiropā aiz *Google*, tādēļ tai ir atbilstīga cena. Reklāmas vārds *Google* vietnē maksā EUR 0,05–2,00 par katru klikšķi. Saskaņā ar Vācijas aprēķinu, ja gada laikā AOC ir 100 000–150 000 *Ryanair* pasažieru un reklāmas vārda cena ir EUR 1,00 par katru klikšķi, tad, pieņemot, ka katrs pasažieris veic tikai vienu klikšķi, reklāmas cena gadā ir EUR 100 000–150 000. Tā kā pasažieri parasti veic vairāk nekā vienu klikšķi un ir pasažieri, kas jau veikuši klikšķi, bet nepērk biļeti, Vācijas iestādes secina, ka tirdzniecības līgums starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair* ir bāzēts uz pamatotu cenu, kas nedod *Ryanair* priekšrocību.
- (107) Vācija norāda, ka *Ryanair* organizēja reklāmas pasākumus, kā norādīts 15. tabulā.

15. tabula

Tirdzniecības maksājumi, ko AOC maksāja *Ryanair*

Periods	Summa	Maksājuma mērķis
2003. gads	EUR 50 000–150 000 [..]*	Drukāta reklāma izdevumā <i>Leipziger Volkszeitung</i>
2004. gads	EUR 25 000–125 000 [..]*	Drukāta reklāma izdevumā <i>Leipziger Volkszeitung</i>
2007. gada maijs –2008. gada marts	EUR 75 000–175 000 [..]*	Reklāma avīzēs, tiešie pasta sūtījumi un citi publicitātes pasākumi
2008. gada maijs – 2009. gada marts	EUR 50 000–150 000 [..]*	Reklāma avīzēs, tiešie pasta sūtījumi un citi publicitātes pasākumi
<b>Kopā (2003. gads –2009. gada marts)</b>	<b>EUR 225 000–325 000 [..]*</b>	

- (108) Vācija apgalvo, ka rezultativitātes atalgojums nav priekšrocība *Ryanair*, jo to veido tirgum atbilstīgi maksājumi par *Ryanair* veiktām tirdzniecības darbībām. Vācija norāda, ka tirdzniecības pasākumi bija veiksmīgi, jo pasažieru skaits palielinājās no 25 000 (2002. gadā) līdz 140 000 (2009. gadā), un rezultātā vispārējie ienākumi palielinājās no EUR 316 000 līdz EUR 1,12 miljoniem, ienākumi no lidostas maksas palielinājās no EUR 132 000 līdz EUR 530 000 un ienākumi no automobiļu novietošanas stāvlaukumā palielinājās no nulles līdz EUR 263 000.
- (109) Vācija uzskata, ka maksājumi, kas veikti saskaņā ar tirdzniecības pakalpojumu līgumiem, nav valsts atbalsts šādu iemeslu dēļ:
- Vācija uzsver, ka pretēji Komisijas apgalvojumiem lēmumā sākt procedūru <sup>(46)</sup> attiecīgā ministrija nevar lemt par līgumu slēgšanu, izņemot gadījumus, kad līgumi ir saistīti ar infrastruktūras pasākumiem. *LuftVZO* <sup>(47)</sup> 43. punkts nenozīmē, ka ir nepieciešama ministrijas piekrišana;
  - vietējās tirdzniecības palātas atbalsts AOC <sup>(48)</sup> liecina tikai par to, ka privātais tirgus bija labvēlīgi noskaņots saistībā ar *Ryanair* savienojumiem;

<sup>(45)</sup> *Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, 2011. gada 9. septembris.

<sup>(46)</sup> Skatīt 133.–134. apsvērumu Komisijas lēmumā sākt procedūru.

<sup>(47)</sup> *Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung* – Vācijas regulējums par aviotransporta licenšu piešķiršanu – skatīt 134. apsvērumu Komisijas lēmumā sākt procedūru.

<sup>(48)</sup> Skatīt 137. apsvērumu Komisijas lēmumā sākt procedūru.

- c) Vācija norāda, ka tirdzniecības maksājumi, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* veica *Ryanair*, ir nevis darbības uzsākšanas atbalsts saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīnijām, bet gan tikai komerciāli ģēni atbalsta darbības jomas.

## 6. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

### 6.1. RYANAIR PIEZĪMES

#### Attiecināmība uz valsti

- (110) *Ryanair* norāda, ka valsts atbalsts lidostām nav attiecināms uz *Ryanair*. Pieņēmums par to, ka lidostas nodod valsts atbalstu aviokompānijām, nozīmētu ES tiesību aktu pārkāpumu. Šāds pieņēmums ir diskriminējošs attiecībā uz valsts lidostām, kaut gan konkurences noteikumi būtu jāpiemēro vienādi gan valsts, gan privātiem uzņēmumiem. *Ryanair* uzskata, ka Komisijas izmantotie pierādījumi par to, kā var parādīt attiecināmību uz valsti, nav pietiekami. Pierādījumi var rādīt valsts iestāžu interesi par lidostas komercattiecībām un nākotni, bet tie nepierāda valsts iestāžu faktisko iesaisti lidostas sarunās un līgumos ar *Ryanair*. Pierādījumi par to, ka Tīringenes federālās zemes ministrijas faktiski iebilda pret līgumiem ar *Ryanair*, norādītu, ka ir vajadzīga vismaz spēcīgāka Komisijas veikta pārbaude par *Ryanair* līgumu attiecināmību uz valsti.
- (111) *Ryanair* norāda, ka jautājums ir nevis par to, vai valstij būtu vajadzējis ieguldīt savu naudu citviet, bet gan par to, vai valsts piešķir aviokompānijai priekšrocību, kas tai citkārt netiktu piešķirta. *Ryanair* ir tikai apspriedusi nosacījumus ar valsts lidostām, un tāpat tā būtu ieguvusi informāciju no salīdzināmām privātām lidostām.

#### Tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošana

- (112) *Ryanair* norāda, ka tā nav netieša valsts atbalsta saņēmēja. Ja vien komercattiecībās starp *Ryanair* un lidostu ir nosacījumi, kurus var pamatot ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu, pienākumu atgūt līdzekļus nevar attiecināt uz *Ryanair*. *Ryanair* norāda, ka tirgus ekonomikas ieguldītāja princips būtu jāpiemēro ikvienai lietai, kad valstij piederoša lidosta, iespējams, piešķir *Ryanair* valsts atbalstu. Saskaņā ar aviokompānijas teikto nav ne ekonomiska, ne juridiska pamatojuma, lai valsts lidostas tiktu izslēgtas no tirgus ekonomikas ieguldītāja principa, un Komisija šo principu piemērojusi līgumiem, kas ir saistīti ar nozīmīgu valsts infrastruktūru finansēšanu citiem transporta veidiem, piemēram, valsts ostām. Slēdzot līgumus, lidosta veic saimniecisko darbību. Turklāt privātā un publiskā sektora lidostas konkurē tirgū, un līgumi starp aviokompānijām un lidostām var būt rentabli lidostām.
- (113) *Ryanair* uzskata, ka, veicot efektivitātes novērtējumu, nav jāņem vērā skaidrās naudas iepludināšana saistībā ar ieguldījumiem valsts uzdevumā, būtu jāņem vērā papildu izmaksas, nevis zaudētās izmaksas, un visbeidzot šādi novērtējumi būtu jāveic, par atsaucē punktu ņemot lidostu, kas parasti tiek labi vadīta. *Ryanair* apgalvo, ka tad, ja reģionāla lidosta uzskata, ka līgums tai palīdzēs uzlabot efektivitāti, darījums var būt rentabls, pat ja noslēgšanas laikā līgumā varētu būt iesaistītas cenas, kas ir zemākas par izmaksām. Var gaidīt, ka neefektīvas un nepietiekami izmantotas lidostas kļūst rentablas tikai tad, kad tās panāk apjomrādītus ietaupījumus un tīkla ārējos efektus laika grafikā, kas var ilgt 25–30 gadus. Zemo izmaksu aviokompānijas atrodas ideālā situācijā, lai nodrošinātu reģionālo lidostu ieņēmumu ievērojamu palielināšanos, un parasti nav vajadzīga jauna infrastruktūra vai citi ieguldījumi. Pamatojot šo apgalvojumu, *Ryanair* atsaucas uz AK civilās aviācijas iestādes 2011. gada 27. maija lēmumu, saskaņā ar kuru tiek atzīts, ka zemo izmaksu aviokompānijas izmanto lidostu pakalpojumus, bet tām ir zemākas izmaksas.
- (114) *Ryanair* norāda, ka zaudētās izmaksas nav jāņem vērā, piemērojot tirgus ekonomikas ieguldītāja principu – ne veicot salīdzināmu analīzi, ne izmaksu analīzi. *Ryanair* apgalvo, ka privāts ieguldītājs, kas darbotos kā AOC ekspluatants, kopš 1992. gada ņemtu vērā gan infrastruktūras, gan nemainīgās darbības izmaksas, nosakot

zaudētās izmaksas. Faktiski šādas izmaksas nevar atgūt, ņemot vērā AOC zemo komercpievilcīgumu un ļoti ierobežoto tirgus spēju. Šādos apstākļos ikviens alternatīvs scenārijs, kas piedāvā labākas – vai vienkārši mazāk apgrūtināšas – perspektīvas lidostas īpašniekam(-iem) un nenozīmē nedarīt neko vai slēgt lidostu ar potenciāli lielām izmaksām, pilnībā atbilstu tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.

- (115) *Ryanair* arī uzsver, ka īpašās ar *Ryanair* saistītās izmaksas un izmaksas, kas veidojas lidostai, jāapsver atsevišķi, bet tās vispārīgi var būt mazākas nekā ieņēmumi, kas izriet no pozitīviem tīkla ārējiem efektiem, kas rodas, *Ryanair* veicot darbības lidostā.

#### Konsultāciju uzņēmuma pētījums *Ryanair* vārdā

- (116) *Ryanair* apgalvo, ka līgums par nodevām ar AOC atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principa prasībām. Saistībā ar šo *Ryanair* iesniedza Komisijai divus ziņojumus, ko bija sagatavojis konsultāciju uzņēmums. Šajos pētījumos attiecīgais darījums tiek salīdzināts ar līgumiem par nodevām starp *Ryanair* un lidostām, kas vai nu lielākoties pieder privātpersonām un ir ar privātpersonu finansējumu, vai darbojas kā tirgus ekonomikas ieguldītāji situācijās, kas ir pietiekami līdzīgas AOC situācijai.
- (117) *Ryanair* paskaidro, ka ziņojumos izmantota šāda metode lidostu salīdzināšanai: analīze veikta, balstoties vienīgi uz citiem *Ryanair* līgumiem, jo salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem *Ryanair* ir atšķirīgs ekspluatācijas režīms, t. i., aviokompānija neizmanto t. s. "gaisa tiltus", autobusus vai uzgaidāmās telpas, nepiedāvā lidojumus ar pārsēšanos, sagatavošanās laiks atpakaļceļam ir 20 minūtes, un galvenokārt tiek piedāvāts izmantot rokas bagāžu. Turklāt pētījuma aptvēra tikai tādas lidostas, kas tiek vadītas atbilstīgi tirgus ekonomikas ieguldītāja principam. No pētījuma tika izslēgtas lidostas, kas varētu būt saņēmēmas ievērojamu valsts atbalstu. Tādējādi aptuveni 15 lidostas *Ryanair* tīklā atbilst šiem kritērijiem un tika ietvertas pētījumā.
- (118) Pirmajā ziņojumā norādīts, ka [...] ir vispiemērotākā salīdzinājuma lidosta. Saskaņā ar ziņojumu "salīdzinājuma lidosta, kas tiek izvēlēta analīzes nolūkā, ideālā gadījumā ir tikpat liela, cik liela ir Altenburgas lidosta. Kaut gan nebija iespējams atrast salīdzinājuma lidostu, kas būtu ļoti līdzīga Altenburgas lidostai no visiem nozīmīgajiem viedokļiem, [...] lidosta ir pietiekami līdzīga šajā ziņojumā sniegtās analīzes nolūkā". Otrajā ziņojumā salīdzināmo lidostu spektrs tiek paplašināts un attiecas uz kopumu, ko veido [...] lidostas; tiek salīdzināta maksa šajās lidostās laikā starp 2003./2004. gadu un 2010./2011. gadu gan par katru pasažieri, gan pamatojoties uz apriti.
- (119) Ziņojumos secināts, ka vispārējā maksa, ko *Ryanair* maksā AOC, vidēji ir lielāka par vai vienāda ar salīdzināmām maksām, ko aviokompānija maksā izmeklēšanas perioda laikā salīdzinājuma lidostās. Tas norāda, ka maksa, ko *Ryanair* maksā AOC saskaņā ar dažādiem līgumiem, ir saderīga ar maksām, kādas tiktu piedāvātas *Ryanair* līdzīgos apstākļos, ja lidostas īpašnieks būtu tirgus ekonomikas ieguldītājs.
- (120) *Ryanair* apgalvo, ka lidostas maksa jāskata tādā līmenī, kas atbilst robežizmaksām, nevis jāapsver vidējās mainīgās izmaksas vai vidējās kopējās izmaksas.
- (121) *Ryanair* uzsver, ka AOC līgumi ar *Ryanair* un AMS jāvērtē atsevišķi un nevar uzskatīt, ka abi uzņēmumi ir viens iespējamā valsts atbalsta saņēmējs. Līgumi tika slēgti atsevišķi, sarunas par tiem notika atsevišķi, tie attiecas uz dažādiem pakalpojumiem, un uz tiem neattiecas nekas, kā dēļ varētu uzskatīt, ka uzņēmumi ir iespējamā valsts atbalsta avots. Tirdzniecības līguma noslēgšana ar AMS nebija nosacījums, lai *Ryanair* varētu veikt reisu uz lidostu/no lidostas. Pamatojoties uz saviem pieņēmumiem par tirdzniecības vajadzībām, daudzas lidostas, ko apkalpoja *Ryanair*, neslēdza līgumus ar AMS. *Ryanair* uzsver, ka tirdzniecības pakalpojumu pirkšana par tirgus cenām un saistītie līgumi starp aviokompāniju un lidostu jāskata atsevišķi.

- (122) *Ryanair* arī paskaidro, ka nav norāžu par to, ka aviokompānija, kas apņēmusies nogādāt līdzīgu pasažieru skaitu un/vai nodrošināt gaisa kuģi ceļojumam turp un atpakaļ, nesaņemtu līdzīgu "samazinātu nodevu". Komisija arī nepārbauda, vai aviokompānija, kas piedāvā līdzīgas apņemšanās, saņemtu piedāvājumu par tādām pašām nodevām no salīdzināmas privātas lidostas.
- (123) Saistībā ar tirdzniecības vērtību *Ryanair* apgalvo, ka tirdzniecības vieta *Ryanair* vietnē ir ierobežots resurss un pēc tās ir augsts pieprasījums, tostarp no uzņēmumiem, kas nav lidostas. Patlaban vietnē tiek reģistrēti aptuveni 4,5 miljardi skatījumu gadā. Pat pārņēmējlidostas tagad apzinās, kāda vērtība ir to vietnēm tirdzniecības un reklāmas nolūkā. Tajā pašā laikā daudzas lidostas izdara komerciāli racionālu izvēli veidot zīmolu, izvietojot reklāmas vietnē *ryanair.com* vai citu aviokompāniju vietnēs. Lielāka zīmolu atpazīstamība var dot gan savstarpēji pastiprinošu, gan papildinošu labumu lidostām. AOC ir daudz mazāk pazīstama starptautiskā mērogā nekā *Aéroports de Paris* vai Hitrovas lidosta, tādēļ tai jāiegulda reklāmā, lai uzlabotu sava zīmola atpazīstamību un pēc iespējas palielinātu iecerēto pasažieru skaitu.
- (124) *Ryanair* sniedz analīzi, kuru sagatavojis konsultāciju uzņēmums un kurā tiek salīdzinātas cenas, ko prasa AMS par tirdzniecības pakalpojumiem tīmeklī, un cenas par līdzīgiem pakalpojumiem, kas tiek piedāvātas citās ar ceļojumiem saistītās vietnēs. Analīze nosaka, kāds bija cenas standarts AMS pirmajā cenrādī 2005. gadā, salīdzinot to ar pakalpojumiem ceļošanas vietnēs attiecīgajā laikā, un ir arī salīdzinātas cenas AMS pašreizējā cenrādī (2013. gadā) un cenas par salīdzināmiem pakalpojumiem, kas tiek pārdoti ar ceļošanu saistītās vietnēs. Analīzē tiek secināts, ka abos periodos AMS prasītā maksa par reklāmu vietnē *ryanair.com* vai nu bija zemāka par vidējo cenu, vai arī bija vidējā tādu cenu kategorijā, kuras tika prasītas salīdzināmās vietnēs. *Ryanair* uzskata, ka šis secinājums liecina par to, ka valsts lidostu līgumi ar AMS atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka testam.
- (125) *Ryanair* arī sniedz pierādījumus par lidostai sniegtajiem pakalpojumiem, izmantojot dažādus ekrānu uzņēmumus, un tas liecina, ka pakalpojumi, kas tika sniegti saskaņā ar līgumiem ar AMS, tika uzraudzīti. Šie ekrānu uzņēmumi tika vispārīgi nodrošināti lidostām, kas bija noslēgušas līgumu ar AMS, lai parādītu, ka tiek aktivizēti vietnē *ryanair.com* pirktie pakalpojumi. *Ryanair* uzsver to pakalpojumu vērtību, kurus AMS sniedza lidostām, un uzskata, ka noteikti ir jāizsaka kvantitatīvi tie labumi, kas veidojas, lidostām slēdzot līgumus ar AMS.
- (126) Nenonākot pretrunā *Ryanair* nostājai par to, ka AMS līgums un aviopakalpojumu līgums (turpmāk "APL") jāskata atsevišķi, *Ryanair* sniedz analīzi par tirgus ekonomikas dalībnieka rentabilitāti, ko veica konsultāciju uzņēmums un kurā aptverts gan aviopakalpojumu līgums starp *Ryanair* un lidostu, gan tirdzniecības līgumi starp AMS un lidostu. *Ryanair* apgalvo, ka šī analīze palīdzēs Komisijai, ja tā ievēros pieeju apsvērt APL kopā ar AMS līgumiem, jo jāņem vērā tas, kā AMS varētu būt iestrādāts kopīgā AMS un APL rentabilitātes analizē.
- (127) Konsultāciju uzņēmums secina, ka naudas plūsmas pieeja ir atbilstīga metode, kā iekļaut AMS vērtību kopīgā AMS un APL rentabilitātes novērtējumā. Šāda pieeja aptver apkopoto papildu peļņu, kas tiek uzkrāta lidostai APL parakstīšanas rezultātā, kā arī labumus, kas rodas no reklāmas, izmantojot AMS līgumu. Saskaņā ar šo pieeju var uzskatīt, ka lidostas izdevumi saistībā ar AMS ir papildu darbības izdevumi diskontētās naudas plūsmas ienesīguma analizē. Šī pieeja arī ņem vērā labumus, ko dod gan tirdzniecības pasākumi, kas izriet no AMS līgumiem, gan saistībā ar APL, līguma darbības laikā un pēc APL plānotās izbeigšanas, jo tirdzniecības pasākumi veicina zīmola vērtības pastiprināšanu un var radīt uzņēmējdarbību un peļņu turpmāk.
- (128) Saistībā ar pētījuma secinājumu *Ryanair* uzsver: kamēr Komisija skatīs APL un AMS līgumus kopā, tai jāpiemēro konsultāciju uzņēmuma izvirzītie principi šajā lietā, lai pienācīgi piemērotu tirgus ekonomikas dalībnieka rentabilitātes analīzi izmeklēšanai par APL un AMS līgumiem.

- (129) Turklāt *Ryanair* iesniedza vairākas piezīmes, ko sagatavojis konsultāciju uzņēmums, un profesora Damjena Makloulina (*Damien P. McLoughlin*) sagatavoto analīzi.

Tirgus standarta noteikšana salīdzināmā analīzē tirgus ekonomikas dalībnieka <sup>(49)</sup> testa <sup>(50)</sup> nolūkā

- (130) Konsultāciju uzņēmums uzskata, ka Komisijas pieeja, pieņemot tikai salīdzinājuma lidostas, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, kurā ir lidosta, par kuru tiek veikta izmeklēšana, ir kļūdaina. Konsultāciju uzņēmums norāda, ka tirgus standartcenas, kas iegūtas no salīdzinājuma lidostām, neietekmē valsts atbalsts, kas piešķirts apkārtējām lidostām. Tādēļ var aptuveni aplēst tirgus standartu tirgus ekonomikas dalībnieka testu nolūkā, jo:
- a) salīdzināmās analīzes tiek plaši izmantotas tirgus ekonomikas dalībnieka testiem ārpus valsts atbalsta darbības jomas;
  - b) uzņēmumi ietekmē viens otra cenu noteikšanas lēmumus tikai tiktāl, ciktāl to produkti kalpo kā aizstājēji vai papildinātāji;
  - c) lidostas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā ne vienmēr savstarpēji konkurē, un iesniegtajā ziņojumā izmantotās salīdzinājuma lidostas saskaras tikai ar ierobežotu konkurenci no valstij piederošām lidostām attiecīgajās aptvēruma teritorijās (2013. gada aprīlī mazāk nekā viena trešā daļa no komerclidostām salīdzinājuma lidostu aptvēruma teritorijās pilnībā piederēja valstij, un nevienā no šīm lidostām netika veikta izmeklēšana saistībā ar valsts atbalstu);
  - d) pat ja salīdzinājuma lidostas konkurē ar valsts lidostām vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā, var būt iemesli, kādēļ jāuzskata, ka to uzvedība ir salāgota ar tirgus ekonomikas dalībnieka principu (piemēram, gadījumos, kad privātpersonu līdzdalības daļa ir liela vai lidostu pārvalda privātpersonas);
  - e) tirgus ekonomikas dalībnieka lidostas nenoteiks cenu, kas būs zemāka par papildu izmaksām.

Rentabilitātes analīzes pamatā esošie principi tirgus ekonomikas dalībnieka testu <sup>(51)</sup> nolūkā

- (131) Konsultāciju uzņēmums norādīja, ka rentabilitātes analīzē, kas tika veikta uzņēmuma ziņojumā un iesniegta Komisijai, ir ievēroti principi, kurus pieņemtu racionāls privātā sektora ieguldītājs, un atspoguļota pieeja, ko Komisija ievērojusi līdzīgos gadījumos iepriekš. Rentabilitātes analīzes pamatā ir šādi principi:
- a) novērtējums tiek veikts, pamatojoties uz pieaugumu;
  - b) nav obligāti nepieciešams *ex ante* darījumdarbības plāns;
  - c) saistībā ar nenoslogotu lidostu vienas kases pieeja ir atbilstīga metodika cenas noteikšanai;
  - d) jāapsver tikai tie ieņēmumi, kas ir saistīti ar operētājlidostas saimniecisko darbību;
  - e) jāņem vērā viss līguma darbības laiks, tostarp līguma pagarināšana;
  - f) jādiskontē nākotnes finanšu plūsmas, lai novērtētu līgumu rentabilitāti;
  - g) *Ryanair* līgumu pieaugošā rentabilitāte lidostām ir jāvērtē, pamatojoties uz aplēsēm par iekšējo atdeves likmi vai neto pašreizējo vērtību.

