

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2018/1276**(2018. gada 22. februāris)****lietā SA.31149 (2012/C) – Vācija****Iespējamais valsts atbalsts par labu Ryanair***(izziņots ar dokumenta numuru C(2018) 1034)***(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾ un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2007. gada 10. jūlija vēstulē informēja Vāciju par savu lēmumu sākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru saistībā ar Lībekas lidostas finansēšanu, Hanzas pilsētas Lībekas un uzņēmuma *Infratil Limited* ("Infratil") finansiālajām attiecībām, kā arī lidostas finansiālajām attiecībām ar aviokompāniju *Ryanair* ("2007. gada lēmums par procedūras sākšanu"). Formālā izmeklēšanas procedūra tika reģistrēta ar lietas numuru SA.21877 (C 24/2007). 2007. gada lēmuma par procedūras sākšanu labojumi tika apstiprināti 2007. gada 24. oktobrī.
- (2) 2007. gada lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2007. gada 29. novembrī ⁽²⁾. Papildinājumi tika publicēti 2007. gada 7. decembrī ⁽³⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem viena mēneša laikā no šīs publikācijas dienas.
- (3) 2009. gada 28. janvārī *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung e.V.* ("SGF") ⁽⁴⁾ nosūtīja sūdzību saistībā ar lietu SA.21877, kas reģistrēta ar lietas numuru SA.27585.
- (4) SGF 2010. gada 22. jūnijā un 30. jūnijā iesniedza vēl vienu sūdzību, kurā apgalvoja, ka Vācija ir piešķirusi papildu nelikumīgu valsts atbalstu *Flughafen Lübeck GmbH* ("FLG") un *Infratil*. Šī sūdzība tika reģistrēta ar lietas numuru SA.31149.
- (5) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē informēja Vāciju par savu lēmumu sākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru saistībā ar iespējamo valsts atbalstu *FLG*, *Infratil*, *Ryanair* un citām aviokompānijām, kuras izmanto Lībekas lidostu ("2012. gada lēmums par procedūras sākšanu") ⁽⁵⁾.
- (6) 2012. gada lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2012. gada 10. augustā ⁽⁶⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem viena mēneša laikā no šīs publikācijas dienas.

⁽¹⁾ OVC 241, 10.8.2012., 56. lpp.⁽²⁾ OVC 287, 29.11.2007., 27. lpp.⁽³⁾ OVC 295, 7.12.2007., 29. lpp.⁽⁴⁾ SGF ir nevalstiska organizācija, kas reģistrēta saskaņā ar noteikumiem, kuri definēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 26. maija Direktīvā 2003/35/EK, ar ko paredz sabiedrības līdzdalību ar vidi saistītu plānu un programmu izstrādē un ar ko attiecībā uz sabiedrības līdzdalību un iespēju griezties tiesās groza Padomes Direktīvas 85/337/EEK un 96/61/EEK (OV L 156, 25.6.2003., 17. lpp.).⁽⁵⁾ Pirms procedūras sākšanas tika izmeklēti pasākumi, kas aptverti lietās CP 31/2009 (SA.27585) un CP 162/2010 (SA.31149).⁽⁶⁾ Komisijas 2012. gada 22. februāra lēmums par valsts atbalstu SA.27585 un SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 un CP 162/2010) "Iespējamais valsts atbalsts Lībekas lidostai, uzņēmumam *Infratil* un aviosabiedrībām, kuras izmanto šo lidostu (*Ryanair*, *Wizz Air* un citas) – Vācija – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu" (OVC 241, 10.8.2012., 56. lpp.).

- (7) Komisija 2014. gadā apvienoja procedūras SA.21877, SA.27585 un SA.31149.
- (8) Komisija 2017. gada 7. februārī pieņēma galīgo lēmumu lietās SA.21877 un SA.27585, kā arī lietā SA.31149 ⁽¹⁾. Attiecībā uz iespējamo valsts atbalstu *Ryanair* tajā Komisijas lēmumā tika izvērtēts tikai līgums, ko 2000. gadā noslēdza lidostas ekspluatants un *Ryanair*. Komisija norādīja, ka lēmuma pieņemšanas laikā tai nebija pietiekami daudz informācijas šajā lietā, lai izvērtētu, vai vēlākie līgumi, jo īpaši 2010. gadā noslēgtie, veido valsts atbalstu *Ryanair*. Tāpēc šie līgumi tiks izvērtēti atsevišķā lēmumā ⁽²⁾.
- (9) 2017. gada 27. jūlijā Vācijai tika nosūtīts informācijas pieprasījums par diviem līguma papildinājumiem, kurus FLG un *Ryanair* noslēdza 2010. gadā, un *Oxera* 2015. gada 6. februāra ziņojums ⁽³⁾. Vācija lūdza pagarināt atbildes sniegšanas termiņu, un Komisija 2017. gada 2. augustā piešķīra minēto pagarinājumu. Pieprasītā informācija tika iesniegta 2017. gada 20. septembrī.
- (10) 2017. gada 22. septembrī informācijas pieprasījums tika nosūtīts *Ryanair* un pārsūtīts Vācijai. Pēc tam, 2017. gada 6. oktobrī, informāciju iesniedza *Ryanair* un *Oxera*. Komisija 2017. gada 24. oktobrī pārsūtīja Vācijai no *Ryanair* saņemtos dokumentus un aicināja Vāciju iesniegt piezīmes.
- (11) Attiecībā uz procedūru lietās SA.21877, SA.27585 un SA.31149 Komisija atsauca uz Lēmuma (ES) 2017/2336 1.–61. apsvērumu.

2. SĪKS PASĀKUMU APRAKSTS

2.1. Izmeklēšanas priekšvēsture un pasākumu konteksts

2.1.1. Fakti par lidostu un pasažieru skaita dinamiku

- (12) Lībekas lidosta atrodas Šlēsvīgas-Holšteinas federālajā zemē Vācijā, aptuveni 73 km no Hamburgas.
- (13) Pati lidosta par savu aptvēruma teritoriju uzskata Hamburgas metropoles un Ēresundas apgabalu (Kopenhāģenas/Malmes aglomerācija).
- (14) Saskaņā ar tirgus pētījumu, ko lidosta veica 2009. gadā ⁽⁴⁾, lielākā daļa (izceļojošo) pasažieru Lībekas lidostā ieradās no Hamburgas (t. i., 47,20 %). Hamburgas lidosta atrodas 78 kilometru attālumā no Lībekas lidostas, t. i., ceļā pavadītais laiks, braucot ar automobili, ir aptuveni 65 minūtes.
- (15) Līdz 2000. gadam Lībekas lidosta bija atkarīga no aviācijas ieņēmumiem no čārterlidojumiem un vispārējas nozīmes aviācijas. 2000. gadā lidosta mainīja savu darījumdarbības modeli un kļuva par zemo cenu pārvadātāju lidostu, kas gūst ienākumus, apvienojot ar aviāciju saistītas un nesaistītas darbības. Kopš tā laika lielāko daļu lidojumu Lībekas lidostā veica *Ryanair*, kas nodrošināja aptuveni 90 % no satiksmes 2010. gadā.
- (16) Sākotnēji Lībekas lidostu ekspluatēja sabiedrība ar ierobežotu atbildību FLG, kurā *Hansestadt Lübeck* bija vienīgais akcionārs. Pirmo reizi tā tika privatizēta 2005. gadā, bet pēc tam, 2009. gadā, *Hansestadt Lübeck* to atpirka. *Hansestadt Lübeck* iedzīvotāju balsojums 2010. gada aprīļa referendumā nodrošināja Lībekas lidostas izdzīvošanu, apstiprinot papildu ieguldījumus lidostā līdz jauna privātā ieguldītāja ienākšanai uzņēmumā. Jauns privātais ieguldītājs tika atrasts 2012. gadā. Pēdējos gados lidostas īpašumtiesības ir mainījušās vairākas reizes.
- (17) Pasažieru plūsma lidostā palielinājās no 48 652 pasažieriem 1999. gadā līdz 697 559 pasažieriem 2009. gadā. Pēc tam tā pakāpeniski samazinājās – pretēji lidostas paredzētajam, ka pasažieru skaits pieaugs līdz 2,2 miljoniem, vēlākais, līdz 2015. gadam.

⁽¹⁾ Komisijas 2017. gada 7. februāra Lēmums (ES) 2017/2336 – SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) un SA.31149 (2012/C) – Vācija – Iespējamais valsts atbalsts Lībekas lidostai (*Flughafen Lübeck GmbH*), uzņēmumam *Infratil Limited* un aviosabiedrībām, kuras izmanto šo lidostu (*Ryanair* u. c.) (OV L 339, 19.12.2017., 1. lpp.).

⁽²⁾ Sk. Lēmuma (ES) 2017/2336 186. apsvērumu.

⁽³⁾ *Oxera* ziņojums *Economic Market Economy Operator Principle (MEOP) Assessment: Lübeck airport* (Ekonomiskais novērtējums atbilstoši tirgus ekonomikas dalībnieka (TED) principam – Lībekas lidosta), 2015. gada 6. februāris.

⁽⁴⁾ *Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH*, 2009. gada 21. decembris, 23. lpp.

