

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2018/628

(2016. gada 11. novembris)

par valsts atbalstu SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN), ko Austrija piešķirusi Klāgenfurtes lidostai, *Ryanair* un citām aviokompānijām, kuras izmanto lidostu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 7131)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc ieinteresēto personu uzaicināšanas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minēto(-ajiem) noteikumu(-iem) ⁽¹⁾ un ņemot vērā viņu piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Īrijas aviokompānijas *Ryanair plc* (turpmāk "Ryanair") konkurents Eiropas pasažieru gaisa pārvadājumu tirgū, kurš lūdza neatklāt tā identitāti, 2007. gada 5. oktobra vēstulē iesniedza sūdzību Komisijai, apgalvojot, ka Karintijas federālā zeme, Klāgenfurtes pilsēta, *Kärnten Werbung Marketing & Innovationsmanagement GmbH* (turpmāk "Kärnten Werbung") un Klāgenfurtes lidosta (turpmāk "KLU") ir piešķirušas *Ryanair* nelikumīgu valsts atbalstu ar Klāgenfurtes lidostu ekspluatējošā uzņēmuma *Kärntner Flughafen Betriebsgesellschaft mbH* (turpmāk "KFBG") starpniecību.
- (2) Komisija 2007. gada 11. oktobra vēstulē nosūtīja šo sūdzību Austrijai un pieprasīja informāciju. Austrijas iestādes atbildēja 2008. gada 2. janvāra vēstulē.
- (3) Komisija 2010. gada 15. novembra un 2011. gada 24. marta vēstulē pieprasīja Austrijas iestādēm papildu informāciju. Austrijas iestādes atbildēja 2011. gada 28. janvāra un 2011. gada 30. maija vēstulē.
- (4) Komisija 2011. gada 8. aprīļa vēstulē aicināja *Ryanair* sniegt konkrētu informāciju. *Ryanair* iesniedza šo informāciju 2011. gada 4. jūlija vēstulē. Komisija 2011. gada 15. jūlijā nosūtīja *Ryanair* iesniegtos dokumentus Austrijas iestādēm, kas iesniedza savas piezīmes 2011. gada 20. septembra vēstulē.
- (5) Pēc Austrijas iestāžu iesniegtās informācijas pārbaudes Komisija 2012. gada 22. februārī pieņēma lēmumu sākt izmeklēšanas procedūru, kas paredzēta Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā.

⁽¹⁾ OVC 233, 3.8.2012., 28. lpp.

Lēmums sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru (turpmāk "lēmums par procedūras sākšanu") tika nosūtīts Austrijai tajā pašā dienā un pēc tam tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par pasākumu ⁽²⁾.

- (6) Austrija 2012. gada 13. marta vēstulē pieprasīja Komisijai pagarināt termiņu apsvērumu iesniegšanai par Komisijas lēmumu par procedūras sākšanu. Komisija 2012. gada 19. aprīļa vēstulē apstiprināja termiņa pagarinājumu. Austrija iesniedza apsvērumus 2012. gada 16. maijā, 11. jūnijā un 31. augustā.
- (7) Komisija 2012. gada 20. jūnija un 5. oktobra, 2013. gada 3. maija un 2014. gada 28. maija vēstulē nosūtīja Austrijai ieinteresēto personu apsvērumus.
- (8) Komisija 2014. gada 24. februāra vēstulē informēja Austriju un procedūrā interesētās personas par to, ka 2014. gada 20. februārī tika pieņemtas Komisijas Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ⁽³⁾ (turpmāk "2014. gada Pamatnostādnes aviācijas jomā"), un aicināja iesniegt piezīmes par jauno ES Pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām piemērošanu šai izmeklēšanai. Austrija atbildēja 2014. gada 20. marta vēstulē.
- (9) 2014. gada Pamatnostādnes aviācijas jomā tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī. Tās aizstāja 2005. gada Kopienas Vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ⁽⁴⁾ (turpmāk "2005. gada Vadlīnijas aviācijas jomā").
- (10) Komisija 2014. gada 28. maija vēstulē pieprasīja Austrijai papildu informāciju par 2002. gada 22. janvārī parakstīto tirdzniecības līgumu starp *KLU* un *Ryanair*. Komisija bija iepriekš informēta par šo līgumu no ieinteresētās personas (*Ryanair*) iesniegtā dokumenta. Austrija atbildēja uz šo pieprasījumu 2014. gada 11. jūnija vēstulē.
- (11) Pēc tam, kad Komisija bija pārbaudījusi Austrijas iestāžu iesniegto informāciju, tā pieņēma lēmumu 2014. gada 23. jūlijā paplašināt izmeklēšanas procedūru. Lēmums paplašināt oficiālo izmeklēšanas procedūru ⁽⁵⁾ (turpmāk "lēmums par paplašināšanu") tika nosūtīts Austrijai tajā pašā dienā un pēc tam tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par pasākumu.
- (12) Austrija 2014. gada 20. augusta vēstulē iesniedza savus apsvērumus par pasākumu, kas bija pamatā lēmumam par paplašināšanu. Komisija saņēma ieinteresēto personu piezīmes. Tā nosūtīja šīs piezīmes Austrijai, kurai bija dota iespēja atbildēt. Tās piezīmes tika saņemtas 2014. gada 17. decembra vēstulē.
- (13) Komisija 2014. gada 1. decembra, 2015. gada 5. februāra, 24. aprīļa un 11. decembra vēstulē nosūtīja Austrijai ieinteresēto personu apsvērumus.
- (14) Komisija pieprasīja papildu informāciju Austrijas iestādēm 2014. gada 15. decembra, 2015. gada 13. janvāra, 5. februāra, 19. marta un 25. septembra vēstulē. Austrijas iestādes atbildēja 2015. gada 28. janvāra, 12. februāra, 31. marta, 14. aprīļa un 11. novembra vēstulē.

2. PASĀKUMU APRAKSTS UN PAMATOJUMS PROCEDŪRAS SĀKŠANAI

2.1. Ievads

- (15) Šajā lietā tiek aplūkoti vairāki pasākumi, kas attiecas uz *KLU* un dažādām aviokompānijām, kuras darbojas *KLU*:

— *KLU* saņēma finansējumu no saviem akcionāriem no 2000. gada līdz 2010. gadam.

⁽²⁾ Komisijas lēmums SA.24221 (ex CP 281/2007) – Austrija – Klāgenfurtes lidosta – *Ryanair* un citu aviokompāniju lidostas izmantojums (OV C 233, 3.8.2012., 28. lpp.).

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

⁽⁴⁾ Komisijas paziņojums – 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.).

⁽⁵⁾ Komisijas lēmums SA.24221 (ex CP 281/2007) – Austrija – Klāgenfurtes lidosta – *Ryanair* un citas aviokompānijas (OV C 348, 3.10.2014., 36. lpp.).

- KLU īstenoja stimulu shēmu kopš 2005. gada par labu vairākām aviokompānijām.
- KLU noslēdza vairākus nolīgumus ar Ryanair, *Leading Verge.com Limited* (turpmāk "LV"), *Airport Marketing Services (Jersey) Limited* (turpmāk "AMS"), *Hapag Lloyd Express*, *Tuifly*, *Air Berlin* un *Austrian Airlines* (turpmāk "AUA").

2.2. Vispārīga informācija par Klāgenfurtes lidostu

- (16) KLU atrodas Austrijas Karintijas federālās zemes (*Bundesland Kärnten*) galvaspilsētas Klāgenfurtes nomalē. Karintija ir kalnains reģions Austrijas dienvidos.
- (17) KLU tika izveidota 1915. gadā kā militārā aviobāze. Drīz pēc tam tā tika izmantota gan militārām, gan civilām vajadzībām, un šī divējādā izmantošana turpinās arī pašlaik.
- (18) Kopš 1939. gada KLU pieder un to ekspluatē KFBG, kuras īpašnieki ir vairāki akcionāri. Līdz 2003. gadam akcijas piederēja Austrijas Republikai (60 %), Karintijas federālajai zemei (20 %) un Klāgenfurtes pilsētai (20 %). 2003. gada aprīlī Karintijas federālā zeme pārņēma Austrijas Republikas akcijas, apņemoties atstāt lidostu pieejamu militārām vajadzībām. Tādējādi kopš 2003. gada akcijas piederēja Karintijas federālajai zemei (80 %) un Klāgenfurtes pilsētai (20 %). 2008. gada novembrī 80 % Karintijas federālajai zemei piederošo lidostas akciju tika nodoti *Kärntner Landes- und Hypothekenbankholding*.
- (19) Lidostas galvenais skrejceļš ir 2 720 metrus garš, un tas nav mainīts kopš 2000. gada. Tās termināļa maksimālā jauda ir 600 000 pasažieru. Pasažieru skaita izmaiņas norādītas turpmāk tabulā.

1. tabula

Satiksmes rādītāji KLU

Gads	Kopējais pasažieru skaits	Pārvietošanās	Kravas daudzums (kg)
2000	235 503	8 325	78 931
2001	226 701	7 133	67 159
2002	259 717	6 894	29 939
2003	313 557	6 979	47 347
2004	486 274	8 810	57 881
2005	522 697	8 907	53 212
2006	409 004	7 718	41 563
2007	469 033	8 103	34 894
2008	429 889	7 679	23 935
2009	410 512	7 785	30 153
2010	425 933	7 482	13 443
2011	375 307	6 451	206
2012	279 045	4 576	0
2013	258 421	4 262	0
2014	224 846	3 920	0
2015	227 625	3 922	0

- (20) KLU atrodas Karintijā, Austrijas tālākajā dienvidu federālajā zemē. Tā kā Karintija atrodas Alpu austrumos, tā ir pazīstama ar saviem kalniem, piemēram, Augstā Tauerna kalnu grēdu, Karintijas Alpiem un Karavankes kalnu grēdu, un tūrisms ir viena no svarīgākajām nozarēm. Šis kalnainās situācijas dēļ Karintijā ir kontinentāls klimats ar garām, bargām ziemām.
- (21) Turpmāk norādīts KLU attālums līdz citām lidostām un ceļā pavadāmais laiks, ja brauc ar automašīnu. Tomēr jānorāda, ka šāds ceļā pavadāmais laiks ilgums ir iespējams vienīgi labākajos apstākļos un bieži laiks būs ilgāks, jo sliktos laikapstākļu un pārmērīgi intensīvās satiksmes dēļ ceļi ir bloķēti un tuneļos veidojas sastrēgumi.
- Ļubļanas lidosta (Slovēnija): 80 km, 1 stunda 30 min.
 - Grācas lidosta (Austrija): 128 km, 1 stunda 10 min.
 - Mariboras lidosta (Slovēnija): 137 km, 1 stunda 47 min.
 - Triestes lidosta (Itālija): 203 km, 1 stunda 51 min.
 - Zalcburgas lidosta (Austrija): 223 km, 2 stundas.
 - Venēcijas lidosta (Itālija): 282 km, 2 stundas 34 min.
 - Trevizo lidosta (Itālija): 290 km, 2 stundas 43 min.

2.3. Pasākumos Klāgenfurtes lidostā iesaistītās struktūras

2.3.1. Destinations Management GmbH

- (22) *Destinations Management GmbH* (turpmāk “DMG”) ir 100 % KFBG meitasuzņēmums. DMG sniedz dažādus pakalpojumus KLU aviācijas nozarē, piemēram, ceļojumu aģentūras, pasākumu vadības un konsultāciju pakalpojumus, lai piesaistītu aviokompānijas Klāgenfurtei kā galamērķim.

2.3.2. Kärnten Werbung, Marketing & Innovationsmanagement GmbH

- (23) *Kärnten Werbung* pieder *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding* (līdz 2008. gada novembrim Karintijas federālajai zemei) (60 %), Karintijas Ekonomikas kamerai (30 %) un Darba ņēmēju kamerai (10 %). Uzņēmuma uzdevums ir veikt tirdzniecību veicinošas aktivitātes saistībā ar tūrisma Karintijā. *Kärnten Werbung* finansē tā akcionāri, t. i., *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding*, Karintijas Ekonomikas kamera un Darba ņēmēju kamera. To kontrolē uzraudzības valde, ko iecēļ akcionāri.

2.3.3. Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding

- (24) *Kärntner Landes- und Hypothekenbank-Holding* (turpmāk “KLH”) bija juridiska persona, kas bija publisko tiesību subjekts, un to nodibināja 1990. gadā *Kärntner Landesholding-Gesetz (KLH-G)* ⁽⁶⁾. KLH bija juridiska persona *sui generis*, un tam bija īpašas tiesības. KLH nebija uzņēmums, uz kuru attiecas komerclikums. Tomēr KLH bija reģistrēts Komercreģistrā ar uzņēmuma numuru. KLH arī nepublicēja bilances vai gada pārskatus, bet atbilstoši KLH-G 28. punktam padarīja tos pieejamus Karintijas federālās zemes valdībai. KLH rīkojās kā īpašnieksabiedrība (pārvaldītājsabiedrība), t. i., valsts aktīvu aģentūra akcijām, kas pieder Karintijas federālajai zemei bijušajā Karintijas reģionālajā hipotēku bankā (*Kärntner Landes Hypothekenbank*) un citos uzņēmumos, piemēram, *Land Kärnten Beteiligungen GmbH*, *Kärntner Vermögensverwaltungs GmbH et al.* KLH pieder 80 % KFBG akciju.
- (25) Atbilstoši tā statūtiem KLH mērķis bija iegādāties, uzturēt, pārvaldīt un pārdot aktīvus, jo īpaši uzņēmumu akcijas, un dibināt uzņēmumus. KLH bija jāisteno stratēģiska pārvaldītājsabiedrības politika visos tā uzņēmumos, lai garantētu sinerģijas efektu, skaidri noteiktu kompetences un veiktu centralizētu kontroli. KLH bija jāveic darījumdarbība Karintijas federālās zemes interesēs. Operatīvo darījumdarbību veica paši uzņēmumi. KLH tiešā un netiešā finansējuma, kā arī projektu atbalsta vajadzībām Karintijas federālā zeme izveidoja fondu “Zukunft Kärnten”. Fonda pamatkapitāls bija EUR 500 miljoni.

⁽⁶⁾ Karintijas federālās zemes valdība 2016. gada 28. aprīlī pieņēma lēmumu izbeigt KLH darbību, to nelikvidējot. KLH aktīvi tika pārvietoti uz īpašam nolūkam paredzētu instrumentu *Kärntner Beteiligungsverwaltung (K-BVG)*. Tā kā šis lēmums attiecas uz laikposmu, kad KLH vēl pastāvēja, šajā lēmumā tiek izmantots nosaukums KLH.

- (26) KLH valdi iecēla KLH uzraudzības valde. Savukārt uzraudzības valdi iecēla Karintijas federālās zemes valdība. Statūtos ir noteikts, ka uzraudzības valdes locekļi proporcionāli pārstāv Karintijas federālās zemes valdībā pārstāvētās politiskās partijas. Turklāt uzraudzības padomei bija jāapstiprina ikviens valdes lēmums par ieguldījumiem, kas pārsniedza EUR 50 000. Atbilstoši KLH statūtu 5. punktam KLH atradās pastāvīgā Karintijas federālās zemes valdības uzraudzībā. Karintijas valdībai bija jānodrošina, lai visi KLH lēmumi atbilstu Karintijas federālās zemes interesēm.

2.3.4. *Leading Verge.Com Limited*

- (27) LV ir 100 % *Ryanair* meitasuzņēmums, un tas aktīvi darbojas kā *Ryanair* tirgvedības uzņēmums.

2.3.5. *Airport Marketing Services (Jersey) Limited*

- (28) AMS ir 100 % *Ryanair* meitasuzņēmums. Tā galvenā darbība ir reklāmas laukumu pārdošana *Ryanair* tīmekļa vietnē. AMS ir ekskluzīva licence piedāvāt tirgvedības pakalpojumus *Ryanair* tīmekļa vietnē www.ryanair.com.

2.4. Klāgenfurtes pilsētas, Karintijas federālās zemes un citu struktūru piešķirtais finansējums Klāgenfurtes lidostai

- (29) Laikposmā no 2000. gada līdz 2010. gadam KLU saņēma finanšu ieguldījumus no saviem akcionāriem, kā arī Federālās iekšlietu ministrijas un Federālās finanšu ministrijas. Šie dažādie finanšu ieguldījumi KFBG un DMG ir iekļauti nākamajā tabulā.

2. tabula

Finanšu ieguldījumi KFBG

Ieguldījuma gads	Karintijas federālā zeme KFBG	Klāgenfurtes pilsēta KFBG	KLH DMG	KLH (Zukunfts-fonds) KFBG	Karintijas federālā zeme DMG	Federālās ministrijas KFBG
2000	36 336	0	0	0	0	24 000
2001	145 349	0	0	0	0	24 000
2002	90 840 + 180 000 + 134 500	90 840	0	0	1 000 000	27 000
2003	377 964 + 96 850 + 88 500	181 680	0	0	0	553 000
2004	1 424 100 + 120 000 + 25 000 + 5 280	181 680	0	0	0	878 000
2005	1 193 579	151 400	0	0	0	642 000
2006	1 149 887	0	0	0	0	791 000
2007	459 855	104 000	0	0	0	824 000

Ieguldījuma gads	Karintijas federālā zeme KFBG	Klāgenfurtas pilsēta KFBG	KLH DMG	KLH (Zukunfts-fonds) KFBG	Karintijas federālā zeme DMG	Federālās ministrijas KFBG
2008	800 000	247 000	570 000	0	0	1 134 000
2009	800 000	93 000	615 000	115 969	0	682 000
2010	473 600	300 000	0	346 179	0	896 000
2011	800 000	304 000	0	473 925	0	0

2.5. Kärntner Flughafen Betriebs GmbH 2005. gada lidostas stimulu shēma

- (30) KLU maksājumu grafiku katru gadu apstiprina Federālā transporta ministrija, un to veido I daļa *Tarifordnung* un II daļa *Entgeltordnung*. I daļā ir iekļauti šādi tarifi: nolaišanās nodeva (par vienu ielidošanu un izlidošanu), pasažieru nodeva (par vienu izlidojošo pasažieri), stāvvietas nodeva (par vienu ielidošanu un izlidošanu) un infrastruktūras nodeva (gaisā: par vienu ielidošanu un izlidošanu, uz zemes: par vienu pasažieri). Infrastruktūras nodevu iekasē par lidostas centrālās infrastruktūras izmantošanu, un to piemēro, kad tiek veikta apkalpošana uz perona vai satiksmes apkalpošana. To veido gaisa infrastruktūras tarifs, kas ir atkarīgs no gaisa kuģa maksimālās pacelšanās masas (turpmāk "MTOW") un sēdvietu skaita, un zemes infrastruktūras tarifs uz vienu izlidojošo pasažieri.
- (31) II daļa (*Entgeltordnung*) tiek iekasēta par apkalpošanu uz zemes. Nodevas par apkalpošanu uz zemes ir iedalītas divās grupās: pakalpojumi, par kuriem jāmaksā neatkarīgi no izmantošanas apjoma; maksa par satiksmes apkalpošanu (THC) un maksa par apkalpošanu uz perona, (RHC), kā arī maksa par atsevišķiem pakalpojumiem, kas jāmaksā tikai to lietojuma gadījumā. THC un RHC apmērs ir atkarīgs no gaisa kuģa MTOW. Maksa par THC ir no EUR 337 līdz 3 886, par RHC – no EUR 226 līdz 2 404.
- (32) Lai veicinātu jaunu lidojumu galamērķu izveidi (turpmāk "galamērķu stimul"), palielinātu pašreizējo lidojumu savienojumu skaitu (turpmāk "biežuma stimul") un pastiprinātu un nodrošinātu pašreizējos lidojumu savienojumus (turpmāk "pasažieru stimul"), KFBG 2005. gadā ieviesa stimulu shēmu (turpmāk "2005. gada stimulu shēma") aviokompānijām, kas lido no Klāgenfurtas lidostas un uz to. Shēma stājās spēkā 2005. gada 1. septembrī un beidza darboties 2008. gada 31. decembrī. 2008. gada decembrī stimulu shēmu pagarināja līdz 2013. gadam.
- (33) Galamērķu un biežuma stimulu shēma piešķir stimulus kā procentuālu atlaidi noteiktiem lidostas maksājumiem (nosēšanās nodevai, infrastruktūras nodevai uz zemes, maksai par apkalpošanu uz perona), kas ir noteikti KLU maksājumu sarakstā.
- (34) Pasažieru stimulu shēma bija absolūta summa, ko maksāja par vienu pasažieri, kurš izlidoja no KLU, un kas bija noteikta visam shēmas periodam. Stimulu atskaitīja no tām pašām nodevām, uz kurām attiecināja galamērķu un biežuma stimulus. Bija norādīta maksimālā summa. Ja lidojumu skaits palielinājās vai samazinājās, summa tika attiecīgi pielāgota, taču nepārsniedza maksimālo summu.
- (35) Galamērķu un biežuma stimulus varēja apvienot ar pasažieru stimulu tiktāl, ciktāl varēja apvienot visus veidu stimulus, taču tie nesummējās attiecībā uz vieniem un tiem pašiem pasažieriem. Tas nozīmē, ka pasažieru stimula aprēķinā pasažieru skaits, kas bija galamērķu un biežuma stimula pamatā, tika atskaitīts no kopējā pasažieru skaita.
- (36) Stimulu shēma tika publicēta KLU tīmekļa vietnē, un tā bija pieejama visām aviokompānijām, kas ekspluatēja KLU, taču attiecās vienīgi uz plānotiem lidojumiem, čārterlidojumi nebija iekļauti. Piemērošanas pamatā bija jābūt iepriekš noslēgtam nolīgumam starp KFBG un aviokompāniju par plānoto lidojumu biežumu un maršrutiem.
- (37) KFBG atmaksāja stimulu kalendārā gada beigās. Līdz tam aviokompānijai bija jāiesniedz pierādījumi par pasažieru un lidojumu skaitu no KLU un uz to.

3. tabula

KLU stimuli kopš 2005. gada

Gads	Galamērķu stimuls <i>Landetarif, luftseitiger Infrastrukturtarif un Vorfeldabfertigungsentgelt</i>	Biežuma stimuls <i>Landetarif, luftseitiger Infrastrukturtarif un Vorfeldabfertigungsentgelt</i>	Pasažieru stimuls (maksimālais) par vienu izlidojošo pasažieri (EUR)
2005–2008	1. gads: 70 %	1. gads: 60 %	7,62
2009	2. gads: 60 %	2. gads: 50 %	5,06
2010	3. gads: 50 %	3. gads: 40 %	4,85
2011			4,85

4. tabula

Pārskats par KLU aviokompānijām samaksājamiem stimuliem kopš 2005. gada

(tūkstošos EUR)

	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2003–2005
Pasažieru stimuls									
Austrian Airlines Group	[... (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[... (†)
Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
TUIFly (HLX)					[...]	[...]			
Airberlin			[...]	[...]	[...]				
Lufthansa		[...]	[...]						
Germanwings	[...]	[...]							
Galamērķu stimuls									
Lufthansa			[...]	[...]	[...]	[...]			
Robin Hood					[...]				
Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]			
TUIFly (HLX)						[...]	[...]	[...]	
Airberlin			[...]	[...]					
Condor	[...]	[...]	[...]						
Biežuma stimuls									
Austrian Airlines Group									
Germanwings		[...]	[...]	[...]	[...]				
KOPĀ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Informācija slēpta saskaņā ar dienesta noslēpuma pienākumu.

(†) Summas iekavās ir stimulu summas, kas samaksātas AUA retrospektīvi atbilstoši 2.9. iedaļā minētajam izlīguma nolīgumam.

5. tabula

Stimulu piemērošana kopš 2005. gada

		Pasažieru stimuls	Galamērķu stimuls	Biežuma stimuls
Austrian Airlines	1.1.–31.12.2002. (1)	1.1.2003. (1)– 26.10.2013.		
Lufthansa	1.1.–31.12.2002.	1.1.2003.–31.12.2003. un 1.1.2004.– 29.3.2008., un 30.3.2011.–31.1.2012.	30.3.2008.–29.3.2011.	
Lufthansa				
Air Alps	1.1.–24.1.2002.			
Air Direct	4.3.–10.6.2002.			
Styrian Spirit	17.12.2005.–15.3.2006.			
Robin Hood			9.9.2009.–1.10.2009.	
Ryanair	27.6.2002.–29.10.2005.	19.12.2006.–5.11.2013.	27.10.2008.–31.3.2011.	
Tuifly	30.8.2003.–31.3.2008.	1.4.2008.–24.10.2009.	14.12.2006.–30.3.2008.	
Air Berlin		25.10.2009.– 31.10.2011.	4.11.2010.–31.10.2011.	
Germanwings		25.10.2012.– 26.10.2013.		25.10.2009.– 24.10.2012.
Condor			16.12.2011.–31.3.2013.	

(1) Līdz 2005. gadam stimuli AUA tika piemēroti atbilstoši 2.9. iedaļā minētajam izlīguma nolīgumam.

2.6. Nolīgumi ar Ryanair, LV un AMS

2.6.1. 2002. gada nolīgumi

- (38) DMG 2001. gada novembrī izsludināja konkursu par regulāru lidojumu savienojumu starp Londonu un Klāgenfurti. Konkursa paziņojums tika publicēts 2001. gada 14. novembra *Oficiālajā Vēstnesī*, 219. lpp., un Federālās ekonomikas un nodarbinātības lietu ministrijas oficiālajā iepirkumu žurnālā. Konkursā bija ietverts piedāvājums uz trim gadiem noslēgt līgumu par tiešu regulāru lidojumu reizi dienā no Londonas uz Klāgenfurti un atpakaļ, vismaz 100 000 pasažieru apkalpošanu gadā un izlidošanu no vienas centrālas lidostas Londonā un iespēja pagarināt līgumu uz pieciem gadiem. Kā atlīdzību DMG piedāvāja:

- fiksētu ieguldījumu aviokompānijas tirgvedību veicinošās aktivitātēs ATS 2 miljonu apmērā (EUR 145 345,67); tirgvedības atbalsts ir jāizmanto lidojumu savienojuma publicitātes un tirgvedības darbībām; izlietojums ir jāpamato reizi pusgadā,
- 97 % atmaksu no nodevām par ielidošanu un izlidošanu (lidostas maksas, makas par novietošanu un apkalpošanu uz zemes, kā arī gaisa satiksmes vadības maksas) Klāgenfurtes lidostā. Šīs nodevas ir jāmaksā, nolaižoties KLU.

- (39) Konkurss bija paredzēts arī alternatīvs piedāvājums ar četriem lidojumiem nedēļā un 60 000 pasažieru no Londonas. Šajā gadījumā piedāvātā atlīdzība bija tirgvedības atbalsts ATS 1 miliona apmērā (EUR 72 672,82) un 97 % atmaksa no nodevām par ielidošanu un izlidošanu.
- (40) Publiskajā konkursā netika iesniegts neviens piedāvājums, un attiecīgi tas tika izbeigts. Pēc tam tika veikta sarunu procedūra bez iepriekšējas publicēšanas, un pēc tās tika noslēgts līgums ar *Ryanair*.

2.6.1.1. 2002. gada 22. janvāra lidostas pakalpojumu nolīgums starp KFBG un *Ryanair*

- (41) KFBG un *Ryanair* 2002. gada 22. janvārī noslēdza nolīgumu, kas stājās spēkā 2002. gada 27. jūnijā, uz pieciem gadiem ar iespēju to automātiski pagarināt vēl uz pieciem gadiem, ja *Ryanair* izpildītu visas nolīgumā paredzētās saistības.
- (42) Nolīgumā *Ryanair* bija paredzēts pienākums sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp KLU un Stanstedas lidostu Londonā (turpmāk "STN"), aptuveni nolīguma spēkā stāšanās dienā sākot izmantot B737 gaisa kuģi vismaz reizi dienā par zemu maksu un 348 lidojumiem gadā vai 87 lidojumiem kalendārajā ceturksnī.
- (43) Atbilstoši nolīgumam *Ryanair* maksā KFBG visaptverošu nodevu EUR [...] apmērā par vienu lidojumu saistībā ar nolaišanās un pacelšanās nodevām, maksājumiem par apgaismojumu, trokšņa un nakts nodevām, apkalpošanu uz perona un pasažieru apkalpošanu, infrastruktūras maksājumu, vietējo gaisa satiksmes kontroli un maksājumiem par pakalpojumiem KLU.
- (44) *Ryanair* iekļauj pasažieru biļetēs EUR [...] par vienu izlidojošo pasažieri kā iekasējamu maksu par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem pasažieriem. *Ryanair* arī iekļauj pasažieru biļetēs EUR [...] (noteikusi Austrijas valdība) par vienu izlidojošo pasažieri kā iekasējamu drošības nodevu lidostai.
- (45) *Ryanair* kopā ar DMG periodiski izstrādā lidojumu savienojumu tirgvedības plānu KLU. *Ryanair* ir pilnīga rīcības brīvība, īstenojot saņemto tirgvedības atbalstu, ar vienu nosacījumu, ka tam jāsavieno atbilstošas tūrisma tīmekļa vietnes ar *Ryanair* tīmekļa vietni un jāiekļauj attiecīgi logotipi, kur tas ir iespējams.
- (46) KFBG ir pienākums sniegt *Ryanair* lidostas termināļa un apkalpošanas pakalpojumus (tostarp bezmaksas vietu zīmola reklāmai biļešu tirdzniecības un reģistrācijas vietās un pie iekāpšanas vārtiem), pildīt sabiedrisko attiecību pienākumus, piemēram, organizēt vietējās preses konferences, lai paziņotu jaunus galamērķus, nodrošināt, sākot ar 2002. gada 27. jūniju, saistībā ar ikdienas lidojumiem DMG ikgadējo maksājumu LV EUR [...] apmērā, kas jāmaksā avansā katru ceturksni EUR [...] apmērā. Summa, ko DMG nesamaksā LV, KFBG ir jāsamaksā *Ryanair*.

2.6.1.2. 2002. gada 22. janvāra tirgvedības nolīgums starp DMG un LV (pirmais tirgvedības nolīgums)

- (47) DMG un LV 2002. gada 22. janvārī noslēdza nolīgumu, kas stājās spēkā tajā pašā datumā un bija spēkā līdz 2007. gada 26. jūnijam ar iespēju to automātiski pagarināt vēl uz pieciem gadiem, ja LV izpildītu visas šajā nolīgumā paredzētās saistības.
- (48) Saskaņā ar nolīgumu DMG uzdod LV veikt tirgvedības pasākumus, kuru mērķis ir iepazīstināt angliki runājošo pasaules daļu ar Karintijas federālo zemi, un nodrošināt, ka juridiski licencēti *Ryanair* gaisa pārvadātāji veic jaunus regulārus pasažieru gaisa pārvadājumus no dažādām vietām Apvienotajā Karalistē un/vai kontinentālajā Eiropā uz KLU, izmantojot gaisa kuģi, kura ietilpība nav mazāka par 140 sēdvietām (turpmāk "Pakalpojumi").
- (49) "Pakalpojumiem" arī turpmāk ir jābūt 348 lidojumiem gadā (87 lidojumiem ceturksnī) – tirdzniecības nolīgumā bija minēts tas pats lidojumu skaits, kas lidostas pakalpojumu nolīgumā starp KFBG un *Ryanair*. LV apņemas nodrošināt "Pakalpojumu" ieviešanu un turpināšanu un izstrādāt reklāmas plānu un tīmekļa saites uz DMG mājaslapu, kā arī cita veida "Pakalpojumu" reklāmu, tostarp saites no tūrisma tīmekļa vietnēm uz LV aviopārva-
dātāja klienta tīmekļa vietnēm.

- (50) Par ikdienas lidojumiem DMG gadā maksā EUR [...], kas sadalīti ceturkšņa avansa maksājumos EUR [...] apmērā (šis maksājums ir minēts arī 2002. gada 22. janvāra līgumā starp KFBG un Ryanair). Šī summa ir minēta arī līgumā starp KFBG un Ryanair, kur ir noteikts, ka KFBG ir "jānodrošina" DMG maksājums LV.

2.6.1.3. 2002. gada 22. janvāra tirgvedības nolīgums starp DMG un AMS (otrais tirgvedības nolīgums)

- (51) DMG un AMS 2002. gada 22. janvārī noslēdza papildu tirgvedības nolīgumu, kas stājās spēkā tajā pašā datumā, uz pieciem gadiem ar iespēju to automātiski pagarināt vēl uz pieciem gadiem.
- (52) Atbilstoši šim nolīgumam DMG uzdod AMS 2002. gada 1. maijā vai līdz tam tūmekļa vietnē www.ryanair.com izveidot un uzturēt divas saites uz DMG izvēlētām tūmekļa vietnēm, kur būtu redzami Karintijas federālās zemes tūrisma objekti. AMS sniegs papildu pakalpojumus, ja puses par to vienosies atbilstoši nolīguma 5.1. un 5.2. pantam.
- (53) DMG maksā par minētajiem AMS pakalpojumiem EUR [...] gadā.

2.6.1.4. 2002. gada 22. janvāra tirgvedības nolīguma starp DMG un LV pavadvēstule (trešais tirgvedības nolīgums)

- (54) Šis nolīgums ir 2002. gada 22. janvāra tirdzniecības nolīguma starp DMG un LV (pirmā tirdzniecības nolīguma) pavadvēstule, kuru abas puses parakstīja 2002. gada 22. janvārī un kura stājās spēkā tajā pašā dienā.
- (55) Puses vienojās, ka "saistībā ar LV un DMG 2002. gada 22. janvāra nolīgumu DMG 2002. gada 1. maijā veiks vēl vienu maksājumu EUR [...] apmērā LV par papildu un pastiprinātiem tirgvedības pasākumiem līguma periodā".

2.6.1.5. Dažādos nolīgumos ar Ryanair un tā meitasuzņēmumiem paredzēto maksājumu kopsavilkums

6. tabula

KFBG maksājumi Ryanair 2002.–2005. gadā EUR atbilstoši tirdzniecības nolīgumiem

Gads	2002	2003	2004	2005
Ielidošanas un izlidošanas nodevu atmaksa	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksājumi atbilstoši pirmajam tirgvedības nolīgumam	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksājumi atbilstoši otrajam tirgvedības nolīgumam	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksājumi atbilstoši trešajam tirgvedības nolīgumam (pirmā tirgvedības nolīguma pavadvēstulei)	[...]			

- (56) Visi 2002. gada nolīgumi starp KFBG, DMG, Ryanair, LV un AMS beidza darboties 2005. gada 29. oktobrī, kad Ryanair ekonomisku iemeslu dēļ pārtrauca sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp KLU un STN.

2.6.2. 2006. gada nolīgumi

2.6.2.1. 2006. gada 23. augusta lidostas pakalpojumu nolīgums starp KFBG un Ryanair

- (57) KFBG un Ryanair 2006. gada 23. augustā noslēdza nolīgumu, kas stājās spēkā tajā pašā dienā, par pakalpojumiem saistībā ar trim lidojumiem nedēļā no 2006. gada 19. decembra līdz 2007. gada 21. aprīlim. Nolīguma pamatā bija publiskotie KLU tarifi un 2005. gada septembrī ieviestā stimulu shēma.

- (58) *Ryanair* bija pienākums izveidot *STN-KLU-STN* maršrutu un veikt tajā trīs lidojumus nedēļā, kas līguma periodā nodrošinātu vismaz 8 000 izlidojošu pasažieru. *Ryanair* bija pienākums maksāt oficiālos maksājumus *KLU*. Stimulu shēma piešķir *Ryanair* stimulu EUR 7,62 apmērā par vienu izlidojošo pasažieri jaunajā regulārajā reisā.
- (59) Nolīgumā bija paredzēta iespēja to pagarināt uz piecu gadu periodu no 2007. gada 22. aprīļa līdz 2012. gada 21. aprīlim.

2.6.2.2. 2006. gada 21. decembra tirgvedības nolīgums starp *DMG* un *AMS*

- (60) *DMG* un *AMS* 2006. gada 21. decembrī noslēdza tirgvedības nolīgumu, kas stājās spēkā 2007. gada 28. februārī. Nolīgums bija saistīts ar *Ryanair* apņemšanos uzturēt maršrutu starp *STN* un *KLU* laikposmā no 2006. gada 19. decembra līdz 2007. gada 21. aprīlim (sk. 61. punktu).
- (61) Atbilstoši nolīgumam *AMS* bija pienākums nodrošināt tirgvedības pakalpojumu kopumu gadā EUR [...] vērtībā saskaņā ar pašreizējām *AMS* likmēm. Šie tirgvedības pakalpojumi ietvēra saiti no tīmekļa vietnes *www.ryanair.com* uz *DMG* norādītu tīmekļa vietni, *DMG* izstrādātu saturu Klāgenfurtē/Karintijas galamērķa lapā un piedāvājumus tīmekļa vietnes abonentiem e-pastā ar Klāgenfurtē/Karintijas reģiona reklāmu. Par papildu tirgvedības pakalpojumiem, kas pārsniedz šo apmēru, abas puses varēja vienoties atbilstoši nolīguma 5. pantam. *DMG* norādītās tīmekļa vietnes nedrīkstēja piedāvāt lidojumus, automašīnu nomu, naktsmītnes un citus pakalpojumus, ko nākotnē varētu piedāvāt tīmekļa vietne *www.ryanair.com*, taču tajās varēja būt minēti tūrisma objekti un darījumdarbības iespējas Klāgenfurtē/Karintijā.
- (62) *DMG* bija pienākums maksāt par tirgvedības pakalpojumiem EUR [...], kas sadalīti mēneša maksājumos, pamatojoties uz rēķiniem.
- (63) Nolīgumā bija paredzēta iespēja to pagarināt uz pieciem gadiem no 2007. gada 22. aprīļa līdz 2012. gada 21. aprīlim. Nolīguma pamatā bija trīs reisi nedēļā visa gada garumā maršrutā *STN-KLU-STN*. Tirgvedības pakalpojumu saturs un maksa bija jāapstiprina katru gadu, pusēm savstarpēji vienojoties.

2.7. Nolīgumi ar *Hapag Lloyd Express (HLX)* un *Tuifly*

- (64) *DMG* 2002. gada novembrī izsludināja otru konkursu par plānotu lidojumu savienojumu starp Klāgenfurti un citu Eiropas pilsētu (izņemot Londonu un citas pilsētas mazāk nekā 500 km attālumā). Konkursa paziņojums tika publicēts 2002. gada 11. decembra *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, 240. lpp., un Austrijas Federālās ekonomikas un nodarbinātības lietu ministrijas oficiālajā iepirkumu žurnālā. Konkursā bija paredzēta līguma noslēgšana par tiešu regulāru lidojumu vienu reizi dienā maršrutā Klāgenfurte–Eiropas pilsēta un atpakaļ ar 348 lidojumiem (turp/atpakaļ reisiem) gadā uz pieciem gadiem ar iespēju pagarināt līgumu uz pieciem gadiem. Kā atlīdzību *DMG* piedāvāja:
- a) fiksētu ieguldījumu aviokompānijas tirgvedību veicinošās aktivitātēs EUR 145 000 apmērā; tirgvedības atbalsts bija jāizmanto lidojumu savienojuma publicitātes un tirgvedības darbībām; izlietojums ir jāpamato reizi pusgadā;
- b) 95 % atmaksu no nodevām par ielidošanu un izlidošanu (lidostas maksas, nodevām par novietošanu un apkalpošanu uz zemes un gaisa satiksmes vadības nodevas) *KLU*. Šīs nodevas ir jāmaksā, nolaižoties *KLU*.
- (65) Otrajā publiskajā konkursā netika iesniegts neviens piedāvājums, un attiecīgi tas tika izbeigts. Pēc tam tika veikta sarunu procedūra bez iepriekšējas publicēšanas, un pēc tās tika noslēgts nolīgums ar *HLX*.
- (66) Atbilstoši Austrijas iesniegtajai informācijai *KFBG* un *HLX* sadarbības nolīgums sāka darboties 2003. gada 30. augustā un turpināja darboties līdz 2008. gada 31. martam. Rakstiski līgumi šajā saistībā tika parakstīti tikai 2004. gada 24. maijā un 4. jūnijā. Nolīgumā bija paredzēta iespēja abām pusēm to pagarināt.

- (67) *HLX* bija pienākums izveidot maršrutu Klāgenfurte–Ķelne/Bonna un veikt tajā sešus lidojumus nedēļā, kā arī trīs lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hannovere. *HLX* bija pienākums veikt oficiālos maksājumus *KLU* par šiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kā noteikts *KLU* maksājumu sarakstā.
- (68) *HLX* bija pienākums arī nodrošināt tirgvedības pakalpojumu kopumu *KLU*, piemēram, reklāmu par jaunajiem galamērķiem vietējos, reģionālos un valsts plašsaziņas līdzekļos, kā arī internetā un uz reklāmas plakātiem. *HLX* bija pienākums izveidot pozitīvu *KLU* prezentāciju savā tīmekļa vietnē, kā arī tiešu saiti uz *KLU* tīmekļa vietni.
- (69) *KFBG* bija pienākums segt jauno pakalpojumu sākuma izmaksas un ar jauno gaisa pārvadājumu pakalpojumu saistīto tirgvedības pakalpojumu izmaksas, veicot vienreizēju maksājumu EUR [...] apmērā. Turklāt *KFBG* bija pienākums maksāt par katra jaunā galamērķa tirgvedības pakalpojumiem mēneša maksu EUR [...] apmērā no 2003. gada 1. oktobra un mēneša maksu EUR [...] apmērā no 2004. gada 1. maija līdz 2008. gada 31. martam.
- (70) *DMG* 2003. gada decembrī izsludināja trešo konkursu par regulāru lidojumu savienojumu starp Klāgenfurti un citu Eiropas pilsētu (izņemot Londonu un pilsētas mazāk nekā 500 km attālumā). Konkursa paziņojums tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un Federālās ekonomikas un nodarbinātības lietu ministrijas oficiālajā iepirkumu žurnālā 2003. gada 30. decembrī. Konkursā bija paredzēts noslēgt uz pieciem gadiem līgumu par tiešiem regulāriem lidojumiem (turp/atpakaļ reisiem) 3–7 reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Eiropas pilsēta–Klāgenfurte. Kā atlīdzību *DMG* piedāvāja:
- afiksētu ieguldījumu aviokompānijas tirgvedību veicinošās aktivitātēs EUR 29,90 apmērā par vienu izlidojošu pasažieri;
 - b) 98 % atmaksu no nodevām par ielidošanu un izlidošanu (lidostas maksas, nodevām par novietošanu un apkalpošanu uz zemes un gaisa satiksmes vadības nodevas) *KLU*. Šīs nodevas ir jāmaksā, nolaižoties *KLU*.
- (71) Trešajā publiskajā konkursā netika iesniegts neviens piedāvājums, un attiecīgi tas tika izbeigts. Pēc tam tika veikta sarunu procedūra bez iepriekšējas publicēšanas, un pēc tās tika pagarināts nolīgums ar *HLX*: *HLX* sniegto gaisa pārvadājumu pakalpojumu klāsts tiks papildināts ar diviem jauniem galamērķiem – Hamburgu un Berlīni –, sākot ar 2004. gada 1. maiju.
- (72) Austrijas iestādes paskaidroja, ka *HLX* samaksātās summas par tirgvedības pakalpojumiem aptuveni atbilst ielidošanas un izlidošanas nodevu atmaksai, kas paredzēta *DMG* izsludinātajā otrajā un trešajā konkursā 2002. gada novembrī un 2003. gada decembrī (?) Kā norādīja Austrija, nolīguma ar *HLX* nosacījumi atbilst *KFBG* izsludinātā otrā un trešā konkursa nosacījumiem.
- (73) *HLX* un cits uzņēmums ar nosaukumu *Hapag-Lloyd Flug* 2007. gada janvārī tika apvienoti jaunā uzņēmumā *Tuifly*. *Tuifly* turpināja sniegt *HLX* gaisa pārvadājumu pakalpojumus. Pēc šīs apvienošanās 2008. gada 10. decembrī *KFBG* noslēdza turpmāku nolīgumu ar *Tuifly*. Šis nolīgums stājās spēkā 2008. gada 1. aprīlī un automātiski beidzās 2013. gada 31. martā.
- (74) Atbilstoši šim nolīgumam *Tuifly* bija pienākums Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (turpmāk "IATA") 2008. gada vasaras lidojumu grafikā veikt septiņus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Ķelne, divus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hannovere, trīs lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Berlīne un divus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hamburga, nodrošinot vismaz 50 000 izlidojošu pasažieru. *IATA* 2008./2009. gada ziemas lidojumu grafikā *Tuifly* bija pienākums veikt septiņus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Ķelne, četrus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hannovere, četrus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Berlīne un četrus lidojumus nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hamburga, nodrošinot vismaz 40 000 izlidojošu pasažieru.
- (75) Atbilstoši nolīgumam *Tuifly* bija arī pienākums sniegt visaptverošu tirgvedības pakalpojumu kopumu *KLU* un Karintijas reģionam. Šie tirgvedības pakalpojumi ietvēra Klāgenfurtes prezentēšanu kā tūrisma galamērķi divos mēneša apkārtrakstos, īpašā pēdējā brīža piedāvājumu tīmekļa vietnē, *Tuifly* tīmekļa vietnes sākuma lapā, *KLU* pakalpojumu tīmekļa vietnē, iekāpšanas kartēs un žurnālos gaisa kuģī, attiecīgajos *Tuifly* pakalpojumu vasaras un ziemas sarakstos, īpašā video ierakstā gaisa kuģī piedāvātajā TV programmā, gaisa kuģa zīmola reklāmās un dažādos preses pasākumos.

(?) Tomēr, kā norādīts 65. un 71. apsvērumā, ielidošanas un izlidošanas nodevu atmaksu abos konkursos nav vienāda.

- (76) KFBG bija pienākums maksāt par šiem tirgvedības pakalpojumiem gada maksu EUR [...] apmērā, kā arī vienreizēju maksājumu EUR [...] apmērā par gaisa kuģa zīmola reklamēšanu.