<sup>(49)</sup> MEO – tirgus ekonomikas dalībnieks.

<sup>(50)</sup> Lietas par valsts atbalstu *Ryanair*, ko konsultāciju uzņēmums sagatavoja *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 9. aprīlis.

<sup>(51)</sup> Skatīt 50. zemsvirtras piezīmi.

Profesora Makloulina (*Damien P. McLoughlin*) analīze <sup>(52)</sup> – zīmola veidošana: kāpēc un kā maziem zīmoliem būtu jāiegulda tirdzniecībā

- (132) Dokumenta mērķis ir izklāstīt komercloģiku, kas pamato reģionālo lidostu lēmumus pirkt no AMS reklāmu vietnē *ryanair.com*. Dokumentā norādīts, ka ir daudz ļoti spēcīgu, labi zināmu un bieži izmantotu lidostu. Lai vājāki konkurenti varētu paplašināt uzņēmējdarbību, tiem jātiek galā ar patērētāju statisko pirkšanas uzvedību. Mazākām reģionālām lidostām jāatrod veidi, kā pastāvīgi atgādināt par savu zīmolu pēc iespējas plašākai auditorijai. Tradicionālajām tirdzniecības saziņas formām ir vajadzīgi izdevumi, bet šādu resursu uzņēmumiem nav.

Piezīmes par maksājumiem, kas veikti AMS

- (133) *Ryanair* nepiekrīt Komisijas novērtējumam par to, ka maksājumi, kas veikti AMS, ir lidostas izmaksas, jo šajā pieejā netiek ņemta vērā tādu pakalpojumu vērtība, kurus AMS sniedz lidostai. Turklāt *Ryanair* uzskata, ka vērtīgu tirdzniecības pakalpojumu pirkšana par tirgus likmēm skatāma atsevišķi no saistītā līguma starp lidostu un aviokompāniju, lai varētu veikt tirgus ekonomikas dalībnieka analīzi. Analīzes pamatojumam *Ryanair* iesniedz pētījumu, ko veica konsultāciju uzņēmums un kurā salīdzinātas standartcenas, ko pieprasīja AMS, un cenas par salīdzināmiem pakalpojumiem, ko piedāvā citas ceļošanas vietnes <sup>(53)</sup>. Pētījumā secināts, ka cenas, ko prasa AMS, ir vai nu zemākas par vidējām cenām, vai arī atrodas vidējā cenu kategorijā ar cenām, kas tiek prasītas salīdzināmu uzņēmumu vietnēs. Saistībā ar šo *Ryanair* secina, ka AMS cenas ir salāgotas ar tirgus cenām un valsts lidostas lēmums pirkt AMS pakalpojumus ir salāgots ar tirgus ekonomikas dalībnieka testu. *Ryanair* arī iesniedza pierādījumus par pakalpojumiem, kas tika sniegti lidostām atbilstīgi AMS līgumiem, lai parādītu, kāda ir šo lidostām sniegto pakalpojumu vērtība.
- (134) *Ryanair* pieprasa, lai Komisija atkārtoti novērtē pieeju saistībā ar līdzšinējiem līgumiem ar AMS. *Ryanair* uzskata, ka līgumus ar AMS vajadzētu skatīt atsevišķi no *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumiem un uz tiem attiecas atsevišķs tirgus ekonomikas dalībnieka tests. Ja Komisija tomēr uzskata, ka gan AMS līgumi, gan *Ryanair* lidostas pakalpojumu līgumi būtu iekļaujami kopīgā tirgus ekonomikas dalībnieka testā, nevar neņemt vērā to, kāda vērtība ir AMS pakalpojumiem, kas tiek sniegti lidostai.
- (135) Konsultāciju uzņēmums 2013. gada 20. decembra ziņojums par AMS cenām attiecas uz iepriekšējos ziņojumos izdarītajiem secinājumiem par reklāmas nozīmi maziem zīmoliem, un tas apliecina, ka *Ryanair* ir spēcīgs zīmols Eiropas līmenī, kas var piesaistīt prēmiju par saviem reklāmas pakalpojumiem. AMS likmes tiek salīdzinātas ar tāda parauga cenu, kurš izvēlēts vienlaikus ar reklāmām tīmeklī, ņemot vērā tāda paša izmēra reklāmas 2004.–2005. gada posmā, t. i., laikā, kad tika pirmoreiz ieviests AMS cenrādis, un 2013. gadā. Vietnē *ryanair.com* apmeklētāju skaits mēnesī ir vairāk nekā divas reizes lielāks nekā nākamajā populārākajā ceļojumu vietnē, un apmeklētāji visdrīzāk iesaistās citos elektroniskos komercdarījumos. Pateicoties tam un arī lielajai zīmola atpazīstamībai, aviokompānija var iekasēt prēmiju.
- (136) Salīdzinājums veikts vienāda izmēra reklāmām, kas tika noteiktas, izmantojot pieejamos datus, un izvietotas katras vietnes sākumlapā. Tika salīdzinātas tikai cenrāžu cenas, jo īpašie piedāvājumi un diskrecionārie konti nebija pārredzami, kaut gan tie ir standarta komercprakse. Cenrādī cena tiek kotēta kā cena par tūkstoši nopiedumu, t. i., cena, kas tiek maksāta par katrām tūkstoš reizēm, kad tīmekļa vietnes apmeklētāji aplūko reklāmu. Tīmekļa reklāmas cenas atšķiras atkarībā no izmēra, kas izteikts pikseļos, un atrašanās vietas vietnē. Primāri reklāmas pakalpojums *ryanair.com* sākumlapā tika piedāvāts laikā no 2004. gada līdz 2005. gadam, un tas bija reklāmkarogs 468 × 60 pikseļu izmērā. Reklāmkarogus parasti izvieto vietnes galvenās iedaļas centrā. Laikā no 2004. gada līdz 2005. gadam AMS reklāmas cenrādis 2005. gadam reklāmkaroga formātā tika salīdzināts ar reklāmkarogu 54 Eiropas ceļojumu vietnēs.

<sup>(52)</sup> Sagatavota *Ryanair* vajadzībām, 2013. gada 10. aprīlis.

<sup>(53)</sup> *Ryanair* vajadzībām sagatavots dokuments "Vai AMS noteiktās cenas ir salāgotas ar tirgus likmi?", 2013. gada 20. decembris.

- (137) Saistībā ar 2013. gadu tiek skatītas divu citu veidu reklāmas: t. s. “debesskrāpji” 120 × 600 pikseļu izmērā un vienumi lapas vidū 300 × 250 pikseļu izmērā. “Debesskrāpji” ir garas reklāmas vietnes sānu daļā, savukārt vienums lapas vidū parasti izvietots tiešsaistes saturā, tādēļ tas ir labi redzams. AMS cenrādis “debesskrāpja” formas reklāmai un vienumam lapas vidū tika salīdzināts ar cenām par reklāmu 22 ceļojumu vietnēs un 135 citās vietnēs. Tika konstatēts, ka saistībā ar abiem periodiem un dažādos sektoros AMS cenas bija zemākas nekā vai tādā pašā līmenī kā cenas salīdzināmās vietnēs.

Kā būtu traktējami līgumi ar AMS rentabilitātes analīzes ietvaros, veicot tirgus ekonomikas dalībnieka testu

- (138) *Ryanair* iesniedza konsultāciju uzņēmuma sagatavotu ziņojumu par principiem, kuri būtu jāpiemēro tirgus ekonomikas dalībnieka rentabilitātes testam, kas aptver gan aviopakalpojumu līgumus starp *Ryanair* un lidostām, gan tirdzniecības līgumus starp AMS un tām pašām lidostām<sup>(54)</sup>. *Ryanair* uzsver, ka tādējādi netiek apšaubīta tā nostāja par to, ka AMS līgumiem un aviopakalpojumu līgumiem būtu jāveic katram savs tirgus ekonomikas dalībnieka tests.
- (139) Ziņojumā norādīts, ka kopīgajā rentabilitātes analīzē ar AMS saistīti ienākumi būtu jāietver ieņēmumu pusē, bet AMS izdevumi ir iekļauti izmaksu pusē. Ziņojumā tiek ierosināts izmantot naudas plūsmas metodi, saskaņā ar kuru AMS izdevumi tiek traktēti kā papildu darbības izdevumi. Ziņojumā norādīts, ka tirdzniecības darbības veicina zīmola vērtības radīšanu un pastiprināšanu, savukārt zīmola vērtība var veidot uzņēmējdarbību un peļņu gan tirdzniecības līguma darbības laikā, gan pēc līguma darbības beigām. Līgums ar *Ryanair* piesaistītu citas aviokompānijas lidostai. Tas savukārt piesaistītu komercuzņēmumus un palielinātu lidostas ieņēmumus, kas nav saistīti ar aviopakalpojumiem<sup>(55)</sup>. Saskaņā ar Komisijas veikto kopīgo rentabilitātes analīzi šie labumi būtu jāņem vērā, traktējot AMS izdevumus kā papildu darbības izdevumus, aprēķinot papildu peļņu, no kuras atskaitīti AMS maksājumi.
- (140) Turklāt gala vērtība būtu jāiekļauj plānotajā papildu peļņā aviopakalpojumu līguma darbības termiņa beigās, lai reģistrētu vērtību, kas tiek uzkrāta pēc līguma darbības termiņa beigām. Gala vērtību var koriģēt, izmantojot konservatīvu pieņēmumu par iespēju atjaunot līgumu ar *Ryanair* vai ņemot vērā līdzīgus nosacījumus, par kuriem tiktu panākta vienošanās ar citām aviokompānijām. Tādējādi varētu aplēst zemāko robežu labumiem, kurus rada gan AMS līgums, gan aviopakalpojumu līgums, ņemot vērā nenoteiktību saistībā ar papildu peļņu pēc aviopakalpojumu līguma darbības termiņa beigām.
- (141) Šīs pieejas pamatošanai ziņojumā sniegts rezultātu kopsavilkums par pētījumiem, kā reklāma ietekmē zīmola vērtību. Šajos pētījumos tiek atzīts, ka reklāma var veidot zīmola vērtību un uzlabot klientu uzticēšanos. Jo īpaši reklāma vietnē *ryanair.com* palielina zīmola pozīciju lidostā. Īpaši tas nozīmē, ka mazākas reģionālas lidostas, kuru mērķis ir palielināt satiksmes bāzi, var veidot zīmola vērtību, slēdzot reklāmas līgumus ar AMS<sup>(56)</sup>.
- (142) Saskaņā ar ziņojumu jādod priekšroka naudas plūsmas pieejai, nevis kapitalizācijas pieejai, saskaņā ar kuru AMS izdevumi būtu traktējami kā kapitāla izdevumi par nemateriālu aktīvu (t. i., lidostas zīmola vērtību). Tirdzniecības izdevumi tiktu kapitalizēti kā nemateriāls aktīvs, tos attiecīgi amortizētu visā aktīva lietderīgās izmantošanas laikā, un atlikusī vērtība būtu skaidra aviopakalpojumu līguma plānotajās darbības termiņa beigās. Tomēr šī pieeja neaptver papildu labumus, kas lidostai rodas, parakstot aviopakalpojumu līgumu ar *Ryanair*. Turklāt ir grūti aplēst nemateriāla aktīva vērtību, jo jāņem vērā zīmola izdevumi un aktīva lietderīgās izmantošanas laiks.

<sup>(54)</sup> *Ryanair* vajadzībām sagatavots dokuments “Kā būtu traktējami AMS līgumi, veicot rentabilitātes analīzi tirgus ekonomikas dalībnieka testa ietvaros?”, 2014. gada 17. janvāris.

<sup>(55)</sup> Saskaņā ar *York Aviation* ziņojumu “Sociālie labumi, ko dod zemo cenu aviokompānijas Eiropā” (2007. gads), pateicoties *Ryanair*, *Eindhovenas (Eindhoven)* lidosta piesaistīja citus zemo cenu avioparvadātājus, kļūstot par to bāzi.

<sup>(56)</sup> Īpaša atsauce uz profesora *Makloulina (McLoughlin)* ziņojumu “Zīmola veidošana: kāpēc un kā maziem zīmoliem būtu jāiegulda tirdzniecībā” (2013. gads), ko *Ryanair* iesniedza 2013. gada 13. aprīlī.

- (143) Visbeidzot pastāv uzskats, ka naudas plūsmas pieeja nav salāgota ar valsts atbalstu un Komisijai zināmajiem gadījumiem, kad valsts atbalsta nav. Atsauce ir uz *BayernLB* lietu<sup>(57)</sup>, kurā Komisija norādīja, ka tā izmantos dividenžu diskonta vērtēšanas modeli naudas plūsmu aplēsei un tad piešķirs, gala vērtību, pamatojoties uz plānoto dividenžu pieaugumu; atsauce ir arī uz cenu starpības samazināšanu *Telefónica* lietā<sup>(58)</sup>, kurā Komisija iestrādāja gala vērtību diskontētās naudas plūsmas analizē.

## 6.2. AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS) PIEZĪMES

- (144) *Airport Marketing Services* sauc sevi par *Ryanair* meitasuzņēmumu ar reālu komerciolūku, un uzņēmums ir izveidots tādas darbības attīstīšanai, kas nav *Ryanair* pamatdarbība. *Ryanair* izmanto uzņēmumu kā starpnieku reklāmas vietas pārdošanai savā vietnē. Faktiski AMS ved sarunas par tirdzniecības līgumiem un slēdz tirdzniecības līgumus atsevišķi no *Ryanair* līgumiem ar vienām un tām pašām lidostām.
- (145) AMS norāda, ka tas nav saņēmis valsts atbalstu un lidosta sadarbojusies ar AMS atbilstīgi tirgus ekonomikas ieguldītāja principam. AMS norāda, ka tirgus ekonomikas ieguldītāja princips ir ievērots, jo likmes, par kādām AMS nodrošina reklāmas vietu, un iegādes apjomi nediskriminē publiskus un privātus reklāmdevējus. Gan valsts, gan privātās struktūras konkurē par piekļuvi ierobežotajai reklāmas vietai vietnē *ryanair.com*.
- (146) AMS norāda, ka sarunas par tirdzniecības līgumiem notika par komercvērtību tirgus cenas izteiksmē, ņemot vērā uzņēmējdarbības apsvērumus. Gan reģionālas, gan centrālas lidostas izvēlas izvietot reklāmu *Ryanair* vietnē vai citā vietnē, lai palielinātu savu zīmolu atpazīstamību. Palielinoties zīmola atpazīstamībai, lidosta var gūt labumu vairākos veidos. Piemēram, lidosta var piesaistīt to aviokompāniju pasažierus, kuru vietnēs lidosta izvietoj savu reklāmu. Ieceļojošie pasažieri rada ar aviopakalpojumiem nesaistītus ienākumus, jo ārvalstu pasažieri drīzāk varētu tērēt naudu lidostā par suvenīriem, vietējiem ražojumiem, automobiļu īri, restorāniem u. c., radot ieņēmumus, kas veido gandrīz pusi no lidostas ienākumiem par pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi.
- (147) Tas īpaši attiecas uz AOC, kam nebija regulāras pasažieru satiksmes laikā, kad *Ryanair* sāka veikt reisu maršrutā Altenburga–Londona. Attiecīgajā laikā nebija attīstīta darbība, kas varētu radīt ar aviopakalpojumiem nesaistītus ienākumus. Tādēļ tirdzniecības darbības bija īpaši svarīgas, lai pēc iespējas palielinātu ieceļojošo pasažieru daļu kopējā pasažieru skaitā, ko apņēmas nodrošināt *Ryanair*, un veicinātu ar aviopakalpojumiem nesaistītas komercdarbības izveidi lidostā.
- (148) *Ryanair* vietnei piemīt tirdzniecībai īpaši vērtīgas iezīmes: tā ir viena no populārākajām ceļojumu vietnēm pasaulē, *Ryanair* zīmols un tīmekļa adrese ir labi zināmi, vietnes saturs ir pievilcīgs, jo elastīguma līmenis ir tikai [...]\*, katra apmeklējuma vidējais ilgums ir ļoti garš un mērķauditorija ir potenciālie lidostas pasažieri. Šīs vietnes īpašības parādās tirdzniecības nodevās, kas tiek pieprasītas AOC.
- (149) AMS norāda, ka tā tirdzniecības nodeva tika noteikta, ņemot vērā tirgus cenu. AMS nediskriminē lidostas klientus un citus klientus. AMS nosaka cenu, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, un tās tiek pārredzami norādītas uzņēmuma vietnē<sup>(59)</sup>. Cena, ko AMS prasa maksāt AOC, atbilda cenrādim. Salīdzinājumam var norādīt, ka reklāma uz vienas lapas, ko lidosta ievieto laikrakstā *Daily Telegraph*, maksātu aptuveni EUR 2 385 000 uz 45 dienām (GBP 46 000 dienā). Turklāt reklāma, kuru AMS izvietoj *Ryanair* vietnē, ir “nemainīga”, savukārt reklāma, kas tiek izvietota daudzās citās interneta vietnēs, ir drīzāk “rotējoša”.

<sup>(57)</sup> Eiropas Komisija (2005. gads) NN 72/05, Kapitāla palielināšana *BayernLB*, Vācija, 27.-29. punkts.

<sup>(58)</sup> Komisijas 2007. gada 4. jūlija lēmums par ienākumiem saistībā ar EK līguma 82. pantu (lieta COMP/38.784 – *Wanadoo España* pret *Telefónica*), 360. un 363. punkts.

<sup>(59)</sup> Skatīt vietnē [www.airportmarketingservices.com](http://www.airportmarketingservices.com).



- (150) Saskaņā ar pakalpojumu sniegšanu uz diviem gadiem atbilstīgi 2008. gada tirdzniecības līgumam ar AMS lidosta varēja samaksāt par reklāmas pakalpojumiem, pamatojoties uz vietnes satiksmi 2007. gadā. Līdzīgā kārtā 2010. gada tirdzniecības līguma pamatā bija pieņēmumi par vietnes satiksmi 2009. gadā. Pieejamie vēsturiskie dati liecina, ka apmeklētāju skaits *Ryanair* vietnē ir ievērojami audzis pēdējos gados.
- (151) AMS secina, ka tas nav guvis valsts atbalstu un *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* rīkojās atbilstīgi tirgus ekonomikas ieguldītāja principam attiecībā pret AMS.

### 6.3. LUFTHANSA PIEZĪMES

- (152) *Lufthansa* norāda, ka *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* 2010. un 2011. gada pārskati rāda, ka gada zaudējumi bija attiecīgi EUR 567 000 un EUR 437 000, un tas liecina, ka, neraugoties uz valsts atbalstu, uzņēmums joprojām nav rentabls. *Lufthansa* norāda, ka akcionāru ikgadējās iemaksas tiek veiktas divējādi:
- a) saskaņā ar Altenburgas federālās zemes apriņķa budžeta plānu 2014. gadam *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* saņēma papildmaksu EUR 228 000 gadā atbilstīgi statūtu 24. pantam;
  - b) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* arī saņēma neatmaksājamu iemaksu EUR 2 406 000 apmērā laikā no 2009. gada līdz 2011. gadam. Saskaņā ar gada pārskatiem šīs iemaksas nodrošina uzņēmuma maksāspēju. Šīs iemaksas tika nodrošinātas arī 2014. gadā (EUR 350 000 2014. gadā), un par to liecina Altenburgas federālās zemes apriņķa budžeta plāns. Kopumā akcionāru iemaksas bija EUR 409 000 2014. gadā un EUR 174 000 2013. gadā.
- (153) Saistībā ar pašreizējo izmeklēšanu *Lufthansa* norāda, ka infrastruktūra acīm redzot tika izbūvēta īpaši *Ryanair* vajadzībām atbilstīgi līgumam ar *Ryanair*. *Lufthansa* apgalvo, ka privāts ieguldītājs būtu tā rīkojies tikai tad, ja *Ryanair* būtu apņēmusies sniegt lidostai pakalpojumus noteiktā skaitā gadu.
- (154) *Lufthansa* arī apgalvo, ka valsts glābšanas atbalsts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* tika sniegts laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam, jo lidostas maksa nebija pietiekama darbības izmaksu segšanai. *Lufthansa* norāda, ka lidosta ir "grūtībās nonācis uzņēmums" atbilstīgi Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai<sup>(60)</sup>, bet regulējums nav ievērots, jo par atbalstu netika ziņots. Tādēļ šis atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (155) Saistībā ar lidostas maksu un tirdzniecības atbalstu *Lufthansa* norāda, ka *Ryanair* tika sniegts ievērojams atbalsts labvēlīgākas maksas un tirdzniecības atbalsta veidā. *Lufthansa* apgalvo, ka šīs priekšrocības nav saderīgas ar iekšējo tirgu, jo 2005. gada vadlīnijās norādītos saderīguma kritērijus nevarēja piemērot – tos nepiemēro gadījumos, kad tiek sniegts pastāvīgs un nemainīgs darbības atbalsts. Arī 2014. gada pamatnostādnes nevarēja piemērot, jo tās attiecas uz atbalstu aviokompānijām darbības sākšanai, par kuru ziņots vai kas piešķirts pēc pamatnostādņu stāšanās spēkā. Pat ja 2014. gada pamatnostādnes varētu piemērot, nebūtu izpildīti saderīguma kritēriji par atbalstu aviokompānijām darbības sākšanai.

### 6.4. BUNDESVERBAND DER DEUTSCHEN FLUGGESELLSCHAFTEN PIEZĪMES

- (156) *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF)* nepiekrīt, ka 2014. gada pamatnostādnes tiek piemērotas nepaziņotam darbības atbalstam, kas piešķirts pirms pamatnostādņu publicēšanas, jo šāda piemērošana būtu pretrunā mērķim nepieļaut konkurences kroplošanu un radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū. *BDF* norāda, ka šāda piemērošana būtu priekšrocība uzņēmumiem, kas rīkojušies saskaņā ar vadlīnijām, kas bija spēkā pirms 2014. gada 4. aprīļa. *BDF* uzskata, ka jaunās pamatnostādnes legalizētu nelikumīgu rīcību ar atpakaļejošu datumu. Tādēļ atbalsts darbības sākšanai, kas piešķirts *Ryanair*, un ieguldījumu atbalsts, kas piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, jāvērtē kā nepaziņots atbalsts, pamatojoties uz tiesību aktiem, kas bija spēkā attiecīgajā laikā.

<sup>(60)</sup> OVC 249, 31.7.2014., 1. lpp.