- (18) Šā lēmuma pieņemšanas laikā neviena aviokompānija neveic darbību no Lībekas lidostas. Netiek piedāvāti ne regulārie, ne čārterlidojumi.

2.1.2. 2000. gada līgums

- (19) FLG 2000. gada maijā parakstīja gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu ar *Ryanair* ("2000. gada līgums"), kurā bija noteiktas lidostas cenas, ko maksā *Ryanair*, kā arī tirgvedības atbalsts, ko maksā lidosta. Bija plānots, ka 2000. gada līgums būs spēkā no 2000. gada 1. jūnija līdz 2010. gada 31. maijam.
- (20) Attiecībā uz maršrutu uz Londonas Stanstedas lidostu tika aplēstas šādas izmaksas un ieņēmumi:

1. tabula

Ar 2000. gada līgumu saistītās izmaksas un ieņēmumi no FLG viedokļa

	< 18 lidojumi nedēļā	≥ 18 lidojumi nedēļā
FLG izmaksas:		
Tirgvedības atbalsts – izmaksas par katru ieceļojošo pasažieri	[..] EUR (*)	[..] EUR
	Līdz 2005. gada 31. maijam	No 2005. gada 1. jūnija
FLG ieņēmumi:		
Nodevas, ko <i>Ryanair</i> maksā par katru lidmašīnu	[..] EUR	[..] EUR
Nodevas, ko <i>Ryanair</i> maksā par katru ieceļojošo pasažieri	[..] EUR	[..] EUR
<i>Neto nodevas, ko Ryanair maksā par katru ieceļojošo pasažieri (nodevas mīnus tirgvedības atbalsts)</i>	[..] EUR	[..] EUR
Citi:		
Apgrozījuma nodeva par katru FLG pārdoto biļeti	[..]	[..]
Komisija par FLG rezervēto nomas automobiļu apgrozījumu	[..]	[..]
Drošības nodeva (<i>Ryanair</i> to maksā atbildīgajai iestādei)	[..] EUR	[..] EUR
(*) Konfidenciāla informācija.		

2.2. Iespējamais valsts atbalsts, ko lidostas ekspluatants FLG piešķir *Ryanair*

- (21) *Ryanair* un FLG 2010. gada martā un oktobrī parakstīja divus 2000. gada līguma papildinājumus (kopā saukti "2010. gada līgumi" vai "2010. gada papildinājumi").
- (22) Pirmais līguma papildinājums, kas tika parakstīts 2010. gada 29. martā (1. papildinājums), attiecās uz laikposmu no 2010. gada 28. marta līdz 2010. gada 30. oktobrim. Ar to tika pagarināts 2000. gada līgums, kurš būtu beidzies 2010. gada maijā, un tika ieviesta jauna tirgvedības nodeva [..] EUR apmērā par katru pasažieri, ko FLG

maksā kā atlīdzību par *Ryanair* organizētu pagaidu tirgvedības pasākumu. Šī jaunā tirgvedības nodeva bija jāmaksā papildus 2000. gada līgumā noteiktajai tirgvedības nodevai par tirgvedības pakalpojumiem [...] EUR apmērā par katru pasažieri (ja nedēļā ir mazāk nekā 18 lidojumi) vai [...] EUR apmērā par katru pasažieri (ja nedēļā ir vismaz 18 lidojumi). Tā kā *Ryanair* nedēļā veica vairāk nekā 18 lidojumus, *FLG* pavisam bija *Ryanair* jāmaksā [...] EUR par katru pasažieri visā līguma darbības periodā. Tā kā pārējie 2000. gada līguma nosacījumi palika spēkā, pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nodevas par katru izceļojošo pasažieri, ko aviosabiedrība maksāja *FLG*, bija [...] EUR un trapa izmantošanas nodevas par katru lidojumu bija [...] EUR.

- (23) 2010. gada 31. oktobrī, kad beidzās 1. papildinājuma darbības periods, tika parakstīts otrais līguma papildinājums ("2. papildinājums"). Minētajā 2. papildinājumā netika atstāti spēkā 1. papildinājuma nosacījumi, bet tika atjaunots sākotnējā 2000. gada līgumā noteiktais tirgvedības maksājumu grafiks, pagarinot tā darbības periodu par trim gadiem – līdz 2013. gada 1. novembrim.
- (24) Dienā, kad tika noslēgts 1. papildinājums, proti, 2010. gada 29. martā, *FLG* arī parakstīja tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu ar uzņēmumu *Airport Marketing Services Limited* ("AMS"), kas ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums. Šis tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums aptvēra laikposmu no 2010. gada 29. marta līdz 2010. gada 30. oktobrim, un tajā bija noteikts, kādi reklāmas pakalpojumi AMS ir jāsniedz tīmekļa vietnē www.ryanair.com par summu [...] EUR, ko maksātu *FLG*.

2.3. Izmeklēšanas tvērums

- (25) *FLG* un *Ryanair* 2000. gada līgums bija Lēmuma (ES) 2017/2336 daļa. Tāpēc šis lēmums attiecas tikai uz 2010. gadā noslēgto 1. un 2. papildinājumu.

2.4. Procedūras uzsākšanas pamatojums

- (26) Komisijai bija bažas par to, ka 2010. gada līgumi piešķir selektīvu priekšrocību *Ryanair* un tāpēc bija valsts atbalsts Līguma 107. panta izpratnē.

3. VĀCIJAS PIEZĪMES

- (27) Vācija uzskatīja, ka 2010. gada līgumi neradīja vai nedraudēja radīt konkurences izkropļojumus un neietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo Lībekas lidosta bija maza reģionālā lidosta un tā nekonkurēja ar Hamburgas un citām lidostām.
- (28) Attiecībā uz 1. papildinājumu Vācija norādīja, ka tas atbilda tirgus nosacījumiem un ar to netika piešķirta priekšrocība *Ryanair*. Vācija, atsaucoties uz lietu *Helaba I* ⁽¹⁾, apgalvoja, ka priekšrocība nepastāvēja, ja citi reģionālo lidostu ekspluatanti *Ryanair* piedāvāja līdzīgus nosacījumus. Vācija arī apgalvoja, ka tas bija pierādīts *Ryanair* salīdzinošajā analizē.
- (29) Vācija apgalvoja, ka tādiem zemo izmaksu pārvadātājiem kā *Ryanair* un *Wizz Air* ir mazāk prasību attiecībā uz apkalpošanu uz zemes un infrastruktūras pakalpojumiem. Pirmkārt, Lībekas lidostā ir nepieciešams mazāk reģistrācijas lodziņu, jo reģistrācija *Ryanair* lidojumiem ir pieejama pasažieriem tiešsaistē. Otrkārt, nav pasažieru pārvadāšanas autobusu. Treškārt, tā kā Lībekas lidostā ir mazāki attālumi, *Ryanair* lidmašīnas uz zemes pavadā mazāk laika. Ceturtkārt, tā kā netiek veikti lidojumi ar pārsēšanos un ir mazāk bagāžas vienību uz katru personu, nav vajadzīgas telpas šādiem nolūkiem. Piektkārt un visbeidzot, tā kā lidojuma apkalpe lidmašīnas iekšienes tīrīšanu bieži vien uzņemas pati, ir mazāks pieprasījums pēc tīrīšanas pakalpojumiem uz zemes.
- (30) Attiecībā uz 2. papildinājumu Vācija norādīja, ka šis līgums ir 2000. gada līguma pagarinājums un būtiski negrozīja 2000. gada līgumu. Vācija uzskatīja, ka 2000. gada līgums atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka testam.
- (31) Turklāt Vācija uzskata, ka iespējamās *Ryanair* piešķirtās priekšrocības nevar attiecināt uz valsti, pamatojoties uz nolēmumu *Stardust Marine* lietā ⁽²⁾. Kā norāda Vācija, *FLG* rīkojās autonomi un bez jebkādas valsts ietekmes. Vācija norādīja, ka *FLG* nebija integrēts valsts pārvaldes struktūrās. Turklāt Vācija norādīja, ka publisko iestāžu uzraudzība pār *FLG* vadību ietvēra tikai aviācijas un sabiedrisko pakalpojumu jautājumus, bet neattiecās uz darījumdarbības pārvaldību.

⁽¹⁾ Vispārējās tiesas 2010. gada 3. marta spriedums *Bundesverband deutscher Banken/Komisija* ("Helaba I"), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

⁽²⁾ Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums *Francija/Komisija* ("Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

4.1. Flughafen Lübeck GmbH

- (32) *FLG* norādīja, ka pasākums nav attiecināms uz Vāciju, jo *FLG* patstāvīgi risināja sarunas par minētajiem līgumiem.