2.8. Nolīgums ar *Air Berlin*

- (77) Sākot ar IATA ziemas lidojumu grafiku 2009./2010. gadam, *Air Berlin* pārņēma *Tuifly* pilsētas lidojumu tīklu. Pēc šīs pārņemšanas KFBG un *Tuifly* 2009. gada 28. oktobrī parakstīja līgumu, lai izbeigtu savu 2008. gada 10. decembra nolīgumu, un tas stājās spēkā 2009. gada 25. oktobrī. DMG noslēdza turpmāku nolīgumu ar *Air Berlin* laikposmam no 2009. gada 25. oktobra līdz 2013. gada 31. martam. Šis nolīgums tika parakstīts dažādos datumos, t. i., 2010. gada 8. jūlijā, 13. oktobrī un 25. oktobrī. Nolīgumā bija paredzēta iespēja abām pusēm to pagarināt.
- (78) Atbilstoši šim nolīgumam *Air Berlin* bija pienākums IATA 2009./2010. gada ziemas lidojumu grafikā veikt lidojumus 4–7 reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Ķelne (vismaz četrus un ne vairāk kā septiņus lidojumus nedēļā, kā nolemj *Air Berlin*), piecas vai sešas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Berlīne, divas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hanovere un piecas vai sešas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hamburga, kas nodrošinātu šajā ziemas lidojumu grafikā vismaz 31 000 izlidojošu pasažieru. *Air Berlin* bija pienākums IATA 2010. gada vasaras lidojumu grafikā veikt lidojumus piecas vai sešas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Ķelne, četras vai piecas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Berlīne, divas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hanovere un trīs vai četras reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hamburga, kas nodrošinātu šajā vasaras lidojumu grafikā vismaz 42 000 izlidojošu pasažieru.
- (79) *Air Berlin* bija pienākums IATA 2010./2011. gada ziemas lidojumu grafikā veikt lidojumus divas vai trīs reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Diseldorfa, trīs reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Berlīne un divas vai trīs reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hamburga, kas nodrošinātu vismaz 19 000 izlidojošu pasažieru. *Air Berlin* bija pienākums IATA 2011. gada vasaras lidojumu grafikā veikt lidojumus divas vai trīs reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Diseldorfa, trīs vai četras reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Berlīne un divas reizes nedēļā maršrutā Klāgenfurte–Hamburga, kas nodrošinātu vismaz 28 000 izlidojošu pasažieru.
- (80) Atbilstoši nolīgumam *Air Berlin* bija arī pienākums sniegt KLU un Karintijas reģionam visaptverošu tirgvedības pakalpojumu kopumu, piemēram, Klāgenfurtes prezentāciju *Air Berlin* galvenajā tīmekļa vietnē, Vācijas un Nīderlandes apkārtrakstos, reģistrācijas vietā tīmeklī, iekāpšanas karšu čekos, kā ekrānsaudzētājus dažādos drukas un TV plašsaziņas līdzekļos gaisa kuģī un reģionālos preses pasākumos.
- (81) DMG bija pienākums maksāt EUR [...] par šiem tirgvedības pakalpojumiem atbilstoši lidojumu grafikam 2009./2010. gadam, EUR [...] atbilstoši lidojumu grafikam 2010./2011. gadam.

2.9. 2005. gada 20. oktobra nolīgums ar *Austrian Airlines*

- (82) Kopš 2003. gada 1. oktobra AUA vienpusēji samazināja savus ielidošanas un izlidošanas nodevu maksājumus, kas tam tajā laikā bija jāmaksā KLU. KFBG 2003. gada 17. novembrī apgabaltiesā ierosināja civillietu pret AUA par nesamaksājām lidostas nodevām. AUA 2004. gada 7. janvārī iesniedza aizstāvības lūgumu šajā tiesvedībā. Turklāt 2004. gada 17. oktobrī AUA iesniedza pieteikumu valsts karteļu tiesā atbilstoši konkurences likumam par KFBG dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu.
- (83) KFBG un AUA 2005. gada 20. oktobrī parakstīja izlīguma nolīgumu par laikposmu no 2003. gada 1. oktobra līdz 2005. gada 20. oktobrim. Šajā izlīguma nolīgumā abas puses vienojās izbeigt abas tiesvedības apgabaltiesā un valsts karteļu tiesā.
- (84) AUA piekrita samaksāt KFBG EUR [...].
- (85) Abas puses vienojās, ka KFBG 2005. gada 1. septembra stimulu shēma kļūst par izlīguma nolīguma daļu un jāpiemēro AUA no 2003. gada 1. oktobra.

2.10. Pamatojums procedūras sākšanai 2012. gada februārī un procedūras paplašināšanai 2014. gada jūlijā

- (86) Lēmumā par procedūras sākšanu un lēmumā par paplašināšanu Komisija pauda šaubas par turpmāk minētajiem pasākumiem.

2.10.1. Klāgenfurtes pilsētas, Karintijas federālās zemes un citu struktūru piešķirtais finansējums Klāgenfurtes lidostai

- (87) Komisija pauda šaubas par to, vai KFBG akcionāru, kā arī Federālās iekšlietu ministrijas un Federālās finanšu ministrijas veiktie publiskie maksājumi KLU finansēšanai laikposmā no 2000. gada līdz 2010. gadam ir valsts atbalsts, un, ja tā, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.10.2. Kärntner Flughafen Betriebs GmbH 2005. gada lidostas stimulu shēma

- (88) Komisija pauda šaubas par to, vai atbilstoši 2005. gada stimulu shēmai samazinātā lidostas maksa bija valsts atbalsts, un, ja tā, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.10.3. 2002. un 2006. gada nolīgumi ar Ryanair, LV un AMS

- (89) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par to, vai Ryanair un tā meitasuzņēmums LV guva labumu no valsts atbalsta, 2002. gadā noslēdzot nolīgumus ar KFBG un DMG, un, ja tā, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

- (90) Lēmumā par paplašināšanu Komisija pauda šaubas par to, vai divi papildu līgumi, kurus 2002. gadā noslēdza DMG un AMS, kā arī LV un kuri ir jāņem vērā, lai veiktu visu 2002. gadā noslēgto nolīgumu precīzu analīzi, ir valsts atbalsts, un, ja tā, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

- (91) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija arī pauda šaubas par to, vai Ryanair un tā meitasuzņēmums AMS guva labumu no valsts atbalsta, 2006. gadā noslēdzot nolīgumus ar KFBG un DMG, un, ja tā, vai šis valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.10.4. Nolīgumi ar Hapag Lloyd Express (HLX) un Tuifly

- (92) Komisija pauda šaubas par to, vai HLX/Tuifly guva labumu no valsts atbalsta, noslēdzot nolīgumus ar KFBG, un, ja tā, vai šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.10.5. Nolīgums ar Air Berlin

- (93) Komisija arī pauda šaubas par to, vai Air Berlin guva labumu no valsts atbalsta, noslēdzot nolīgumus ar KFBG, un, ja tā, vai šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.10.6. 2005. gada 20. oktobra nolīgums ar Austrian Airlines

- (94) Komisija pauda šaubas par to, vai izlīguma nolīgums, ko KFBG un AUA noslēdza 2005. gada 20. oktobrī, ir valsts atbalsts, un, ja tā, vai šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. AUSTRIJAS IESTĀŽU IESNIEGTĀ IZMAKSU UN IEGUVUMU ANALĪZE

- (95) Austrijas iestādes norādīja, ka KFBG kopumā neveica *ex-ante* izmaksu un ieguvumu analīzi ne pirms nolīgumu noslēgšanas ar aviokompānijām, ne pirms stimulu shēmas ieviešanas 2005. gadā.
- (96) Lai Komisija varētu novērtēt pārbaudāmos pasākumus, Austrija iesniedza visu KFBG/DMG un dažādu aviokompāniju noslēgto nolīgumu un 2005. gada stimulu shēmas rekonstruētu *ex-ante* izmaksu un ieguvumu analīzi.

- (97) Rekonstruējot šo analīzi, Austrijas iestādes izmantoja tikai tos datus un informāciju, kas bija pieejami nolīgumu noslēgšanas un stimulu shēmas ieviešanas brīdī, kā arī sniedza aplēstās vērtības katra nolīguma periodam.

4. AUSTRIJAS PIEZĪMES

- (98) Pirmkārt, Austrija atgādināja par lielo sabiedrības interesi par *KLU* darbību Karintijā. *KLU* nav tikai svarīga saikne starp Karintijas reģionu un citiem reģioniem, kā arī citām dalībvalstīm. *KLU* ir arī jādarbības valsts pārvaldes pienākumu un militāro saistību dēļ. Karintijas federālās zemes pienākums ir uzturēt *KLU* Austrijas Republikas militārajām vajadzībām.
- (99) Otrkārt, Austrijas iestādes apgalvoja, ka nav iespējams aizstāt *KLU* ar citām lidostām, jo ceļš līdz citām alternatīvām lidostām (Ljubļanai, Mariborai, Triestei vai Grācai) caur kalnaino Karintijas federālo zemi sliktos laikapstākļos var aizņemt daudz vairāk laika nekā tāds pats attālums reģionos, kas nav kalnaini. Tāpēc teritorija, ko apkalpo lidosta tādā kalnainā apvidū kā Klāgenfurte, būtu attiecīgi jāpielāgo.
- (100) Treškārt, Austrija norādīja, ka *KLU* finansējums būtu radījis peļņu pēdējo divdesmit gadu laikā, ja neņemtu vērā līgumu ar dažādām aviokompānijām izmaksas. *KLU* ekspluatācijas izmaksu analīze būtu jāveic, izmantojot izmaksu pieauguma pieeju.
- (101) Austrija piekrita, ka visi pārbaudāmie pasākumi ir piešķirti no valsts līdzekļiem un attiecināmi uz Austriju.
- (102) Tomēr Austrija nesaskata ekonomisko priekšrocību, ko *KFBG* guva no savu akcionāru finansējuma. Austrija apgalvo, ka summas, ko maksāja akcionāri, atlīdzināja tikai tās *KFBG* izmaksas, kas bija saistītas ar tirgvedības līgumiem ar dažādām aviokompānijām, un labumu no šīm tirgvedību veicinošām darbībām guva ne tikai *KLU*, bet arī Klāgenfurtes pilsēta un Karintijas federālā zeme. Daļa *KLU* izmaksu saistībā ar valsts pārvaldes pienākumiem parasti būtu jāatlīdzina Karintijas federālajai zemei, un tāpēc tās var segt Karintijas federālā zeme vai federālās ministrijas.
- (103) Turklāt Austrija norādīja, ka *KLU* ekspluatēšana ir jākvalificē kā pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (PVTN), jo *KLU* ekspluatēšana ir sabiedrības interesēs un Karintijas federālās zemes pienākums, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt piekļuvi Karintijas reģionam.
- (104) Attiecībā uz *KLU* un aviokompāniju nolīgumiem un stimulu shēmu Austrija iesniedza turpmāk minētās piezīmes. Austrija nesaskata ekonomisko priekšrocību dažādām aviokompānijām, kas darbojas *KLU*, jo dažos līgumos bija iekļauti *KLU* iepriekšējo publisko konkursu nosacījumi, un tāpēc šķita, ka tirgus apstākļi bija ievēroti. Arī 2005. gada stimulu shēma atbilda tirgus apstākļiem.
- (105) Attiecībā uz pārbaudāmo pasākumu selektivitāti Austrija apgalvo, ka visas aviokompānijas varēja piedalīties iepriekšējos publiskajos konkursos, tāpēc turpmāko līgumu ar atsevišķām aviokompānijām nevarēja kvalificēt kā selektīvu. Turklāt, tā kā *KLU* nevar aizstāt ar kādu citu lidostu, konkurence netiek kropļota un tirdzniecība netiek ietekmēta.
- (106) Austrijas iestādes nav veikušas neatkarīgu novērtējumu par tādu tirgvedību veicinošu aktivitāšu iznākumu, kas veiktas atbilstoši dažādājiem tirgvedības nolīgumiem, taču tās apgalvo, ka pastāvīgā sadarbība un veiksmīgie lidojumu savienojumi pozitīvi ietekmē *KLU* pasažieru skaitu.
- (107) Attiecībā uz *KFBG* un *AUA* noslēgto izlīguma nolīgumu Austrija apgalvo, ka šā nolīguma noslēgšanas pamatā bija vienīgi privāta ekonomikas dalībnieka apsvērumi.
- (108) Attiecībā uz stimulu shēmu Austrijas iestādes norādīja, ka, ieviešot stimulu shēmu, *KLU* rīkojās kā privāts ekonomikas dalībnieks. Lidostas maksājumu samazinājums, kas bija paredzēts stimulu shēmā, atainoja tirgus apstākļus.

5. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

5.1. Austrian Airlines, Lufthansa, Germanwings

- (109) *AUA, Lufthansa un Germanwings* iesniedza savas piezīmes divos kopīgos dokumentu kopumos. Iesniegtajos dokumentos tie apgalvoja, ka lēmumā par procedūras sākšanu bija vairākas juridiskas kļūdas, proti, nebija pamatota attiecināmība uz valsti un valsts iestāžu piedalīšanās, nebija pamatots tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs (TED kritērijs) un bija pārāk garš termiņš sūdzību iesniegšanai no 2007. gada līdz procedūras sākšanai 2012. gada 22. februārī.
- (110) Turklāt visas trīs aviokompānijas uzskatīja, ka *KLU* lidostas maksājumi izpildīja TED kritērija nosacījumus. Attiecībā uz lidostas finansējumu visas trīs aviokompānijas apgalvoja, ka tam nevajadzētu piemērot valsts atbalsta kontroli, jo tika sniegti gaisa pārvadājumu pakalpojumi, kas uzlaboja Karintijas reģiona saikni ar citiem reģioniem un dalībvalstīm. Attiecībā uz *KLU* rentabilitāti visas trīs aviokompānijas norādīja, ka *KLU* būtu varējusi darboties ar peļņu, ja nebūtu samazināta lidostas maksa konkrētām aviokompānijām, un iesniedza savas aplēses par kopējo samazinājumu, no kura guva labumu dažas citas aviokompānijas.
- (111) *AUA, Lufthansa un Germanwings* apgalvoja, ka *KLU* stimulu shēmu nevar salīdzināt ar stimulu shēmām citās lidostās, piemēram, Frankfortes/Hānas vai Lībekas lidostā (kā norādīja Austrija), jo šīs lidostas atšķiras ar to, ka tās ir piemērotas *Ryanair* vajadzībām. *Ryanair* ir galvenā aviokompānija šajās lidostās, taču *KLU* tā nav. Visas trīs aviokompānijas arī paskaidroja savu viedokli par lidostas izmaksu aprēķinu.

5.2. Ryanair

5.2.1. Ryanair tieši iesniegtās piezīmes

- (112) *Ryanair* iebilst pret Komisijas lēmumu sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru par 2002. un 2006. gada nolīgumiem ar *KLU*. *Ryanair* norādīja, ka šie nolīgumi atbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un tādējādi nebija valsts atbalsts.
- (113) *Ryanair* būtībā apgalvo, ka tam nav piešķirta priekšrocība, jo šie nolīgumi ataino normālus tirgus apstākļus.
- (114) Attiecībā uz tirgvedības atbalsta jautājumu *Ryanair* apgalvoja, ka *KLU* piešķirtās atlaides atbilda nozares praksei, jo daudzas privātas un valsts lidostas (*) piemēroja tādas pašas vai lielākas atlaides jauniem galamērķiem.
- (115) Turklāt *Ryanair* norāda, ka Komisija veica nepareizu uz izmaksām pamatotu pārbaudi, jo infrastruktūras un fiksētās darbības izmaksas ir uzskatāmas par pamatkapitāla izmaksām, un šķiet, ka *KLU* rīkojās racionāli kā privāts ieguldītājs, nosakot cenas tādā līmenī, kas atbilst papildu izmaksām.
- (116) *Ryanair* apstrīd to, ka tam sniedz labumu selektīva priekšrocība *KLU* lidostas maksājumu atlaižu veidā. *Ryanair* saņēma piekļuvi *KLU* infrastruktūrai nediskriminējošā veidā, jo par pakalpojumiem tika izsludināts publisks konkurss, neviena cita aviokompānija neizrādīja interesi un neviena cita aviokompānijas netika noraidīta. *Ryanair* saņēma atlaides, jo tika atzīts būtiskais komerciālais risks, ko *Ryanair* uzņēmas, sākot regulārus lidojumus uz lidostu, kas tajā laikā nebija zināma.
- (117) Attiecībā uz līgumiem ar *AMS* *Ryanair* strikti iebilda pret *Ryanair* atsevišķā nolīguma ar *KFBG* un tirdzniecības nolīgumu ar *AMS* kopīgo novērtējumu. Tirdzniecības nolīguma ar *AMS* noslēgšana nav nosacījums, kas bija jāizpilda *Ryanair*, lai uzturētu maršrutus uz *KLU* un no tās.
- (118) *Ryanair* norādīja, ka Komisija ir ignorējusi tirgvedības pakalpojumu vērtību *Ryanair* tīmekļa vietnē, kas ir viena no populārākajām ceļojumu tīmekļa vietnēm pasaulē.
- (119) Kā norādīja *Ryanair*, nav pierādīta Austrijas iestāžu iesaistīšanās un tādu pārbaudāmo pasākumu attiecināšana uz Austrijas iestādēm, kuros ir iesaistīts *Ryanair* vai *AMS*.

(*) *Ryanair* kā piemērus minēja [...] lidostas.

- (120) Turklāt *Ryanair* kritizē turpmāk minētās nepilnības. Drošības izmaksas nevar tikt ietvertas lidostas saimnieciskās darbības jomā. Tā kā neviena vienošanās starp *Ryanair* un *KLU* nebija valsts atbalsts, nav atbilstoši piemērot 2005. gada Vadlīnijas aviācijas jomā. Darījumdarbības plāna neesība neizslēdz to, ka sabiedriska struktūra ir darbojusies kā komerciāls dalībnieks *KLU* aptvēruma teritorijas definīcija neatbilst definīcijai citās valsts atbalsta lietās.

5.2.2. *Ryanair* iesniegtie ziņojumi un analīze

- (121) Visbeidzot, *Ryanair* iesniedza vairākas konsultantu uzņēmuma *Oxera* sagatavotas piezīmes, kā arī profesora *Damien P. McLoughlin* veiktu analīzi.

5.2.2.1. *Oxera* 1. piezīme – Klāgenfurtes lidostas ekonomiskais novērtējums atbilstoši TEI (*) principam, sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2011. gada 4. jūlijs

- (122) *Ryanair* ir izraudzījies *Oxera*, lai tas novērtētu, vai *Ryanair* noslēgtie nolīgumi ar *KLU* un nodevas, ko *Ryanair* maksāja *KLU*, atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam. Novērtējumā nav iekļauts *DMG* un *AMS* 2006. gada 21. decembra tirgvedības pakalpojumu nolīgums.
- (123) *Oxera* veica divas analīzes: salīdzinošo analīzi un rentabilitātes analīzi. Pamatojoties uz vairākiem raksturlielumiem, *Oxera* izmantoja [...] un [...] lidostu salīdzinājumam ar *KLU*. *Oxera* salīdzināja *Ryanair* veiktos maksājumus šajās lidostās, atskaitīja tirgvedības atbalsta maksājumus, ko *Ryanair* saņēma atbilstoši 2002. gada nolīgumam ar *DMG*, taču neatskaitīja maksājumus, ko tas saņēma atbilstoši 2006. gada nolīgumam par tirgvedības pakalpojumiem. Tas salīdzināja maksājumus par vienu ielidošanu un izlidošanu un maksājumus par vienu pasažieri un secināja, ka maksājumi *KLU* vienmēr ir bijuši lielāki nekā pārējās divās lidostās.
- (124) *Oxera* rentabilitātes analīze ir *ex-ante* novērtējums, pamatojoties uz papildu izmaksām un ieņēmumiem, piemērojot vienas kases pieeju ⁽⁹⁾, un tā attiecas vienīgi uz 2002. gada nolīgumiem. Tas secināja, ka 2002. gada nolīgumi bija ienesīgi lidostai un to neto pašreizējā vērtība bija pozitīva.

5.2.2.2. *Oxera* 2. piezīme – Klāgenfurtes lidostas ekonomiskais novērtējums atbilstoši TEI principam, sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2012. gada 31. augusts

- (125) Analīzē galvenā uzmanība ir pievērsta *KFBG* un *Ryanair* lidostas pakalpojumu nolīgumam laikposmam no 2002. gada līdz 2006. gadam, kā arī *DMG* un *LV* tirdzniecības nolīgumiem, kas attiecas uz laikposmu no 2002. gada 27. jūnija līdz 2007. gada 27. jūnijam. *Oxera* veiktajā analīzē nav aplūkoti nolīgumi starp *DMG* un *AMS*.
- (126) *Oxera* salīdzināja visus aviokompānijas veiktos maksājumus *KLU* ar attiecīgajiem maksājumiem piecās salīdzinājuma lidostās laikposmā no 2002./2003. gada līdz 2010./2011. gadam. Konkrēti, maksājumi ir izteikti divos veidos: par vienu pasažieri un par vienu ielidošanu un izlidošanu, un sākotnēji tie tika apkopoti vienā visu maksājumu mērā. Pēc tam visi maksājumi tika pārvērsti maksājumos par vienu ielidošanu un izlidošanu vai maksājumos par vienu pasažieri, lai varētu salīdzināt maksājumus sešās lidostās.
- (127) Rezultāti liecina, ka *Ryanair* maksājumu kopējais līmenis *KLU* vidēji ir aptuveni piecas reizes augstāks nekā aviokompānijas veikto maksājumu līmenis pārbaudāmajā laikposmā salīdzinājuma lidostās. Var secināt, ka tas ir tāpēc, ka Austrijas lidostas parasti noteica augstākas cenas. Tas nozīmē, ka *Ryanair* veiktie maksājumi *KLU* ir saderīgi ar maksājumu līmeni, ko līdzīgos apstākļos *Ryanair* piedāvātu tirgus ekonomikas ieguldītājs, kuram pieder lidosta. Tāpēc šajā ziņojumā analizētie nolīgumi atbilst TEI principam.

⁽⁹⁾ Šis saīsinājums nozīmē "tirgus ekonomikas ieguldītājs".

⁽¹⁰⁾ Vienas kases pieeja tiek ņemti vērā visi ieņēmumi, ko gūst lidostas ekspluatants no visām lidostas darbībām, tostarp komerciālām ar aeronavigāciju nesaistītām darbībām, piemēram, veikalu, restorānu un autostāvvietu darbībām, lai noteiktu lidostas maksājumu līmeni. Tas ir pretrunā dubultas kases principam, kur, nosakot lidostas maksājumus, tiek ņemti vērā vienīgi ieņēmumi no aeronavigācijas darbībām (būtībā lidostas maksājumi un nodevas par apkalpošanu uz zemes).

5.2.2.3. *Oxera* 3. piezīme – Tirgus salīdzinošā rādītāja noteikšana salīdzinošajā analīzē attiecībā uz TED kritēriju. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 9. aprīlis

- (128) *Oxera* uzskata, ka Komisijas metode atsaucei ņemt vērā tikai lidostas, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, kurā atrodas pārbaudāmā lidosta, ir kļūdaina.
- (129) *Oxera* uzsver, ka tirgus etaloncenas, kas iegūtas salīdzinājuma lidostās, nav ietekmējis valsts atbalsts, kas piešķirts apkārt esošajām lidostām. Tādējādi ir iespējams droši noteikt tirgus salīdzinošo rādītāju attiecībā TED kritēriju.
- (130) *Oxera* apgalvo, ka tas ir tāpēc, ka:

— salīdzinošo analīzi plaši izmanto attiecībā uz TED kritēriju citās jomās, kas nav valsts atbalsta jomas,

— atbilstoši standarta ekonomikas teorijai uzņēmumiem ir savstarpēja ietekme citam uz cita lēmumiem vienīgi tiktāl, cik viņu produkti ir aizvietojami vai papildinoši. Ja divi uzņēmumi konkurē atsevišķos ekonomikas tirgos un tādējādi nekonkurē viens ar otru, šiem uzņēmumiem būsniecīga ietekme vienam uz otra lēmumiem par cenu noteikšanu. Tādējādi Komisijas piezīmēs par salīdzinošo analīzi ir ietverts pieņēmums, ka salīdzinājuma lidostas un jebkuras citas lidostas, kas var gūt labumu no atbalsta, savstarpēji konkurē;

— lidostas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā ne vienmēr savstarpēji konkurē, un salīdzinājuma lidostas, kas minētas iesniegtajos ziņojumos, sastopas ar ierobežotu konkurenci attiecībā pret valsts lidostām to aptvēruma teritorijā (mazāk nekā trešā daļa komercilidostu, kas atrodas salīdzinājuma lidostu aptvēruma teritorijā, ir pilnīgā valsts pārvaldībā, un neviena no lidostām, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā kā salīdzinājuma lidostas, nav iesaistīta procedūrā par valsts atbalsta jautājumu (2013. gada aprīlī)),

— pat tad, ja šīs lidostas saskaras ar valsts lidostu konkurenci tajā pašā aptvēruma teritorijā, ir pamats uzskatīt, ka to rīcība atbilst TED principam (piemēram, kad privātajam sektoram pieder būtiska daļa vai kad lidostu apsaimnieko privātuzņēmums).

- (131) Lidostas, kas ievēro TED principu, nenosaka cenas zemāk par papildu izmaksām.

5.2.2.4. *Oxera* 4. piezīme – Principi, kas ir pamatā rentabilitātes analīzei attiecībā uz TED kritēriju. Valsts atbalsta lietas, kas saistītas ar *Ryanair*, – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 9. aprīlis

- (132) *Oxera* apgalvo, ka rentabilitātes analīze, ko tā iekļāvusi savos Komisijai iesniegtajos ziņojumos, veikta saskaņā ar principiem, ko pieņemtu racionāls privātā sektora ieguldītājs, un atspoguļo pieeju, kas izriet no iepriekšējiem Komisijas lēmumiem.

- (133) Rentabilitātes analīzes pamatā ir šādi principi:

— novērtējums tiek veikts pakāpeniski,

— *ex ante* darījumdarbības plāns nav obligāts,

— gadījumā, ja lidosta nav pilnīgi noslogota, piemērotā cenas noteikšanas metode ir vienas kases metode,

— tiek ņemti vērā tikai ieņēmumi, kas saistīti ar lidostas saimniecisko darbību,

— jāņem vērā nolīguma kopējais laiks, tostarp iespējamie pagarinājumi,

— nākotnes finanšu plūsmas jādiskontē, lai novērtētu nolīgumu rentabilitāti,

— papildu rentabilitāte saistībā ar nolīgumiem, ko *Ryanair* noslēgusi ar lidostām, jāvērtē, pamatojoties uz aplēsēm par iekšējās atdeves koeficientu vai neto pašreizējo vērtību (NPV).

5.2.2.5. Profesora *Damien P. McLoughlin* analīze – Zīmolu veidošana: kāpēc un kā maziem zīmoliem ir jāveic ieguldījumi tirgvedībā – sagatavota pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 10. aprīlis

- (134) Šā dokumenta mērķis ir atklāt komerciālo loģiku, kas paskaidro, kāpēc reģionālās lidostas nolemj iegādāties no AMS reklāmas laukumus tīmekļa vietnē *ryanair.com*.
- (135) Dokumentā tiek apgalvots, ka pastāv liels skaits ļoti spēcīgu, pazīstamu un regulāri izmantotu lidostu. Lai attīstītu savu darbību, vājākiem konkurentiem jācīnās pret patērētāju statistiskiem iepirkšanās ieradumiem. Mazākām reģionālajām lidostām jāatrod veids, kā pastāvīgi informēt par savu zīmolu pēc iespējas lielāku auditoriju. Tradicionālajām tirgvedības paziņojumu formām nepieciešamie izdevumi pārsniedz to finansiālās iespējas.

5.2.2.6. *Oxera* 5. piezīme – Vai AMS noteiktās cenas atbilst tirgus likmei? – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2013. gada 20. decembris

- (136) Šajā piezīmē ir minēti rezultāti AMS noteikto cenu par reklāmu tīmekļa vietnē *ryanair.com* salīdzinājumam ar izcenojumu ⁽¹⁾ sarakstiem līdzīgiem reklāmas pakalpojumiem citās Eiropas tūrisma tīmekļa vietnēs. Šīs analīzes mērķis ir sniegt neatkarīgu novērtējumu tam, vai AMS noteiktās cenas saviem pakalpojumiem atbilst tirgus cenai.
- (137) Šī analīze tika veikta par 2004. un 2005. gadu, kad AMS izcenojumi tika ieviesti pirmo reizi, un tā pamatā bija 2013. gada novembra izcenojumi. Abos gadījumos AMS izcenojumi tika salīdzināti ar tīmekļa reklāmas laukumu cenu paraugiem. Tika ņemtas vērā vienīgi reklāmas, kas izvietotas katras tīmekļa vietnes sākumlapā.
- (138) Analīzes rezultāti liecina, ka AMS noteiktie izcenojumi laukumiem tīmekļa vietnē *ryanair.com* abos gadījumos bija zemāki vai vienādi ar izcenojumu sarakstiem. Tādējādi rezultāti pierāda, ka AMS noteiktie izcenojumi atbilst tirgus cenai un TED kritērijam.
- (139) *Oxera* norāda, ka šie secinājumi atbilst *Ryanair* pieredzējušo tirgvedības konsultantu *Mindshare* (2004) un *Zenobie Conseil* (2011) agrākajiem konstatējumiem.

5.2.2.7. *Oxera* 6. un 7. piezīme – Kā jāvērtē nolīgumi ar AMS, veicot rentabilitātes analīzi saistībā ar tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriju? – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 17. un 31. janvāris

- (140) *Ryanair* iesniedza papildu ziņojumus, kurus sagatavoja tā konsultants *Oxera*. Šajos ziņojumos *Oxera* aplūko principus, kas, kā norāda aviokompānija, ir jāņem vērā rentabilitātes analīzē attiecībā uz TED kritēriju saistībā ar lidostas pakalpojumu nolīgumiem, kas noslēgti starp *Ryanair* un lidostām, un tirgvedības pakalpojumu nolīgumiem, kas noslēgti starp AMS un tām pašām lidostām. *Ryanair* uzsver, ka šie ziņojumi nekādā veidā nemaina tās iepriekš izklāstīto nostāju par to, ka lidostas pakalpojumu nolīgumi un tirgvedības pakalpojumu nolīgumi ir jāanalizē atsevišķi attiecībā uz TED kritēriju.
- (141) Ziņojumos ir norādīts, ka AMS gūtā peļņa ir jāiekļauj ieņēmumos rentabilitātes kopīgajā analīzē, savukārt AMS izdevumi ir jāiekļauj izmaksās. Lai to izdarītu, ziņojumos ir ieteikts kopīgajā rentabilitātes analīzē izmantot naudas plūsmas metodi, kas nozīmē, ka lidostu izdevumi saistībā ar AMS tiek uzskatīti par darbības papildu izdevumiem.
- (142) Ziņojumos ir uzsvērts, ka tirdzniecību veicinošas aktivitātes veicina zīmola vērtības radīšanu un uzturēšanu, kas palīdz nodrošināt ietekmi un ieguvumus ne tikai līguma darbības laikā, bet arī pēc tam. Tas īpaši būtu gadījumā, ja citas aviokompānijas sāk darboties lidostā tāpēc, ka *Ryanair* ir noslēdzis vienošanos ar šo lidostu, kas savukārt piesaistītu vairāk veikalus un tādējādi radītu lidostai lielākus ieņēmumus no darbībām, kuras nav saistītas ar aeronavigāciju. Kā norāda *Ryanair*, ja Komisija veiks kopīgu rentabilitātes analīzi, šie ieguvumi ir jāņem vērā, pieņemot, ka AMS izdevumi ir darbības papildu izmaksas, un atskaitot AMS maksājumus.

⁽¹⁾ "Izcenojums" ir reklāmas nozarē lietots standarta termins. Tas ir izdrukāts reklāmas cenu saraksts, ko izmanto drukātie un apraides plašsaziņas līdzekļi vai uzņēmumi, kuri piedāvā reklāmas laukumus savā tīmekļa vietnē.

- (143) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka galavērtība ir jāiekļauj prognozētajā peļņas pieaugumā lidostas pakalpojumu nolīguma termiņa beigās, lai tiktu ņemta vērā vērtība, kas radīsies pēc tas, kad nolīgums būs izbeigts. Galavērtību var pielāgot, pamatojoties uz “atjaunošanas” varbūtību, novērtējot iespējamību, ka peļņa turpinās pastāvēt pēc tam, kad būs beidzies nolīgums ar *Ryanair* vai tiks panākta vienošanās par līdzīgiem nosacījumiem ar citām aviokompānijām. *Ryanair* uzskatīja, ka tad būtu iespējams aprēķināt zemāko robežvērtību ieguvumiem, ko kopīgi rada nolīgums ar AMS un lidostas pakalpojumu nolīgums, atainojot nenoteiktību saistībā ar peļņas pieaugumu pēc lidostas pakalpojumu nolīguma izbeigšanas.
- (144) Lai papildinātu šo pieeju, ziņojumos ir ietverts rezultātu kopsavilkums pētījumiem par tirgvedības ietekmi uz zīmola vērtību. Šajos pētījumos ir atzīts, ka tirgvedība var palīdzēt uzturēt zīmola vērtību un veidot klientu bāzi. Saskaņā ar ziņojumiem lidostas gadījumā reklāma tīmekļa vietnē *ryanair.com* īpaši palielina zīmola redzamību. Turklāt ziņojumos ir teikts, ka tādējādi mazākas reģionālās lidostas, kas vēlas palielināt savu gaisa pārvadājumu satiksmi, var palielināt sava zīmola vērtību, noslēdzot tirgvedības pakalpojumu nolīgumus ar AMS.
- (145) Visbeidzot ziņojumos ir norādīts, ka priekšroka būtu jādod naudas plūsmas pieejai, nevis kapitalizācijas pieejai, kurā AMS sniegto tirgvedības pakalpojumu izmaksas tiktu uzskatītas par kapitālizdevumiem par nemateriālo īpašumu (tas ir, zīmola vērtību). Kapitalizācijas metodē tiktu ņemta vērā vienīgi tā tirgvedības izdevumu daļa, kas attiecas uz lidostas nemateriālajiem īpašumiem. Tirgvedības izmaksas tiktu uzskatītas pat kapitālizdevumiem par nemateriālo īpašumu un pēc tam amortizētas līguma periodā, ņemot vērā atlikušo vērtību paredzētajā lidostas pakalpojumu nolīguma izbeigšanas brīdī. Šajā metodē netiktu ņemts vērā peļņas pieaugums, ko radītu lidostas pakalpojumu nolīguma noslēgšana ar *Ryanair*, un ir arī grūti aprēķināt nemateriālā īpašuma vērtību zīmola izmaksu un īpašuma izmantošanas laikposma dēļ. Naudas plūsmas metode ir piemērotāka par kapitalizācijas metodi, jo pēdējā nebūtu ietverti lidostas pozitīvie ieguvumi, kas varētu rasties, parakstot lidostas pakalpojumu nolīgumu ar *Ryanair*.

5.2.2.8. *Oxera* 8. piezīme – Ieguldījumu izmaksu sadale – sagatavota pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 12. septembris

- (146) Piezīmē ir aplūkots tas, kā lidostas infrastruktūras ieguldījumu izmaksas ir jāsadala starp aviokompāniju nolīgumiem apstākļos, kad šādas izmaksas var uzskatīt par atbilstošām aviokompānijas nolīguma pieaugošās rentabilitātes novērtējumam, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu (TED principu).
- (147) *Oxera* norāda, ka pareizais veids, kā sadalīt ieguldījumu izmaksas, ir atbilstoši paredzamajai jaudas daļai, kas noteikta attiecīgajā aviokompānijas nolīgumā. Tādējādi konsultantu uzņēmums uzsver būtisko atšķirību, kas rodas, ja izmantošanu novērtē, pamatojoties uz jaudu, un atsaucas uz Algēro, Vesterosas, Reusas un Žironas lietu.

5.2.2.9. *Oxera* 9. piezīme – Vērtējums par AMS nolīgumu plašāku ietekmi uz lidostas satiksmi – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 26. septembris

- (148) Šajā ziņojumā ir izklāstīts, kā empīriski pārbaudīt, vai AMS nolīgumi dod plašākus ieguvumus, proti, palielina lidostas zīmola vērtību un rada tīkla ārējos efektus.
- (149) *Oxera* uzsver, ka Komisija empīriskā analizē līdz šim nekad nav secinājusi, ka reklāma tīmekļa vietnē *ryanair.com* veicina vienīgi *Ryanair* satiksmes apjoma palielināšanos.
- (150) *Oxera* aplūko AMS nolīgumu iespējamus plašākos ieguvumus, ņemot vērā Algēro lidostas iesniegtos kvalitatīvos pierādījumus. Patiesībā, tiek uzskatīts, ka Algēro lidostā satiksmes apjoms, ko nenodrošina *Ryanair*, vismaz daļēji ir palielinājies, pateicoties reklāmai tīmekļa vietnē *ryanair.com*. *Oxera* norāda, ka tāpēc ir ticami, ka reklāma tīmekļa vietnē *ryanair.com* ne tikai palielina *Ryanair* nodrošinātās satiksmes apjomu, bet tai varētu būt plašāka ilgtermiņa ietekme uz satiksmes apjomu lidostās.
- (151) Tomēr konsultantu uzņēmums atzīst, ka informācijas asimetrijas dēļ nav iespējams pienācīgi kontrolēt visas izmaiņas, kas vienlaikus notiek tirgū. Tāpēc *Oxera* uzsver nepieciešamību veikt pamatīgāku analīzi par to, kā reklāma tīmekļa vietnē *ryanair.com* ilgtermiņā ietekmē satiksmi lidostās.

- (152) *Oxera* piedāvā dažādas statistiskās metodes, ko Komisija varētu izmantot, lai noteiktu reklāmas tīmekļa vietnē *ryanair.com* ietekmi gan uz *Ryanair*, gan citu aviokompāniju nodrošinātu satiksmi lidostās.
- (153) *Oxera* norāda, ka, ja empīriskā analīze pierādīs, ka reklāma tīmekļa vietnē *ryanair.com* sniedz plašākus ieguvumus, būtu svarīgi pienācīgi norādīt šos ieguvumus lidostas pakalpojumu nolīgumā un Komisijas veiktajā AMS *ex ante* rentabilitātes analīzē. Ierosinājums ir iekļaut ieguvumus, norādot galavērtību, rentabilitātes analīzē, lai atspoguļotu tirdzniecību veicinošo aktivitāšu radīto vērtību.

5.2.2.10. *Oxera* 10. piezīme – Ekonomiskais novērtējums atbilstoši TED principam: Klāgenfurtes lidosta – rentabilitātes analīze – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2014. gada 3. novembris

- (154) Ziņojumā *ex ante* ir analizēta 2006. gada lidostas pakalpojumu nolīguma paredzamā rentabilitāte. Dokumentā ir arī minētas jutīguma pārbaudes attiecībā uz rezultātiem 2011. gada TED principa ziņojumā par 2002. gada lidostas pakalpojumu nolīguma paredzamo rentabilitāti.
- (155) *Oxera* pārbaudīja katra nolīguma paredzamo rentabilitāti vairākos scenārijos, pamatojoties uz bāzes scenāriju. *Oxera* apstiprina, ka bāzes scenārijā ir atainoti Klāgenfurtes pieņēmumi, ciktāl tie ir pārbaudīti, pamatojoties uz lidostas iesniegto informāciju, lidostas pakalpojumu nolīgumu noslēgšanas brīdī.
- (156) *Oxera* novērtēja katra nolīguma paredzamo rentabilitāti, izmantojot neto pašreizējās vērtības (NPV) metodiku. Bija paredzams, ka katra nolīguma NPV būs pozitīva, tādējādi rentabilitātes analīzes rezultāti liecina, ka 2002. gada lidostas pakalpojumu nolīgums un 2006. gada lidostas pakalpojumu nolīgums bija pietiekami ienesīgi, lai TED ieguldītājs piedāvātu līdzīgus nosacījumus.
- (157) 2002. gada lidostas pakalpojumu nolīguma paredzamās rentabilitātes analīze, kas ietverta ziņojumā, liecina, ka *Oxera* 2011. gada ziņojuma vispārīgie secinājumi ir apstiprinājušies vairākās jutīguma pārbaudēs. Šis jutīguma pārbaudes ietver izmaiņas diskonta likmē, papildu izmaksās, ieņēmumos no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, un ieguldījumu izmaksās.
- (158) Kopā ar salīdzinošās analīzes rezultātiem iesniegtie pierādījumi liecina, ka nolīgumi atbilst TED principam. Turklāt šķiet, ka nolīgumi Klāgenfurtē ir atbilstoši tirgum, pat neatkarīgi no vairākiem aspektiem pieņēmumos, kas ir analīzes pamatā. Pierādījumi liecina, ka līdzīgos apstākļos TED ieguldītājs konstatētu, ka ir rentabli piedāvāt nosacījumus, kas ir līdzīgi tiem, par kuriem ir vienojušies *Ryanair* un *KLU*.
- (159) Visbeidzot *Oxera* atsaucas uz Austrijas iestāžu veikto izmaksu un ieguvumu analīzi par laikposmu no 2002. gada 27. jūnija līdz 2005. gada 29. oktobrim un apgalvo, ka, novērtējot saderību ar TED principu, nevar paļauties uz šo analīzi, jo i) analīze modelē nosacījumus, kas ietverti DMG 2011. gada novembrī izsludinātajā publiskajā konkursā par tiešo reisu starp Klāgenfurti un Londonu, nevis 2002. gada lidostas pakalpojumu nolīguma nosacījumus; ii) analīze nav pilnīgi pamatota *ex ante*, jo tā aptver tikai to laikposmu, kurā *Ryanair* faktiski veica darbību lidostā, nevis 2002. gada lidostas pakalpojumu nolīgumā noteikto termiņu, un iii) Austrijas iestāžu iesniegtajā izmaksu un ieguvumu analīzē iekļautie aeronavigācijas maksājumi ir būtiski zemāki par tiem, kas noteikti 2002. gada lidostas pakalpojumu nolīgumā.

5.2.2.11. *Oxera* 11. piezīme – Kāpēc salīdzinošā analīze ir svarīgs rentabilitātes analīzes papildinājums TED principa novērtējumos? – sagatavojis *Oxera* pēc *Ryanair* pasūtījuma, 2015. gada 26. janvāris

- (160) Piezīmē ir paskaidrots, kāpēc lidostas un aviokompānijas darījumu TED principa novērtējumos ir jāpaļaujas uz salīdzinošo analīzi – vismaz kā rentabilitātes analīzes rezultātu kontrolpārbaudi. Patiesībā *Oxera* uzsver, ka atbilstoši metodei, ko Komisija aizstāv savā paziņojumā par atbalstu⁽¹²⁾ un citās jomās (piemēram, jūras ostu nozarē), salīdzinošajai analīzei ir svarīga nozīme lidostas un aviokompānijas darījumu TED principa novērtējumos.

⁽¹²⁾ Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.). Kad *Oxera* iesniedza savus dokumentus 2015. gada janvārī, šis dokuments bija publicēts kā projekts sabiedriskai apspriešanai.

- (161) Tas īpaši attiecas uz gadījumu, kad lidostas izmaksu efektivitātes novērtējumu veic rentabilitātes analizē. Patiesībā, tā kā tirgus ekonomikas dalībniekam būtu efektīvi jāpārvalda savas izmaksas, lai TED principa novērtējumā varētu izdarīt pārliecinošu secinājumu, ir svarīgi pārbaudīt lidostas izmaksu efektivitāti.
- (162) Turklāt *Oxera* apgalvo, ka aviokompānija var veikt vienāda apmēra maksājumus divās lidostās ar līdzīgiem raksturlielumiem. Tomēr, ja viena no lidostām nav efektīva, var secināt, ka lidostas un aviokompānijas nolīgums neatbilst TED principam.
- (163) *Oxera* uzsver, ka, slēdzot darījumus ar lidostu, *Ryanair* nevar apsvērt lidostas izmaksu efektivitāti, savukārt lidosta var novērtēt, vai darījums varētu būt rentabls.
- (164) Var secināt, ka Komisijas pašreizējā metode, kas izmantota, lai novērtētu lidostas un aviokompānijas darījumu atbilstību TED principam, sniedz *Ryanair* pietiekamu tiesisko pārliecību slēgt darījumus ar lidostām.

5.2.2.12. *Oxera* 12. piezīme – Ekonomiskais novērtējums atbilstoši TED principam: salīdzinošā analīze, tostarp attiecībā uz AMS nolīgumiem, *Oxera* 2010. gada ziņojuma papildinājums, 2015. gada 10. aprīlis

- (165) Piezīmē ir aplūkota lidostas pakalpojumu nolīguma un AMS nolīgumu KLU kopīga ietekme salīdzinošā analizē, kas veikta, izmantojot Komisijas metodi. *Oxera* uzsver, ka analīze neskar *Ryanair* nostāju, ka lidostas pakalpojumu nolīgumi un AMS nolīgumi ir jāanalizē atsevišķi.
- (166) Šīs analīzes pamatā ir tas pats salīdzinājuma lidostu kopums, kas izmantots *Oxera* 2012. gada ziņojumā par KLU. Tika pārbaudīta lidostu īpašnieku un finansējuma struktūras stabilitāte, lai nodrošinātu salīdzinājuma precizitāti.
- (167) Pārbaudāmajā laikposmā neto maksājumi, ko *Ryanair* veica KLU, atskaitot *Ryanair* un AMS saņemtos tirgvedības maksājumus, ir lielāki nekā vidējie neto maksājumi salīdzinājuma lidostās gan par vienu izlidojošo pasažieri, gan par vienu ielidošanu un izlidošanu. Tas nozīmē, ka tirgus ekonomikas dalībnieks varētu piedāvāt *Ryanair* līdzīgus nosacījumus.
- (168) Tāpēc lidostas pakalpojumu nolīguma un AMS nolīgumu kopīgā salīdzinošā analīze atbilst skaidrojumam, ka *Ryanair*, AMS un KLU nolīgumi atbilda TED principa pārbaudei un *Oxera* 2012. gada ziņojuma konstatējumiem.

5.2.2.13. *Oxera* 13. piezīme – *Ryanair* darbības ietekme uz lidostu ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2015. gada 4. decembris

- (169) Šajā ziņojumā *Oxera* pārbaudīja *Ryanair* darbību ietekmi uz lidostu ieņēmumiem uz vienu pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju. *Oxera* uzskatīja, ka *Ryanair* darbību sākšana būtiski pozitīvi ietekmēja lidostas ieņēmumus uz vienu pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju. Pamatojoties uz šo, *Oxera* apgalvoja, ka tā TED principa rentabilitātes analizē un Komisijas analizē⁽¹³⁾ izmantotā metode bija konservatīva, jo tā neietvēra šo lidostas ieņēmumu pieaugumu.
- (170) *Oxera* veica empīrisku analīzi, izmantojot 57 Eiropas lidostu izlasi, kas ir pēc iespējas līdzīgāka lidostām, uz kurām attiecas valsts atbalsta izmeklēšana. *Oxera* konstatēja, ka *Ryanair* darbību⁽¹⁴⁾ sākšana 29 no šīm lidostām izraisīja ieņēmumu pieaugumu uz vienu izlidojošo pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, par

⁽¹³⁾ *Oxera* atsaucās uz metodi, ko Komisija izmantoja lēmumos par Po un Nīmas lidostu, kad Komisija aprēķināja paredzamos ieņēmumus uz vienu izlidojošo pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, pamatojoties uz lidostas datiem pirms nolīgumu parakstīšanas un veicot korekcijas atbilstoši inflācijai. Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums (ES) 2015/1227 par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.), 414. punkts.

Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmums (ES) 2016/633 par valsts atbalstu SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Nīmas-Uzē-Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair Limited* un *Airport Marketing Services Limited* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.), 436. punkts.