## 7. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

## 7.1. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR RYANAIR PIEZĪMĒM

- (157) Saistībā ar konsultāciju uzņēmuma sagatavoto ziņojumu Vācija min, ka tas norāda uz iespēju, ka *Germanwings* sniedza pakalpojumus AOC. Tomēr Vācija apgalvo, ka *Germanwings* nekad nav sniedzis pakalpojumus lidostai.
- (158) Saistībā ar *Ryanair* piezīmēm Vācija apgalvo, ka Tiringenes federālās zemes iestādes nebija iesaistītas sarunās starp lidostu un *Ryanair/AMS* par līgumu slēgšanu.
- (159) Saistībā ar tirdzniecības līgumiem starp *Ryanair* un AOC Vācija pilnībā atbalsta *Ryanair* nostāju, ka šie tirdzniecības līgumi atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un tādēļ nav saistīti ar valsts atbalstu. Jo īpaši Vācija piekrīt secinājumiem konsultāciju uzņēmuma pēdējā ziņojumā, ko *Ryanair* iesniedza 2013. gada 20. decembrī, un norāda, ka maksājumi *AMS/Ryanair* atbilda sniegtajiem pakalpojumiem, ņemot vērā parastu pakalpojumu līgumu par konkrētu darbību.

## 7.2. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR LUFTHANSA PIEZĪMĒM

- (160) Vācija norāda, ka *Lufthansa* piezīmes nesniedz izmeklēšanai papildinformāciju un Komisijas rīcībā jau ir visa ar lietu saistītā nozīmīgā informācija.
- (161) Vācija noraida vairākus *Lufthansa* apgalvojumus, norādot, ka tie ir kļūdaini.
- a) Vācija uzskata, ka AOC netika izbūvēta un neveica darbību tikai *Ryanair* vajadzībām. Saistībā ar šo Vācija atsaucas uz savām piezīmēm un *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* ilgtermiņa ieguldījumu plānu.
- b) Vācija arī uzsver, ka infrastruktūra ir pieejama izmantošanai ikvienam bez diskriminācijas. Kopš 2001. gada lidostu regulāri izmanto arī *Air Berlin* un *Air Omega*.
- c) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* rezultāti uzlabojās, pateicoties līgumiem ar *Ryanair*. Tādēļ arī privāts ieguldītājs būtu slēdzis šos līgumus.
- d) Šādi lēmumi ir ierasti tādiem uzņēmumiem kā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*. Piemēram, gan 2008. gadā, gan 2009. gadā tika veiktas pārbaudes par to, vai pilotu apmācības uzņēmums varētu sākt izmantot AOC, bet līgums netika noslēgts, jo tajā laikā nebija iespējams pildīt uzņēmuma prasības attiecībā uz infrastruktūru. Vēl viens piemērs ir 2010. gada decembrī pieņemtais lēmums neslēgt jaunus līgumus ar *Ryanair*.
- e) *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* uzņēmējdarbības modelis tika mainīts, pārejot uz vispārējo aviāciju, pamatojoties uz *KE-Consult* veikto pētījumu. Tādējādi tika samazināta nepieciešamo valsts iemaksu summa.
- (162) Vācija arī norāda, ka *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* uzraudzības valde 2013. gada decembrī pieņēma lēmumu iekļaut privātu ieguldītāju, tādēļ valsts iemaksas varēja samazināt arī turpmāk. Turklāt, ņemot vērā lidostas jauno darbības virzienu, kas ir turpmāk vairs neveikt līgumreiskus vai regulārus lidojumus, AOC drīz vajadzētu atrasties ārpus valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomas.
- (163) Vācija norāda, ka atbilstīgi 2005. gada vadlīnijām AOC ir D kategorijas lidosta, jo maksimālais pasažieru skaits gadā ir 150 000. Tādēļ lidosta ir pārāk maza, lai konkurētu ar citām lidostām, un tā pavisam noteikti nekropļo konkurenci. Tātad tai nav ietekmes uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Vācija noraida *Lufthansa* apgalvojumus par iespējamo atbalstu, kas piešķirts *Ryanair*. Vācija arī noraida apgalvojumu, ka atbalsts *Ryanair* tika piešķirts, izmantojot lidostas maksu un tirdzniecības atbalstu, un atsaucas uz savām iepriekšējām piezīmēm par šo.
- (164) Visbeidzot Vācija atsaucas uz Eiropas Komisijas 2005. gada 19. janvāra paziņojumu preseī<sup>(61)</sup>, kas apliecina, ka atbalsta shēma reģionālu lidostu izbūvei un attīstībai strukturāli un ekonomiski vājos reģionos ir saderīga ar iekšējo tirgu.

<sup>(61)</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-05-58\\_de.htm?locale=FR](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR).

## 8. NOVĒRTĒJUMS

## 8.1. ATBALSTA ESAMĪBA

- (165) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu “[...] ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.”
- (166) LESD 107. panta 1. punktā minētie kritēriji ir kumulatīvi. Tādēļ, lai noteiktu, vai attiecīgais pasākums ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt izpildītiem visiem nosacījumiem. Konkrēti, finanšu atbalstam jābūt:
- valsts piešķirtam vai piešķirtam, izmantojot valsts līdzekļus;
  - tādam, kas piešķir priekšrocību konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;
  - konkurenci kropļojošam vai tādam, kas draud kropļot konkurenci;
  - ar ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

## Jēdzieni “uzņēmums” un “saimnieciskā darbība”

- (167) Atbilstīgi iedibinātajai judikatūrai Komisijai vispirms jānosaka, vai *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Jēdziens “uzņēmums” attiecas uz jebkuru vienību, kas veic saimniecisku darbību, neatkarīgi no šādas vienības juridiskā statusa un finansēšanas veida <sup>(62)</sup>. Jebkura darbība, kas ietver preču un pakalpojumu piedāvājumu attiecīgajā tirgū, ir saimnieciskā darbība <sup>(63)</sup>.
- (168) Spriedumā par Leipcijas/Halles lidostu Tiesa apstiprināja, ka lidostas darbība komerciālos nolūkos un lidostas infrastruktūras izbūve ir saimnieciska darbība <sup>(64)</sup>. Ja lidostas ekspluatants veic saimniecisku darbību, piedāvājot lidostas pakalpojumus pret atlīdzību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai finansēšanas veida, tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, un tādēļ tam var piemērot līguma noteikumus par valsts atbalstu, jo tie attiecas uz priekšrocībām, ko šādam lidostas ekspluatantam piešķir valsts vai kas tam tiek piešķirtas, izmantojot valsts līdzekļus <sup>(65)</sup>.
- (169) Saistībā ar laiku, sākot no kura lidostas izbūve un darbība kļūst par saimniecisku darbību, Komisija uzsver, ka tirgus spēku pakāpeniska attīstība lidostu nozarē neļauj noteikt konkrētu datumu. Tomēr Eiropas tiesas ir atzinušas, ka lidostu darbības attīstās pēc savas būtības. Leipcijas/Halles lidostas gadījumā Vispārējā tiesa norādīja, ka, sākot no 2000. gada, valsts atbalsta noteikumu piemērošana lidostas infrastruktūras finansēšanai vairs nevar tikt izslēgta. Attiecīgi, sākot no datuma, kurā tika pieņemts spriedums lietā *Aéroports de Paris* (2000. gada 12. decembris), lidostas infrastruktūras darbība un izbūve jāuzskata par saimniecisku darbību.
- (170) Saskaņā ar novērtējumu 168. un 169. apsvērumā lidostas darbība ir saimnieciska darbība. Konkurence īstenojas, no vienas puses, starp lidostām aviokompāniju un attiecīgi gaisa satiksmes (pasažieru un kravas) piesaistīšanai, un, no otras puses, starp lidostu pārvaldītājiem, kuri var savstarpēji konkurēt par iespēju pārvaldīt noteiktu lidostu. Turklāt, jo īpaši saistībā ar zemo izmaksu pārvaldītājiem un līgumreisu nodrošinātājiem, lidostas, kas neatrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā un pat dažādās dalībvalstīs, var savstarpēji konkurēt šo aviokompāniju piesaistīšanai.

<sup>(62)</sup> Spriedums lietā C-35/96, Komisija pret Itāliju, *Recueil* 1998, I-3851. lpp.; spriedums lietā C-41/90, *Höfner and Elser*, *Recueil* 1991, I-1979. lpp.; spriedums lietā C-244/94, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances* pret *Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, *Recueil* 1995, I-4013. lpp.; spriedums lietā C-55/96, *Job Centre*, *Recueil* 1997, I-7119. lpp.

<sup>(63)</sup> Spriedums lietā 118/85, Komisija pret Itāliju, *Recueil* 1987, I-2599. lpp.; spriedums lietā 35/96, Komisija pret Itāliju, *Recueil* 1998, I-3851. lpp.

<sup>(64)</sup> Spriedums Leipcijas/Halles lidostas lietā, jo īpaši 93.–94. punkts, ko apstiprina spriedums lietā C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle* pret Komisiju, 2012, vēl nav publicēts; skatīt arī spriedumu lietā T-128/89, *Aéroports de Paris* pret Komisiju, *Recueil* 2000, II-3929. lpp., ko apstiprina spriedums lietā C-82/01P, *Aéroports de Paris* pret Komisiju, *Recueil* 2002, I-9297. lpp., un spriedums lietā T-196/04, *Ryanair* pret Komisiju (turpmāk “*Charleroi* spriedums”), Krājums 2008, II-3643. lpp.

<sup>(65)</sup> Spriedums lietās C-159/91 un C-160/91, *Poucet* pret AGV un *Pistre* pret *Cancave*, *Recueil* 1993, I-637. lpp.

- (171) Komisija norāda, ka šajā lēmumā aplūkota lidostas infrastruktūra, kas darbojas uz komerciāla pamata un kuras ekspluatants ir *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*. Tā kā lidostas ekspluatants prasīs maksu lietotājiem par savas infrastruktūras izmantošanu, šī infrastruktūra ir izmantojama komerciālam nolūkam. Tādējādi izriet, ka struktūra, kas izmanto šo infrastruktūru, ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nolūkā.

#### Sabiedriskās kārtības joma

- (172) Tomēr ne visām lidostas ekspluatanta darbībām jābūt saimnieciska rakstura darbībām<sup>(66)</sup>. Tiesa<sup>(67)</sup> nolēmusi, ka darbības, par kurām parasti atbild valsts, īstenojot savas oficiālās pilnvaras valsts iestādes kapacitātē, nav saimnieciska rakstura darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumu darbības joma. Šādas darbības aptver darbības drošības jomā, gaisa satiksmes kontroli, policijas darbības, muitu u. tml. Šādu darbību finansējumam jābūt stingri ierobežotam – tas nedrīkst pārsniegt ar šādām darbībām saistītu izmaksu kompensēšanai nepieciešamo summu, un līdzekļus nevar izmantot citu saimniecisku darbību finansēšanai<sup>(68)</sup>.
- (173) Tādēļ tādu darbību finansēšana, kas ir sabiedriskās kārtības jomā, vai tādas infrastruktūras finansēšana, kas ir saistīta ar šādām darbībām, nav valsts atbalsts<sup>(69)</sup>. Kopumā uzskata, ka tādas lidostā veiktas darbības kā, piemēram, gaisa satiksmes kontrole, policijas darbības, muita, ugunsdzēsšana, kas ir nepieciešamas civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgu iejaukšanos, un ieguldījumi saistībā ar infrastruktūru un iekārtām, kas ir nepieciešamas šādu darbību veikšanai, nav saimnieciska darbība<sup>(70)</sup>.
- (174) Tomēr valsts finansējums darbībām, kas nav saimnieciska darbība, bet noteikti ir saistītas ar saimnieciskas darbības veikšanu, nedrīkst nepamatoti diskriminēt aviokompānijas un lidostu pārvaldītājus. Saskaņā ar iedibināto judikatūru patiesi pastāv priekšrocība, ja valsts iestādes atbrīvo uzņēmumus no pienākuma segt izmaksas, kas ir saistītas ar šo uzņēmumu saimniecisko darbību<sup>(71)</sup>. Tādēļ, ja kādā tiesību sistēmā parasta prakse ir tāda, ka aviokompānijas vai lidostu ekspluatanti sedz izmaksas par noteiktiem pakalpojumiem, savukārt citas aviokompānijas vai lidostas ekspluatanti sniedz tādas pašus pakalpojumus to pašu valsts iestāžu vārdā, bet nesedz izmaksas, pēdējiem var būt piešķirta priekšrocība, pat ja šie pakalpojumi netiek uzskatīti par saimniecisku darbību. Tādēļ lidostu ekspluatantiem piemērojamā tiesiskā regulējuma analīze ir nepieciešama, lai novērtētu, vai saskaņā ar šādu tiesisko regulējumu lidostu ekspluatantiem vai aviokompānijām tiek noteikta prasība segt izmaksas par dažu darbību nodrošināšanu, kas var nebūt saimnieciska darbība, bet ir raksturīgas to veiktajai saimnieciskajai darbībai.
- (175) Vācija paskaidro, ka valsts subsīdijas infrastruktūras ieguldījumiem, kas minēti 71. apsvērumā, ir saistītas tikai ar darbībām, kas nav saimnieciska darbība: Vācija šādās darbībās iekļauj vērtspapīru ieguldījumus un ieguldījumus pasažieru un aviācijas drošumā. Jo īpaši Vācija uzsver, ka drošības pasākumi un politikas veidošana, ugunsdrošības pasākumi, pasažieru un darbības drošums, meteoroloģiskie pakalpojumi un lidojumu drošība ir daļa no sabiedriskās kārtības jomas.
- (176) Attiecīgais tiesiskais regulējums Vācijā ir īpaši noteikts *Luftverkehrsgesetz* (Likums par aviācijas drošību) 8. punktā, kas reglamentē drošības pasākumus lidostās, un *Luftverkehrsgesetz* (Likums par gaisa satiksmi) 27. punkta c) apakšpunkta 2. punktā, kas reglamentē pasākumus darbības drošumam, gaisa satiksmes kontroli un aviodrošuma pasākumus.
- (177) Komisija uzskata, ka pasākumi atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 8. punktam, *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta c) apakšpunkta 2. punktam, meteoroloģiskie pakalpojumi un ugunsdzēsēju brigādes pakalpojumi principā var tikt uzskatīti par darbībām, kas ir sabiedriskās kārtības jomā.

<sup>(66)</sup> Spriedums lietā C-364/92, *SAT Fluggesellschaft* pret *Eurocontrol*, *Recueil* 1994, I-43. lpp.

<sup>(67)</sup> Komisijas 2003. gada 19. marta lēmums N 309/2002 par aviācijas drošību – izmaksu kompensēšana pēc 2001. gada 11. septembra uzbrukumiem.

<sup>(68)</sup> Spriedums lietā C-343/95, *Calì & Figli* pret *Servizi ecologici porto di Genova*, *Recueil* 1997, I-1547. lpp., Komisijas 2003. gada 19. marta lēmums N 309/2002, Komisijas 2002. gada 16. oktobra lēmums N 438/2002 par atbalstu valsts iestāžu funkciju atbalstam ostu nozarē Beļģijā.

<sup>(69)</sup> Komisijas 2003. gada 19. marta lēmums N 309/2002.

<sup>(70)</sup> Jo īpaši skatīt spriedumu lietā C-364/92, *SAT* pret *Eurocontrol*, *Recueil* 1994, I-43. lpp., 30. punktu, un spriedumu lietā C-113/07 P, *Selex Sistemi Integrati* pret Komisiju, Krājums 2009, I-2207. lpp., 71. punktu.

<sup>(71)</sup> Cita starpā skatīt spriedumu lietā C-172/03, *Wolfgang Heiser* pret *Finanzamt Innsbruck*, Krājums 2005, I-01627. lpp., 36. punktu, un norādīto judikatūru.

- (178) Saistībā ar pasākumiem, kas ir saistīti vienīgi ar darbības drošumu, Komisija tomēr uzskata, ka darbības drošums lidostā ir lidostas ekspluatanta saimnieciskās darbības daļa <sup>(72)</sup>. Veicot sīkāku pārskatu par īpašām darbībām un izmaksām, Komisija konstatējusi, ka pasākumi drošai darbībai lidostā, nav darbības, kas ir sabiedriskās kārtības jomā. Ikviens uzņēmums, kas vēlas veikt lidostas darbību, nodrošina iekārtu, piemēram, skrejceļu un peronu, drošumu.
- (179) Saistībā ar ugunsdrošību Komisija norāda, ka izmaksu segšana ir reģionāls pienākums un šādas izmaksas parasti sedz attiecīgās reģiona iestādes. Šādas izmaksas parasti tiek segtas ierobežotā apmērā, nepārsniedzot nepieciešamo summu.
- (180) Saistībā ar gaisa satiksmes kontroli un aviodrošuma pasākumiem *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta d) apakšpunkts nosaka, ka izmaksas saistībā ar *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta c) apakšpunktā noteiktajiem pasākumiem sedz valsts vairākām noteiktām lidostām. Lidostas ir tiesīgas saņemt izmaksu segšanu, jo tās ir "atzītas" lidostas saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta d) apakšpunktu, ja Federālā satiksmes ministrija ir atzinusi nepieciešamību veikt gaisa satiksmes kontroles pasākumus un aviodrošuma pasākumus drošības apvērumu dēļ un ar transporta politiku saistītu interešu vārdā <sup>(73)</sup>. Ja kāda Vācijas lidosta nav "atzīta", tā nav tiesīga saņemt izmaksu segšanu atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta d) apakšpunktam un tai principā jāsedz izmaksas pašai saistībā ar *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta c) apakšpunktā norādītajiem pasākumiem. Šīs izmaksas ir iekļautas lidostas darbībā. Tā kā dažām lidostām jāsedz šīs izmaksas pašām, bet citām nav, pēdējām var tikt piešķirta priekšrocība, pat ja kontroles un aviodrošuma pasākumi netiek uzskatīti par saimniecisku darbību. Komisija norāda, ka AOC nav starp lidostām, uz kurām attiecas minētā likuma 27. punkta d) apakšpunkts, un uzskata, ka ieguldījumi saistībā ar gaisa satiksmes kontroli un aviodrošuma pasākumi nevar būt ar sabiedriskās kārtības jomu saistītas izmaksas.
- (181) Saistībā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. punktā minētajiem pasākumiem Vācija uzskata, ka visas izmaksas saistībā ar norādītajā punktā minētajiem pasākumiem var segt attiecīgās valsts iestādes. Tomēr Komisija norāda, ka atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. punkta 3. apakšpunktam var tikt atmaksātas tikai tādas izmaksas, kas ir saistītas ar *Luftsicherheitsgesetz* 5. punktā uzskaitīto darbību veikšanai nepieciešamo telpu un virsmu nodrošināšanu un uzturēšanu. Visas citas izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Tādējādi, ja valsts finansējums, kas piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, mazina uzņēmuma izmaksas, kas tam jāsedz atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. punkta 3. punktam, šāds valsts finansējums netiek atbrīvots no sīkas pārbaudes, ko veic atbilstīgi ES valsts atbalsta noteikumiem.
- (182) Secinājums par infrastruktūras ieguldījumiem un darbības izdevumiem, kas radušies laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam: Komisija piekrīt, ka izdevumi, kas ir tieši saistīti ar ugunsdrošību, un meteoroloģisko pakalpojumu sniegšana ir ar sabiedriskās kārtības jomu saistītu darbību izdevumi, ja vien attiecīgie maksājumi ir stingri ierobežoti un nepārsniedz summu, kas ir nepieciešama šādu darbību veikšanai. Par ieguldījumiem un darbības izmaksām saistībā ar pasākumiem, kas veikti atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. punktam, Komisija uzskata, ka tikai tās izmaksas, par kurām lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atmaksu atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. punkta 3. apakšpunktam, atbilst ar sabiedriskās kārtības jomu saistītu darbību izmaksām.
- (183) Par ieguldījumiem, kas ir saistīti ar gaisa satiksmes kontroli un aviodrošuma pasākumiem atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta c) apakšpunkta 2. punktam un, ņemot vērā to, ka AOC nav lidosta, uz kuru attiecas minētā likuma 27. punkta d) apakšpunkts, Komisija secina, ka ieguldījumi un darbības izmaksas, kas ir saistīti ar gaisa satiksmes kontroli un aviodrošuma pasākumiem, nevar atbilst ar sabiedriskās kārtības jomu saistītu darbību izmaksām. Ieguldījumi un darbības izmaksas, kas ir saistīti ar lidostas darbību drošumu, nav ar sabiedriskās kārtības jomu saistītu darbību izmaksas. Jo īpaši tas nozīmē, ka ieguldījumi skrejceļu modernizēšanai un pagarināšanai, kā arī kontrolgaismas uzstādīšanai u. c. nav ar sabiedriskās kārtības jomu saistītas darbības.

<sup>(72)</sup> Komisijas 2014. gada 20. februāra lēmums valsts atbalsta lietā SA.35847 (2012/N) – Čehija – Ostravas lidosta, kas vēl nav publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*, 16. apsvērums.

<sup>(73)</sup> *Luftverkehrsgesetz* 27. punkta d) apakšpunkta 1. punkts: "Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt."

- (184) Ikvienā gadījumā, neatkarīgi no tā, vai šādas izmaksas juridiski tiek traktētas kā saistītas ar sabiedriskās kārtības jomu vai netiek, ir skaidrs, ka tās jāsedz lidostas ekspluatantam atbilstīgi spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam. Attiecīgi, ja valsts segtu šādas izmaksas, lidostas ekspluatantam mazinātos izmaksas, kas tam rastos parastās darbības laikā.
- (185) Tādēļ Komisija uzskata, ka valsts finansējums, kas tika piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* infrastruktūras ieguldījumu un darbības zaudējumu finansēšanai, mazina slogu lidostai segt saimnieciskās darbības izmaksas, izņemot ar sabiedriskās kārtības jomu saistītu darbību izmaksas, kā noteikts 182. un 183. apsvērumā. Attiecīgi Tīringenes federālās zemes finansējums, kas norādīts 7. tabulā un ir paredzēts, lai segtu tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole un lidostas kontroles pakalpojumi, nevar būt saistīts ar valsts uzdevumiem, kaut gan Vācija norāda pretēji. Līdzīgā kārtā daļa no infrastruktūras ieguldījumiem, kas norādīti 3. tabulā, nav saistīti ar sabiedriskās kārtības jomu, kaut gan Vācija norāda pretēji, un jo īpaši tas attiecas uz skrejceļu modernizēšanu un pagarināšanu.