4.2. Ryanair

- (33) *Ryanair* apgalvoja, ka 2010. gada līgumi nav attiecināmi uz valsti.
- (34) Turklāt *Ryanair* norādīja, ka selektivitātes nebija, jo 2010. gada līgumi ir tikai īsi papildinājumi, ar ko pagarina esošās, saskaņā ar *Ryanair* 2000. gada līgumu noteiktās kārtības darbības laiku. Vienīgais jaunais elements bija komerciāli apspriests precizējums tirgvedības atbalstam.
- (35) *Ryanair* norādīja, ka līgums ar *FLG* tika noslēgts, pamatojoties uz ekonomiskiem apsvērumiem. Tika uzskatīts, ka Lībekas lidosta ir dzīvotspējīga Hamburgas lidostas sekundārā lidosta un pati Lībeka – vērtīgs kultūras galamērķis. Lai gan *Ryanair* nespēja piedāvāt darījumdarbības plānu, lai pamatotu savu lēmumu sākt pakalpojumu sniegšanu Lībekas lidostā, *Ryanair* uzsvēra, ka šāds darījumdarbības plāns parasti privātā sektora tirgus ieguldītājam nav nepieciešams. *Ryanair* paskaidroja, ka tā pakalpojumu sniegšana no Lībekas lidostas tika pārtraukta komerciālu apsvērumu dēļ, tostarp izmaksu pieauguma dēļ un tāpēc, ka atdeve bija zemāka, nekā tika prognozēts (ekonomikas recesijas rezultātā).
- (36) *Ryanair* norādīja, ka reģionālās lidostas Savienībā ir sarežģītā tirgus situācijā. Tāpēc bija jāņem vērā gan ar aeronavigācijas darbībām saistītie, gan nesaistītie lidostas ieņēmumi, proti, tā dēvētā “vienas kases pieeja”. Tā kā līgumi ar *Ryanair* parasti sola daudz pasažieru, šādas darījumdarbības attiecības bieži vien palīdz uzlabot lidostas atpazīstamību un piesaistīt citas aviokompānijas, kā arī mazumtirgotājus un citus pakalpojumu sniedzējus. *Ryanair* arī norādīja, ka bija pārlicecinoši pierādījumi tam, ka, pateicoties lielākam pasažieru skaitam, palielinātos ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi.
- (37) *Ryanair* apgalvoja, ka no tirgus ekonomikas dalībnieka viedokļa jebkurš komerciāls piedāvājums parasti būtu uzlabojums, salīdzinot ar esošo situāciju, ja vien tiek sagaidīts, ka robežieguvumi pārsniegs robežizmaksas. Turklāt *Ryanair* apgalvoja, ka bija jāņem vērā tas, ka *Ryanair*, salīdzinot ar citām aviokompānijām, ir ievērojami mazākas vajadzības, ņemot vērā tās darījumdarbības modeli un darbības efektivitāti.
- (38) *Ryanair* Lībekas lidostu salīdzināja ar lidostām, kuru lielums un situācija ir līdzīga. Salīdzinātās lidostas ir Bornmutas lidosta, Grenobles lidosta, Nokas lidosta, Māstrihtas lidosta, Nīmas lidosta un Prestvikas lidosta. Tās maksas salīdzinājums, kuru *Ryanair* maksā salīdzinātajās lidostās, apliecināja, ka *Ryanair* Lībekas lidostā maksātā lidostas maksa kopumā bija augstāka par vidējo līmeni salīdzinātajās lidostās – gan par katru pasažieri, gan katru lidojumu.
- (39) *Ryanair* iesniedza divus *Oxera* ziņojumus, kuros bija novērtēta 2010. gada papildinājumu pieņemšanas rezultātā paredzamā rentabilitāte⁽¹⁾. Abu ziņojumu pamatā bija darījumdarbības plāns, ko Lībekas lidosta sagatavoja 2010. gadā pirms 2010. gada papildinājumu parakstīšanas. Ziņojumi liecina, ka saskaņā ar pamatotiem pieņēmumiem 2010. gada papildinājumu parakstīšanas laikā bija gaidāms, ka tie abi būs pietiekami rentabli un ka kāda lidosta, kas rīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieks, iespējams, būtu piedāvājusī līdzīgus noteikumus. Kā norāda *Oxera*, tā tas būtu arī tad, ja 2010. gada papildinājumus vērtētu kopā ar tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu ar AMS un ja būtu iekļautas izmaksas, taču ne ar AMS saistītie ieņēmumi.
- (40) Attiecībā uz tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu ar AMS – uzņēmums *Ryanair* apgalvoja, ka šādi līgumi ir abpusēji izdevīgi, ņemot vērā *Ryanair* tīmekļa vietnes popularitāti un to, ka uzlabojas attiecīgo lidostu starptautiskā atpazīstamība, tiek sekmēta zīmola atpazīstamība un pieaug šajās lidostās apkalpoto pasažieru skaits, kas tika apstiprināts citā (2014. gada 26. septembra) *Oxera* ziņojumā.

⁽¹⁾ *Oxera* ziņojums *Economic MEOP Assessment: Lübeck airport* (Ekonomiskais novērtējums atbilstoši TED principam – Lībekas lidosta), 2015. gada 6. februāris; *Oxera* ziņojums *Response to the European Commission's request* (Atbilde uz Eiropas Komisijas pieprasījumu), 2017. gada 6. oktobris.

4.3. Air Berlin

- (41) *Air Berlin* norādīja, ka maršruti, kurus *Ryanair* piedāvāja no Lībekas lidostas, tieši konkurēja ar maršrutiem, kurus *Air Berlin* piedāvāja Hamburgas lidostā. Jo īpaši tas attiecas uz Londonu, Milānu un Barselonu kā galapunktiem, jo šos maršrutus piedāvāja abas aviokompānijas.
- (42) *Air Berlin* apgalvoja, ka *Ryanair* tirgvedības stratēģijas mērķis bija pārvilināt potenciālos klientus, tostarp no *Air Berlin*. *Ryanair* zemo cenu dēļ klienti Hamburgas lidostas vietā izmantoja Lībekas lidostu. *Air Berlin* apgalvo, ka valsts atbalsta rezultātā *Air Berlin* tika nodarīti būtiski ekonomiski zaudējumi. *Air Berlin* nācās pārtraukt piedāvāt dažus lidojumus, jo *Ryanair* paralēli tādus piedāvāja Lībekas lidostā. Turklāt *Air Berlin* norādīja, ka tai bija sarežģīti piedāvāt jaunus galamērķus no Hamburgas lidostas tik ilgi, kamēr *Ryanair* par pārmērīgi zemām cenām piedāvāja līdzīgus galamērķus no Lībekas lidostas.
- (43) *Air Berlin* arī apgalvoja, ka līgums ar *Ryanair* bija attiecināms uz Vāciju. Saskaņā ar *FLG* statūtiem uzraudzības padomei bija jāapstiprina cenas par lidostas izmantošanu (statūtu 12. punkts). Četrus no sešiem uzraudzības padomes locekļiem ievēlēja *Hansestadt Lübeck*. Tāpēc *Air Berlin* secināja, ka *Hansestadt Lübeck* var būt atbildīga.
- (44) Kā norāda *Air Berlin*, bažas raisa arī *AMS* un *FLG* tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums, jo no "tirgvedības atbalsta" gūtie ieguvumi šķiet nesaitīti ar *Ryanair* faktiskajiem tirgvedības izdevumiem.

5. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU SNIEGTO INFORMĀCIJU

5.1. Piezīmes par *Ryanair* sniegto informāciju

- (45) Kā norāda Vācija, *Ryanair* sniegtā informācija liecina, ka Lībekas lidosta rīkojās atbilstoši tirgus ekonomikas dalībnieka principam.
- (46) Vācija jo īpaši uzsver to, cik lietderīga ir *Ryanair* pieeja, pierādot līgumu atbilstību tirgum ar rentabilitātes analīzes un salīdzinošās analīzes palīdzību.
- (47) Kā norāda Vācija, 2010. gada papildinājumi nav attiecināmi uz valsti, jo *FLG* par tiem veda sarunas un tos parakstīja patstāvīgi, bet *Hansestadt Lübeck* notikušajā neiejaucās. Turklāt attiecībā uz 2. papildinājumu Vācija norādīja, ka tas bija tikai 2000. gada līguma pagarinājums un tajā nebija ietvertas nekādas būtiskas izmaiņas. Tādēļ visi argumenti saistībā ar 2000. gada līgumu ir svarīgi.
- (48) Vācija norādīja, ka neizprot, kādēļ *FLG* un *AMS* tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums tika iekļauts valsts atbalsta izmeklēšanā, jo saistībā ar šo līgumu *FLG* neizmantoja valsts līdzekļus. Tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumā ar *AMS* paredzētās izmaksas tika segtas no privātiem līdzekļiem, jo naudu piešķīra *Industrie- und Handelskammer Lübeck*, kas ir Lībekas privāto uzņēmumu pārstāvniecība. Turklāt Vācija norādīja, ka var uzskatīt, ka tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums ar *AMS* atbilst tirgus standartiem. To pamato novērojums, ka *FLG* radās mazākas izmaksas nekā citām lidostām, kurām bija līdzīgs līgums. Vēl vairāk – attiecīgā tirgvedības pakalpojumu līguma pamatā bija *Ryanair* solījums paplašināt tā lidojumu portfeli ar diviem galamērķiem.
- (49) Cits arguments, ko minēja Vācija, ir Lībekas lidostas kā Hamburgas lidostas rezerves lidostas un Ziemeļvācijas iedzīvotājiem nepieciešamas infrastruktūras funkcija.