⁽¹⁴⁾ *Oxera* par *Ryanair* darbību sākumu uzskata gadu, kad *Ryanair* sāka "būtiskas" darbības lidostā, proti, tas ir pirmais gads, kurā *Ryanair* izlidojošo pasažieru skaits pārsniedza 50 % no visu *Ryanair* izlidojošo pasažieru skaita vienā gadā tajā pašā lidostā laikposmā no 1994. gada līdz 2012. gadam.

aptuveni 12,0–13,7 % reālās cenās (kas zemākas un augstākas par inflāciju) un šī ietekme ir statistiski nozīmīga. Kā norādīja *Oxera*, iespējams, tas notika tāpēc, ka *Ryanair* pasažieri tērēja vairāk naudas nekā citu aviokompāniju pasažieri daļēji tāpēc, ka uz zemo cenu aviopārvadātāju borta ir ierobežotas ēdināšanas iespējas, un/vai tāpēc, ka *Ryanair* darbības sākšana izraisīja termināļa attīstību, piemēram, piesaistīja papildu mazumtirdzniecības veikalus.

- (171) *Oxera* arī konstatēja, ka šī ietekme bija kopumā attiecināma uz zemo cenu aviopārvadātājiem. *Oxera* uzskatīja, ka, attīstoties zemo cenu aviopārvadātāju nozarei, ko izraisīja tādu spēcīgu zīmolu pievienošanās, kuri nodrošina būtisku pasažieru pārvadājumu apmēru, zemo cenu aviopārvadātāja darbību sākšana lidostā varēja izraisīt būtisku lidostas attīstību un tādējādi lielākus ieņēmumus uz vienu pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju. Pamatojoties uz lidostu izlasi, kas tika ņemta vērā, *Oxera* apalvoja, ka turpretī pilnas maksas pārvadātāju darbību sākšana būtiski neietekmēja lidostu ieņēmumus uz vienu pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju.
- (172) Kā norādīja *Oxera*, šie rezultāti uzsver TED principa rentabilitātes analizē un Komisijas analizē izmantotās metodes konservatīvo būtību. Šajās analizēs netika ņemts vērā, ka paātrināti pieauga lidostu ieņēmumi uz vienu pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, un tādējādi netika aptverti plašāki ieguvumi no *Ryanair* darbībām lidostās, bet aplēses par ieņēmumiem uz vienu izlidojošo pasažieri no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, tika novērtētas, piemērojot daudz zemāku inflācijas likmi. Tāpēc *Oxera* uzskatīja, ka tās TED principa analizē un Komisijas analizē bija par zemu novērtēta *Ryanair* nolīgumu rentabilitāte lidostā.

5.3. AMS

- (173) AMS iesniedza turpmāk minētās piezīmes.

5.3.1. Par AMS un *Ryanair* tīmekļa vietni

- (174) AMS apgalvo, ka Komisija nedrīkst uzskatīt *Ryanair* un AMS par vienu struktūru un AMS un DMG tirgvedības pakalpojumu nolīgumus par papildinājumu lidostas un *Ryanair* nolīgumam. AMS piedāvā tirgvedības pakalpojumus, kuriem ir pašiem savs mērķis, cenas, kas noteiktas atbilstoši tirgus vērtībai un ir apspriestas un apstiprinātas nesaistīti ar *Ryanair* nolīgumiem ar tām pašām lidostām.
- (175) Turklāt *Ryanair* lēmums iesaistīt starpnieku, lai pārdotu reklāmas laukumus savā tīmekļa vietnē, nav nekas neparasts. AMS ir veiksmīgi reklamējis un pārdevis reklāmas laukumus vairākiem privātiem un valsts uzņēmumiem Eiropā.
- (176) *Ryanair* tīmekļa vietnei piemīt tirgvedības vajadzībām īpaši vēlamas iezīmes: tā ir viena no populārākajām tūrisma tīmekļa vietnēm pasaulē; vidējais viena *Ryanair* tīmekļa vietnes apmeklējuma laiks ir ļoti garš; lidostas reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē ir vērsta tieši uz šīs lidostas iespējamiem pasažieriem, nodrošinot, ka reklāmas izdevumi tiek izšķiesti ļoti maz vai nemaz pretstatā reklāmai laikrakstos, radio, TV un citos plašsaziņas līdzekļos, kuru mērķauditorija ir sabiedrība kopumā.

5.3.2. Par AMS vai *Ryanair* priekšrocību neesību

- (177) AMS slēdz tirdzniecības nolīgumus gan ar valsts, gan privātām lidostām, tūrisma struktūrām, automašīnu nomas grupām, viesnīcu rezervācijas tīmekļa vietnēm, apdrošināšanas sabiedrībām un telekomunikāciju pakalpojumu sniedzējiem.
- (178) Cenas, par kurām AMS piedāvā reklāmas laukumus, un apjoms, kādā tie tiek iegādāti, neatšķiras valsts un privātiem reklamdevējiem. Tādējādi AMS vienošanās ar valsts lidostām vai to meitasuzņēmumiem nerada valsts atbalstu. AMS ir noslēdzis nolīgumus ar vairākām privāti piederošām vai kontrolētām lidostām (piemēram, [...] un [...]), kā arī citām privātpersonām ar līdzīgiem, nediskriminējošiem noteikumiem.
- (179) Attiecībā uz lidostas komerciālo interesi par reklāmu tīmekļa vietnē *ryanair.com* AMS kritizē Komisijas secinājumu lēmumā par procedūras sākšanu, jo nav tiesiska pamata apšaubīt DMG un lidostas komerciālos apsvērumus reklāmas izvietojšanai *Ryanair* tīmekļa vietnē apstākļos, kad AMS piedāvā pakalpojumus par tirgus cenu.
- (180) AMS norādīja vairākus turpmāk minētos iemeslus, kas pamato DMG lēmumu iegādāties tirgvedības pakalpojumus no AMS, lai izvietotu reklāmu tīmekļa vietnē *ryanair.com*.

- (181) Pirmkārt, reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē ir ieguldījums zīmola atpazīstamības veicināšanā. Perifērijas lidostu pārvaldnieki saskaras ar būtiskām grūtībām, cenšoties panākt, lai pasažieri, aviokompānijas un ar aeronavigāciju nesaistītu tādu uzņēmumu komercdirektori, kuri ir iespējamie lidostu ieņēmumu avoti, atpazītu viņu "zīmolu". Palielināta zīmola atpazīstamība var dot labumu lidostām vairākos savstarpēji saistītos un papildinošos veidos, proti, tas var piesaistīt i) ielidojošos pasažierus, kas izmanto aviokompāniju, kuras tīmekļa vietnē ir lidostas reklāma; ii) iespējamus klientus, kas apmeklē kādas aviokompānijas tīmekļa vietni, kurā ir lidostas reklāma, kas ietver lidostas piedāvājumu sasniegt šo galamērķi ar citas aviokompānijas starpniecību, kurai ir reisi uz šo lidostu; iii) citu aviokompāniju lidot uz šo lidostu un iv) komercdirektorus (piemēram, lidostas mazumtirdzniecības ķēdes veikalus).
- (182) Otrkārt, reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē palielina ielidojošo pasažieru īpatsvaru. Lidostām ir tendence gūt gandrīz pusi savu ieņēmumu no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju. No reģionālās lidostas viedokļa raugoties, ielidojošie pasažieri, kuri ierodas un pēc tam izlido no tās pašas lidostas, var radīt vairāk lidostas ieņēmumu no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, nekā vietējie pasažieri, kuri izmanto lidostu, lai lidotu uz galamērķiem ārvalstīs.
- (183) Treškārt, tirgvedība un reklāma visu aviokompāniju tīmekļa vietnēs ir kļuvusi par vispārpieņemtu praksi. Tīmekļa vietne *ryanair.com* ir īpaši vērtīga vieta, kur tirgot un reklamēt daudzus un dažādus ar ceļošanu saistītus produktus un pakalpojumus. Tomēr pat tad, ja *Ryanair* būtu pirmais sācis darboties šajā jomā, būtu kļūdaini secināt, ka lidostas neievieto savu informāciju citu aviokompāniju tīmekļa vietnēs.

5.3.3. Par AMS pakalpojumu cenu noteikšanu

- (184) Tiek norādīts, ka AMS pakalpojumu cenas tiek noteiktas atbilstoši to tirgus vērtībai. Lai to pamatotu, AMS apgalvo, ka i) vairāki privāti klienti no dažādām nozarēm, kas nav lidostas, piemēram [...], pērk tirgvedības pakalpojumus no AMS, un ar to pietiek, lai pierādītu, ka AMS cenas ir reālās tirgus cenas, ii) Marseļas Administratīvās tiesas lēmums⁽¹⁵⁾ un Bratislavas lieta⁽¹⁶⁾ pievērsa uzmanību AMS tirgvedības produktu vērtībai un priekšrocībām, ko var gūt darījumu partneris, noslēdzot šādas vienošanās, un iii) AMS cenas ir noteiktas atbilstoši objektīviem kritērijiem⁽¹⁷⁾, un tās ir pārredzamas AMS tīmekļa vietnē⁽¹⁸⁾.
- (185) AMS arī piemin *Zenobie Conseil* ziņojumu un Komisijai iesniegtu neatkarīga konsultantu uzņēmuma pētījumu, lai precizētu, ka AMS pakalpojumi nav nedz bezvērtīgi, nedz nepamatoti dārgi, kā netieši norādīja Komisija.
- (186) AMS norāda, ka lēmumā par procedūras sākšanu nebija noteikts, ka DMG lēmumi ir attiecināmi uz valsti, jo Komisija vienkārši paļaujas uz fundamentālu kritēriju par galīgajām valsts īpašumtiesībām, kas izriet no tās analīzes par nolīgumu ar LV (kam pamatā ir analogija ar KFBG lēmumiem). Tāpēc AMS lūdz Komisiju veikt pārliedzinošu pārbaudi.

6. AUSTRIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

6.1. Austrijas piezīmes par *Austrian Airlines*, *Lufthansa*, *Germanwings* iesniegtajiem dokumentiem

- (187) Par pirmo un otro dokumentu, ko visas trīs lidostas iesniedza laikposmā no 2012. gada 23. jūlija līdz 2012. gada 18. septembrim, Austrijas iestādes norāda, ka tās sazinājās ar KFBG un *Lufthansa* vienīgi saistībā ar dažu pārbaudāmajos dokumentos iekļauto tabulu salasāmību.

⁽¹⁵⁾ Marseļas Administratīvās tiesas 2009. gada 20. oktobra spriedums, kurā tiesa konstatēja, ka Marseļas lidostas un AMS nolīgums ļāva lidostai saņemt reālu atlīdzību, ko veidoja tirgvedības pakalpojumi.

⁽¹⁶⁾ Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmums 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair* (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.), 114. punkts. Komisija secināja, ka pat tad, ja gadījumos, kad lidosta vienkārši parādās *Ryanair* tīmekļa vietnē kā galamērķis, bet nemaksā par šo papildu publicitāti, nevar izslēgt iespēju, ka tai var būt zināma vērtība (skatīt 114. apsvērumu). Komisija secināja, ka pārbaudāmais nolīgums atbilda tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

⁽¹⁷⁾ Objektīvi kritēriji ir, piemēram, reklāmas atrašanās vieta (saites, reklāmkarogi, teksta rindkopas, reklāmas garums un izkārtojums reklāmā) un lapas apmeklētāju skaits dienā, kā arī maršrutu skaits no lidostas un uz to.

⁽¹⁸⁾ Skatīt <http://airportmarketingservices.com/pdfs/ratecard.pdf>.

- (188) Saistībā ar apgalvojumu, ka valsts atbalsta nav, Austrija atsaucas uz dokumentu, ko tā iesniedza 2012. gada 15. maijā. Proti, Austrija piekrīt *Lufthansa* apsvērumiem par atlaižu tiesisko novērtējumu.
- (189) Attiecībā uz maksājumu sarakstu, ko Austrijas iestādes pieminēja savā pirmajā 2008. gadā iesniegtajā dokumentā, Austrija atkārtoti apgalvo, ka savā paziņojumā tā tikai norādīja, ka arī citās lidostās ir maksājumu saraksti. Frankfurtes/Hānas un Lībekas lidostu patiesībā nevar salīdzināt ar *KLU*, ņemot vērā to dažādās ekonomiskās struktūras.
- (190) Attiecībā uz “viltus konkursu” Austrija norāda, ka Karintijas iestādes plānoja paziņot par uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus maršrutam, kas savienotu Londonu un Klāgenfurti. Proti, konkurss attiecās uz vispārēju lidojumu uz Londonu. Austrija apstiprina, ka nav pierādījumu tam, ka tika pieprasīti pakalpojumi tikai attiecībā uz Stanstedu vai kādu citu Londonas lidostu.
- (191) Turklāt Austrija atgādina, ka konkursu drīkst organizēt, pat ja likumā nav noteikts šāds pienākums. Tāpēc argumentam par to, ka konkurss nebija obligāts, nav pamata. Austrija arī atgādina par konkursu ekonomisko funkciju. Konkurss nodrošina pārredzamību attiecībā uz pieprasījuma esību un pieprasījuma nosacījumiem. Tas ļauj iespējamiem pretendentiem formulēt piedāvājumu, kas orientējoši norāda uz tirgus cenu. Tas, ka neviens piemērots pretendents neiesniedza piedāvājumu, liecina, ka pieprasītā cena bija zemāka par tirgus cenu. Precīzi īstenotā konkursa procedūrā uzaicinājums ir pienācīgi jāpublicē un iespējamiem pretendentiem ir jādod pietiekami daudz laika savu piedāvājumu noformulēšanai. Austrijas iestādes uzsver, ka *KLU* paziņojumi atbilda šīm prasībām.

6.2. Austrijas piezīmes par *Ryanair* un *AMS* iesniegtajiem dokumentiem

- (192) Austrija uzsver, ka reklāma tīmekļa vietnē *ryanair.com* Karintijai un *KLU* bija jēgpilna vienīgi tad, ja *Ryanair* apkalpoja lidostu. Tikai šajā gadījumā mērķa klienti varētu savu sākotnējo interesi realizēt reālā pirkumā. Tas pats attiecas uz maršrutiem no Londonas un uz to, kas paredzēti vietējās mobilitātes uzlabošanai.
- (193) Turklāt Austrija atbalsta vairākus *Ryanair* apgalvojumus:
- kā norāda Austrija, ieguldījumus nevar saistīt ar *Ryanair* klātbūtni lidostā,
 - kā redzams šajā lietā, atlaides un stimuli atbilst TED principam,
 - darījumdarbības plāna neesība pati par sevi nav pretrunā TED principam.
- (194) Attiecībā uz *AMS* piezīmēm Austrijas iestādes uzsver stratēģisko mērķi reklāmai internetā, jo īpaši tīmekļa vietnē *ryanair.com*. Patiesībā *Ryanair* tīmekļa vietnes mērķgrupa atbilst Karintijas un *KLU* klientu portfelim. Tāpēc privāts ieguldītājs varētu vēlēties noslēgt šādus reklāmas nolīgumus ar *AMS*.

7. ATBALSTA ESĪBAS NOVĒRTĒJUMS

- (195) Komisija analizēja, vai šādi pasākumi ir kvalificējami kā valsts atbalsts:
- *KFBG* finansējums,
 - 2005. gada stimulu shēma,
 - secinājums par *KFBG* un *AUA* izlīguma nolīgumu un 2005. gada stimulu shēmas piemērošanu *AUA*,
 - 2002. gada gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums ar *Ryanair* un 2002. tirdzniecības nolīgumi ar *AMS* un *LV*,
 - 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair* un *AMS*,
 - 2003. gada nolīgums ar *HLX*,

- 2008. gada nolīgums ar *Tuifly*,
 - 2009. gada nolīgums ar *Air Berlin*.
- (196) 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.
- (197) LESD 107. panta 1. punktā minētie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai attiecīgais pasākums ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jānosaka, vai izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
- labuma guvējs ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, kas paredz, ka uzņēmums veic saimniecisko darbību,
 - attiecīgo pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti,
 - tas dod ekonomisku priekšrocību,
 - šī priekšroka ir selektīva,
 - attiecīgais pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1. KFBG un DMG finansējums

- (198) Kā paskaidrots 29. apsvērumā un turpmākajos, KFBG guva labumu no atkārtota finansiāla atbalsta, ko sniedza tā akcionāri, Federālā iekšlietu ministrija un Federālā finanšu ministrija. Šie finanšu ieguldījumi tika izmantoti, lai atlīdzinātu KFBG/DMG ikgadējos saimnieciskos zaudējumus, ko radīja izmaksas saistībā ar tirdzniecības nolīgumiem starp KFBG un dažādām aviokompānijām.

7.1.1. Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens

- (199) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai vispirms ir jānosaka, vai KFBG un DMG ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Uzņēmuma jēdziens ietver ikvienu struktūru, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta⁽¹⁹⁾. Ikvienu darbība, kas ietver preču nodrošināšanu vai pakalpojumu sniegšanu attiecīgajā tirgū, ir saimnieciska darbība⁽²⁰⁾.
- (200) Savā spriedumā Leipčigas/Halles lidostas lietā Vispārējā tiesa apstiprināja, ka lidostas darbība komerciālā nolūkā un lidostas infrastruktūras būvniecība komerciālā nolūkā ir saimnieciska darbība⁽²¹⁾. Ja lidostas ekspluatants veic saimnieciskās darbības, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus par atlīdzību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai veida, kādā tas tiek finansēts, tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, un tāpēc priekšrocībām, ko šim lidostas ekspluatantam ir piešķirusi valsts vai no valsts līdzekļiem, var piemērot Līguma noteikumus par valsts atbalstu⁽²²⁾.
- (201) Attiecībā uz laiku, kad lidostas būvniecība un ekspluatācija kļuva par saimniecisko darbību, Komisija atgādina, ka pakāpeniska tirgus spēku attīstība lidostu nozarē neļauj precīzi noteikt datumu. Tomēr Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi lidostas darbību attīstību pēc būtības, un savā spriedumā Leipčigas/Halles lidostas lietā Vispārējā tiesa

⁽¹⁹⁾ 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; 1991. gada 23. aprīļa spriedums lietā *Höfner/Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161; 1995. gada 16. novembra spriedums lietā *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392; 1997. gada 11. decembra spriedums lietā *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603.

⁽²⁰⁾ 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; 1998. gada 18. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

⁽²¹⁾ 2011. gada 24. marta spriedums apvienotajās lietās *Flughafen Leipzig-Halle GmbH un Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisija un Freistaat Sachsen un Land Sachsen-Anhalt/Komisija*, T-455/08 un T-443/08, ECLI:EU:T:2011:117, jo īpaši 93. un 94. punkts; kas apstiprināts ar 2012. gada 19. decembra spriedumu lietā *Mitteldeutsche Flughafen AG un Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Komisiju*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821; skatīt arī 2000. gada 12. decembra spriedumu lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, kas apstiprināts ar 2002. gada 24. oktobra spriedumu lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, un 2008. gada 17. decembra spriedumu lietā *Ryanair/Komisija*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽²²⁾ 1993. gada 17. februāra spriedums lietā *Poucet/AGV un Pistre/Cancave*, C-159/91 un C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

norādīja, ka, sākot ar 2000. gadu, vairs nevar izslēgt noteikumu par valsts atbalstu piemērošanu lidostas infrastruktūras finansējumam ⁽²³⁾. Attiecīgi, vismaz sākot no dienas, kad tika pasludināts spriedums *Aéroports de Paris* lietā, proti, 2000. gada 12. decembra ⁽²⁴⁾, lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par saimniecisko darbību, kas pakļauta valsts atbalsta kontrolei.

7.1.1.1. Viena ekonomiskā vienība

- (202) Tomēr pirms *KFBG* un *DMG* darbību pārbaudes pēc būtības Komisija atgādina, ka divas atsevišķas juridiskas struktūras var tikt uzskatītas par vienu ekonomisko vienību noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas nolūkā. Šī saimnieciskā vienība ir uzskatāma par attiecīgo uzņēmumu.
- (203) Tiesa norādīja, ka “konkurences tiesībās jēdziens “uzņēmums” ir attiecināms uz ekonomisko vienību, pat ja juridiski šo ekonomisko vienību veido vairākas fiziskas vai juridiskas personas” ⁽²⁵⁾. Šajā saistībā Tiesa ir noteikusi, ka īpašos apstākļos var uzskatīt, ka saimniecisko darbību veic vairākas struktūras kopā, tādējādi veidojot ekonomisko vienību.
- (204) Lai noteiktu, vai vairākas struktūras veido vienu ekonomisko vienību, Tiesa nosaka, vai pastāv kapitāldaļu kontrolpakete vai funkcionālas, ekonomiskas vai dabiskas saites ⁽²⁶⁾.
- (205) Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka *KFBG* un *DMG* ir tik cieši saistīti, ka tie ir jāuzskata par vienu ekonomisko vienību noteikumu par valsts atbalstu nolūkā. Jāatgādina, ka *DMG* ir 100 % *KFBG* meitasuzņēmums, kas dod *KFBG* tiesības kontrolēt *DMG* ar akcionāru sapulces starpniecību.
- (206) Praktiski pieejamā informācija liecina, ka svarīgus lēmumus saistībā ar *KLU* regulāri pieņem *KFBG* līmenī, dodot norādījumus tālāk *DMG*.
- (207) Nobeigumā Komisija secina, ka *KFBG* un *DMG* saites ir pietiekami ciešas, lai varētu uzskatīt abas struktūras pa vienu ekonomisko vienību. Proti, *DMG* ir ekonomiski un juridiska pilnīgi atkarīgs no *KFBG*, un tam nav pašam savas komerciālās gribas. Tāpēc Savienības tiesību aktu par valsts atbalstu piemērošanas nolūkā *KFBG/DMG* veido vienu uzņēmumu.

7.1.1.2. Saimnieciskā darbība

- (208) *KFBG/DMG* nodarbojas ar *KLU* būvniecību, uzturēšanu un ekspluatēšanu. *KFBG/DMG* sniedz lidostas pakalpojumus un iekasē maksu no lietotājiem – komerciālās aviācijas operatoriem, kā arī nekomerciālās vispārējās aviācijas lietotājiem – par lidostas infrastruktūras izmantošanu, tādējādi komerciāli ekspluatējot infrastruktūru. Pamatojoties uz 200. un 201. apsvērumā citēto judikatūru, ir jāsecina, ka *KFBG/DMG* veica saimniecisko darbību, vismaz sākot no dienas, kad tika pasludināts spriedums *Aéroports de Paris* lietā (proti, 2000. gada 12. decembra), un turpmāk.
- (209) No Austrijas iesniegtā dokumenta ir skaidrs, ka *KLU* jau līdz 2000. gadam veiksmīgi piesaistīja klientus, kas pārstāv gan komerciālo, gan vispārējo aviāciju.
- (210) Tāpēc ir secināts, ka kopš 2000. gada 12. decembra *KFBG/DMG* veica saimniecisko darbību un veidoja vienu ekonomisko vienību, tādējādi ir uzskatāmi par uzņēmumu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.1.3. Sabiedriskās politikas joma

- (211) Tā kā *KFBG/DMG* ir jāuzskata par uzņēmumu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, jāatgādina, ka ne vienmēr visas lidostas īpašnieka un ekspluatanta darbības ir saimnieciskas pēc būtības ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ Spriedums 21. zemsvītras piezīmē norādītajā lietā *Flughafen Leipzig-Halle GmbH un Mitteldeutsche Flughafen AG/Komisija un Freistaat Sachsen un Land Sachsen-Anhalt/Komisija*, ECLI:EU:T:2011:117, jo īpaši 84. un 158. punkts.

⁽²⁴⁾ Spriedums 21. zemsvītras piezīmē norādītajā lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, ECLI:EU:T:2000:290, kas apstiprināts ar 2002. gada 24. oktobra spriedumu lietā *Aéroports de Paris/Komisija*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

⁽²⁵⁾ 1984. gada 12. jūlija spriedums lietā *Hydrotherm*, C-170/83, ECLI:EU:C:1984:271, 11. punkts. Skatīt arī 2004. gada 14. oktobra spriedumu lietā *Pollmeier Malchow/Komisija*, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, 50. punkts.

⁽²⁶⁾ 2010. gada 16. decembra spriedums lietā *AceaElectrabel Produzione SpA/Komisija*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, 47.–55. punkts. 2006. gada 10. janvāra spriedums lietā *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA un citi*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 112. punkts.

⁽²⁷⁾ 1994. gada 19. janvāra spriedums lietā *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

- (212) Tiesa ⁽²⁸⁾ apgalvoja, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās valsts iestādes pilnvaras, nav saimnieciskas pēc būtības un nav iekļautas noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas jomā. Šādas darbības var būt, piemēram, drošība, gaisa satiksmes kontrole, policija, muita. Finansējumam ir jābūt strikti attiecinātam uz tādu izmaksu atlīdzināšanu, kas ir saistītas ar šīm darbībām, un to nevar izmantot citu saimniecisko darbību finansēšanai ⁽²⁹⁾.
- (213) Tādējādi finansējums darbībām sabiedriskās politikas jomā vai infrastruktūrai, kas ir tieši saistīta ar šīm darbībām, kopumā nav valsts atbalsts ⁽³⁰⁾. Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policija, muita, ugunsdzēsība, darbības, kas vajadzīgas, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, un ieguldījumi, kas saistīti ar infrastruktūru un aprīkojumu, kurš ir vajadzīgs, lai veiktu šīs darbības, ir kopumā uzskatāmas par nesaistītām ar saimniecisko darbību ⁽³¹⁾.
- (214) Tomēr valsts finansējums darbībām, kas nav saimnieciskās darbības, bet kas noteikti ir cieši saistītas ar saimnieciskās darbības veikšanu, nedrīkst izraisīt nepamatotu diskrimināciju starp aviokompānijām un lidostas ekspluatantiem. Patiesi, judikatūrā ir noteikts, ka pastāv priekšrocība, kad valsts iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas saistītas ar to saimnieciskajām darbībām ⁽³²⁾. Tādējādi, ja noteiktā tiesiskajā sistēmā ir ierasta prakse, ka aviokompānijas vai lidostas ekspluatanti sedz noteiktu pakalpojumu izmaksas, savukārt dažām aviokompānijām vai lidostu ekspluatantiem, kuri sniedz tos pašus pakalpojumus, šīs izmaksas nav jāsedz, pēdējiem var būt priekšrocība pat tad, ja šie pakalpojumi pēc būtības ir uzskatāmi par nesaistītiem ar saimniecisko darbību. Tāpēc ir nepieciešama lidostas ekspluatantam piemērojamā tiesiskā regulējuma analīze, lai novērtētu, vai atbilstoši šim tiesiskajam regulējumam aviokompānijām ir jāsedz izmaksas, kas saistītas ar dažu darbību veikšanu, kuras varētu nebūt saimnieciskas, bet vajadzīgas saimniecisko darbību veikšanai.
- (215) Austrija norādīja, ka lidostas drošības pasākumu izmaksas atbilstoši 1992. gada *Luftfahrtssicherheitsgesetz* (Aviācijas drošības likums, turpmāk "LSG") 1., 2., 8., 9. un 13. pantam ir uzskatāmas par tādām, kas ietilpst sabiedriskās politikas jomā. *KFBG* 2000.–2010. gadā saņēma kompensāciju turpmāk minētajā apmērā.

7. tabula

Kompensācija, ko 2000.–2010. gadā piešķīra Federālā iekšlietu ministrija un Federālā finanšu ministrija

	(EUR)
2000	24 000
2001	24 000
2002	27 000
2003	553 000
2004	878 000
2005	642 000
2006	791 000

⁽²⁸⁾ 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. un 8. punkts, un 1988. gada 4. maija spriedums lietā *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, 18. punkts.

⁽²⁹⁾ 1997. gada 18. marta spriedums lietā *Diego Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums lietā N309/2002. Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums lietā N438/2002, Atbalsts valsts sektora iestāžu darbībai Beļģijas ostu nozarē (OV C 284, 21.11.2002., 2. lpp.).

⁽³⁰⁾ Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/2002.

⁽³¹⁾ Īpaši skatīt 1994. gada 19. janvāra spriedumu lietā *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30. punkts, un 2009. gada 26. marta spriedumu lietā *Selex Sistemi Integrati/Komisija*, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, 71. punkts.

⁽³²⁾ Cita starpā skatīt 2005. gada 3. marta spriedumu lietā *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36. punkts, un citēto judikatūru.

(EUR)

2007	824 000
2008	1 134 000
2009	682 000
2010	896 000

- (216) Komisija norāda, ka saskaņā ar LSG 8. un 9. pantu un 13. panta 2. punktu atļūdzināt var tikai izmaksas, kas ir saistītas ar LSG 1. un 2. pantā minētās darbības veikšanai nepieciešamās vietas un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu. Saskaņā ar LSG 1. un 2. pantu lidostas ekspluatantam ir pienākums veikt preventīvus pasākumus, lai garantēt civilo gaisa kuģu, tostarp uz klāja esošo cilvēku vai iekāpjošo/izkāpjošo cilvēku, aizsardzību pret bīstamiem uzbrukumiem, kas var tikt veikti ar ieročiem, municiju, militāro aprīkojumu un citām bīstamām ierīcēm. Šajā saistībā lidostas ekspluatantam ir jāveic efektīvi drošības kontroles pasākumi. Visas izmaksas, kas nav saistītas ar šo darbību, ir jāsedz lidostas ekspluatantam.
- (217) Komisija uzskata, ka efektīvu drošības pasākumu veikšana, lai preventīvi garantētu civilās aviācijas aizsardzību, nav uzskatāma par saimniecisku darbību, kā paskaidrots 35. punktā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā. Tādējādi attiecībā uz darbības izdevumiem, kas radās no 2000. gada līdz 2010. gadam saistībā ar minēto darbību, Komisija uzskata, ka izmaksas, par kurām lidostas ekspluatantam ir tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar LSG 8., 9. un 13. pantu, ir kvalificējamās kā izmaksas sabiedriskās politikas jomā.
- (218) Saskaņā ar Austrijas iesniegto informāciju lidostas pieprasījumu kompensācijas procedūras praktiskā īstenošana, kas bija sīki jādokumentē, ietvēra divkārtu pārbaudi, ko veica fiskālā iestāde un Federālā iekšlietu ministrija. Tāpēc pārmērīga kompensācija bija izslēgta. KFBG varēja nošķirt izmaksas sabiedriskās politikas jomā no citām izmaksām, izmantojot sarežģītu uzskaites sistēmu, kurā izmaksas bija attiecinātas uz atsevišķiem KLU nodrošinātiem lidojumiem.
- (219) Komisija arī norāda, ka *Luftfahrtssicherheitsgesetz* kā federālais likums tika piemērots vienādi visām Austrijas lidostām un lidostu ekspluatanti netika diskriminēti.
- (220) Tāpēc Komisija secina, ka atbilstoši LSG 1., 2., 8., 9. un 13. pantam kompensācija par darbības izmaksām 2000.–2010. gadā ietilpst sabiedriskās politikas jomā un tādējādi atbrīvota no rūpīgas pārbaudes saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu.
- (221) Austrija arī norādīja, ka KLU regulāri izmanto Austrijas militārie spēki, kā arī policijas operācijām un *Christophorus* gaisa glābšanas dienests. Komisija piekrīt, ka šo darbību veikšanu var uzskatīt par valsts pārvaldes pienākumu. Tomēr, tā kā Austrijas iestādes nav pierādījušas, ka KFBG saņēma kompensāciju par šo darbību izmaksām, nav izpildīti nosacījumi sabiedriskās politikas izmaksu kompensācijai.
- (222) Nobeigumā Komisija uzskata, ka visas izmaksas, kas nav uzskatāmas par izmaksām sabiedriskās politikas jomā saskaņā ar LSG 1., 2., 8., 9. un 13. pantu, ir kvalificējamās kā saimnieciskās darbības izmaksas.

7.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (223) Lai pasākumi būtu valsts atbalsts, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti.
- (224) Valsts atbalsta jēdziens attiecas uz ikvienu priekšrocību, ko no valsts līdzekļiem ir piešķirusi valsts vai starpniekstruktūra, kas rīkojas atbilstoši tai piešķirtajām pilnvarām ⁽³³⁾. LESD 107. panta piemērošanas nolūkā pašvaldību līdzekļi ir valsts līdzekļi ⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽³⁴⁾ 2011. gada 12. maija spriedums apvienotajās lietās *Région Nord-Pas-de-Calais un Communauté d'agglomération du Douaisis*, T 267/08 un T 279/08, ECLI:EU:T:2011:209, 108. punkts.

- (225) Šajā gadījumā attiecīgie pasākumi – proti, finanšu ieguldījumi *KFBG* un *DMG* – tika piešķirti no pašvaldību budžeta. Finanšu ieguldījumus tieši veica Karintijas federālā zeme, Klāgenfurtas pilsēta un *KLH*. Finanšu ieguldījumi, ko nodrošināja Karintijas federālā zeme un Klāgenfurtas pilsēta, ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem. Tas pats attiecas uz *KLH*: *KLH* bija juridiska persona, kas ir publisko tiesību subjekts, un to nodibināja 1990. gadā *KLH-G*, kuram arī ir *KLH* statūti. *KLH* rīkojās kā īpašnieksabiedrība (pārvaldītājsabiedrība), t. i., valsts aktīvu aģentūra akcijām, kas pieder Karintijas federālajai zemei dažādās struktūrās. *KLH* pārvaldīja īpašu fondu *Zukunft Kärnten* tiešai un netiešai projektu finansēšanai. Šajā fondā bija EUR 500 miljoni, kas bija piešķirti no Karintijas federālās zemes budžeta. Tādējādi visi finanšu ieguldījumi, ko *KFBG* saņēma no *KLH*, ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem.
- (226) Attiecībā uz attiecināmību savā spriedumā *Stardust Marine* lietā Tiesa arī norādīja, ka ar to vien, ka valsts vai valsts struktūra ir vienīgais vai vairākuma akcionārs uzņēmumā, nepietiek, lai konstatētu, ka šā uzņēmuma veikta līdzekļu pārskaitīšana ir attiecināma uz valsts akcionāriem ⁽³⁵⁾. Kā norādīja Tiesa, pat tad, ja valsts varēja kontrolēt publisku uzņēmumu un īstenot dominējošo ietekmi uz tā darbībām, konkrētā gadījumā nevar automātiski pieņemt, ka šī kontrole tiek faktiski īstenota, jo publisks uzņēmums var arī rīkoties pietiekami neatkarīgi atkarībā no autonomijas apmēra, ko tam piešķirusi valsts.
- (227) Kā norādīja Tiesa, par iespējamu attiecināmību liecina šādi rādītāji ⁽³⁶⁾:
- tas, ka attiecīgais uzņēmums nevarēja pieņemt apstrīdēto lēmumu, neņemot vērā valsts iestāžu prasības,
 - tas, ka uzņēmumam bija jāņem vērā valsts iestāžu norādījumi,
 - publiska uzņēmuma integrācija valsts pārvaldes struktūrās,
 - publiska uzņēmuma darbību būtība un šo darbību veikšana tirgū, kad pastāv normāli apstākļi konkurencei ar privātiem dalībniekiem,
 - uzņēmuma juridiskais statuss,
 - valsts iestāžu veiktās uzņēmuma pārvaldības uzraudzības intensitāte,
 - ikviens cits rādītājs, kas konkrētajā gadījumā pierāda valsts iestāžu iesaistīšanos pasākuma apstiprināšanā vai to, ka ir maz ticams, ka valsts iestādes nav iesaistītas, ņemot vērā arī pasākuma virzību, tā saturu vai tā nosacījumus.
- (228) Komisija uzskata, ka finanšu ieguldījumi *KFBG* un *DMG* ir attiecināmi uz valsti. Karintijas federālās zemes un Klāgenfurtas pilsētas attiecīgie pasākumi – proti, finanšu ieguldījumi *KFBG* un *DMG* – tika piešķirti tieši no vietējo un reģionālo iestāžu budžeta. Tāpēc Komisija uzskata, ka tie ir attiecināmi uz valsti.
- (229) Tas pats attiecas uz finanšu ieguldījumiem, ko *KFBG* un *DMG* saņēma no *KLH*. Karintijas federālā zeme ne tikai varēja kontrolēt *KLH* un īstenot dominējošu ietekmi uz tā darbībām, bet tā arī faktiski kontrolēja finanšu ieguldījumus, ko *KFBG* saņēma no *KLH*. *KLH* juridiskais statuss liecina, ka *KLH* bija juridiska persona *sui generis* ar vienīgo pilnvarojumu pārvaldīt valsts aktīvus Karintijas federālās zemes interesēs. Arī *KLH* darbību būtība liecina pa to, ka tā darbības bija vienīgi Karintijas federālās zemes interesēs. *KLH* piederēja 80 % *KFBG* akciju, un tāpēc tas aktīvi pārstāvēja Karintijas federālās zemes intereses saglabāt un uzturēt dzīvotspējīgu un darbojošu lidostu Klāgenfurtē Karintijas federālās zemes vajadzībām. Turklāt arī Karintijas federālās zemes vajadzībām *KLH* veikto pasākumu saturs norāda, ka *KLH* darbojās Karintijas federālās zemes interesēs: lēmums veikt finanšu ieguldījumus bija svarīgs *KLU* pastāvēšanai un tāpēc lielā mērā atbilda Karintijas federālās zemes interesēm.
- (230) Turklāt saskaņā ar *KLH* statūtiem *KLH* valdi tieši iecēla *KLH* uzraudzības valde. Uzraudzības valdi tieši iecēla Karintijas federālās zemes valdība. Statūtos ir noteikts, ka uzraudzības valdes locekļi proporcionāli pārstāv Karintijas federālās zemes valdībā pārstāvētās politiskās partijas. Turklāt uzraudzības padomei bija jāapstiprina ikviens valdes lēmums par ieguldījumiem, kas pārsniedza EUR 50 000. Atbilstoši *KLH* statūtu 5. punktam *KLH* atradās pastāvīgā Karintijas federālās zemes valdības uzraudzībā. Karintijas valdībai bija jānodrošina, lai visi *KLH* lēmumi atbilstu Karintijas federālās zemes interesēm.

⁽³⁵⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 51. punkts un turpmākie punkti.

⁽³⁶⁾ Turpat.

- (231) No iepriekš minētā var secināt, ka *KLH* uzraudzības valde ir piekritusi ikvienam *KLH* valdes pieņemtajam lēmumam par *KFBG* finansējumu, kas pārsniedz EUR 50 000. Uzraudzības valdes locekļi pārstāvēja Karintijas valdības politiskās partijas. Turklāt Karintijas federālās zemes valdība uzraudzīja šos lēmumus, un ar šo uzraudzību tai bija jānodrošina, ka tie tika pieņemti Karintijas federālās zemes interesēs. To apstiprināja Austrijas iestādes, apgalvojot, ka Karintijas valdība bija iesaistīta visos lēmumos, kas bija saistīti ar *KLH* finansējumu *KFBG*.
- (232) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz rādītāju, lai varētu konstatēt, ka finanšu ieguldījumi, ko veica *KLH*, ir attiecināmi uz valsti.

7.1.3. Ekonomiska priekšrocība

7.1.3.1. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips

- (233) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ir ekonomisks labums, ko uzņēmums negūtu normālos tirgus apstākļos, proti, bez valsts iejaukšanās⁽³⁷⁾. Uz uzņēmumu attiecas vienīgi pasākuma ietekme, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis⁽³⁸⁾. Ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finansiālais stāvoklis (salīdzinājumā ar normāliem tirgus apstākļiem), pastāv priekšrocība.
- (234) Komisija arī atgādina, ka “valsts veikta tieša vai netieša kapitāla sniegšana uzņēmumam apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nevar tikt kvalificēta kā valsts atbalsts”⁽³⁹⁾. Šajā gadījumā, lai noteiktu, vai *KLU* piešķirtais valsts finansējums radīja *KFBG/DMG* priekšrocību, ko tas nesāņemtu normālos tirgus apstākļos, Komisijai ir jāsalīdzina valsts iestāžu rīcība, kas nodrošināja tiešas ieguldījumu dotācijas un finanšu ieguldījumus, ar TED rīcību, kuras pamatā ir rentabilitātes izredzes ilgtermiņā⁽⁴⁰⁾.
- (235) Novērtējumā nedrīkst iekļaut jebkādu pozitīvu ietekmi uz ekonomiku reģionā, kurā atrodas lidosta, jo Tiesa ir precizējusi, ka svarīgs jautājums saistībā ar TED principa piemērošanu ir tas, vai “līdzīgos apstākļos privāts akcionārs, ņemot vērā ienākumu gūšanas prognozējamību un ņemot vērā nekādus sociālus, reģionālās politikas un nozares apsvērumus, būtu veicis attiecīgo ieguldījumu kapitālā”⁽⁴¹⁾.
- (236) Lai varētu piemērot TED principu, Komisijai ir jāizprot notikumi laikposmā, kad tika pieņemts katrs lēmums piešķirt valsts līdzekļus *KFBG/DMG*. Komisijai ir arī jāpamato novērtējums ar informāciju un pieņēmumiem, kas bija pieejami attiecīgajām pašvaldībām laikā, kad tika pieņemts lēmums par infrastruktūras pasākumu finansēšanas kārtību.
- (237) Karintijas federālās zemes, Klāgenfurtes pilsētas un *KLH* finanšu ieguldījumi lielākoties bija paredzēti *KFBG* un *DMG* zaudējumu atlīdzināšanai. Saskaņā ar Austrijas iesniegto informāciju finanšu ieguldījumus daļēji veica, lai atlīdzinātu zaudējumus, kas radās *KFBG* saistībā ar tirdzniecības nolīgumiem, kurus *KFBG* un *DMG* noslēdza ar dažādām aviokompānijām. Komisija uzskata, ka šādas izmaksas, kas radās saistībā ar tirdzniecības nolīgumiem ar aviokompānijām, ir uzskatāmas par lidostas ekspluatanta normālām darbības izmaksām. Patiesi, šādas izmaksas radās tāpēc, ka lidostas ekspluatants uzņēmās līgumsaistības attiecībā pret aviokompānijām. Atbilstoši šiem nosacījumiem lidostas ekspluatants iegādājās no aviokompānijām tirgvedības pakalpojumus attiecīgās aviokompānijas sniegto gaisa pārvadājumu pakalpojumu reklamēšanai, no kā labumu gūst gan lidostas ekspluatants, gan aviokompānija. Tāpēc galu galā finanšu ieguldījumi tiek izmantoti, lai daļēji atlīdzinātu *KFBG/DMG* normālas darbības izdevumus, tādējādi samazinot abu uzņēmumu ekonomisko slogu, kas tiem būtu jāuzņemas normālos apstākļos.

⁽³⁷⁾ 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* un citi/*La Poste* un citi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts, un 1999. gada 29. aprīļa spriedums lietā *Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.

⁽³⁸⁾ 1974. gada 2. jūlija spriedums lietā *Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13. punkts.

⁽³⁹⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā *Francija/Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 69. punkts.

⁽⁴⁰⁾ 1991. gada 21. marta spriedums lietā *Itālija/Komisija*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 23. punkts. 2000. gada 12. decembra spriedums lietā *Alitalia/Komisija*, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, 84. punkts.

⁽⁴¹⁾ 1986. gada 10. jūlija spriedums lietā *Beļģija/Komisija*, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

- (238) Austrija skaidri neapgalvoja, ka finanšu ieguldījumi atbilda TED principam. Tā norādīja, ka lidostas slēgšana nekad nav bijusi reāla izvēles iespēja vietējām pašvaldībām un ka, ņemot vērā nepieciešamību un pienākumu ekspluatēt lidostu, bija ekonomiski jāpilsaistīt vairāk komerciālo aviopārvadātāju. Par citiem punktiem Austrija apgalvoja, ka finanšu ieguldījumi lidostai bija pamatoti ar vēlmi ekonomiski spēcīnāt reģionu, un uzsvera lidostas nozīmi reģiona ekonomikā.
- (239) Tomēr sociālos un reģionālos apsvērumus nevar ņemt vērā, pārbaudot atbilstību TED kritērijam. Lai gan principā varētu pieņemt, ka pat neatmaksājamas dotācijas uzņēmumam, kas pilnīgi pieder valstij, varētu kvalificēt kā tirgum atbilstošus ieguldījumus, Austrija nav iesniegusi darījumdarbības plānu vai kādu *ex ante* aprēķinu, piemēram, jutīguma analīzi vai pamatā esošus rentabilitātes pieņēmumus saistībā ar paredzamo finanšu ieguldījumu rentabilitāti. Austrija nav paskaidrojusi, kāpēc TED varētu turpināt ieguldīt kapitālu uzņēmumā, kas rada zaudējumus. Tādējādi Austrija nav apgalvojusi, ka finanšu ieguldījumi bija normāli tirgus ieguldījumi.
- (240) Visbeidzot, Komisija norāda, ka saskaņā ar Austrijas iestāžu iesniegto informāciju, kopš 2002. gada KFBG/DMG ir radījuši zaudējumus vairākumā attiecīgo gadu, ja, apsverot attiecīgo gadu neto rezultātus, neņem vērā finanšu ieguldījumus, ko tie saņēma no valsts iestādēm tirdzniecības nolīgumu ar aviokompānijām radīto izmaksu segšanai.
- (241) Komisija secina, ka nevar gaidīt, ka finanšu ieguldījumi KFBG/DMG varētu radīt pamatotu peļņu no kapitāla ieguldījuma strukturārām, kas veic šos ieguldījumus, un tāpēc tie netiktu veikti normālos tirgus apstākļos. Ņemot vērā iepriekš minēto, finanšu ieguldījumi ir jākvalificē kā ekonomiskas priekšrocības piešķiršana KFBG/DMG.