#### 8.1.1. Pirmais pasākums. Infrastruktūras ieguldījumu finansēšana 2000.–2011. gadā

##### Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (186) Jēdziens “valsts atbalsts” attiecas uz ikvienu priekšrocību, ko piešķir valsts, izmantojot valsts līdzekļus, vai kāda starpniekstruktūra, kas rīkojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām <sup>(74)</sup>. Vietējo valdību līdzekļiem piemēro LESD 107. pantu par valsts līdzekļiem <sup>(75)</sup>.
- (187) Šajā lietā iemaksas *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* infrastruktūras ieguldījumiem tiek veiktas, izmantojot tādu valsts struktūru budžetu, kas ir vai nu publiskie akcionāri <sup>(76)</sup>, Tīringenes federālā zeme, vai cita valsts struktūra, vai arī reģionālas un vietējas iestādes. Tādējādi finansējums ir saistīts ar valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti.

##### Ekonomiska priekšrocība

- (188) Lai pārlicinātos, vai uzņēmums guvis labumu, saņemot ekonomisku priekšrocību, kas veidojas, piešķirot tam līdzekļus ar preferenciāliem nosacījumiem, Komisija piemēro “tirgus ekonomikas ieguldītāja principa” kritēriju. Saskaņā ar šo principu līdzekļi, kurus valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā apstākļos, kuri atbilst parastiem tirgus apstākļiem, netiek uzskatīti par valsts atbalstu <sup>(77)</sup>.
- (189) Šajā gadījumā Komisijai jāizvērtē, vai tas, ka *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* tika piešķirta valsts subsīdija, nozīmē ekonomisku priekšrocību, kādu saņēmējuzņēmums nebūtu ieguvis parastos tirgus apstākļos.
- (190) Saistībā ar attiecīgo pasākumu valsts iemaksa tika piešķirta *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* bez maksas, procentiem vai pienākuma atmaksāt <sup>(78)</sup>. Tādējādi, veicot iemaksas infrastruktūras ieguldījumiem, Vācijas valsts iestādes mazināja uzņēmuma slogu pilnībā pašam finansēt infrastruktūru, izmantojot vai nu bankas aizdevumu, vai arī pašu kapitāla naudas līdzekļus. Tādējādi šie ieguldījumi piešķir lidostai ekonomisku priekšrocību.

##### Selektivitāte

- (191) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, lai pasākums būtu valsts atbalsts, tam jānodod priekšroka “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”. Komisija norāda, ka ieguldījumi infrastruktūras ieguldījumos tika maksāti tikai *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*. Tādējādi šie ieguldījumi ir selektīvi pasākumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

<sup>(74)</sup> Spriedums lietā C-482/99, Francija pret Komisiju (turpmāk “*Stardust Marine*”), *Recueil* 2002, I-4397. lpp.

<sup>(75)</sup> Spriedums, kas pieņemts 2011. gada 12. maijā, apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, nav vēl publicēts, 108. punkts.

<sup>(76)</sup> Skatīt 10. zemsvītras piezīmi.

<sup>(77)</sup> Komisijas paziņojums dalībvalstīm: EEK Līguma 92. un 93. panta un Komisijas Direktīvas 80/723/EEK 5. panta piemērošana valsts uzņēmumiem apstrādes nozarē (OV C 307, 13.11.1993., 3. lpp.), 11. punkts. Minētais paziņojums attiecas uz apstrādes nozari, bet to var piemērot arī citām ekonomikas nozarēm. Skatīt arī spriedumu lietā T-16/96, *Cityflyer*, *Recueil* 1998, II-757. lpp., 51. punktu.

<sup>(78)</sup> Līdzekļi tika atmaksāti tikai noteiktos gadījumos, kad attiecīgā valsts iemaksa netika pilnībā izmantota plānotajam ieguldījuma vajadzībām.

## Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību

- (192) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē iekšējā tirgū, jāuzskata, ka pēdējo uzņēmumu atbalsts ir ietekmējis. Atbilstīgi iedibinātajai judikatūrai <sup>(79)</sup>, lai pasākums kropļotu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei.
- (193) Kā norādīts iepriekš, lidostas darbība ir saimnieciska darbība un konkurence notiek starp lidostām pasažieru un aviokompāniju piesaistīšanai. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgū, kas ir atvērts konkurencei. Saņemta ekonomiskā priekšrocība stiprina tā stāvokli salīdzinājumā ar konkurentiem Eiropas tirgū lidostas pakalpojumu sniedzējiem.
- (194) Tādējādi valsts finansējums, kam tiek veikta pārbaude, kropļo vai draud kropļot konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

## Secinājums

- (195) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka iemaksas, ko Vācijas reģionālās un vietējās valdības iestādes veikušas AOC infrastruktūras ieguldījumiem laikā pēc 2000. gada 12. decembra, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

**8.1.2. Otrais pasākums. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības zaudējumu finansēšana laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam**

## Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (196) Jēdziens “valsts atbalsts” attiecas uz ikvienu priekšrocību, ko piešķir valsts, izmantojot valsts līdzekļus, vai kāda starpniekstruktūra, kas rīkojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām <sup>(80)</sup>. Vietējo valdību līdzekļiem piemēro LESD 107. pantu par valsts līdzekļiem <sup>(81)</sup>.
- (197) Šajā lietā iemaksas *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības zaudējumu segšanai tiek veiktas, izmantojot tādu valsts struktūru budžetu, kas ir vai nu publiskie akcionāri <sup>(82)</sup>, Tīringenes federālā zeme, vai cita valsts struktūra, vai arī reģionālās un vietējās iestādes. Tādējādi finansējums ir saistīts ar valsts līdzekļiem un ir attiecināms uz valsti.

## Ekonomiska priekšrocība

- (198) LESD 107. panta 1. punkta nozīmē priekšrocība ir jebkāda veida ekonomisks labums, kuru uzņēmums nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās <sup>(83)</sup>. Ir svarīga tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai nolūks <sup>(84)</sup>. Priekšrocība pastāv ikreiz, kad valsts iejaukšanās rezultātā uzņēmuma stāvoklis uzlabojas.
- (199) Komisija arī atgādina, ka “kapitāls, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nav uzskatāms par valsts atbalstu” <sup>(85)</sup>. Lai šajā lietā noteiktu, vai valsts finansējums *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* piešķīris uzņēmumam priekšrocību, kuru tas nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos, Komisijai bija jāsalīdzina valsts iestāžu rīcība, ieludinot kapitālu, un tāda tirgus ekonomikas dalībnieka rīcība, kurš ilgtermiņā ņem vērā rentabilitātes apsvērumus <sup>(86)</sup>.

<sup>(79)</sup> Spriedums lietā T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* pret Komisiju, *Recueil* 1998, II-717. lpp.

<sup>(80)</sup> Spriedums lietā C-482/99, *Francija* pret Komisiju (turpmāk “*Stardust Marine*”), *Recueil* 2002, I-4397. lpp.

<sup>(81)</sup> Spriedums, kas pieņemts 2011. gada 12. maijā, apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, nav vēl publicēts, 108. punkts.

<sup>(82)</sup> Skatīt 10. zemsvītras piezīmi.

<sup>(83)</sup> Spriedums lietā C-39/94, *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* un citi pret *La Poste* un citi, *Recueil* 1996, I-3547. lpp., 60. punkts, un lietā C-342/96, *Spānijas Karaliste* pret Eiropas Kopienu Komisiju, *Recueil* 1999, I-2459. lpp., 41. punkts.

<sup>(84)</sup> Spriedums lietā 173/73, *Itālijas Republika* pret Eiropas Kopienu Komisiju, *Recueil* 1974, 709. lpp., 13. punkts.

<sup>(85)</sup> Spriedums lietā C-482/99, *Francija* pret Komisiju (turpmāk “*Stardust Marine*”), *Recueil* 2002, I-4397. lpp., 69. punkts.

<sup>(86)</sup> Spriedums lietā C-305/89, *Itālija* pret Komisiju (“*Alfa Romeo*”), *Recueil* 1991, I-1603. lpp., 23. punkts, un lietā T-296/97, *Alitalia* pret Komisiju, *Recueil* 2000, II-3871. lpp., 84. punkts.

- (200) Vācija norāda, ka ietekme, kādu rada attiecīgā valsts iemaksa, būtu nosakāma, ņemot vērā kopējās ekonomiskās priekšrocības, ko ir guvis reģions, un tādēļ *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* galvenajam akcionāram, kas ir Altenburgas federālās zemes apriņķis, bija jārikojas kā privātam ieguldītājam parastos tirgus apstākļos. Vācija norāda, ka Altenburgas federālās zemes apriņķa ieguvumi bija lielāki nekā veiktās iemaksas, ņemot vērā labumu reģionam. Vācija arī atzīst, ka akcionāru iemaksu varētu traktēt kā “zaudētas subsīdijas”<sup>(87)</sup> lidostai. Tomēr iespējamo labumu reģionam nevar ņemt vērā, novērtējot tirgus ekonomikas ieguldītāja principu. Novērtējumā nedrīkst ņemt vērā pozitīvo ietekmi uz tā reģiona ekonomiku, kurā atrodas lidosta, jo Tiesa ir skaidri noteikusi, ka būtisks jautājums tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanai ir tas, vai “līdzīgos apstākļos privāts akcionārs, ņemot vērā iespējamību gūt atdevi un neņemot vērā nekādus sociālus, reģionālus, politikas un nozaru apsvērumus, būtu parakstījis attiecīgo kapitālu”<sup>(88)</sup>.
- (201) Šajā lietā valsts finansējums tika piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* bez maksas, procentiem vai pienākuma atmaksāt. Valsts struktūras nodrošināja lidostas ekspluatantam finansējumu, neprasot neko pretim, tādējādi mazinot tā nepieciešamību nodrošināt finansējumu pašam, izmantojot vai nu bankas aizdevumu, vai arī pašu kapitāla naudas līdzekļus.
- (202) Kapitāls, ko akcionāri ik gadu iepludināja *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, tika izmantots gada zaudējumu segšanai. Tieši tādēļ ik gadu iepludinātais kapitāls kalpoja tam, lai segtu daļu no lidostas parastajiem darbības izdevumiem, tādējādi mazinot uzņēmuma ekonomisko slogu, kāds tam veidotos parastos apstākļos. Vācija nav paskaidrojusi, kāpēc tirgus ekonomikas dalībniekam būtu jāturpina iepludināt kapitālu uzņēmumā, kas pastāvīgi rada zaudējumus, neko neprasot pretim.
- (203) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu pieņēmis lēmumu segt *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* zaudējumus, kas palielinājās ik gadu. Tādēļ Vācijas reģionālo iestāžu un valsts struktūru iemaksas darbības zaudējumu segšanai mazināja *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* slogu pašam segt savus darbības zaudējumus un piešķīra *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* ekonomisku priekšrocību, kādu tas nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos.

#### Selektivitāte

- (204) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, lai pasākums būtu valsts atbalsts, tam jānodod priekšroka “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”. Komisija norāda, ka ieguldījumi, sedzot darbības zaudējumus, tika piešķirti tikai *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*. Tādēļ šie ieguldījumi ir selektīvi pasākumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību

- (205) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē iekšējā tirgū, jāuzskata, ka pēdējo uzņēmumu atbalsts ir ietekmējis. Atbilstīgi iedibinātajai judikatūrai<sup>(89)</sup>, lai pasākums kropļotu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei.
- (206) Kā norādīts iepriekš, lidostas darbība ir saimnieciska darbība un konkurence notiek starp lidostām pasažieru un aviokompāniju piesaistīšanai. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgū, kas ir atvērts konkurencei. Saņemta ekonomiskā priekšrocība stiprina tā stāvokli salīdzinājumā ar konkurentiem Eiropas tirgū lidostas pakalpojumu sniedzējiem.
- (207) Tādējādi valsts finansējums, kam tiek veikta pārbaude, kropļo vai draud kropļot konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

#### Secinājums

- (208) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija secina, ka iemaksas, ko veikušas Vācijas reģionālās iestādes un valsts struktūras, sedzot *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības zaudējumus laikā pēc 2000. gada 12. decembra, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

<sup>(87)</sup> “verlorene Zuschüsse” – skatīt Vācijas paziņojumu, 30.3.2012.

<sup>(88)</sup> Spriedums lietā 40/85, Beļģija pret Komisiju, *Recueil* 1986, I-2321. lpp.

<sup>(89)</sup> Spriedums lietā T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* pret Komisiju, *Recueil* 1998, II-717. lpp.



### 8.1.3. Trešais pasākums. Lidostas maksa un maksājumi Ryanair saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumiem

- (209) Komisija no analīzes izslēdz pēdējo tirdzniecības līgumu jeb papildlīgumu, kas parakstīts ar AMS 2010. gada 21. septembrī, jo tam finansējumu piešķir privāti reģionāli uzņēmumi, kas bija apņēmušies saglabāt Ryanair darbības lidostā <sup>(90)</sup>.

Jēdzieni “uzņēmums” un “saimnieciskā darbība”

- (210) Atbilstīgi LESD 107. panta 1. punktam valsts atbalsta noteikumus piemēro tikai tad, ja saņēmējs ir “uzņēmums”. ES Tiesa ir konsekventi definējusi, ka uzņēmums ir jebkura vienība, kas veic saimniecisku darbību, neatkarīgi no šādas vienības juridiskā statusa un finansēšanas veida <sup>(91)</sup>. Jebkura darbība, kas ietver preču un pakalpojumu piedāvājumu attiecīgajā tirgū, ir saimnieciskā darbība <sup>(92)</sup>.
- (211) Ryanair piedāvā regulārus pasažieru aviopārvadājumu pakalpojumus tirgū. Aviokompānija nepārprotami veic saimniecisko darbību.
- (212) AMS ir Ryanair pilnībā piederošs meitasuzņēmums. Attiecīgi var pieņemt, ka Ryanair ir īstenojusi izšķirīgu ietekmi saistībā ar AMS rīcību. Turklāt 2008. un 2010. gadā noslēgtos tirdzniecības līgumus AMS vārdā parakstīja toreizējais AMS direktors un attiecīgi Ryanair direktors Edijs Vilsons (*Eddie Wilson*) <sup>(93)</sup>. Attiecīgā tirdzniecības līguma preambulā norādīts, ka “AMS ir īpaša licence piedāvāt tirdzniecības pakalpojumus ceļojumu vietnē [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), kas ir Īrijas zemo cenu aviokompānijas Ryanair vietne”. Tātad valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā AMS un Ryanair tiek uzskatīti par vienu uzņēmumu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

Valsts līdzekļi

- (213) Jēdziens “valsts atbalsts” attiecas uz ikvienu priekšrocību, ko piešķir valsts, izmantojot valsts līdzekļus, vai kāda starpniekstruktūra, kas rīkojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām <sup>(94)</sup>. Vietējo valdību līdzekļiem piemēro LESD 107. pantu par valsts līdzekļiem <sup>(95)</sup>.
- (214) Šajā lietā visos būtiskajos laikposmos valsts ir netieši vai tieši kontrolējusi attiecīgos līdzekļus. Kopš brīža, kad *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* sāka darījumus ar Ryanair, uzņēmuma kontrolpakete piederēja publiskiem akcionāriem. Patlaban tas pilnībā pieder publiskiem akcionāriem: visi akcionāri ir vai nu valsts iestādes, vai arī pilnībā pieder valstij, un uzņēmuma paša turējumā ir 32 % akciju.
- (215) Tādēļ Komisija uzskata, ka visi *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* līdzekļi uzskatāmi par valsts līdzekļiem.

Attiecināmība uz valsti

- (216) Saskaņā ar Tiesas lēmumu, pat ja valsts var kontrolēt valsts uzņēmumu un izšķirīgi ietekmēt tā darbības, nevar automātiski pieņemt, ka kādā konkrētā gadījumā kontrole tiek faktiski īstenota. Valsts uzņēmums var rīkoties vairāk vai mazāk pastāvīgi, atkarībā no tā, kādā mērā valsts tam piešķirusi autonomiju. Tādēļ fakts, ka valsts uzņēmumu kontrolē valsts, nav pietiekams, lai uzskatītu, ka pasākumi, ko veic šāds uzņēmums, piemēram, līgums, kas tika noslēgts 2003. gada 3. martā starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un Ryanair un tam sekojošie tirdzniecības līgumi, ir attiecināmi uz valsti <sup>(96)</sup>.

<sup>(90)</sup> Skatīt 105. apsvērumu.

<sup>(91)</sup> Skatīt 2.1. daļu Komisijas paziņojumā par Eiropas Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas tiek piešķirta par vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.) un saistīto jurisdikciju, jo īpaši apvienotās lietas C-180/98 un C-184/98, *Pavlov* un citi, *Recueil* 2000, I-6451. lpp.

<sup>(92)</sup> Spriedums lietā 118/85, Komisija pret Itāliju, *Recueil* 1987, 2599. lpp., 7. punkts, lietā C-35/96, Komisija pret Itāliju, *Recueil* 1998, I-3851. lpp., 36. punkts, un lietā *Pavlov* un citi, 75. punkts.

<sup>(93)</sup> <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, piekļuve 2014. gada 23. jūnijā.

<sup>(94)</sup> Spriedums lietā C-482/99, Francija pret Komisiju (turpmāk “*Stardust Marine*”), *Recueil* 2002, I-4397. lpp.

<sup>(95)</sup> Spriedums, kas pieņemts 2011. gada 12. maijā, apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, nav vēl publicēts, 108. punkts.

<sup>(96)</sup> Spriedums *Stardust Marine* lietā, 52. un 57. punkts.

- (217) Tiesa norādījusi, ka par attiecināmību liecina, piemēram, šādi rādītāji <sup>(97)</sup>:
- a) fakts, ka attiecīgais uzņēmums nevar pieņemt apstrīdētu lēmumu, neņemot vērā valsts iestāžu prasības;
  - b) fakts, ka uzņēmumam jāņem vērā valsts iestāžu izdotās direktīvas;
  - c) valsts uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās;
  - d) valsts uzņēmuma darbību būtība un šādu darbību veikšana tirgū, parastos apstākļos konkurējot ar privātiem uzņēmumiem;
  - e) uzņēmuma juridiskais statuss;
  - f) kādā mērā valsts iestādes uzrauga uzņēmuma vadību;
  - g) ikviens cits rādītājs, kas liecina, ka konkrētajā gadījumā notikusi valsts iestāžu iesaistīšanās pasākuma pieņemšanā vai iespējamā neiesaistīšanās, ņemot vērā arī pasākuma virzienu, saturu vai nosacījumus, kādus pasākums sevī ietver.
- (218) Vācija norāda, ka Tīringenes federālās zemes Būvniecības un satiksmes ministrijai nebija tiesību ietekmēt līgumu noslēgšanu ar *Ryanair/AMS*. Vācija apgalvo, ka attiecīgā ministrija un Tīringenes federālās zemes valdība bija iesaistītas tikai lēmumu pieņemšanas procesā par infrastruktūras ieguldījumiem lidostā. Vācija noraida Komisijas iebildumus par to, ka Tīringenes federālās zemes Būvniecības un satiksmes ministrijai bijusi uzrauga loma, tādēļ attiecīgais pasākums tiek attiecināts uz valsti.
- (219) Vācija arī noraida Komisijas apgalvojumu par to, ka, nosakot lidostas nodevu, saskaņā ar Vācijas aviācijas likuma *LuftVZO* 43. punkta a) apakšpunktu vispirms jāsaņem uzraudzības iestādes piekrišana un tikai tad nodeva var stāties spēkā. Vācija norāda, ka pat tad, ja uzraudzības iestāde nav sniegusi piekrišanu, *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* varēja pieņemt lēmumu par lidostas nodevas noteikšanu, jo uzraudzības iestādei ir tikai jāpārbauda, vai nodeva nepārsniedz noteiktu līmeni.
- (220) Žēras (*Gers*) Rūpniecības palāta, kas ir valsts struktūra, 2010. gada augustā sāka kampaņu, atbalstot AOC zemo izmaksu koncepcijas turpināšanu, un mudināja Tīringenes federālās zemes valdību veikt sarunas ar *Ryanair* par galamērķiem un tirdzniecības pasākumiem <sup>(98)</sup>. Vācija apgalvo, ka šis iebildums pamato tirgus ekonomikas ieguldītāja analīzi, saskaņā ar kuru *Ryanair* maršrutu uzturēšana un atbalstīšana bija ekonomiski pamatota.
- (221) Tomēr Komisija uzskata, ka Tīringenes federālās zemes kompetentās ministrijas bija iesaistītas līgumu slēgšanā ar *Ryanair*. Pirms *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* noslēdza līgumu par lidostas pakalpojumiem ar *Ryanair*, Tīringenes federālās zemes kompetentās ministrijas acimredzot piedalījās sarunās. Informācija presē liecina, ka sarunas ieilgušas, jo Tīringenes federālās zemes ministrijas mēģinājušas nepieļaut darījumu <sup>(99)</sup>. Tajā pašā laikā

<sup>(97)</sup> Turpat.

<sup>(98)</sup> <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, *Osterländer Volkszeitung*, 2010. gada 24. augusts, 13. lpp.: "Er forderte deshalb die Landesregierung auf, umgehend mit Ryanair über den Aufbau von drei bis fünf Linienverbindungen zu verhandeln und parallel in den Zielländern die Tourismus-Werbung aufzubauen."

<sup>(99)</sup> Informācija presē *Dresdner Neue Nachrichten*, 5.3.2003.: "Der Regionalflughafen Altenburg-Nobitz war in den vergangenen Jahren mit mehreren Millionen Euro Fördermitteln modernisiert worden und hatte sich immer wieder um die Ansiedlung eines Billig-Fliegers bemüht. Die Verhandlungen mit Ryanair waren über viele Monate geführt worden. Als letztes Hindernis erwies sich der hinhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten."

Tīringenes federālās zemes ekonomikas ministrs Šusters (*Schuster*) apgalvoja, ka federālā zeme var apstiprināt nepieciešamos pasākumus. Viņš teicis: (citāts) ja *Ryanair* ir nepieciešams garāks skrejceļš, pagarinājums tiks nodrošināts. Rakstā arī paskaidrots, ka līdz ar *Ryanair* reisu sākšanos no AOC varētu samazināties pasažieru skaits Drēzdenes un Leipcigas-Halles lidostās <sup>(100)</sup>.