5.2. Piezīmes par *Air Berlin* sniegto informāciju

- (50) Kā norāda Vācija, *Air Berlin* tiktu piešķirtas tādas pašas priekšrocības kā *Ryanair*, ja *Air Berlin* būtu izpildījis tos pašus kritērijus attiecībā uz pasažieru skaitu un lidojumu biežumu. Tomēr *Air Berlin* noliedza, ka būtu bijis jebkāds piedāvājums vest sarunas ar *FLG*, jo tā nemaz neplānoja sākt sniegt pakalpojumus Lībekas lidostā. Turpretī *Air Berlin* neiebilda pret nosacījumiem, ar kādiem *Ryanair* darbojas Hamburgas lidostā. Turklāt vairākas aviokompānijas tika sūdzējušās (tostarp Komisijai), ka *Air Berlin* tika saņēmusi ievērojamu valsts atbalstu no Apvienotajiem Arābu Emirātiem. Tādēļ tā nevar sevi pozicionēt kā cietušo attiecībā pret savu galveno konkurentu *Ryanair*.

- (51) Vācija nepiekrīt *Air Berlin* piezīmēm, ka pastāv konkurence starp Lībekas un Hamburgas lidostu. Jo īpaši Vācija norādīja uz faktu, ka Hamburgas lidostā 2000. gadā tika apkalpots 70 reizes vairāk pasažieru nekā Lībekas lidostā. Tas, ka nebija sūdzību no citām lidostām, liecināja, ka starp abām minētajām lidostām nepastāvēja konkurence.
- (52) Vācija arī noraidīja *Air Berlin* argumentu, ka *Ryanair* bija ekonomiska priekšrocība. Vācija norādīja, ka *Air Berlin* izmantoja neprecīzus aprēķinus un ka vienīgais kritērijs, kuram ir nozīme, nosakot, vai lidostas un aviokompānijas līgums atbilst tirgum, bija tirgus ekonomikas dalībnieka princips.

6. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (53) Līguma 107. panta 1. punktā ir noteikts, ka “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”.
- (54) Līguma 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai pasākums ir valsts atbalsts, ir jābūt izpildītiem šādiem nosacījumiem:
- saņēmējs ir uzņēmums,
 - pasākums rada priekšrocību,
 - priekšrocība ir piešķirta no valsts līdzekļiem,
 - priekšrocība ir selektīva un
 - pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1. Saimnieciskā darbība un uzņēmuma jēdziens

- (55) Jēdziens “uzņēmums” ir attiecināms uz jebkuru vienību, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un finansēšanas veida. Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas saistīta ar preču vai pakalpojumu piedāvāšanu attiecīgajā tirgū.
- (56) Tā kā *Ryanair* ir privāts uzņēmums, kas sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus par atlīdzību nolūkā gūt peļņu, *Ryanair* ir uzņēmums, kas veic saimniecisko darbību. Tāpēc tas ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.2. Ekonomiska priekšrocība

- (57) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ir saimniecisks labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, proti, bez valsts iejaukšanās⁽¹⁾.
- (58) Ja lidostas rīcībā ir publiski līdzekļi, atbalstu aviokompānijai principā var izslēgt, ja attiecības starp lidostu un attiecīgo aviokompāniju atbilst parastiem tirgus apstākļiem. Šā tā dēvētā “tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija” (“TED kritērijs”) pamatā ir pamatideja, ka valsts iestāžu uzvedība būtu jāsalīdzina ar līdzīgu privāto ekonomikas dalībnieku uzvedību parastos tirgus apstākļos, lai noteiktu, vai ar līgumu tiek piešķirta priekšrocība darījuma partnerim⁽²⁾.

6.2.1. Ievadpiezīmes attiecībā uz TED testu

- (59) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu⁽³⁾ 53. punktu atbalsta esību aviokompānijai, kas izmanto lidostu, principā var izslēgt, ja par lidostas pakalpojumiem iekasētā maksa atbilst tirgus cenai (“pirmā pieeja” – salīdzinājums ar tirgus cenu). Otra pieeja ir pierādīt, veicot *ex ante* analīzi, – proti, analīzi, kuras pamatā ir informācija, kas pieejama pasākuma piešķiršanas laikā, un tajā laikā paredzamā notikumu gaita, – ka līgums lidostai dos nozīmīgu pozitīvu papildu peļņu un ir daļa no vispārējās stratēģijas, kas vismaz ilgtermiņā lidostu padara rentablu (“otrā pieeja” – *ex ante* rentabilitātes analīze)⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sk., piem., Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedumu *Syndicat français de l'Express international (SFEI) un citi/La Poste un citi*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts.

⁽²⁾ Turpat.

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

⁽⁴⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 53. punktu.

- (60) Attiecībā uz pirmo pieeju Komisija neuzskata, ka pašlaik ir iespējams rast piemērotu kritēriju, lai noteiktu pareizu tirgus cenu lidostu sniegtajiem pakalpojumiem ⁽¹⁾. Tādēļ Komisija uzskata, ka *ex ante* pieaugošās rentabilitātes novērtējums ir piemērotākā pieeja, lai izvērtētu vienošanās, kas noslēgtas starp lidostām un atsevišķām aviokompānijām.
- (61) Jānorāda, ka kopumā TED principa piemērošana, pamatojoties uz vidējo cenu citos līdzīgos tirgos, var būt lietderīga, ja šādu cenu var pamatot noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šīs metodes piemērošana attiecībā uz lidostas pakalpojumiem ir ierobežota, jo dažādu lidostu izmaksu un ieņēmumu struktūra parasti būtiski atšķiras. Iemesls ir izmaksu un ieņēmumu atkarība no tā, kāds ir lidostas attīstības līmenis, cik aviokompānijas izmanto attiecīgo lidostu, kāda ir tās spēja pasažieru plūsmas izteiksmē, kāds ir infrastruktūras stāvoklis un saistītie ieguldījumi, kādi ir reglamentējošie noteikumi, kas dažādās dalībvalstīs ir atšķirīgi, un vai lidostai ir vēsturiski parādi vai saistības ⁽²⁾.
- (62) Turklāt jebkādas strikti salīdzinošas analīzes veikšanu sarežģī gaisa satiksmes tirgus liberalizācija. Kā saprotams šajā gadījumā, tās komercprakses pamatā, kas izveidojas starp lidostām un aviokompānijām, ne vienmēr ir tikai publicētais cenrādis. Patiesībā šīs komercattiecības ir ļoti dažādas. Tās ietver riska dalīšanu attiecībā uz pasažieru plūsmu un ar to saistīto komerciālo un finansiālo atbildību, standarta stimulu shēmas un risku izplatības maiņu līgumu darbības laikā. Tādējādi vienu darījumu nevar gluži salīdzināt ar citu, pamatojoties uz cenu par lidojumu turp un atpakaļ vai cenu uz vienu pasažieri.
- (63) Turklāt salīdzinošā analīze tirgus cenu noteikšanai nav piemērota metode, ja pieejamie atsauces darījumi nav noteikti, ievērojot tirgus apsvērumus, vai ja attiecīgās cenas ir ievērojami izkropļotas valsts iejaukšanās ietekmē. Aviācijas nozarē, šķiet, pastāv šādi kropļojumi 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 57., 58. un 59. punktā izskaidroto iemeslu dēļ:

“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, 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 [..].”

- (64) Tomēr, kā norādījušas Savienības tiesas, salīdzinošā analīze, atsaucoties uz attiecīgo nozari, ir tikai viens no vairākiem analīzes rīkiem, lai noteiktu, vai saņēmējs ir saņēmis ekonomisku priekšrocību, kādu tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ⁽³⁾. Tādēļ, lai gan Komisija var izmantot šo pieeju, tai nav pienākuma to darīt, ja šī pieeja nav piemērota, kā tas ir arī šajā gadījumā.
- (65) Būtībā *Ryanair* apgalvoja, ka TED kritēriju var piemērot, pamatojoties uz salīdzinājumu ar citu Eiropas lidostu komerciālajiem līgumiem. Jo īpaši tas salīdzināja lidostas maksu, ko *Ryanair* maksā Bornmutas, Grenobles, Nokas, Māstrihtas, Nīmas un Prestvikas lidostā, ar maksu, ko *Ryanair* maksā saskaņā ar līgumiem, kas noslēgti ar Libekas lidostu. Tomēr minētajā pētījumā netika izvērtēts, vai etalonlidostu izlase atbilda visiem 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs noteiktajiem kritērijiem, jo tajā tika vērtēts vienīgi satiksmes apjoms, lidostas satiksmes veids un apkārtējā reģiona pārticība ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 59. punktu.

⁽²⁾ Sk. 88. un 89. apsvērumu Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumā 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.).

⁽³⁾ Attiecībā uz salīdzinošo analīzi, atsaucoties uz rentabilitāti (pretstatā cenu noteikšanai) nozarē, sk. Vispārējās tiesas 2014. gada 3. jūlija spriedumu Spānijas Karaliste un citi/Komisija, apvienotās lietas T-319/12 un T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604, 44. punkts.

⁽⁴⁾ Papildu vērtējamus kritērijus skatīt 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 60. punktā.