7.1.3.2. Pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi

- (242) Austrija apgalvoja, ka KFBG un DMG finansēšana no Karintijas federālās zemes, Klāgenfurtes pilsētas un KLH veiktajiem maksājumiem atbilst *Altmark* sprieduma prasībām ⁽⁴²⁾ un tāpēc nerada priekšrocību. Lidostas vispārējā pārvaldība būtu kvalificējama kā PVTN, ņemot vērā nepieciešamību garantēt Karintijas reģiona pieejamību, un tāpēc pārbaudāmais finansējums būtu kompensācija lidostai par PVTN sniegšanu.
- (243) Ja uzņēmumiem ir uzticēts sniegt PVTN, tad Komisijai, lai secinātu, vai pārbaudāmie pasākumi rada priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jāpārbauda, vai ir izpildīti noteikumi, ko Tiesa paredzēja savā spriedumā *Altmark* lietā. Šos noteikumus var apkopot šādi:
- saņēmējam uzņēmumam ir faktiski jābūt uzliktām sabiedrisko pakalpojumu pildīšanas saistībām, un šīm saistībām ir jābūt skaidri definētām (1. *Altmark* noteikums);
 - kompensācijas aprēķināšanas parametriem ir jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem (2. *Altmark* noteikums,
 - kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai nosegtu visus vai daļu izdevumu, kas radušies, pildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā atbilstošos rēķinus un saprātīgu peļņu saistībā ar šo saistību izpildi (3. *Altmark* noteikums),
 - ja uzņēmums PVTN sniegšanai konkrētajā gadījumā nav izraudzīts publisko iepirkumu procedūras rezultātā, kompensācijas apjoms nosakāms, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi pārvaldīts un pietiekami nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā atbilstošos rēķinus un paredzot saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi (4. *Altmark* noteikums).
- (244) Komisija vispirms novērtē, vai ir izpildīts 4. *Altmark* noteikums. Tā kā ir jābūt izpildītiem visiem *Altmark* noteikumiem, tad gadījumā, ja kāds no šiem noteikumiem netiek izpildīts, šajā pārbaudē var secināt, ka nevar izslēgt priekšrocības esību pat tad, ja KFBG/DMG sniegtais pakalpojums ir kvalificējams kā PVTN.
- (245) 4. *Altmark* noteikums paredz, ka kompensācijas apmēram ir jābūt tik minimālam, cik nepieciešams efektīvam uzņēmumam, lai kompensāciju nevarētu kvalificēt kā valsts atbalstu. Noteikumu uzskata par izpildītu, ja kompensācijas saņēmēji ir izraudzīti konkursa procedūrā, nodrošinot, ka pakalpojumi tiek sniegti sabiedrībai par viszemāko cenu, vai ja kompensācija ir aprēķināta, atsaucoties uz labi funkcionējoša uzņēmuma izmaksām.

⁽⁴²⁾ 2003. gada 24. jūlija spriedums lietā *Altmark Trans un Regierungspräsidentin Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (246) Atbilstoši Austrijas iesniegtajai informācijai atbalsta saņēmējs netika izraudzīts publiska konkursa procedūrā. Karintijas federālā zeme nav organizējusi konkursu par KLU ekspluatēšanu, bet ir nodibinājusi uzņēmumu KFBG, kas ekspluatē lidostu.
- (247) Turklāt nav pierādījumu, ka kompensācijas apmērs ir noteikts, pamatojoties uz tādu izmaksu analīzi, kas parasti rastos tipiskam uzņēmumam, kas ir labi pārvaldīts un pietiekami nodrošināts ar līdzekļiem, lai spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos gūtos ieņēmumus un saprātīgu peļņu no šo saistību izpildes. Patiesi, lietā nav nekādas informācijas, kas liecinātu, ka KFBG piešķiramā finanšu ieguldījumu apmēra noteikšanai ir veikta tādu izmaksu analīze, kas rastos tipiskam lidostas ekspluatantam, ja tas ekspluatētu ar KLU salīdzināmu lidostu. Austrijas iestādes nav iesniegušas šādu analīzi. Šķiet, ka finanšu ieguldījumi KFBG vienkārši sedz KFBG finansiālās vajadzības bez jebkādas sākotnējas izmaksu analīzes.
- (248) Tādējādi nav pierādījumu, kas pamatotu apgalvojumu, ka KFBG sniedz lidostas pakalpojumus sabiedrībai par viszemākajām cenām.
- (249) Turklāt visas aprēķinātās kompensācijas bija vienreizēji maksājumi, kas netika veikti atbilstoši *ex ante* izstrādātam kompensācijas mehānismam. Šajā gadījumā parametri, pamatojoties uz kuriem ir jāaprēķina kompensācija par PVTN, nav iepriekš objektīvi un pārredzami noteikti. Tāpēc nav izpildīts arī 2. *Altmark* noteikums.
- (250) Tā kā ir jāizpilda visi *Altmark* noteikumi, šajā posmā Komisijai ir pietiekami konstatēt, ka konkrētajā gadījumā nav izpildīts ne otrais, ne ceturtais noteikums, lai, pamatojoties uz *Altmark* spriedumu, secinātu, ka pārbaudāmie pasākumi ietver valsts atbalstu. Jautājums par to, vai KLU ekspluatēšana ir PVTN un vai Austrija pieļāva acīmredzamu kļūdu, definējot PVTN, var palikt neatbildēts. Tāpēc Komisija secina, ka pasākums sniedz KFBG ekonomisku priekšrocību

7.1.4. *Selektivitāte*

- (251) Lai valsts pasākums atbilstu LESD 107. panta 1. punktam, tam ir jādod priekšroka “konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai”. Tādējādi valsts atbalsta jēdzienam atbilst tikai tādi uzņēmumiem labvēlīgi pasākumi, kuri dod selektīvu priekšrocību.
- (252) Šajā gadījumā finanšu ieguldījumi sniedz labumu vienīgi KFBG/DMG. Tāpēc pasākumi ir noteikti selektīvi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.1.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību*

- (253) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts uzlabo uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē iekšējā tirgū, uzskatāms, ka šis atbalsts ir ietekmējis tirdzniecību⁽⁴³⁾. Ekonomiskā priekšrocība, ko šajā gadījumā radīja tiešās ieguldījumu dotācijas un finanšu ieguldījumi lidostas ekspluatantam, stiprināja tā ekonomisko stāvokli, jo lidostas ekspluatants varēja veikt darījumdarbību, neuzņemoties visus saistītos ieguldījumus un nesusot darbības izmaksas.
- (254) Kā novērtēts 208. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos, lidostas ekspluatēšana ir saimnieciska darbība. Konkurence ir, no vienas puses, starp lidostām par aviokompāniju piesaisti un attiecīgās gaisa satiksmes (pasažieru un kravas) nodrošināšanu un, no otras puses, starp lidostu ekspluatantiem par to, kam tiks uzticēta konkrētas lidostas vadīšana. Turklāt, jo īpaši attiecībā uz zemo cenu aviopārvadātājiem un čarterreisu pakalpojumu sniedzējiem, kuri neatrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā vai pat atrodas dažādās dalībvalstīs, lidostas var konkurēt savā starpā, lai piesaistītu šīs aviokompānijas.
- (255) Kā minēts 40. punktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā un apstiprināts 45. punktā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā, no LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas nevar izslēgt pat mazas lidostas. Turklāt 45. punktā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir skaidri noteikts, ka “atbalstu saņemošā uzņēmuma relatīvi mazais izmērs kā tāds neizslēdz iespēju, ka varētu tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm”.

⁽⁴³⁾ 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā *Het Vlaamse Gewest/Komisija*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

- (256) Kopš 2012. gada KLU apkalpo aptuveni 230 000 pasažieru gadā, savukārt laikposmā no 2004. gada līdz 2007. gadam tas apkalpoja aptuveni 520 000 pasažieru gadā. Kā noskaidrots 21. apsvērumā, KLU atrodas Ļubļānas lidostas tuvumā (80 km) un divu stundu brauciena attālumā no sešām citām lidostām. No KLU tiek veikti starptautiski lidojumi uz tādiem galamērķiem kā Londona, Frankfurte, Minhene, Hamburga un Vīne. Klāgenfurtes skrejceļš ir pietiekami garš (2 720 m), un tas ļauj aviokompānijām apkalpot vidēji tālus starptautiskos galamērķus. Ņemot vērā šos faktus, jāapsver, vai valsts finansējums KFBG/DMG nerada vai nedraud radīt konkurences kropļojumus un vai tam nav vismaz iespējama ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (257) Pamatojoties uz iepriekš minēto, ir jāuzskata, ka KFBG/DMG piešķirtais valsts finansējums kropļo konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1.6. Secinājums

- (258) Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka KFBG/DMG piešķirtais valsts finansējums finanšu ieguldījumu veidā laikposmā no 2000. gada līdz 2010. gadam ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.2. 2005. gada stimulu shēma

7.2.1. Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens

- (259) 2005. gada stimulu shēma piešķir atlaides aviokompānijām par īpašu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Proti, tā piešķir atlaides par jauniem lidojumu galamērķiem, pastiprinātiem pašreizējiem lidojumu savienojumiem un biežākiem un uzticamākiem pašreizējiem lidojumu savienojumiem, kā norādīts 33. līdz 38. apsvērumā.
- (260) Nodrošinot šādus gaisa pārvadājumu pakalpojumus, aviokompānijas veic saimniecisko darbību, un tāpēc tās ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Ir jāanalizē, vai 2005. gada stimulu shēma radīja ekonomisku priekšrocību aviokompānijām, kas izmanto KLU.

7.2.2. Ekonomiska priekšrocība

- (261) Ja lidostas rīcībā ir valsts līdzekļi, atbalsta esību aviokompānijai principā var izslēgt, ja lidostas un aviokompānijas attiecības atbilst TED kritērijiem.
- (262) Saskaņā ar 2014. gada Pamatnostādnēm aviācijas jomā⁽⁴⁴⁾ atbalsta esību aviokompānijai, kas izmanto lidostu, principā var izslēgt, ja maksa par lidostas pakalpojumiem atbilst tirgus cenai vai ja ir iespējams pierādīt, veicot *ex ante* analīzi – proti, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama atbalsta piešķiršanas brīdī, un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu –, ka starp lidostu un aviokompāniju noslēgtā vienošanās lidostai dos pozitīvu pieaugošu peļņu un atbilst vispārējai stratēģijai nodrošināt lidostas rentabilitāti ilgtermiņā. Otrā metode nozīmē, ka ir jānovērtē, vai nolīguma noslēgšanas dienā piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks varētu paredzēt, ka nolīgums dotu lielāku peļņu, nekā to iespējams iegūt citādi. To, vai peļņa būs lielāka, aprēķina, nosakot starpību starp nolīguma izraisītajiem paredzamajiem papildu ieņēmumiem (proti, starpību starp ieņēmumiem, ko gūtu, noslēdzot nolīgumu, un ieņēmumiem, ko gūtu, ja nolīgums nebūtu noslēgts) un nolīguma izraisītajām paredzamajām papildu izmaksām (proti, starpību starp izmaksām, kas rastos, ja nolīgumu noslēgtu, un izmaksām, kas rastos, ja nolīgums nebūtu noslēgts) un piemērojot iegūtajām naudas plūsmām attiecīgo diskonta koeficientu.
- (263) Tomēr saistībā ar pirmo metodi (salīdzinājumu ar “tirgus cenu”) Komisija neuzskata, ka pašlaik ir iespējams atrast atbilstošu salīdzinošu rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem⁽⁴⁵⁾. Tāpēc tā uzskata, ka *ex ante* pieaugošās rentabilitātes analīze ir piemērotākais kritērijs, lai novērtētu lidostu noslēgtos nolīgumus ar atsevišķām aviokompānijām.

⁽⁴⁴⁾ Skatīt 53. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁴⁵⁾ Skatīt 59. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

- (264) Jānorāda, ka kopumā TED principa piemērošana, pamatojoties uz vidējo cenu citos, līdzīgos tirgos, var izrādīties lietderīga, ja šādu cenu var saprātīgi noteikt vai secināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nav tik piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā, jo izmaksu un ieņēmumu struktūra dažādās lidostās mēdz būtiski atšķirties. Tas ir tāpēc, ka izmaksas un ieņēmumi ir atkarīgi no lidostas attīstības līmeņa, lidostu izmantojošo aviokompāniju skaita, tās jaudas pasažieru satiksmes apkalpošanā, infrastruktūras stāvokļa un attiecīgajiem ieguldījumiem, tiesiskā regulējuma, kas dažādās dalībvalstīs var atšķirties, un lidostas iepriekšējiem parādiem vai saistībām ⁽⁴⁶⁾.
- (265) Turklāt gaisa pārvadājumu tirgu liberalizācija sarežģī jebkuru vienīgi salīdzināšanai paredzētu analīzi. Kā redzams šajā gadījumā, ne vienmēr lidostu un aviokompāniju komerciālās prakses pamatā ir vienīgi publiskots maksājumu saraksts. Šīs komerciālās attiecības ir ļoti atšķirīgas. Tās ietver risku dalīšanu saistībā ar pasažieru satiksmi un attiecīgajām komerciālajām un finanšu saistībām, standarta stimulu shēmas un izmaiņas risku dalījumā nolīgumu periodā. Attiecīgi vienu darījumu īsti nevar salīdzināt ar otru, pamatojoties uz cenu par vienu ielidošanu un izlidošanu vai cenu par vienu pasažieri.
- (266) Turklāt salīdzinošā novērtēšana nav piemērota metode tirgus cenu noteikšanai, ja nav noteiktas pieejamās standartcenas, ņemot vērā tirgus apsvērumus, vai ja pastāvošās cenas ir būtiski izkropļotas valsts iejaukšanās dēļ. Šādi kropļojumi aviācijas nozarē pastāv to iemeslu dēļ, kas izklāstīti 57.–59. punktā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā:

“Publiskās iestādes tradicionāli uzskata publisko personu īpašumā esošas lidostas par infrastruktūru vietējās attīstības veicināšanai, nevis par uzņēmumiem, kas darbojas saskaņā ar tirgus principiem. Tādējādi šo lidostu maksas pārsvarā netiek noteiktas, ņemot vērā tirgus apsvērumus un jo īpaši pamatotas ex ante rentabilitātes perspektīvas, bet gan pamatā ņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus.

Pat ja dažas lidostas ir privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā un to īpašumtiesības vai pārvaldība tiek īstenota, neņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus, maksu, kuru iekasē šīs lidostas, var spēcīgi ietekmēt maksu, kuru iekasē no publiskiem līdzekļiem subsidētas lidostas, jo aviokompānijas ņem vērā minēto maksu, veicot sarunas ar privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā esošām lidostām.

Šajos apstākļos Komisija apšauba, ka pašlaik ir iespējams identificēt atbilstošu salīdzinošo rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, kurus sniedz lidostas. Šī situācija nākotnē var mainīties vai attīstīties (...).”

- (267) Turklāt, kā ir atgādinājušas Savienības tiesas, salīdzinošā novērtēšana, atsaucoties uz attiecīgo nozari, ir tikai viens no analītiskajiem rīkiem, lai noteiktu, vai atbalsta saņēmējs ir guvis ekonomisku priekšrocību, ko tas neiegūtu normālos tirgus apstākļos ⁽⁴⁷⁾. Tādējādi, lai gan Komisija var izmantot šo metodi, tai tas nav jādara, ja metode ir nepiemērota, kā tas ir šajā gadījumā.
- (268) Savā 2013. gada 9. aprīļa pētījumā (*Oxera* 3. piezīme) *Ryanair* būtībā apgalvo, ka TED kritēriju var piemērot, pamatojoties uz salīdzinājumu ar citu Eiropas lidostu komerciālajiem līgumiem.
- (269) Vispirms jānorāda, ka procedūras laikā nedz Austrija, nedz citas ieinteresētās trešās personas neiesniedza Komisijai salīdzinājuma lidostu izlasi, ko varētu izmantot šajā gadījumā un kas būtu piemērota salīdzināšanai ar *KLU* attiecībā uz satiksmes apmēru, satiksmes veidu, lidostas sniegto pakalpojumu veidu un apmēru, lidostas attālumu līdz lielai pilsētai, iedzīvotāju skaitu aptvēruma teritorijā, apkārtējās teritorijas labklājību un dažādām ģeogrāfiskām teritorijām, no kurām varētu piesaistīt pasažierus.

⁽⁴⁶⁾ Skatīt Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumu 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovēnija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair* (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.), 88. un 89. apsvērumi.

⁽⁴⁷⁾ Attiecībā uz salīdzinošo novērtēšanu, atsaucoties uz rentabilitāti (pretstatā cenu noteikšanai) nozarē, skatīt 2014. gada 3. jūlija spriedumu apvienotajās lietās *Spānija un Ciudad de la Luz/Komisija*, T-319/12 un T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, 44. punkts.

- (270) *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumā salīdzināja tikai divus maksājumus, ko *Ryanair* veica [...] un [...] lidostā, ar maksājumiem, ko atbilstoši lidostas pakalpojumu nolīgumiem *Ryanair* veica *KLU*. Šajā pētījumā netika vērtēts, vai salīdzināmu lidostu izlase atbilda visiem 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā noteiktajiem kritērijiem, jo tika vērtēts vienīgi satiksmes apmērs, gaisa satiksmes veids un apkārtējās teritorijas labklājība ⁽⁴⁸⁾.
- (271) Pat tad, ja būtu pieejama salīdzinājuma lidostu izlase, šajā gadījumā salīdzinošā metode pilnīgi nebūtu izmantojama. Kā norādīts iepriekš, analizējamā stimulu shēma sniedz dažādas atlaides aviokompānijām par ļoti specifisku gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu (jauniem lidojumu galamērķiem, pastiprinātiem pašreizējiem lidojumu savienojumiem un biežākiem un uzticamākiem pašreizējiem lidojumu savienojumiem). Turklāt saistībā ar *KFBG* un aviokompāniju tirdzniecības nolīgumiem ir jāanalizē sarežģīti sadarbības kopumi. Tie sastāv no lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojuma nolīguma (dažkārt tos apvieno viens un tas pats juridiskais instruments). Šajos darījumos ir vairākas “cenas”, proti, dažādi lidostu maksājumi, cena par apkalpošanu uz zemes un cena par tirgvedības pakalpojumiem, un dažas no tām ir atkarīgas no pasažieru skaita, citas – no gaisa kuģu kustību skaita, bet vēl citās ir iekļautas fiksētas summas. Tāpēc katra no šīm darbībām izraisa starp lidostas ekspluatantu un aviokompāniju un tās meitasuzņēmumiem sarežģītu finanšu plūsmu kopumu, ko veido ieņēmumi no lidostas maksājumiem, ieņēmumi, kuri saistīti ar apkalpošanu uz zemes, un ieņēmumi, kuri saistīti ar tirgvedības pakalpojumiem.
- (272) Attiecīgi salīdzinājums starp lidostas maksājumiem, par ko *KFBG* iesniedza rēķinus attiecīgajām aviokompānijām, un lidostas maksājumi, par ko iesniedza rēķinus salīdzinājuma lidostās, nesniegtu lietderīgu norādi par to, vai TED kritērijs ir izpildīts. Lai ticami salīdzinātu šajā novērtējumā ietvertos darījumus, izlasē iekļautajām lidostām būtu jānosaka vismaz salīdzināmu darījumu kopums, kurā noteikti jāiekļauj līdzvērtīgi tirgvedības pakalpojumi un līdzvērtīgi pakalpojumi uz zemes. Šādu salīdzināmu darījumu izlases noteikšana būtu neiespējama, ņemot vērā to, ka šajā novērtējumā iekļautie darījumi ir ļoti sarežģīti un specifiski, kā arī to, ka apkalpošanas uz zemes un tirgvedības pakalpojumu cenas reti tiek publiskotas un tās būtu grūti noskaidrot, lai varētu tās izmantot salīdzinājumam.
- (273) Visbeidzot, pieņemot, ka derīgā salīdzinošā analizē varētu noteikt, ka “cenas” dažādos šajā novērtējumā ietvertajos darījumos bija vienādas vai augstākas par “tirgus cenām”, kas noteiktas, izmantojot salīdzināmu darījumu kopumu, Komisija tomēr nevarētu secināt, ka šie darījumi atbilda tirgus cenai, ja secinājumā būtu pierādīts, ka lidostas ekspluatants varēja paredzēt, ka tās izraisīs papildu izmaksas, kas pārsniedz papildu ieņēmumus. Faktiski TED nebūtu ieinteresēts nodrošināt preces vai sniegt pakalpojumus par “tirgus cenu”, ja tas izraisītu pieaugošus zaudējumus.
- (274) Komisija uzskata, ka ir atbilstoši saistībā ar šo analīzi atkārtot to, ka pēc 2014. gada Pamatnostādņu pieņemšanas gan Austrija, gan ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes par šo pamatnostādņu piemērošanu šajā gadījumā (skatīt 8. apsvērumu). Nedz Austrija, nedz ieinteresētās persona neapstrīdēja pēc būtības Komisijas pieeju, proti, ka gadījumā, ja nevar noteikt piemērotu salīdzinošu rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, ko lidostas sniedza aviokompānijām, svarīgākais kritērijs, lai novērtētu abu pušu noslēgtos nolīgumus, ir *ex ante* pieaugošās rentabilitātes analīze.
- (275) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāizmanto vispārējā metode, kas ieteikta 2014. gada Pamatnostādnēs TED kritērija piemērošanai lidostu un aviokompāniju attiecībām, proti, *ex ante* pieaugošās rentabilitātes analīze ⁽⁴⁹⁾.
- (276) Šī metode ir pamatota ar to, ka lidostas ekspluatantam var būt objektīva interese noslēgt darījumu ar aviokompāniju, ja tas pamatoti paredz, ka šis darījums palielinās tā ieņēmumus (vai samazinās zaudējumus) salīdzinājumā ar hipotētisku situāciju, kurā šis darījums netiek noslēgts, neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar nosacījumiem, ko aviokompānijām piedāvā citi lidostu ekspluatanti, vai pat ar nosacījumiem, ko tas pats lidostas ekspluatants piedāvā citām aviokompānijām.

⁽⁴⁸⁾ Citus vērtējamus kritērijus skatīt 60. punktā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁴⁹⁾ Skatīt 59. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

- (277) Papildus iepriekš minētajiem apsvērumiem lidostas infrastruktūrai ir jābūt pieejamai visām aviokompānijām, nevis īpaši paredzētai kādai konkrētai aviokompānijai, lai izslēgtu to, ka saderīgs atbalsts, kas piešķirts lidostas ekspluatantam, varētu radīt priekšrocību konkrētai aviokompānijai.
- (278) Šajā saistībā Komisija arī norāda, ka cenu diferenciācija ir standarta darījumdarbības prakse. Tomēr šādai cenu diferencēšanas politikai ir jābūt komerciāli pamatotai.
- (279) 2005. gada stimulu shēma tika ieviesta, lai uzlabotu KLU konkurētspēju. Izstrādājot 2005. gada stimulu shēmu, KLU ekspluatants analizēja pasažieru skaitu, kustību lidostā, kā arī finanšu rezultātus iepriekšējos gados. Kā norādīja Austrija, tajā laikā veiktais tirgu salīdzinājums pierādīja, ka augsto vidējo fiksēto izmaksu dēļ KLU bija īpaši dārga Austrijas lidosta.
- (280) Komisija konstatē, ka kopš 2003. gada 1. oktobra AUA vienpusēji samazināja savus ielidošanas un izlidošanas nodevas maksājumus KLU. Lai gan 2005. gada 20. oktobrī KFBG un AUA noslēdza izlīguma nolīgumu par ielidošanas un izlidošanas nodevu samaksu laikposmā no 2003. gada 1. oktobra līdz 2005. gada 20. oktobrim, KFBG radās būtisks lidostas nodevu maksājumu iztrūkums laikposmā no 2003. gada oktobra līdz 2005. gada oktobrim. Turklāt visi 2002. gada nolīgumi starp KFBG, DMG, Ryanair, LV un AMS beidzās 2005. gada oktobrī, kad Ryanair ekonomisku iemeslu dēļ pārtrauca sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp KLU un STN. Visi šie faktori kopā lika KLU pārskatīt savu cenu noteikšanas politiku un ieviest 2005. gada stimulu shēmu.
- (281) Saskaņā ar Austrijas iesniegto informāciju KFBG valde veica un KFBG uzraudzības valde atļāva veikt sīku *ex ante* rentabilitātes pētījumu.
- (282) Vērtējot šo *ex ante* rentabilitātes pētījumu, Komisija secināja, ka KFBG sagatavoja visaptverošu pētījumu, pamatojoties uz savu pilnu izmaksu uzskaites sistēmu. Šajā *ex ante* izmaksu un ieguvumu analizē ir iekļauta sīki izstrādāta formula KFBG pilnu izmaksu aprēķināšanai. Izmaksas ir sadalītas dažādos izmaksu faktoros, kas aptver visas izmaksas, kuras radušās, ekspluatējot lidostu (nolaišanās tarifu, zemes infrastruktūras tarifu, gaisa infrastruktūras tarifu, pasažieru tarifu, satiksmes apkalpošanas tarifu, nodevu par apkalpošanu uz perona). Rentabilitātes pētījumā ir iekļauti arī sīki paskaidrojumi par to, kā, pamatojoties uz tajā laikā spēkā esošo KFBG izmaksu aprēķināšanas sistēmu, tika aprēķināts izmaksu koeficients EUR [...] par izmaksām, kas atkarīgas no lidojumu skaita, t. i., MTOW, un EUR [...] apmērā atkarībā no pasažieru skaita. Tā kā par 51 % satiksmes apkalpošanas pakalpojumu tika noslēgts apakšlīgums ar Tyrolean Airways, šīs izmaksas tika uzrādītas izmaksu aprēķinā kā trešās personas pakalpojumu izmaksas. Kapitalizācijas procentu likme 8 % apmērā, kā norādīja KFBG, tika aprēķināta atbilstoši vidējā svērtā kapitāla cenas metodei un atbilda likmei, ko 2002. gadā publicēja Vīnes lidosta. Attiecībā uz ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, KFBG minēja tādus ieņēmumu avotus kā lidostas veikali, autostāvvietu pie lidostas, kravas noliktava un ieņēmumi par īres un nomas līgumiem. No vidējiem ieņēmumiem no šiem avotiem atņemot šo avotu izmaksas, kas aprēķinātas, pamatojoties uz pēdējo gadu datiem, ieguva vidējos ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, EUR [...] apmērā uz vienu pasažieri. Pēc noapaļošanas uz leju līdz veselam skaitlim KFBG norādīja ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, EUR [...] apmērā uz vienu pasažieri. Visi šie pamatā esošie pieņēmumi šķiet pamatoti. Proti, to pamatā ir izmaksu un ieņēmumu apsvērumi un izmaksu datu gadījumā – sīki izstrādāta izmaksu novērtēšanas sistēma.
- (283) Šīs noteiktās KFBG izmaksu un ieņēmumu vērtības pēc tam tika izmantotas izmaksu un ieguvumu analizē dažādos aprēķinu modeļos. Šie modeļi ataino dažādus paredzamos maršrutus no KLU un uz to ar dažādiem gaisa kuģiem un dažādiem pieņēmumiem par mainīgu jaudas izmantojuma līmeni. Izraudzītie maršruti atbilda parastiem maršrutiem, kuros ir ieinteresētas tādas mazas reģionālās lidostas kā Klagenfurtas lidosta. Šī analīze atbilst papildu izmaksu metodei, kas izklāstīta Pamatnostādnes aviācijas jomā, jo tā novērtē, vai ir paredzams, ka ieņēmumi, kas paredzēti no papildu satiksmes katrā modelī, varētu nosegt papildu izmaksas un sniegt saprātīgu peļņu. Pēc Komisijas pieprasījuma Austrija iesniedza papildu modeļus, lai aptvertu visus parastos scenārijus un iespējamus maršrutus, kuros bija ieinteresēts KFBG 2005. gadā.
- (284) Austrija norādīja, ka KLU paredzēja, ka nebūs vajadzīgi papildu ieguldījumi, lai sniegtu papildu lidostas pakalpojumus aviokompānijām, ko piesaistīja 2005. gada stimulu shēma. Šajā saistībā Komisija secina, ka 2005. gada stimulu shēma piešķir atlaides vienīgi jaunām aviokompānijām, jauniem savienojumiem vai palielinātam pasažieru skaitam, ja tiem nebija negatīvas ietekmes uz lidostas *status quo*. Komisija norāda, ka īpaši pēc Ryanair aiziešanas 2005. gada oktobrī, KLU bija neizmantojama jauda, kas nozīmēja, ka varēja nodrošināt papildu satiksmi, neatjauninot infrastruktūru, neiegādājoties papildu aprīkojumu vai nepieņemot darbā jaunus

darbiniekus. Austrija apstiprināja, ka nebija jāpieņem darbā jauni darbinieki, jāpaplašina pašreizējā infrastruktūra vai cits aprīkojums, lai apkalpotu jaunas aviokompānijas vai savienojumus (piemēram, pašreizējās bagāžas lentes un personāls bija pietiekami). Tādējādi Komisija secina, ka papildu izmaksu apmērs atbilda 2005. gada stimulu shēmas piešķirtajiem stimuliem.

- (285) Turklāt KLU paredzēja, ka ar katru jaunu aviokompāniju vai savienojumu palielināsies ieņēmumi no aeronavigācijas darbībām un darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju. Kā norādīja Austrija, tā kā izmaksu līmenis palika nemainīgs, ikviena jauna aviokompānija vai savienojums pozitīvi ietekmētu lidostas rentabilitāti. Tāpēc KLU *ex ante* varēja paredzēt, ka ikviena jauna aviokompānija vai savienojums izraisīs ieņēmumu pieaugumu, jo tajā laikā nebija nepieciešami ieguldījumi. Komisija uzskata, ka patiesi 2005. gada stimulu shēma *ex ante* veicināja pieaugošu rentabilitāti.
- (286) Šo secinājumu pastiprina tas, ka KFBG patiesi izdevās piesaistīt vairākas jaunas aviokompānijas (piemēram, *Air Berlin, Robin Hood, Condor, Lufthansa, Germanwings*), lai pastiprinātu satiksmi uz pastāvošiem galamērķiem (AUA) un izveidotu jaunus savienojumus pēc 2005. gada stimulu shēmas ieviešanas. KLU atlaižu stratēģija darbības apmēra palielināšanai bija veiksmīga. Visbeidzot pieejamie dati liecina, ka 2005. gada stimulu shēma veicināja lidostas ieņēmumu pakāpenisku pieaugumu (ieņēmumus no aviācijas un darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, no EUR [...] 2006. gadā līdz EUR [...] 2010. gadā).
- (287) Komisija arī norāda, ka, vērtējot 2005. gada stimulu shēmu, ir jāvērtē arī tas, cik lielā mērā šos nolīgumus var uzskatīt par daļu no lidostas vispārējās stratēģijas īstenošanas, lai sasniegtu rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Šajā saistībā Komisijai ir jāņem vērā faktiskie pierādījumi, kas bija pieejami, un norises, kuras saprātīgi varēja paredzēt laikā, kad tika sagatavota 2005. gada stimulu shēma, jo īpaši dominējošos tirgus apstākļus. Proti, Komisijai ir jāņem vērā izmaiņas tirgū, ko veicināja liberalizācija gaisa pārvadājumu tirgū, zemo cenu aviopārvadātāju un citu aviopārvadātāju, kuri savieno divus galamērķus, ienākšana tirgū un attīstība, izmaiņas lidostu nozares organizācijas un ekonomiskajā struktūrā, kā arī lidostu pildīto funkciju dažādības un sarežģītības līmenis, aviokompāniju un lidostu konkurences pastiprināšanās, neskaidrā ekonomiskā vide dominējošo tirgus apstākļu dēļ vai jebkura cita nenoteiktība ekonomiskajā vidē. Komisija norāda, ka 279. un 280. apsvērumā ir izklāstīts, ka vairāku iemeslu dēļ (piemēram, saistībā ar AUA radīto lidostas nodevu maksājumu iztrūkumu laikposmā no 2003. gada oktobra līdz 2005. gada oktobrim, kā arī *Ryanair* aiziešanu 2005. gada oktobrī) KLU apsvēra 2005. gada stimulu shēmu kā nepieciešamu pasākumu turpmākās dzīvotspējas un rentabilitātes nodrošināšanai.
- (288) Visbeidzot Komisija norāda, ka KLU lidostas infrastruktūra ir pieejama visām aviokompānijām un nav īpaši paredzēta kādai konkrētai aviokompānijai. Arī 2005. gada stimulu shēma tika publicēta KLU tīmekļa vietnē un bija pieejama visām ieinteresētajām aviokompānijām.

7.2.3. Secinājums

- (289) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka KLU rīkojās kā TED, kad pieņēma 2005. gada stimulu shēmu. Tāpēc pasākums nepiešķir attiecīgajām aviokompānijām ekonomisku priekšrocību un nebija valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Jāuzsver, ka šis secinājums attiecas vienīgi uz aviokompānijām, kurām piemēroja tikai 2005. gada stimulu shēmu. Šis secinājums nav automātiski piemērojams gadījumiem, kad shēmas piemērošana noteiktai aviokompānijai bija papildināta ar divpusēju nolīgumu, piemēram, tirdzniecības nolīgumu. Patiesi, šādos apstākļos stimulu shēmas un divpusējā nolīguma kopīgā ietekme ir jāņem vērā, piemērojot TED principu.

7.3. Secinājums par izlīguma nolīgumu ar AUA un 2005. gada stimulu shēmas piemērošanu AUA

7.3.1. Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens

- (290) AUA, nodrošinot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, veic saimniecisko darbību, un tāpēc tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.3.2. Ekonomiska priekšrocība

- (291) Lai novērtētu, vai nolīgums starp valstij piederošu lidostu ar tai pieejamiem valsts līdzekļiem un aviokompāniju dod ekonomisku priekšrocību pēdējai, ir jāanalizē, vai nolīgums atbilda TED principam, kā paskaidrots 261.–278. apsvērumā.

7.3.2.1. Termiņš papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšanai

- (292) Lemjot par to, vai noslēgt lidostas pakalpojumu nolīgumu un/vai tirgvedības pakalpojumu nolīgumu, TED noteiks novērtējuma termiņu, pamatojoties uz nolīguma ilgumu. Citiem vārdiem sakot, piesardzīgs TED novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā.
- (293) Šajā gadījumā ir jāņem vērā *KFBG* specifiskā situācija brīdī, ka tika noslēgts nolīgums ar *AUA*. *KFBG* 2005. gada 20. oktobrī bija jāņem vērā ne tikai šo līgumsaistību ar *AUA* attīstība nākotnē, bet arī iepriekšējā sadarbība līdz 2003. gada oktobrim. Kopš 2003. gada 1. oktobra *AUA* vienpusēji samazināja savus ielidošanas un izlidošanas nodevu maksājumus, kas tajā laikā bija jāmaksā *KLU*. Tāpēc *KFBG* 2003. gada 17. novembrī vietējā rajona tiesā ierosināja civillietu pret *AUA* par nesamaksātajām lidostas nodevām. Tādējādi pēc šā strīda atrisināšanas, 2005. gada 20. oktobrī noslēdzot izlīguma nolīgumu, *KFBG* bija jāņem vērā ne tikai turpmākie lidostas maksājumi, kas jāveic *AUA*, bet arī iepriekšējā periodā neveiktie lidostas maksājumi, ko tas cerēja atgūt.

7.3.2.2. Novērtējums

- (294) *KFBG* un *AUA* 2005. gada 20. oktobrī noslēdza izlīguma nolīgumu par laikposmu no 2003. gada 1. oktobra līdz 2005. gada 20. oktobrim. Šajā izlīguma nolīgumā abas puses vienojās izbeigt divas atšķirīgās notiekošās tiesvedības. Pirmā tiesvedība vietējā rajona tiesā attiecās uz *KFBG* civilprasību pret *AUA* saistībā ar nesamaksātajām lidostas nodevām. Otrā tiesvedība attiecās uz *AUA* prasību pret *KFBG* valsts karteļu tiesā atbilstoši konkurences likumam.
- (295) Izlīguma nolīgumā tika apstiprināti šādi punkti:
- *AUA* piekrita samaksāt *KFBG* EUR [...],
 - abas puses vienojās, ka 2005. gada stimulu shēma kļuva par izlīguma nolīguma daļu un bija jāpiemēro *AUA* no 2003. gada 1. oktobra.
- (296) Austrija apgalvo, ka *KFBG/DMG* nesagatavoja *ex ante* darījumdarbības plānu pirms izlīguma nolīguma noslēgšanas ar *AUA*.
- (297) Tā paskaidroja, ka pirms izlīguma nolīguma noslēgšanas *KFBG*, *KLH* un juridiskajam birojam, kas pārstāvēja *KFBG* abās tiesvedībās, bija sīki jāizvērtē nolīguma noslēgšanas tiesiskās un ekonomiskās priekšrocības un trūkumi. Lai pierādītu šos novērtējumus un apsvērumus, Austrija iesniedza vairākus ziņojumus un protokolus, ko *KFBG* valde iesniedza *KFBG* uzraudzības valdei⁽⁵⁰⁾, kā arī pieejamos tiesvedības juridiskos dokumentus.
- (298) No šiem dokumentiem var izdarīt turpmāk minēto secinājumu.
- (299) No vienas puses, 2005. gada oktobrī *AUA* kopējais parāds *KLU* par nesamaksātajām reisa nodevām bija EUR [...]. Šā iemesla dēļ *KFBG* ierosināja civillietu vietējā rajona tiesā pret *AUA*, jo tas uzskatīja, ka *AUA* nebija tiesību vienpusēji samazināt savus maksājumus kopš 2003. gada oktobra. Tā kā *KFBG* bija izpildījis savas lidostas pakalpojumu nolīgumā ar *AUA* paredzētās saistības, *KFBG* nolēma sākt tiesvedību.
- (300) No otras puses, jāņem vērā, ka 2004. gada 7. janvārī *AUA* iesniedza garu aizstāvības lūgumu šajā lietā. Turklāt 2004. gada 17. oktobrī *AUA* iesniedza pieteikumu valsts karteļu tiesā atbilstoši konkurences likumam par *KFBG* dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu. Tāpēc *KFBG* sastapās ar spēcīgu *AUA* tiesisko pretestību, kad centās panākt, lai tiktu izpildīti *KFBG* prasījumi *AUA* veikt lidostas maksājumus pilnā apmērā.

⁽⁵⁰⁾ Skatīt *KFBG* uzraudzības valdes 2004. gada 29. jūlijā, 2004. gada 8. oktobrī, 2004. gada 1. decembrī, 2005. gada 4. martā, 2005. gada 4. maijā, 2005. gada 30. septembrī un 2005. gada 12. decembrī notikušās 167.–173. sanāksmes ziņojumus.

- (301) Vienlaikus *KFBG* ekonomisko situāciju būtiski ietekmēja neveiktie lidostas maksājumi un notiekošā strīda ilgums. *KFBG* uzraudzības valdes ziņojums ⁽⁵¹⁾ pierāda, ka neveiktajiem lidostas maksājumiem bija ļoti negatīva ietekme uz *KFBG* likviditāti un tāpēc *KFBG* akcionāriem bija jāpiešķir *KFBG* EUR [...] dotācija. Šo naudas nepieciešamību apstiprināja arī *KFBG* naudas plūsmas pārskati par 2003.–2005. gadu.
- (302) Kā liecina tiesvedības juridiskie dokumenti, *KFBG* nevarēja pieprasīt pagaidu aizsardzības līdzekli pret *AUA* saistībā ar maksājumiem, jo *KFBG* gadījumā šā juridiskā instrumenta nosacījumi nebija izpildīti. Vienlaikus *AUA* atteicās maksāt ielidošanas un izlidošanas nodevas pilnā apmērā, apgalvojot, ka šīs ielidošanas un izlidošanas nodevas bija daudz lielākas nekā ielidošanas un izlidošanas nodevas, ko *Ryanair* tajā pašā laikā maksāja *KLU*. *AUA* pieprasīja tādu pašu attieksmi kā pret *Ryanair* un pamatoja savas tiesības uz *Ryanair* vienlīdzīgiem nosacījumiem ar vairākiem argumentiem: *KLU* līgumsaistībām un tā pienākumiem nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi; *KLU* ļaunprātīgi izmantotu dominējošo stāvokli un aizsardzību pret negodīgu konkurenci. Turklāt *AUA* apgalvoja, ka *KLU* pārkāpa *Luftfahrtgesetz* (Valsts aviācijas likuma, turpmāk “*LFG*”) 63. pantu un *Zivilflugplatz-Betriebsordnung* (Noteikumu par civilo lidostu ekspluatāciju, turpmāk “*ZFBO*”) 20. pantu. Saskaņā ar *LFG* 63. pantu civilajām lidostām ir jābūt pieejamām ar vienādiem nosacījumiem visiem aviācijas nozares dalībniekiem. Saskaņā ar *ZFBO* 20. pantu lidostu nodevu pamatā ir jābūt objektīviem raksturlielumiem. Tā kā šie juridiskie argumenti nebija *prima facie* pilnīgi nepamatoti, *KFBG* nevarēja būt pārliecināts, ka *AUA* zaudēs civillietā vietējā rajona tiesā.
- (303) Turklāt, kā liecina *KFBG* un *AUA* savstarpējā sarakste abās tiesvedībās, procesa laikā *AUA* draudēja *KFBG* pārtraukt apkalpot *KLU* kā *AUA* galamērķi. *AUA* pakalpojums starp Klāgenfurti un Austrijas galvaspilsētu Vīni bija un aizvien ir *KLU* svarīgākais gaisa pārvadājumu pakalpojumu savienojums. Tāpēc *KFBG* bija svarīgi saglabāt regulāru savienojumu ar *AUA* centru Vīnē. Pēc šiem draudiem 2004. un 2005. gadā *KFBG* meklēja alternatīvas aviokompānijas, lai nodrošinātu lidojumu savienojumu ar Vīni gadījumā, ja *AUA* patiesi nolemtu pārtraukt sniegt pakalpojumus *KLU*.
- (304) Kā apgalvoja Austrija, *KFBG* neizdevās atrast alternatīvu aviokompāniju, kas piedāvātu līdzīgus pakalpojumus tiem, kurus sniedza *AUA* starp *KLU* un Vīnes lidostu. *AUA* pakalpojumu pārtraukšana nozīmētu, ka *KLU* zaudētu savu galveno aviokompāniju, un tas savukārt radītu saistības, kas pārsniegtu aktīvus.
- (305) Pēc Komisijas pieprasījuma Austrija veica *KFBG* finansiālās situācijas 2005. gada 20. oktobrī sīku rekonstruētu *ex ante* analīzi.

8. tabula

Četru dažādu *KFBG* un *AUA* savstarpējo scenāriju rekonstruēta *ex ante* analīze

Scenāriju aprēķins, pamatojoties uz 2005. gada ekstrapolāciju	1. scenārijs ar <i>AUA</i> maksājumiem pilnā apmērā	2. scenārijs bez <i>AUA</i>	3. scenārijs ar <i>AUA</i> un stimulu	4. scenārijs tiesvedības ar <i>AUA</i> gads
Ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]
Gada ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudas plūsma	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudas plūsma pēc ieguldījumiem	[...]	[...]	[...]	[...]
2005. gada bāze tūkst. EUR Izlidojošie pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]
Ieņēmumi no aviācijas	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵¹⁾ Skatīt *KFBG* uzraudzības valdes 2005. gada 4. maija ziņojumu (5. punkts), 2004. gada 1. decembra ziņojumu (3. punkts), 2004. gada 8. oktobra ziņojumu (8. punkts) un 2004. gada 29. jūlija ziņojumu (7. punkts).

Scenāriju aprēķins, pamatojoties uz 2005. gada ekstrapolāciju	1. scenārijs ar AUA maksājumiem pilnā apmērā	2. scenārijs bez AUA	3. scenārijs ar AUA un stimulu	4. scenārijs tiesvedības ar AUA gads
Stimuls	[...]	[...]	[...]	[...]
Vērtības korekcija AAG ieņēmumi				[...]
Ieņēmumi no aeronavigācijas	[...]	[...]	[...]	[...]
Citi ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]
Ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]
Materiālu izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]
Personāla izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]
Amortizācija	[...]	[...]	[...]	[...]
Darbības izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]
Projektu izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]
Atlīdzība sadarbības partneriem tirgvedības jomā	[...]	[...]	[...]	[...]
Ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]
Finanšu rezultāts	[...]	[...]	[...]	[...]
Gada rezultāti	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudas plūsma (neto peļņa plus <i>Afa</i>)	[...]	[...]	[...]	[...]
Nepieciešamie kompensācijas ieguldījumi gadā tūkst. EUR 1 500–2 000	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudas plūsma pēc ieguldījumiem	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekts AAG galamērķis Vīnē un Frankfurtē 2005. gadā				
MTOW (Vīne un Frankfurte)				[...]
Izlidojošie pasažieri (Vīne un Frankfurte)				[...]
Reisi				[...]
Projekta ieņēmumi				[...]
Projekta izmaksas/robežizmaksas				
Satiksmes apkalpošana (*)				[...]
Atkarībā no lidojumiem				[...]
Atkarībā no pasažieriem				[...]
Noapaļotas projekta kopējās izmaksas				[...]
Noapaļoti projekta ieņēmumi				[...]
Noapaļots stimuls				[...]

(*) *KFBG* nerodas satiksmes apkalpošanas izmaksas, jo *AUA* satiksmes apkalpošanu veic tā meitasuzņēmums *Tyrolean Airways*, nevis *KFBG*.

- (306) Gatavojot 8. tabulā minēto analīzi, Austrija ņēma vērā turpmāk minētos apsvērumus. Analīzē ir izklāstīti četri dažādi scenāriji un to attiecīgie KFBG finanšu rādītāji:
- a) scenārijs, kurā turpina darboties nolīgums ar AUA, kas veic lidostas maksājumus pilnā apmērā tāpat kā līdz 2003. gada oktobrim (situācija, kāda būtu, ja AUA turpinātu veikt maksājumus);
 - b) scenārijs, kurā tiek pilnīgi izbeigti visi AUA pakalpojumi KLU;
 - c) scenārijs, kurā turpina darboties nolīgums ar AUA, piemērojot 2005. gada stimulu shēmu (parakstot izlīguma nolīgumu); un
 - d) scenārijs, kurā turpina darboties nolīgums ar AUA, kas turpina veikt tikai daļu neveikto lidostas maksājumu (situācija, kurā netiktu parakstīts izlīguma nolīgums).
- (307) Komisija norāda, ka tikai pēdējie trīs scenāriji bija iespējamās alternatīvas KFBG situācijā, kad notika tiesvedības ar AUA, jo pirmais scenārijs bija vienīgi teorētisks. Tomēr no šiem trim scenārijiem tikai trešais scenārijs šķita saprātīga alternatīva TED, ja tas būtu KFBG situācijā. Ceturtajā scenārijā, kurā KFBG nenoslēgtu izlīguma nolīgumu un AUA turpinātu veikt tikai daļu lidostas maksājumu, KFBG finansiālā situācija un likviditāte vēl vairāk pasliktinātos. Salīdzinājumā ar pārējiem scenārijiem ceturtais scenārijs noteikti izraisītu negatīvu KFBG naudas plūsmu. Vēl sliktāks būtu otrā scenārija rezultāts, ja izlīguma nolīguma neparakstīšanas un tiesvedību turpināšanās dēļ AUA pārtrauktu sniegt savus pakalpojumus KLU. Šajā scenārijā KFBG naudas plūsma nākotnē būtu vēl sliktāka.
- (308) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija norāda, ka trešais scenārijs bija vienīgais saprātīgais scenārijs, ko varētu izvēlēties TED KFBG situācijā 2005. gada oktobrī. Trešais scenārijs nozīmēja, ka AUA veic neveiktos lidostas maksājumus, taču ne pilnā apmērā, t. i., tikai EUR [...] no visa parāda EUR [...] apmērā. TED ņemtu vērā daļēji zaudētos lidostas maksājumus, novērtējot izlīguma nolīguma pozitīvo ietekmi. Noslēdzot izlīguma līgumu, AUA gandrīz divas trešdaļas visa parāda tiktu samaksātas, kas izraisītu pozitīvu naudas plūsmu nākotnē, novērstu KLU likviditātes problēmas un vienlaikus nodrošinātu AUA regulāros gaisa pārvadājumu pakalpojumus KLU. Paredzamais trešā scenārija diskontētais rezultāts bija pozitīvs.
- (309) Tāpēc Komisija secina, ka saistībā ar *ex ante* apsvērumiem TED parakstītu izlīguma nolīgumu, nevis izvēlētos kādu no pārējām alternatīvām.