- (222) Tīringenes federālās zemes Celtniecības un satiksmes ministrija ir *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* uzraudzības iestāde. Turklāt atbilstīgi Vācijas aviācijas likuma *LuftVZO* 43. punktam, nosakot lidostas nodevu, vispirms jāsaņem uzraudzības iestādes piekrišana un tikai tad nodeva var stāties spēkā. Turklāt AOC 2006. gada 18. septembra cenrādī ir vieta Celtniecības un satiksmes ministrijas pārstāvja parakstam.
- (223) Ministriju iesaistīšana politikas līmenī ir skaidri redzama diskusijā, kas notika Tīringenes federālās zemes parlamentā. Saskaņā ar sīki izstrādāto diskusijas protokolu tika apspriesti ne tikai tehniski jautājumi, bet arī lidostas vispārējā ekonomiskā dzīvotspēja <sup>(101)</sup>.
- (224) Tirdzniecības līgumi ar *Ryanair* tika apspriesti arī apgabala padomē (*Kreistag*). Informācija presē liecina, ka *Kreistag* apstiprināja maksājumu EUR 670 000 apmērā tirdzniecības pasākumiem saistībā ar jauna *Ryanair* lidojuma savienojuma izveidi <sup>(102)</sup>. Apgabala vadītājs (*Landrat*) teicis, ka (citāts) bez tirdzniecības maksājumiem regulārie pakalpojumi tiktu apturēti.
- (225) Visbeidzot Komisija norāda, ka tas, ka līgumu slēgšanā ar *Ryanair* tika iesaistīta Žēras Rūpniecības palāta, kas ir valsts un pašpārvaldes struktūra un reģistrēta atbilstīgi publiskajiem tiesību aktiem, apstiprina, ka saistībā ar šiem līgumiem lēmumu pieņemšanas procesā tika īstenota valsts ietekme.
- (226) Secinājums: ņemot vērā uzraudzību, ko veic Tīringenes federālās zemes Celtniecības un satiksmes ministrija, ministriju iesaisti politikas līmenī, dažādās diskusijas Tīringenes federālās zemes parlamentā un valsts struktūru iesaisti, šķiet, ka valsts struktūras varēja ietekmēt *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības un bija iesaistītas, pieņemot nopietnus lēmumus par lidostas ekonomisku izmantošanu. Jo īpaši laikā, kad lidostas darbība bija problemātiska, valsts iestādes tika iesaistītas diskusijās par lidostas nākotni. Tīringenes federālās zemes politiskajā līmenī notika pretrunīgas diskusijas, un federālās zemes valdības maiņa veicināja 2010. gadā pieņemto lēmumu par lidostas pārveidi, pārtraucot veikt zemo izmaksu pārvadājumus <sup>(103)</sup>.
- (227) Tādēļ Komisija uzskata, ka lēmums par izpildi, kas attiecas uz 2003. gada 3. marta līgumu, kā arī 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgums starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair* un tirdzniecības līgumi starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Airport Marketing Services* ir attiecināmi uz valsts iestādēm.

<sup>(100)</sup> <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: "Thüringen will mit Millioneninvestitionen die irische Billigfluglinie Ryanair an den Flughafen Altenburg-Nobitz lotsen. Nach Aussagen der "Leipziger Volkszeitung" stehen dafür rund 28 Millionen Euro aus einem Infrastruktur-Sonderprogramm zur Verfügung. Thüringens Wirtschaftsminister Schuster sagte, man sei auch flexibel genug, erforderliche Maßnahmen bereits in diesem Jahr zu bewilligen. Wenn Ryanair beispielsweise eine längere Start- und Landebahn benötige, dann werde diese Verlängerung erfolgen. Sollte Ryanair sich für Altenburg-Nobitz entscheiden, würde Dresden und Leipzig/Halle ein weiterer Passagierverlust drohen. Der einstige Militärflugplatz liegt geografisch in der Mitte. Der Dresdner Flughafen hat in diesem Jahr bislang rund 15 Minus gemacht, Leipzig/Halle rund zwölf Prozent."

<sup>(101)</sup> Thüringer Landtag, 4. sasaukums, 2005. gada 28. janvāra plenārsēdes protokols 4/11, 11. sesija, piektdiena, 2005. gada 28. janvāris "Flughafen Altenburg-Nobitz nākotne", 1097. lpp.

<sup>(102)</sup> <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: "Zuvor hatte der Kreistag beschlossen, dem irischen Billigflieger Ryanair für die Einrichtung einer zusätzlichen Flugverbindung 670 000 Euro Marketingzuschüsse zu gewähren. "Ohne diese Beschlussfassung wäre der Linienflugbetrieb faktisch am Ende gewesen und der Flugplatz hätte seine Bedeutung zwangsläufig verloren", rechtfertigte der Landrat und Aufsichtsratsvorsitzende der Betreibergesellschaft Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die Finanzspritze. Zu den bisherigen Verbindungen von und nach Stansted (London), Edinburgh (Schottland) und Girona (Barcelona) soll ab März 2010 zweimal in der Woche eine Verbindung nach Alicante hinzu kommen."

<sup>(103)</sup> Skatīt 32. apsvēruma d) apakšpunktu.

## Ekonomiska priekšrocība

- (228) Lai noteiktu, vai lidostas pakalpojumu līgums un tirdzniecības līgumi piešķir *Ryanair/AMS* priekšrocību, Komisijai jāpārbauda, vai lidosta, kas darbojas parastos tirgus ekonomikas apstākļos un virzās uz rentabilitātes panākšanu ilgtermiņā, līdzīgos apstākļos būtu noslēgusi tādus pašus vai līdzīgus komerciālus līgumus kā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*. Priekšrocības esamību parasti var izslēgt, ja a) cena, kas tiek prasīta par lidostas pakalpojumiem, atbilst tirgus cenai, vai b) veicot *ex ante* analīzi, var parādīt, ka līgumi ar aviokompāniju pakāpeniski veicina lidostas rentabilitāti un ir daļa no vispārējās stratēģijas ceļā uz rentabilitāti ilgtermiņā.
- (229) Saskaņā ar spriedumu *Charleroi* lietā <sup>(104)</sup>, novērtējot attiecīgos pasākumus, Komisijai jāņem vērā visas būtiskās pasākumu iezīmes un konteksts. Citiem vārdiem sakot, Komisijai jāanalizē līgumu plānotā ietekme uz AOC, ņemot vērā visas attiecīgā pasākuma būtiskās iezīmes.
- (230) Spriedumā *Stardust Marine* lietā Tiesa pasludināja, ka, “[...] lai pārbaudītu, vai valsts ir rīkojusies kā piesardzīgs ieguldītājs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, vai nav, ir jāiztēlojas sevi tajā periodā, kad pieņemti finanšu atbalsta pasākumi, lai novērtētu valsts rīcības saimniecisko pamatojumu, tādējādi atturoties izdarīt vērtējumu, pamatojoties uz vēlāku laiku” <sup>(105)</sup>.
- (231) Lai varētu piemērot tirgus ekonomikas dalībnieka testu, Komisijai jāiztēlojas sevi laikā, kad tika noslēgti līgumi starp AOC un *Ryanair/AMS* (t. i., 2003. gadā, kad tika noslēgts līgums par lidostas pakalpojumiem un pirmais tirdzniecības līgums, 2008. gadā, kad tika noslēgts otrais tirdzniecības līgums, un 2010. gadā, kad tika noslēgts trešais tirdzniecības līgums). Komisijas vērtējumam jābalstās uz informāciju un pieņēmumiem, kas bija pieejami lidostai līgumu parakstīšanas laikā.

## Tirgus cenas analīze

- (232) Komisijai jānosaka, vai cenas nosacījumi, kurus *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* piemēroja *Ryanair/AMS*, atbilst tirgus cenai. Saistībā ar šo Vācija norāda, ka līgums par lidostas pakalpojumiem starp AOC un *Ryanair*, kas tika parakstīts 2003. gada 3. martā, bija atbilstīgs tirgum un vai lidostas nodeva, kas tika prasīta *Ryanair*, bija salāgota ar nodevām, kas norādītas 3.4.1. iedaļā minētajā cenrādī. Cenrādis tiek piemērots visām potenciālajām aviokompānijām, kas veic reisu uz lidostu/no lidostas. Vācija uzskata, ka nav svarīgi, ka *Ryanair* bija vienīgā aktīvā aviokompānija *Altenburg-Nobitz* lidostā 2003.–2011. gadā.
- (233) Vācija uzskata, ka tirdzniecības pakalpojumu līgumi ar *Ryanair* un *AMS* jāskata atsevišķi. Tomēr Komisija norāda, ka *AMS* ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums, tādēļ Komisija uzskata, ka abu veidu līgumi ar *Ryanair* un *AMS* jāskata kopā. Otrkārt, saistībā ar iespēju skatīt atsevišķi *Ryanair* līgumu par lidostas pakalpojumiem un tirdzniecības līgumu, kas tika noslēgti 2003. gada 7. aprīlī, tirdzniecības līgumā ir norādīts, ka rezultativitātes atalgojums jāatskaita no lidostas pakalpojumu nodevas, lai iegūtu neto maksu, kas jāveic *Ryanair*. Līgumā ir izvēle starp neto rezultātiem no lidostas pakalpojumu nodevas, ko maksā *Ryanair*, no vienas puses, un tirdzniecības nodevas, ko maksā lidosta, no otras.
- (234) Ikvienā gadījumā Komisijai jāapsver, kādu vispārējo cenu maksāja aviokompānija, lai noteiktu, vai tā maksāja tirgus cenu. Laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam, kad *Ryanair* sniedza pakalpojumus AOC, *Ryanair* maksāja *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* lidostas nodevu un saņēma maksājumus no lidostas par tirdzniecības pakalpojumiem. Kā norādīts 49. apsvērumā, Vācijas iestādes norāda, ka AOC iekasē no *Ryanair* nemainīgu nolaišanās nodevu, kas ir [...] \* par katru gaisa kuģi, un nodevu par pasažieri, kas ir [...] \* par katru pasažieri. Netiek piemērota papildu nodevu par apkalpošanu uz zemes, jo *Ryanair* maksātajā nodevā tā jau ir iekļauta <sup>(106)</sup>. Tomēr no šīm nodevām tiek atskaitīts tirdzniecības “rezultatīvātes atalgojums”, tādējādi *Ryanair* galu galā maksā lidostai tikai nemainīgu nodevu [...] \* <sup>(107)</sup> apmērā par katru izceļojošo pasažieri. Tādējādi *Ryanair* saņem atlaidi no oficiālās nodevas, kas norādīta AOC cenrādī un minēta 3.4.1. iedaļā.

<sup>(104)</sup> Spriedums lietā T-196/04, *Ryanair* pret Komisiju, Krājums 2008, II-3643. lpp., 59. punkts (spriedums *Charleroi* lietā).

<sup>(105)</sup> Spriedums lietā C-482/99, Francija pret Komisiju, *Recueil* 2002, I-4397. lpp., 71. punkts (spriedums *Stardust Marine* lietā).

<sup>(106)</sup> Skatīt 52. apsvērumu.

<sup>(107)</sup> Par pirmajiem pieciem gadiem un mazāk nekā četrām rotācijām skatīt 12. tabulu.

- (235) Lai noteiktu, vai maksa, ko lidosta prasa maksāt aviokompānijai, atbilst tirgus cenai, jānosaka piemērots standarts. Tomēr Komisijai ir nopietnas bažas par to, vai šajā lietā var noteikt piemērotu standartu, lai noteiktu patieso tirgus cenu Ryanair/AMS sniegtajiem pakalpojumiem. Ikvienā gadījumā Komisija uzskata, ka standarta noteikšanai jābalstās uz lidostas maksu salīdzinājumu, no kurām atskaitīti neto labumi aviokompānijām (piemēram, tirdzniecības atbalsts, diskonti vai citas iniciatīvas), aptverot pietiekamu skaitu pienācīgu "salīdzinājuma lidostu", kuru pārvaldnieki rīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieki. Tā kā šajā gadījumā ir grūti atrast salīdzinājuma lidostas, Komisija uzskata, ka *ex ante* pieaugošās rentabilitātes analīze ir vissvarīgākais kritērijs, lai novērtētu līgumus starp AOC un Ryanair/AMS.

*Ex ante analīze, lai parādītu lidostas rentabilitāti*

- (236) Komisija atzīst, ka var uzskatīt, ka līgumi, kas noslēgti starp lidostu un aviokompānijām, atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka testam, ja tie no *ex ante* viedokļa pakāpeniski veicina lidostas rentabilitāti. Lidostai būtu jāparāda, ka, parakstot līgumu ar aviokompāniju (piemēram, atsevišķu līgumu vai vispārēju lidostas cenrādi), tā varēs segt visas no līguma izrietošās izmaksas visā līguma darbības laikā, gūstot pamatotu peļņas procentu <sup>(108)</sup>, pamatojoties uz stabilām vidēja termiņa prognozēm <sup>(109)</sup>.
- (237) Tādēļ Komisija ņem vērā visas plānotās izmaksas, kas papildus rodas lidostai saistībā ar avioskompānijas darbību lidostā <sup>(110)</sup>. Šādas papildizmaksas var sevī ietvert visu veidu izdevumus vai ieguldījumus, piemēram, tādas papildu izmaksas saistībā ar personālu, iekārtām un ieguldījumiem, kuras rada aviokompānijas klātbūtne lidostā. Piemēram, ja lidostu nepieciešams paplašināt vai izbūvēt jaunu termināli vai citas iekārtas galvenokārt tādēļ, lai pildītu konkrētas aviokompānijas prasības, šādas izmaksas būtu jāņem vērā, aprēķinot papildizmaksas.
- (238) Komisijas *ex ante* papildanalīze būs balstīta uz līgumā plānoto sākotnējo laika grafiku, pat ja līgums faktiski beidzies pirms sākotnēji plānotā termiņa.
- (239) Komisija apsvērs, vai ir jāveic trīs papildanalīzes, lai novērtētu rentabilitāti visiem četriem līgumiem, kas noslēgti starp lidostu un Ryanair/AMS:
- a) papildanalīzi par lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības pakalpojumu līgumu, kas tika noslēgti 2003. gadā uz desmit gadiem;
  - b) papildanalīzi par to, ka kopīgi tiek skatīti 2003. gadā noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums, 2003. gadā noslēgtais tirdzniecības pakalpojumu līgums un 2008. gadā noslēgtais tirdzniecības pakalpojumu līgums: 2008. gada tirdzniecības līgums ar AMS ievieša nemainīgus maksājumus par tirdzniecības pakalpojumiem, bet 2003. gada tirdzniecības pakalpojumu līgums ar Ryanair joprojām bija spēkā;
  - c) papildanalīzi par to, ka kopīgi tiek skatīti 2003. gadā noslēgtais lidostas pakalpojumu līgums, 2003. gadā noslēgtais tirdzniecības pakalpojumu līgums un 2010. gadā noslēgtais tirdzniecības pakalpojumu līgums: 2010. gada tirdzniecības līgums ar AMS aizstāja 2008. gada līgumu un ievieša vienu nemainīgu maksājumu par tirdzniecības pakalpojumiem, un 2003. gadā noslēgtais līgums ar Ryanair joprojām bija spēkā.

— Lidostas pakalpojumu līgums un tirdzniecības līgums, kas tika noslēgti 2003. gadā

- (240) Vispirms Komisija pārbaudīs, vai 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgums ar Ryanair un 2003. gada 7. aprīļa pirmais tirdzniecības līgums pakāpeniski veicina lidostas rentabilitāti. Šim nolūkam Komisija izmantos *ex ante* analīzi par 2003.–2013. gadu, jo abu līgumu darbības laiks bija desmit gadi.

<sup>(108)</sup> Pamatots peļņas procents ir "parasta" kapitāla atdeves likme, t. i., tāds atdeves līmenis, kādu parasts uzņēmums vēlētos saņemt par ieguldījumu ar līdzīgu risku. Atdeve tiek mērīta kā iekšējā atdeves likme (*Internal Rate of Return, IRR*) saistībā ar plānotajām naudas plūsmām, kas izriet no līguma ar aviokompāniju.

<sup>(109)</sup> Tas neizslēdz iespēju, ka labumi nākotnē līgumu darbības laikā var kompensēt sākotnējos zaudējumus.

<sup>(110)</sup> Spriedums *Charleroi* lietā, 59. punkts.

- (241) Lai novērtētu abu *Ryanair* līgumu devumu lidostas rentabilitātei, Komisija noteiks papildu izmaksas un ieņēmumus, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* varētu gaidīt, ņemot vērā tās rīcībā esošo informāciju 2003. gadā, kad tā sāka veikt darījumus ar *Ryanair*. Komisijas novērtējums balstīsies uz Vācijas sniegtajiem datiem, kas norādīti lidostas sagatavotajā tabulā un iesniegti akcionāru sanāksmei 2003. gada 22. aprīlī un kas liecina, ka, veicot darījumus ar *Ryanair*, papildienākumi būtu [...] <sup>(111)</sup> gadā.
- (242) Papildizmaksas ietver:
- izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem;
  - ieguldījumu izmaksas, kas ir tieši saistītas ar *Ryanair* līgumiem;
  - papildu darbības izmaksas, kas tieši izriet no *Ryanair* līgumiem.
- (243) Kā norādīts 2003. gada tirdzniecības līgumā, izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem parādās neto maksā, ko *Ryanair* maksās par katru izceļojošo pasažieri.
- (244) Saistībā ar papildu ieguldījumu izmaksām Komisija norāda, ka saskaņā ar līgumu starp lidostu un *Ryanair* AOC pienākums bija pagarināt skrejceļu. Kaut gan Vācija norāda, ka skrejceļš netika pagarināts tik daudz, kā tas tika prasīts *Ryanair* līgumā, pagarināšanas faktu apstiprina *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskati par 2003. un 2004. gadu. Tajos teikts, ka *Ryanair* pakalpojumu līguma ietvaros ir jāpagarina skrejceļš, lai *Ryanair* varētu veikt reisu lidostā. Tādēļ Komisija iekļaus skrejceļa pagarināšanu 2003. un 2004. gadā. Tā kā Vācija neveica *ex ante* prognozi par iesaistītajām izmaksām, Komisija ņems vērā faktisko vispārējo summu, kas ir EUR 687 882 <sup>(112)</sup> un tika samaksāta par diviem skrejceļa pagarinājumiem: pirmais tika pabeigts 2003. gadā, otrais – 2004. gadā <sup>(113)</sup>. Vācija apgalvo, ka skrejceļš tika pagarināts nevis atbilstīgi *Ryanair* prasībām, bet mazākā mērā. Šāds apgalvojums ir labvēlīgs *Ryanair*.
- (245) Saistībā ar darbības papildizmaksām, kas ir tieši saistītas ar *Ryanair*, Komisija ņems vērā mēneša summu, kas ir EUR 12 137,50 un ko Vācija norādījusi tabulā, sākot no 2003. gada 22. aprīļa, kas gadā veido EUR 145 650. Šī summa turpmāk tiks atjaunināta reizi gadā atbilstīgi inflācijai (2 % gadā).
- (246) Saistībā ar papildu ieņēmumiem, kas tiek plānoti, ņemot vērā jauno darbību ar *Ryanair*, Komisija ņems vērā šādus ieņēmumus:
- ieņēmumus no aviopakalpojumiem: ieņēmumi, kas tiek plānoti par katru izceļojošo pasažieri no *Ryanair* darbības, būtu [...] <sup>(114)</sup> pirmajos piecos gados un [...] <sup>(115)</sup> pēdējos piecos gados. Šīs summas ir noteiktas 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumā kā neto maksa par katru izceļojošo pasažieri, un tajās ir iekļautas visas maksas, ko *Ryanair* maksās AOC par vienu līdz četrām rotācijām <sup>(114)</sup>. Komisija ņems vērā vidējo svērto nodevu, kas ir [...] <sup>(115)</sup> 2008. gadā <sup>(115)</sup>;
  - ieņēmumus no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi: Vācija nav iesniegusi informāciju par provizoriskiem *ex ante* datiem saistībā ar ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi <sup>(116)</sup>. Komisija norāda, ka lidosta neņēma vērā ieņēmumus par katru pasažieri saistībā ar ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, kad tā veica prognozi 2003. gada 22. aprīlī. Vācija iesniedza Komisijai *ex post* datus par ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, 2006.–2011. gadā, kā norādīts 16. tabulā. Tā kā nav attiecīgās *ex ante* informācijas, Komisija izņēmuma kārtā savu analīzi balstīs uz vidējiem datiem, ko sniegusi Vācija, un summa ir EUR 1,50–2,00 [...] <sup>(115)</sup> par katru pasažieri. Tā kā šis vidējais lielums aprēķināts par laikposmu no 2006. gada līdz 2011. gadam, Komisija to ņems vērā kā atsaucis vērtību 2009. gadam. Tad šim vidējam rādītājam tiks piemērota inflācija 2 % apmērā. Summa, kas ir EUR 1,50–2,00 [...] <sup>(115)</sup> un attiecas uz ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, attiecas uz izceļojošiem un ieceļojošiem pasažieriem.

<sup>(111)</sup> Skatīt 99. apsvērumu.

<sup>(112)</sup> Skatīt 3. tabulu 38. apsvērumā.

<sup>(113)</sup> Tā kā Komisija nav saņēmusi summas dalījumā pa 2003. gadu un 2004. gadu, tā pieņems, ka gadā tika maksāta puse no pašu līdzekļu ieguldījuma (EUR 187 882).

<sup>(114)</sup> 2003. gadā tika panākta vienošanās par vienu rotāciju starp Londonas Stanstedas lidostu un Altenburgu.

<sup>(115)</sup> Saskaņā ar līgumu plānotā summa ir [...] <sup>(115)</sup> pirmajos piecos gados (šis termiņš beidzas 2008. gada 30. aprīlī). Pēc šī datuma maksa būs [...] <sup>(115)</sup> laikā no 2008. gada 1. maija līdz 2013. gada 30. aprīlim. Vidējā svērtā summa ir [...] <sup>(115)</sup> visā 2008. gadā.

<sup>(116)</sup> Neraugoties uz vairākkārtējiem Komisijas pieprasījumiem, Vācija nav iesniegusi datus par *ex ante* ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, un atsaucis ir uz 13. tabulu; skatīt 99. apsvērumu.

## 16. tabula

**Ex post ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi <sup>(1)</sup>**

(EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi	30 000–40 000 [...]*	80 000–90 000 [...]*	280 000–290 000 [...]*	290 000–300 000 [...]*	330 000–340 000 [...]*	25 000–30 000 [...]*
Pasažieru skaits	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, par katru pasažieri	0,10–0,50 [...]*	0,30–0,80 [...]*	1,80–2,20 [...]*	2,00–2,20 [...]*	2,50–3,00 [...]*	1,50–2,00 [...]*

<sup>(1)</sup> Vācijas iesniegtie dati. Pasažieru skaits atbilst datiem 1. tabulā.

- (247) Komisijas pieņēmums par pasažieru skaitu balstās uz to skaitu, kādu *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* plānoja 2003. gadā. Saskaņā ar vienošanos 2003. gadā tika veikts viens reiss dienā no Altenburgas–Nobicas uz Londonu. Tā kā noslodzes koeficients ir 80 % un tā ir optimistiskāka pieeja nekā pieeja, ko lidosta izmantoja savās prognozēs, sākot no 2003. gada aprīļa (70 %), pasažieru skaits dienā ir 118 <sup>(117)</sup>, tātad ar *Ryanair* saistītu papildu pasažieru skaits gadā ir 43 216 <sup>(118)</sup>.
- (248) Vācija neiesniedza ne diskonta likmi, ne vidējās svērtās kapitāla izmaksas, kas būtu saistītas ar lidostu. Tādēļ, pamatojoties uz 2008. gada paziņojumā norādītajām atsaucis likmēm <sup>(119)</sup>, saskaņā ar kuru atsaucis likme Vācijai ir 4,80 %, Komisija izmantos diskonta likmi 4,80 % apmērā par periodu no 2003. gada 1. janvāra līdz 2003. gada 31. jūlijam.
- (249) 17. tabulā sniegts rezultātā iegūts pakāpenisks darījumdarbības plāns, kurā ir iestrādāti visi minētie pieņēmumi. Šāds plāns būtu bijis jāņem vērā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, pirms tā sāka darījumus ar *Ryanair*, lai pārlicinātos, ka līgumi ar *Ryanair* pakāpeniski veicinās lidostas rentabilitāti. Naudas plūsmu neto pašreizējā vērtība (NPV) ir pozitīva. Tas liecina, ka *Ryanair* pakalpojumu līgums līdz ar pirmo tirdzniecības līgumu, kas tika noslēgts 2003. gadā, būtu bijis rentabls lidostai no *ex ante* skatpunkta.