- (66) 2012. gada lēmuma par procedūras sākšanu 296. apsvērumā Komisija salīdzināja 2010. gada papildinājumos noteikto lidostas maksu ar Hamburgas lidostas maksu, un tas radīja šaubas par 2010. gada papildinājumos noteiktās maksas atbilstību tirgum. Komisija vērs uzmanību uz to, ka satiksmes apjoms Lībekā ir daudz mazāks nekā Hamburgas lidostā. Hamburgas lidostā ir visintensīvākā satiksme Ziemeļvācijā. Hamburgas lidosta tika izmantota visos gaisa transporta segmentos, turpretī Lībekas lidostas specializācija bija sadarbība ar zemo izmaksu pārvadātājiem, kuriem bija nepieciešams mazāk reģistrācijas lodziņu un aprīkojuma tranzīta pasažieriem, netika izmantoti pasažieru autobusi, bija mazāk bagāžas pārkrāvēju un aprīkojuma, mazāk tīrīšanas darbu veicēju, kā arī isāks darba izpildes ilgums. Tādēļ Hamburgas lidosta nebija pietiekamā mērā salīdzināma ar Lībekas lidostu.
- (67) Ņemot vērā minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpiemēro 2014. gada Aviācijas pamatnostādņēs vispārīgi ieteiktā pieeja saistībā TED testa izmantošanu attiecībās starp lidostām un aviokompānijām, t. i., *ex ante* papildu rentabilitātes analīze ⁽¹⁾.

6.2.2. Novērtējuma laikposms

- (68) Komisija uzskata, ka atbilstošais laikposms lidostu un aviokompāniju vienošanos rentabilitātes novērtēšanai parasti ir paša līguma termiņš. Lidostas var pielāgot savas darbības īsā laikposmā, un, tā kā parasti nevar paredzēt nākotnē iespējamo līgumu konkrētus noteikumus, privāts lidostas ekspluatants parasti nepieņemtu, ka konkrēti līguma noteikumi būs spēkā arī pēc līguma termiņa beigām, par ko tika panākta vienošanās ⁽²⁾.
- (69) 2010. gada papildinājumi netika noslēgti vienā un tajā pašā laikā, bet gan ar vairāk nekā sešu mēnešu starpību, un tie aptver dažādus laikposmus. Turklāt to saturs atšķiras tiktāl, ciktāl 1. papildinājumā ir ietverts papildu tirgvedības maksājums būtiskā apmērā saistībā ar pagaidu tirgvedības pasākumu.
- (70) Tāpēc Komisija uzskata, ka līgumi ir neatkarīgi viens no otra un katra papildinājuma rentabilitāte ir jāvērtē atsevišķi papildinājumu darbības termiņā ⁽³⁾.
- (71) Tiesa spriedumā *Stardust Marine* norādīja, ka “[...] lai pārbaudītu jautājumu, vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ir jāatgriežas tā laikposma kontekstā, kad tika veikti finansiālā atbalsta pasākumi, lai tādējādi varētu novērtēt, vai valsts rīcība ir bijusi ekonomiski saprātīga, un ir jāatturas no vērtējuma, kura pamatā ir vēlāka situācija” ⁽⁴⁾.
- (72) Attiecīgo līgumu novērtēšanas vajadzībām ir jāizvērtē gan atbalsta esība, gan tā summa šajos līgumos, ņemot vērā situāciju, kāda bija laikā, kad līgumi tika parakstīti, jo īpaši ņemot vērā tajā laikā pieejamo informāciju un paredzamos notikumus.

6.2.3. 1. papildinājuma novērtējums

- (73) Saskaņā ar spriedumu *Charleroi* lietā ⁽⁵⁾, novērtējot attiecīgos pasākumus, Komisijai ir jāņem vērā visas būtiskās pasākumu iezīmes un konteksts. Ir jānosaka, vai, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju, lidosta spēj segt visas ar vienošanos saistītās izmaksas visā vienošanās darbības laikā, ar saprātīgu peļņas daļu, kuras pamatā ir stabilas vidēja termiņa prognozes ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 61. un 63. punktu.

⁽²⁾ Sk., piem., Komisijas 2014. gada 23. jūlija Lēmumu (ES) 2015/1227 par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķirusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp.).

⁽³⁾ Vispārējās tiesas 1998. gada 15. septembra spriedums *BP Chemicals Limited/Komisija* (“*BP Chemicals*”), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170. un 171. punkts; 14.–33. apsvērumus Komisijas 2012. gada 19. decembra Lēmumā par valsts atbalstu SA.35378 (2012/N) – Vācija – Berlīnes Brandenburgas lidostas finansēšana (OV C 36, 8.2.2013., 10. lpp.).

⁽⁴⁾ Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums Francija/Komisija (“*Stardust Marine*”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71. punkts.

⁽⁵⁾ Vispārējās tiesas 2008. gada 17. decembra spriedums *Ryanair Ltd/Komisija* (“*Charleroi*”), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59. punkts.

⁽⁶⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 63. punktu.

- (74) Tas ir jānosaka pēc starpības, ko iegūst, no papildu ieņēmumiem, kurus paredzēts gūt no līguma, atņemot papildu izmaksas šā līguma rezultātā, un aprēķinātās naudas plūsmas ir jāsamazina, piemērojot attiecīgu diskonta likmi.
- (75) Šo pieeju pamato tas, ka lidostas ekspluatants var būt objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviokompāniju neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar nosacījumiem, kurus citu lidostu ekspluatanti piedāvā aviokompānijām vai kurus tas pats ekspluatants piedāvā citām aviokompānijām.
- (76) Komisija šajā saistībā arī norāda, ka cenu diferenciācija ir darījumdarbības standarta prakse. Tomēr šāda cenu diferenciēšanas politika ir komerciāli jāpamato.
- (77) Vērtējot līguma papildu rentabilitāti, ir atbilstoši ņemt vērā tikai papildu izmaksas un ieņēmumus, kas radās līguma darbības laikā, proti, 2010. gadā – no 28. marta līdz 30. oktobrim.
- (78) Saskaņā ar šo pieeju *Oxera* veica 2010. gada papildinājumu papildu rentabilitātes *ex ante* aprēķinu⁽¹⁾. Savos aprēķinos *Oxera* ņem vērā visu papildu satiksmi un izmaksas un ieņēmumus, kas saistīti ar *Ryanair* darbību Lībekas lidostā. Tā kā 2000. gada līgums būtu beidzies 2010. gada maijā, Komisija uzskata, ka tas ir pamatoti.
- (79) *Oxera* analīzes pamatā ir starp *FLG* un *Ryanair* noslēgto līgumu noteikumi, *FLG* faktiskie finanšu dati, kā arī *ex ante* prognozes no Vācijas iesniegtā darījumdarbības plāna, ko 2010. gada 10. martā sagatavoja *FLG*⁽²⁾. Šajā darījumdarbības plānā ir ietvers *ex ante* pasažieru skaits, kā arī Lībekas lidostas paredzamās izmaksas un ieņēmumi laikposmā no 2010. līdz 2015. gadam. Sākotnēji darījumdarbības plāns tika sagatavots 2009. gada decembrī, bet pēc tam tas tika pārskatīts, samazinot plānoto satiksmi salīdzinājumā ar sākotnējo plānu un pievienojot divus papildu scenārijus. *Oxera* papildu izmaksu un ieņēmumu analīzes pamatā ir dati no šīs 2010. gada 10. marta pārskatītās darījumdarbības plāna versijas, jo tā tika sagatavota tuvāk 2010. gada līgumu parakstīšanas datumam.
- (80) Šajā plānā ir nodalīti trīs scenāriji:
- optimistiskais: pieņēmums ir, ka satiksme būtiski palielināsies attiecīgajā laikposmā, jo paredzams, ka *Ryanair* izveidos savu bāzi lidostā. Attiecīgi plānā ir pieņemts, ka pieaugs ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi un paplašināsies ar aeronavigāciju nesaistīto pakalpojumu klāsts,
 - vidējais: ir pieņemts, ka darījumdarbība turpināsies tāpat kā līdz šim, proti, atbilstoši datiem, kas pieejami par 2010. gadu jeb darījumdarbības plāna gadu, un
 - sliktais: ir pieņemts, ka līdz 2012. gadam lidosta tiks slēgta, pasažieru skaitam samazinoties 2010. un 2011. gadā.
- (81) Optimistiskajā scenārijā pasažieru skaits pieaug no [...] 2010. gadā līdz [...] 2013. gadā un attiecīgi pieaug ieņēmumi, savukārt vidējā scenārijā pasažieru skaits saglabājas [...] līmenī atbilstoši prognozētajiem rādītājiem 2010. gadā. Sliktajā scenārijā 2011. gadā pasažieru skaits strauji samazinās un lidosta pārtrauc savu darbību 2012. gadā.
- (82) 2010. gada līgumu analīzes vajadzībām *Oxera* uzskatīja, ka nav piemēroti izmantot darījumdarbības plāna sliktā scenārija prognozes, jo šajā scenārijā bija pieņemts, ka referendumā 2010. gadā *Hansestadt Lübeck* iedzīvotāji nobalsos par lidostas slēgšanu. Ņemot vērā 2010. gada 25. aprīļa referendumu, kas notika tikai vienu mēnesi pēc 1. papildinājuma noslēgšanas, pozitīvo iznākumu, kas nodrošināja papildu ieguldījumus lidostā (sk. 16. apsvērumu), Komisija uzskata, ka ir pamatots pieņēmums, ka abas puses paredzēja, ka lidosta turpinās darboties⁽³⁾. Lai nodrošinātu, ka pieeja ir konservatīva, *Oxera* balstīja savu analīzi galvenokārt uz *FLG* prognozēm vidējā scenārijā.