7.3.3. Secinājums

- (310) Komisija konstatē, ka KFBG/DMG rīkojās kā TED, noslēdzot izlīguma nolīgumu ar AUA. Tāpēc lēmums noslēgt izlīguma nolīgumu nepiešķir AUA ekonomisku priekšrocību un nebija valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.4. 2002. gada nolīgumi ar Ryanair, LV un AMS

7.4.1. Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens

- (311) Ryanair sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus. LV un AMS sniedz tirgvedības pakalpojumus. Šādu pakalpojumu sniegšana ir saimnieciska darbība. Tāpēc Ryanair, LV un AMS ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.4.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (312) Lai pasākumi būtu valsts atbalsts, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti. Attiecībā uz kritērijiem, kas izmantoti, lai novērtētu valsts līdzekļu esību un attiecināmību uz valsti, ir izdarīta atsauce uz 224.–232. apsvērumu.
- (313) Komisija norāda, ka KFBG/DMG 100 % pieder valstij. Līdz 2003. gadam KFBG/DMG akcijas piederēja Austrijas Republikai (60 %), Karintijas federālajai zemei (20 %) un Klāgenfurtes pilsētai (20 %). 2003. gada aprīlī Karintijas

federālā zeme pārņēma Austrijas Republikas akcijas. Tādējādi kopš 2003. gada akcijas piederēja Karintijas federālajai zemei (80 %) un Klāgenfurtas pilsētai (20 %). Tāpēc KFBG/DMG ir jāuzskata par tādiem publiskiem uzņēmumiem Komisijas Direktīvas 2006/111/EK⁽⁵²⁾ 2. panta b) punkta izpratnē, kuru līdzekļi ir valsts līdzekļi.

- (314) 2002. nolīgumi ar *Ryanair*, *AMS* un *LV* arī ir attiecināmi uz valsti. Pirmkārt, par to paziņoja Austrija, paskaidrojot, ka Karintijas federālā zeme bija iesaistīta visu KFBG/DMG un aviokompāniju tirdzniecības nolīgumu noslēgšanā. Vispārīgāk izsakoties, Karintijas federālā zeme tika informēta par notikumiem saistībā ar visiem nolīgumiem ar KFBG un DMG valdes un uzraudzības valdes starpniecību. Karintijas federālā zeme uzskatīja, ka dažādu nolīgumu noslēgšana bija Karintijas interesēs. Otrkārt, Karintijas federālā zeme finansēja tirgvedības izmaksas, kuras radīja KFBG/DMG noslēgtie tirdzniecības nolīgumi.
- (315) Austrija arī skaidri apstiprināja šo iesaistīšanos, atsaucoties uz 2002. gada nolīgumiem ar *Ryanair* un *AMS*. Šo valdības piedalīšanos un iesaistīšanos 2002. gada nolīgumos vēl vairāk apstiprina Karintijas federālās zemes valdības to sanāksmju protokoli, kuros tika apspriesta lidostas pakalpojumu nolīgumu un tirdzniecības nolīgumu noslēgšana⁽⁵³⁾.
- (316) Turklāt šo 2002. gada nolīgumu izmaksas sedza Karintijas federālā zeme un Klāgenfurtas pilsēta (skatīt 7.1. iedaļu), proti, tas bija valsts finansējums, par ko bija panākta vienošanās pirms nolīguma noslēgšanas ar aviokompāniju un kas bija nepieciešams, lai Karintijas federālā zeme vismaz netieši piekristu nolīgumiem.
- (317) Organizācijas struktūra un ietekmes ķēde ir vēl viens rādītājs tam, ka nolīgumu paketes noslēgšana ir attiecināma uz valsti. Kā paskaidrots 228.–232. apsvērumā, Karintijas federālās zemes un Klāgenfurtas pilsētas lēmumi bija attiecināmi uz valsti. Abi KFBG akcionāri iecēla KFBG/DMG uzraudzības valdi (kas savukārt iecēla vadību), tāpēc KFBG uzraudzības valde (un vadība) arī proporcionāli pārstāvēja Karintijas federālās zemes valdības politiskās partijas. Var pieņemt, ka Karintijas federālajai zemei un Klāgenfurtas pilsētai kā vienīgajiem KFBG/DMG akcionāriem un pēc KFBG/DMG uzraudzības valdes iecelšanas (kas savukārt iecēla vadību) ir dominējoša ietekme uz KFBG/DMG un tās var kontrolēt KFBG/DMG līdzekļus.
- (318) Noslēdzot nolīgumu ar *Ryanair*, KFBG/DMG arī aktīvi pārstāvēja Karintijas federālās zemes intereses saglabāt un uzturēt dzīvotspējīgu un darbojošu lidostu Klāgenfurtē Karintijas federālās zemes vajadzībām.
- (319) Austrija apstiprināja, ka KFBG/DMG un *Ryanair* un tā meitasuzņēmumu noslēgtie nolīgumi ir attiecināmi uz Karintijas federālo zemi *Stardust Marine*⁽⁵⁴⁾ sprieduma izpratnē.
- (320) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz rādītāju, lai varētu konstatēt, ka 2002. gada nolīgumi starp KFBG/DMG un *Ryanair*/LV/AMS ir attiecināmi uz valsti.

7.4.3. Ekonomiska priekšrocība

7.4.3.1. Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana 2002. gada nolīgumiem ar *Ryanair*, *LV* un *AMS*

- (321) Saistībā ar TED principa piemērošanu ir izdarīta atsauce uz 261.–278. apsvērumā izklāstīto informāciju.
- (322) Lai piemērotu šo principu, ņemot vērā šīs lietas faktus, Komisija uzskata, ka vispirms ir jāatbild uz šādiem jautājumiem:

— vai tirgvedības pakalpojumu nolīgums un lidostas pakalpojumu nolīgumi ir jāanalizē atsevišķi vai kopā,

⁽⁵²⁾ Komisijas 2006. gada 16. novembra Direktīva 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

⁽⁵³⁾ Skatīt, piemēram, Karintijas federālās zemes 2002. gada 29. janvāra sanāksmes protokolu, 1.–5. lpp.

⁽⁵⁴⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- kādus ieguvumus hipotētisks TED, kas rīkotos *KFBG/DMG* vietā, varētu gaidīt no tirgvedības pakalpojumu nolīgumiem,
- cik svarīgi TED principa piemērošanai ir oficiālajā izmeklēšanas procedūrā minēto lidostas pakalpojumu nolīgumu nosacījumu salīdzinājumam ar lidostu nodevām citās lidostās.

(323) Kad būs iegūtas atbildes uz iepriekš minētajiem jautājumiem, Komisijas nākamais uzdevums būs piemērot TED principu 2002. gada nolīgumiem ar *Ryanair*, *LV* un *AMS*.

a) *Par tirgvedības pakalpojumu nolīgumu un lidostas pakalpojumu nolīguma kopīgu analīzi*

(324) Komisija uzskata, ka, piemērojot TED kritēriju, ir jāvērtē kopā kā viens pasākums divu veidu pasākumi, kas ietverti oficiālajā izmeklēšanā šajā gadījumā, proti, lidostas pakalpojumu nolīgums un trīs tirgvedības pakalpojumu nolīgumi. Šī pieeja attiecas uz *Ryanair* un *KFBG* noslēgto lidostas pakalpojumu nolīgumu, no vienas puses, un *DMG* un *LV*, kā arī *AMS* tirgvedības pakalpojumu nolīgumiem, no otras puses.

(325) Ir vairākas norādes uz to, ka šie nolīgumi ir jāvērtē kopā kā viens pasākums, jo tie tika noslēgti vienā darījumā.

(326) Pirmkārt, līgumus noslēdza būtībā vienas un tās pašas personas:

1. *LV* ir 100 % *Ryanair* meitasuzņēmums. Abus tirgvedības pakalpojumu nolīgumus *LV* vārdā noslēdza *Sean Coyle*, *LV* direktors, kurš ieņēma arī vairākus vadošus amatus *Ryanair*, piemēram, plānoto ieņēmumu direktora, maršrutu atlases, rentabilitātes, tīkla stratēģijas, jaudas sadales, ieguldītāju attiecību vadītāja un komercdirektora amatu. Noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas nolūkā *LV* un *Ryanair* uzskatāmi par vienu uzņēmumu, jo *LV* rīkojas kā starpnieks *Ryanair* interesēs un vadībā. To var arī secināt no tā, ka divu tirgvedības pakalpojumu nolīgumu preambulā ir teikts, ka “*DMG* vēlas iecelt *LV* (...), lai sniegtu jaunus regulārus pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus no Apvienotās Karalistes un/vai kontinentālās Eiropas, izmantojot videi nekaitīgu mūsdienīgu reaktīvo lidmašīnu ar ietilpību, kas nav mazāka par 140 sēdvietām (“Pakalpojumi”)”. Pirmajā 2002. gada 22. janvāra tirdzniecības nolīgumā ir arī teikts, ka “Pakalpojumiem jāturpina būt 348 turp/atpakaļ reisiem gadā (87 turp/atpakaļ reisiem ceturksnī), sākot ar [...]”. Šie apgalvojumi liecina par to, cik cieši šie tirdzniecības nolīgumi ir saistīti ar *Ryanair* un *KFBG* noslēgto lidostas pakalpojumu nolīgumu.

2. *AMS* arī ir 100 % *Ryanair* meitasuzņēmums. Tirgvedības pakalpojumu nolīgumu *AMS* vārdā parakstīja *Eddie Wilson*, *AMS* direktors, kurš arī ieņēma vadošus amatus *Ryanair*, piemēram, personāla un lidojumu direktora amatu. Noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas nolūkā *AMS* un *Ryanair* uzskatāmi par vienu uzņēmumu, jo *AMS* rīkojas kā starpnieks *Ryanair* interesēs un vadībā. Šā nolīguma gadījumā to var secināt arī no tā, ka tirgvedības pakalpojumu nolīguma preambulā ir vairākas atsaucēs uz *Ryanair* tīmekļa vietni: “*DMG* vēlas iecelt *AMS*, lai tas nodrošinātu interneta saites uz ļoti veiksmīgo ceļojumu tīmekļa vietni www.ryanair.com. (...) *AMS* ir veiksmīgi izstrādājis un turpina uzturēt ceļojumu tīmekļa vietni www.ryanair.com. (...) puses ir vienojušās izmantot tīmekļa vietni www.ryanair.com kā tirgvedības rīku (...)”. Šie apgalvojumi liecina par *AMS* un *Ryanair* vienādo ieinteresētību šajā nolīgumā.

3. *DMG* ir 100 % *KFBG* meitasuzņēmums. Kā bija minēts 313. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos, *KFBG* lēmumi noslēgt lidostas pakalpojumu nolīgumus ar tādām aviokompānijām kā *Ryanair* bija attiecināmi uz valsti. Šajā saistībā kontrolējošo ietekmi *KFBG/DMG* īstenoja Karintijas federālā zeme. Tomēr, ņemot vērā to, ka tieši Karintijas federālā zeme vienmēr iecēla *KFBG* un *DMG* uzraudzības valdes un Karintijas federālā zeme efektīvi finansēja daļu *KFBG/DMG* zaudējumu (tādējādi tai bija būtiska ietekme un lielas finansiālas intereses abos uzņēmumos), var droši apgalvot, ka Karintijas federālā zeme efektīvi kontrolēja *KFBG/DMG*. Attiecībā uz *Ryanair* un *KFBG* komerciālajām attiecībām, no vienas puses, un *LV* un *DMG* komerciālajā attiecībām, no otras puses, Komisija konstatē, ka *KFBG* un *DMG* interese attiecīgo nolīgumu noslēgšanā liela mērā sakrita: abi uzņēmumi bija ieinteresēti palielināt satiksmi lidostā, un nebija lielas nozīmes tam, vai *KFBG* noslēdza abus nolīgumus, vai arī tā vietā *DMG* noslēdza tirdzniecības nolīgumu. Pamatojoties uz iepriekš minēto, tas, ka lidostas pakalpojumu nolīgumu noslēdza *KFBG*, bet tirgvedības pakalpojumu nolīgumu noslēdza tā neatkarīgs meitasuzņēmums, nevar būt šķērslis nolīgumu kā viena komerciāla darījuma novērtēšanai.

- (327) Otrkārt, visi četri nolīgumi tika noslēgti vienā un tajā pašā laikā, proti, 2002. gada 22. janvārī.
- (328) Treškārt, *Ryanair* un *KFBG* lidostas pakalpojumu nolīgumā ir tieša atsauce uz tirgvedības maksājumiem EUR [...] apmērā gadā, ko veica *DMG* pienācīgi pilnvarotiem *Ryanair* profesionāliem plašsaziņas līdzekļu konsultantiem, t. i., LV: “*KLU* nodrošina *DMG* maksājumu *Ryanair* pienācīgi pilnvarotiem profesionāliem plašsaziņas līdzekļu konsultantiem EUR [...] apmērā gadā par ikdienas turp/atpakaļ reisiem, sākot ar 2002. gada 27. jūniju.” Šis apgalvojums skaidri norāda uz tirgvedības maksājumu saikni ar *Ryanair* ikdienas pakalpojumiem.
- (329) Ceturtkārt, atbilstoši pirmajam tirdzniecības nolīgumam, “ja lidostas pakalpojumu apmērs kādā ceturksnī ir mazāks par noteikto minimālo apmēru, *DMG* ir pienākums nekavējoties rakstiski informēt LV, ka tas plāno uz laiku pārtraukt maksājumus [...] apmērā un ka gadījumā, ja pakalpojumu apmērs netiek atjaunots līdz šim minimālajam līmenim šajā ceturksnī, šis nolīgums tiek nekavējoties izbeigts [...]”. Tas vēlreiz pierāda, ka tirgvedības pakalpojumu nolīgums un lidostas pakalpojumu nolīgums ir nedalāmi saistīti.
- (330) Piektkārt, Karintijas federālās zemes valdības sanāksmju protokoli liecina, ka Karintijas valdība izvērtēja dažādu nolīgumu noslēgšanu kā vienu pasākumu. Lēmums noslēgt tirdzniecības līgumu ar LV/AMS bija tieši saistīts ar lēmumu noslēgt arī lidostas pakalpojumu nolīgumu ar *Ryanair* ⁽⁵⁵⁾.
- (331) Visbeidzot, *DMG*, LV un AMS noslēgtie tirgvedības pakalpojumu nolīgumi ir nedalāmi saistīti ar *Ryanair* un *KFBG* noslēgto lidostas pakalpojumu nolīgumu. Iepriekš minētie apsvērumi pierāda, ka bez lidostas pakalpojumu nolīguma tirgvedības pakalpojumu nolīgumi netiktu noslēgti. Patiesi, tirgvedības pakalpojumu nolīgumos ir skaidri noteikts, ka to pamatā ir jauns lidostas pakalpojums no Apvienotās Karalistes uz Klāgenfurti, un būtībā tas paredzēja, ka tirgvedības pakalpojumiem tiks izmantota ceļojumu tīmekļa vietne www.ryanair.com, kas paredzēta pakalpojumu reklamēšanai. Vienlaikus šķiet, ka lidostas pakalpojumu nolīgums arī bija cieši saistīts ar tirgvedības pakalpojumu nolīgumiem: pie *Ryanair* pienākumiem lidostas pakalpojumu nolīgumā ir norādīts, ka “*Ryanair* kopā ar *DMG* izstrādās periodisku tirgvedības plānu attiecībā uz apspriežamajiem pakalpojumiem ar *KLU* informāciju (...), piesaistot tūrisma tīmekļa vietnes *Ryanair* tīmekļa vietnei un izvietojot attiecīgus logotipus, kur tas ir iespējams”. Šis apgalvojums skaidri norāda uz lidostas pakalpojumu nolīguma saikni ar tirdzniecības nolīgumiem, ko *DMG*, *AMS* un *LV* noslēdza tajā pašā dienā.
- (332) Dažādu tirgvedības pakalpojumu nolīgumu elementi liecina, ka šajos nolīgumos noteiktie tirgvedības pakalpojumi gan to ilguma, gan veida ziņā ir cieši saistīti ar *Ryanair* sniegtajiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri noteikti tirgvedības pakalpojumu nolīgumos un kuri ir ietverti attiecīgajā lidostas pakalpojumu nolīgumā. Tirgvedības pakalpojumu nolīgumi arī norāda, ka to pamatā ir *Ryanair* apņemšanās sniegt attiecīgus pārvadājumu pakalpojumus. Tāpēc tirgvedības pakalpojumu nolīgumi ir nenodalāmi no lidostas pakalpojumu nolīguma, kurš ir tajos minēts un kurš ir to mērķis.
- (333) Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir piemēroti analizēt lidostas pakalpojumu nolīgumu un 2002. gada 22. janvāra tirgvedības pakalpojumu nolīgumus kopā, lai noteiktu, vai tie ir valsts atbalsts.
- (334) Austrija savās piezīmēs par lēmumu par paplašināšanu piekrita lēmumā par paplašināšanu noteiktajai pieejai analizēt kopā lidostas pakalpojumu nolīgumu un tajā pašā dienā parakstītos tirgvedības pakalpojumu nolīgumus.
- (335) No otras puses, dažas ieinteresētās personas, jo īpaši *Ryanair* un *AMS*, apšaubā šo pieeju, jo uzskata, ka tirgvedības pakalpojumu nolīgumi ir jāanalizē atsevišķi. Savās piezīmēs par lēmumu par paplašināšanu *Ryanair* iebilda pret lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīgumu kopēju novērtējumu (atsaucoties arī uz iepriekš iesniegtajiem dokumentiem par šo jautājumu) ⁽⁵⁶⁾, jo tos parakstīja dažādas struktūras, un tie nebija savstarpēji saistīti. *Ryanair* apgalvoja, ka tirdzniecības nolīguma noslēgšana nebija nosacījums, lai *Ryanair* sniegtu pakalpojumus maršrutos no lidostas un uz to. Tomēr šī pieeja neatbilst *Sean Coyle*, *Ryanair* direktora, apgalvojumam 2005. gada 4. augusta e-pasta vēstulē *Johannes Gatterer*, kurš tajā laikā bija *KFBG* izpilddirektors: “[...] darbība pašlaik rada zaudējumus, un ilgtermiņā šie zaudējumi nebūs ilgtspējīgi. Es augsti vērtēju to, ka jums ir piecu gadu nolīgums par tirgvedību EUR [...] apmērā, un, protams, gadījumā, ja pakalpojumu

⁽⁵⁵⁾ Skatīt, piemēram, Karintijas federālās zemes 2002. gada 29. janvāra sanāksmes protokolu, 1.–5. lpp.

⁽⁵⁶⁾ Skatīt, piemēram, atbildi uz 4. jautājumu dokumentā, ko *Ryanair* iesniedza 2011. gada 4. jūlijā.

sniegšana tiek pārtraukta, nav jāveic turpmāki ceturkšņa maksājumi un šis nolīgums zaudē spēku atbilstoši galvenajam līgumam [...]"⁽⁵⁷⁾ Šis apgalvojums skaidri saista tirgvedības pakalpojumu nolīgumu ar galveno līgumu, kas ir lidostas pakalpojumu nolīgums.

- (336) Turklāt lietas fakti apstiprina, ka lēmumā par paplašināšanu minētā un Austrijas apstiprinātā pieeja ir labi pamatota, kā pierādīts 324.–333. un turpmākajos apsvērumos. Tāpēc lidostas pakalpojumu nolīgums un tirgvedības pakalpojumu nolīgumi ir jāvērtē kopā.
- (337) Austrija savās piezīmes par lēmumu par paplašināšanu arī norādīja, ka puses nekad neīstenoja 2002. gada 22. janvāra otro tirgvedības pakalpojumu nolīgumu starp DMG un AMS. Austrija apgalvoja, ka šis nolīgums nekad nematerializējās, t. i., AMS nekad nesniedza tur minētos tirgvedības pakalpojumus un DMG nekad nemaksāja par šiem pakalpojumiem EUR [...] gadā, kā noteikts nolīgumā. Kā pierādījumu šim apgalvojumam Austrija iesniedza DMG nodokļu konsultanta vēstuli, kurā teikts, ka pēc pamatīgas 2002.–2005. gada grāmatvedības ierakstu izpētes netika konstatēts neviens tāds maksājums EUR [...] apmērā gadā, kura pamatā būtu otrais tirgvedības pakalpojumu nolīgums. Tomēr Austrija nevarēja atbildēt uz jautājumu, kāpēc trešajam tirgvedības pakalpojumu nolīgumam bija jāaizstāj otrais tirgvedības pakalpojumu nolīgums, jo KFBG arhīvos nav pieejami tā laika dokumenti un nav darbinieku, kuri varētu rekonstruēt notikumus, kas veicināja trešā tirgvedības pakalpojumu nolīguma noslēgšanu. *Ryanair* savās piezīmēs, ko tas iesniedza par lēmumu par paplašināšanu, nepamatoja šo argumentu, jo tas neminēja iespējamo otrā tirgvedības pakalpojumu nolīguma aizstāšanu.
- (338) Komisija norāda, ka trešā tirdzniecības nolīguma tekstā nav nevienas norādes uz to, ka tas aizstāj vai aizvieto otro tirdzniecības nolīgumu.
- (339) Tā kā nav neviena dokumenta par iespējamo aizstāšanu, izņemot to, ka nav veikts neviens maksājums, pamatojoties uz otro tirgvedības pakalpojumu nolīgumu, Komisija secina, ka pieejamie pierādījumi nepierāda Austrijas viedokli. Turklāt Komisija norāda, ka, pat pieņemot, ka otrais tirgvedības pakalpojumu nolīgums nekad netika īstenots, tas neietekmētu tādu izmaksu novērtējumu, kādas varētu paredzēt saprātīgs TED: nebija neviena iemesla, kura dēļ saprātīgs TED trīs tirgvedības pakalpojumu nolīgumu noslēgšanas brīdī varēja paredzēt, ka viens no tiem nākotnē netiks īstenots. Tāpēc, pat pieņemot, ka otrais nolīgums tiešām netika īstenots, tas neietekmētu papildu izmaksu novērtējumu.
- b) *Par ieguvumiem, kurus TED varētu cerēt iegūt no tirgvedības pakalpojumu nolīgumiem, un cenu, ko tas vēlētos maksāt par šiem pakalpojumiem*
- (340) Lai pārbaudāmajā lietā varētu piemērot TED principu, ir jāsalīdzina lidostas pakalpojumu nolīguma ar *Ryanair* un tirgvedības pakalpojumu nolīgumu ar AMS un LV parakstītāju, proti, KFBG/DMG, rīcība ar tāda hipotētiska TED rīcību, kas atbildīgs par KLU ekspluatēšanu.
- (341) Analizējot attiecīgo darījumu, ir jānovērtē iespējamie ieguvumi, ko tirgvedības pakalpojumu iegāde varētu sniegt hipotētiskam TED, kuru motivē iespēja gūt peļņu. Šajā analizē nav jāņem vērā vispārēja šādu pakalpojumu ietekme uz tūrisma nozari un ekonomisko situāciju reģionā. Ir jāņem vērā vienīgi šo pakalpojumu ietekme uz lidostas rentabilitāti, jo tas būtu vienīgais, par ko uztrauktos hipotētisks TED.
- (342) Tādējādi tirgvedības pakalpojumiem ir jāveicina pasažieru satiksme gaisa satiksmes maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu nolīgumi un attiecīgie lidostas pakalpojumu nolīgumi, jo tirgvedības pakalpojumi ir paredzēti šo gaisa satiksmes maršrutu reklamēšanai. Palielināta pasažieru satiksme varētu lidostas ekspluatantam radīt lielākus ieņēmumus no konkrētiem lidostas maksājumiem, kā arī lielākus ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, jo īpaši autostāvvietām, restorāniem un citiem darījumdarbības veidiem.
- (343) Tāpēc nav šaubu, ka TED, kas ekspluatētu KLU KFBG/DMG vietā, ņemtu vērā šo pozitīvo ietekmi, apsverot iespēju noslēgt tirgvedības pakalpojumu nolīgumus un attiecīgo lidostas pakalpojumu nolīgumu. TED ņemtu vērā

⁽⁵⁷⁾ *Sean Coyle (Ryanair)* e-pasta vēstule *Johannes Gatterer (KFBG)*, 2005. gada 4. augusts, plkst. 18.22.

attiecīgā gaisa satiksmes maršruta ietekmi uz ieņēmumiem un izmaksām nākotnē, šajā gadījumā aplēšot šajos maršrutos pasažieru skaitu, kas atainotu tirgvedības pakalpojumu pozitīvo ietekmi. Turklāt šī ietekme tiktu novērtēta visā gaisa satiksmes maršrutu darbības periodā, kas noteikts lidostas pakalpojumu nolīgumā un tirgvedības pakalpojumu nolīgumos.

- (344) Kad lidostas ekspluatants noslēdz nolīgumu par konkrētu gaisa satiksmes maršrutu reklamēšanu, standarta prakse ir aplēst attiecīgo gaisa satiksmes maršrutu noslodzes koeficientu (jeb noslodzes faktoru) ⁽⁵⁸⁾ un ņemt to vērā, novērtējot nākotnes ieņēmumus. Šajā jautājumā Komisija piekrīt *Ryanair*, ka tirgvedības pakalpojumu nolīgumi rada lidostas ekspluatantam ne tikai izmaksas, bet arī ieguvumus.
- (345) Papildus ir jānosaka arī tas, vai hipotētisks TED, kas ekspluatē *KLU KFBG/DMG* vietā, pamatoti var paredzēt arī citus ieguvumus papildus tirgvedības pakalpojumu nolīguma pozitīvajai ietekmei uz pasažieru satiksmi šo maršrutu ekspluatēšanas periodā, kas noteikts tirgvedības pakalpojumu nolīgumos vai lidostas pakalpojumu nolīgumā.
- (346) Dažas ieinteresētās personas ⁽⁵⁹⁾ atbalsta šo argumentu, jo īpaši *Ryanair* savā 2014. gada 17. janvāra pētījumā. 2014. gada 17. janvāra pētījuma pamatā ir teorija, ka lidostas ekspluatanta, piemēram, *KFBG/DMG*, iegādāti tirgvedības pakalpojumi palīdzēs uzlabot lidostas zīmola atpazīstamību un tādējādi ilgtspējīgi palielinās to pasažieru skaitu, kuri izmanto lidostu, ne tikai pasažieru skaitu gaisa satiksmes maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu nolīgumi un lidostas pakalpojumu nolīgums, šajos nolīgumos noteiktā darbības periodā. Proti, *Ryanair* savā pētījumā secināja, ka tirgvedības pakalpojumiem būs ilgtspējīga pozitīva ietekme uz pasažieru satiksmi lidostā pat pēc tirgvedības pakalpojumu nolīgumu izbeigšanās.
- (347) Vispirms jānorāda, ka nekas neliecina par to, ka tad, kad tika noslēgti tirgvedības pakalpojumu nolīgumi, lidostas ekspluatants apsvēra vai aprēķināja iespējamus ieguvumus, ko radītu tirgvedības pakalpojumu nolīgumi attiecībā uz gaisa satiksmes maršruti papildus tiem, kas bija noteikti nolīgumos, vai iespēju, ka šāda ietekme turpināsies pēc nolīgumu darbības izbeigšanās. Turklāt Austrija nenorādīja nevienu metodi tādas iespējamās vērtības noteikšanai, ko hipotētisks TED, kurš ekspluatē *KLU KFBG/DMG* vietā, varētu piedēvēt šādai ietekmei, kad apsvērtu iespēju noslēgt vienošanās 2002. gadā.
- (348) Turklāt šīs ietekmes ilgtspējīgo būtību nevar novērtēt, pamatojoties uz pieejamo informāciju. Iespējams, ka Klāgenfurtas un reģiona reklamēšana *Ryanair* tīmekļa vietnē var mudināt cilvēkus apmeklēt šo vietni, lai iegādātos *Ryanair* biļetes uz Klāgenfurti, kad reklāma tiek publicēta pirmo reizi vai pēc tam. Tomēr ir maz iespējams, ka reklāmas ietekme uz apmeklētājiem bija ilgstoša vai ka ietekme uz aviobiļešu cenām bija ilgāka par dažām nedēļām pēc tam, kad tā tika publicēta *Ryanair* tīmekļa vietnē. Reklāmas kampaņas ietekme var būt ilgtspējīgāka, ja reklāmas pasākumos tiek izmantots vairāk nekā viens reklāmas līdzeklis, ko klienti regulāri aplūko noteiktā laikposmā. Piemēram, reklāmas kampaņai, kurā ir iesaistīti vispārēji TV kanāli un radio stacijas, populāras interneta vietnes un/vai kurā dažādi reklāmas plakāti ir izvietoti sabiedriskās vietās vai to tuvumā, var būt ilgtspējīga ietekme, ja klienti regulāri izmanto vai aplūko šos līdzekļus. Tomēr ir maz ticams, ka tādu reklāmas pasākumu ietekme, kuri aprobežojas ar *Ryanair* tīmekļa vietni, būs ilgāka par šīs reklāmas periodu.
- (349) Tādējādi pat tad, ja tirgvedības pakalpojumi palielināja pasažieru satiksmi gaisa satiksmes maršrutos, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu nolīgumi to īstenošanas periodā, ir iespējams, ka šī ietekme būtu nenozīmīga un arī ietekme uz citiem gaisa satiksmes maršrutiem būtu nenozīmīga.

⁽⁵⁸⁾ Noslodzes koeficients jeb noslodzes faktors ir definēts kā aizņemto vietu īpatsvars gaisa kuģī, kas tiek izmantots attiecīgajā gaisa satiksmes maršrutā.

⁽⁵⁹⁾ Skatīt AMS piezīmes 184. apsvērumā. AMS apgalvo, ka tā pakalpojumiem cena ir noteikta atbilstoši tirgus vērtībai, jo vairāki dažādu nozaru privātie klienti, kas nav lidostas, ir noslēguši tirdzniecības nolīgumus ar AMS. Tomēr šis arguments par iespējamo tirgus cenu nemaina Komisijas secinājumu par to, ka piesardzīgs TED paredzētu negatīvu tirdzniecības nolīguma rezultātu, skatīt 362. apsvērumu.

- (350) No *Ryanair* 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem var secināt arī to, ka ieguvumi, kas nebūtu saistīti ar gaisa satiksmes maršrutiem, uz kuriem attiecas tirgvedības pakalpojumu nolīgumi, vai kas būtu ilgāki par šo maršrutu īstenošanas periodu, kurš noteikts tirgvedības pakalpojumu nolīgumos un lidostas pakalpojumu nolīgumā, bija ļoti nenoteikti un to apmēru nevarēja noteikt pietiekami ticami, lai piesardzīgs TED varētu uzskatīt tos par pietiekamiem.
- (351) Tādējādi, piemēram, 2014. gada 17. janvāra pētījumā apgalvots, ka “turpmāki papildu ieņēmumi pēc lidostas pakalpojumu nolīguma plānotajām termiņa beigām ir neskaidri”. Turklāt pētījumā ir ieteiktas divas metodes tirgvedības pakalpojumu nolīgumu pozitīvās ietekmes novērtēšanai: “naudas plūsmas” metode un “kapitalizācijas” metode.
- (352) “Naudas plūsmas” metode paredz tirgvedības pakalpojumu nolīgumu un lidostas pakalpojumu nolīgumu ieguvumu novērtēšanu, nosakot nākotnes ieņēmumus, kurus lidostas ekspluatantam varētu radīt tirgvedības pakalpojumi un lidostas pakalpojumu nolīgums, un atņemot attiecīgās izmaksas. “Kapitalizācijas” metodē lidostas zīmola atpazīstamības uzlabošanās tirgvedības pakalpojumu rezultātā tiek uzskatīta par nemateriālu īpašumu, kas iegādāts par cenu, kura noteikta tirgvedības pakalpojumu nolīgumā.
- (353) Tomēr pētījumā ir uzsvērtas lielākās problēmas, kas saistītas ar “kapitalizācijas” metodi, un ir parādīts, ka ar šo metodi iegūtie rezultāti var būt neuzticami; tajā ir teikts, ka “naudas plūsmas” metode būtu labāka. Proti, pētījumā ir secināts:

“Kapitalizācijas metodē ir jāņem vērā vienīgi reklāmas izdevumu daļa, kas attiecas uz lidostas nemateriālo īpašumu bāzi. Tomēr var būt grūti noteikt tirgvedības izdevumu īpatsvaru, kas saistīts ar paredzamajiem lidostas ieņēmumiem nākotnē (piemēram, ieguldījumiem lidostas nemateriālo īpašumu bāzē) pretstatā lidostas pašreizējiem ieņēmumiem.”

Tajā ir arī uzsvērts:

“Lai īstenotu kapitalizācijas metodi, ir jāaplēš vidējais laikposms, kurā lidosta spēs saglabāt klientu, pateicoties AMS tirgvedības kampaņai. Praksē būs ļoti grūti aplēst vidējo klienta saglabāšanas ilgumu pēc AMS kampaņas, jo nepietiks datu.”

- (354) 2014. gada 31. janvāra pētījumā ierosināta praktiska “naudas plūsmas” pieejas piemērošana. Saskaņā ar šo metodi ieguvumi no tirgvedības pakalpojumu nolīgumiem un lidostas pakalpojumu nolīgumiem pēc tam, kad beidzas tirgvedības pakalpojumu nolīgums, tiek aprēķināti kā “galīgā vērtība” līguma izbeigšanās dienā. Šo galīgo vērtību aprēķina, pamatojoties uz gaidāmo papildu peļņu no lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīguma pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu nolīgumu. Minēto peļņu pagarina arī uz nākamo laikposmu, uz laiku, kas vienāds ar lidostas pakalpojumu nolīguma ilgumu, pielāgojot to atkarībā no gaisa transporta tirgus izaugsmes tempa Eiropā un varbūtības koeficienta, kas raksturo lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīguma spēju veicināt lidostas peļņu arī pēc to darbības beigām. Saskaņā ar 2014. gada 31. janvāra pētījumu spēja radīt ilgtspējīgus ieņēmumus ir atkarīga no vairākiem apstākļiem, “tostarp plašākas atpazīstamības un spēcīgāka zīmola, kā arī no ārējiem tīkla faktoriem un to pasažieru plūsmas, kas ierodas atkārtoti”, sīkāk neiedziļinoties šajā jautājumā. Turklāt šajā metodē ir ņemta vērā diskonta likme, kas raksturo kapitāla izmaksas.
- (355) Pētījumā ir piedāvāts varbūtības koeficients 30 %, ko atzīst par piesardzīgu. Tomēr šis ļoti teorētiskais pētījums nenodrošina šim koeficientam nedz kvantitatīvus, nedz kvalitatīvus nopietnus pierādījumus. Tā pamatā nav nekādu faktu, kas attiektos uz *Ryanair* darbībām, gaisa pārvadājumu tirgiem vai lidostas pakalpojumiem, lai varētu pamatot šādu 30 % koeficientu. Tajā nav noteikta nekāda saikne starp minēto koeficientu un apstākļiem, kas pieminēti ļoti vispārīgi (atpazīstamība, spēcīgs zīmols, tīkla ārējie faktori un to pasažieru plūsma, kuri ierodas atkārtoti), lai lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīguma sniegtos ieguvumus varētu gūt arī pēc nolīgumu darbības izbeigšanās. Visbeidzot, tas nekādi nepamatojas uz tirgvedības pakalpojumu konkrēto saturu, kas paredzēts dažādos nolīgumos ar AMS, lai varētu analizēt, kādā mērā šie pakalpojumi varēs ietekmēt iepriekš minētos apstākļus.

- (356) Turklāt tas nepierāda, ka, izbeidzoties lidostas pakalpojumu nolīgumam un tirgvedības pakalpojumu nolīgumam, peļņa, ko lidostas ekspluatants iegūst no šiem nolīgumiem pēdējā to īstenošanas gadā, turpināsies arī nākotnē. Līdzīgi tajā arī nav pierādīts, ka gaisa pārvadājumu tirgus izaugsmes temps Eiropā ir lietderīgs rādītājs, lai varētu novērtēt lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīgumu ietekmi uz konkrēto lidostu.
- (357) Tāpēc ir ļoti maz ticams, ka piesardzīgs TED, pieņemot lēmumu par to, vai noslēgt nolīgumu, ņemtu vērā “galīgo vērtību”, kas aprēķināta saskaņā ar *Ryanair* ierosināto metodi.
- (358) Tādējādi 2014. gada 31. janvāra pētījums liecina, ka “naudas plūsmas” metode spēj sniegt tikai ļoti neskaidrus un maz ticamus rezultātus, tāpat kā “kapitalizācijas” metode.
- (359) Turklāt ne Austrija, ne arī kāda ieinteresētā trešā persona nav sniegusi pierādījumus tam, ka reģionālo lidostu ekspluatanti, kas salīdzināmi ar Klāgenfurtes ekspluatantu, veiksmīgi izmantotu metodi, ko *Ryanair* ierosināja 2014. gada 31. janvārī, vai jebkuru citu metodi, kas paredzēta peļņas apmēra noteikšanai pēc lidostas pakalpojumu nolīgumu un tirgvedības pakalpojumu nolīgumu izbeigšanās Austrija nav arī iesniegusi piezīmes par 2014. gada 17. un 31. janvāra pētījumiem.
- (360) Turklāt galīgā vērtība, kas aprēķināta, izmantojot *Ryanair* piedāvāto metodi, ir pozitīva tikai tad, kad peļņas pieaugums, kas no šiem nolīgumiem ir gaidāms pēdējā gadā, kad piemēro lidostas pakalpojumu nolīgumu, ir pozitīvs (un tādēļ tā palielina vienīgi lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīgumu rentabilitāti). Ja tā ir negatīva, tad galīgās vērtības ņemšana vērā parasti samazinās nolīgumu rentabilitāti. Turpmāk būs uzskatāmi parādīts, ka 2002. gada nolīgumiem bija negatīva ietekme uz naudas plūsmu pieaugumu.
- (361) Turklāt, kā norādīts iepriekš, tirgvedības pakalpojumu mērķis bija maršruts, uz kuru attiecās tirgvedības pakalpojumu nolīgums. Ja šis maršruts pēc lidostas pakalpojuma nolīguma termiņa beigām netiek atjaunots, ir maz ticams, ka tirgvedības pakalpojumi turpinās pozitīvi ietekmēt pasažieru satiksmi lidostā pēc nolīguma termiņa beigām. Lidostas ekspluatantam ir ļoti grūti novērtēt iespēju, ka kāda aviokompānija turpinās izmantot maršrutu pēc termiņa, kuram tā piekritusi saskaņā ar lidostas pakalpojumu nolīgumu. Proti, zemo cenu aviokompānijas ir apliecinājušas, ka tās maršrutu atklāšanu un slēgšanu organizē ļoti dinamiski, lai tiktu ņemti vērā tirgus apstākļi, kuri nereti attīstās ļoti strauji. Tāpēc, slēdzot tādu darījumu, kāds tiek pārbaudīts šajā lietā, saprātīgs TED nepaļautos uz to, ka aviokompānija turpinās ekspluatēt attiecīgo maršrutu pēc nolīguma darbības beigām.
- (362) No iepriekš minētajiem argumentiem var secināt, ka vienīgais ieguvums, kuru piesardzīgs TED varētu gaidīt no tirgvedības pakalpojumu nolīguma un kura apmēru tas varētu noteikt, pieņemot lēmumu par to, vai noslēgt šādu nolīgumu, kā arī lidostas pakalpojumu nolīgumu, būtu tirgvedības pakalpojumu iespējamā pozitīvā ietekme uz to pasažieru skaitu, kuri izmanto maršrutus, kas minēti attiecīgajos nolīgumos, šo maršrutu ekspluatācijas periodā, kāds paredzēts minētajos nolīgumos. Komisija uzskata, ka citi iespējamie ieguvumi ir pārāk neskaidri, lai varētu noteikt to apmēru un ņemt tos vērā, un ka šajā gadījumā neviens šāds ieguvums nav skaidri pierādīts.

c) *Klāgenfurtes lidostas salīdzinājuma ar citām Eiropas iespējamība*

- (363) Saistībā ar iespējamību veikt salīdzinājumu, nevis 2002. gada nolīgumu pieaugošās rentabilitātes *ex ante* analīzi ir izdarīta atsauce uz novērtējumu 262.–278. apsvērumā.
- (364) Saistībā ar *KLU* salīdzinājumu ar citām lidostām *Ryanair* iesniedza *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumu. Šajā pētījumā tika salīdzināti maksājumi, ko *Ryanair* veica [...] un [...] lidostā ar maksājumiem, kurus atbilstoši lidostas pakalpojumu nolīgumiem *Ryanair* veica *KLU*. Pētījumā nesalīdzināja sīkāk konkrētus tirgvedības pakalpojumu nolīgumus ⁽⁶⁰⁾ *KLU* ar tiem ko, iespējams, varētu piedāvāt citas lidostas. Tomēr katrā maršrutā, kas

⁽⁶⁰⁾ Šajā pētījumā tika novērtēts vienīgi pirmais 2002. gada 22. janvāra nolīgums starp *LV* un *DMG* (skatīt 47. apsvērumu), neietverot otro un trešo tirdzniecības nolīgumu, kā arī 2006. gadā noslēgtos tirdzniecības nolīgumus.

ietverts attiecīgajos nolīgumos, attiecīgais tirgvedības pakalpojumu nolīgums ir jāvērtē kopā ar attiecīgo lidostas pakalpojumu nolīgumu. Būtībā *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījuma elementi neizpildīja salīdzinošās novērtēšanas pamatprasības, proti, sniegt "pietiekami precīzu attiecīgās saimnieciskās darbības definīciju", lai varētu noteikt salīdzināmus tirgus dalībniekus.

- (365) Turklāt *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumā netika noteikts uzticams atsauces punkts lidostas pakalpojumu tirgus cenām. Lai gan pētījumā izvēlētas salīdzinājuma lidostas ir raksturotas kā tādas, kas "lielākoties pieder privātpersonām un ir privātpersonu finansētas vai citādi darbojas kā tirgus ekonomikas ieguldītājs", [...] lidosta pieder *Manchester Airports Group*, kuras lielākais akcionārs ir valsts, savukārt *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumā netiek apgalvots, ka [...] lidosta tiek ekspluatēta tirgus ekonomikas apstākļos. Attiecībā uz [...] lidostu pētījumā ir teikts, ka šī lidosta ir pastāvīgi piederējusi privātpersonām, taču nav minēts, ka [...] lidosta radīja zaudējumus, pirms tā tika pārdota 2013. gadā, kas varētu radīt šaubas par to, vai zemi lidostas maksājumi, kas minēti kā atsauces punkts šajā lietā, bija ilgtspējīgi TED skatījumā.

7.4.3.2. Secinājums par tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošanas noteikumiem

- (366) No iepriekš minētā ir skaidrs, ka, lai piemērotu TED kritēriju attiecībā uz pārbaudāmajiem nolīgumiem, Komisijai ir jāanalizē katrs tirgvedības pakalpojumu nolīgums kopā ar attiecīgo lidostas pakalpojumu nolīgumu un jānovērtē, vai hipotētisks TED, kuru motivē peļņas gūšanas izredzes un kurš ekspluatē *KLU KFBG* vietā, noslēgtu šos darījumus. Šajā saistībā Komisijai ir jānosaka nolīgumu pieaugoša rentabilitāte, kā to novērtētu TED to noslēgšanas brīdī, aplēšot attiecībā uz visu nolīgumu piemērošanas periodu šādus lielumus:

- gaidāmo šo nolīgumu īstenošanas izraisīto satiksmes pieaugumu, iespējams, ņemot vērā tirgvedības pakalpojumu ietekmi uz noslodzes faktoriem maršrutos, kas ietverti nolīgumos,
- gaidāmos šo nolīgumu īstenošanas izraisītos papildu ieņēmumus, tostarp ieņēmumus no lidostas maksājumiem un apkalpošanas uz zemes, ko rada šajos nolīgumos ietvertie maršruti, kā arī ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, saistībā ar papildu satiksmi, ko nodrošinājusi šo nolīgumu īstenošana,
- gaidāmās šo nolīgumu īstenošanas izraisītās papildu izmaksas, tostarp darbības izmaksu un ieguldījumu izmaksu pieaugumu, ko rada šajos nolīgumos ietvertie maršruti, kā arī tirgvedības pakalpojumu izmaksas.

- (367) Šādos aprēķinos jānoskaidro turpmākās gada plūsmas, kas atbilst starpībai starp papildu ieņēmumiem un izmaksām, vajadzības gadījumā diskontējot ar likmi, kas raksturo lidostas ekspluatanta kapitāla izmaksas. Pozitīva neto pašreizējā vērtība principā norāda, ka attiecīgie nolīgumi nerada ekonomisku priekšrocību, bet negatīva neto pašreizējā vērtība liecina par šādas priekšrocības esību.

7.4.3.3. Termiņš papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšanai

- (368) Lemjot par to, vai noslēgt lidostas pakalpojumu nolīgumu un/vai tirgvedības pakalpojumu nolīgumu, TED noteiks novērtējuma termiņu, pamatojoties uz attiecīgo nolīguma ilgumu vai katrā atsevišķā nolīgumā noteikto termiņu. Citiem vārdiem sakot, tas novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā.
- (369) Šķiet, nav pamatojuma ilgāka laikposma izvēlei. Nolīgumu parakstīšanas dienā piesardzīgs TED nepaļausies uz to, ka nolīgumi tiks atjaunoti, tiklīdz tie būs beigušies, vai nu ar tiem pašiem vai jauniem nosacījumiem. Turklāt kopumā piesardzīgs dalībnieks zinātu, ka tādas zemo cenu aviokompānijas kā *Ryanair* vienmēr ir ļoti ātri reaģējušas uz norisēm tirgū, gan atklājot un slēdzot maršrutus, gan palielinot un samazinot lidojumu skaitu.
- (370) Par attiecīgo nolīgumu novērtēšanas termiņa sākuma datumu TED būtu izvēlēties visu četru nolīgumu vienlaicīgas parakstīšanas datumu, t. i., 2002. gada 22. janvāri. Par beigu datumu TED izvēlētos katrā nolīgumā noteikto beigu datumu. *Ryanair* un *KFBG* lidostas pakalpojumu nolīguma un *DMG* un *LV* pirmā tirdzniecības pakalpojumu nolīguma gadījumā tas ir pēc piecu gadu perioda, proti, 2007. gada 26. jūnijā. Otrās *DMG* un *AMS* tirdzniecības nolīgums vispirms tika noslēgts uz pieciem gadiem, t. i., līdz 2007. gada 21. janvārim. Trešajam *DMG* un *LV* tirdzniecības nolīgumam nebija noteikts precīzs termiņš, bet tā galvenais mērķis bija vienreizējs *DMG* maksājums EUR [...] apmērā *LV* 2002. gada 1. maijā. Tāpēc 2002. gada 1. maijs būtu nolīguma īstenošanas beigu datums.