<sup>(117)</sup> Vācija norāda, ka reisa noslodze ir 148 pasažieru tabulā, sākot no 2003. gada 22. aprīļa.

<sup>(118)</sup> Visi Komisijas aprēķini balstīsies uz standartskaitli, kas ir 365 dienas gadā.

<sup>(119)</sup> Komisijas paziņojums par atsaucis likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.) – attiecīgā tabula par atsaucis/diskonta likmēm un atgūšanas tempu 15 ES dalībvalstīm (sākot no 1.8.1997. līdz 1.5.2004.).

## Ex ante darījumdarbības plāns par lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas noslēgti 2003. gadā

Gads	1.5.2003.	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013.
Izceļojošo pasažieru skaits gadā	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
PLĀNOTIE IEŅĒMUMI (EUR)											
Neto maksa, ko Ryanair maksā par katru izceļojošo pasažieri	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*
Kopējie ieņēmumi no aviopakalpojumiem	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*
Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, par katru pasažieri	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*
Kopējie ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*
Kopējie ieņēmumi gadā	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*	[..]*
PLĀNOTĀS MAKSAS (EUR)											
Darbības maksa mēnesī	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Darbības maksa gadā	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Ieguldījumu izmaksas: skrejceļa pagarināšana	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kopējā maksa gadā	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
NETO REZULTĀTS GADĀ (EUR)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Diskonta likme	4,8 %	<b>NPV (EUR)</b>	<b>637 143</b>
----------------	-------	------------------	----------------



- Lidostas pakalpojumu līgums un tirdzniecības līgums, kas noslēgti 2003. gadā, un tirdzniecības līgums, kas noslēgts 2008. gada 28. augustā
- (250) Komisija, izmantojot *ex ante* analīzi, pārbaudīs, vai līgums, kas noslēgts ar AMS 2008. gada 28. augustā, līdz ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas noslēgti 2003. gadā, pakāpeniski veicina lidostas rentabilitāti. Tādējādi Komisija noteiks papildu izmaksas un ieņēmumus, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* būtu varējusi plānot saistībā ar jauno līgumu, ņemot vērā informāciju, kas bija tās rīcībā 2008. gadā. Tā kā 2008. gadā noslēgtā līguma darbības laiks ir divi gadi, analīze tiks veikta par šiem diviem gadiem <sup>(120)</sup>.
- (251) Papildu izmaksas sevī ietver:
- izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem;
  - darbības papildizmaksas, kas tieši izriet no līgumiem ar *Ryanair*.
- (252) Saskaņā ar 2003. gada tirdzniecības līgumu izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem tiek atspoguļotas neto maksā, kas ir [...] \* un ko *Ryanair* maksā par katru izceļojošo pasažieri <sup>(121)</sup>. Turklāt otrais tirdzniecības līgums, kas tika noslēgts 2008. gadā, ieviesa nemainīgu summu EUR [...] \* apmērā 2008. gadā un EUR [...] \* 2009. gadā, ko lidosta maksā AMS.
- (253) Saistībā ar darbības papildizmaksām, kas ir tieši saistītas ar *Ryanair*, Komisija ņem vērā mēneša summu, kas ir EUR 12 137,50 un ko Vācija sākotnēji norādījusi tabulā, sākot no 2003. gada aprīļa, kas 2008. gadā bija EUR 13 401, ņemot vērā gada inflāciju 2 % apmērā. Šī summa turpmāk tiks atjaunināta reizi gadā atbilstīgi inflācijai (2 % gadā).
- (254) Lai novērtētu papildieņēmumus, Komisija ņems vērā šādus ieņēmumus:
- ieņēmumus no aviopakalpojumiem: ieņēmumi, kas tiek plānoti par katru izceļojošo pasažieri no *Ryanair* darbības, būtu [...] \* attiecīgajā periodā atbilstīgi 2003. gada 7. aprīlī noslēgtajam tirdzniecības līgumam, rādot neto maksu par katru izceļojošo pasažieri, tostarp visas maksas, ko *Ryanair* maksā AOC par vienu līdz četrām rotācijām <sup>(122)</sup>;
  - ieņēmumus no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi: kā paskaidrots 246. apsvēruma b) apakšpunktā, tā kā nav attiecīgās *ex ante* informācijas, Komisija izņēmuma kārtā paļausies tikai uz *ex post* datiem, un vidējā summa EUR 1,50–2,00 [...] \* šķiet atbilstīga 2009. gadam. Šis skaitlis tiks korigēts, ņemot vērā inflāciju 2 % apmērā. Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, attieksies uz izceļojošiem un ieceļojošiem pasažieriem.
- (255) Komisijas pieņēmums par pasažieru skaitu balstās uz to skaitu, kādu *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* plānoja 2008. gadā. Tirdzniecības pakalpojumu līgums, kas tika noslēgts 2008. gadā, cita starpā nosaka mērķa maršrutus starp AOC un Londonu, kas ir reisi četras reizes nedēļā ziemas sezonā un reisi katru dienu vasarā, un reiss uz Žironu (*Girona*) trīs reizes nedēļā tikai vasarā <sup>(123)</sup>. Tā kā gaisa kuģim ar 189 pasažieru vietām noslodzes koeficients ir 80 % <sup>(124)</sup>, Komisija aprēķinājusi, ka plānotais pasažieru skaits gadā ir 45 333 visos reisos uz Londonu un 13 797 pasažieru reisos uz Žironu.
- (256) Vācija neiesniedza ne diskonta likmi, ne vidējās svērtās kapitāla izmaksas, kas būtu saistītas ar lidostu. Tādēļ, pamatojoties uz 2008. gada paziņojumā norādītajām atsaucēs likmēm <sup>(125)</sup>, saskaņā ar kuru bāzes likme Vācijai laikā no 2008. gada 1. jūlija līdz 2008. gada 31. augustam ir 4,59 %, Komisija izmantos diskonta likmi 5,59 % apmērā, kam pieskaitīti 100 bāzes punkti.

<sup>(120)</sup> Otra iespēja būtu veikt analīzi par periodu no 2008. gada 28. augusta līdz 2010. gada 27. augustam, kas ir faktiskais līguma darbības laiks: tā kā visi pieņēmumi paliek nemainīgi, Komisija izvēlas veikt analīzi par diviem gadiem bez turpmākas specifikācijas. Tas vienkāršo analīzi un tiek iegūts tāds pats rezultāts.

<sup>(121)</sup> 2008. gada 28. augustā, t. i., dienā, kad tika parakstīts otrais tirdzniecības līgums, neto maksa par katru izceļojošo pasažieri, ko *Ryanair* maksā AOC, bija EUR [...] \*, jo rotāciju skaits nepārsniedza četri.

<sup>(122)</sup> 2003. gadā tika panākta vienošanās par vienu rotāciju starp Londonas Stanstedu un Altenburgu.

<sup>(123)</sup> Kā norādīts 48. zemsvītras piezīmē, IATA vasaras sezona ilgst septiņus mēnešus un ziemas –piecus mēnešus.

<sup>(124)</sup> Šāda reisa noslodze norādīta 2008. gada tirdzniecības līgumā.

<sup>(125)</sup> Komisijas paziņojums par atsaucēs likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.) – attiecīgā tabula par bāzes likmēm 27 dalībvalstīm (laikā no 1.7.2008. līdz 30.6.2013.).

- (257) 18. tabulā sniegts rezultātā iegūts pakāpenisks darījumdarbības plāns, kurā ir iestrādāti visi minētie pieņēmumi. Šāds plāns būtu bijis jāņem vērā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, pirms tā noslēdza tirdzniecības līgumu ar AMS 2008. gadā, lai pārliecinātos, ka šis līgums pakāpeniski veicinās lidostas rentabilitāti. Naudas plūsmu neto pašreizējā vērtība ir pozitīva. Tas liecina, ka otrais tirdzniecības līgums līdz ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas tika noslēgti 2003. gadā, būtu bijuši rentabli lidostai no *ex ante* skatpunkta.

18. tabula

**Ex ante darījumdarbības plāns par lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas noslēgti 2003. gadā, un tirdzniecības līgumu, kas tika noslēgts 2008. gada 28. augustā**

	1. gads	2. gads
Izceļojošo pasažieru skaits gadā	59 130	59 130
PLĀNOTIE IEŅĒMUMI (EUR)		
Neto maksa, ko <i>Ryanair</i> maksā par katru izceļojošo pasažieri	[..]*	[..]*
Kopējie ieņēmumi no aviopakalpojumiem	[..]*	[..]*
Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, par katru pasažieri	[..]*	[..]*
Kopējie ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi	[..]*	[..]*
Kopējie ieņēmumi gadā	[..]*	[..]*
PLĀNOTĀS MAKSAS (EUR)		
Nemainīga tirdzniecības maksa	[..]*	[..]*
Darbības maksa mēnesī	13 401	13 669
Darbības maksa gadā	160 812	164 028
Kopējā maksa gadā	[..]*	[..]*
NETO REZULTĀTS GADĀ (EUR)	141 938	42 455
Diskonta likme	5,59 %	
<b>Neto pašreizējā vērtība (EUR)</b>	<b>182 146</b>	

- Lidostas pakalpojumu līgums un tirdzniecības līgums, kas noslēgti 2003. gadā, un tirdzniecības līgums, kas noslēgts 2010. gada 25. janvārī
- (258) Komisija, izmantojot *ex ante* analīzi, pārbaudīs, vai līgums, kas noslēgts ar AMS 2010. gada 25. janvārī, līdz ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas noslēgti 2003. gadā, pakāpeniski veicina lidostas rentabilitāti. Tādējādi Komisija noteikts papildu izmaksas un ieņēmumus, ko *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* būtu varējusi plānot saistībā ar jauno līgumu, ņemot vērā informāciju, kas bija tās rīcībā 2010. gadā.
- (259) 2010. gadā noslēgtā līguma darbības termiņš ir vairāk nekā viens gads (līgums stājās spēkā 2010. gada 25. janvārī, un tā darbība beidzas vienu gadu pēc pirmā reisa sākšanas, kas bija plānots 2010. gada vasarā). Tomēr *Ryanair* sniegtie pakalpojumi aptver septiņus mēnešus (*IATA* vasaras sezona). Tādēļ Komisija veiks papildu analīzi, pamatojoties uz septiņiem mēnešiem.
- (260) Papildu izmaksas sevī ietver:
- izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem;
  - darbības papildizmaksas, kas tieši izriet no līgumiem ar *Ryanair*.
- (261) Saskaņā ar 2003. gada tirdzniecības līgumu izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem tiek atspoguļotas neto maksā [...]\*, ko *Ryanair* maksā par katru izceļojošo pasažieri <sup>(126)</sup>. Turklāt trešais tirdzniecības līgums, kas tika noslēgts 2010. gadā, ieviesa nemainīgu summu EUR [...]\* apmērā 2010. gadā, ko lidosta maksā AMS.
- (262) Saistībā ar darbības papildizmaksām, kas ir tieši saistītas ar *Ryanair*, Komisija ņem vērā mēneša summu, kas ir EUR 12 137,50, ko Vācija sākotnēji norādīja tabulā, sākot no 2003. gada aprīļa, kas 2010. gadā bija EUR 13 942, ņemot vērā gada inflāciju 2 % apmērā.
- (263) Lai novērtētu papildieņēmumus, Komisija ņems vērā šādus ieņēmumus:
- ieņēmumus no aviopakalpojumiem: ieņēmumi, kas tiek plānoti par katru izceļojošo pasažieri no *Ryanair* darbības, būtu [...]\* attiecīgajā periodā atbilstīgi 2003. gada 7. aprīlī noslēgtajam tirdzniecības līgumam, radot neto maksu par katru izceļojošo pasažieri, tostarp visas maksas, ko *Ryanair* maksā AOC par vienu līdz četrām rotācijām <sup>(127)</sup>;
  - ieņēmumus no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi: kā paskaidrots 246. apsvēruma b) apakšpunktā, tā kā nav attiecīgās *ex ante* informācijas, Komisija izņēmuma kārtā paļausies tikai uz *ex post* datiem, ko Vācija sniegusi 16. tabulā. Komisija pieņems, ka 2010. gada janvārī, kad tika parakstīts trešais tirdzniecības līgums, lai noteiktu iespējamus ieņēmumus no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, lidosta ņēma vērā faktiskos ieņēmumus iepriekšējos gados, kas bija ievērojami palielinājušies salīdzinājumā ar 2006. gadu un 2007. gadu. Tādējādi šķiet iespējams, ka 2010. gadā lidostas prognozes par ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, bija balstītas uz diviem iepriekšējiem gadiem, kas vidēji bija EUR 1,80–2,30 [...]\* par katru pasažieri 2008. un 2009. gadā. Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, attiecas uz izceļojošiem un ieceļojošiem pasažieriem.
- (264) Komisijas pieņēmums par pasažieru skaitu balstās uz skaitu, kādu *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* plānoja, 2010. gadā parakstot tirdzniecības pakalpojumu līgumu. Tirdzniecības pakalpojumu līgums cita starpā nosaka mērķa maršrutus starp AOC un Londonu, kas ir reisi katru dienu, sākot no 2010. gada vasaras, reiss uz Žironu trīs reizes nedēļā un reiss uz Alikanti divas reizes nedēļā. Tā kā gaisa kuģim ar 189 pasažieru vietām noslodzes koeficients ir 80 % <sup>(128)</sup>, Komisija aprēķinājusi, ka pasažieru skaits septiņos mēnešos, kad tika veikti reisi, bija 32 193 reisos uz Londonu, 13 797 reisos uz Barselonu un 9 198 reisos uz Alikanti.
- (265) 19. tabulā sniegts rezultātā iegūts pakāpenisks darījumdarbības plāns, kurā ir iestrādāti visi minētie pieņēmumi un kurš būtu bijis jāņem vērā *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, pirms tā noslēdza tirdzniecības līgumu ar AMS 2010. gadā, lai pārliecinātos, ka šis līgums pakāpeniski veicinās lidostas rentabilitāti. Naudas plūsmas attiecīgajā periodā ir negatīva. Tas liecina, ka trešais tirdzniecības līgums līdz ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas tika noslēgti 2003. gadā, nebija rentabli lidostai no *ex ante* skatpunkta.

<sup>(126)</sup> Trešā tirdzniecības līguma parakstīšanas dienā, t. i., 2010. gada 25. janvārī, neto maksa par katru izceļojošo pasažieri, ko *Ryanair* maksāja AOC, bija [...]\*, jo rotāciju skaits bija mazāks par četri.

<sup>(127)</sup> 2003. gadā tika panākta vienošanās par vienu rotāciju starp Londonas Stanstedu un Altenburgu.

<sup>(128)</sup> Šāda reisa noslodze norādīta 2010. gada tirdzniecības līgumā.

19. tabula

**Ex ante darījumdarbības plāns par lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumu, kas noslēgti 2003. gadā, un tirdzniecības līgumu, kas tika noslēgts 2010. gada 25. janvārī**

	2010. gada vasaras sezona
Izceļojošo pasažieru skaits	55 188
<b>PLĀNOTIE IEŅĒMUMI (EUR)</b>	
Neto maksa, ko <i>Ryanair</i> maksā par katru izceļojošo pasažieri	[..]*
Kopējie ieņēmumi no aviopakalpojumiem	[..]*
Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, par katru pasažieri	[..]*
Kopējie ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi	[..]*
Kopējie ieņēmumi	[..]*
<b>PLĀNOTĀS MAKSAS (EUR)</b>	
Nemainīga tirdzniecības maksa	[..]*
Darbības maksa mēnesī	13 943
Kopējā darbības maksa	97 601
Kopējā maksa	[..]*
<b>NETO REZULTĀTS (EUR)</b>	<b>– 318 569</b>

(266) Attiecīgi 2010. gadā lidosta maksāja *Ryanair/AMS* summu EUR [..]\* apmērā par septiņiem mēnešiem, kad tika veikti reisi, kuri nodrošināja lidostai ieņēmumus no aviopakalpojumiem EUR [..]\* apmērā un EUR [..]\* apmērā no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi. Tolaik un kopš 2003. gada, kad sākās darījumi ar *Ryanair*, lidosta nekad nav bijusi rentabla, pat ne darbības līmenī, ja nebūtu valsts iemaksu.

— Secinājums

(267) Secinājums ir, ka Komisija uzskata, ka, no vienas puses, nosacījumi, kas tika piedāvāti *Ryanair/AMS* saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, kas tika noslēgts 2003. gada 3. martā, un tirdzniecības līgumiem, kas tika noslēgti 2003. gada 7. aprīlī un 2008. gada 28. augustā, starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair/AMS*, atbilst tirgus nosacījumiem. Tādēļ Komisija uzskata, ka šie līgumi kopā neveda *Ryanair/AMS* labumu selektīvas ekonomiskas priekšrocības veidā.

- (268) No otras puses, Komisija uzskata, ka nosacījumi, kas tika piedāvāti *Ryanair/AMS* saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, kas tika noslēgts 2003. gada 3. martā, un tirdzniecības līgumiem, kas tika noslēgti 2003. gada 7. aprīlī un 2010. gada 25. janvārī, starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair/AMS*, neatbilst tirgus nosacījumiem. Tādēļ Komisija uzskata, ka šie līgumi kopā deva *Ryanair/AMS* labumu selektīvas ekonomiskas priekšrocības veidā.

#### Selektivitāte

- (269) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, lai pasākums būtu valsts atbalsts, tam jānodrošina priekšroka “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”. Komisija norāda, ka lidostas pakalpojumu līgums un tirdzniecības līgums tika noslēgti tikai ar *Ryanair* un *AMS*, kas ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums tirdzniecības pakalpojumu sniegšanai.
- (270) Kaut gan citas aviokompānijas (*Eurowings* un *Air Berlin*) veica reisu no Altenburgas 2000.–2002. gadā, tās neguva labumu šādu tirdzniecības līgumu veidā. Vācija norāda, ka nosacījumi pakalpojumu līgumā ar *Ryanair* tika izstrādāti atbilstīgi lidostas cenrādim, kas bija spēkā attiecīgajā laikā un tika piemērots visām potenciālajām aviokompānijām. Tomēr Komisija uzskata, ka šis konkrētais pakalpojumu līgums kopā ar turpmākiem tirdzniecības līgumiem sniedza priekšrocību *Ryanair*. Tādējādi visi šie līgumi ir selektīvi pasākumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

#### Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību

- (271) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirgū, jāuzskata, ka pēdējo uzņēmumu atbalsts ir ietekmējis<sup>(129)</sup>. Atbilstīgi iedibinātajai judikatūrai<sup>(130)</sup>, lai pasākums kropļotu konkurenci, pietiek, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei.
- (272) Attiecīgie pakalpojumu un tirdzniecības līgumi ievērojami veicina tādas lidostas maksas samazināšanu, kuru maksā *Ryanair*, un attiecīgi samazina aviokompānijas parastās darbības izmaksas tā, ka tā gūst labumu no samazinājuma. Tādējādi šī aviokompānija var stiprināt savu stāvokli tirgū. Turklāt aviotransporta nozarei ir raksturīga intensīva konkurence starp dažādu dalībvalstu ekspluatantiem, jo īpaši pēc tam, kad 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā aviotransporta trešais liberalizācijas posms (turpmāk “trešā pakete”) <sup>(131)</sup>. No iepriekš teiktā izriet, ka samazināta maksa ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļo vai draud kropļot konkurenci aviotransporta nozarē.
- (273) Tādēļ pakalpojumu un tirdzniecības līgumi, kas noslēgti ar *Ryanair*, kropļo vai draud kropļot konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

#### Secinājums

- (274) Komisija secina, ka lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2003. gada 3. martā, līdz ar tirdzniecības līgumiem, kas noslēgti 2003. gada 7. aprīlī un 2008. gada 28. augustā, starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair/AMS* – un kas noslēgti pēc sprieduma *Aéroports de Paris* lietā –, nav valsts atbalsts *Ryanair/AMS* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (275) Komisija secina, ka lidostas pakalpojumu līgums, kas noslēgts 2003. gada 3. martā, kopā ar tirdzniecības līgumiem, kas noslēgti 2003. gada 7. aprīlī un 2010. gada 25. janvārī, starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair/AMS* – un kas noslēgti pēc sprieduma *Aéroports de Paris* lietā –, ir valsts atbalsts *Ryanair/AMS* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

## 8.2. ATBALSTA SADERĪGUMS

### 8.2.1. Pirmais pasākums. AOC lidostas infrastruktūras finansēšana

- (276) Komisijai jānovērtē, vai var uzskatīt, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu pastāv noteikti izņēmumi LESD 107. panta 1. punkta vispārējiem noteikumiem par to, ka valsts atbalsts nav

<sup>(129)</sup> Spriedums lietā 730/79, *Philip Morris*, *Recueil* 1980, I-2671. lpp., 11. punkts.

<sup>(130)</sup> Spriedums lietā T-214/95, *Het Vlaamse Gewest* pret Komisiju, *Recueil* 1998, II-717. lpp., 46. punkts.

<sup>(131)</sup> Skatīt Padomes Regulas (EEK) Nr. 2407/92 (OV L 240, 28.8.1992., 1. lpp.), (EEK) Nr. 2408/92 (OV L 240, 28.8.1992., 8. lpp.) un (EEK) Nr. 2409/92 (OV L 240, 28.8.1992., 15. lpp.).

saderīgs ar iekšējo tirgu. Attiecīgais atbalsts var tikt novērtēts, tikai pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, saskaņā ar kuru “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.

- (277) Saistībā ar šo 2014. gada aviācijas pamatnostādnes nodrošina ietvaru novērtējumam par to, vai atbalsts lidostām var tikt pasludināts par saderīgu atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Kā noteikts 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 173. punktā, Komisija piemēros noteikumus, kas ir spēkā laikā, kad atbalsts piešķirts nelikumīgam ieguldījumu atbalstam lidostām. Tātad netiks piemēroti 2014. gada pamatnostādņu principi, jo nelikumīgais ieguldījumu atbalsts lidostām ir piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa, kas ir minēto pamatnostādņu pieņemšanas diena.
- (278) Finansējums AOC infrastruktūrai tika piešķirts laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam. Tādēļ, lai novērtētu, vai infrastruktūras finansējums, kas piešķirts laikā no 2005. gada līdz 2011. gadam, ir saderīgs, piemēro 2005. gada aviācijas vadlīnijās noteiktos principus. Saistībā ar infrastruktūras finansējumu, kas piešķirts pirms 2005. gada, attiecīgajā laikā nebija spēkā īpaši saderības kritēriji, lai novērtētu, vai lidostām piešķirtais ieguldījumu atbalsts ir saderīgs. Tādēļ Komisijai jānovērtē šie pasākumi tieši, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ņemot vērā savu lēmumu pieņemšanas praksi šajā jautājumā. Komisijas prakse saistībā ar novērtējumu par lidostu pārvaldītājiem piešķirta atbalsta saderīgumu tika konsolidēta 2005. gada aviācijas vadlīnijās. Tādēļ tāda ieguldījumu atbalsta saderīgumu, kurš piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* pirms 2005. gada, Komisija novērtēs, pamatojoties uz 2005. gada aviācijas vadlīnijās noteiktajiem kritērijiem.
- (279) 2005. gada aviācijas vadlīnijās ir noteikts ietvars, lai novērtētu, vai ieguldījumu atbalsts lidostām var tikt pasludināts par saderīgu atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Atbilstīgi 2005. gada aviācijas vadlīniju 61. punktam Komisijai jāpārbauda, vai:
- infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktajam vispārējo 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;
  - ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā ar Kopienas interesēm.

- (280) Valsts atbalstam lidostām ne tikai jāizpilda prasība par atbilstību noteiktiem saderīguma kritērijiem, kas ir noteikti 2005. gada aviācijas vadlīnijās, bet tāpat kā citiem valsts atbalsta pasākumiem tam jābūt kā stimulam. Tāpat tam jābūt nepieciešamam un samērīgam ar vēlamo legītīmo mērķi, lai to varētu skaidrot kā saderīgu atbalstu <sup>(132)</sup>.

8.2.1.1. *Infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktajam vispārējo interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.)*

- (281) Saskaņā ar Vācijas apgalvojumu un lidostas ekspluatanta statūtiem lidostas ekspluatanta mērķis ir uzlabot ar ekonomiku saistīto infrastruktūru, lai stiprinātu Tiringenes austrumdaļas un Saksijas rietumdaļas ekonomisko ietekmi.
- (282) Finansējot lidostas svarīgākās infrastruktūras attīstību attiecīgajā laikā, Tiringenes federālās zemes mērķis bija uzlabot piekļuvi reģionam un attiecīgi stimulēt reģionālo attīstību un jaunu darbavietu izveidošanu strukturāli vājā reģionā, jo labi pasažieru un kravu transporta savienojumi ir būtiski vietējo uzņēmēju un rūpniecības konkurētspējai.

<sup>(132)</sup> Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisija var pasludināt, ka atbalsta pasākums ir saderīgs, tikai tad, ja tas ir nepieciešams legītīma mērķa sasniegšanai (skatīt, piem., lietu 730/79, Philip Morris, lietu C-390/06, Nuova Agricast vai lietu T-162/06, Kronoply).

- (283) 2007. gadā Vācijas novērtējums par infrastruktūras finansējumu balstījās uz Klophausa (*Klophaus*) pētījumu, kas īpaši noteica, ka AOC ir tieša, netieša, stimula un katalizatora ietekme uz ekonomiku un reģiona pievilcīgumu, īpaši saistībā ar darba vietām, un šī ietekme ir pozitīva un nozīmīga. Pasažieru skaitam palielinoties, AOC varēja kļūt par reģionālu lidostu, kas piedāvātu iespēju Altenburgas federālajai zemei mainīt savu starptautisko profilu un attiecīgi uzlabot ekonomikas un uzņēmējdarbības struktūras. Atbilstīgi pētījumam AOC dotu ievērojamu vispārēju ekonomikas labumu kopēju interešu vārdā visam Vidusvācijas reģionam.
- (284) Saistībā ar šo, kā norādīts 1. tabulā, pasažieru skaits lidostā ievērojami palielinājās laikā no 2007. gada līdz 2010. gadam: lidosta piesaistīja reģionam lielu skaitu ieceļojošu pasažieru, un tas ir īpaši svarīgi apgabala ekonomikai. 2000. gada sākumā un aptuveni līdz 2007. gadam satiksmes prognozes bija pozitīvas un pamatoja nepieciešamību turpināt infrastruktūras attīstību. Turklāt pašai lidostai bija nozīmīga loma, jo tā bija darba devējs un netieši veicināja stimulētu darba vietu radīšanu reģionā <sup>(133)</sup>.
- (285) Attiecīgie infrastruktūras ieguldījumi nenozīmēja esošās infrastruktūras dublicēšanu. Leipcigas–Halles lidosta atrodas vistuvāk AOC – aptuveni 85 km jeb vienas stundas brauciena ar automobili attālumā. Turklāt Leipcigas–Halles lidosta ir starptautiska lidosta un apkalpo gan Leipcigu (Saksijā), gan Halli (Saksijā–Anhaltā). AOC ir reģionāla lidosta, kas apkalpo Tiringenes federālās zemes dienviddaļu. No uzņēmējdarbības viedokļa lidosta ir svarīga uzņēmumiem, kas atrodas tuvumā esošajā rūpniecības reģionā.
- (286) Tādēļ Komisija var secināt, ka AOC lidostas infrastruktūras finansējums atbilda skaidri definētam kopēju interešu mērķim.

#### 8.2.1.2. *Infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim*

- (287) Saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* statūtiem uzņēmuma mērķis ir uzlabot ekonomiski būtisku infrastruktūru, lai stiprinātu Tiringenes austrumdaļas un Saksijas rietumdaļas ekonomisko spēku. Laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam lidosta apņēmas veikt nepieciešamos infrastruktūras ieguldījumus, lai izpildītu prasības saistībā ar šo mērķi.
- (288) Attiecīgā perioda sākumā ieguldījumi bija nepieciešami, lai pielāgotu vispārējo infrastruktūru aviokompāniju vajadzībām, pārveidojot kādreizēju militāru lidlauku par pasažieru lidostu.
- (289) Vācija arī norāda, ka infrastruktūras ieguldījumi AOC bija nepieciešami, lai izpildītu drošības un drošuma prasības lidostā, ņemot vērā pasažieru skaita palielināšanos, kā tas bija plānots, noslēdzot pakalpojumu līgumu ar *Ryanair*. Ieguldījumi bija nepieciešami, lai atjaunotu un atjauninātu lidostu. Drošības un drošuma pasākumi tika veikti visā perioda laikā, lai pielāgotu lidostu plānotajam lielākam *Ryanair* pasažieru skaitam. Visi pētījumi <sup>(134)</sup>, kas tika veikti 2007. gadā, lai novērtētu lidostas ekonomisko dzīvotspēju, paredzēja AOC darbības palielināšanos laikā no 2007. gada līdz 2015. gadam.
- (290) Termināļa pārbūves darbs 2009. gadā tika pabeigts, lai nodrošinātu atbilstību drošuma prasībām un pasažieriem Šengenas zonā un ārpus Šengenas zonas tiktu nodrošināta atsevišķa apkalpošana uz zemes. Vācija norādīja, ka tika aplūkotas alternatīvas, bet, ņemot vērā lielāku pasažieru skaitu un lielākas alternatīvo pasākumu izmaksas, tika pieņemts lēmums par labu ilgtermiņa risinājumam, kas ir termināļa pārbūve.
- (291) Tā kā lidostas ekspluatantam nebija pietiekami daudz līdzekļu un Vācija norāda, ka galvenie ieguldījumi bija saistīti ar valsts uzdevumu pildīšanu, bija nepieciešams valsts finansējums.
- (292) Tādēļ Komisija uzskata, ka ieguldījumi infrastruktūrā bija nepieciešami, lai pielāgotos lielākam pasažieru skaitam un izpildītu prasības par modernas lidostas infrastruktūru. Lidosta varēja apkalpot reisu un attīstīt reģionu tikai tad, ja tiktu izbūvēta infrastruktūra.

<sup>(133)</sup> Skatīt 96. apsvērumu.

<sup>(134)</sup> Skatīt 34. zemsvītras piezīmi.

- (293) Tādējādi tas, ka ieguldījuma atbalsts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* bija vajadzīgs un proporcionāls, izriet no nepieciešamības izpildīt prasības par modernas lidostas infrastruktūru. Tādēļ Komisija secina, ka attiecīgie infrastruktūras ieguldījumi bija vajadzīgi un proporcionāli noteiktajam mērķim.

8.2.1.3. *Prognozes par infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanu ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā esošās infrastruktūras izmantošanu*

- (294) Prognozes esošās infrastruktūras vidēja termiņa izmantošanai bija apmierinošas vismaz līdz 2009. gadam. *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* direktoru valde jau savā 2000. gada 23. jūnija sanāksmē bija ielāgojusi, ka laikā no 2000. gada līdz 2010. gadam infrastruktūras ieguldījumiem paredzētā vispārējā summa būs aptuveni EUR 20 miljoni. Pasažieru skaits gadā turpināja palielināties un augstāko punktu sasniedza 2008.–2009. gadā.
- (295) Pēc ievērojamas izaugsmes perioda aviosatiksmi Vācijā un Eiropā negatīvi ietekmēja ekonomikas un finanšu krīze 2009. gadā, kuras rezultātā pasažieru aviopārvadājumi Vācijā 2009. gadā samazinājās par 4,6 %, tādēļ šis gads bija viens no sliktākajiem gadiem gaisa satiksmei. Tomēr vispārējā pieauguma tendence aviopārvadājumos neapstājās, tikai palēninājās. Sākot no 2010. gada jūnija, pasažieru aviopārvadājumu pieauguma temps mēnesī Vācijā atkal palielinājās un par 7 % pārsniedza pieauguma tempu mēnesī iepriekšējā gadā. Atbilstīgi prognozēm Vācijā kopš 2009. gada ir vērojama spēcīga ekonomikas izaugsme, kas ir aptuveni 3 % gadā. Izaugsme gaisa satiksmes tirgū parasti pārspēj vispārējās ekonomikas izaugsmi <sup>(135)</sup>.
- (296) Saskaņā ar visiem trim pētījumiem, kas tika veikti 2007. gadā <sup>(136)</sup>, lidostas ekspluatantam bija jāuzlabo gada rezultāti un jāpanāk gandrīz līdzsvarots darbības ienākums līdz 2015. gadam, kā arī jāstiprina tuvumā esošais rūpniecības reģions. Tas tika apstiprināts darījumdarbības plāna projektā, kas tika sagatavots par 2007.–2015. gadu. Vācijas apsvērumi balstījās uz zemo izmaksu pārvaldātāju rentabilitāti un iespējamo scenāriju par to, ka pasažieru skaits AOC līdz 2015. gadam varētu sasniegt 500 000.
- (297) Tādēļ atbilstīgi Vācijas sniegtajai informācijai attiecīgā infrastruktūra nodrošinātu pieprasījumu vidējā termiņā saistībā ar aviokompānijām un pasažieriem un piedāvātu labas izmantošanas prognozes.

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

- (298) Vācija apstiprina, ka, neraugoties uz to, ka *Ryanair* bija vienīgā aviokompānija, kas veica reisu no AOC laikā no 2003. gada līdz 2011. gadam, infrastruktūra bija potenciāli pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un nepastāvēja komerciāli nepamatota diskriminācija.

8.2.1.5. *Ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā ar Kopienas interesēm*

- (299) Saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīniju 39. punktu lidostas kategorija var sniegt informāciju par to, cik lielā mērā lidostas savstarpēji konkurē un kādā mērā lidostai piešķirtais valsts finansējums var radīt konkurences traucējumus. 2005. gada aviācijas vadlīnijas arī nosaka, ka valsts subsīdijas, kas piešķirtas mazajām reģionālajām lidostām (D kategorijas lidostām), visdrīzāk neierobežo konkurenci, un to ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā ar kopējām interesēm. Tomēr nevar uzskatīt, ka šāds pieņēmums vai apgalvojums izslēdz konkurences kropļošanu vai ietekmi uz tirdzniecību.
- (300) AOC vienmēr apkalpojusi mazāk nekā 150 000 pasažierus gadā attiecīgajā periodā, tādēļ to var uzskatīt par mazu reģionālu lidostu (D kategorijas lidostu) atbilstīgi 2005. gada aviācijas vadlīnijām.

<sup>(135)</sup> Atjaunināta nostāja par pieprasījuma prognozi Keseles–Kaldenas (*Kassel-Calden*) lidostai (*Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden*), *Intraplan Consult GmbH*, 2012. gada 12. marts, 8. lpp.

<sup>(136)</sup> Skatīt 34. zemsvītras piezīmi.



- (301) AOC ir parasta uz reģionu vērsta lidosta, un tas parādās faktā, ka lielākoties to izmanto pasažieri, kas ir no Tīringenes federālās zemes. Pamatojoties uz aptvēruma jomu, kas ir aptuveni 100 km, un ceļošanas laiku, kas ir 60 minūtes, var pieņemt, ka vistuvāk atrodas Leipcigas-Halles lidosta (85 km jeb aptuveni 1 stundas 10 minūšu brauciena ar automobili attālumā no AOC), bet tā izvietojusies uz tā pašas aptvēruma zonas ārējās robežas. Leipcigas-Halles lidosta ir starptautiska lidosta un apkalpo gan Leipcigu (Saksijā), gan Halli (Saksijā-Anhaltā). AOC kā reģionāla lidosta apkalpo Tīringenes federālās zemes dienviddaļu.
- (302) Abas lidostas ne tikai atrodas ģeogrāfiskā attālumā viena no otras, bet arī īsteno ļoti atšķirīgus uzņēmējdarbības modeļus, un tām ir atšķirīgs mērķis par pasažieru veidu. Leipcigas-Halles lidosta ir labi iedibināta lidosta ar labi izstrādātu infrastruktūru, kas nodrošina lielākas ērtības pasažieriem. Tā piedāvā starptautiskus un arī iekšzemes reisus, vairākus brīvdienu galamērķus un kravas aviopārvadājumus. AOC infrastruktūra nenodrošina ērtības, un tās uzņēmējdarbības modelis ir balstīts uz zemo izmaksu pārvadātājiem.
- (303) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija tāpat var secināt, ka ieguldījumu atbalsts, kas piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, nedz kropļo konkurenci, nedz ietekmē tirdzniecību tā, ka tas būtu pretrunā vispārējām interesēm.

#### 8.2.1.6. Atbalsts kalpo kā stimuls, ir vajadzīgs un proporcionāls

- (304) Infrastruktūras finansējumam, ko Vācija piešķir *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, būtu jābūt kā stimulam un vajadzīgam un proporcionālam salīdzinājumā ar nepieciešamo legītīmo mērķi.
- (305) Komisijai jānosaka, vai valsts atbalsts, kas piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, ir mainījies saņēmēja rīcību un vai tas iesaistās darbībās, kas veicina sabiedrības interešu mērķu sasniegšanu un kas i) netiktu veiktas, ja nebūtu sniegts atbalsts vai ii) tiktu veiktas, bet ierobežoti vai citādi. Turklāt uzskata, ka atbalsts ir proporcionāls tikai tad, ja tādu pašu rezultātu nevarētu panākt ar mazāku atbalstu un mazākiem kropļojumiem. Tas nozīmē, ka atbalsta apmēram un intensitātei jābūt ierobežotiem, lai tie nepārsniegtu minimālo apmēru, kāds ir nepieciešams atbalstītās darbības veikšanai.
- (306) Atbilstīgi Vācijas sniegtajai informācijai ieguldījumus infrastruktūrā, kas ir nepieciešama, lai sasniegtu tādas operacionālas lidostas standartu, kura var veikt komercreisus, nevarētu realizēt bez atbalsta. Lidosta strādāja ar zaudējumiem garākajā attiecīgā perioda daļā. Vācija vienmēr uzskatījusi, ka šāda reģionāla lidosta nevar darboties bez valsts finansējuma. Bez atbalsta lidosta nevarētu panākt plānoto pakalpojumu sniegšanas līmeni aviokompānijām un pasažieriem, un lidostas saimnieciskās darbības līmenis kristos.
- (307) Tādēļ var secināt, ka attiecīgajam atbalsta pasākumam bija stimulējoša ietekme, jo tas deva iespēju saņēmējam īstenot nepieciešamos ieguldījumus.
- (308) Saistībā ar atbalsta proporcionalitātes novērtējumu var uzskatīt, ka atbalsta intensitāte šim projektam bija ierobežota un nepārsniedza ieguldījumus, kas bija nepieciešami lidostas pārveidošanai no kādreizējā militārā lidlauka par pasažieru lidostu, kas ir pieejama visām potenciālajām aviokompānijām. Turklāt ieguldījumu finansēšanas process *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* bija organizēts tā, lai novērstu pārmērīgu kompensāciju: katra gada beigās tika saskaņots darījumdarbības plāns nākamajam gadam, un gada laikā tas tika pārskatīts, lai to pielāgotu uzņēmuma reālajai situācijai<sup>(137)</sup>. Lidostai bija jāatmaksā līdzekļi valsts finansētājiem, ja projekta finansējums izrādītos pārmērīgi liels. Tā kā atbalsta apmērs bija ierobežots un nepārsniedza minimālo līmeni, kāds ir nepieciešams atbalstītās darbības veikšanai, var uzskatīt, ka attiecīgais ieguldījuma atbalsts ir vajadzīgs un proporcionāls attiecībā pret legītīmo mērķi.

#### 8.2.1.7. Secinājums

- (309) Ņemot vērā iepriekš minēto novērtējumu, Komisija secina, ka ieguldījuma atbalsts, kas tika piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, ir saderīgs ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, jo tas atbilst 2005. gada aviācijas vadlīniju 61. punktā noteiktajam saderīguma nosacījumam. Tādēļ pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

<sup>(137)</sup> Vācija iesniedza gada darījumdarbības plānu (*Wirtschaftsplan*) par 2000.–2005. gadu un attiecīgi grozītos darījumdarbības plānus (*Nachtrag zum Wirtschaftsplan*).

### 8.2.2. Otrais pasākums. Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH darbības zaudējumu finansēšana 2000.–2011. gadā

- (310) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņem Komisija uzskata, ka tās paziņojuma noteikumi par to, kādi noteikumi tiek piemēroti, novērtējot nelikumīgu valsts atbalstu, netiek piemēroti izskatīšanā esošās lietās par nelikumīgu darbības atbalstu lidostām, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Komisija drīzāk piemēros minētajās pamatnostādņēs noteiktos principus visos gadījumos, kas ir saistīti ar darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs, nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts ticis piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma <sup>(138)</sup>.
- (311) 2014. gada aviācijas pamatnostādņēs ir noteikts, saskaņā ar kādiem nosacījumiem darbības atbalsts lidostām var tikt pasludināts par saderīgu ar iekšējo tirgu LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē <sup>(139)</sup>. Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. punktam <sup>(140)</sup>, lai darbības atbalstu, kas piešķirts pirms šo pamatnostādņu publicēšanas, atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, jābūt izpildītiem šādiem kumulatīviem nosacījumiem:
- pasākumam jāveicina precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšana;
  - jābūt valsts iejaukšanās nepieciešamībai;
  - atbalsta pasākumam jābūt piemērotam politikas instrumentam kopīgu interešu mērķa sasniegšanai;
  - jābūt stimulējošai ietekmei;
  - atbalstam jābūt ierobežotam līdz nepieciešamajam minimumam;
  - jāizvairās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm.

#### 8.2.2.1. Precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanas veicināšana

- (312) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2.a) iedaļai, lai dotu lidostām laiku pielāgoties jaunajai tirgus realitātei un izvairītos no gaisa satiksmes un reģionu savienojumu pārrāvumiem, tiks uzskatīts, ka lidostām piešķirts darbības atbalsts palīdzēs kopējās interesēs esošu mērķu sasniegšanai, ja tas vai nu i) palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā, ii) ir vērsts uz satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas Savienības transporta mezgli, vai arī iii) veicina reģionālo attīstību.
- (313) Vācijas iestādes norāda, ka Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH darbības zaudējumu finansēšana bija nepieciešama, lai lidosta varētu pastāvīgi darboties un pildīt uzņēmuma statūtos noteikto mērķi, kas ir uzlabot ekonomiski svarīgu infrastruktūru, lai stiprinātu Tīringenas austrumdaļas un Saksijas rietumdaļas ekonomisko spēku.
- (314) Ņemot vērā iepriekšējo, lai veicinātu Vidusvācijas reģionālo attīstību, ir nepieciešami labi piekļuves punkti, un bija fundamentāla vajadzība uzturēt lidostas darbību. Lidostas darbība kalpoja reģionālajai attīstībai un darbavietu izveidei. Tādēļ piešķirtā darbības atbalsta mērķis nepārprotami bija veicināt reģionālo attīstību.

#### 8.2.2.2. Valsts iejaukšanās nepieciešamība

- (315) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. b) iedaļai, lai izvērtētu, vai valsts atbalsts ir efektīvs līdzeklis kopīgu interešu mērķa sasniegšanā, ir jānosaka risināmās problēmas. Valsts atbalsts lidostai būtu jāvērs uz situāciju, kurā atbalsts var sniegt reālus uzlabojumus, kurus nevar nodrošināt tirgus.

<sup>(138)</sup> 172. punkts 2014. gada aviācijas pamatnostādņēs.

<sup>(139)</sup> Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.), 104. punkts.

<sup>(140)</sup> Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām., 137. punkts.

- (316) Vācija norāda, ka valsts iejaukšanās bija nepieciešama, jo lidostai bija grūtības pašai nodrošināt savas darbības finansēšanu. Saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* gada finanšu pārskatiem lidostas finanšu situācija bija cieši saistīta ar akcionāru iemaksām un citām valsts iemaksām. Uzņēmuma pastāvēšana būtu apdraudēta, ja nebūtu valsts kapitāla iemaksu <sup>(141)</sup>.
- (317) Piešķirtais darbības atbalsts lidostai nodrošināja nepieciešamos resursus, kas nodrošināja tās darbību un pielāgoja uzņēmējdarbības modeli zemo izmaksu pārvadātāju prasībām.
- (318) Komisija atzīst, ka AOC ir maza reģionāla lidosta, kurā pasažieru skaits gadā nesasniedz 150 000, un parastos tirgus apstākļos tā pati nevarētu segt savas darbības izmaksas. Tādēļ bija vajadzīga valsts iejaukšanās.