⁽¹⁾ *Oxera* ziņojums *Economic MEOP Assessment: Lübeck airport*, 2015. gada 6. februāris; *Oxera* ziņojums *Response to the European Commission's request*, 2017. gada 6. oktobris.

⁽²⁾ *Flughafen Lübeck – Fortschreibung des Takeoff-Konzepts inkl. Business- und Investitionsplanung*, 2010. gada 10. marts.

⁽³⁾ Sk. *Take-OFF Konzept – Flughafen Lübeck GmbH*, 2009. gada 21. decembris. Šis pieņēmums atbilst arī *Ryanair* iesniegtajai vēstulei, kas 2009. gadā tika adresēta *FLG* un kurā ir norādītas dažādas *Ryanair* apņemšanās saistībā ar turpmāko sadarbību.

- (83) Tālāk dotajā 2. tabulā ir parādīts, ka bija paredzams, ka ar 1. papildinājumu saistītie ieņēmumi pārsniedz papildu izmaksas, tāpēc *Oxera* aprēķinātajā scenārijā gada pārpalikums ir [...] EUR ⁽¹⁾.

2. tabula

1. papildinājuma pieņemšanas rezultātā iegūtās papildu rentabilitātes analīze

Starp Lībekas lidostu un *Ryanair* noslēgtā lidostas pakalpojumu līguma 1. papildinājuma rentabilitātes analīze

	Piezīme:	
	Vienības	
Izmantotā diskonta likme	%	[..]
Pieauguma temps	%	2,70
Līguma ilgums	gadi	0,6
Līguma pagarināšanas iespējamība	%	30
AMS tirgvedība (2 = pozitīvais scenārijs, 1 = pamata scenārijs, 0 = nav)	n/a	0
1. papildinājums		
1. papildinājums spēkā no	Datums	28.3.2010.
1. papildinājums spēkā līdz	Datums	30.10.2010.
2010. gada daļa, kad bija spēkā šī atlaide	%	59,5
2010. gada daļa, kad bija spēkā līgums, kurā bija spēkā šī atlaide	%	77,8
Tirgvedības maksājumi		
Tirgvedības atlaide par <i>Dpax</i> , ja nedēļā ir 17 vai mazāk lidojumu:	EUR/DPAX	[..]
Tirgvedības atlaide par <i>Dpax</i> , ja nedēļā ir vismaz 18 lidojumi:	EUR/DPAX	[..]
Kritiskais lidojumu skaits nedēļā:	ATM	18,00
Tirgvedības atlaide saskaņā ar 1. papildinājumu (EUR/DPAX)	EUR/DPAX	[..]
<i>Ryanair</i> lidojumu skaits gadā	ATM	1 779
<i>Ryanair</i> lidojumu skaits nedēļā	ATM	34
Tirgvedības atlaide (EUR/DPAX)	EUR/DPAX	[..]
Rentabilitāte		2010. gads
<i>Ryanair</i> DPAX	DPAX	[..]
Kopā DPAX	DPAX	[..]
<i>Ryanair</i> ATM	ATM	1 058
Kopā ATM	ATM	1 160

(1) Saskaņā ar *Oxera* 2015. gada 6. februāra ziņojumu abu papildinājumu neto pašreizējā vērtība (NPV) ir pozitīva arī tad, ja prognožu pamatā ir darījumdarbības plāna optimistiskais scenārijs.

Starp Lībekas lidostu un *Ryanair* noslēgtā lidostas pakalpojumu līguma 1. papildinājuma rentabilitātes analīze**Ieņēmumi**

Maksa par pasažieru drošības pasākumiem	EUR/DPAX	[..]
Trapa izmantošanas maksa	EUR/TA	[..]
Pasažieru apkalpošanas nodeva	EUR/DPAX	[..]
Maksa par lidostas drošības pasākumiem	EUR/DPAX	[..]
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	EUR (tūkst.)	[..]
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	EUR (tūkst.)	[..]

Kopā ieņēmumi	EUR (tūkst.)	[..]
----------------------	--------------	------

Izmaksas

OPEX	EUR (tūkst.)	[..]
Tirgvedība	EUR (tūkst.)	[..]
AMS tirgvedība	EUR (tūkst.)	[..]
Vērtības samazināšanās	EUR (tūkst.)	[..]

Kopā izmaksas	EUR (tūkst.)	[..]
----------------------	--------------	------

Neto naudas plūsma	EUR (tūkst.)	[..]
Termināļa vērtība	EUR (tūkst.)	[..]
Kopā naudas plūsmas	EUR (tūkst.)	[..]

Gadu skaits, kad ir paredzēta naudas plūsma	gadi	0,6
Diskonta likme	n/a	[..]
NPV	EUR (tūkst.)	[..]
NPV	EUR (milj.)	[..]

Avots: Oxera ziņojums *Response to the European Commission's request*, 2017. gada 6. oktobris.

- (84) Tā kā 2010. gada līgumos nav noteikts īpašs *Ryanair* mērķis attiecībā uz satiksmi, lidostas satiksmes prognožu pamatā ir *FLG* prognozes 2010. gadam, kas noteiktas darījumdarbības plāna vidējā scenārijā. Paredzams, ka *Ryanair* satiksmes daļa lidostā paliks nemainīga 91 % apmērā, un tas atainotu vidējo rādītāju trijos gados pirms 1. papildinājuma parakstīšanas. *Ryanair* lidojumu skaits ir aprēķināts, pieņemot, ka lidmašīnā ir 189 sēdvietas un noslodzes koeficients ir 80 %. Tas atbilst *Ryanair* 2010. gada noslodzes koeficientam, kas saskaņā ar gada pārskatu un finanšu pārskatu par 2010. gadu tajā laikā bija 81 % līdz 82 %. Paredzamais papildu pasažieru skaits līguma periodā tika aprēķināts, pamatojoties uz plānoto lidojumu skaitu, un ekstrapolēts uz 1. papildinājuma darbības periodu.
- (85) Ņemot vērā to, ka darījumdarbības plāna vidējā scenārijā ir pieņemts, ka pasažieru skaits nepalielināsies, bet prognožu pamatā ir jau zināma informācija par 2010. gadu, un norādot, ka prognozētie rādītāji ir mazāki par faktiskajiem satiksmes rādītājiem 2009. gadā, Komisija uzskata, ka šī pieceja ir pamatota.
- (86) Turklāt Komisija norāda, ka Oxera veiktā jutīguma analīze liecina, ka, pat izmantojot *Ryanair* faktiskos *ex post* pasažieru skaita rādītājus, iegūtā NPV vēl aizvien ir pozitīva – [..] EUR.
- (87) Saskaņā ar Komisijas praksi, lai novērtētu, vai lidostas un aviokompānijas noslēgtā vienošanās iztur TED testu, ir jāņem vērā paredzami ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi kopā ar lidostas cenām, atskaitot visas atlaides,

tirgvedības atbalstu vai stimulu shēmas ("vienas kases pieeja") ⁽¹⁾. Tāpēc papildu ieņēmumi, kurus privāts tirgus ekonomikas dalībnieks pamatoti varētu sagaidīt no līguma, ietver:

- a) ar aeronavigāciju saistītus papildu ieņēmumus no pasažieriem, kā arī *Ryanair* samaksāto nolaišanās maksu; un
 - b) ar aeronavigāciju nesaistītus papildu ieņēmumus, piemēram, par autostāvvietām, franšīzes veikalēm vai tieši vadītiem veikalēm.
- (88) *Oxera* ņem vērā ar aeronavigāciju saistītus ieņēmumus par katru pasažieri no lidostas cenām, kas noteiktas 1. papildinājumā saistībā ar 2000. gada līgumu, un reizina tos ar attiecīgo pasažieru skaitu. Saskaņā ar Komisijas praksi analizē nav iekļautas drošības nodevas, jo tās *FLG* pārnesa uz kompetento publisko iestādi ⁽²⁾. *Oxera* norādīja, ka no 1. papildinājuma lidosta varētu gūt ar aeronavigāciju saistītus ieņēmumus [...] EUR apmērā. Komisija uzskata, ka šis rezultāts ir pamatots.
- (89) Ar aeronavigāciju nesaistītus ieņēmumus par vienu pasažieri aprēķina, pamatojoties uz *FLG* darbījumdarbības plāna vidējo scenāriju. Saskaņā ar prognozēm 2010. gadam pieņem, ka ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi būt aptuveni [...] no ieņēmumiem, kas saistīti ar aeronavigāciju ⁽³⁾. Tie ietver, piemēram, ieņēmumus no veikaliem un restorāniem, kā arī autostāvvietām. *Oxera* aplēš, ka ieņēmumi no darbījumdarbības, kas nav saistīta ar aeronavigāciju, ir [...] EUR.
- (90) Attiecībā uz papildu izmaksu aprēķināšanu saskaņā ar Komisijas praksi ir jāņem vērā visas lidostas izmaksas saistībā ar aviokompānijas darbībām lidostā. Šādas papildu izmaksas var ietvert visas izdevumu kategorijas vai tirgvedības izmaksas, piemēram, papildu personāla un aprīkojuma izmaksas, ko radījusi aviokompānijas klātbūtne lidostā ⁽⁴⁾.
- (91) Saskaņā ar Komisijas praksi izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no vienošanās ar aviokompāniju, nebūtu jāņem vērā, veicot TED testu ⁽⁵⁾.
- (92) Saskaņā ar šo pieeju *Oxera* ņem vērā papildu darbības un tirgvedības izmaksas.
- (93) Tirgvedības izmaksas izriet no 2000. gada līguma un ir saglabātas 1. papildinājumā, palielinot tās ar tirgvedības maksājumiem 1. papildinājuma darbības periodā no 2010. gada 28. marta līdz 30. oktobrim.