- (371) Piesardzīgs TED nebūtu ņēmis vērā iespēju pagarināt nolīgumus, kā paredzēts divos nolīgumos. Šo nolīgumu termiņš pagarinātos automātiski, ja *Ryanair* pilnīgi izpildītu savas nolīgumā paredzētās saistības. Tāpēc pagarināšana bija atkarīga no *Ryanair* rīcības nākotnē un parakstīšanas dienā piesardzīgs TED *KFBG* vietā neparedzētu, ka šī automātiskā pagarināšanas noteikti notiks. Šķiet, ka šo uzskatu apstiprina tas, ka visi četri nolīgumi starp *KFBG*, *DMG*, *Ryanair*, *LV* un *AMS* beidzās pirms termiņa 2005. gada 29. oktobrī, kad *Ryanair* ekonomisku iemeslu dēļ pārtrauca sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus starp *KLU* un *STN*.
- (372) Pat tad, ja tiktu ņemts vērā nolīguma pagarinājums vēl uz pieciem gadiem, tas nedotu citu *ex ante* novērtējuma rezultātu. Novērtējot šādu pagarinājumu ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi bija pirmajiem pieciem gadiem, tas dotu tos pašus rezultātus, t. i., negatīvu naudas plūsmu pieaugumu.

7.4.3.4. Novērtējums

- (373) Attiecīgo nolīgumu novērtēšanas vajadzībām un ņemot vērā iepriekš minētos konstatējumus, jānorāda, ka gan atbalsta esība, gan tā summa šajos nolīgumos ir jāvērtē, ņemot vērā situāciju, kāda bija laikā, kad nolīgumi tika parakstīti, jo īpaši ņemot vērā tajā laikā pieejamo informāciju un paredzamos notikumus.
- (374) Austrija apgalvo, ka *KFBG/DMG* neveica *ex ante* tirgus izpēti, nesagatavoja darbījumdarbības plānu un neveica rentabilitātes aprēķinus pirms atsevišķu lidostas pakalpojumu nolīgumu noslēgšanas ar dažādām aviokompānijām, tā arī neveica *ex ante* tirgus izpēti, nesagatavoja darbījumdarbības plānu un neveica rentabilitātes aprēķinus pirms atsevišķu tirgvedības pakalpojumu nolīgumu noslēgšanas.
- (375) Kā norādīja *Ryanair*, darbījumdarbības plāna neesību laikā, kad tika noslēgti nolīgumi, uz kuriem attiecas oficiālā izmeklēšanas procedūra, nevar uzskatīt par pierādījumu tam, ka TED kritērijs nav izpildīts.
- (376) Darbījumdarbības plāna neesība liecina, ka ar *Ryanair*, *LV* un *AMS* noslēgtie nolīgumi neatbilst TED kritērijam, jo īpaši tāpēc, ka ne Austrija, ne *KFBG* nevarēja iesniegt pat nepilnīgu šo nolīgumu rentabilitātes aprēķinu, kas būtu veikts pirms šo nolīgumu noslēgšanas.
- (377) Tāpēc Komisija aicināja Austriju procedūras laikā rekonstruēt rentabilitātes analīzi, ko TED būtu veicis pirms nolīgumu parakstīšanas ar *Ryanair*, *LV* un *AMS* 2002. gadā, pamatojoties uz objektīvu informāciju, kas bija zināma *KFBG/DMG*, un paredzamajiem notikumiem laikā, kad tika noslēgti šie nolīgumi.
- (378) Pēc Komisijas pieprasījuma Austrija sagatavoja pārskatu par papildu izmaksām un ieņēmumiem, ko varēja paredzēt laikā, kad tika noslēgti attiecīgie nolīgumi. Par katru noslēgto nolīgumu Austrija sagatavoja datus, kas apkopoti 9. tabulā.

9. tabula

Austrijas sagatavotā 2002. gadā ar *Ryanair*, *LV* un *AMS* noslēgto nolīgumu pieaugošās rentabilitātes analīze

Pieci gadi			
Kapitāla procentu likme		8 %	
Pasažieru stimuls		0,00	
Savienojumi dienā		348	Turp/atpakaļ reisi gadā
LFZ (B737-800)		189	Sēdvietas
MTOW (B737-800)		75	MTOW

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem						
Projekta izmaksas/izdevumi		- 1 986 100	- 986 100	- 986 100	- 986 100	- 986 100
Pārpalikums		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu pozitīvu rezultātu euro				1 540 000		

Nodevas atbilstoši 22.1.2002. nolīgumam				
Visaptveroša nodeva par vienu turp/atpakaļ reisu		[...]		
Par vienu izlidojošo pasažieri		[...]		
Par vienu izlidojošo pasažieri – drošības nodeva		[...]		
(*) (noteikusi Austrijas valdība)				
Satiksmes apkalpošana 2002. gadā		[...]		
Austro Control		[...]		

(*) Drošības nodeva, ko uzkrāja lidosta un ko vienlaikus maksāja Vīnes nodokļu administrācijai.

(379) Gatavojot 9. tabulu, Austrija ņēma vērā turpmāk minētos apsvērumus:

- paredzamais satiksmes pieaugums, t. i., paredzamais pasažieru skaita pieaugums, tika aprēķināts, pamatojoties uz paredzamo lidojumu skaitu nedēļā (348 turp/atpakaļ reisi gadā uz Londonu ar 189 sēdvietām, maksimālo pacelšanās svaru 75 tonnām un noslodzes faktoru 70 %), un ekstrapolēts periodam, kurā darbojas lidostas pakalpojumu nolīgums ar *Ryanair*. Rezultātā Austrija norādīja 46 040 pasažierus gadā;
- paredzamie aeronavigācijas papildu ieņēmumi (apkalpošanas un nolaišanās nodevas, pamatojoties uz lidostas nodevām tajā laikā; EUR [...] par turp/atpakaļ reisu un EUR [...] par izlidojošo pasažieri) tika aprēķināts lidostas pakalpojumu nolīguma piecu gadu termiņam, pamatojoties uz *Ryanair* apstiprinātiem nosacījumiem. Austrija norādīja, ka papildu ieņēmumi par vienu turp/atpakaļ reisu ir EUR [...] gadā un par vienu izlidojošo pasažieri EUR [...] gadā. Drošības nodeva EUR [...] apmērā netika ņemta vērā, jo *KFBG* maksāja to tieši attiecīgajām Austrijas valsts iestādēm, t. i., summa tranzītā. Rezultātā Austrija norādīja EUR [...] gadā;
- paredzamie papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (maksu par autostāvvietu, tēriņiem termināļos u. c.), tika aprēķināti visā lidostas pakalpojumu nolīguma termiņā. Austrija savā analīzē aplēsa EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri, aprēķinot šo summu, pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2000.–2004. gadā. Rezultātā Austrija norādīja EUR [...] gadā;
- turklāt Austrija savā analīzē papildu ieņēmumus ietvēra maksājumus, ko *KFBG* saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] kā vienreizēju maksājumu 2002. gadā. EUR [...] gadā), Klāgenfurtas pilsētas (EUR [...] gadā) un *Kärnten Werbung* (EUR [...] gadā);
- pie paredzamām papildu izmaksām, t. i., izmaksām, ko izraisa darījums ar *Ryanair* un *AMS* un kas nerastos hipotētiskajā scenārijā, Austrija norādīja šādus maksājumus:

— LV un DMG pirmajā tirdzniecības nolīgumā minētos maksājumus (EUR [...] gadā), kā arī LV un DMG trešajā tirdzniecības nolīgumā (pirmā tirdzniecības nolīguma pavadvēstulē) minēto maksājumu (vienreizējs maksājums EUR [...]),

- maksājumus trešai personai (*Tyrolean Airways*) kā apakšuzņēmējam par apkalpošanas pakalpojumiem uz zemes. Austrija paskaidroja, ka *Tyrolean Airways* ir darbojies *KLU* gadu desmitiem kā apakšuzņēmējs apkalpošanas pakalpojumiem uz zemes. Cena par apkalpošanu uz zemes tiek publiskota katru gadu *KLU* tarifu sarakstā. Atbilstoši *KFBG* un *Tyrolean Airways* ārpakalpojumu līgumam *KFBG* maksā apakšuzņēmējam noteiktu daļu publiskotās maksas par apkalpošanu uz zemes atkarībā no aviokompānijas veida. Zemo cenu aviokompānijas var izvēlēties "pamatapkalpošanu uz zemes" ar mazāku pakalpojumu skaitu, savukārt pārējām aviokompānijām ir jāizvēlas "pilnīga apkalpošana uz zemes" ar visiem pakalpojumiem. Līgumā ar apakšuzņēmēju ir noteikts, ka *KFBG* maksā par 51 % apkalpošanas pakalpojumu uz zemes zemo cenu aviokompāniju gadījumā un 67,9 % šo pakalpojumu pārējo aviokompāniju gadījumā. 51 % apkalpošanas pakalpojumu uz zemes veido maksa par materiāliem, ko *Tyrolean Airlines* izmanto apkalpošanā uz zemes. Austrija norādīja maksājumus EUR [...] apmērā gadā,
 - maksājumi valsts uzņēmumam *Austro Control*, kurš ir atbildīgs par Austrijas gaisa telpas drošību. *Austro Control* ir *KLU* gaisa satiksmes kontrolieris, un tas ekspluatē gaisa kontroles torni. Austrija kā maksu par *Austro Control* pakalpojumiem norādīja EUR [...] par reisu, t. i., EUR [...] gadā,
 - papildu darbības izmaksas paredzamā satiksmes pieauguma dēļ nolīguma termiņā: EUR [...] par vienu papildu turp/atpakaļ reisu un *MTOW* tonnu un EUR [...] par vienu papildu izlidojošo pasažieri. Austrija apgalvoja, ka šīs abas vērtības ir labākās aplēses, ko varētu noteikt *TED ex ante* novērtējumā nolīgumu parakstīšanas brīdī. Šīs vērtības ir iegūtas no izmaksu uzskaites sistēmas, ko izmantoja 2002. gadā (*BAB 2002*) un kas ietvēra nolaišanās tarifa, pasažieru tarifa un nodevas par apkalpošanu uz perona, satiksmes apkalpošanas nodevas, infrastruktūras tarifa un nodevas par angāra pakalpojumiem izmaksu koeficientus. Papildus šīm paredzētajām nodevām un tarifiem Austrija palielināja summu par drošības rezervi, lai nodrošinātu, ka paredzamais darbības izmaksu pieaugums nav pārāk optimistisks. Šo rezultātu izdalīja ar attiecīgo atsauces parametru, t. i., paredzamo pasažieru skaitu un *MTOW*. Tādējādi Austrija aplēsa darbības izmaksu pieaugumu par vienu turp/atpakaļ reisu EUR [...] apmērā un par vienu pasažieri EUR [...] apmērā;
- f) Austrija apgalvoja, ka 2002. gada februārī *KFBG* neparedzēja, ka papildu satiksmes dēļ varētu rasties ieguldījumu papildu izmaksas. Tajā laikā *KLU* bija liela neizmantojama jauda un papildu satiksmei bija tā jāizmanto. *KLU* termināļa kopējā jauda bija 600 000 pasažieru gadā, bet 2001. gadā *KLU* izmantoja aptuveni 227 000 pasažieru. Tāpēc paredzamais satiksmes pieaugums par 46 040 pasažieru neizraisītu papildu ieguldījumus, jo pašreizējais terminālis būtu pielāgots satiksmes pieaugumam;
- g) *KFBG* izmantotās diskonta likmes pamatā bija diskonta likme 8 %, ko izmantoja un bija publicējusi Vīnes lidosta.
- (380) Komisija secina, ka Austrijas pieeja, kas izmantota, lai aplēstu pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinātu paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus, ir pamatota. Tas pats attiecas uz trešās personas veiktas apkalpošanas uz zemes papildu izmaksām un izmaksām saistībā ar maksājumiem *Austro Control*. Arī darbības izmaksu pieaugums par vienu turp/atpakaļ reisu un vienu pasažieri, kā arī diskonta likme 8 % ir aplēsti, izmantojot pamatotu pieeju. Saskaņā ar pieejamiem datiem par paredzamo satiksmes pieaugumu pamatots šķiet arī Austrijas apgalvojums par papildu ieguldījumu izmaksām.
- (381) Pēc Austrijas iesniegtās informācijas izskatīšanas Komisija tomēr nepiekrīt dažiem punktiem analīzē un tāpēc veiks izmaiņas šādos analīzes punktos:
- a) Austrija savā analīzē aplēsa, ka papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, ir EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri, aprēķinot šo summu, pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2000.–2004. gadā. Tomēr 2002. gada nolīgumu analīzē 2002. gada februārī *TED* būtu izmantojis vidējos ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 1997.–2001. gadā. Pamatojoties uz Austrijas iesniegto informāciju, vidējais rādītājs 1997.–2001. gadā patiesībā bija EUR [...]. Tāpēc Komisija šajā analīzē izmantos EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Tādējādi jaunais rezultāts ir EUR [...] gadā;
 - b) Komisija nepiekrīt tam, ka Austrija savā analīzē papildu ieņēmumos ietvēra maksājumus, ko *KFBG* saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] kā vienreizēju maksājumu 2002. gadā. EUR [...] gadā), Klāgenfurtes pilsētas (EUR [...] gadā) un *Kärnten Werbung* (EUR [...] gadā). Šīs summas tika piešķirtas kā darbības atbalsts, lai finansētu 2002. gada nolīgumus ar *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem (skatīt 7.1. iedaļu). Atbilstoši 63. punktam 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā "būtu jāpierāda, ka (...) tā ir spējīga segt visus izdevumus, kas izriet no vienošanā". Ja ir nepieciešams papildu atbalsts, *TED* kritērijs nav izpildīts. Tas

nozīmē, ka valsts atbalstu nekad nevar uzskatīt par papildu ieņēmumiem, pretējā gadījumā nosacījumam nebūtu jēgas. Tāpēc Komisija papildu ieņēmumos neņems vērā no Karintijas federālās zemes, Klāgenfurtas pilsētas un *Kärnten Werbung* saņemtos maksājumus;

- c) Komisija norāda, ka Austrija savā analizē paredzamajās papildu izmaksās iekļāva vienīgi LV un DMG pirmajā tirdzniecības nolīgumā minētos maksājumus (EUR [...] gadā), kā arī LV un DMG trešajā tirdzniecības nolīgumā (pirmā tirdzniecības nolīguma pavadvēstulē) minēto maksājumu (vienreizēju maksājumu EUR [...]). Turpretī Komisija ņems vērā arī DMG un AMS otrajā tirdzniecības nolīgumā noteiktos maksājumus (EUR [...] gadā). Austrija neiekļāva šo maksājumu, apgalvojot, ka šo nolīgumu aizstāja ar trešo nolīgumu un ka tas nestājās spēkā. Komisija norāda, ka Austrija neiesniedza nevienu dokumentu, kas pierādītu šo argumentu, tikai apgalvoja, ka KFBG grāmatvedībā nebija neviena maksājuma dokumenta, kas pierādītu, ka KFBG neveica nevienu maksājumu saskaņā ar otro tirdzniecības nolīgumu. Pat pieņemot, ka Austrija precīzi atceras šos faktus, Komisija savā analizē tomēr ņems vērā otro tirdzniecības nolīgumu, jo nav neviena iemesla, kāpēc saprātīgs TED varētu paredzēt vai prognozēt 2002. gada februārī, parakstot šo nolīgumu, ka tas netiks īstenots un maksājumi netiks veikti. TED bija jānovērtē nolīgumi atbilstoši situācijai, kāda bija tajā laikā, kad nolīgumi tika parakstīti, un konkrētāk – atbilstoši tajā laikā pieejamai informācijai un paredzamajiem notikumiem. Tāpēc *ex ante* analizē ir jāņem vērā otrais tirdzniecības nolīgums.

- (382) Ņemot vērā šos nepieciešamos grozījumus, Komisija ir veikusi savu analīzi, izmantojot tieši Austrijas iesniegto pieaugošās rentabilitātes analīzi un veicot grozījumus tikai tur, kur tas nepieciešams, kā apkopots 10. tabulā.

10. tabula

Komisijas labotā 2002. gadā ar *Ryanair*, LV un AMS noslēgto līgumu pieaugošās rentabilitātes analīze

Līguma laikposms pieci gadi		
Kapitāla procentu likme	8 %	
Pasažieru stimuls	0,00	
Savienojumi dienā	348	Turp/atpakaļ reisi gadā
LFZ (B737-800)	189	Sēdvietas
MTOW (B737-800)	75	MTOW

Aprēķina modelis

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem					
Turp/atpakaļ reiss	348	348	348	348	348
Slodze	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %
Izlidojošie pasažieri	46 040	46 040	46 040	46 040	46 040
Piecu gadu laikposms	2002. gada jūlijs – 2003. gada jūnijs	2003. gada jūlijs – 2004. gada jūnijs	2004. gada jūlijs – 2005. gada jūnijs	2005. gada jūlijs – 2006. gada jūnijs	2006. gada jūlijs – 2007. gada jūnijs
EUR [...] par vienu turp/atpakaļ reisu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem						
EUR [...] par vienu izlidojošo pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ieņēmumi no aviācijas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, uz vienu pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Papildu ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LV-DMG tirgvedības nolīgums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
AMS-DMG tirgvedības nolīgums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LV-DMG nolīguma pavadvēstule	[...]	0	0	0	0	0
Projekta izmaksas robežizmaksu bāze						
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Austro Control</i> – aviācijas drošība	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta izmaksas (2002. gads)						
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Papildu izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Naudas plūsmu pieaugums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Neto pašreizējā vērtība	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

7.4.3.5. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

(383) Tā kā 2002. gada nolīgumu ar *Ryanair*, LV un AMS paredzamais diskontētais rezultāts ir negatīvs, Komisija secina, ka *KFBG/DMG*, noslēdzot šos nolīgumus, nerīkojās kā TED. Lidosta nevarēja paredzēt, ka tā atlidzinās šo nolīgumu radītās paredzamās papildu izmaksas. Tā kā *KFBG/DMG* nerīkojās kā TED, tā lēmums noslēgt nolīgumus ar šādiem nosacījumiem radīja *Ryanair*, LV un AMS ekonomisku priekšrocību. Austrijas arguments, ka *KFBG* organizēja konkursu par nolīgumu noslēgšanu konkrētos maršrutos, neizslēdz priekšrocības esību, ko konstatēja Komisija. TED, kas ekspluatē lidostu, principā var organizēt atklātu konkursu, piedāvājot finansiālus stimulus aviokompānijai, lai palielinātu satiksmi. Atklāts konkurss tiešām var būt piemērots veidā, kādā palielināt šādu stimulu radītu peļņu. Tomēr, ja lidostas ekspluatants paredz, ka neviens šādā konkursā iesniegts piedāvājums nevarēs palielināt lidostas rentabilitāti no *ex ante* viedokļa, attiecīgais TED nenoslēgtu nevienu nolīgumu pat ar veiksmīgu pretendentu, jo nav ekonomiski racionāli noslēgt nolīgumu, kas samazina peļņu vai palielina izmaksas.⁽⁶¹⁾ Ja dalībvalsts publiskā sektora struktūra valsts politikas iemeslu dēļ nolemj piešķirt atbalstu konkrētai darbībai un, piemēram, izsludina konkursu par piešķiramo finansējumu, tikai tas, ka tiek organizēts konkurss, neizslēdz valsts atbalsta esību, tas var vienīgi līdz minimumam samazināt piešķirtā atbalsta summu⁽⁶²⁾.

⁽⁶¹⁾ Skatīt 63. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁶²⁾ Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (2016/C 262/01) (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 89. punkts.

7.4.4. *Selektivitāte*

- (384) Ekonomiskā priekšrocība tika piešķirta selektīvi, jo tā sniedz labumu tikai vienai aviokompānijai, proti, *Ryanair*.
- (385) Šajā saistībā ir noraidāms Austrijas minētais arguments, ka atlaides lidostas nodevām, ko piešķir no Klāgenfurtes lidojošajām aviokompānijām, nebija selektīvas. Austrija apgalvoja, ka atlaides bija pieejamas visām aviokompānijām, kuras vēlējās veikt lidojumus no Klāgenfurtes, un tāpēc tās nebija selektīvas.
- (386) Komisija konstatē, ka *Ryanair* noslēgtie atsevišķie nolīgumi atšķiras no maksājumu saraksta un nolīgumiem ar citām aviokompānijām, tādējādi tajos bija individuāli apstiprināti nosacījumi.

7.4.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību*

- (387) Uzskata, ka valsts piešķirts pasākums rada vai draud radīt konkurences kropļojumus, ja tā rezultātā uzlabojas saņēmēja konkurences stāvoklis salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas sacenšas. Tādējādi jebkādu praktisku apsvērumu dēļ uzskata, ka pastāv konkurences kropļojums, tiklīdz valsts piešķir finansiālu priekšrocību liberalizētā nozarē, kur ir vai varētu būt konkurence. Eiropas tiesu judikatūrā ir noteikts, ka atbalsts, kas piešķirts uzņēmumam, kurš darbojas iekšējā tirgū, var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (388) Kopš 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā trešais tiesību aktu kopums par gaisa pārvadājumu liberalizāciju⁽⁶³⁾, gaisa pārvadātāji var brīvi veikt lidojumus Eiropas iekšējos savienojumos. Kā konstatējusi Tiesa:

“ja uzņēmums darbojas nozarē, kurā (...) konkurē ražotāji no vairākām dalībvalstīm, jebkāds atbalsts, ko tas saņem no valsts iestādēm, var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un vājināt konkurenci, jo tā stāvoklis tirgū citu dalībvalstu konkurentiem neļauj paaugstināt savas tirgus daļas un samazina to iespējas palielināt eksportu”⁽⁶⁴⁾.

- (389) Komisija ir konstatējusi, ka *KFBG/DMG* piešķir selektīvu priekšrocību *Ryanair*, *LV* un *AMS*. *Ryanair* un tā meitasuzņēmumi aktīvi darbojas konkurētspējīgā, Savienības mēroga tirgū, un saņemtās priekšrocības dēļ uzlabojās to konkurences stāvoklis šajā tirgū. Ņemot to vērā, Komisija konstatē, ka *Ryanair*, *LV* un *AMS* piešķirtā priekšrocība ir radījusi konkurences kropļojumus un ietekmējusi tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.4.6. *Secinājums*

- (390) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *Ryanair*, *LV* un *AMS* saņēma valsts atbalstu EUR [...] apmērā neto pašreizējās vērtības izteiksmē.

7.5. 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair* un *AMS*

7.5.1. *Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens*

- (391) *Ryanair* sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus. *AMS* sniedz tirgvedības pakalpojumus. Šādu pakalpojumu sniegšana ir saimnieciska darbība. Tāpēc *Ryanair* un *AMS* ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.5.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

- (392) Lai pasākumi būtu valsts atbalsts, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti. Attiecībā uz kritērijiem, kas izmantoti, lai novērtētu valsts līdzekļu esību un attiecināmību uz valsti, ir izdarīta atsauce uz 224.–232. apsvērumu.

⁽⁶³⁾ Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.), Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.) un Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.).

⁽⁶⁴⁾ 1991. gada 21. marta spriedums lietā Itālija/Komisija, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 26. punkts.

- (393) Komisija norāda, ka *KFBG/DMG* 100 % pieder valstij. Līdz 2003. gadam *KFBG/DMG* akcijas piederēja Austrijas Republikai (60 %), Karintijas federālajai zemei (20 %) un Klāgenfurtas pilsētai (20 %). 2003. gada aprīlī Karintijas federālā zeme pārņēma Austrijas Republikas akcijas. Tādējādi kopš 2003. gada akcijas piederēja Karintijas federālajai zemei (80 %) un Klāgenfurtas pilsētai (20 %). Tāpēc *KFBG/DMG* ir jāuzskata par tādiem publiskiem uzņēmumiem Direktīvas 2006/111/EK 2. panta b) punkta izpratnē, kuru līdzekļi ir valsts līdzekļi.
- (394) 2006. nolīgumi ar *Ryanair*, *AMS* un *LV* arī ir attiecināmi uz valsti. Par Karintijas federālās zemes iesaistīšanos lidostas darbībā, jo īpaši secinājumu par tirdzniecības nolīgumu ar aviokompānijām, skatīt 314. un turpmākos apsvērumus.
- (395) Turklāt Austrijas Republika arī skaidri apstiprināja šo iesaistīšanos, atsaucoties uz 2006. gada nolīgumiem ar *Ryanair* un *AMS*.
- (396) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz rādītāju, lai varētu konstatēt, ka 2006. gada nolīgumi starp *KFBG/DMG* un *Ryanair/AMS* ir attiecināmi uz valsti.

7.5.3. Ekonomiska priekšrocība

7.5.3.1. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips

- (397) Saistībā ar to, ka pašreiz nav salīdzināmu lidostu un nolīgumu, un 2006. gada nolīgumu pieaugošās rentabilitātes *ex ante* analīzi ir izdarīta atsaucē uz novērtējumu 261.–278. apsvērumā.
- (398) Saistībā ar *KLU* salīdzinājumu ar citām lidostām *Ryanair* iesniedza *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumu. Šajā pētījumā tika salīdzināti maksājumi, ko *Ryanair* veica [...] un [...] lidostā ar maksājumiem, ko atbilstoši lidostas pakalpojumu nolīgumiem *Ryanair* veica *KLU*. Pētījumā nesalīdzināja sīkāk konkrētus tirgvedības pakalpojumu nolīgumus *KLU* ar tiem ko, iespējams, varētu piedāvāt citas lidostas. Tomēr katrā maršrutā, kas ietverts attiecīgajos nolīgumos, attiecīgais tirgvedības pakalpojumu nolīgums ir jāvērtē kopā ar attiecīgo lidostas pakalpojumu nolīgumu. Būtībā *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījuma elementi neizpildīja salīdzinošās novērtēšanas pamatprasības, proti, sniegt "pietiekami precīzu attiecīgās saimnieciskās darbības definīciju", lai varētu noteikt salīdzināmus tirgus dalībniekus.
- (399) Turklāt *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumā netika noteikts uzticams atsaucē punkts lidostas pakalpojumu tirgus cenām. Lai gan pētījumā izvēlētais atsaucē lidostas ir raksturotas kā tādas, kas "lielākoties pieder privātpersonām un ir privātpersonu finansētas vai citādi darbojas kā tirgus ekonomikas dalībnieks", [...] lidosta pieder *Manchester Airports Group*, kuras lielākais akcionārs ir valsts, savukārt *Oxera* 2011. gada 4. jūlija pētījumā netiek apgalvots, ka [...] lidosta tiek ekspluatēta tirgus ekonomikas apstākļos. Attiecībā uz [...] lidostu pētījumā ir teikts, ka šī lidosta ir pastāvīgi piederējusi privātpersonām, taču nav minēts, ka [...] lidosta radīja zaudējumus, pirms tā tika pārdota 2013. gadā, kas varētu radīt šaubas par to, vai zemi lidostas maksājumi, kas minēti kā atsaucē punkts šajā lietā, bija ilgtspējīgi TED skatījumā.

7.5.3.2. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips – Par tirgvedības pakalpojumu nolīgumu un lidostas pakalpojumu nolīguma kopīgu analīzi

- (400) Komisija uzskata, ka, piemērojot TED kritēriju, *Ryanair* un *KFBG* lidostas pakalpojumu nolīgums, no vienas puses, un *DMG* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu nolīgums, no otras puses, ir jāvērtē kopā kā viens pasākums.
- (401) Patiesi, tāpat kā 2002. gada nolīgumu gadījumā ir vairākas norādes uz to, ka 2006. gada nolīgumi ir jāvērtē kopā kā viens pasākums, jo tie tika noslēgti vienā darījumā.
- (402) Pirmkārt, saskaņā ar tirdzniecības nolīgumu "šā nolīguma pamatā ir *Ryanair* apņemšanās veikt lidojumus maršrutā starp *STN* un *KLU* (...)". Šis apgalvojums attiecas uz lidostas pakalpojumu nolīgumu starp *Ryanair* un *KFBG* un vēlreiz pierāda, ka tirgvedības pakalpojumu nolīgums un lidostas pakalpojumu nolīgums ir nedalāmi saistīti.
- (403) Otrkārt, līgumus noslēdza būtībā vienas un tās pašas personas: Komisija atsaucas uz 326. apsvērumu par *Ryanair* meitasuzņēmumu *AMS* un *KFBG* meitasuzņēmumu *DMG*.

- (404) Treškārt, abi nolīgumi darbojās līdz 2007. gada 21. aprīlim, t. i., tie bija spēkā vienādu laikposmu. Šī vienlaicīgā abu nolīgumu izbeigšanās pēc vienāda laikposma arī liecina, ka abi nolīgumi ir saistīti un atkarīgi viens no otra.
- (405) Visbeidzot, DMG un AMS noslēgtais tirgvedības pakalpojumu nolīgums ir nedalāmi saistīts ar *Ryanair* un *KFBG* noslēgto lidostas pakalpojumu nolīgumu. Iepriekš minētie apsvērumi pierāda, ka bez lidostas pakalpojumu nolīguma tirgvedības pakalpojumu nolīgums netiktu noslēgts. Patiesi, tirgvedības pakalpojumu nolīgumā ir skaidri noteikts, ka tā pamatā ir jauns lidostas pakalpojums trīs reizes nedēļā starp *STN* un *KLU*, un būtībā tas paredzēja, ka tirgvedības pakalpojumiem tiks izmantota ceļojumu tīmekļa vietne www.ryanair.com, kas paredzēta šā pakalpojuma starp *STN* un *KLU* reklamēšanai.
- (406) Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka ir piemēroti analizēt 2006. gada 23. augusta lidostas pakalpojumu nolīgumu un 2006. gada 21. decembra tirgvedības pakalpojumu nolīgumu kopā, lai noteiktu, vai tie ir valsts atbalsts.
- (407) Austrija savās piezīmēs par lēmumu par paplašināšanu piekrita lēmumā par paplašināšanu noteiktajai pieejai analizēt kopā lidostas pakalpojumu nolīgumu un tajā pašā dienā parakstīto tirgvedības pakalpojumu nolīgumu.
- (408) No otras puses, dažas ieinteresētās personas, jo īpaši *Ryanair* un *AMS*, apšaubā šo pieeju, jo uzskata, ka tirgvedības pakalpojumu nolīgums ir jāanalizē atsevišķi. Savās piezīmēs par lēmumu par paplašināšanu *Ryanair* iebilda pret lidostas pakalpojumu nolīguma un tirgvedības pakalpojumu nolīgumu kopēju novērtējumu (atsaucoties arī uz iepriekš iesniegtajiem dokumentiem par šo jautājumu) ⁽⁶⁵⁾, jo tos parakstīja dažādas struktūras, un tie nebija savstarpēji saistīti. *Ryanair* apgalvoja, ka tirdzniecības nolīguma noslēgšana nebija nosacījums, lai *Ryanair* sniegtu pakalpojumus maršrutos no lidostas un uz to.
- (409) Tomēr fakti apstiprina, ka lēmumā par paplašināšanu minētā un Austrijas apstiprinātā pieeja ir labi pamatota, kā pierādīts 324.–333. apsvērumā. Tāpēc lidostas pakalpojumu nolīgums un tirgvedības pakalpojumu nolīgums ir jāvērtē kopā.

7.5.3.3. Termiņš papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšanai

- (410) TED novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā. Šis termiņš šķiet realistisks to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 368. un 369. apsvērumā.
- (411) Par attiecīgo nolīgumu novērtēšanas termiņa sākuma datumu TED būtu izvēlēties 2006. gada 21. decembri, kad tika noslēgts tirdzniecības nolīgums, kas papildināja lidostas pakalpojumu nolīgumu. Abi nolīgumi beidza darboties 2007. gada 21. aprīlī.
- (412) Piesardzīgs TED nebūtu ņēmis vērā iespēju pagarināt nolīgumus, kā paredzēts divos nolīgumos. Nolīgumu noslēgšanas dienā piesardzīgam TED nebūtu pietiekami daudz norāžu, lai tas paļautos uz to, ka nolīgumi ar zemo cenu aviokompāniju tiks pagarināti. Tāpēc novērtējuma beigu datums būtu 2007. gada 21. aprīlis.

7.5.3.4. Novērtējums

- (413) Saistībā ar attiecīgo nolīgumu novērtējumu ir izdarīta atsauce uz konstatējumiem 373.–377. apsvērumā.
- (414) Pēc Komisijas pieprasījuma Austrija sagatavoja pārskatu par papildu izmaksām un ieņēmumiem, ko varēja paredzēt laikā, kad tika noslēgti attiecīgie nolīgumi. Par katru noslēgto nolīgumu Austrija sagatavoja datus, kas apkopoti 11. tabulā.

11. tabula

Austrijas sagatavotā 2006. gadā ar *Ryanair* un *AMS* noslēgto līgumu pieaugošās rentabilitātes analīze

Četri mēneši	
Kapitāla procentu likme	8 %

⁽⁶⁵⁾ Skatīt, piemēram, atbildi uz 4. jautājumu dokumentā, ko *Ryanair* iesniedza 2011. gada 4. jūlijā.

Pasažieru stimuls	7,62
Savienojums trīs reizes nedēļā	54
LFZ (B737-800)	189
MTOW (B737-800)	67

Aprēķins

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem

Turp/atpakaļ reiss	54
Slodze	85 %
Izlidojošie pasažieri	8 675
	Pasažieru skaita pieaugums
Stimuli	7,62
Četri mēneši	1
Nolaišanās nodeva	[...]
Apkalpošana uz perona	[...]
Satiksmes apkalpošana	[...]
Infrastruktūra gaisā	[...]
Infrastruktūra uz zemes	[...]
Pasažieru tarifs	[...]
Stimuls	[...]
Kopējie ieņēmumi	[...]
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, uz vienu pasažieri	[...]
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju	[...]
Projekta pārpalikums	[...]
AMS tirgvedības ieguldījumi	[...]
(2006. gada 21. decembra nolīgums)	
Projekta izmaksas robežizmaksu bāze	
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]
Drošības nodeva EUR 8	[...]

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem		
Projekta izmaksas saskaņā ar BAB 2005		
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]
Projekta izmaksas/izdevumi		
Trūkstošā summa		
Nodevas saskaņā ar nolīgumu		
Nolaišanās nodeva	[...]	par vienu ielidošanu un izlidošanu
Apkalpošana uz perona	[...]	par vienu ielidošanu un izlidošanu
Satiksmes apkalpošana	[...]	par vienu ielidošanu un izlidošanu
Infrastruktūra gaisā	[...]	par vienu ielidošanu un izlidošanu
Infrastruktūra uz zemes	[...]	Par vienu izlidojošo pasažieri
Pasažieru tarifs	[...]	Par vienu izlidojošo pasažieri
Paredzētā laika saskaņošana	[...]	par vienu ielidošanu un izlidošanu
Drošības nodeva	[...]	Par vienu izlidojošo pasažieri
Pasažieru stimulsi	[...]	Par vienu izlidojošo pasažieri
ACG nodeva	[...]	par vienu ielidošanu un izlidošanu

(415) Gatavojot 11. tabulu, Austrija ņēma vērā turpmāk minētos apsvērumus:

- paredzamais satiksmes pieaugums, t. i., paredzamais pasažieru skaita pieaugums, tika aprēķināts, pamatojoties uz paredzamo lidojumu skaitu nedēļā (54 turp/atpakaļ reisi paredzētajā laikposmā ar 189 sēdvietām, maksimālo pacelšanās svaru 67 tonnām un noslodzes faktoru 85 %), un ekstrapolēts periodam, kurā darbojas lidostas pakalpojumu nolīgums ar *Ryanair*. Rezultātā Austrija norādīja 8 675 pasažierus paredzētajā laikposmā;
- paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus (apkalpošanas un nolaišanās nodevas, pamatojoties uz lidostas nodevām tajā laikā) aprēķināja lidostas pakalpojumu nolīguma četru mēnešu laikposmam, pamatojoties uz *Ryanair* apstiprinātajiem nosacījumiem. Austrija norādīja, ka kopējie papildu ieņēmumu četrus mēnešos ir EUR [...];
- Austrija norādīja, ka kopējie aeronavigācijas ieņēmumi EUR [...] apmērā ietvēra samazinājumu saistībā ar *KFBG* aviokompānijām paredzētās stimulu shēmas piemērošanu, kas bija spēkā kopš 2005. gada 1. septembra. Shēmas mērķis bija stiprināt un nodrošināt pašreizējos lidojumu savienojumus, izmantojot pasažieru stimulu. Šā stimula piemērošana izraisīja samazinājumu EUR [...] apmērā;
- paredzamie papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (maksu par autostāvvietu, tērpiem termināļos u. c.), tika aprēķināti lidostas pakalpojumu nolīguma četru mēnešu laikposmā. Austrija savā analizē aplēsa EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri, šīs summas aprēķinā pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2001.–2005. gadā. Rezultātā Austrija norādīja EUR [...] par četru mēnešu laikposmu;
- pie paredzamām papildu izmaksām, t. i., izmaksām, ko rada darījums ar *Ryanair* un *AMS* un kas nerastos hipotētiskajā scenārijā, Austrija norādīja šādus maksājumus:

— *AMS* un *DMG* tirdzniecības nolīgumā minētos maksājumus (EUR [...] gadā),

- maksājumus trešai personai (*Tyrolean Airways*) apakšuzņēmējam par apkalpošanas pakalpojumiem uz zemes, kā paskaidrots 379. apsvēruma e) punktā. Austrija norādīja maksājumus EUR [...] apmērā gadā,
 - ar drošību saistītos maksājumus attiecīgajām Austrijas iestādēm: tika ņemta vērā drošības nodeva EUR [...] apmērā gadā, jo *KFBG* un *Ryanair* nolīgumā bija noteikts, ka *KFBG* ir jāmaksā šī nodeva,
 - papildu darbības izmaksas paredzamā satiksmes pieauguma dēļ nolīguma termiņā: EUR [...] par vienu papildu turp/atpakaļ reisu un *MTOW* tonnu un EUR [...] par vienu papildu izlidojošo pasažieri. Austrija apgalvoja, ka šīs abas vērtības ir labākās aplēses, ko varētu noteikt TED *ex ante* novērtējumā nolīgumu parakstīšanas brīdī. Šīs vērtības ir iegūtas no izmaksu uzskaites sistēmas, ko izmantoja kopš 2005. gada (*BAB 2005*) un kas ietvēra nolaišanās tarifa, pasažieru tarifa un nodevas par apkalpošanu uz perona izmaksu koeficientus. Izmaksu uzskaites sistēmā *BAB 2005* bija sīki norādītas dažādas primārās izmaksas, sekundārās izmaksas un pieskaitāmās izmaksas, kas veidoja kopējās izmaksas. Austrija sīki paskaidroja metodi, kā *KFBG* ieguva papildu izmaksas no konkrētām primāro izmaksu pozīcijām;
- f) Austrija apgalvoja, ka 2006. gada decembrī *KFBG* neparedzēja, ka papildu satiksmes dēļ varētu rasties ieguldījumu papildu izmaksas. Tajā laikā *KLU* bija liela neizmantojama jauda un papildu satiksmei bija tā jāizmanto. *KLU* termināļa kopējā jauda bija 600 000 pasažieru gadā, bet 2006. gada beigās *KLU* izmantoja aptuveni 409 000 pasažieru. Tāpēc paredzamais satiksmes pieaugums par 23 000 pasažieru neizraisītu papildu ieguldījumus, jo pašreizējais terminālis būtu pielāgots satiksmes pieaugumam;
- g) *KFBG* izmantotās diskonta likmes pamatā bija diskonta likme 8 %, ko izmantoja un bija publicējusi Vīnes lidosta.
- (416) Pēc Austrijas iesniegtās informācijas analīzes Komisija secina, ka Austrijas pieeja, kas izmantota, lai aplēstu pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinātu paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus, ir pamatota. Tas pats attiecas uz paredzamiem aeronavigācijas papildu ieņēmumiem, samazinājumu stimulu shēmas dēļ, paredzamiem papildu ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, trešās personas nodrošinātas apkalpošanas uz zemes papildu izmaksām un izmaksām saistībā ar maksājumiem *Austro Control*. Arī darbības izmaksu pieaugums par vienu turp/atpakaļ reisu un vienu pasažieri, kā arī diskonta likme 8 % ir aplēsti, izmantojot pamatotu pieeju. Saskaņā ar pieejamiem datiem par paredzamo satiksmes pieaugumu pamatots šķiet arī Austrijas apgalvojums par papildu ieguldījumu izmaksām.

7.5.3.5. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

- (417) Tā kā 2006. gada nolīgumu ar *Ryanair* un *AMS* paredzamais diskontētais rezultāts ir negatīvs, Komisija secina, ka *KFBG/DMG*, noslēdzot šos nolīgumus, nerīkojās kā TED. Lidosta nevarēja paredzēt, ka tā atlidzinās šo nolīgumu radītās paredzamās papildu izmaksas. Tā kā *KFBG/DMG* nerīkojās kā TED, tā lēmums noslēgt nolīgumus ar šādiem nosacījumiem radīja *Ryanair* un *AMS* ekonomisku priekšrocību.
- (418) Šis secinājums saistībā ar 2006. gada nolīgumiem nav pretrunā tam, ka 2005. gada stimulu shēma (ko piemēroja 2006. gada nolīgumiem) pati par sevi neradīja ekonomisku priekšrocību, kā paskaidrots 261.–288. apsvērumā. 2006. gada nolīgumus veido šīs shēmas piemērošana vienlaikus ar tirdzniecības nolīgumiem. Tāpēc 2006. gada nolīgumi radīja novirzi no 2005. gada stimulu shēmas parastas piemērošanas. Šis novirzes apmērs ir tas, kas rada ekonomisku priekšrocību 2006. gada nolīgumos.

7.5.4. Selektivitāte

- (419) Ekonomiskā priekšrocība tika piešķirta selektīvi, jo tā sniedz labumu tikai vienai aviokompānijai, proti, *Ryanair*. Šajā saistībā Komisija arī norāda, ka 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair* neatbilda maksājumu sarakstam, kā arī nolīgumiem ar citām aviokompānijām.

7.5.5. Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību

- (420) Komisija konstatē, ka *Ryanair* un *AMS* piešķirtās priekšrocības dēļ tika kropļota konkurence un ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm 387.–389. apsvērumā minēto iemeslu dēļ.

7.5.6. Secinājums

- (421) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* saņēma valsts atbalstu EUR 141 326 apmērā.

7.6. 2003. gada nolīgums ar *HLX*

7.6.1. Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens

- (422) *HLX*, nodrošinot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, veic saimniecisko darbību, un tāpēc tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.6.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (423) Lai pasākumi būtu valsts atbalsts, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti. Attiecībā uz kritērijiem, kas izmantoti, lai novērtētu valsts līdzekļu esību un attiecināmību uz valsti, ir izdarīta atsauce uz 224.–232. apsvērumu.
- (424) Komisija norāda, ka *KFBG/DMG* 100 % pieder valstij. Līdz 2003. gadam *KFBG/DMG* akcijas piederēja Austrijas Republikai (60 %), Karintijas federālajai zemei (20 %) un Klāgenfurtes pilsētai (20 %). 2003. gada aprīlī Karintijas federālā zeme pārņēma Austrijas Republikas akcijas. Tādējādi kopš 2003. gada akcijas piederēja Karintijas federālajai zemei (80 %) un Klāgenfurtes pilsētai (20 %). Tāpēc *KFBG/DMG* ir jāuzskata par tādiem publiskiem uzņēmumiem Direktīvas 2006/111/EK 2. panta b) punkta izpratnē, kuru līdzekļi ir valsts līdzekļi.
- (425) 2003. gada nolīgums ar *HLX* arī ir attiecināms uz valsti to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 314. apsvērumā. Austrija arī skaidri apstiprināja Karintijas federālās zemes un Klāgenfurtes pilsētas aktīvu iesaistīšanos 2003. gada nolīgumu ar *HLX* noslēgšanā.
- (426) Turklāt 2003. gada nolīgumu izmaksas sedza Karintijas federālā zeme un Klāgenfurtes pilsēta (skatīt 7.1. iedaļu), ko Komisija uzskata par vēl vienu skaidru norādi uz attiecināmību, kā paskaidrots 314. apsvērumā.
- (427) Tāpēc Komisija uzskata, ka *KFBG/DMG* un *HLX* 2003. gada nolīguma noslēgšana ir attiecināma uz valsti.

7.6.3. Ekonomiska priekšrocība

7.6.3.1. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips

- (428) Saistībā ar to, ka pašreiz nav salīdzināmu lidostu un nolīgumu, un 2006. gada nolīgumu pieaugošās rentabilitātes *ex ante* analīzi ir izdarīta atsauce uz novērtējumu 261.–278. apsvērumā.

7.6.3.2. Termiņš papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšanai

- (429) TED novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā. Šis termiņš šķiet realistisks to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 368. un 369. apsvērumā.
- (430) Par attiecīgā nolīguma novērtēšanas termiņa sākuma datumu TED būtu izvēlēties datumu, kād sākās sadarbība ar *HLX* un kad tas sāka sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, t. i., 2003. gada 30. augustu. Patiesi, pat tad, ja līgums oficiāli tika parakstīts vēlāk, pieejamā informācija liecina, ka puses apstiprināja nolīguma saturu līdz datumam, kad sāka veikt gaisa pārvadājumus atbilstoši nolīgumam. Nolīgums beidza darboties 2008. gada 31. martā.
- (431) Piesardzīgs TED nebūtu ņēmis vērā iespēju pagarināt nolīgumu. Nolīgumu noslēgšanas dienā piesardzīgam TED nebūtu pietiekami daudz norāžu, lai tas paļautos uz to, ka nolīgumi ar zemo cenu aviokompāniju tiks pagarināti. Tāpēc novērtējuma beigu datums būtu 2008. gada 31. marts

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem						
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, uz vienu pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Tirgvedības apjoms saskaņā ar sadarbības nolīgumu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Labots atbilstoši projekta izmaksām	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Labots atbilstoši projekta izmaksām	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projekta izmaksas, pamatojoties uz robežizmaksām						
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – aviācijas drošība)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Drošības nodeva)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta izmaksu metode saskaņā ar BAB 2002						
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējās projekta izmaksas						[...]
Kopējās izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu pozitīvu rezultātu euro					[...]	