#### 8.2.2.3. Atbalsta pasākumu piemērotība

- (319) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. c) iedaļai ikviens atbalsta pasākums ir piemērots politikas instruments kopīgu interešu mērķa sasniegšanā. Tādēļ dalībvalstīm jāparāda, ka neviens cits, mazāk kropļojošs politikas instruments vai atbalsta instruments neļaus sasniegt to pašu mērķi.
- (320) Vācija norāda, ka attiecīgais atbalsta pasākums ir piemērots, lai risinātu plānoto kopīgu interešu mērķi, kuru nevarētu sasniegt, izmantojot citu, mazāk kropļojosu politikas instrumentu.
- (321) Atbalsts tika virzīts plānotā darbības izmaksu finansējuma deficīta segšanai, kas aprēķināts nākamajam gadam.
- (322) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka attiecīgais pasākums bija piemērots, lai sasniegtu vēlamo kopīgu interešu mērķi.

#### 8.2.2.4. Stimulējošas ietekmes pastāvēšana

- (323) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. d) iedaļai darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināts. Veicot novērtējumu, jāņem vērā ieguldījumu atbalsta pastāvēšana un pasažieru plūsmas apjoms.
- (324) Saskaņā ar *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* finanšu pārskatiem uzņēmuma pastāvēšana būtu apdraudēta, ja nebūtu valsts kapitāla iemaksu. Ja nebūtu darbības atbalsta, kas sedz lidostas ekspluatanta zaudējumus, lidosta nevarētu izdzīvot, jo netiktu segti tās darbības zaudējumi.
- (325) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka attiecīgajam atbalsta pasākumam ir stimulējoša ietekme.

#### 8.2.2.5. Atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)

- (326) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. e) iedaļai, lai darbības atbalsts būtu samērīgs, tam jābūt ierobežotam un tas nedrīkst pārsniegt minimālo apmēru, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu.
- (327) Šajā lietā lidostas ekspluatanta publiskie akcionāri noteica darbības atbalsta apmēru, pamatojoties uz ikgadējo *ex ante* darījumdarbības plānu, un noteica ierobežotu apmēru atbilstīgi lidostai vajadzīgajam finansējumam.
- (328) Šo darījumdarbības plānu parametri tika atjaunināti attiecīgā finanšu gada laikā, ņemot vērā lidostas kārtējos rezultātus. Piemēram, 2002. gada 8. novembrī direktoru valde apstiprināja darījumdarbības plānu 2003. gadam, pamatojoties uz datiem, kas bija pieejami 2002. gada septembrī. Direktoru valdei tika iesniegts atjauninātais darījumdarbības plāns, ņemot vērā 2003. gada oktobrī pieejamos datus <sup>(142)</sup>, un šo darījumdarbības plānu tā atjaunināja 2003. gada 24. oktobrī.

<sup>(141)</sup> Skatīt 43. apsvērumu.

<sup>(142)</sup> Vācija iesniedza Komisijai darījumdarbības plānus (*Wirtschaftsplan*) par 2000.–2005. gadu un atjauninātus darījumdarbības plānus (*Nachtrag zum Wirtschaftsplan*) par 2002.–2005. gadu.

- (329) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija norāda, ka darbības atbalsts attiecīgajā periodā ļāva lidostas ekspluatantam koriģēt uzņēmējdarbības modeli, ņemot vērā jaunās darbības prasības, kas bija saistītas ar *Ryanair* pakalpojumu līgumu, un zaudējumu segšanai nepieciešamais finansējums pastāvīgi tika kontrolēts. Tādējādi atbalsta apmērs bija ierobežots un nepārsniedza plānotos darbības zaudējumus.
- (330) Turklāt Vācija norāda, ka lidostas pārveide dažādos projektos <sup>(143)</sup> kopš 2010.–2012. gada palīdzējusi samazināt lidostas vispārējo finansējuma deficītu un attiecīgi akcionāru iemaksas. Darbības atbalsts tika uzraudzīts visā attiecīgā perioda laikā, lai to pielāgotu lidostas reālajām vajadzībām.
- (331) Tādēļ Komisija uzskata, ka darbības atbalsts šajā lietā bija samērīgs un ierobežots un nepārsniedza minimālo apmēru, kas bija nepieciešams atbalstītās darbības veikšanai.

#### 8.2.2.6. *Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm*

- (332) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. f) iedaļai, izvērtējot darbības atbalsta saderīgumu, ņems vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Norāde par iespējamu konkurences kropļošanu vai ietekmi uz tirdzniecību var būt tas, ka lidosta atrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā ar citu lidostu, kuras jauda nav pilnībā izmantota.
- (333) Šajā lietā Komisija norāda, ka vistuvāk atrodas Leipcigas–Halles lidosta, kas ir 85 km jeb 1 stundas 10 minūšu brauciena ar automobili attālumā no AOC. Kā norādīts 300. un 301. apsvērumā, *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* uzņēmējdarbības modelis tika noteikts jau sākumposmā, un tas ir reģionāla lidosta ar mērķi attīstīt tuvumā esošo rūpniecības apgabalu. Pat ja 2007. gada Klophausa prognozes īstenotos, lidosta panāktu, ka līdz 2015. gadam pasažieru skaits sasniegtu 500 000, bet arī šāds pasažieru skaits neļautu tai konkurēt ar lidostām, kurās pasažieru skaits pārsniedz divus miljonus kā, piemēram, Leipcigas–Halles lidostu.
- (334) Lai arī turpmāk ierobežotu negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, Vācija uzsver, ka AOC infrastruktūra bija pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un nebija paredzēta vienam konkrētam lietotājam.
- (335) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija uzskata, ka nepamatotā negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm ir ierobežota līdz minimumam.

#### 8.2.2.7. *Secinājums*

- (336) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija secina, ka finansējums *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* darbības zaudējumu segšanai 2000.–2011. gadā ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un ņemot vērā saderīguma nosacījumus 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļā.

#### 8.2.3. **Trešais pasākums. Lidostas maksa un maksājumi *Ryanair* saskaņā ar lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts 2003. gadā, un tirdzniecības līgumiem, kas noslēgti 2003. gadā un 2010. gadā**

- (337) Vācija apgalvo, ka lidostas pakalpojumu līgums un tirdzniecības pakalpojumu līgumi nav valsts atbalsts, tādēļ Vācija nesniedz juridisko pamatu par potenciālo saderīgumu ar iekšējo tirgu. Šādā situācijā var secināt, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, jo, atkāpjoties no LESD 107. panta 1. punkta, galvenokārt attiecīgā dalībvalsts uzņemas slogu pierādīt, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, un tai ir jāparāda, ka ir izpildīti atkāpšanās nosacījumi. Turklāt Komisija norāda, ka nevar uzskatīt, ka attiecīgais valsts atbalsts ir saderīgs darbības uzsākšanas atbalsts saskaņā ar atbilstīgajiem noteikumiem.

<sup>(143)</sup> Skatīt 34. apsvērumu.

8.2.3.1. *Piemērojamais tiesiskais regulējums*

(338) Saistībā ar darbības uzsākšanas atbalstu 2014. gada aviācijas pamatnostādņēs ir teikts šādi:

"[...] 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 pamatnostādnes iekļautos principus tāda aviokompānijām piešķirta nelikumīga darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa." <sup>(144)</sup>

(339) Savukārt 2005. gada aviācijas vadlīnijās ir noteikts šādi:

"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 (tagad – LESD 108. panta 3. punkts), pamatojoties uz šīm vadlīnijām."

8.2.3.2. *Saderīguma novērtējums līgumam, kas noslēgts 2010. gada 25. janvārī, lidostas pakalpojumu līgumam, kas noslēgts 2003. gada 3. martā, un tirdzniecības līgumam, kas noslēgts 2003. gada 7. aprīlī*

(340) Līgums ar AMS tika noslēgts 2010. gadā, t. i., pēc tam, kad tika publicētas 2005. gada aviācijas vadlīnijas. Attiecīgais atbalsts tika piešķirts atbilstīgi 2010. gada tirdzniecības līgumam, kura ietekme papildina abu 2003. gadā parakstīto līgumu ietekmi, bet līgums pats par sevi nav valsts atbalsts. Tātad atbalsta saderīgums ir vērtējams saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīnijām.

(341) Tā kā saderīguma nosacījumi darbības uzsākšanas atbalstam, kas noteikti 2005. gada aviācijas vadlīniju 79. punktā, jāskata kumulatīvi, būtu jāparāda tikai tas, ka viens nosacījums nav izpildīts, lai noteiktu, ka atbalsts aviokompānijām nav saderīgs. Tomēr Komisija izskatījis vairākus 2005. gada aviācijas vadlīnijās noteiktos kritērijus, lai novērtētu attiecīgā atbalsta pasākuma saderīgumu.

(342) Saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīniju 79. punkta c) apakšpunktu, lai atbalsts būtu saderīgs, to piemēro vienīgi attiecībā uz jaunu maršrutu vai jauna lidojuma saraksta atklāšanu. Līgums, kas tika noslēgts 2010. gadā, aptver ikdienas reisu uz Londonu, kas tiek veikts kopš 2003. gada, un reisu uz Žironu, kas tika sākts 2007. gadā. 2010. gadā tika sākts tikai reiss uz Alikanti. Tādēļ attiecīgais atbalsta pasākums neizpilda šo kritēriju.

(343) Saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunktu ir nepieciešama attiecīgā pasākuma ilgtermiņa dzīvotspēja un atbalsta pakāpeniska samazināšana: "maršrutam, kam piešķirts atbalsts, jābūt dzīvotspējīgam, proti, tam vismaz jāsedz savas izmaksas, neizmantojot valsts finansējumu. Tāpēc atbalstam darbības uzsākšanai pakāpeniski jāsamazinās un tā termiņam jābūt ierobežotam". Nav norāžu par to, ka attiecīgie *Ryanair* veiktie maršruti varētu kļūt rentabli bez valsts finansējuma saskaņā ar tirdzniecības līgumiem. To apstiprina fakts, ka *Ryanair* slēdza maršrutus, kad beidzās valsts finansējums.

(344) Saskaņā ar 2005. gada aviācijas vadlīniju 79. punkta e) apakšpunktu tiek pievienots kompensācijas kritērijs par darbības uzsākšanas papildu izmaksām: "atbalsta lielumam jābūt strikti saistītam ar darbības uzsākšanas papildus izmaksām, kas attiecas uz jaunu maršrutu vai biežumu un ko attiecīgais gaisa transporta uzņēmējs ir sedzis pirms adaptācijas perioda beigām". Nešķiet, ka atbalsts ir saistīts ar īpašām darbības uzsākšanas izmaksām. *Ryanair* turpināja saņemt tirdzniecības maksājumus visā periodā, kura laikā lidosta veica darījumus ar aviokompāniju. Tādēļ arī šis kritērijs nav izpildīts.

(345) Visbeidzot saskaņā ar 79. punkta f) apakšpunktu katru gadu atbalsta apjoms nevar pārsniegt 50 % no attiecīgā gada attaisnotajām izmaksām. Nav pierādījumu par to, ka faktiskie ar tirdzniecību saistītie izdevumi būtu divas reizes pārsnieguši atbalsta apmēru.

<sup>(144)</sup> 2014. gada aviācijas pamatnostādnes, 174. punkts.

## 8.2.3.3. Secinājums

- (346) Secinājums: nevar konstatēt, ka atbalsts *Ryanair* un AMS ir saderīgs atbalsts darbības uzsākšanai, jo nav izpildīti saderīguma nosacījumi. Valsts atbalsts, kas piešķirts *Ryanair* un AMS saskaņā ar 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumu un 2010. gada 25. janvāra tirdzniecības līgumu, ir nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts, un tas ir jāatgūst.

## 9. SECINĀJUMS

## 9.1. PIRMAIS PASĀKUMS. INFRASTRUKTŪRAS IEGULDĪJUMU FINANSĒŠANA 2000.–2011. GADĀ

- (347) Komisija uzskata, ka atbalsts, kas piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* kā finansējums infrastruktūras ieguldījumiem laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam, ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

## 9.2. OTRAIS PASĀKUMS. FLUGPLATZ ALTENBURG-NOBITZ GMBH DARBĪBAS ZAUDĒJUMU FINANSĒŠANA LAIKĀ NO 2000. GADA LĪDZ 2011. GADAM

- (348) Komisija uzskata, ka atbalsts, kas piešķirts *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* kā finansējums darbības zaudējumu segšanai laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam, ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

## 9.3. TREŠAIS PASĀKUMS. RYANAIR LIDOSTAS PAKALPOJUMU LĪGUMS UN TIRDZNIECĪBAS LĪGUMI

- (349) Komisija uzskata, ka 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgums, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgums un 2008. gada 28. augusta tirdzniecības līgums nav valsts atbalsts *Ryanair/AMS*.
- (350) Komisija uzskata, ka Vācija, izmantojot 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumu un 2010. gada 25. janvāra tirdzniecības līgumu, piešķirusi *Ryanair* un AMS, kas ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums, nelikumīgu atbalstu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.
- (351) Parakstot 2010. gada līgumu ar *Ryanair* un AMS, *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* nevarēja, no *ex ante* viedokļa raugoties, segt visas papildizmaksas, kas bija saistītas ar *Ryanair* darbībām lidostā. *Ryanair/AMS* tika piešķirta nepamatota priekšrocība atbalsta veidā, un Vācijai šis atbalsts jāatmaksā.

*Ryanair/AMS* piešķirtā atbalsta atgūšana

- (352) Atbilstīgi LESD un Tiesas iedibinātajai judikatūrai Komisija ir kompetenta lemt, ka attiecīgajai dalībvalstij jāaizliedz vai jāmaina atbalsts<sup>(145)</sup>, ja tā konstatē, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Tiesa pastāvīgi norāda, ka valsts pienākums ir aizliegt atbalstu, kuru Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, un šis pienākums noteikts, lai atjaunotu iepriekš pastāvējušu situāciju<sup>(146)</sup>. Saistībā ar šo Tiesa norādījusi, ka šis mērķis ir panākts, kad saņēmējs ir atmaksājis summas, kas tam piešķirtas kā nelikumīgs atbalsts, tādējādi atteicies no priekšrocības, kāda tam bijusi salīdzinājumā ar konkurentiem tirgū, un ir atjaunota situācija, kāda pastāvēja pirms atbalsta piešķiršanas<sup>(147)</sup>.
- (353) Saskaņā ar šo judikatūru Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999<sup>(148)</sup> 14. pantā ir noteikts šādi: "Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".
- (354) Tādēļ Vācijai it jāatgūst iepriekš minētais valsts atbalsts, ciktāl tas ticis izmaksāts.

<sup>(145)</sup> Spriedums lietā C-70/72, Komisija pret Vāciju, *Recueil* 1973, 813. lpp., 13. punkts.

<sup>(146)</sup> Spriedums apvienotajās lietās C-278/92, C-279/92 un C-280/92, Spānija pret Komisiju, *Recueil* 1994, I-4103. lpp., 75. punkts.

<sup>(147)</sup> Spriedums lietā C-75/97, Beļģija pret Komisiju, *Recueil* 1999, I-3671. lpp., 64.–65. punkts.

<sup>(148)</sup> Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību līguma 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

- (355) Saistībā ar atgūstamajām summām Komisija ņems vērā *ex ante* darījumdarbības plānu, kas noteikts 8.1.3. iedaļā, 19. tabulā, papildus ņemot vērā šādus apsvērumus:
- atgūstamā atbalsta summa atbilst negatīvajai papildu naudas plūsmai laikā, kad tika pieņemts lēmums parakstīt līgumu. Negatīvā naudas plūsma atbilst finansējuma summai, kas ir nepieciešama, lai līgums atbilstu tirgum;
  - Komisija uzskata, ka saistībā ar šo darījumdarbības plānu jāņem vērā laika ietvars, kas ir 2010. gada vasaras sezona. Faktiskais labums, ko aviokompānija ir guvusi, patiesi ir ierobežots un attiecas uz līguma faktisko darbības laiku, jo pēc līguma darbības termiņa beigām *Ryanair/AMS* vairs negūs labumu no lidostas.
- (356) Rezultāti, kas rāda indikatīvo summu, kāda Vācijai jāatgūst no *Ryanair/AMS*, ir norādīti 20. tabulā.
- (357) Lai ņemtu vērā faktisko priekšrocību, ko guvusi aviokompānija un tās meitasuzņēmumi saskaņā ar 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumu un 2010. gada 25. janvāra tirdzniecības līgumu, 20. tabulā norādītās summas joprojām var tikt koriģētas atbilstīgi Vācijas iesniegtajiem apliecinājumiem. Korekcijas pamatā ir i) starpība starp faktiskajiem maksājumiem, kas uzrādīti *ex post* un ko aviokompānija veikusi saistībā ar lidostas maksu, no vienas puses, un plānotajām naudas plūsmām (*ex ante*) šiem ieņēmumu posteņiem, kas parādīti 19. tabulā, no otras puses, un ii) starpība starp faktiskajiem tirdzniecības maksājumiem, kas uzrādīti *ex post* un veikti aviokompānijai un tās meitasuzņēmumiem saskaņā ar tirdzniecības līgumu, no vienas puses, un tirdzniecības izmaksām, kas uzrādītas *ex ante* un atbilst summām 19. tabulā, no otras puses.
- (358) Kā paskaidrots 212. apsvērumā, Komisija uzskata, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā *AMS* un *Ryanair* tiek uzskatīti par vienu uzņēmumu. Tādējādi *Ryanair* un *AMS* ir kopīgi un atsevišķi atbildīgi par visa atbalsta atmaksāšanu, kurš saņemts saskaņā ar 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumu un 2010. gada 25. janvāra tirdzniecības līgumu.
- (359) Turklāt atbilstīgi Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004<sup>(149)</sup> V nodaļai Vācijai jāpieskaita atgūšanas procenti pie atbalsta summas, kas aprēķināti, sākot no dienas, kurā nelikumīgais atbalsts bija pieejams saņēmējam, līdz atbalsta atgūšanas dienai<sup>(150)</sup>. Tā kā šajā lietā naudas plūsmas, kas atbilst atbalsta summai, ir sarežģītas un tika samaksātas (dažādos datumos) visā perioda laikā, kad bija spēkā 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgums, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgums un 2010. gada 25. janvāra tirdzniecības līgums, Komisija norāda, ka atgūšanas procentu aprēķināšanas nolūkā ir pieņemami uzskatīt, ka atbalsta maksāšanas laiks ir 2010. gada *IATA* vasaras sezonas beigas (t. i., 2010. gada 30. oktobris),

## 20. tabula

**Atgūstamā summa saistībā ar lidostas pakalpojumu līgumu un tirdzniecības līgumiem, kas noslēgti 2003. gadā, un 2010. gadā noslēgto tirdzniecības līgumu**

	2010. gada vasaras sezona
Izceļojošo pasažieru skaits	55 188
PLĀNOTIE IEŅĒMUMI (EUR)	
Neto maksa, ko maksā <i>Ryanair</i> par katru izceļojošo pasažieri	[..]*
Kopējie ieņēmumi no aviopakalpojumiem	[..]*

<sup>(149)</sup> 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.).

<sup>(150)</sup> Skatīt 14. panta 2. punktu Regulā (EK) Nr. 659/1999.

	2010. gada vasaras sezona
Ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi, par katru pasažieri	[..]*
Kopējie ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviopakalpojumi	[..]*
Kopējie ieņēmumi	[..]*
<b>PLĀNOTĀ MAKSA (EUR)</b>	
Nemainīga tirdzniecības maksa	[..]*
Darbības maksa mēnesī	13 943
Kopējā darbības maksa	97 601
Kopējā maksa	[..]*
<b>NETO REZULTĀTS (EUR)</b>	
<b>ATGŪSTAMĀ SUMMA</b>	<b>– 318 569</b>

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

#### 1. pants

1. Valsts atbalsts, ko Vācija nelikumīgi piešķīrusi *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam kā finansējumu infrastruktūras ieguldījumiem 2000.–2011. gadā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
2. Valsts atbalsts, ko Vācija nelikumīgi piešķīrusi *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH*, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, laikā no 2000. gada līdz 2011. gadam kā finansējumu darbības zaudējumu segšanai 2000.–2011. gadā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
3. Lidostas pakalpojumu līgums, kas tika noslēgts 2003. gada 3. martā starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair*, tirdzniecības pakalpojumu līgums, kas tika noslēgts 2003. gada 7. aprīlī starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair*, un tirdzniecības pakalpojumu līgums, kas tika noslēgts 2008. gada 28. augustā starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *AMS*, nav atbalsts.
4. Valsts atbalsts, ko Vācija nelikumīgi piešķīrusi *Ryanair/AMS*, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu, izmantojot lidostas pakalpojumu līgumu, kas noslēgts 2003. gada 3. martā starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair*, tirdzniecības pakalpojumu līgumu, kas noslēgts 2003. gada 7. aprīlī starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair*, un tirdzniecības pakalpojumu līgumu, kas noslēgts 2010. gada 25. janvārī starp *Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH* un *AMS*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

#### 2. pants

1. Vācijai jāatgūst no saņēmējiem 1. panta 4. punktā minētais nesaderīgais atbalsts.
2. Tā kā *Ryanair* un *AMS* šī lēmuma nolūkā ir viena ekonomiska vienība, tie ir kopīgi atbildīgi par tāda valsts atbalsta atmaksāšanu, kas saņemts, izmantojot 2003. gada 3. marta lidostas pakalpojumu līgumu, 2003. gada 7. aprīļa tirdzniecības līgumu un 2010. gada 25. janvāra tirdzniecības līgumu.



3. Atgūstamās summas sevī ietver procentus, sākot no dienas, kurā summas bija pieejamas saņēmējiem, līdz faktiskajai atgūšanai.
4. Procentus aprēķina kā saliktu summu atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļai.
5. Vācija anulē visus neveiktos 1. panta 4. punktā minētā atbalsta maksājumus, sākot no šī lēmuma pieņemšanas dienas.

### 3. pants

1. Lēmuma 1. panta 4. punktā minētais atbalsts jāatgūst nekavējoties un efektīvi.
2. Vācija nodrošina, ka šis lēmums tiek īstenots četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas dienas.

### 4. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šī lēmuma paziņošanas Vācija iesniedz šādu informāciju:
  - a) atbalsta kopējo summu (pamatsummu un procentus), ko saņēmuši saņēmēji;
  - b) kopējo summu (pamatsummu un procentus), kas jāatgūst no saņēmējiem atbilstīgi 2. pantam;
  - c) sīku aprakstu par jau veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem, lai nodrošinātu atbilstību šim lēmumam;
  - d) dokumentus, kas apliecina, ka saņēmējiem ir dots rīkojums atmaksāt atbalstu.
2. Vācija informē Komisiju par to, kā virzās valsts veiktie pasākumi šī lēmuma īstenošanai, kamēr netiek pabeigta 2. pantā minētā atbalsta atgūšana. Pēc Komisijas pieprasījuma Vācija nekavējoties sniedz informāciju par jau veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem, lai nodrošinātu atbilstību šim lēmumam. Vācija arī sniedz sīku informāciju par atbalsta un procentu summām, ko saņēmēji jau atmaksājuši.

### 5. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 15. oktobrī

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Joaquín ALMUNIA