3. tabula

1. papildinājumā noteiktais tirgvedības maksājumu grafiks par katru izlidojošo pasažieri

Tirgvedības maksājumi par katru izlidojošo pasažieri, ja:	
ir mazāk nekā 18 lidojumi nedēļā	vismaz 18 lidojumi nedēļā
[...] EUR	[...] EUR

- (94) Tā kā prognozētais lidojumu skaits pārsniedza 18 lidojumus nedēļā, tirgvedības maksājumu aprēķina pamatā bija [...] EUR par vienu izlidojošo pasažieri. Lai aprēķinātu kopējos tirgvedības maksājumus, šos tirgvedības maksājumus reizināja ar attiecīgajām prognozēm par izlidojošo *Ryanair* pasažieru skaitu. Paredzamās papildu tirgvedības izmaksas laikposmā no 2010. gada marta līdz oktobrim tika aprēķinātas [...] EUR apmērā.

⁽¹⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 64. punktu.

⁽²⁾ Turpat.

⁽³⁾ Komisija norāda, ka šis rezultāts paredz ar aeronavigāciju nesaistītu ieņēmumu pieaugumu par vienu pasažieri no aptuveni [...] no ieņēmumiem, kas saistīti ar aeronavigāciju, kuri bija 2000. līguma pamatā, līdz aptuveni [...] 2010. gadā. Komisija uzskata, ka šis pieņēmums ir pamatots, ņemot vērā darbījumdarbības izaugsmi Libekas lidostā pēc 2000. gada.

⁽⁴⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 64. punktu.

⁽⁵⁾ Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 64. punktu; Komisijas 2014. gada 23. jūlija lēmums (ES) 2015/1226 par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *SNC-Lavalin*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 201, 30.7.2015., 48. lpp.); Komisijas 2014. gada 1. oktobra Lēmums (ES) 2015/1584 par valsts atbalstu SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ko Itālija piešķirusi *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* un dažādiem gaisa pārvadātājiem, kuri darbojas Alģēro lidostā (OV L 250, 25.9.2015., 38. lpp.); Komisijas 2014. gada 1. oktobra Lēmums (ES) 2016/2069 par pasākumiem SA.14093 (C 76/2002), ko Beļģija īstenojusi par labu *Brussels South Charleroi Airport* un *Ryanair* (OV L 325, 30.11.2016., 63. lpp.).

- (95) Papildu darbības izmaksas tika aplēstas, pamatojoties uz regresijas analīzi, kurā noteica pasažieru kopējā skaita izmaiņu ietekmi uz lidostas darbības izmaksām. Tomēr, tā kā vidējā scenārijā darbības izmaksu gada prognoze atšķiras gadu no gada pretstatā pasažieru skaita prognozei, *Oxera* nevarēja veikt regresijas analīzi, pamatojoties uz šo scenāriju. Tā vietā *Oxera* aprēķināja papildu darbības izmaksas, izmantojot vidējās aplēses no optimistiskā un sliktā scenārija, lai nodrošinātu konservatīvu pieeju. *Oxera* aplēstās papildu darbības izmaksas bija [...] EUR.
- (96) Ņemot vērā to, ka līguma noslēgšanas laikā *Ryanair* nodrošināja aptuveni 90 % no satiksmes Lībekas lidostā, Komisija uzskata, ka šī pieeja ir pamatota.
- (97) Vērtības samazināšanās izmaksas (ieguldījumu izmaksas) 1. papildinājuma papildu rentabilitātes aprēķinā nav iekļautas.
- (98) Savos aprēķinos *Oxera* izmantoja diskonta likmi 2,24 %, kas atbilst Komisijas atsauces likmei plus 100 bāzes punktiem. Komisija uzskata, ka diskonta likme 10 % varētu būt tuvāka TED vidējām svērtajām kapitāla izmaksām nekā atsauces likme plus 100 bāzes punkti. Tomēr Komisija norāda, ka *Oxera* veiktā jutīguma pārbaude liecina, ka NPV vēl aizvien būtu pozitīva – [...] EUR apmērā, ja tiktu izmantota 10 % diskonta likme.
- (99) Turklāt *Oxera* veica jutīguma pārbaudi, ņemot vērā dažādus scenārijus, tostarp:
- a) veicot aprēķinu ar diskonta likmi 10 % (NPV pozitīva: [...] EUR);
 - b) izmantojot *Ryanair* faktisko *ex post* pasažieru skaitu nevis *ex ante* pasažieru skaitu, kas bija pieņemts darījumdarbības plāna vidējā scenārijā (NPV pozitīva: [...] EUR);
 - c) izmantojot darbības izmaksas, kas iegūtas no *FLG* faktiskajiem datiem par 2000. līdz 2010. gadu, nevis darījumdarbības plānā pieņemtās izmaksas (NPV pozitīva: [...] EUR).
- (100) TED testā ir nozīme tikai *ex ante* aplēsēm, kuru pamatā ir dati, kas bija zināmi un sagaidāmi lēmuma pieņemšanas laikā. Tomēr ar *ex post* datiem pamatots novērtējums var palīdzēt apstiprināt pieņēmumus, kas tika izdarīti, lai noteiktu *ex ante* paredzamos ieņēmumus un izmaksas.
- (101) Kā norāda *Oxera*, visos iepriekš minētajos scenārijos NPV paliek pozitīva.
- (102) Turklāt *Oxera* veica papildu jutīguma analīzi, ņemot vērā 2010. gada 29. marta tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu ar *AMS*.
- (103) Komisija norāda, ka 1. papildinājums un *FLG* un *AMS* 2010. gada tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums tika noslēgti vienā un tajā pašā datumā un tiem ir vienāds darbības periods. *AMS* ir *Ryanair* pilnīgi piederošs meitasuzņēmums, un tā direktori ir *Ryanair* vadošie darbinieki. Tāpēc Komisija uzskata, ka *Ryanair* un *AMS* ir viena saimnieciskā vienība tādā nozīmē, ka *AMS* darbojas atbilstīgi *Ryanair* interesēm un tā kontrolē, kā arī peļņa, ko tas gūst, ir paredzēta *Ryanair* – dividendēm vai uzņēmuma vērtības palielināšanai. Tāpēc Komisija uzskata, ka 1. papildinājums un 2010. gada tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums ir noslēgti starp vienām un tām pašām pusēm. Turklāt 2010. gada tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumā ir teiks, ka tā pamatā ir *Ryanair* apņemšanās nodrošināt maršrutus no Lībekas un uz to. Attiecīgi Komisija uzskata, ka 1. papildinājums un 2010. gada tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgums ir viena un tā paša komerciāla darījuma daļas. Tikai tas vien, ka *FLG* noslēdza 2010. gada tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu ar *AMS*, nevis *Ryanair*, nenozīmē, ka vienā laikā noslēgto tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu un lidostas pakalpojumu līgumu nevar uzskatīt par vienu un to pašu darījumu.
- (104) Tāpēc Komisija uzskata, ka abu līgumu rentabilitāte ir jāvērtē kopā.
- (105) *Oxera* riska analīze liecina, ka tad, ja maksājumu [...] EUR apmērā, kam piekrita *FLG* 2010. gada tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumā ar *AMS*, iekļauj aprēķinā, NPV paliek pozitīva [...] EUR apmērā. Tāpēc līgumam ar *AMS* ir tikai neliela ietekme uz 1. papildinājuma rentabilitāti.
- (106) Pēc *Oxera* ziņojumu padziļināta izvērtējuma Komisija uzskata, ka norādītie rezultāti ir saprātīgi un izmantotā metodoloģija ir pamatota. Šo konstatējumu pamato tas, ka ziņojumu pamatā ir tikai *ex ante* informācija, kas bija pieejama līguma parakstīšanas laikā. Turklāt *Oxera* veiktā jutīguma analīze apstiprina pieņēmumu par pozitīvu NPV.

- (107) Tāpēc Komisija uzskata, ka 1. papildinājums varēja būt rentabls no *ex ante* perspektīvas. Turklāt, tā kā tirgvedības pasākumi ir paredzēti tam, lai piesaistītu vairāk pasažieru, līgumu var uzskatīt par daļu no vispārējās stratēģijas īstenošanas nolūkā sasniegt rentabilitāti vismaz ilgtermiņā.