(434) Gatavojot 12. tabulu, Austrija ņēma vērā turpmāk minētos apsvērumus:

- paredzamais satiksmes pieaugums, t. i., paredzamais pasažieru skaita pieaugums, tika aprēķināts, pamatojoties uz paredzamo lidojumu skaitu nedēļā (996 tur/atpakaļ reisi paredzētajā laikposmā, izņemot 770 tur/atpakaļ reisu pirmajā gadā un 655 tur/atpakaļ reisu pēdējā gadā, ar 148 sēdvietām, maksimālo pacelšanās svaru 68 tonnām un noslodzes faktoru 70 %) un ekstrapolēts periodam, kurā darbojas lidostas pakalpojumu nolīgums ar HLX;
- paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus (apkalpošanas un nolaišanās nodevas, pamatojoties uz lidostas nodevām tajā laikā) aprēķināja lidostas pakalpojumu nolīguma termiņam, pamatojoties uz HLX apstiprinātajiem nosacījumiem. Austrija norādīja, ka kopējie papildu ieņēmumi ir EUR [...];
- paredzamie papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (maksu par autostāvvietu, tērīņiem termināļos u. c.), tika aprēķināti visā lidostas pakalpojumu nolīguma termiņā. Austrija savā analīzē aplēsa EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Rezultātā Austrija norādīja EUR [...] gadā;
- turklāt Austrija savā analīzē papildu ieņēmumos iekļāva maksājumus, ko KFBG saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] gadā);

- e) pie paredzamām papildu izmaksām, t. i., izmaksām, ko rada darījums ar *HLX* un kas nerastos hipotētiskajā scenārijā, Austrija norādīja šādus maksājumus:
- maksājumus par tirgvedības pakalpojumiem, kas minēti *KFBG* un *HLX* tirdzniecības nolīgumā; EUR [...] pirmajā gadā; EUR [...] nākamajos gados un EUR [...] pēdējā gadā,
 - maksājumus trešai personai (*Tyrolean Airways*) apakšuzņēmējam par apkalpošanas pakalpojumiem uz zemes, kā paskaidrots 379. apsvēruma e) punktā. Austrija norādīja maksājumus EUR [...] apmērā gadā,
 - ar drošību saistītos maksājumus attiecīgajām Austrijas iestādēm: tika ņemta vērā drošības nodeva EUR [...] apmērā gadā, jo *KFBG* un *HLX* nolīgumā bija noteikts, ka *KFBG* ir jāmaksā šī nodeva. Tika ņemta vērā arī nodeva *Austro Control* EUR [...] gadā, jo *KFBG* bija jāmaksā šī nodeva saskaņā ar nolīgumu,
 - papildu darbības izmaksas paredzamā satiksmes pieauguma dēļ nolīguma termiņā: EUR [...] par vienu papildu turp/atpakaļ reisu un *MTOW* tonnu un EUR [...] par vienu papildu izlidojošo pasažieri. Austrija apgalvoja, ka šīs abas vērtības ir labākās aplēses, ko varētu noteikt *TED ex ante* novērtējumā nolīgumu parakstīšanas brīdī. Šīs vērtības ir iegūtas no izmaksu uzskaites sistēmas, ko izmantoja kopš 2002. gada (*BAB 2002*) un kas ietvēra nolaišanās tarifa, pasažieru tarifa un nodevas par apkalpošanu uz perona izmaksu koeficientus. Izmaksu uzskaites sistēmā *BAB 2002* bija sīki norādītas dažādas primārās izmaksas, sekundārās izmaksas un pieskaitāmās izmaksas, kas veidoja kopējās izmaksas. Austrija sīki paskaidroja metodi, kā *KFBG* ieguva papildu izmaksas no konkrētām primāro izmaksu pozīcijām;
- f) Austrija apgalvoja, ka 2003. gada augustā *KFBG* neparedzēja, ka papildu satiksmes dēļ varētu rasties ieguldījumu papildu izmaksas. Tajā laikā *KLU* bija liela neizmantojama jauda un papildu satiksmei bija tā jāizmanto. *KLU* termināļa kopējā jauda bija 600 000 pasažieru gadā, bet 2002. gada beigās *KLU* izmantoja aptuveni 220 000 pasažieru. Tāpēc paredzamais satiksmes pieaugums par 103 000 pasažieru neizraisītu papildu ieguldījumus, jo pašreizējais terminālis būtu pielāgots satiksmes pieaugumam;
- g) *KFBG* izmantotās diskonta likmes pamatā bija diskonta likme 8 %, ko izmantoja un bija publicējusi Vīnes lidosta un ko parasti izmantoja *KFBG* savos finanšu aprēķinos.
- (435) Komisija secina, ka Austrijas pieeja, kas izmantota, lai aplēstu pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinātu paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus, ir pamatota. Tas pats attiecas uz trešās personas veiktas apkalpošanas uz zemes papildu izmaksām un izmaksām saistībā ar maksājumiem *Austro Control*. Arī darbības izmaksu pieaugums par vienu turp/atpakaļ reisu un vienu pasažieri, kā arī diskonta likme 8 % ir aplēsti, izmantojot pamatotu pieeju. Saskaņā ar pieejamiem datiem par paredzamo satiksmes pieaugumu pamatots šķiet arī Austrijas apgalvojums par papildu ieguldījumu izmaksām.
- (436) Pēc Austrijas iesniegtās informācijas izskatīšanas Komisija tomēr nepiekrīt dažiem punktiem analizē un tāpēc veiks izmaiņas šādos analīzes punktos:
- a) Austrija savā analizē aplēsa, ka papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, ir EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri, aprēķinot šo summu, pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2000.–2004. gadā. Tomēr 2003. gada augusta nolīguma analizē saprātīgs *TED* izmantotu vidējos ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 1999.–2002. gadā, proti, uzreiz pēc tam, kad sāka īstenot nolīgumu. Pamatojoties uz Austrijas iesniegto informāciju, vidējais rādītājs 1999.–2002. gadā patiesībā bija EUR [...]. Tāpēc Komisija šajā analizē izmantos EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Tādējādi jaunais labotais rezultāts ir EUR [...] gadā;
 - b) iepriekš minēto iemeslu dēļ (skatīt 381. apsvērumu) Komisija nepiekrīt tam, ka Austrija papildu ieņēmumus iekļāva maksājumus, ko *KFBG* saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] gadā) kā darbības atbalstu 2003. gada nolīguma ar *HLX* finansēšanai (skatīt 7.1. iedaļu).
- (437) Komisija arī izlaboja tirgvedības maksājumu summas, jo minētās summas neatbilda 2004. gada 24. maija nolīgumā minētajām summām. Attiecīgi Komisija izmantoja precīzi tādas tirgvedības maksājumu summas, kādas bija minētas nolīgumā.

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem						
Projekta izmaksas, pamatojoties uz robežizmaksām						
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Austro Control – aviācijas drošība)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(Drošības nodeva)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta izmaksu metode saskaņā ar BAB 2002						
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējās projekta izmaksas						[...]
Kopējās izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu negatīvu rezultātu euro						[...]

7.6.3.4. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

- (439) Tā kā 2003. gada nolīguma ar *HLX* paredzamais diskontētais rezultāts ir negatīvs, Komisija secina, ka *KFBG*, noslēdzot šo nolīgumu, nerīkojās kā *TED*. Lidosta nevarēja paredzēt, ka tā segs šā nolīguma radītās paredzamās papildu izmaksas. Tā kā *KFBG* nerīkojās kā *TED*, tā lēmums noslēgt nolīgumu ar šādiem nosacījumiem radīja *HLX* ekonomisku priekšrocību.

7.6.4. Selektivitāte

- (440) Ekonomiskā priekšrocība tika piešķirta selektīvi, jo tā sniedza labumu tikai viena aviokompānijai, proti, *HLX*. Šajā saistībā Komisija arī norāda, ka 2003. gada nolīgums ar *HLX* neatbilda maksājumu sarakstam, kā arī nolīgumiem ar citām aviokompānijām.

7.6.5. Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību

- (441) Komisija konstatē, ka *HLX* piešķirtās priekšrocības dēļ tika kropļota konkurence un ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm 387.–389. apsvērumā minēto iemeslu dēļ.

7.6.6. Secinājums

- (442) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *HLX* saņēma valsts atbalstu EUR [...] apmērā neto pašreizējās vērtības izteiksmē.

7.7. 2008. gada nolīgums ar *Tuifly*

7.7.1. Saimnieciskās darbības un uzņēmuma jēdziens

- (443) *Tuifly*, nodrošinot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, veic saimniecisko darbību, un tāpēc tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

7.7.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (444) Lai pasākumi būtu valsts atbalsts, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti. Attiecībā uz kritērijiem, kas izmantoti, lai novērtētu valsts līdzekļu esību un attiecināmību uz valsti, ir izdarīta atsauce uz 224.–232. apsvērumu.
- (445) Komisija norāda, ka KFBG/DMG 100 % pieder valstij, proti, 20 % Klāgenfurtes pilsētai un 80 % KLH. Kā paskaidrots 24.–26. apsvērumā, KLH bija juridiska persona *sui generis*, kas ir publisko tiesību subjekts. Tāpēc KFBG/DMG uzskatāmi par publiskiem uzņēmumiem Direktīvas 2006/111/EK 2. panta b) punkta izpratnē. Komisija uzskata, ka ikviena priekšrocība, ko piešķir no KFBG/DMG līdzekļiem, liecina par valsts līdzekļu zudumu, proti, tas ir valsts līdzekļu pārskaitījums 313. apsvērumā minēto iemeslu dēļ.
- (446) Arī 2008. gada nolīgums ar *Tuifly* ir attiecināms uz valsti. Kā paskaidrots 228.–232. apsvērumā, KLH un Klāgenfurtes pilsētas lēmumi bija attiecināmi uz valsti. Abi KFBG akcionāri iecēla KFBG/DMG uzraudzības valdi (kas savukārt iecēļ valdi), tāpēc KFBG uzraudzības valde (un valde) arī proporcionāli pārstāvēja Karintijas federālās zemes valdības politiskās partijas. Turklāt uzraudzības padomei bija jāapstiprina ikviens valdes lēmums par ieguldījumiem, kas pārsniedza EUR 50 000. Atbilstoši KLH statūtu 5. punktam KLH atradās pastāvīgā Karintijas federālās zemes valdības uzraudzībā. Karintijas valdībai bija jānodrošina, lai visi KLH lēmumi atbilstu Karintijas federālās zemes interesēm.
- (447) Noslēdzot nolīgumu ar *Tuifly*, KFBG/DMG arī aktīvi pārstāvēja Karintijas federālās zemes intereses saglabāt un uzturēt dzīvotspējīgu un darbojošu lidostu Klāgenfurtē Karintijas federālās zemes vajadzībām.
- (448) Austrija apgalvoja, ka Karintijas federālā zeme bija iesaistīta lēmumā noslēgt 2008. gada nolīgumu ar *Tuifly*, tā labi zināja par nolīgumu, jo saņēma informāciju no KLH, KFBG un DMG vadības un uzraudzības valdes. Karintijas federālā zeme uzskatīja, ka nolīguma noslēgšana bija Karintijas interesēs. Austrija apstiprināja, ka KFBG/DMG un *Tuifly* noslēgtie nolīgumi ir attiecināmi uz Karintijas federālo zemi *Stardust Marine* ⁽⁶⁶⁾ sprieduma izpratnē.
- (449) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir pietiekami daudz rādītāju, lai varētu konstatēt, ka 2008. gada nolīgums starp KFBG/DMG un *Tuifly* ir attiecināms uz valsti.

7.7.3. Ekonomiska priekšrocība

7.7.3.1. Tirgus ekonomikas dalībnieka princips

- (450) Saistībā ar nolīguma ar *Tuifly* pieaugošās rentabilitātes *ex ante* analīzi ir izdarīta atsauce uz novērtējumu 263.–279. apsvērumā.

7.7.3.2. Termiņš papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšanai

- (451) TED novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā. Šis termiņš šķiet reālistisks to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 368. un 369. apsvērumā.
- (452) Par attiecīgā nolīguma novērtēšanas termiņa sākuma datumu TED būtu izvēlējies datumu, kād sākās sadarbība un sāka sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, t. i., 2008. gada 1. aprīli. Nolīgums beidza darboties 2013. gada 31. martā.

7.7.3.3. Novērtējums

- (453) Saistībā ar attiecīgo nolīgumu novērtējumu ir izdarīta atsauce uz konstatējumiem 373.–377. apsvērumā.
- (454) Pēc Komisijas pieprasījuma Austrija sagatavoja pārskatu par papildu izmaksām un ieņēmumiem, ko varēja paredzēt laikā, kad tika noslēgts attiecīgais nolīgums, kā apkopots 14. tabulā.

⁽⁶⁶⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem							
Aviokompānijas ieguldījums – nav pieejas bruto metodei							
Ieguldījums izmaksās atbilstoši nesegtajām izmaksām							
<i>Land Kärnten</i> un <i>Kärntner Landesholding</i> ieguldījums izmaksās							
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, uz vienu pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tirgvedības apjoms saskaņā ar sadarbības nolīgumu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Labots atbilstoši projekta izmaksām</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
<i>Labots atbilstoši projekta izmaksām</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projekta izmaksas, pamatojoties uz robežizmaksām							
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
(<i>Austro Control</i> – aviācijas drošība)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Drošības nodeva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projekta izmaksas saskaņā ar BAB 2007							
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Kopējās izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējās projekta izmaksas/robežizmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu pozitīvu rezultātu euro						[...]	

(455) Gatavojot 14. tabulu, Austrija ņēma vērā turpmāk minētos apsvērumus:

- a) paredzamais satiksmes pieaugums, t. i., paredzamais pasažieru skaita pieaugums, tika aprēķināts, pamatojoties uz paredzamo lidojumu skaitu gadā (801 turp/atpakaļ reiss gadā ar 148 sēdvietām, maksimālo pacelšanās svaru 68 tonnām un noslodzes faktoru 70 %) un ekstrapolēts periodam, kurā darbojas lidostas pakalpojumu nolīgums ar *Tuifly*;

- b) paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus (apkalpošanas un nolaišanās nodevas, pamatojoties uz lidostas nodevām tajā laikā) aprēķināja lidostas pakalpojumu nolīguma termiņam, pamatojoties uz *Tuifly* apstiprinātajiem nosacījumiem. Austrija norādīja, ka kopējie papildu ieņēmumi ir EUR [...];
- c) paredzamie papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (maksu par autostāvvietu, tēriņiem termināļos u. c.), tika aprēķināti visā lidostas pakalpojumu nolīguma termiņā. Austrija savā analizē aplēsa EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Rezultātā Austrija norādīja EUR [...] gadā;
- d) turklāt Austrija savā analizē papildu ieņēmumos iekļāva maksājumus, ko *KFBG* saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] gadā);
- e) pie paredzamām papildu izmaksām, t. i., izmaksām, ko rada darījums ar *Tuifly* un kas nerastos hipotētiskajā scenārijā, Austrija norādīja šādus maksājumus:
- maksājumus par tirgvedības pakalpojumiem, kas minēti tirdzniecības nolīgumā starp *KFBG* un *Tuifly*, t. i., EUR [...] katru gadu,
 - maksājumus trešai personai (*Tyrolean Airways*) apakšuzņēmējam par apkalpošanas pakalpojumiem uz zemes, kā paskaidrots 379. apsvēruma e) punktā. Austrija norādīja maksājumus EUR [...] apmērā gadā,
 - ar drošību saistītos maksājumus attiecīgajām Austrijas iestādēm: tika ņemta vērā drošības nodeva EUR [...] apmērā gadā, jo *KFBG* un *Tuifly* nolīgumā bija noteikts, ka *KFBG* ir jāmaksā šī nodeva. Tika ņemta vērā nodeva *Austro Control* EUR [...] gadā, jo *KFBG* bija jāmaksā šī nodeva saskaņā ar nolīgumu,
 - papildu darbības izmaksas paredzamā satiksmes pieauguma dēļ nolīguma termiņā: EUR [...] par vienu papildu turp/atpakaļ reisu un *MTOW* tonnu un EUR [...] par vienu papildu izlidojošo pasažieri. Austrija apgalvoja, ka šīs abas vērtības ir labākās aplēses, ko varētu noteikt *TED ex ante* novērtējumā nolīgumu parakstīšanas brīdī. Šīs vērtības ir iegūtas no izmaksu uzskaites sistēmas, ko izmantoja kopš 2007. gada (*BAB 2007*) un kas ietvēra nolaišanās tarifa, pasažieru tarifa un nodevas par apkalpošanu uz perona izmaksu koeficientus. Izmaksu uzskaites sistēmā *BAB 2008* bija sīki norādītas dažādas primārās izmaksas, sekundārās izmaksas un pieskaitāmās izmaksas, kas veidoja kopējās izmaksas. Austrija sīki paskaidroja metodi, kā *KFBG* ieguva papildu izmaksas no konkrētām primāro izmaksu pozīcijām;
- f) Austrija apgalvoja, ka 2008. gada aprīlī *KFBG* neparedzēja, ka papildu satiksmes dēļ varētu rasties ieguldījumu papildu izmaksas. Tajā laikā *KLU* bija liela neizmantojama jauda un papildu satiksmei bija tā jāizmanto. *KLU* termināļa kopējā jauda bija 600 000 pasažieru gadā, bet 2007. gada beigās *KLU* izmantoja aptuveni 210 000 pasažieru. Tāpēc paredzamais satiksmes pieaugums par 83 000 pasažieru neizraisītu papildu ieguldījumus, jo pašreizējais terminālis būtu pielāgots satiksmes pieaugumam;
- g) *KFBG* izmantotās diskonta likmes pamatā bija diskonta likme 8 %, ko izmantoja un bija publicējusi Vīnes lidosta un ko parasti izmantoja *KFBG* savos finanšu aprēķinos.
- (456) Komisija secina, ka Austrijas pieeja, kas izmantota, lai aplēstu pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinātu paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus, ir pamatota. Tas pats attiecas uz trešās personas veiktas apkalpošanas uz zemes papildu izmaksām un izmaksām saistībā ar maksājumiem *Austro Control*. Arī darbības izmaksu pieaugums par vienu turp/atpakaļ reisu un vienu pasažieri, kā arī diskonta likme 8 % ir aplēsti, izmantojot pamatotu pieeju. Saskaņā ar pieejamiem datiem par paredzamo satiksmes pieaugumu pamatots šķiet arī Austrijas apgalvojums par papildu ieguldījumu izmaksām.
- (457) Pēc Austrijas iesniegtās informācijas izskatīšanas Komisija tomēr nepiekrīt dažiem punktiem analizē un tāpēc veiks izmaiņas šādos analīzes punktos:
- a) Austrija savā analizē aplēsa, ka papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, ir EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri, aprēķinot šo summu, pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2000.–2004. gadā. Tomēr 2008. gada aprīļa nolīguma analizē saprātīgs *TED* izmantotu vidējos ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2003.–2007. gadā, proti, tieši

pirms nolīguma noslēgšanas. Pamatojoties uz Austrijas iesniegto informāciju, vidējais rādītājs 2003.–2007. gadā patiesībā bija EUR [...]. Tāpēc Komisija šajā analizē izmanto EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Tādējādi jaunais labotais rezultāts ir EUR [...] gadā;

b) 381. apsvērumā minēto iemeslu dēļ Komisija nepiekrīt tam, ka Austrija savā analizē papildu ieņēmumos iekļāva maksājumus, ko KFBG saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] gadā).

(458) Komisija arī izlaboja tirgvedības maksājumu summas, jo minētās summas neatbilda 2008. gada 1. aprīļa nolīgumā minētajām summām. Attiecīgi Komisija izmantoja precīzi tādas tirgvedības maksājumu summas, kādas bija minētas nolīgumā.

(459) Ņemot vērā šos nepieciešamos grozījumus, Komisija ir veikusi attiecīgās izmaiņas analizē, kā apkopots 15. tabulā.

15. tabula

Austrijas sagatavotā un Komisija izlabotā 2008. gadā ar Tuifly noslēgtā līguma pieaugošās rentabilitātes analīze

Līguma laikposms pieci gadi		
Kapitāla procentu likme	8 %	
Pasažieru stimulš	0,00	
LFZ (B737-700)	148	Sēdvietas
MTOW (B737-700)	68	MTOW

Bruto vērtības

Aprēķina modelis

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem						
Turp/atpakaļ reisi	836	836	836	836	836	
Slodze	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Izlidojošie pasažieri	86 610	86 610	86 610	86 610	86 610	
Stimuli	0	0	0	0	0	
Laikposms pieci gadi	1	2	3	4	5	Projektā kopā
	2008. gada aprīlis – 2009. gada marts	2009. gada aprīlis – 2010. gada marts	2010. gada aprīlis – 2011. gada marts	2011. gada aprīlis – 2012. gada marts	2012. gada aprīlis – 2013. gada marts	
Nolaišanās nodeva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Apkalpošana uz perona	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Satiksmes apkalpošana	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktūra gaisā	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktūra uz zemes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pasažieru tarifs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Stimuls	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem							
Drošības nodeva		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Drošības nodeva (Vīnes nodokļu administrācija)		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Nodeva par paredzētā laika saskaņošanu		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārskaitījums SCA Vienna		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Sēdvietu nodeva – par vienu izlidojošo pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārskaitījums apakšuzņēmējam par pasažieru apkalpošanu		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ieņēmumi atbilstoši nodevu regulējumam		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, uz vienu pasažieri		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta ieņēmumi		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tirgvedības maksājumi saskaņā ar sadarbības nolīgumu		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta izmaksas, pamatojoties uz robežizmaksām							
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control – aviācijas drošība	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Drošības nodeva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projekta izmaksu metode saskaņā ar BAB 2002							
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Kopējās projekta izmaksas/robežizmaksas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējās izmaksas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu pozitīvu rezultātu euro						[...]	

7.7.3.4. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

(460) Tā kā Ryanair un Tuifly 2008. gada nolīguma paredzamais diskontētais rezultāts ir negatīvs, Komisija secina, ka KFBG, noslēdzot šo nolīgumu, nerīkojās kā TED. Lidosta nevarēja paredzēt, ka tā segs šā nolīguma radītās paredzamās papildu izmaksas. Tā kā KFBG nerīkojās kā TED, tā lēmums noslēgt nolīgumu ar šādiem nosacījumiem radīja Tuifly ekonomisku priekšrocību.

7.7.4. *Selektivitāte*

- (461) Ekonomiskā priekšrocība tika piešķirta selektīvi, jo tā sniedz labumu tikai vienai aviokompānijai, proti, *Tuifly*. Šajā saistībā Komisija arī norāda, ka 2008. gada nolīgums ar *Tuifly* neatbilda maksājumu sarakstam, kā arī nolīgumiem ar citām aviokompānijām.

7.7.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību*

- (462) Komisija konstatē, ka *Tuifly* piešķirtās priekšrocības dēļ tika kropļota konkurence un ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm 387.–389. apsvērumā minēto iemeslu dēļ.

7.7.6. *Secinājums*

- (463) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka *Tuifly* saņēma valsts atbalstu EUR [...] apmērā neto pašreizējās vērtības izteiksmē.

7.8. **2009. gada nolīgums ar Air Berlin**7.8.1. *Ekonomiska priekšrocība*7.8.1.1. *Tirgus ekonomikas dalībnieka princips*

- (464) Saistībā ar nolīguma ar *Air Berlin* pieaugošās rentabilitātes *ex ante* analīzi ir izdarīta atsauce uz novērtējumu 263.–279. apsvērumā.

7.8.1.2. *Termiņš papildu izmaksu un ieņēmumu novērtēšanai*

- (465) TED novērtēs papildu izmaksas un ieņēmumus nolīguma īstenošanas periodā. Šis termiņš šķiet realistisks to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 368. un 369. apsvērumā.
- (466) Par attiecīgā nolīguma novērtēšanas termiņa sākuma datumu TED būtu izvēlējies datumu, kād sākās sadarbība un sāka sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, t. i., 2009. gada 25. oktobri. Nolīgums beidza darboties 2013. gada 31. martā.
- (467) Attiecībā uz iespēju pagarināt nolīgumus piesardzīgs TED nebūtu ņēmis vērā šo iespēju pagarināt nolīgumu, kas paredzēta nolīgumā. Nolīgumu noslēgšanas dienā piesardzīgam TED nebūtu pietiekami daudz norāžu, lai tas palautos uz to, ka nolīgumi ar zemo cenu aviokompāniju tiks pagarināti. Tāpēc novērtējuma beigu datums būtu 2013. gada 31. marts

7.8.1.3. *Novērtējums*

- (468) Saistībā ar attiecīgo nolīgumu novērtējumu ir izdarīta atsauce uz konstatējumiem 373.–377. apsvērumā.
- (469) Pēc Komisijas pieprasījuma Austrija sagatavoja pārskatu par papildu izmaksām un ieņēmumiem, ko varēja paredzēt laikā, kad tika noslēgts attiecīgais nolīgums, kā apkopots 16. tabulā.

16. tabula

Austrijas sagatavotā 2009. gadā ar Air Berlin noslēgtā līguma pieaugošās rentabilitātes analīze

Trīs gadi un četri mēneši		
Kapitāla procentu likme	8 %	
Pasažieru stimuls	0,00	
LFZ (B737-700)	148	Sēdvietas
MTOW (B737-700)	68	MTOW

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem							
Labots atbilstoši projekta izmaksām	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Labots atbilstoši projekta izmaksām	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projekta izmaksas, pamatojoties uz robežizmaksām							
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Drošības nodeva (aviokompānija maksā pilnā apmērā)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Projekta izmaksu metode saskaņā ar BAB 2002							
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	
Kopējās projekta izmaksas/robežizmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējās izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu pozitīvu rezultātu euro						[...]	

(470) Gatavojot 16. tabulu, Austrija ņēma vērā turpmāk minētos apsvērumus:

- paredzamais satiksmes pieaugums, t. i., paredzamais pasažieru skaita pieaugums, tika aprēķināts, pamatojoties uz paredzamo lidojumu skaitu gadā (801 turp/atpakaļ reiss paredzētajā laikposmā ar 148 sēdvietām, maksimālo pacelšanās svaru 64 tonnām un noslodzes faktoru 70 %) un ekstrapolēts periodam, kurā darbojas lidostas pakalpojumu nolīgums ar *Air Berlin*. Rezultātā Austrija norādīja 82 984 pasažierus paredzētajā laikposmā;
- paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus (apkalpošanas un nolaišanās nodevas, pamatojoties uz lidostas nodevām tajā laikā) aprēķināja lidostas pakalpojumu nolīguma termiņam, pamatojoties uz *Air Berlin* apstiprinātajiem nosacījumiem. Austrija norādīja, ka kopējie papildu ieņēmumi ir EUR [...];
- paredzamie papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (maksu par autostāvvietu, tēriņiem termināļos u. c.), tika aprēķināti visā lidostas pakalpojumu nolīguma termiņā. Austrija savā analīzē aplēsa EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Rezultātā Austrija norādīja EUR [...] gadā;
- turklāt Austrija savā analīzē papildu ieņēmumos iekļāva maksājumus, ko *KFBG* saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] gadā);
- pie paredzamām papildu izmaksām, t. i., izmaksām, ko rada darījums ar *Air Berlin* un kas nerastos hipotētiskajā scenārijā, Austrija norādīja šādus maksājumus:
 - maksājumus par tirgvedības pakalpojumiem, kas minēti *KFBG* un *Air Berlin* tirdzniecības nolīgumā, t. i., EUR [...] katru gadu,
 - maksājumus trešai personai (*Tyrolean Airways*) apakšuzņēmējam par apkalpošanas pakalpojumiem uz zemes, kā paskaidrots 379. apsvēruma e) punktā. Austrija norādīja maksājumus EUR [...] apmērā gadā,
 - maksājumus drošības vajadzībām attiecīgajām Austrijas valsts iestādēm pilnā apmērā veica *Air Berlin*, tāpēc tie nav iekļauti lidostas ekspluatanta papildu izmaksās,

- papildu darbības izmaksas paredzamā satiksmes pieauguma dēļ nolīguma termiņā: EUR [...] par vienu papildu turp/atpakaļ reisu un MTOW tonnu un EUR [...] par vienu papildu izlidojošo pasažieri. Austrija apgalvoja, ka šīs abas vērtības ir labākās aplēses, ko varētu noteikt TED *ex ante* novērtējumā nolīgumu parakstīšanas brīdī. Šīs vērtības ir iegūtas no izmaksu uzskaites sistēmas, ko izmantoja kopš 2008. gada (BAB 2008) un kas ietvēra nolaišanās tarifa, pasažieru tarifa un nodevas par apkalpošanu uz perona izmaksu koeficientus. Izmaksu uzskaites sistēmā BAB 2008 bija sīki norādītas dažādas primārās izmaksas, sekundārās izmaksas un pieskaitāmās izmaksas, kas veidoja kopējās izmaksas. Austrija sīki paskaidroja metodi, kā KFBG/DMG ieguva papildu izmaksas no konkrētām primāro izmaksu pozīcijām;
- f) Austrija apgalvoja, ka 2009. gada oktobrī KFBG neparedzēja, ka papildu satiksmes dēļ varētu rasties ieguldījumu papildu izmaksas. Tajā laikā KLU bija liela neizmantojama jauda un papildu satiksmei bija tā jāizmanto. KLU termināļa kopējā jauda bija 600 000 pasažieru gadā, bet 2008. gada beigās KLU izmantoja aptuveni 180 000 pasažieru. Tāpēc paredzamais satiksmes pieaugums par 83 000 pasažieru neizraisītu papildu ieguldījumus, jo pašreizējais terminālis būtu pielāgots satiksmes pieaugumam;
- g) KFBG/DMG izmantotās diskonta likmes pamatā bija diskonta likme 8 %, ko izmantoja un bija publicējusi Vīnes lidosta. Šo diskonta likmi parasti izmantoja KFBG savos finanšu aprēķinos.
- (471) Komisija secina, ka Austrijas pieeja, kas izmantota, lai aplēstu pasažieru skaitu un, pamatojoties uz to, aprēķinātu paredzamos aeronavigācijas papildu ieņēmumus, ir pamatota. Tas pats attiecas uz trešās personas veiktas apkalpošanas uz zemes papildu izmaksām un izmaksām saistībā ar maksājumiem *Austro Control*. Arī darbības izmaksu pieaugums par vienu turp/atpakaļ reisu un vienu pasažieri, kā arī diskonta likme 8 % ir aplēsti, izmantojot pamatotu pieeju. Saskaņā ar pieejamiem datiem par paredzamo satiksmes pieaugumu pamatots šķiet arī Austrijas apgalvojums par papildu ieguldījumu izmaksām.
- (472) Pēc Austrijas iesniegtās informācijas izskatīšanas Komisija tomēr nepiekrīt dažiem punktiem analīzē un tāpēc veiks izmaiņas šādos analīzes punktos:
- a) Austrija savā analīzē aplēsa, ka papildu ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, ir EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri, aprēķinot šo summu, pamatojoties uz vidējiem ieņēmumiem no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2000.–2004. gadā. Tomēr 2009. gada nolīguma analīzē 2009. gada oktobrī TED būtu izmantojis vidējos ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, 2004.–2008. gadā. Pamatojoties uz Austrijas iesniegto informāciju, vidējais rādītājs 2004.–2008. gadā patiesībā bija EUR [...]. Tāpēc Komisija šajā analīzē izmantos EUR [...] uz vienu izlidojošo pasažieri. Tādējādi jaunais labotais rezultāts ir EUR [...] gadā;
- b) 381. apsvērumā minēto iemeslu dēļ Komisija nepiekrīt tam, ka Austrija savā analīzē papildu ieņēmumos iekļāva maksājumus, ko KFBG saņēma no Karintijas federālās zemes (EUR [...] gadā);
- c) Komisija arī izlaboja tirgvedības maksājumu summas, jo minētās summas neatbilda 2010. gada 25. oktobra nolīgumā minētajām summām. Attiecīgi Komisija izmantoja precīzi tādas tirgvedības maksājumu summas, kādas bija minētas nolīgumā.

(473) Ņemot vērā šos nepieciešamos grozījumus, Komisija ir veikusi attiecīgās izmaiņas analīzē, kā apkopots 17. tabulā.

17. tabula

Austrijas sagatavotā un Komisija izlabotā 2009. gadā ar *Air Berlin* noslēgtā līguma pieaugošās rentabilitātes analīze

Līguma laikposms trīs gadi un pieci mēneši		
Kapitāla procentu likme	8 %	
Pasažieru stimuls	0,00	

LFZ (B737)	148	Sēdvietas
MTOW (B737)	68	MTOW

Bruto vērtības**Aprēķina modelis**

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem

Turp/atpakaļ reisi	801	801	801	333	0	
Slodze	70 %	70 %	70 %	70 %	70 %	
Izlidojošie pasažieri	82 984	82 984	82 984	34 499	0	
	1	2	3	4	5	Projektā kopā
Nolaišanās nodeva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Apkalpošana uz perona	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Satiksmes apkalpošana	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktūra gaisā	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Infrastruktūra uz zemes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pasažieru tarifs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Stimuls	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Drošības nodeva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Drošības nodeva (Vīnes nodokļu administrācija)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Nodeva par paredzētā laika saskaņošanu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārskaitījums SCA Vienna	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Ieņēmumi atbilstoši nodevu regulējumam	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uzkopšana, kas saistīta ar ielidošanu un izlidošanu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, uz vienu pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Pārpalikums no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tirgvedības apjoms saskaņā ar sadarbības nolīgumu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Projekta izmaksas, pamatojoties uz robežizmaksām						
51 % satiksmes, ko apkalpo trešās personas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Austro Control	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Drošības nodeva (aviokompānija maksā pilnā apmērā)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	

Empīriskās vērtības saskaņā ar nolīgumiem

Projekta izmaksu metode saskaņā ar BAB 2002							
Atkarībā no lidojumiem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Atkarībā no pasažieriem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Kopējās projekta izmaksas/robežizmaksas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kopējās izmaksas		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pārpalikums		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonta likme		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Izmaksu un ieguvumu analīze parāda diskontētu pozitīvu rezultātu euro						[...]	

7.8.1.4. Secinājums par ekonomisko priekšrocību

- (474) Tā kā 2009. gada nolīguma starp *Ryanair* un *Air Berlin* paredzamais diskontētais rezultāts ir pozitīvs, Komisija secina, ka *KFBG/DMG*, noslēdzot šo nolīgumu, rīkojās kā TED. Lidosta varēja paredzēt, ka tā segs šā nolīguma radītās paredzamās papildu izmaksas. Tā kā *KFBG/DMG* rīkojās kā TED, tā lēmums noslēgt vienošanās ar šādiem nosacījumiem neradīja *Air Berlin* ekonomisku priekšrocību. Turklāt nav norāžu par to, ka 2009. gadā *KFBG* bija iesaistīts *KLU* rentabilitātes stratēģijā un ilgtermiņa pasākumos.

7.8.2. Secinājums

- (475) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija konstatē, ka *Air Berlin* nav saņēmusi valsts atbalstu.

7.9. Secinājums par atbalsta esību

- (476) Iepriekš minēto iemeslu dēļ *KFBG* finansējums un nolīgumi ar *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem, kā arī nolīgumi ar *HLX* un *Tuifly* ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punktā izpratnē.

8. ATBALSTA LIKUMĪBA

- (477) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem piešķirt vai mainīt atbalstu un tās nedrīkst īstenot ierosināto pasākumu, kamēr paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.

8.1. *KFBG* finansējums

- (478) Tā kā līdzekļi *KLU* finansēšanai jau bija pieejami *KFBG/DMG*, Komisija uzskata, ka Austrija nav ņēmusi vērā LESD 108. panta 3. punktā noteikto aizliegumu⁽⁶⁷⁾.
- (479) Turklāt, pamatojoties uz novērtējumu 480.–483. apsvērumā, pārbaudāmos atbalsta pasākumus par labu *KFBG/DMG* nevar uzskatīt par atbrīvotiem no ziņošanas prasības, pamatojoties uz 2005. gada lēmumu par PVTN⁽⁶⁸⁾, kas attiecās uz atbalstu, kuru piešķīra līdz 2012. gada 31. janvārim.
- (480) 2005. gada lēmums par PVTN atbrīvoja no ziņošanas prasības valsts atbalstu attiecībā uz kompensāciju par tādiem sabiedriskajiem pakalpojumiem uzņēmumiem, kas saistīti ar PVTN, kuri atbilst šeit paredzētajiem nosacījumiem. Proti, 2005. gada lēmumā par PVTN atzina par saderīgu valsts atbalstu attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem lidostām, i) kuru gada apgrozījums nepārsniedz 1 000 000 pasažierus vai ii) kuru gada apgrozījums pirms nodokļu samaksas ir mazāks nekā 100 miljoni divus finanšu gadus, pirms tika piešķirtas tiesības sniegt PVTN, un kuras saņem gada kompensāciju, kas mazāka par EUR 30 miljoniem.

⁽⁶⁷⁾ 2004. gada 14. janvāra spriedums lietā *Fleuren Compost*/Komisija, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽⁶⁸⁾ Komisijas 2005. gada 28. novembra Lēmums 2005/842/EK par EK Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 312, 29.11.2005., 67. lpp.).

- (481) Lai gūtu labumu no atbrīvojuma, kompensācijai par PVTN nodrošināšanu ir jāatbilst 4., 5. un 6. pantā paredzētajiem nosacījumiem. 2005. gada lēmuma par PVTN 4. pantā ir noteikts, ka, lai piemērotu šo lēmumu, atbildību par PVTN sniegšanu uztic attiecīgajam uzņēmumam ar vienu vai vairākiem tiesību aktiem, kuros cita starpā ir noteikts sabiedrisko pakalpojumu saistību veids un ilgums, kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametri un kārtība, kādā novērst un atmaksāt jebkādu kompensācijas pārmaksu. 2005. gada lēmuma par PVTN 5. pantā ir noteikts, ka kompensācijas summa nedrīkst pārsniegt izmaksas, kas nepieciešamas, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos rēķinus un saprātīgu peļņu. Visbeidzot, 2005. gada lēmuma par PVTN 6. pantā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāveic regulāras pārbaudes, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi nesaņem pārmērīgas kompensācijas virs apjoma, kas noteikts saskaņā ar 5. pantu.
- (482) Kā norādīja Austrija, *KLU* ekspluatāciju var uzskatīt par PVTN. Tomēr Komisija uzskata, *KLU* pārvaldīšanu nevar kvalificēt kā PVTN, pamatojoties uz Austrijas iesniegto informāciju. Austrija neiesniedza ne skaidri noteiktu uzdevumu *KFBG/DMG* sniegt PVTN, ne noteikumus, kas reglamentē *KFBG/DMG* tiesības uz kompensāciju. Arī *KFBG/DMG* neiesniedza Komisijai nevienu dokumentu, kurā būtu izklāstīta tāda PVTN darbības joma, kas tam bija jāsniedz. Tāpēc Komisija uzskata, ka *KLU* pārvaldniekam nebija uzticēta īsta PVTN sniegšana. Karintijas federālā zeme nav arī noteikusi kompensācijas aprēķināšanas, kontroles un pārskatīšanas parametrus, kā arī nepieciešamo kārtību, kādā novērst un atmaksāt jebkādu kompensācijas pārmaksu. Tāpēc 2005. gada lēmuma par PVTN 4., 5. un 6. panta prasības attiecībā uz uzticēšanas aktiem nav izpildītas.
- (483) Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz šo, nevar secināt, ka *KFBG/DMG* piešķirtais atbalsts bija atbrīvots no ziņošanas prasības atbilstoši 2005. gada lēmumam par PVTN.
- (484) Tāpēc Komisija secina, ka Austrija nav izpildījusi LESD 108. panta 3. punktā paredzēto īstenošanas aizliegumu.

8.2. 2002. un 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair*, *LV* un *AMS*

- (485) Valsts atbalsts, ko piešķir *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem, pamatojoties uz 2002. un 2006. gada nolīgumiem, tika piešķirts bez paziņošanas. Tāpēc *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem piešķirtais valsts atbalsts ir nelikumīgs atbalsts.

8.3. 2003. gada nolīgums ar *HLX* un 2008. gada nolīgums ar *Tuifly*

- (486) Valsts atbalsts, ko piešķir *HLX* un *Tuifly*, pamatojoties uz 2003. un 2008. gada nolīgumiem, tika piešķirts bez paziņošanas. Tāpēc tas ir nelikumīgs atbalsts.

9. ATBALSTA SADERĪGUMA NOVĒRTĒJUMS

9.1. *KFBG* finansējums

- (487) LESD 107. panta 3. punktā ir paredzēti daži izņēmumi no vispārējā noteikuma LESD 107. panta 1. punktā par to, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Pārbaudāmo atbalstu var vērtēt, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā ir teikts, ka "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm", var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

9.1.1. Saderīgums atbilstoši 2014. gada Pamatnostādnēm aviācijas jomā

- (488) Tā kā Austrija (kā arī atbalsta saņēmēji) neiesniedza argumentus tam, ka atbalsts ir jāapstiprina tieši atbilstoši LESD 107. panta 3. punktam, 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir paredzēts regulējums novērtējumam, vai lidostām piešķirtu atbalstu var uzskatīt par saderīgu atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

- (489) Saskaņā ar 172. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā Komisija uzskata, ka tās paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai ⁽⁶⁹⁾, nebūtu piemērojams izskatīšanā esošām lietām par nelikumīgu darbības atbalstu lidostām, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Tā vietā Komisija piemēros 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā izklāstītos principus visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām pat tad, ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma.
- (490) Jau 478. apsvērumā Komisija secināja, ka finanšu ieguldījumi *KFBG/DMG* ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa.
- (491) Ņemot vērā 492. apsvērumā minētos 2014. gada Pamatnostādņu aviācijas jomā noteikumus, Komisijai ir jānosaka, vai pārbaudāmais pasākums ir nelikumīgs ieguldījums vai darbības atbalsts.
- (492) Saskaņā ar 25. punkta 18. apakšpunktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ieguldījumu atbalsts ir definēts kā "atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu". Turklāt saskaņā ar pamatnostādņu 107. punktu ieguldījumu atbalsts var būt gan avansa maksājumu veidā (proti, lai atlīdzinātu avansa ieguldījumu izmaksas), gan periodisku maksājumu veidā (lai atlīdzinātu kapitāla izmaksas, samazinot gada vērtību un finansējuma izmaksas).
- (493) No otras puses, darbības atbalsts ir atbalsts, lai atlīdzinātu visas lidostas darbības izmaksas vai to daļu, kas definētas kā "izmaksas, kas ir lidostu pakalpojumu sniegšanas pamatā, ieskaitot tādas izmaksu kategorijas kā personāla izmaksas, nolikti pakalpojumi, komunikācijas, atkritumi, enerģija, uzturēšana, ire un administrācija, taču neietverot kapitāla izmaksas, tirgvedības atbalstu vai citus stimulus, ko lidosta sniegusi aviokompānijām, un izmaksas, kas ir sabiedriskās kārtības jomā" ⁽⁷⁰⁾.
- (494) Var uzskatīt, ka finanšu ieguldījumi, ko izmantoja, lai segtu *KFBG/DMG* gada darbības zaudējumus, ko radīja *KFBG* un dažādu aviokompāniju tirdzniecības nolīgumu izmaksas, ir darbības atbalsts *KFBG/DMG*.
- (495) 5.1.2. iedaļā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir minēti kritēriji, ko Komisija izmantos, novērtējot darbības atbalsta saderību ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Saskaņā ar 172. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā Komisija izmantos šos kritērijus visos darbības atbalsta gadījumos, tostarp izskatīšanā esošu paziņojumu un nelikumīga nepaziņota atbalsta gadījumos.
- (496) Nelikumīgu darbības atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada Pamatnostādņu aviācijas jomā publicēšanas dienas, var uzskatīt par saderīgu ar neatlīdzināto darbības izmaksu pilnu apmēru, ja ir izpildīti šādi nosacījumi ⁽⁷¹⁾:
- *ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā*: šis nosacījums ir izpildīts cita starpā tad, ja atbalsts palielina Savienības pilsoņu mobilitāti un reģionu savienojamību vai veicina reģionu attīstību ⁽⁷²⁾,
 - *valsts iejaukšanās nepieciešamība*: atbalstam ir jābūt piešķirtam situācijās, kad šāds atbalsts var nodrošināt būtiskus uzlabojumus, ko pats tirgus nevar sasniegt ⁽⁷³⁾,
 - *valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība*: šis nosacījums ir izpildīts, ja dalībvalsts var pierādīt, ka atbalsts ir piemērots pasākums paredzētā mērķa sasniegšanai ⁽⁷⁴⁾,

⁽⁶⁹⁾ Komisijas paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai (OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.).

⁽⁷⁰⁾ 25. punkta 21. apakšpunkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁷¹⁾ Saskaņā ar 137. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ne visi pamatnostādņu 5.1. iedaļā paredzētie nosacījumi attiecas uz iepriekš piešķirtu darbības atbalstu.

⁽⁷²⁾ 137., 113. un 114. punkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁷³⁾ 137. un 116. punkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁷⁴⁾ 137. un 120. punkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

- *stimulējošas ietekmes esība*: šis nosacījums ir izpildīts, ja ir iespējams, ka darbības atbalsta neesības gadījumā un ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalsta esību un satiksmes apmēru, attiecīgās lidostas saimnieciskās darbības apmērs būtiski samazinātos ⁽⁷⁵⁾,
- *atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)*: lai darbības atbalsts lidostām būtu samērīgs, tam ir jābūt ierobežotam līdz minimumam, kas nepieciešams, lai varētu veikt atbalstīto darbību ⁽⁷⁶⁾,
- *izvaiņšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību* ⁽⁷⁷⁾.

9.1.1.1. Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

- (497) Pārbaudāmais darbības atbalsts, kas ietver KFBG/DMG zaudējumus kopš 2000. gada un attiecīgos Klāgenfurtes pilsētas, Karintijas federālās zemes un K LH finanšu ieguldījumus, kā norādīts 2. tabulā, bija paredzēts KLU darbības uzturēšanai atbilstošā līmenī.
- (498) Saskaņā ar 113. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā, lai varētu uzskatīt, ka darbības atbalsts veicina kopīgu interešu mērķa sasniegšanu, tam būtu jāpalielina Savienības pilsoņu mobilitāte un reģionu savienojamība, jāsamazina gaisa satiksmes sastrēgumi lielos Savienības lidostu centros vai jāveicina reģionu attīstība.
- (499) KLU ir svarīga Karintijas reģiona attīstībai, kur neatņemama daļa ir labs savienojums ar Austrijas galvaspilsētu Vīni un galvenajiem Vācijas darījumdarbības centriem. KLU arī apmierina reģiona vajadzības savienojamības ziņā, jo īpaši, ņemot vērā tūrismu, kas saistīts ar vasaras un ziemas kalnu sporta veidiem. KLU darījumdarbības profils atbilst reģiona vajadzībām, piedāvājot ērtu infrastruktūru vairākiem plānotiem lidojumiem uz galvenajiem darījumdarbības centriem Vācijā (Berlīni, Hamburgu, Ķelni/Bonnu un iepriekš arī Minheni), kā arī Vīni.
- (500) Tāpēc darbības atbalsts Klāgenfurtes lidostai veicina reģiona savienojamību un attīstību. Saskaņā ar Austrijas iesniegto informāciju KFBG gada pārskatos Klāgenfurtes lidostas attīstība bija pamatota arī ar stabilu pasažieru skaita prognozi.
- (501) Turklāt ir arī jānovērtē, vai iespējama lidostas infrastruktūras dublēšanās varētu traucēt noteikt, vai KLU darbība tiešām atbilst noteiktam kopīgo interešu mērķim.
- (502) Šajā saistībā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā lidostas aptvēruma teritorija ir definēta kā ģeogrāfiskā tirgus robežas, ko parasti veido apgabals, kurš ir 100 km rādiusā ap lidostu vai no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, izmantojot automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu. Vienlaikus 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ļauj novirzīties no lidostas aptvēruma teritorijas standarta definīcijas, lai ņemtu vērā katras atsevišķas lidostas īpašās iezīmes. Šajā saistībā dažādu lidostu aptvēruma teritorija var atšķirties izmēra un formas, tostarp darījumdarbības modeļa, apkalpojamo vietu un galamērķu ziņā.
- (503) Ņemot vērā šo pieeju, var pieņemt, ka Grācas lidosta (128 km no Klāgenfurtes), Mariboras lidosta (137 km no Klāgenfurtes), Triestes lidosta (203 km attālumā no Klāgenfurtes) un Zalcburgas lidosta (223 km attālumā no Klāgenfurtes) neatrodas vienā aptvēruma teritorijā.
- (504) Tomēr Ļubļanas lidosta Slovēnijā ir tuvu. Īsākais ceļš no Klāgenfurtes līdz Ļubļanas lidostai ir 80 km, un tas šķērso Karavankes kalnu grēdu pa Ļubeļas kalnu pāreju, kas atrodas 1 068 metrus virs jūras līmeņa. Austrijas iestādes norādīja, ka, braucot ar automašīnu, ir nereāli pavadīt ceļā 60 minūtes vai mazāk, pirmkārt, tāpēc, ka ceļš ir šaurs, līkumots un stāvs un ir grūti to pārvarēt pat normālos apstākļos, bet īpaši ziemas sezonā, un, otrkārt, tāpēc, ka ceļš tiek slēgts vairākas reizes gadā akmeņu vai dubļu nogrūvumu dēļ. Īsākā alternatīva būtu autoceļš līdz Villačas pilsētai un pa Karavankes tuneli, taču attālums būtu aptuveni 130 kilometri. Nav ātrvilciena savienojuma, un ceļā pavadītais laiks, braucot ar vilcienu, ir no divām stundām un desmit minūtēm līdz divām stundām un 48 minūtēm. Ņemot vērā šo ģeogrāfisko situāciju, var secināt, ka Ļubļanas lidosta nav KLU aptvēruma teritorijā, jo ceļā pavadītais laiks starp abām lidostām bieži būs ilgāks par ceļā pavadīto laiku labākajos laikapstākļos.

⁽⁷⁵⁾ 137. un 124. punkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁷⁶⁾ 137. un 125. punkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

⁽⁷⁷⁾ 137. un 131. punkts 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā.

- (505) Turklāt *KLU* un Ļubļanas lidostas darījumdarbības modeļi ir ļoti atšķirīgi. Klāgenfurte piedāvā galvenokārt regulārus lidojumus no Klāgenfurtes uz galvenajiem darījumdarbības centriem, piemēram, Vīni, Berlīni, Hamburgu vai Ķelni/Bonnu, un dažus čārterlidojumus uz vairākiem brīvdienu galamērķiem. Tādējādi galamērķi, ko *KLU* apkalpoja Klāgenfurtē, ir tikai tādi, kas vajadzīgi Karintijas iedzīvotājiem, proti, ātra un viegla piekļuve galvenajiem vāciski runājošajiem darījumdarbības centriem un vienlaikus tūristu viegla piekļuve Karintijas tūrisma nozarei.
- (506) Ļubļanas lidostā kā galvenajā Slovēnijas galvaspilsētas lidostā ir vairāk nekā viens miljons pasažieru gadā, un tā piedāvā plašu plānoto un čārterlidojumu starptautisko galamērķu klāstu visā Eiropā, jo īpaši Austrumeiropas valstīs.
- (507) Tāpēc Komisija uzskata, ka Klāgenfurtes lidostai piešķirtais darbības atbalsts palīdzēja sasniegt kopīgu interešu mērķi uzlabot Karintijas reģiona savienojamību un attīstību, ekspluatējot transporta infrastruktūru, lai apmierinātu reģiona pārvaldījumu vajadzības.

9.1.1.2. Valsts iejaukšanās nepieciešamība

- (508) Saskaņā ar 116. un turpmākajiem punktiem 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā darbības atbalstu lidostām uzskata par nepieciešamu, ja tas sniedz būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt. Pamatnostādnēs ir arī atzīts, ka nepieciešamība pēc publiska finansējuma, ar ko finansēt darbības izmaksas, augstu pastāvīgo izmaksu dēļ būs atšķirīga atkarībā no lidostas lieluma, un parasti tā būs proporcionāli lielāka mazāku lidostu gadījumā, un ka lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieru, var nebūt spējīgas segt būtisku daļu savu darbības izmaksu.
- (509) Lai gan iepriekš *KLU* apkalpoja aptuveni 520 000 pasažieru gadā, pasažieru skaits gadā nostabilizējās līdz aptuveni 230 000, kas ir daudz mazāk par 700 000 pasažieru. Lidosta nespēja radīt pietiekami lielus ieņēmumus, lai atlīdzinātu savas darbības izmaksas pietiekamā apmērā, kas 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir minēta, kā tipiska situācija šāda izmēra lidostās. Bez attiecīgā atbalsta *KFBG/DMG* būtu spiesti izstāties no tirgus, liedzot Karintijai iespēju izmantot pārvaldījumu infrastruktūru, kam ir būtiska nozīme Karintijas pieejamībā un (tūrisma) attīstībā.
- (510) Tāpēc Komisija uzskata, ka darbības atbalsts Klāgenfurtes lidostai ir nepieciešams.

9.1.1.3. Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

- (511) Saskaņā ar 120. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā darbības atbalstam ir jābūt piemērotam politikas instrumentam plānotā mērķa sasniegšanai vai risināmās problēmas novēršanai. Tā kā *KLU* radīja zaudējumus, vienīgais piemērotais instruments darbības līmenī bija darbības atbalsts, kas ļāva lidostai turpināt darbību, nodrošinot Karintijas reģiona savienojamību. Citi instrumenti, piemēram, ieguldījumu atbalsts vai regulatīvi pasākumi, nešķiet piemēroti *KLU* finansiālo problēmu novēršanai darbības līmenī. Tāpēc Komisija uzskata, ka *KLU* piešķirtais darbības atbalsts ir piemērots instruments.

9.1.1.4. Stimulējošas ietekmes esība

- (512) Saskaņā ar 124. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir iespējams, ka darbības atbalsta neesības gadījumā un ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalsta esību un satiksmes apmēru, attiecīgās lidostas saimnieciskās darbības apmērs būtiski samazinātos.
- (513) Karintijas reģiona pārvaldījumu nepieciešamība, kas izteikta kā pasažieru skaits, 2004.–2010. gadā nostabilizējās 400 000 pasažieru gadā līmenī (un tikai kopš 2012. gada samazinājās līdz 230 000 pasažieriem gadā). Lai gan iepriekš pasažieru skaits ir bijis diezgan stabils, tas nespēj atlīdzināt darbības izmaksas. Austrijas iesniegtie rādītāji liecināja, ka bez darbības atbalsta lidostai būtu būtiski zaudējumi vairākumā attiecīgo gadu⁽⁷⁸⁾. Tāpēc bez darbības atbalsta *KFBG* būtu jāsamazina satiksmes apmērs, lai samazinātu izmaksas un zaudējumus, vai pretējā

⁽⁷⁸⁾ Saskaņā ar Austrijas iesniegtajiem rādītājiem bez darbības atbalsta neto ieņēmumi 2002. gadā būtu EUR – 1 401 180; 2003. gadā EUR 145 056; 2004. gadā EUR – 1 597 060; 2005. gadā EUR – 758 979; 2006. gadā EUR – 778 887; 2007. gadā EUR 230 145; 2008. gadā EUR – 703 000; 2009. gadā EUR – 1 324 969.

gadījumā tas, iespējams, būtu bankrotējis, kas, iespējams, varētu izraisīt lidostas darbības izbeigšanu. Tāpēc bez darbības atbalsta lidosta nebūtu saglabājusi satiksmes līmeni, un tās saimnieciskās darbības apmērs būtu jāsamazina.

9.1.1.5. Atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)

- (514) Attiecībā uz nepieciešamību, pārbaudāmie pasākumi bija ierobežoti līdz minimumam, kas nepieciešams, lai kompensētu zaudējumus un ļautu *KFBG/DMG* izpildīt kapitāla prasības un turpināt dzīvotspējīgu darbību. Atbalsts bija nepieciešams, lai uzturētu uzņēmuma darbību un nepārsniegtu summu, kas bija nepieciešama, lai atļūdinātu darbības radītos zaudējumus. Tāpēc atbalsts bija ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam.
- (515) Tādējādi Komisija uzskata, ka darbības atbalsts *KLU* ir samērīgs.

9.1.1.6. Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

- (516) Saskaņā ar 131. punktu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā, vērtējot lidostai piešķirtā darbības atbalsta saderību, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Par iespējamiem konkurences kropļojumiem vai ietekmi uz tirdzniecību var liecināt tas, ka lidosta atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, kurā atrodas cita lidosta ar neizmantotu jaudu.
- (517) Kā liecina 503. un turpmākie apsvērumi, ņemot vērā to, ka aptvēruma teritorija ir 100 km un 60 minūšu attālumā, var pieņemt, ka Ļubļanas lidosta nav Klāgenfurtas aptvēruma teritorijā.
- (518) Turklāt Austrija apstiprināja, ka *KLU* lidostas infrastruktūra ir pieejama visām aviokompānijām ar nediskriminējošiem noteikumiem. *KLU* var piekļūt bez jebkādiem ierobežojumiem jebkura aviokompānija, kas vēlas to izmantot. Tāpēc šī infrastruktūra ir pieejama vienlīdzīgi nediskriminējoši 2014. gada Pamatnostādņu izpratnē.

9.1.2. Secinājums

- (519) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka *KLU* piešķirtais darbības atbalsts ir saderīgs ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ņemot vērā 5.1.2. iedaļā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā paredzētos saderīguma nosacījumus.
- (520) Komisija arī uzskata, ka tā kā tā konstatēja, ka darbības atbalsts *KFBG/DMG* ir saderīgs ar 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā, tai nav jāizskata cits Austrijas ierosinātais iespējamā saderīguma pamatojums.

9.2. Nolīgumi ar aviokompānijām – Piemērojamais tiesiskais regulējums

- (521) Komisija norāda, ka Austrija nav minējusi nevienu argumentu, lai pierādītu, ka *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem piešķirtais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (522) Pamatojoties uz Tiesas judikatūru⁽⁷⁹⁾, Komisija atgādina, ka Austrijai ir pienākums norādīt tiesisko pamatu, pamatojoties uz kuru valsts atbalsta pasākumu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu un varētu pierādīt, ka ir izpildīti visi vajadzīgie nosacījumi. Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija lūdza Austrijai iesniegt informāciju par to, vai saderīgumu var noteikt saskaņā ar 2005. gada Vadlīnijām aviācijas jomā vai tieši ar LESD. Tomēr Austrija neiesniedza nevienu dokumentu, lai pierādītu, ka ir izpildīti attiecīgie nosacījumi saderīgam atbalstam jaunizveidotam uzņēmumam atbilstīgi 2005. gada Vadlīnijām aviācijas jomā vai tieši LESD. Arī ieinteresētās personas neiesniedza piezīmes par kādu no iesniegtajiem argumentiem, lai pierādītu valsts atbalsta pasākuma saderīgumu ar iekšējo tirgu.

⁽⁷⁹⁾ Skatīt 1993. gada 28. aprīļa spriedumu lietā Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. punkts.

9.2.1. 2002. gada nolīgumi ar Ryanair

- (523) 2002. gada nolīgumi tika noslēgti pirms 2005. gada Vadlīniju aviācijas jomā publicēšanas 2005. gada 9. decembrī. Attiecībā uz tāda atbalsta saderīgumu, kas piešķirts pirms šā datuma, 85. punktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā un 174. punktā 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir atsauce uz noteikumiem, kuri bija piemērojami laikā, kad tika piešķirts atbalsts.
- (524) Pirms 2005. gada Vadlīniju aviācijas jomā pieņemšanas Komisija bija pieņēmusi 1994. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā⁽⁸⁰⁾. Tomēr šajās pamatnostādnēs nebija īpaši atrunāts jautājums par darbības atbalsta piešķiršanu gaisa satiksmes veicināšanai no reģionālām lidostām. Faktiski jautājums pakāpeniski radās, veidojoties sastrēgumiem dažās lielās Eiropas lidostās un attīstoties zemo cenu aviokompānijām, kas vēl nenotika 1994. gadā. Attiecīgi 1994. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā nesniedz piemērotu pamatu lidostām piešķirtā atbalsta saderībai šajā gadījumā. Tāpēc Komisijai ir jāvērtē attiecīgā atbalsta saderība, pamatojoties tieši uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (525) Šajā saistībā jānorāda, ka laika gaitā novērtējums, ko veic Komisija attiecībā uz šāda veida valsts atbalstu, ir uzlabots, lai gan daži punkti ir palikuši nemainīgi. Šo punktu pamatā ir vispārīgie principi, kas reglamentē atbalsta saderīgumu atbilstīgi iepriekš minētajiem LESD noteikumiem.
- (526) Attiecīgi 1999. gada jūnija lēmumā par Mančestras lidostu⁽⁸¹⁾ Komisija konstatēja, ka lidostas nodevu samazināšana nediskriminējošā un laika ziņā ierobežotā veidā, lai veicinātu jaunu maršrutu attīstību, bija saderīga ar noteikumiem par valsts atbalstu.
- (527) Pēc tam savā 2004. gada februāra lēmumā Šarleruā lidostas lietā⁽⁸²⁾ Komisija paskaidroja, ka darbības atbalsta pasākumi, kas paredzēti, lai palīdzētu jaunām aviokompānijām sākt darbību vai palielināt lidojumu biežumu konkrētos maršrutos, var būt nepieciešams rīks mazu reģionālo lidostu attīstīšanai. Patiesi, pasākumi var pārliecināt ieinteresētos uzņēmumus uzņemties risku ieguldīt jaunos maršrutos. Tomēr, lai šādu atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu, pamatojoties uz LESD 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ir jānosaka, vai šis atbalsts ir nepieciešams un samērīgs ar izvirzīto mērķi, un vai tas ietekmē tirdzniecību tādā apmērā, kas ir pretrunā kopīgām interesēm. Tāpēc Komisija paredzēja dažus nosacījumus, kas jāizpilda, lai šo darbības atbalstu varētu atzīt par saderīgu, proti:
- atbalstam jāpalīdz sasniegt Kopienas nozīmes mērķi par reģionālas lidostas attīstību, izmantojot satiksmes neto pieaugumu jaunajos maršrutos,
 - atbalstam jābūt nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviokompānija vai cita aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam,
 - atbalstam jābūt stimulējošam tādā nozīmē, ka tam jāveicina tādas darbības attīstība, kura pēc noteikta laikposma varētu kļūt rentabla, kas savukārt nozīmē, ka atbalsta sniegšanas ilgumam jābūt ierobežotam,
 - atbalstam ir jābūt samērīgam, t. i., summai ir jābūt saistītai ar satiksmes neto attīstību,
 - atbalstam jābūt piešķirtam pārredzami un nediskriminējoši, un to nedrīkst apvienot ar citiem atbalsta veidiem.
- (528) 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā un 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir skaidri noteikti šie saderīguma principi, taču šajā gadījumā Komisija var atzīt par saderīgu aviokompānijām piešķirtu darbības atbalstu, ja tas veicina mazāku lidostu attīstību, izmantojot satiksmes neto pieaugumu jaunajos maršrutos, ja atbalsts ir nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviokompānija vai cita

⁽⁸⁰⁾ EK līguma 92. un 93. panta piemērošana un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (94/C 350/07) (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

⁽⁸¹⁾ Skatīt 1999. gada 14. jūnija Lēmumu NN 109/98 *Apvienotā Karaliste Mančestras lidosta*.

⁽⁸²⁾ Komisijas 2004. gada 12. februāra Lēmums 2004/393/EK par Valonijas reģiona un *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajam priekšrocībām aviokompānijai *Ryanair* tās darbības sākšanai Šarleruā laikā (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.). Šo lēmumu atcēla ar 2008. gada 17. decembra spriedumu lietā *Ryanair Ltd/Eiropas Kopienas Komisija*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Tomēr tas parāda, ka Komisija veiktais attiecīgā atbalsta novērtējums ir mainījies.

aviokompānija jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam, ja tas ir ierobežots laikā un ja maršruts, kuram tas ir piešķirts, varētu kļūt rentabls, ja atbalsta summa ir saistīta ar satiksmes neto attūstību un ja atbalsts ir piešķirts pārredzami un nediskriminējoši un tas nav apvienots ar citiem atbalsta veidiem.

- (529) Šajā saistībā lēmuma par procedūras sākšanu 212. punktā Komisija norādīja, ka tā vērtēs 2002. gada nolīgumu ar *Ryanair*, AMS un LV saderību, ņemot vērā šos kritērijus. Jānorāda, ka ne Austrija, ne ieinteresētās trešās personas nav apstrīdējušas šo kritēriju piemērošanu.
- (530) Nobeigumā, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā 2002. gada nolīgumu saderīgums ir jāvērtē, ņemot vērā iepriekš minētos principus, pamatojoties tieši uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

9.2.2. 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair*

- (531) Attiecībā uz darbības sākšanas atbalstu 2014. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā ir noteikts: "Komisija piemēros šajās pamatnostādnēs 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 nelikumīga valsts atbalsta novērtējumam piemērojamo noteikumu noteikšanu pasākumi ir jāvērtē saskaņā ar pamatnostādnēm, kas ir spēkā laikā, kad tiek piešķirts atbalsts. Attiecīgi tā nepiemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus tāda aviosabiedrībām piešķirta nelikumīga darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa."
- (532) Savukārt 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā ir noteikts, ka:

"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."

- (533) Tā kā 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair* tika noslēgti pēc 2005. gada Vadlīniju aviācijas jomā publicēšanas Oficiālajā Vēstnesī 2005. gada 9. decembrī, šīs vadlīnijas ir piemērots tiesiskais pamats atbalsta saderīguma ar iekšējo tirgu novērtēšanai.

9.2.3. 2003. gada nolīgums ar HLX

- (534) 2003. gada nolīgums ar *HLX* tika noslēgts pirms 2005. gada Vadlīniju aviācijas jomā publicēšanas 2005. gada 9. decembrī. Attiecībā uz tāda atbalsta saderīgumu, kas piešķirts pirms šā datuma, Komisija atsauca uz 523.–530. apsvērumu.
- (535) Nobeigumā Komisija uzskata, ka šajā gadījumā 2003. gada nolīguma ar *HLX* saderīgums ir jāvērtē, ņemot vērā iepriekš minētos principus, pamatojoties tieši uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

9.2.4. 2008. gada nolīgums ar *Tuifly*

- (536) Attiecībā uz piemēroto tiesisko regulējumu ir minēta atsauce uz 531.–533. apsvērumu. Tā kā 2008. gada nolīgums ar *Tuifly* tika noslēgts pēc 2005. gada Vadlīniju aviācijas jomā publicēšanas Oficiālajā Vēstnesī 2005. gada 9. decembrī, šīs vadlīnijas ir piemērots tiesiskais pamats atbalsta saderīguma ar iekšējo tirgu novērtēšanai.

9.3. 2002. gada nolīgumi ar *Ryanair*, LV un AMS

9.3.1. Saderīguma novērtējums atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam: Atbalstam ir jābūt ierobežotam laikā un jāattiecas uz maršrutu, kas varētu kļūt rentabls

- (537) Komisija norāda, ka neatkarīgi no tās acinājuma šajā saistībā Austrija neiesniedza nevienu ilgtspējas pētījumu par Klāgenfurtē–Londonas maršrutu, uz kuru attiecas 2002. gada nolīgumi, lai pierādītu, ka saskaņā ar

pārbaudāmajiem nolīgumiem piešķirtais atbalsts bija pamatots. Attiecīgi, pamatojoties uz lietā pieejamiem faktiem, šķiet, ka iestādēm, kuras piešķīra pārbaudāmo atbalstu, nebija skaidras perspektīvas par to, ka Klāgenfurtē–Londonas maršruts varētu būt ilgtspējīgs bez atbalsta īstermiņā. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka Austrijas iestāžu paskaidrojumos, ko iesniedza Austrijas iestādes par *Ryanair* apkalpotā maršruta ekonomiskajiem ieguvumiem, tika analizēta to ietekme uz reģiona attīstību, bet neietvēra prognozes par turpmāko ilgtspēju šim vai citiem maršrutiem, ko nākotnē varētu apkalpot *Ryanair*.

- (538) Turklāt Komisija norāda, ka, lai gan šie pasākumi bija ierobežoti laikā, katra nolīguma piecu gadu termiņš nebija nepieciešams vai samērīgs izmaksām, kas radās, sākot apkalpot jaunu maršrutu, ņemot vērā to, ka parasti aviācijas nozarē trīs gadus ilguma termiņš ir pietiekams.
- (539) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2002. gada nolīgumi neatbilst nosacījumam, ka pasākumiem ir jābūt ierobežotiem laikā un jāietver maršrutu, kuri varētu kļūt rentabli. Tā kā šis nosacījums nav izpildīts, Komisijai nav jāvērtē citi iepriekš minētie nosacījumi.

9.3.2. *Atbalstam ir jābūt samērīgam, t. i., summai ir jābūt saistītai ar satiksmes neto attīstību;*

- (540) Austrija nav iesniegusi nekādu informāciju par to, kā atbalsts, uz kuru attiecas pārbaudāmie nolīgumi, attiecas uz satiksmes neto attīstību. Proti, nav iesniegtas nekādas norādes par *Ryanair* izmaksām, sākot apkalpot Klāgenfurtē–Londonas maršrutu, un 2002. gada nolīgumos nav noteikumu, kas nodrošinātu, ka *Ryanair* piešķirtais atbalsts būs ierobežots līdz šo izmaksu pamatotai daļai. Tāpēc Komisija uzskata, ka 2002. gada nolīgumi neatbilst prasībai par to, ka atbalstam ir jābūt samērīgam, proti, summai ir jābūt saistītai ar satiksmes attīstību.

9.3.3. *Secinājums*

- (541) Komisija uzskata, ka 2002. nolīgumi ar *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem ir nelikumīgs atbalsts, kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

9.4. 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair* un AMS – Saderīguma novērtējums atbilstoši 2005. gada Vadlīnijām aviācijas jomā

- (542) Ņemot vērā to, ka ir jāizpilda visi saderīguma nosacījumi, kas paredzēti 79. punktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā, Komisija uzskata, ka ir jāpierāda vienīgi tas, ka viens no nosacījumiem nav izpildīts, lai konstatētu, ka atbalsts aviokompānijām nav saderīgs. Komisija sāk savu analīzi ar nosacījumu, kas ir paredzēts 79. punkta d) apakšpunktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā.
- (543) 79. punkta d) apakšpunktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā ir noteikts cita starpā, ka vienā gadā piešķirtā atbalsta summa nedrīkst pārsniegt 50 % no attiecīgā gada attaisnotajām izmaksām un kopējā atbalsta summa nedrīkst pārsniegt vidēji 30 % no visa atbalsta darbības perioda attaisnotajām izmaksām. Attiecināmās izmaksas ir definētas kā darbības sākšanas papildu izmaksas, “kas attiecas uz jaunu maršrutu vai biežumu un ko attiecīgais gaisa transporta uzņēmējs ir sedzis pirms adaptācijas perioda beigām”.
- (544) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu konstatēja, ka 2006. gada nolīgumi ar *Ryanair* neradīja nekādu saikni starp piešķirto atbalstu un attiecināmajām izmaksām. Tāpēc Austrijai lūdza iesniegt sīku informāciju par atbalsta un attiecināmo izmaksu saistību. Ne Austrija, ne trešās personas, izsakot piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu, neiesniedza šādu informāciju. Šajā saistībā un ņemot vērā to, ka attiecīgajos nolīgumos ar aviokompānijām nav atsauces uz aviokompāniju izmaksām, vēl jo mazāk par attiecināmajām izmaksām, Komisija secina, ka nav izpildīts saderīguma nosacījums, kas paredzēts 79. punkta d) apakšpunktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā.
- (545) Tādējādi atbalstu *Ryanair* nevar atzīt par saderīgu atbalstu darbības sākšanai, jo vismaz viens no saderīguma nosacījumiem nav izpildīts. Komisija uzskata, ka 2006. nolīgumi ar *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem ir nelikumīgs atbalsts, kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

9.5. 2003. gada nolīgums ar HLX

9.5.1. Saderīguma novērtējums atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam

- (546) 2003. gada nolīguma ar HLX saderīgums ir jāvērtē, ņemot vērā iepriekš minētos principus, pamatojoties tieši uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

9.5.2. Atbalstam ir jābūt ierobežotam laikā un jāattiecas uz maršrutu, kas varētu kļūt rentabls

- (547) Komisija norāda, ka neatkarīgi no tās aicinājuma šajā saistībā Austrija nav iesniegusi nevienu ilgspējas pētījumu par jaunajiem maršrutiem, uz kuriem attiecas 2003. gada nolīgums, lai pierādītu, ka saskaņā ar pārbaudāmajiem nolīgumiem piešķirtais atbalsts bija pamatots. Attiecīgi, pamatojoties uz lietā pieejamiem faktiem, šķiet, ka iestādēm, kuras piešķir pārbaudāmo atbalstu, nebija skaidras perspektīvas par to, ka jaunie maršruti varētu kļūt ilgspējīgi bez atbalsta īstermiņā. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka paskaidrojumos, ko iesniedza Austrijas iestādes par HLX apkalpoto maršrutu ekonomiskajiem ieguvumiem, tika analizēta to ietekme uz reģiona attīstību, bet neietvēra prognozes par turpmāko ilgspēju šiem maršrutiem, ko apkalpo HLX.
- (548) Turklāt Komisija norāda, ka, lai gan šie pasākumi bija ierobežoti laikā, katra nolīguma četru gadu termiņš nebija nepieciešams vai samērīgs izmaksām, kas radās, sākot apkalpot jaunu maršrutu, ņemot vērā to, ka parasti aviācijas nozarē trīs gadus līguma termiņš ir pietiekams.
- (549) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2003. gada nolīgums ar HLX neatbilst nosacījumam, ka pasākumiem ir jābūt ierobežotiem laikā un jāietver maršruti, kuri varētu kļūt rentabli. Tā kā šis nosacījums nav izpildīts, Komisijai nav jāvērtē citi iepriekš minētie nosacījumi.

9.5.3. Secinājums

- (550) Komisija uzskata, ka 2003. nolīgums ar HLX ir nelikumīgs atbalsts, kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

9.6. 2008. gada nolīgums ar Tuifly – Saderīguma novērtējums atbilstoši 2005. gada Vadlīnijām aviācijas jomā

- (551) Ņemot vērā to, ka ir jāizpilda visi saderīguma nosacījumi, kas paredzēti 79. punktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā, Komisija uzskata, ka ir jāpierāda vienīgi tas, ka viens no nosacījumiem nav izpildīts, lai konstatētu, ka atbalsts aviokompānijām nav saderīgs. Komisija sāk savu analīzi ar nosacījumu, kas ir paredzēts 79. punkta d) apakšpunktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā.
- (552) 79. punkta d) apakšpunktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā ir noteikts cita starpā, ka vienā gadā piešķirtā atbalsta summa nedrīkst pārsniegt 50 % no attiecīgā gada attaisnotajām izmaksām un kopējā atbalsta summa nedrīkst pārsniegt vidēji 30 % no visa atbalsta darbības perioda attaisnotajām izmaksām. Attiecināmās izmaksas ir definētas kā darbības sākšanas papildu izmaksas, "kas attiecas uz jaunu maršrutu vai biežumu un ko attiecīgais gaisa transporta uzņēmējs ir sedzis pirms adaptācijas perioda beigām".
- (553) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu konstatēja, ka 2008. gada nolīgums ar Tuifly neradīja nekādu saikni starp piešķirto atbalstu un attiecināmajām izmaksām. Tāpēc Austrijai lūdza iesniegt sīku informāciju par atbalsta un attiecināmo izmaksu saistību. Ne Austrija, ne trešās personas, izsakot piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu, neiesniedz šādu informāciju. Šajā saistībā un ņemot vērā to, ka attiecināmajos nolīgumos ar aviokompānijām nav atsauces uz aviokompāniju izmaksām, vēl jo mazāk par attiecināmajām izmaksām, Komisija secina, ka nav izpildīts saderīguma nosacījums, kas paredzēts 79. punkta d) apakšpunktā 2005. gada Vadlīnijās aviācijas jomā.
- (554) Tādējādi atbalstu Tuifly nevar atzīt par saderīgu atbalstu darbības sākšanai, jo vismaz viens no saderīguma nosacījumiem nav izpildīts. Komisija uzskata, ka 2008. nolīgums ar Tuifly ir nelikumīgs atbalsts, kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

10. SECINĀJUMS

- (555) Komisija konstatē, ka Austrija ir nelikumīgi piešķīrusi atbalstu *KFBG*, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Tomēr šīs subsīdijas ir atbalsts, kas saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (556) Turklāt Komisija konstatē, ka lidostas un tirgvedības pakalpojumu nolīgumi, ko *KFBG* noslēdza ar *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem 2002. un 2006. gadā, ir valsts atbalsts, ko piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (557) Komisija arī konstatē, ka lidostas un tirgvedības pakalpojumu nolīgumi, ko *KFBG* noslēdza ar *HLX* 2003. gadā, ir valsts atbalsts, ko piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (558) Komisija visbeidzot konstatē, ka lidostas un tirgvedības pakalpojumu nolīgumi, ko *KFBG/DMG* noslēdza ar *Tuifly* 2008. gadā, ir valsts atbalsts, ko piešķīra, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un kas ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

11. ATGŪŠANA

- (559) Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru, ja Komisija ir konstatējusi, ka atbalsts ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, tā drīkst pieņemt lēmumu, ka attiecīgajai dalībvalstij ir jāatceļ vai jāmaina šis atbalsts ⁽⁸³⁾.
- (560) Saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ⁽⁸⁴⁾ 14. pantu "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (turpmāk "atgūšanas lēmums"). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu". Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru, ja Komisija uzskata, ka atbalsts ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu, valstij uzliktā pienākuma mērķis ir atjaunot iepriekš pastāvējušo situāciju ⁽⁸⁵⁾. Šajā saistībā Tiesa uzskata, ka šis mērķis ir sasniegts, kad atbalsta saņēmēji ir atmaksājuši summas, kas piešķirtas kā nelikumīgs atbalsts, un tādējādi zaudē priekšrocību, kas tiem bija salīdzinājumā ar konkurentiem. Šādi ir atjaunota situācija, kāda pastāvēja pirms atbalsta izmaksāšanas ⁽⁸⁶⁾.
- (561) Šajā gadījumā šķiet, ka nav tāda vispārīga Savienības tiesību aktu principa, kas nepieļautu šajā lēmumā noteiktā nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta atgūšanu. Proti, ne Austrija, ne ieinteresētās trešās personas nav iesniegušas nevienu argumentu šajā saistībā.
- (562) Tāpēc Austrijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai atgūtu no *Ryanair* un tā meitasuzņēmumiem, kā arī *HLX* un *Tuifly* nelikumīgo atbalstu, ko piešķīra saskaņā ar attiecīgajiem nolīgumiem.

11.1. Atbalsta summu noteikšana

- (563) Atgūstamā atbalsta summas katra nolīgumā un grozījumā ir jānosaka, kā noteikts turpmāk. Katrs pārbaudāmais darījums (ko attiecīgā gadījumā veido lidostas pakalpojumu nolīgums un tirgvedības pakalpojumu nolīgums) ir uzskatāms par tādu, kas ir palielinājis gada atbalsta summu katru gadu, kad tika īstenoti darījumu veidojošie

⁽⁸³⁾ 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Eiropas Kopienu Komisija/Vācijas Federatīvā republika, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.

⁽⁸⁴⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus līguma par līguma 93. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

⁽⁸⁵⁾ 1994. gada 14. septembra spriedums apvienotās lietās Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija, C-278/92, C-279/92 un C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75. punkts.

⁽⁸⁶⁾ 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

nolīgumi. Katra no šīm summām tiek aprēķināta, izmantojot prognozētā plūsmas pieauguma negatīvo daļu (ieņēmumi mīnus izmaksas) laikā, kad tika noslēgts darījums. Faktiski šīs summas atbilst summām, kas katru gadu ir jāatņem no summas par tirgvedības pakalpojumiem (vai kas jāpieskaita lidostas nodevām un nodevām par apkalpošanu uz zemes, par kurām aviokompānijām ir iesniegti rēķini), lai nolīguma neto pašreizējā vērtība būtu pozitīva, proti, lai tā atbilstu TED principam.

- (564) Lai ņemtu vērā aviokompānijas un tās meitasuzņēmumu faktiski saņemto priekšrocību saskaņā ar nolīgumiem, iepriekšējā apsvērumā minētās summas var koriģēt saskaņā ar Austrijas iesniegtajiem pierādījumiem atbilstoši starpībai starp *ex post* noteiktajiem faktiskajiem tirgvedības maksājumiem aviokompānijai vai tās meitasuzņēmumiem saskaņā ar tirgvedības pakalpojumu nolīgumu, no vienas puses, un attiecīgajām (*ex ante*) paredzētajām tirgvedības izmaksām.

11.2. Dažu nolīgumu izbeigšanas faktiskie datumi

- (565) Turklāt Komisija uzskata, ka aviokompānijas faktiski saņemtā priekšrocība ir ierobežota līdz attiecīgā nolīguma faktiskajam termiņam. Faktiski pēc katra nolīguma izbeigšanas *Ryanair* un tā meitasuzņēmumi nesaņēma nevienu maksājumu saskaņā ar šiem nolīgumiem un neguva labumu no piekļuves lidostas infrastruktūrai un apkalpošanas uz zemes saskaņā ar šiem nolīgumiem. Attiecīgi aprēķinātās atbalsta summas, kas minētas iepriekš un attiecināmas uz noteiktu nolīgumu, ir samazinātas līdz nullei gados, kad nolīguma īstenošana bija pārtraukta (konkrēti, tāpēc, ka aviokompānijas izbeidza nolīgumu pirms laika).
- (566) Tādējādi no *Ryanair* un AMS atgūstamā atbalsta summas par dažiem nolīgumiem, kuri netika īstenoti līdz noteiktajam termiņam, ir jāsamazina līdz nullei par laikposmu no faktiskās nolīguma izbeigšanas dienas līdz izbeigšanas dienai, kas bija noteikta nolīguma noslēgšanas dienā. Šis punkts attiecas uz visiem 2002. gada 22. februāra nolīgumiem, kuri nebija spēkā līdz 2007. gada 27. jūnijam, bet tika pārtraukti 2005. gada 29. oktobrī, kad *Ryanair* pārtrauca sniegt savus lidostas pakalpojumus līdz ar savu pēdējo lidojumu uz Londonu.
- (567) Arī no *Tuifly* atgūstamā atbalsta summas par 2008. gada nolīgumu, kas netika īstenots līdz noteiktajam termiņam, ir jāsamazina līdz nullei par laikposmu no faktiskās nolīguma izbeigšanas dienas līdz izbeigšanas dienai, kas bija noteikta nolīguma noslēgšanas dienā. Tas attiecas uz laikposmu līdz 2009. gada 25. oktobrim, kad *Tuifly* veica savu pēdējo lidojumu no *KLU*.

11.3. Vērā ņemtie tirgvedības maksājumi

- (568) Attiecībā uz DMG un AMS tirdzniecības nolīgumā paredzētajiem maksājumiem (EUR [...] gadā) Komisija ņēma vērā šo nolīgumu savā TED kritērija novērtējumā. Otrajā tirdzniecības nolīgumā paredzētie maksājumi tiks ņemti vērā arī šajā nodaļā, aprēķinot atgūstamo atbalsta summu.
- (569) Austrija apgalvoja, ka otrais nolīgums tika aizstāts ar trešo nolīgumu un nestājās spēkā. Tomēr Austrija neiesniedza nevienu dokumentu, kas pierādītu šo argumentu, un tā tikai apgalvoja, ka *KFBG* grāmatvedībā nebija neviena maksājuma dokumenta, kas pierādītu, ka *KFBG* neveica nevienu maksājumu saskaņā ar otro tirdzniecības nolīgumu.
- (570) Tā kā Komisija nesaņēma no Austrijas nevienu rakstisku pierādījumu, kas apstiprinātu šā apgalvojuma pareizumu, arī otrais tirdzniecības nolīgums tiks ņemts vērā, aprēķinot atgūstamo summu. Vēlāk šo summu varēs koriģēt atbilstoši Austrijas iesniegtajiem pierādījumiem.
- (571) Nākamajā tabulā ir sniegta informācija par dažādajām summām, kas tiks izmantotas, lai aprēķinātu indikatīvās atgūstamās summas. Šīs summas sastāv no plūsmu pieauguma negatīvajām daļām (papildu ieņēmumi mīnus papildu izmaksas), kas noteiktas, piemērojot TED kritēriju, ar samazinājumiem laikposmos, kad maksājumi vēl nebija jāveic pēc nolīgumu parakstīšanas vai kad nolīgumu īstenošana nenotika atbilstoši termiņam.

18. tabula

Informācija par indikatīvajām atbalsta summām, ko saņēma Ryanair un tā meitasuzņēmumi un kas ir jāatgūst

(EUR)

Atbalsta saņēmējs/nolīgums	Indikatīvā atbalsta summa, kas saņemta saskaņā ar dažādiem nolīgumiem						Indikatīvā atbalsta summa, kas jāatgūst
	2002. gada jūlijs – 2003. gada jūnijs	2003. gada jūlijs – 2004. gada jūnijs	2004. gada jūlijs – 2005. gada jūnijs	2005. gada jūlijs – 2005. gada oktobris	2006.	2007.	
Ryanair, LV un AMS: 22.2.2002. nolīgumi	1 248 180	248 180	248 180	82 727			1 827 267
Ryanair un AMS: 21.12.2006. nolīgumi						141 326	141 326

19. tabula

Informācija par indikatīvajām atbalsta summām, ko saņēma HLX un kas ir jāatgūst

(EUR)

Atbalsta saņēmējs/nolīgums	Indikatīvā atbalsta summa, kas saņemta saskaņā ar nolīgumiem						Indikatīvā atbalsta summa, kas jāatgūst
	2003. gada augusts – 2004. gada augusts	2004. gada augusts – 2005. gada augusts	2005. gada augusts – 2006. gada augusts	2006. gada augusts – 2007. gada augusts	2007. gada augusts – 2008. gada marts		
HLX 2003. gada nolīgums	1 418 984	2 273 855	2 273 855	2 273 855	1 326 414		9 566 963

20. tabula

Informācija par indikatīvajām atbalsta summām, ko saņēma Tuifly un kas ir jāatgūst

(EUR)

Atbalsta saņēmējs/nolīgums	Indikatīvā atbalsta summa, kas saņemta saskaņā ar nolīgumiem						Indikatīvā atbalsta summa, kas jāatgūst
	2008. gada aprīlis – 2009. gada marts	2009. gada aprīlis – 2009. gada oktobris	2010. gada aprīlis – 2011. gada marts	2011. gada aprīlis – 2012. gada marts	2012. gada aprīlis – 2013. gada marts		
Tuifly 2008. gada nolīgums	789 955	344 136					1 134 091

(572) Kā paskaidrots 326. apsvērumā, Komisija uzskata, ka noteikumu par valsts atbalstu piemērošanas nolūkā Ryanair, LV un AMS veido vienu ekonomisko vienību un ka tirgvedības pakalpojumu nolīgumi un attiecīgie lidostas pakalpojumu nolīgumi ir uzskatāmi par tādiem, kas veido vienu darījumu starp šo vienību un KFBG/DMG. Attiecīgi Komisija uzskata, ka Ryanair, LV un AMS ir solidāri atbildīgi par to, lai tiktu atmaksāts viss atbalsts, kuru tie saņēma saskaņā ar 2002. un 2006. gadā noslēgtajiem nolīgumiem un kura pamatsummas bija EUR 1 827 267 un EUR 141 326.

- (573) Komisija uzskata, ka *HLX* ir atbildīgs par to, lai tiktu atmaksāts viss atbalsts, kuru tas saņēma saskaņā ar 2003. gadā noslēgto nolīgumu un kura pamatsumma bija EUR 9 566 963. *HLX* tika nodibināts 2002. gadā, un tas piederēja *TUI Airlines*. 2007. gadā 15. janvārī *HLX* apvienoja ar *Hapagfly*, iepriekš *Hapag-Lloyd Flug*, lai izveidotu zīmolu *Tuifly*, un 2010. gada jūlijā šis zīmols tika reģistrēts. Šā iemesla dēļ *Tuifly* var uzskatīt par *HLX* tiesību pārņēmēju un tāpēc atbildīgu par visa *HLX* saņemtā atbalsta atmaksāšanu ⁽⁸⁷⁾.
- (574) Komisija uzskata, ka *Tuifly* ir atbildīgs par to, lai tiktu atmaksāts viss atbalsts, kuru tas saņēma saskaņā ar 2008. gadā noslēgto nolīgumu un kura pamatsumma bija EUR 1 134 091.
- (575) Austrijas iestādēm ir jāatgūst iepriekš minētās summas četros mēnešos no šā lēmuma paziņošanas dienas.
- (576) Austrijas iestādēm ir arī jāpievieno atbalsta summām atgūšanas procentu likme, ko aprēķina no dienas, kad attiecīgais atbalsts kļuva pieejams uzņēmumam, proti, par katru dienu, kad atbalsts bija reāli piešķirts, līdz dienai, kad tas ir efektīvi atgūts ⁽⁸⁸⁾, saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu ⁽⁸⁹⁾. Šajā saistībā datums, no kura sāk aprēķināt procentus, ir datums, kad tika piešķirtas atsevišķas atbalsta summas, proti, maksājumi ⁽⁹⁰⁾.
- (577) Saskaņā ar iedibināto judikatūru, ja dalībvalstij rodas neparedzētas un neparedzamas grūtības vai sekas, kurām Komisija nav pievērsusi uzmanību, tā var iesniegt šīs problēmas Komisijai izskatīšanai kopā ar priekšlikumiem piemērotiem grozījumiem. Šādā gadījumā Komisijai un attiecīgajai dalībvalstij ir labprātīgi jāsadarbojas, lai pārvarētu grūtības, vienlaikus pilnīgi ievērojot LESD noteikumus.
- (578) Komisija aicina Austriju iesniegt informāciju par ikvienu problēmu, kas tai rodas šā lēmuma izpildē,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts finansējums, kas piešķirts *KFBG/DMG* kā finanšu ieguldījumi laikposmā no 2000. gada līdz 2010. gadam, ir valsts atbalsts, kas saderīgs ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

2. pants

KLU 2005. gada stimulu shēma nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

3. pants

KFBG un *AUA* izlīguma nolīgumi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

4. pants

KFBG un *Air Berlin* 2010. gada 8. jūlijā noslēgtais lidostas pakalpojumu nolīgums nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

⁽⁸⁷⁾ Atbildības pārņemšanu uzņēmumu apvienošanas gadījumos apstiprināja cita starpā 2015. gada 12. februāra spriedums lietā Eiropas Komisija/Francijas Republika, C-37/14, ECLI:EU:C:2015:90, 83.–86. apsvērums; 2010. gada 16. decembra spriedums lietā *AceaElectrabel Produzione SpA*/Eiropas Komisija, C-480/09, ECLI:EU:C:2010:787, 67. un 68. apsvērums.

⁽⁸⁸⁾ Skatīt Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. panta 2. punktu.

⁽⁸⁹⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽⁹⁰⁾ Kā norādīts dokumentos, ko iesniedza Austrijas iestādes 2016. gada 8. un 10. jūnijā (e-pasta vēstulēs).

5. pants

Valsts atbalsts EUR 1 827 267 apmērā, ko Austrija, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķīra *Ryanair*, *LV* un *AMS*, ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

6. pants

Valsts atbalsts EUR 141 326 apmērā, ko Austrija, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķīra *Ryanair* un *AMS*, ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

7. pants

Valsts atbalsts EUR 9 566 963 apmērā, ko Austrija, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķīra *HLX*, ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

8. pants

Valsts atbalsts EUR 1 134 091 apmērā, ko Austrija, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, nelikumīgi piešķīra *Tuifly*, ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

9. pants

1. Austrija atgūst 5.–8. pantā minēto atbalstu no atbalsta saņēmējiem.
2. Atgūstamajā summā iekļauj procentus par laikposmu no dienas, kad summa tika piešķirta atbalsta saņēmējiem, līdz tās faktiskajai atgūšanai.
3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar V nodaļu Komisijas Regulā (EK) Nr. 794/2004, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 271/2008 ⁽⁹¹⁾.
4. Austrija no šā lēmuma pieņemšanas dienas atceļ 1.–4. pantā minētā atbalsta maksājumus, kas nav veikti.

10. pants

1. Šā lēmuma 5.–8. pantā minētā atbalsta atgūšanu veic nekavējoties un efektīvi.
2. Austrija nodrošina, ka šis lēmums tiek izpildīts četru mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas.

11. pants

1. Divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas Austrija iesniedz Komisijai šādu informāciju:
 - a) kopējā summa (pamatsumma un procenti), kas jāatgūst no atbalsta saņēmējiem;
 - b) sīks to pasākumu apraksts, kas jau veikti un tiek plānoti, lai izpildītu šo lēmumu;
 - c) dokumenti, kas pierāda, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

⁽⁹¹⁾ Komisijas 2008. gada 30. janvāra Regula (EK) Nr. 271/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.).

2. Austrija informē Komisiju par tādu valsts pasākumu virzību, kas veikti, lai izpildītu šo lēmumu, līdz tiks pilnīgi atgūts 5.–8. pantā minētais atbalsts. Pēc Komisijas pieprasījuma tā nekavējoties sniedz informāciju par jau veiktajiem un turpmāk plānotajiem pasākumiem, lai izpildītu šo lēmumu. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summu un procentiem, kas jau atgūti no atbalsta saņēmējiem.

12. pants

Šis lēmums ir adresēts Austrijas Republikai.

Briselē, 2016. gada 11. novembrī

*Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER*