6.2.4. 2. papildinājuma novērtējums

- (108) Ņemot vērā 6.2.2. sadaļā sniegtos paskaidrojumus, TED vērtētu papildu izmaksas un ieņēmumus līguma darbības periodā, proti, no 2010. gada 31. oktobra līdz 2013. gada 1. novembrim.
- (109) *Oxera* veiktajos aprēķinos attiecībā uz 2. papildinājumu ir izmantota tā pati metodoloģija, kas aprēķinos attiecībā uz 1. papildinājumu.
- (110) Tālāk dotajā 4. tabulā ir parādīts, ka bija paredzams, ka ar 2. papildinājumu saistītie ieņēmumi pārsniedz izmaksas, tāpēc *Oxera* aprēķinātajā scenārijā gada pārpalikums ir [...] EUR.

4. tabula

2. papildinājuma pieņemšanas rezultātā iegūtās papildu rentabilitātes analīze

Starp Lībekas lidostu un *Ryanair* noslēgtā lidostas pakalpojumu līguma 2. papildinājuma rentabilitātes analīze

Piezīme:		
Vienības		
Izmantotā diskonta likme	%	[..]
Pieauguma temps	%	2,70
Līguma ilgums	gadi	3,0
Līguma pagarināšanas iespējamība		30

2. papildinājums

2. papildinājums spēkā no		31.10.2010.
Līguma sākuma datums	gads	2010
Līguma sākuma datuma labojums	%	17,0
2. papildinājums spēkā līdz		1.11.2013.
Līguma beigu datums	gads	2013
Līguma beigu datuma labojums	%	83,6
Apvienotais līguma sākuma datuma labojums	%	76,4
2010. gada daļa, kad bija spēkā līgums	%	22,2

Tirgvedības maksājumi

Tirgvedības atlaide par <i>Dpax</i> , ja nedēļā ir 17 vai mazāk lidojumu:	EUR/DPAX	[..]
Tirgvedības atlaide par <i>Dpax</i> , ja nedēļā ir vismaz 18 lidojumi:	EUR/DPAX	[..]
Kritiskais lidojumu skaits nedēļā:	ATM	18,00

Starp Lībekas lidostu un Ryanair noslēgtā lidostas pakalpojumu līguma 2. papildinājuma rentabilitātes analīze

Ryanair lidojumu skaits gadā	ATM	1 779			
Ryanair lidojumu skaits nedēļā	ATM	34			
Tirgvedības atlaide (EUR/DPAX)	EUR/DPAX	[..]			
Rentabilitāte		2010	2011	2012	2013
Datuma korekcija	%	22	100	100	100
Ryanair DPAX	DPAX	[..]	[..]	[..]	[..]
Kopā DPAX	DPAX	[..]	[..]	[..]	[..]
Ryanair ATM	ATM	302	1 779	1 779	1 487
Kopā ATM	ATM	331	1 951	1 951	1 630
Ieņēmumi					
Pasažieru drošības pasākumu cenas	EUR/DPAX	0	0	0	0
Trapa izmantošanas cenas	EUR/TA	[..]	[..]	[..]	[..]
Pasažieru apkalpošanas nodeva	EUR/DPAX	[..]	[..]	[..]	[..]
Lidostas drošības pasākumu cena	EUR/DPAX	0	0	0	0
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Kopā ieņēmumi	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Izmaksas					
OPEX	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Tirgvedība	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
AMS tirgvedība	EUR (tūkst.)	0	0	0	0
Vērtības samazināšanās	EUR (tūkst.)	0	[..]	[..]	[..]
Kopā izmaksas	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Neto naudas plūsma	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Termināļa vērtība	EUR (tūkst.)	0	0	0	0
Kopā naudas plūsmas	EUR (tūkst.)	[..]	[..]	[..]	[..]
Gadu skaits, kad ir paredzēta naudas plūsma	gadi	0,2	1,2	2,2	3,0
Diskonta likme	n/a	[..]	[..]	[..]	[..]
NPV	EUR (tūkst.)	[..]			
NPV	EUR (milj.)	[..]			

- (111) *Oxera* norādīja, ka, pamatojoties uz 2000. gada līgumā un 2. papildinājumā norādītajām cenām, lidosta varēja paredzēt, ka ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi kopā būs [...] EUR. Attiecībā uz ieņēmumiem, kas nav saistīti ar aeronavigāciju, *Oxera* arī paļāvās uz informāciju darījumdarbības plāna vidējā scenārijā, kurā tika prognozēts, ka ieņēmumi paliks 2010. gada līmenī, un aplēsa ieņēmumus [...] EUR apmērā.
- (112) Izmantojot tādu pašu pieeju, *Oxera* aplēsa kopējās papildu darbības izmaksas [...] EUR apmērā. Tirgvedības izmaksu aprēķina pamatā bija sākotnējā 2000. gada līguma noteiktās izmaksas, kas reizinātas ar attiecīgajām prognozēm par izlidojošo *Ryanair* pasažieru skaitu.
- (113) Komisija 82.–96. apsvērumā minēto iemeslu dēļ uzskata, ka *Oxera* pieeja ir pamatota.
- (114) Komisija norāda, ka 2. papildinājuma aprēķinā *Oxera* iekļāva ieguldījumu izmaksas, ko veido vērtības samazināšanās izmaksu daļa, kas saistīta ar pasažieriem. Šīs izmaksas aplēs, izmantojot saskaņā ar darījumdarbības plānu paredzēto ieguldījumu un pasažieru skaita regresijas analīzi.
- (115) Komisija norāda, ka saskaņā ar *FLG* 2010. gada darījumdarbības plāna vidējo scenāriju nebija paredzēti īpaši ieguldījumi saistībā tieši ar *Ryanair*, bet ieguldījumus, iespējams, varētu izmantot citas aviokompānijas. Tas nozīmē, ka ieguldījumu izmaksas nebija jāiekļauj 2. papildinājuma papildu izmaksās. Šajā saistībā Komisija norāda, ka Vācija uzsvēra, ka *FLG* pastāvīgi mēģināja piesaistīt citas aviokompānijas, un šie mēģinājumi izrādījās veiksmīgi, jo lidostu ekspluatēja arī *Wizz Air*. Komisija arī norāda, ka 2010. gada līgumā nebija noteikts, ka *FLG* ir jāveic ieguldījumi.
- (116) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka ir nepamatoti attiecināt uz 2. papildinājumu Lībekas lidostā veiktos ieguldījumus. Tomēr Komisija arī norāda, ka, pat ja ieguldījumu izmaksas tiktu attiecinātas uz šo līgumu, paredzamā NPV vēl aizvien būtu pozitīva – [...] EUR.
- (117) Turklāt *Oxera* veiktā jutīguma analīze liecina par pozitīvu NPV šādu scenāriju gadījumā:
- veicot aprēķinu ar diskonta likmi 10 % (NPV pozitīva: [...] EUR);
 - izmantojot *Ryanair* faktisko *ex post* pasažieru skaitu nevis *ex ante* pasažieru skaitu, kas bija pieņemts darījumdarbības plāna vidējā scenārijā (NPV pozitīva: [...] EUR);
 - izmantojot darbības izmaksas, kas iegūtas no *FLG* faktiskajiem datiem par 2000. līdz 2010. gadu ⁽¹⁾, nevis darījumdarbības plānā pieņemtās izmaksas (NPV pozitīva: [...] EUR).
- (118) Šajā saistībā iepriekš 98.–101. apsvērumā minētie apgalvojumi attiecas arī uz 2. papildinājumu.
- (119) Tāpēc Komisija uzskata, ka 2. papildinājums varēja būt rentabls no *ex ante* perspektīvas. Tāpat, ņemot vērā nepārprotami pozitīvo pienesumu, līgumu var uzskatīt arī par daļu no kopējas stratēģijas īstenošanas, lai panāktu rentabilitāti ilgtermiņā.

6.2.5. Novērtējuma rezultāts

- (120) Pamatojoties uz sniegto informāciju, Komisija uzskata, ka *FLG* būtu varējusi sagaidīt pozitīvu papildu atdevi no 2010. gada līgumiem, kas noslēgti ar *Ryanair*.
- (121) Turklāt varēja pamatoti sagaidīt, ka 1. papildinājums dos papildu peļņu, pat ņemot vērā tirgvedības pakalpojumu sniegšanas līgumu ar *AMS*.
- (122) Tāpēc Komisija uzskata, ka *FLG* rīkojās kā *TED*, noslēdzot 2010. gada līgumus ar *Ryanair*. Tāpēc šie līgumi nepiešķir ekonomisku priekšrocību, kuru *Ryanair* nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos.

⁽¹⁾ Kā norāda *Oxera*, nebija iespējams iegūt datus no *FLG* par periodu pēc 2010. gada.

7. SECINĀJUMS

(123) Komisija secina, ka 2010. gada papildinājumi nepiešķir *Ryanair* ekonomisku priekšrocību. Tāpēc ne 1. papildinājums, ne 2. papildinājums nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Starp *Ryanair Ltd* un *Flughafen Lübeck GmbH* 2010. gada 29. martā noslēgtais 1. papildinājums nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Starp *Ryanair Ltd* un *Flughafen Lübeck GmbH* 2010. gada 31. oktobrī noslēgtais 2. papildinājums nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2018. gada 22. februārī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER
