Eiropas Savienības

Oficiālais Vēstnesis

L 302

Izdevums latviešu valodā

Tiesību akti

59. sējums

2016. gada 9. novembris

Saturs

II *Neleģislatīvi akti*

LĒMUMI

★ **Komisijas Lēmums (ES) 2016/1944 (2014. gada 23. jūlijs) par pasākumiem SA.22030 – 2007/C, SA.29404 un SA.32091 – 2012/C – Vācija – *Flughafen Dortmund GmbH* finansēšanas mehānisms un lidostas maksu cenrāži *NERES* un *NEO*** *(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5060)* [1] 1

★ **Komisijas Lēmums (ES) 2016/1945 (2016. gada 14. oktobris) par vadītāja apliecību kategoriju savstarpējo atbilstību** *(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 6517)* [1] 62

[1] Dokuments attiecas uz EEZ

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2016/1944

(2014. gada 23. jūlijs)

par pasākumiem SA.22030 – 2007/C, SA.29404 un SA.32091 – 2012/C – Vācija – *Flughafen Dortmund GmbH* finansēšanas mehānisms un lidostas maksu cenrāži *NERES* un *NEO*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5060)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas sniegt piezīmes atbilstīgi iepriekšminētajiem noteikumiem un to piezīmes tika ņemtas vērā ([2]),

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. *PROCEDŪRA SA.22030 (NERES)*

(1) Kāds pilsonis 2006. gada 27. novembra vēstulē iesniedza Komisijai sūdzību, apgalvojot, ka tiek sniegts valsts atbalsts saistībā ar *NERES* ("*New and Existing Routes Expansion Scheme*" jeb "Jaunu un esošu maršrutu paplašināšanas shēmu") un peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu, kas noslēgts starp *Flughafen Dortmund GmbH* ("*FD*") un sabiedrisko pakalpojumu uzņēmumu *Dortmunder Stadtwerke AG* ("*DSW21*").

(2) Ar 2007. gada 10. jūlija vēstuli Komisija paziņoja Vācijai par savu lēmumu uzsākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru saistībā ar *NERES* un *FD* finansēšanu ("2007. gada lēmums par procedūras sākšanu").

(3) Vācijas iestādes savas piezīmes attiecībā uz 2007. gada lēmumu par procedūras sākšanu iesniedza 2007. gada 5. oktobrī.

([1]) No 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants attiecīgi kļuva par Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. un 108. pantu. Abu pantu noteikumu kopumi būtībā ir vienādi. Šajā lēmumā atsauces uz LESD 107. un 108. pantu vajadzības gadījumā jāsaprot kā atsauces uz EK līguma 87. un 88. pantu. LESD ieviesa arī dažas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, aizstājot "Kopiena" ar "Savienība" un "kopējais tirgus" ar "iekšējais tirgus". Šajā lēmumā tiks izmantota LESD terminoloģija.

([2]) OV C 217, 15.9.2007., 25. lpp.; un OV C 268, 5.9.2012., 1. lpp.

(4) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([3]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par pasākumu.

(5) Komisija saņēma piezīmes no vienpadsmit ieinteresētajām personām. 2008. gada 11. janvārī tā pārsūtīja minētās piezīmes Vācijai, kurai tika sniegta iespēja atbildēt. Vācijas piezīmes tika saņemtas 2008. gada 28. februāra vēstulē.

(6) Tad Komisija pieprasīja sīkāku informāciju 2008. gada 10. novembrī un 2009. gada 26. oktobrī, kuru Vācija sniedza attiecīgi 2008. gada 19. decembrī un 2009. gada 12. novembrī.

1.2. *PROCEDŪRA SA.29404 UN SA.32091 (NEO)*

(7) Komisija 2009. gada 14. septembra faksā saņēma sūdzību no kādas privātpersonas, kas apgalvoja, ka atlaižu shēma *NEO* ("*Neue Entgeltordnung*" = "Jauns lidostas maksu cenrādis") ir nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts to aviokompāniju interesēs, kas izmanto *FD*. Turklāt sūdzības iesniedzējs apgalvoja, ka nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts tika sniegts arī valsts lidostas ekspluatantam *FD*. Šī sūdzība tika reģistrēta kā valsts atbalsta lieta ar numuru SA.29404 (CP 284/2009).

(8) Komisija 2010. gada 13. jūlija vēstulē pārsūtīja šo sūdzību Vācijai un pieprasīja informāciju. Vācija sniedza atbildi 2010. gada 14. oktobra vēstulē.

(9) Komisija 2010. gada 14. decembrī saņēma sūdzību no Pāderbornas rajona ("*Kreis Paderborn*"). Šī sūdzība tika reģistrēta kā valsts atbalsta lieta ar numuru SA.32091.

(10) Komisija 2011. gada 20. decembrī pārsūtīja šo sūdzību Vācijai un pieprasīja informāciju. Vācijas iestādes iesniedza savas piezīmes 2012. gada 1. februārī.

(11) Komisija 2012. gada 21. februārī un 2012. gada 4. martā lūdza papildu informāciju. Vācija sniedza atbildes attiecīgi 2012. gada 12. aprīlī un 2012. gada 24. aprīlī.

(12) Komisija 2012. gada 21. marta vēstulē informēja Vāciju par savu lēmumu sākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru ("2012. gada lēmums par procedūras sākšanu"). Vācijas iestādes piezīmes attiecībā uz 2012. gada lēmumu par procedūras sākšanu iesniedza 2012. gada 23. aprīlī.

(13) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([4]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem viena mēneša laikā pēc šīs publikācijas dienas.

(14) Komisija saņēma piezīmes no septiņām ieinteresētajām personām. Tā minētās piezīmes 2013. gada 6. martā pārsūtīja Vācijai, kurai tika sniegta iespēja atbildēt. Vācija iesniedza savas piezīmes 2013. gada 8. aprīļa vēstulē.

1.3. *KOPĪGA PROCEDŪRA ATTIECĪBĀ UZ SA.22030, SA.29404 UN SA.32091 (NERES UN NEO)*

(15) Komisija 2013. gada 10. decembrī lūdza papildu informāciju. Vācija sniedza atbildes 2014. gada 9. janvāra un 2014. gada 17. februāra vēstulēs.

(16) Savā 2014. gada 22. februāra vēstulē Komisija informēja Vāciju, ka ir pieņemtas 2014. gada aviācijas pamatnostādnes ([5]) un ka tās tiks piemērotas šai lietai, tiklīdz tās tiks publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un aicināja Vāciju iesniegt savas piezīmes.

([3]) OV C 217, 15.9.2007., 25. lpp.
([4]) OV C 268, 5.9.2012., 1. lpp.
([5]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

(17) 2014. gada aviācijas pamatnostādnes tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī ([6]). Tās aizstāja 2005. gada aviācijas pamatnostādnes ([7]) ([8]).

(18) *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 15. aprīlī tika publicēts paziņojums, kurā dalībvalstis un ieinteresētās personas tika aicinātas 20 darbdienu laikā no šā paziņojuma publicēšanas iesniegt piezīmes par 2014. gada aviācijas pamatnostādņu piemērošanu šajā lietā ([9]).

(19) Komisija saņēma piezīmes no sešām ieinteresētajām personām. Tā minētās piezīmes 2014. gada 28. maijā pārsūtīja Vācijai, kurai tika sniegta iespēja atbildēt. Vācija iesniedza savas piezīmes 2014. gada 13. jūnija vēstulē.

(20) Pamatojoties uz steidzamo nepieciešamību pieņemt un paziņot lēmumu, 2014. gada 17. jūnija vēstulē Vācija piekrita, ka šis lēmums tiktu pieņemts angļu valodā.

2. **SĪKS PASĀKUMU APRAKSTS**

2.1. *PAMATOJUMS IZMEKLĒŠANAS VEIKŠANAI*

2.1.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA PAR LIDOSTU

(21) Dortmundes lidosta atrodas aptuveni 14 km attālumā no Dortmundes pilsētas Ziemeļreinā-Vestfālenē, kuras iedzīvotāju skaits ir aptuveni 17,6 miljoni. Tā apkalpo Rūras apgabalu, kurā ir 5,2 miljoni iedzīvotāju, jo īpaši Dortmundes pilsētu.

(22) 1. tabulā sniegts pārskats par lidostām, no kurām veic regulārus lidojumus pēc grafika un kuras atrodas Dortmundes lidostas tuvumā.

1. tabula

Pārskats par lidostām, kas atrodas Dortmundes lidostas tuvumā

Lidosta	Attālums	Braukšanas laiks ar automobili	Braukšanas laiks ar vilcienu
Dortmundes lidosta			
Pāderbornas Lipštates lidosta	74,1 km	44 min	1 h 44 min
Diseldorfas lidosta	76,8 km	56 min	2 h 15 min
Minsteres Osnabrikas lidosta	77,9 km	51 min	1 h 27 min
Ķelnes Bonnas lidosta	104 km	1 h 03 min	2 h 23 min
Lejasreinas Vēzes lidosta	123 km	1 h 30 min	2 h 57 min
Kaseles Kaldenas lidosta	138 km	1 h 23 min	2 h 56 min

([6]) Skatīt 5. zemsvītras piezīmi.
([7]) 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.).
([8]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 171. punkts.
([9]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

(23) Dortmundes lidostas īpašniece un pārvaldītāja ir *FD*, kas 100 % apjomā pieder valstij ([10]).

2.1.2. VĒSTURISKAIS KONTEKSTS UN SATIKSMES ATTĪSTĪBA

(24) Jau 1969. gadā Dortmundes pilsētas dome pieņēma Dortmundes lidostas vispārējo attīstības plānu ([11]). Pamatojoties uz to, tika īstenotas vairākas infrastruktūras attīstības programmas (piemēram, jauna skrejceļa būve 1983. gadā un tā paplašināšana 1987. gadā).

(25) Vācijas strukturālo un politisko pārmaiņu kontekstā (piemēram, Reinas-Rūras apgabala deindustrializācija, Vācijas atkalapvienošanās un robežu atvēršana Centrāleiropā un Austrumeiropā) 1992./1993. gadā *FD* veica apsekojumus par pasažieru skaita pieauguma potenciālu reģionā ([12]). Šie apsekojumi parādīja, ka 90 % pasažieru izmantoja Dortmundes lidostu darījumu braucieniem, nevis privātiem ceļojumiem. Līgumreisiem uz tūrisma galamērķiem bija mazsvarīga nozīme. Prognozes liecināja par lidostas pasažieru plūsmas palielinājumu no 196 000 1991. gadā līdz vismaz 664 000–731 000 2000. gadā un 1,1 miljonam pasažieru gadā 2010. gadā.

(26) Pamatojoties uz to, 1993. gadā *FD* publiskie akcionāri nolēma atjaunināt un paplašināt esošo infrastruktūru. Rezultātā 2000. gadā tika pabeigts jaunais Dortmundes lidostas termināls un skrejceļa pagarinājums līdz 2 000 m. Kopš tā laika Dortmundes lidosta spēja apkalpot aptuveni 2,5 miljonus pasažieru gadā. Laikā no 2001. līdz 2003. gadam tika izmantoti tikai aptuveni 30 % no lidostas maksimālās darbības jaudas.

(27) Pēc 2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumiem lidosta zaudēja lielu daļu pasažieru, kas dodas darījumu braucienos. *Lufthansa* un *Eurowings* būtiski samazināja savu lidojumu biežumu un piedāvātos maršrutus. *Air Berlin* uz laiku aizstāja šīs divas aviokompānijas, bet 2003. gadā tā nolēma koncentrēt savas darbības Diseldorfas lidostā.

(28) 2. tabulā parādīta Dortmundes lidostas pasažieru skaita dinamika laikā no 1999. līdz 2013. gadam.

2. tabula

Pasažieru skaita dinamika Dortmundes lidostā no 1999. gada līdz 2013. gadam

Gads	Pasažieru satiksmes plūsma
1999. g.	677 400
2000. g.	719 365
2001. g.	1 064 153
2002. g.	994 508
2003. g.	1 023 339
2004. g.	1 179 278
2005. g.	1 742 891
2006. g.	2 019 666
2007. g.	2 155 064
2008. g.	2 329 455

([10]) *Flughafen Dortmund GmbH* akcionāri ir Dortmundes pilsēta (26 %) un *DSW21* (74 %). *DSW21* vienīgais akcionārs (100 %) ir Dortmundes pilsēta. *DSW21* ir Dortmundes pilsētas pārvaldītājsabiedrība, kas pārvalda komunālo pakalpojumu uzņēmumus un pilsētas infrastruktūras pārvaldītājus.
([11]) Dortmundes lidostu tolaik sauca par "Dortmundes-Vikedes" lidlauku.
([12]) Vācijas 2010. gada 13. oktobrī sniegtā informācija, 58. punkts.

Gads	Pasažieru satiksmes plūsma
2009. g.	1 716 519
2010. g.	1 747 731
2011. g.	1 822 117
2012. g.	1 902 747
2013. g.	1 924 313

(29) Dortmundes lidostā 2003. gadā strādāja 1 338 cilvēki: no tiem 274 bija tieši lidostas ekspluatanta darbinieki, 614 – tādu aviokompāniju darbinieki, kas veica lidojumus no lidostas, 365 – tādu uzņēmumu darbinieki, kas darbojās lidostā, un pārējie 85 bija publisku iestāžu darbinieki (piemēram, policija, muita, ugunsdzēsības brigāde).

(30) Lai palielinātu izmantojuma līmeni, 2004. gadā *FD* akcionāri nolēma mainīt stratēģiju un piesaistīt zemo izmaksu aviokompānijas, kas nodrošina savienojumus uz tūrisma galamērķiem, Centrāleiropu un Austrumeiropu. 2004. gada 1. jūlijā tika ieviesta zemāku lidostas maksu shēma (“*New and Existing Routes Expansion Scheme*”), ko sauca *NERES*. 2009. gada 1. jūlijā tika ieviests jauns lidostas maksu cenrādis, ko sauca *NEO* (“*Neue Entgeldordnung*”, “*NEO*”).

(31) Komisija izmeklēja šādus četrus pasākumus: 100 % valdības garantija *FD* izsniegtajiem aizdevumiem, peļņas un zaudējumu nodošanas līgums starp *FD* un sabiedrisko pakalpojumu uzņēmumu *DSW21* un divi pasākumi saistībā ar lidostas maksu samazināšanu konkrētām aviokompānijām – *NERES* un *NEO*.

2.2. *1. PASĀKUMS. 100 % VALDĪBAS GARANTIJAS FD INTERESĒS*

(32) Infrastruktūras attīstības programmas Dortmundes lidostā tieši finansēja *FD*, izmantojot aizdevumus, kam bija nodrošinātas 100 % valdības garantijas un ko izsniedza laikā no 1987. līdz 2000. gadam.

2.3. *2. PASĀKUMS. 1991. GADA PEĻŅAS UN ZAUDĒJUMU NODOŠANAS LĪGUMS*

(33) *FD* akcionāri (Dortmundes pilsēta un *DSW21*) 1991. gada 20. decembrī nolēma noslēgt peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu (turpmāk tekstā “1991. gada PZNL”) starp lidostu un *DSW21* ([13]). Atbilstoši šim līgumam *DSW21* sedz visus *FD* zaudējumus. Minētais līgums stājās spēkā 1992. gada 1. janvārī.

(34) 1991. gada PZNL ir ietverti šādi nosacījumi:

a) *FD* iekļaušana *DSW21* nodokļu grupā (2. iedaļa);

b) *FD* gada zaudējumu kopsummas segšana, ko veic *DSW21* (3. iedaļas 3. punkts);

c) līgumam bija noteikts vismaz piecu gadu darbības laiks. Pēc tam tas tika automātiski atjaunots vēl uz gadu (4. iedaļas 3. punkts). Līdz ar to Vācijas iestādes uzskatīja, ka zaudējumu segšana ir nenoteikta, jo nodokļu apsvērumu dēļ tika izvēlēta ikgada automātiska atjaunošana.

(35) Lai atbilstu nodokļu tiesību aktu prasībām, 1999. gadā tika pieņemts papildinājums. 1991. gada PZNL tika grozīts 2008. gada 12. decembrī, tam stājoties spēkā ar atpakaļejošu datumu no 2008. gada 1. janvāra, lai nodrošinātu zaudējumu segšanas fiskālo efektivitāti. Šā iemesla dēļ tika ietverta atsauce uz *AktG* (*Aktiengesetz* – Likums par uzņēmējsabiedrībām) tolaik spēkā esošo versiju attiecībā uz zaudējumu segšanu un (atbilstoši sākotnējai versijai) juridiskās noteiktības nolūkos tika noteikts minimālais piecu gadu darbības laiks ar automātisku ikgada atjaunošanu.

([13]) Tolaik to sauca *Dortmunder Stadtwerke AG*.

(36) Turpmākajās tabulās (3., 4. un 5. tabulā) parādītas ieguldījumu un darbības izmaksas, ko finansēja atbilstoši 1991. gada PZNL, kā arī sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošo darbību izmaksas.

3. tabula

Ieguldījumi, par kuriem izlēma pēc sprieduma *Aéroports de Paris* lietā un ko finansēja atbilstoši PZNL

(EUR)

Gads	Ieguldījumi, tostarp papildu kapitalizācija	Lēmuma pieņemšanas gads	Summa	Amortizācija (31.12.2013.)	Summa, ko finansē ar zaudējumu pārņemšanu
2002. g.	Rietumu spārna (*West*) infrastruktūras atklāšana	2001. g.	1 276 584	– 978 183	1 276 584
	Kompensācijas pasākumi	2001. g.	964 529	– 735 373	964 529
	Zemes atsavināšana	2001. g.	853 382		853 382
	Skidata sistēma maksas stāvvietā *West*	2001. g.	306 469	306 469	306 469
	Summa:		3 400 964	– 1 407 087	3 400 964
2006. g.	Stāvvietas izbūve (*West* 6, *Pr* 45)	2006. g.	941 215	– 474 310	941 215
	Summa:		941 215	– 474 310	941 215
2008. g.	Paplašināšana (*West*, C būvdaļa)	2008. g.	3 694 700	– 1 148 720	3 694 700
	F – bagāžas apstrādes iekārtas modernizācija	2008. g.	2 004 069	– 1 246 012	2 004 069
	G stāvvieta *Ost -P3*	2008. g.	1 077 466	– 321 267	1 077 466
	Atūdeņošanas iekārtas, *G-P3*	2008. g.	664 420	– 188 252	664 420
	G – piekļuves ceļš/apļveida satiksme	2008. g.	519 789	– 155 023	519 789
	G – P3 2 būviecirknis	2008. g.	229 058	– 144 223	229 058
	G-P3 apgaismes ierīces	2008. g.	195 237	– 58 230	195 237
	G-P3 prettrokšņa aizsargsiena	2008. g.	152 812	– 34 637	152 812
	Skidata, stāvvietu sistēmas *P3* paplašināšana	2008. g.	150 078	– 109 432	150 078
	3 pieturvietas *P3*	2008. g.	18 833	– 13 340	18 833
	Summa:		8 706 462	– 3 419 136	8 706 462

(EUR)

Gads	Ieguldījumi, tostarp papildu kapitalizācija	Lēmuma pieņemšanas gads	Summa	Amortizācija (31.12.2013.)	Summa, ko finansē ar zaudējumu pārņemšanu
2009. g.	*B* – pārbūve (*Mitte-West*)	2009. g.	1 082 791	– 170 520	1 082 791
	Summa:		1 082 791	– 170 520	1 082 791
	Summa:		14 131 432	– 5 471 053	14 131 432

4. tabula

Darbības izmaksas, tostarp sabiedriskās kārtības jomas izmaksas, ko finansēja atbilstoši 1991. gada PZNL

(tūkst. EUR)

Gads	Darbības izmaksas (atbilstoši *LL Rn 25 22*)		Operatīvie ieņēmumi	Operatīvais rezultāts	Summa
2007. g.			26 116		
	Materiālu izlietojums	11 980			
	Personāls	11 242			
	Citi izdevumi	6 824			
	Citi nodokļi	295			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	– 6 173	– 4 179		
	Summa	24 168	21 937	– 2 231	2 231
2008. g.			26 561		
	Materiālu izlietojums	12 932			
	Personāls	10 727			
	Citi izdevumi	7 675			
	Citi nodokļi	316			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	– 7 078	– 4 047		
	Summa	24 572	22 514	– 2 058	2 058

(tūkst. EUR)

Gads	Darbības izmaksas (atbilstoši *LL Rn 25 22*)		Operatīvie ieņēmumi	Operatīvais rezultāts	Summa
2009. g.			21 577		
	Materiālu izlietojums	13 343			
	Personāls	10 860			
	Citi izdevumi	5 848			
	Citi nodokļi	266			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	– 7 475	– 3 396		
	Summa	22 842	18 181	– 4 661	4 661
			[…] (*)		
2010. g.	Materiālu izlietojums	[…]			
	Personāls	[…]			
	Citi izdevumi	[…]			
	Citi nodokļi	[…]			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	[…]	[…]		
	Summa	22 808	20 035	– 2 773	2 773
2011. g.			[…]		
	Materiālu izlietojums	[…]			
	Personāls	[…]			
	Citi izdevumi	[…]			
	Citi nodokļi	[…]			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	[…]	[…]		
	Summa	22 642	20 176	– 2 466	2 466

(tūkst. EUR)

Gads	Darbības izmaksas (atbilstoši *LL Rn 25 22*)		Operatīvie ieņēmumi	Operatīvais rezultāts	Summa
2012. g.			[…]		
	Materiālu izlietojums	[…]			
	Personāls	[…]			
	Citi izdevumi	[…]			
	Citi nodokļi	[…]			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	[…]	[…]		
	Summa	23 908	21 396	– 2 512	2 512
2013. g.			[…]		
	Materiālu izlietojums	[…]			
	Personāls	[…]			
	Citi izdevumi	[…]			
	Citi nodokļi	[…]			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	[…]	[…]		
	Summa	27 148	24 254	– 2 894	2 894
2014. g.			[…]		
Janvāris–marts	Materiālu izlietojums	[…]			
	Personāls	[…]			
	Citi izdevumi	[…]			
	Citi nodokļi	[…]			
	— valsts iestāžu uzdevumi atbilstoši 3. tabulai	[…]	[…]		
	Summa	5 842	3 937	– 1 905	1 905

(*) Konfidenciāla informācija.

5. tabula

Sabiedriskās kārtības jomas izmaksas, ko finansēja atbilstoši 1991. gada PZNL

Gads	Pasākums, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā	Ieguldījumi, tostarp papildu kapitalizācija (EUR)	Amortizācija (31.12.2013.) (EUR)	Ekspluatācijas izmaksas, ko finansē, pārnesot zaudējumus (tūkst. EUR)
2007. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	61 300	– 61 300	
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	13 631	– 10 366	
	Summa	74 931	– 71 666	1 994
2008. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi			1 530
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	616 032	– 343 950	1 501
	Summa	616 032	– 343 950	3 031
2009. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	—	—	1 697
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	—	—	2 160
	Personīgā drošība, ES Reg. 300/2008	—	—	222
	Summa	—	—	4 079
2010. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	[…]	[…]	[…]
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	[…]	[…]	[…]
	Personīgā drošība, ES Reg. 300/2008	[…]	[…]	[…]
	Summa	40 455	– 26 970	4 487
2011. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	[…]	[…]	[…]
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	[…]	[…]	[…]
	Personīgā drošība, ES Reg. 300/2008	[…]	[…]	[…]
	Summa	446 856	– 149 248	5 163

Gads	Pasākums, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā	Ieguldījumi, tostarp papildu kapitalizācija (EUR)	Amortizācija (31.12.2013.) (EUR)	Ekspluatācijas izmaksas, ko finansē, pārnesot zaudējumus (tūkst. EUR)
2012. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	[…]	[…]	[…]
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	[…]	[…]	[…]
	Personīgā drošība, ES Reg. 300/2008	[…]	[…]	[…]
	Summa	8 400	– 2 012	4 874
2013. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	[…]	[…]	[…]
	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	[…]	[…]	[…]
	Personīgā drošība, ES Reg. 300/2008	[…]	[…]	[…]
	Summa	118 678	– 6 674	4 650
2014. g.	Gaisa satiksmes vadība/meteoroloģiskie pakalpojumi	[…]	[…]	[…]
Janvāris-marts	Ugunsdzēsība/glābšanas dienests	[…]	[…]	[…]
	Personīgā drošība, ES Reg. 300/2008	[…]	[…]	[…]
	Summa	—	—	1 212

(37) Savā pēdējā sniegtajā informācijā Vācija paskaidroja, ka tā iekļāva sabiedriskās kārtības jomā izmaksas par šādām darbībām, uz ko attiecās 1991. gada PZNL:

a) gaisa satiksmes vadība, satiksmes vadības tornis un tāds tehniskais aprīkojums kā nosēšanā sistēmas;

b) meteoroloģiskie pakalpojumi;

c) ugunsdzēsības un glābšanas brigāde;

d) drošība, uz ko attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 ([14]) un *Luftsicherheitsgesetz* (Aviācijas drošības likuma) 8. pants ([15]).

(38) Turklāt Vācija norādīja izmaksas saistībā ar darbībām, kas ietilpa sabiedriskās kārtības jomā un ko sedza Ziemeļreinas-Vestfālenes federālā zeme:

a) drošība saistībā ar pasažieru un bagāžas kontroli atbilstoši *Luftsicherheitsgesetz* 5. pantam;

b) policija (telpu nodrošināšanas izmaksas);

c) muita un robežkontrole (telpu nodrošināšanas izmaksas).

([14]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).
([15]) *Luftsicherheitsgesetz* (*LuftSiG*), 2005. gada 11. janvāris, *BGBl* I, 78. lpp.

2.4. *3. PASĀKUMS. NERES LIDOSTAS MAKSU CENRĀDIS*

(39) Lai palielinātu savus ieņēmumus (no lidostas maksām un ar aeronavigāciju nesaistītām darbībām) un optimizētu infrastruktūras izmantošanu, *FD* 2004. gada 1. jūlijā ieviesa *NERES*. To piemēroja līdz 2009. gada 30. jūnijam. Aviokompānijas varēja pieteikties uz zemākām lidostas maksām par katru jaunu savienojumu un par visiem esošajiem savienojumiem. Lidostai pieteikums bija jāsaņem no 2004. gada 1. jūlija līdz 2009. gada 30. jūnijam, un tas bija jāiesniedz 3 mēnešus pirms jauna savienojuma uzsākšanas.

(40) Attiecībā uz savienojumiem, kas bija jau 2004. gada 1. jūlijā, atlaidi piemēroja tikai visiem turpmākajiem pasažieriem. *NERES* neatbalstīja aviokompāniju, kad tā uzsāka jaunu savienojumu, ja minētais savienojums aizstāja esošu savienojumu, kuram jau bija piešķirts atbalsta pasākums. Atbalsta apstiprinājumu ierobežoja tikai Dortmundes lidostas jauda.

(41) Ja aviokompānija atbilda shēmas kritērijiem, *NERES* piešķīra tirgvedības atbalstu par katru pasažieri un atlaidi par vienotu lidostas izmantošanas maksu par katru lidmašīnu atkarībā no aviokompānijas kopējās gada pasažieru satiksmes plūsmas.

(42) Atbilstoši maksu cenrādim lidostas maksas principā tika noteiktas, pamatojoties uz reisu kopskaitu, nevis uz pasažieru skaitu. Tajā ietilpa šādas pozīcijas: nolaišanās maksa, maksa par stāvvietu, infrastruktūras pakalpojumu maksas (reģistrācijas, bagāžas apstrādes un gaisa kuģa stāvvietas maksas) un maksa par apkalpošanu uz zemes (pasažieru reģistrācija, bagāžas izsniegšana, iekraušana un izkraušana un apkalpošana uz zemes).

(43) Shēmu piemēroja vienlaikus ar *FD* tā laika maksu cenrādi, kas bija spēkā no 2000. gada 1. novembra ("2000. gada shēma"), atbilstoši Ziemeļreinas-Vestfālenes Transporta ministrijas apstiprinājumam. Attiecībā uz savienojumiem, kas guva labumu no *NERES*, *NERES* shēma aizstāja 2000. gada shēmu. Atšķirībā no dažādajām maksām, kas noteiktas 2000. gada shēmā, attiecīgās aviokompānijas maksāja vienotu lidostas izmantošanas maksu par katru pasažieri. Šajā maksā ietilpa maksa par visiem lidostas pakalpojumiem, izņemot lidojumu drošības maksu.

(44) Vienotās lidostas izmantošanas maksas līmenis bija atkarīgs no katra atsevišķā gaisa kuģa sēdvietu skaita. Tika izdalītas šādas piecas kategorijas, pamatojoties uz sēdvietu skaitu, kā norādīts 6. un 7. tabulā.

6. tabula

Piecas sēdvietu kategorijas

1. kategorija	Vismaz 140 sēdvietu
2. kategorija	Vismaz 100 sēdvietu
3. kategorija	Vismaz 70 sēdvietu
4. kategorija	Vismaz 40 sēdvietu
5. kategorija	Mazāk nekā 40 sēdvietu

7. tabula

Vienota lidostas izmantošanas maksa atbilstoši kategorijai

2004. gada 1. jūlijs – 2005. gada 30. jūnijs	EUR 5,00	1. kategorija
	EUR 8,00	2. kategorija
	EUR 11,00	3. kategorija
	EUR 20,00	4. kategorija
	EUR 25,00	5. kategorija

2005. gada 1. jūlijs – 2006. gada 3. jūnijs	EUR 6,75	1. kategorija
	EUR 9,00	2. kategorija
	EUR 11,75	3. kategorija
	EUR 20,00	4. kategorija
	EUR 25,00	5. kategorija
2006. gada 1. jūlijs – 2007. gada 30. jūnijs	EUR 6,75	1. kategorija
	EUR 9,00	2. kategorija
	EUR 11,75	3. kategorija
	EUR 20,00	4. kategorija
	EUR 25,00	5. kategorija
2007. gada 1. jūlijs – 2008. gada 30. jūnijs	EUR 7,50	1. kategorija
	EUR 9,75	2. kategorija
	EUR 12,25	3. kategorija
	EUR 20,00	4. kategorija
	EUR 25,00	5. kategorija
2008. gada 1. jūlijs – 2009. gada 30. jūnijs	EUR 7,50	1. kategorija
	EUR 9,75	2. kategorija
	EUR 12,25	3. kategorija
	EUR 20,00	4. kategorija
	EUR 25,00	5. kategorija

(45) Papildus vienotas lidostas izmantošanas maksas atlaidēm lidosta piešķīra arī tirgvedības atbalstu par katru pasažieri saistībā ar jauna savienojuma sākšanu. Šis atbalsts bija atkarīgs no jaunā savienojuma biežuma un no savienojumā pieejamo sēdvietu skaita.

8. tabula

Tirgvedības atbalsts

Jauno atbalstīto lidojumu biežums	Tirgvedības atbalsts par katru pasažieri katrā lidojumā
3 lidojumu savienojumi, kuru ietilpība ir vismaz 100 000 sēdvietu gadā	EUR 0,30
4 lidojumu savienojumi, kuru ietilpība ir vismaz 175 000 sēdvietu gadā	EUR 0,50
5 lidojumu savienojumi, kuru ietilpība ir vismaz 225 000 sēdvietu gadā	EUR 1,00

(46) 2005. gada 1. jūlijā spēkā stājās papildu atlaide atkarībā no katras aviokompānijas izceļojošo pasažieru kopskaita gadā. Šo atlaidi piešķīra papildus vienotajai lidostas izmantošanas maksai, kas bija jāmaksā aviokompānijām. Ņemot vērā arī tirdzniecības izplatīšanas sniegto atlaidi, tomēr tika uzskatīts, ka maksa par pakalpojumu nav mazāka par EUR 5.

9. tabula

Atlaides par izceļojošo pasažieru kopskaitu

Izceļojošo pasažieru skaits gadā	500 000 līdz 1 000 000	1 000 001 līdz 1 500 000	1 500 001 līdz 2 000 000	Virs 2 000 000
Atlaide no vienotās lidostas maksas par katru izceļojošo pasažieri	EUR 1,00	EUR 1,50	EUR 2,00	EUR 3,00

2.5. *4. PASĀKUMS. LIDOSTAS MAKSU CENRĀDIS NEO*

(47) *NEO* shēma tika ieviesta 2009. gada 1. jūlijā, aizstājot gan iepriekšējo atlaižu shēmu *NERES* ([16]), gan 2000. gada 1. novembrī ieviesto maksu cenrādi. Sākotnēji *NEO* darbības laiks nebija ierobežots, un lēmums par *NEO* ieviešanu pamatojās uz 2008. gadā apstiprināto darījumdarbības plānu, kurā bija sniegtas prognozes līdz 2019. gadam. *NEO* shēmu grozīja 2011. gada 1. novembrī, paaugstinot dažas maksas.

2.5.1. PACELŠANĀS UN NOLAIŠANĀS MAKSAS

(48) Attiecībā uz regulārajiem lidojumiem *NEO* paredzēja vienotu pacelšanās un nolaišanās maksu ([17]). Pacelšanās maksa (tostarp nolaišanās maksa) bija atkarīga no pasažieru skaita uz klāja, kopējā pārvadāto pasažieru skaita gadā un gaisa kuģa izmēra. Minimālā maksa bija EUR 100. Maksas sadalīja sīkāk trijās kategorijās atbilstoši gaisa kuģa tipam un pieejamo sēdvietu skaitam.

(49) 10. tabulā sniegts pārskats par piemērojamajām pacelšanās maksām regulārajiem lidojumiem, kas tika ieviestas 2009. gada 1. jūlijā.

10. tabula

NEO pacelšanās maksas (tostarp nolaišanās maksas) regulārajiem lidojumiem Dortmundes lidostā laikposmā no 2009. gada jūlija līdz 2011. gada novembrim

1. kategorijas pacelšanās maksas – gaisa kuģi ar vairāk nekā 120 sēdvietām		
Kopējais pasažieru skaits kalendārajā gadā	Pacelšanās maksa par pasažieri (EUR)	% samazinājums
Vairāk par 500 000	2,50	68,75
250 001 līdz 500 000	4,00	50,00
0 līdz 250 000	8,00	0

2. kategorijas pacelšanās maksas – gaisa kuģi ar 50–120 sēdvietām		
Kopējais pasažieru skaits kalendārajā gadā	Pacelšanās maksa par pasažieri (EUR)	% samazinājums
Vairāk par 100 000	3,75	68,75
50 001 līdz 100 000	6,00	50,00
0 līdz 50 000	12,00	0

([16]) Uz *NERES* attiecas Komisijas oficiāla izmeklēšanas procedūra: Valsts atbalsts C 26/07 (ex NN 28/07) – *NERES* – Dortmundes lidosta (OV C 217, 15.9.2007., 25. lpp.).
([17]) Nosēšanās maksa bija ietverta pacelšanās maksā.

3. kategorijas pacelšanās maksas – gaisa kuģi, kuros ir līdz 50 sēdvietām		
Kopējais pasažieru skaits kalendārajā gadā	Pacelšanās maksa par pasažieri (EUR)	% samazinājums
Vairāk par 50 000	6,00	62,50
25 001 līdz 50 000	8,00	50,00
0 līdz 25 000	16,00	0

(50) Attiecībā uz neregulārajiem lidojumiem pacelšanās maksas un nolaišanās maksas *NEO* shēmā tika izdalītas. Nolaišanās maksa bija EUR 2,23 par 1 000 kg *MTOW* (maksimālās pacelšanās masas). Pacelšanās maksa bija atkarīga no gaisa kuģa *MTOW* un trokšņa aizsardzības līmeņa, kā arī citiem kritērijiem.

(51) Turklāt bija stāvvietas maksa gaisa kuģiem, kas stāvēja lidostā ilgāk nekā trīs stundas. Stāvvietas maksas summa bija atkarīga no gaisa kuģa *MTOW*. Parasti šo maksu nepiemēroja zemo izmaksu pārvadātājiem, jo viņu apgriešanās laiks bija tik īss, cik vien iespējams.

(52) Drošības maksa bija EUR 0,30 par katru izceļojošo pasažieri; *PRM* nodeva ([18]) bija EUR 0,36 par katru izceļojošo pasažieri.

2.5.2. MAKSA PAR APKALPOŠANU UZ ZEMES

(53) Regulāro lidojumu gadījumā maksa par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem tika noteikta individuālos līgumos starp aviokompānijām un lidostu, pamatojoties uz sniegto pakalpojumu jomu. Apjoma atlaide tika piešķirta atkarībā no pārvadāto pasažieru skaita.

(54) 2010. gadā bija noslēgti individuāli līgumi ar aviokompānijām *Wizz Air, EasyJet, Air Berlin, Germanwings, Sky Airlines* un *Sun Express*. 2011. gada 1. novembrī bija noslēgti vēl citi līgumi ar aviokompānijām *Corendon, Tailwind, Germania, Pegasus, Freebird, Air Arabia, Bulgarian Air Charter* un *Air Via*.

(55) Kas attiecas uz neregulāriem lidojumiem, maksa par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem bija atkarīga no gaisa kuģa izmēra. Maksa par pasažieru pakalpojumiem tika aprēķināta, pamatojoties uz individuāliem līgumiem. Maksu par atledošanu noteica, pamatojoties uz *MTOW*.

(56) 11. tabulā parādīts maksas par apkalpošanu uz zemes izmaksu segšanas līmenis Dortmundes lidostā laikā no 2009. līdz 2019. gadam. 11. tabulā norādītās maksas par apkalpošanu uz zemes ir vidējās cenas Dortmundes lidostas galvenajiem klientiem. Zemākās maksas par apkalpošanu EUR […] apmērā ([…]) 2009. gadā sedza pakalpojumu izmaksas, kas bija aptuveni EUR […].

11. tabula

Izmaksu segums maksai par apkalpošanu uz zemes

(EUR)

	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.
Ieņēmumi no apkalpošanas uz zemes	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[5,8–6,2]	[6,2–6,5]	[6,2–6,5]	[6,2–6,5]	[6,5–6,8]	[6,5–6,8]	[6,5–6,8]
Maksa par apkalpošanu uz zemes	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,0–4,4]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[4,5–4,9]	[5,0–5,2]	[5,0–5,2]

([18]) Pasažieru nodeva par palīdzību lidostās personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (turpmāk tekstā "*PRM*") atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regulai (ES) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.).

2.5.3. AVIOKOMPĀNIJU MAKSĀTĀS KOPĒJĀS MAKSAS PĒC TIRGVEDĪBAS ATBALSTA ATŅEMŠANAS

(57) Vācija sniedza 12. tabulu, lai parādītu lidostas faktiskos ieņēmumus par pasažieri, kas izrietēja no pacelšanās maksām un visām pārējām maksām pēc tirgvedības atbalsta summu atskaitīšanas aviokompānijām, sākot ar 2011. gada 1. novembri. Pacelšanās maksas bija palielinājušās laikā starp *NEO* ieviešanu 2009. gadā un 2011. gadu.

12. tabula

Ieņēmumi par katru izceļojošu pasažieri, sākot no 2011. gada 1. novembra

(EUR)

Aviokompānija	Pacelšanās maksa	Kopējās maksas, kas saskaņotas individuālajos līgumos (apkalpošana uz zemes)	Kopā
Wizz Air	3,00	[…]	[5–10]
Germanwings	5,00	[…]	[5–10]
EasyJet	5,00	[…]	[5–10]
Air Berlin / Fly Niki	10,00	[…]	[15–20]
Sun Express	10,00	[…]	[15–20]
Sky Airlines	10,00	[…]	[15–20]
Corendon	10,00	[…]	[15–20]
Tailwind	10,00	[…]	[20–25]
Germania	10,00	[…]	[20–25]
Pegasus	10,00	[…]	[20–25]
Freebird	10,00	[…]	[20–25]
Air Arabia	10,00	[…]	[20–25]
Bulgarian Air Charter	10,00	[…]	[20–25]
Air Via	10,00	[…]	[25–30]

3. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS UN KOMISIJAS VEIKTĀ IZMEKLĒŠANA

(58) 2007. un 2012. gada lēmumā par procedūras sākšanu Komisija uzsāka izmeklēšanu par 100 % valdības garantijām, 1991. gada PZNL, *NERES* maksu shēmu un *NEO* maksu shēmu, tostarp saistītajām atlaidēm.

3.1. *1. PASĀKUMS. 100 % VALDĪBAS GARANTIJA*

(59) Kas attiecas uz 100 % valdības garantiju, Komisija pauda šaubas, vai normālos tirgus apstākļos tirgus ekonomikas dalībnieks ("TED") arī būtu nodrošinājis 100 % garantijas aizdevumiem, ar ko finansē infrastruktūras programmas Dortmundes lidostā. Ja tiktu secināts, ka tā nebija, Komisija apšaubītu arī to, vai šādu atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

3.2. *2. PASĀKUMS. 1991. GADA PZNL*

(60) 2012. gada lēmumā par procedūras sākšanu Komisija jo īpaši apšaubīja, vai 1999. gada un 2008. gada pārveidojumi nodrošināja būtiskus 1991. gada PZNL grozījumus. Tādēļ Komisija izvirzīja jautājumu, vai 1991. gada PZNL grozījums būtu jānovērtē kā jauns pasākums.

(61) Turklāt Komisija apšaubīja, vai konkrēti zaudējumi saistībā ar darbībām, kas attiecās uz sabiedriskās kārtības jomu, piemēram, muitu, gaisa satiksmes vadību un ugunsdzēsības brigādi, ietilpa valsts atbalsta kontrolē vai nē.

(62) Bez tam Komisija apšaubīja, vai *DSW21* rīkojās kā TED, slēdzot un grozot 1991. gada PZNL ar *FD*. Tāpēc Komisija apšaubīja, vai *FD* gada zaudējumu segšana bija valsts atbalsts un vai šādu atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē. Jo īpaši likās, ka darbības zaudējumu segums bija saistīts ar darbības atbalstu, kas, maz ticams, atbilda to izņēmumu prasībām, kas norādīti Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā.

3.3. *3. PASĀKUMS. NERES CENRĀDIS*

(63) Kas attiecas uz *NERES*, Komisija šaubījās, vai TED būtu ieviesis *NERES* un, pamatojoties uz to, noslēdzis līdzīgas vienošanās ar aviokompānijām, kas izmanto Dortmundes lidostu. Ja tiktu konstatēts, ka cenrādis un vienošanās veido valsts atbalstu, tad Komisija apšaubītu arī to, vai šos pasākumus varētu uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

3.4. *4. PASĀKUMS. NEO CENRĀDIS*

(64) Kas attiecas uz *NEO*, Komisija šaubījās, vai TED būtu ieviesis *NEO* un, pamatojoties uz to, noslēdzis līdzīgas vienošanās ar aviokompānijām, kas izmanto Dortmundes lidostu. Ja tā nebūtu, tad Komisija apšaubītu arī to, vai cenrādī un vienošanās nosacījumos ietverto atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

4. **VĀCIJAS PIEZĪMES**

4.1. *1. PASĀKUMS. 100 % VALDĪBAS GARANTIJA FD INTERESĒS*

(65) Vācija uzskata, ka Komisija neņēma vērā to, ka garantijas ir daļa no Dortmundes lidostas infrastruktūras attīstības programmas. Šajā saistībā Vācija norādīja, ka kopš 1991. gada Dortmundes lidostai bija svarīga nozīme Ziemeļreinas-Vestfālenes transporta koncepcijā.

(66) Vācija paskaidroja, ka 100 % valdības garantijas piešķīra Dortmundes pilsēta un *DSW21*, lai nodrošinātu aizdevumus par Dortmundes lidostas infrastruktūras attīstības finansēšanu.

(67) Vācija sniedza visaptverošu pārskatu par visām (100 % valdības) garantijām, kas piešķirtas *FD* interesēs laikā no 1987. līdz 2000. gadam, kā apkopots 13. tabulā ([19]).

([19]) Izmeklēšana attiecas uz garantijām, kuru summa sasniedz EUR 74,182 miljonus, 13. tabulā norādīto aizdevumu summu, kas nebija samaksāta 2008. gada beigās.

13. tabula

Pārskats par 100 % valdības garantijām *FD* aizdevumu nodrošināšanai 1987.–2000. gadā

Nr.	Infrastruktūras pasākumi	Aizdevuma summa (EUR)	Piešķiršanas gads	Aizdevuma garantija
A. Vecie infrastruktūras projekti 1987.–1992. gadā				
1.	Skrejceļa A pagarināšana, augstsprieguma elektropārvades līnijas novirzīšana	1 278 230	1987. g.	Dortmundes pilsēta
2.	Skrejceļa A pagarināšana, augstsprieguma elektropārvades līnijas novirzīšana	1 278 230	1987. g.	Dortmundes pilsēta
3.	Skrejceļa A pagarināšana, augstsprieguma elektropārvades līnijas novirzīšana	1 022 584	1988. g.	Dortmundes pilsēta
4.	Skrejceļa A pagarināšana, augstsprieguma elektropārvades līnijas novirzīšana	1 278 230	1989. g.	Dortmundes pilsēta
5.	Citi pasākumi	1 022 584	1992. g.	DSW21
B. Vēsturiskie ieguldījumi 1993.–2003. gadā				
6.	Skaņas necaurlaidīgu kabīņu, austrumu spārna kanalizācijas sistēmas, austrumu spārna pārvietošanās zonas, kanalizācijas izbūve	2 812 105	1995. g.	DSW21
7.	Īpašums […]	4 090 335	1996. g.	Dortmundes pilsēta
8.	Īpašums […]	2 045 168	1996. g.	DSW21
9.	Skrejceļa pagarināšana (1 450 m)	3 988 077	1997. g.	Dortmundes pilsēta
10.	Tornis, terminālis / 1. autostāvvieta, pārvietošanās zona u. c.	17 383 924	1997. g.	Dortmundes pilsēta
11.	Tornis, terminālis / 1. autostāvvieta, pārvietošanās zona u. c.	17 383 924	1997. g.	Dortmundes pilsēta
12.	A termināļa kravu centra rekonstrukcija	1 482 747	1998. g.	DSW21
13.	Tornis, terminālis / 1. autostāvvieta, pārvietošanās zona u. c.	6 876 876	1998. g.	Dortmundes pilsēta
14.	Savienojums ar ielu ziemeļos, gāzes caurules un ūdensvada pārvietošana	2 172 991	1999. g.	DSW21
15.	Mehānismu pārvietošanas zona	6 237 761	1999. g.	DSW21
16.	Tornis, terminālis, pārvietošanās zona un citi infrastruktūras pasākumi	6 736 782	1999. g.	Dortmundes pilsēta

Nr.	Infrastruktūras pasākumi	Aizdevuma summa (EUR)	Piešķiršanas gads	Aizdevuma garantija
17.	Skrejceļa pagarināšana, vispārējās aviācijas pārplānošana utt.	3 195 574	2000. g.	Dortmundes pilsēta
18.	Skrejceļa pagarināšana, vispārējās aviācijas pārplānošana utt.	33 795 393	2000. g.	Dortmundes pilsēta
19.	Tornis, terminālis / 1. autostāvvieta, pārvietošanās zona u. c.	11 120 598	2000. g.	Dortmundes pilsēta
20.	Tornis, terminālis / 1. autostāvvieta, pārvietošanās zona u. c.	13 484 812	2000. g.	Dortmundes pilsēta
21.	Skrejceļa pagarināšana, vispārējās aviācijas pārplānošana utt.	21 781 034	2000. g.	Dortmundes pilsēta

Avots: Vācijas 2012. gada 23. aprīlī sniegtā informācija.

(68) Vācija norādīja, ka šīs garantijas tika neatsaucami piešķirtas laikā no 1987. līdz 2000. gadam, tāpēc pirms tam tika precizēts, ka uz lidostām attiecas valsts atbalsta noteikumi. Vācija arī apgalvoja, ka tādējādi garantijas tika neatsaucami sniegtas pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā un kopš tā laika netika grozītas. Turklāt Vācija uzsvēra, ka šīs garantijas netika ne paplašinātas, ne citādi mainītas.

(69) Turklāt Vācija apgalvoja, ka lidostas ekspluatants par šīm garantijām maksāja tirgus cenu.

4.2. *2. PASĀKUMS. 1991. GADA PZNL*

(70) Vācija saistībā ar Līguma 107. panta 1. punkta interpretāciju un piemērojamību 1991. gada PZNL apgalvoja, ka šis līgums bija neatsaucami noslēgts pirms Vispārējās tiesas sprieduma *Aéroports de Paris* lietā ([20]). Vācija apstiprināja, ka 1991. gada PZNL jau bija neatsaucami noslēgts 1991. gadā un stājās spēkā 1992. gada 1. janvārī un ka *DSW21* nodrošinātais gada zaudējumu segums pilnībā balstījās uz šo līgumu. Tādējādi Vācija uzskata, ka uz šo līgumu nevajadzētu attiecināt noteikumus par valsts atbalstu.

(71) Vācija uzskatīja, ka 2005. gada aviācijas pamatnostādnes šajā lietā nevarēja piemērot, jo 1991. gada PZNL bija parakstīts kā daļa no infrastruktūras pasākumiem, ko īstenoja 20. gadsimta 90. gadu sākumā, pirms pamatnostādņu pieņemšanas un publicēšanas. Turklāt Vācija norādīja, ka 1991. gada PZNL bija vajadzīgs, lai paplašinātu lidostu. Attiecīgi Vācija precizēja, ka Dortmundes pilsētas dome vienojās par šo līgumu kā par alternatīvu tiešai dotācijai lidostas paplašināšanas finansējuma nolūkā. Vācija izteicās, ka jaunā infrastruktūra būtu pieejama ikvienam potenciālajam lietotājam bez jebkāda veida diskriminācijas. Tika uzskatīts, ka Dortmundes lidosta kļūs par publisku lidostu, kas, pēc Vācijas domām, bija kopīgās interesēs.

(72) Vācija iesniedza pētījumus, kuros izklāstītas iespējas un perspektīvas attīstīt bijušo Dortmundes-Vikedes lidlauku ([21]). Rezultātā tika secināts, ka lidlauka pilnveidošana par lidostu nodrošinātu pasažieru skaita palielināšanos līdz 196 000 pasažieru 1991. gadā, līdz 664 000–731 000 pasažieru 2001. gadā un pat līdz 1,1 miljonam 2010. gadā. Vācija apgalvoja, ka pirms paplašināšanas lidosta spēja apkalpot tikai aptuveni 750 000 pasažieru, un tāpēc bija nepieciešama paplašināšana. Šajā saistībā Vācija apstiprināja, ka apsekojumu prognozes bija pareizas. 2000. gadā Dortmundes lidostu izmantoja jau 719 365 pasažieri un 2010. gadam prognozētie rādītāji tika sasniegti jau 2001. gadā (1 064 153 pasažieri).

([20]) Spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris*/Komisija (*Recueil* 2000, II-3929. lpp.), ko apstiprina pārsūdzība lietā C-82/01P (*Recueil* 2002, I-9297. lpp.).
([21]) Sk. 11. zemsvītras piezīmi.

(73) Vācija norādīja, ka 1991. gada PZNL netika ne paplašināts, ne citādi grozīts, kā arī tas netika izbeigts un arī tā darbības laiks nebija ierobežots. Vācija norādīja, ka gan 1999. gada papildinājums, gan 2008. gada grozījums bija veikti tikai nolūkā atbilst Vācijas nodokļu tiesību aktu prasībām un neskāra principu par gada zaudējumu beztermiņa segšanu. Attiecīgi Vācija uzskatīja, ka 1991. gada PZNL 2008. gada grozījums, ko noslēdza *FD* un *DSW21*, nebija jauns pasākums, bet joprojām attiecās uz to pašu līgumu, kas izmeklēts 2007. gada lēmumā par procedūras sākšanu.

(74) Turklāt Vācija uzskata, ka TED principu var piemērot tikai tā laika situācijas kontekstā. Turklāt Vācija apgalvoja, ka tā kā tolaik lidostu darbību un būvniecību neuzskatīja par saimniecisko darbību, lidostas neuzskatīja par uzņēmumiem, uz ko attiecas Līguma 107. panta 1. punkta darbības joma.

(75) Bez tam Vācija precizēja, ka konkrētas darbības un kapitāla izmaksas (amortizācija un finansējuma izmaksas) ietilpa sabiedriskās kārtības jomā un būtu ārpus valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomas. Pēc Vācijas domām, šīs izmaksas bija saistītas, piemēram, ar policiju, muitu un gaisa satiksmes vadību.

(76) Vācija norādīja, ka 1991. gada PZNL atbilda prasībām, kas izklāstītas 2003. gada 24. jūlija spriedumā *Altmark* lietā ([22]). Savā sniegtajā informācijā Vācija norādīja, ka Dortmundes pilsētas dome bija oficiāli uzticējusi *FD* turpināt Dortmundes lidostas infrastruktūras attīstību un ka kompensācija nebija pārmērīga. Lai gan lidostas darbība netika organizēta konkursa kārtībā, Vācija uzskatīja, ka *FD* bija kopumā labi pārvaldīts uzņēmums.

(77) Turklāt Vācija norādīja, ka lidostas zaudējumos bija ietvertas izmaksas saistībā ar ieguldījumiem, par ko tika nolemts pirms 2000. gada sprieduma *Aéroports de Paris* lietā, un sabiedriskās kārtības jomas izmaksas.

(78) Šajā saistībā Vācija vairākkārt iesniedza dažādus pasākumu sarakstus, par kuriem uzskatīja, ka tie ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Jaunākās sniegtās informācijas pārskats ir apkopots 4. un 5. tabulā.

(79) Pēc Vācijas domām, atsaucoties uz spriedumu *Leipzig/Halle* lietā, šie pasākumi neietilpst valsts atbalsta kontroles jomā. Vācija uzskata, ja šīs izmaksas būtu izņemtas no izmaksu bāzes, *FD* būtu pozitīvs *EBITDA*.

(80) Jebkurā gadījumā Vācija norādīja, ka šo pasākumu nedrīkst uzskatīt par darbības atbalstu, bet gan drīzāk par ieguldījumu atbalstu, kuru var uzskatīt par saderīgu ar Līgumu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta b) un c) apakšpunktu. Tomēr Vācija atzina, Eiropas kopīgo interešu projekti Līguma 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta nozīmē būtu jāīsteno vairāk nekā vienai dalībvalstij. Tomēr Vācija apgalvoja, ka vispārējā strukturālā pārveidošana, kurā ietilpa lidostas infrastruktūras būvniecība, bija Savienības kopīgās interesēs un tāpēc bija saderīga ar iekšējo tirgu.

4.3. *3. PASĀKUMS. NERES*

(81) Vācija apgalvoja, ka *NERES* programmas pasākumus nevar uzskatīt par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Vācija uzskatīja *NERES* par programmu, ar ko atbalstīja Dortmundes lidostas paplašināšanu un uz ko varēja pieteikties ikviena aviokompānija, tāpēc tā nebija diskriminējoša. Jebkurā gadījumā, pēc Vācijas domām, *NERES* attiecināja vismaz uz trim aviokompānijām, un šā iemesla dēļ to nevarēja uzskatīt par *de facto* diskrimināciju *EasyJet* interesēs. Vācija arī uzsvēra, ka šīs programmas darbības laiks bija ierobežots un ka to attiecināja tikai uz aviokompānijām, kas šajā laikposmā uzsāka vai paplašināja savu darbību Dortmundes lidostā. Pēc Vācijas domām, *NERES* pasākumi nebija selektīvi, jo tie nesniedza priekšrocības tikai konkrētām aviokompānijām.

(82) Vācija uzskatīja, ka *NERES* nebija attiecināma uz valsti, jo *FD* vadība šo programmu izveidoja pēc savas iniciatīvas un uz savu atbildību. Vācija apstiprināja, ka *NERES* izstrādē nebija iesaistīti ne *FD* uzraudzības padome, ne *DSW21* akcionāri, ne Dortmundes pilsēta.

([22]) Spriedums lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (*Recueil* 2003, I-7747. lpp).

(83) Vācija iesniedza atšķirīgus scenārijus ar *NERES* un bez tās un nonāca pie secināja, ka TED būtu rīkojies tāpat. Atbilstoši šiem scenārijiem bija gaidāms, ka peļņa ar *NERES* shēmu būs augstāka nekā gadījumā, ja tā nebūtu ieviesta, jo tās mērķis bija pasažieru skaita palielināšana. Ieviešot *NERES* shēmu, bija gaidāms, ka lidosta sāks darboties rentabli no 2008. gada. Vācija atgādināja Komisijai, ka arī lidostas slēgšana būtu radījusi izmaksas, un norādīja, ka Gaisa satiksmes licencēšanas regulas (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, "*LuftVZO*") 45. pantā prasīta nevis lidostas slēgšana, bet gan pienācīga tās darbība un uzturēšana.

(84) Vācija uzskatīja, ka pēc 2001. gada 11. septembra uzbrukumiem pasažieru skaits samazinājās un tirgus apstākļi mainījās. Tāpēc bija jāievieš *NERES*, lai atkal palielinātu pasažieru skaitu un infrastruktūras izmantošanu. Vācija apgalvoja, ka, pateicoties *NERES*, *FD* atšķirībā no citām lidostām tajā laikā spēja saglabāt tās pasažieru skaitu.

(85) Turklāt Vācija uzskatīja, ka tolaik visā Eiropā pieprasījums koncentrējās uz zemo izmaksu pārvadātājiem. Vācija apgalvoja, ka kopš Dortmundes lidostas galvenais klients, *Air Berlin*, arvien vairāk pārcēla savus lidojumus uz citām lidostām, *FD* spiestā kārtā nācās ieviest tādus stimulus kā *NERES*. Tomēr Vācija paskaidroja, ka *NERES* mērķis bija ne tikai zemo izmaksu aviokompānijas, *FD* interesēja piesaistīt Dortmundes lidostai arī biznesa klases aviokompānijas, taču *Lufthansa* nesniedza pozitīvu atbildi uz *FD* lūgumu.

(86) Vācija norādīja, ka, pateicoties *NERES*, *FD* nevis uzņēmās riskus, bet drīzāk izveidoja stratēģiju, lai atgrieztos pie rentabilitātes. Vācija apgalvoja, ka arī TED būtu rīkojies šādi, īpaši tāpēc, ka, ieviešot *NERES* stimulus, lidosta jau varētu iegūt *EasyJet*. Vācija uzrādīja darījumdarbības plānu, ko izmantoja *NERES* ieviešanai. Darījumdarbības plānā bija salīdzināts *FD* visoptimistiskākais scenārijs, pamatscenārijs un vissliktākais scenārijs, ieviešot un neieviešot *NERES*. Visos scenārijos bija gaidāms pasažieru skaita ikgada pieaugums 4–7 %. Šīs prognozes balstījās uz gaisa satiksmes iniciatīvas ("*Luftverkehrsinitiative*") Eiropas un pasaules mēroga prognozēm. Darījumdarbības plāna katrā scenārijā tika gaidīts, ka *FD* spētu palielināt arī ar aviāciju nesaistītos ieņēmumus par 5 % gadā. Šo prognožu pamatā bija norises 1999.–2003. gadā, kad pasažieru skaits palielinājās vidēji par 14,39 % un vienlaikus ieņēmumi no stāvvietām palielinājās vidēji par 27,64 %, pamatojoties uz stāvvietas maksu vidējo ikgada palielinājumu par 13,25 %.

(87) Turklāt scenāriji balstījās uz pieņēmumu, ka *FD* varētu ietaupīt izmaksas, piesaistot kā darbiniekus ārpakalpojumu sniedzējus. Visos scenārijos tika gaidīts, ka, ņemot vērā stimulus, Dortmundes lidosta spētu palielināt stāvvietas maksas vēl par 10 %, pamatojoties uz pasažieru skaita pieaugumu. Visoptimistiskākajā scenārijā gaidāms, ka lidosta kļūtu pilnīgi rentabla līdz 2015. gadam. Vissliktākais scenārijs prognozēja, ka šis palielinājums būtu iespējams tikai atlikušajā laikā, kurā palika *EasyJet*. Vācija norādīja, ka arī vissliktākajā stimulu ieviešanas scenārijā *FD* rezultāts būtu labāks nekā bez stimuliem. Pēc Vācijas domām, tika arī gaidīts, ka galu galā Dortmundes lidostu izmantotu tik daudz aviokompāniju, ka pasažieru skaita pieaugums pat pārsniegtu prognozes un gaidas. Vācija norādīja, ka, ieviešot *NERES* stimulus, lidosta būtu rentablāka, pamatojoties uz pasažieru skaita palielināšanos un lidostas lielāku izmantošanu. Vācija uzrādīja visus scenārijus detalizēti. Neieviešot stimulus, Dortmundes lidosta izmantotu 60 % no savas jaudas visoptimistiskākajā scenārijā, t. i., 1,7 miljoni pasažieru. Vissliktākajā scenārijā tā izmantotu 44 % no savas jaudas. Pat visoptimistiskākajā scenārijā *FD* turpinātu radīt darbības zaudējumus, un turpmākajos gados atveseļošanos nevarētu gaidīt. Vissliktākajā scenārijā darbības zaudējumi vispirms palielinātos un tad pamazām samazinātos ap 2014. gadu, bet tie joprojām būtu ievērojami augstāki nekā 2003. gadā.

(88) Vācija norādīja, ka *NERES* ieviešana bija *FD* visrentablākā iespēja, pat salīdzinot ar Dortmundes lidostas slēgšanu. Jo īpaši tā bija rentablāka nekā alternatīva, kurā piemērotu sākotnējo lidostas maksu shēmu, ko ieviesa 2000. gada 1. novembrī. Vācija arī paskaidroja, ka veiktais novērtējums parādīja, ka, ieviešot *NERES*, *FD* spētu maksimāli palielināt pasažieru skaitu, ar aviāciju saistītos un nesaistītos ieņēmumus un ienākumus pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas ("*EBITDA*").

(89) Šajā saistībā 14. tabulā apkopoti *NERES* papildu rentabilitātes rezultāti. Tajā parādītas gaidāmās atšķirības *FD* pasažieru skaita, izmaksu, ieņēmumu un rezultātu ziņā salīdzinājumā ar alternatīviem scenārijiem. Šie rezultāti jo īpaši ir saistīti ar *NERES* ieviešanu.

14. tabula

NERES papildu izmaksas salīdzinājumā ar 2000. gada maksu shēmu

	Prognozes						Kopā
	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	
Pasažieri	340 000	940 000	1 210 000	1 550 000	1 830 000	2 110 000	7 980 000
Ieņēmumi							
Nosēšanās maksa	366	1 464	1 425	1 936	1 943	1 263	8 397
Pakalpojumu sniegšana	625	1 938	2 201	2 830	3 326	3 234	14 154
Ieņēmumi no infrastruktūras	110	401	389	507	586	355	2 348
Uzkrājumi	432	1 194	1 537	1 969	2 324	2 680	10 136
Izīrēšana	0	200	500	800	1 700	1 750	4 950
Stāvvieta	876	2 586	3 710	5 252	6 879	8 786	28 089
Ieņēmumu pārdale	0	50	50	100	100	100	400
Citi	0	50	50	100	100	100	400
Darbības ieņēmumi kopā	2 409	7 882	9 861	13 493	16 958	18 268	68 871
Citi ieņēmumi	845	2 336	3 007	3 852	4 546	5 243	19 829
Procentu un dividenžu ienākumi	0	0	0	0	0	0	0
Kopējie ieņēmumi	**3 254**	**10 218**	**12 868**	**17 345**	**21 505**	**23 511**	**88 701**
Izmaksas							
Darba alga	411	5 920	7 545	9 568	11 183	12 766	47 393
Materiāls	300	941	1 229	1 591	1 880	2 169	8 110
Nolietojums	0	0	0	0	1 500	1 450	2 950
Procenti	0	0	0	1 500	1 485	1 470	4 455
Darbības izmaksas	1 253	1 629	2 102	2 693	3 158	3 623	14 458
Citi	0	0	0	0	0	0	0

	Prognozes						Kopā
	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	
Tirgvedības atbalsts	155	426	546	695	825	503	3 150
Kopējās izmaksas	**2 119**	**8 916**	**11 422**	**16 047**	**20 031**	**21 980**	**80 515**
Kopējās iemaksas	**1 135**	**1 303**	**1 446**	**1 298**	**1 474**	**1 531**	**8 186**
Ieguldījums *EBITDA*	**1 135**	**1 303**	**1 446**	**2 798**	**4 459**	**4 451**	**15 592**

(90) Vācija norādīja, ka pasākumu vispārīgais mērķis bija radīt visaugstāko iespējamo peļņu vidējā termiņā līdz ilgtermiņā un ka īstermiņa zaudējumus nākotnē līdzsvarotu ar peļņu, jo bija gaidāms, ka *NERES* ieviešana nodrošinās pozitīvu *EBITDA* (izņemot izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā), sākot no 2015. gada.

(91) Vācija arī sniedza prognozes, pamatojoties uz kopējo izmaksu un kopējo ieņēmumu aprēķiniem, kā apkopots 15. tabulā.

15. tabula

Peļņas vai zaudējumu prognoze atbilstoši *NERES* scenārijam

	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g	kopā
Pasažieri (miljonos)	1,24	1,87	2,16	2,53	2,86	3,19	13,85
Ieņēmumi (tūkst. EUR)	22 548,00	28 778,00	31 921,00	37 080,00	42 246,00	45 298,00	207 871,00
Izmaksas (tūkst. EUR)	46 029,00	50 487,00	53 165,00	58 095,00	62 649,00	65 160,00	335 585,00
Peļņa/ zaudējumi (tūkst. EUR)	– 23 481,00	– 21 709,00	– 21 244,00	– 21 015,00	– 20 403,00	– 19 862,00	– 127 714,00
EBITDA (tūkst. EUR)	– 2 881,00	– 1 159,00	– 744,00	936,00	2 982,00	3 408,00	2 541,00

(92) Turklāt Vācija apgalvoja, ka pēc *NERES* ieviešanas pozitīvu ietekmi varētu gaidīt jau 2004. gada 2. pusē. 2005. gadā Dortmundes lidostas zaudējumi jau bija samazinājušies par 8,5 % salīdzinājumā ar 2004. gadu. Vācija iesniedza atjauninātu *FD* darījumdarbības plānu, kurā turpmākajos gados bija paredzēta pozitīva attīstība un atgriešanās pie rentabilitātes *EBITDA* līmeņa izteiksmē līdz 2011. gadam.

(93) Vācija paziņoja, ka lidostas slēgšana radītu izmaksas EUR 170 miljonu apmērā. Vācija uzskatīja, ka, apsverot lidostas slēgšanu, bija jāņem vērā šādi faktori: aktīvu paātrināts nolietojums (EUR 187 miljoni), nojaukšana (EUR 8,5 miljoni) un kompensācijas par darbinieku skaita samazināšanu (EUR 14 miljoni). Īpašuma, ēku un aprīkojuma pārdošana dotu lielākais EUR 38,75 miljonus. Slēgšanas gadījumā būtu jāveic arī ēku uzraudzība (EUR 450 000 gadā) un jāpārņem darbinieki, kuriem bija līgumi uz nenoteiktu laiku (EUR 1,3 miljoni). Salīdzinot lidostas slēgšanu ar iepriekšminētajiem scenārijiem, Vācija secināja, ka *FD* darbību turpināšana bija labāka alternatīva ([23]).

([23]) Starp citu, uz to var attiecināt Komisijas lēmumu par procedūras sākšanu (OV C 217, 15.9.2007., 25. lpp.).

(94) Vācija paziņoja, ka, ieviešot *NERES*, no Dortmundes lidostas pieejamo galamērķu skaits palielinājās no 37 pirms *NERES* līdz 53 galamērķiem pēc tam.

(95) Sniegtā informācija liecināja, ka peļņa no stāvvietas maksām faktiski palielinājās, kā gaidīts. Personāla izmaksas bija augstākas, nekā gaidīts, tomēr Vācija uzskatīja, ka tas bija saistīts ar sākotnējo pielāgošanos. Atbilstoši sniegtajai informācijai lidostas kopējie rezultāti 2004. gadā bija EUR −20 995 000 un EUR − 24 111 000 2005. gadā. Šie rezultāti bija labāki nekā visoptimistiskākajā scenārijā, neieviešot stimulus, bet arī mazliet zem pamatscenārija, ieviešot *NERES* stimulus.

(96) Vācija norādīja – ja Komisija uzskatītu *NERES* par valsts atbalstu, tas būtu saderīgs ar Līgumu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, jo šī programma bija kopīgās interesēs. Vācija atsaucās uz Komisijas lēmumu *Charleroi* lietā, argumentējot, ka valsts atbalsts reģionālajām lidostām varētu palīdzēt tās attīstīt un šādi palīdzēt samazināt pārslodzi starptautiskajās lidostās. Vācija uzskatīja, ka *NERES* arī sekmēja konkrētu saimniecisko darbību attīstību, proti, izveidojot vairāk maršrutu no Dortmundes lidostas un līdz ar to Eiropas mērogā stiprinot konkurenci un tirdzniecību.

(97) Turklāt Vācija norādīja, ka ar apkalpošanu uz zemes saistītās darbības vienmēr sedza savas izmaksas.

(98) Vācija uzsvēra programmas nepieciešamību, norādot, ka līdz ar iniciatīvu ieviešanu Dortmundes lidostā nostiprinājās vairāk zemo izmaksu aviokompāniju. Paraugoties uz pasažieru skaitu 2004. un 2006. gadā, šis skaits gandrīz divkāršojās (no 1,15 miljoniem līdz 2,02 miljoniem pasažieru). Vācija norādīja arī to, ka reisu skaits palielinājās par 30 % un regulāro lidojumu skaits palielinājās par 36 %.

4.4. *4. PASĀKUMS. NEO*

(99) Kas attiecas uz *NEO*, Vācija izteicās, ka *FD* darbojās kā TED, lemjot par *NEO* ieviešanu.

(100) Tāpat kā attiecībā uz *NERES* Vācija apgalvoja, ka arī *NEO* cenrādis bija *FD* visrentablākā iespēja salīdzinājumā ar tādiem alternatīviem scenārijiem kā *NEO* neieviešana vai *NEO* un sākotnējās 2000. gada shēmas sajaukums. Vācija arī paskaidroja, ka veiktais novērtējums parādīja, ka atbilstoši šai iespējai *FD* spētu maksimāli palielināt pasažieru skaitu, ar aviāciju saistītos un nesaistītos ieņēmumus un *EBITDA*. Vācija vēlreiz norādīja, ka pat salīdzinājumā ar lidostas slēgšanu *NEO* ieviešana joprojām būtu visrentablākā turpmākās virzības iespēja.

(101) Šajā saistībā 16. un 17. tabulā apkopoti *NEO* papildu rentabilitātes rezultāti. Tajās parādītas gaidāmās atšķirības *FD* pasažieru skaita, izmaksu, ieņēmumu un rezultātu ziņā salīdzinājumā ar alternatīviem scenārijiem. Šie rezultāti jo īpaši ir saistīti ar *NEO* ieviešanu.

16. tabula

NEO papildu izmaksas salīdzinājumā ar 2000. gada maksu shēmu

	Prognozes											Kopā
	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	
Pasažieri	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	17 593 744
Ieņēmumi												
Aviācija	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	63 149

	Prognozes											Kopā
	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	
Ar aviāciju nesaistīti pakalpojumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	75 264
Kopējie ieņēmumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	138 413
Citi ieņēmumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	302
Procentu likmes un dividenžu ienākumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
Kopējie ieņēmumi	**0**	**11 605**	**12 233**	**13 254**	**14 262**	**15 576**	**16 965**	**1 862**	**20 124**	**21 971**	**24 002**	**168 612**
Izmaksas												
Darba alga	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	336
Pirkumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	80 788
Nolietojums	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	155
Procentu likme	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	3 125
Darbības izmaksas	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 308
Citas izmaksas	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
Kopējās izmaksas	**0**	**11 303**	**11 606**	**11 931**	**12 283**	**12 567**	**12 903**	**13 196**	**1 353**	**15 467**	**17 356**	**132 143**
Kopējās iemaksas	**0**	**302**	**627**	**1 322**	**1 979**	**3 009**	**4 062**	**5 425**	**6 594**	**6 504**	**6 646**	**3 647**
Ieguldījums *EBITDA*	**0**	**222**	**547**	**1 242**	**1 899**	**2 929**	**3 982**	**5 345**	**6 514**	**7 999**	**9 666**	**40 345**

17. tabula

NEO papildu izmaksas salīdzinājumā ar jaukto shēmu

	Prognozes											Kopā
	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	
Pasažieri	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	15 413 325

	Prognozes											Kopā
	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.	
Ieņēmumi												
Aviācija	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	72 276
Ar aviāciju nesaistīti pakalpojumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	67 797
Kopējie ieņēmumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	140 074
Citi ieņēmumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	25 710
Procentu likmes un dividenžu ienākumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
Kopējie ieņēmumi	**0**	**11 899**	**12 406**	**13 324**	**14 219**	**15 408**	**16 661**	**18 167**	**19 508**	**21 177**	**23 014**	**165 783**
Izmaksas												
Darba alga	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	20 160
Pirkumi	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	80 788
Nolietojums	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	155
Procentu likme	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	3 125
Darbības izmaksas	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 308
Citas izmaksas	0	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	0
Kopējās izmaksas	**0**	**10 103**	**10 376**	**10 671**	**10 983**	**11 247**	**11 543**	**11 806**	**12 110**	**14 007**	**15 856**	**118 703**
Kopējās iemaksas	**0**	**1 796**	**2 030**	**2 652**	**3 235**	**4 161**	**5 118**	**6 362**	**7 398**	**7 170**	**7 159**	**47 081**
Ieguldījums *EBITDA*	**0**	**1 716**	**1 950**	**2 572**	**3 155**	**4 081**	**5 038**	**6 282**	**7 318**	**8 665**	**10 179**	**50 956**

(102) Vācija norādīja, ka pasākumu galvenais mērķis bija radīt visaugstāko iespējamo peļņu vidējā termiņā līdz ilgtermiņā. Šajā saistībā Vācija paskaidroja, ka īstermiņa zaudējumus nākotnē līdzsvarotu ar peļņu, jo bija gaidāms, ka *NEO* ieviešana nodrošinās pozitīvu *EBITDA* (izņemot izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā), sākot no 2016. gada.

(103) Vācija arī sniedza prognozes, pamatojoties uz kopējo izmaksu un kopējo ieņēmumu aprēķiniem, kā apkopots 18. un 19. tabulā.

18. tabula

Peļņas vai zaudējumu prognoze atbilstoši *NEO* scenārijam

	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.
Pasažieri (miljonos)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ieņēmumi (tūkstošos EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izdevumi (tūkstošos EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peļņa/ zaudējumi (tūkstošos EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (tūkstošos EUR)	[– 9 000 līdz – 11 000]	[– 9 000 līdz – 11 000]	[– 8 000 līdz – 10 000]	[– 8 000 līdz – 10 000	[– 8 000 līdz – 10 000	[– 6 000 līdz – 8 000]	[– 6 000 līdz – 8 000	[– 4 000 līdz – 6 000]	[– 4 000 līdz – 6 000]	[– 2 000 līdz – 4 000]	[– 2 000 līdz – 4 000]

19. tabula

Koriģētā peļņas vai zaudējumu prognoze atbilstoši *NEO* scenārijam

	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.
Pasažieri (miljonos)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ieņēmumi (tūkstošos EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Izdevumi (tūkstošos EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peļņa/ zaudējumi (tūkstošos EUR)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (tūkstošos EUR)	[– 4 000 līdz – 6 000]	[– 2 000 līdz – 4 000]	[– 2 000 līdz – 4 000]	[– 2 000 līdz – 4 000]	[– 2 000 līdz – 4 000]	[0 līdz – 2 000]	[0 līdz – 2 000]	[0 līdz 2 000]	[0 līdz 2 000]	[2 000 līdz 4 000]	[2 000 līdz 4 000]

[1] Pielāgots *FD* noteiktajai maksai par piekļuvi, lai (daļēji) segtu sabiedriskā pakalpojuma gaisa satiksmes vadība izmaksas. Šis pienākums, ko parasti veica tieši *DFS*, tika nodots *FD*, kas ņēma par to maksu tieši.

[2] Pielāgots (pirmkārt) sabiedrisko pakalpojumu izmaksām, jo īpaši valsts pārvaldes algām un Regulai (EK) Nr. 300/2008; *DFS*/TTC/gaisa satiksmes kontrolieru/ torņu materiālajām izmaksām, ugunsdzēsības pakalpojumiem un (otrkārt) nolietojumam un procentiem par vēsturiskiem infrastruktūras pasākumiem, tostarp procentiem par nokavētiem būvdarbu rēķinu maksājumiem, un citām izmaksām saistībā ar vēsturiskiem ieguldījumiem, jo īpaši infrastruktūras īpašuma nodokļiem, zemes nodoklim, materiālajām izmaksām, tostarp proporcionāliem izdevumiem par vēsturiskiem infrastruktūras ieguldījumiem.

(104) Vācija uzrādīja arī, ka faktiskie rezultāti apstiprināja *NEO ex ante* prognozes, kā parādīts 20. tabulā.

20. tabula

NEO faktiskie rezultāti

	2009. g.[a]	2010. g.	2011. g.	2012. g.
Pasažieru skaits	1 716 519	1 747 731	1 822 117	1 902 747
Tūkstošos EUR:				
Ieņēmumi	23 110	25 043	25 132	26 637
Izmaksas	47 644	44 820	44 625	45 136
Kopējais rezultāts	– 24 534	– 19 777	– 19 493	– 18 499
EBITDA	[– 7 000 līdz – 9 000]	[– 7 000 līdz – 9 000]	[– 7 000 līdz – 9 000]	[– 7 000 līdz – 9 000]

Avots: Dr. Bergmann, Kauffmann und Partner GmbH & Co.KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft: Flughafen Dortmund GmbH – Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes zum 31.12.2012., iesniegusi Vācija.

(105) Turklāt Vācija uzrādīja vienotu pacelšanās maksu, kas ieviesta ar *NEO*, atkarībā no aviokompānijas pārvadāto pasažieru skaita. Šajā saistībā Vācija apgalvoja, ka lielāks pasažieru skaits nodrošinātu lielākus ar aviāciju saistītus un jo īpaši ar aviāciju nesaistītus ieņēmumus un ka tas attaisnoja augstākās atlaides.

(106) Vācija apgalvoja, ka visas maksas balstījās uz *NEO*, pat ja *FD* noslēdza individuālus līgumus ar aviokompānijām. Tāpēc Vācija uzskata, ka *NEO* shēma ir pārskatāma.

(107) Vācija arī paskaidroja, ka *FD* maksāto maksu salīdzinošā novērtēšana ar maksām, ko maksāja citās tās tuvumā esošajās lidostās, nav atbilstīga. Vācija uzskata, ka Komisija nepārbaudīja, kā tika noteiktas maksas šajās lidostās. Turklāt Vācija uzskatīja, ka maksās jāņem vērā atšķirīgie darījumdarbības modeļi, ko īstenoja lidostas (piemēram, vienkāršā transporta ķēde pret tīkla gaisa satiksmes modeli vai zemo izmaksu lidojumi), kā arī reģionālās atšķirības.

(108) Vācija arī norādīja, ka maksa par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem tika apspriesta individuāli, ņemot vērā dažādu aviokompāniju prasībām atbilstošu pakalpojumu līmeni. Vācija uzskatīja, ka jebkurā gadījumā maksa par apkalpošanu uz zemes sedz pamatizmaksas (sk. 11. tabulu).

5. TREŠO PERSONU APSVĒRUMI

5.1. *SAISTĪBĀ AR 2007. GADA LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

5.1.1. FD

(109) *FD* uzsvēra, cik svarīga ir Dortmundes lidosta iedzīvotāju mobilitātei, Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes austrumu daļai un ap Dortmundi esošajiem reģioniem. Attiecīgi *FD* uzskatīja, ka Dortmundes lidosta ir būtisks ieguldījums reģiona ekonomikas attīstībā, kas bija stagnācijas stāvoklī 20. gadsimta 80. gadu beigās uzsākto strukturālo pārmaiņu dēļ. *FD* vērsa uzmanību arī uz lidostas nozīmīgumu, atsaucoties uz Savienības paplašināšanos austrumu virzienā.

(110) Turklāt *FD* iesniedza Starptautiskās lidostu padomes analīzi, kurā bija norādīts, ka lidostas vidēji nodrošina 950 darbavietas uz vienu miljonu pārvadāto pasažieru. *FD* norādīja, ka reģionālo lidostu gadījumā piedāvāto darbavietu daudzums ir pat lielāks. Turklāt analīze parādīja, ka papildus šīm darbavietām lidostas arī veicināja reģionālās un vietējās nodarbinātības līmeņu palielināšanos.

(111) *FD* uzskatīja, ka *FD* attīstības prognozes bija pozitīvas. *FD* norādīja, ka 1992. gadā par 2000. gadu sagatavotās prognozes bija precīzas un ka prognozes turpmākajiem gadiem neīstenojās, pamatojoties uz 2001. gada 11. septembra notikumiem, kurus nevarēja paredzēt. Tas nozīmēja, ka pasažieru daudzums palielinājās lēni un jo īpaši zemo izmaksu tirgus segmentā. Tāpēc *FD* izmantoja *NERES*, lai piesaistītu *EasyJet* un citas aviokompānijas. Šajā saistībā tā vēlreiz uzsvēra, kāda iedarbība bija stimulam, ieviešot zemas lidostas maksas un tirgvedības atbalstus.

(112) *FD* norādīja, ka, pateicoties zemajām maksām atbilstoši *NERES* shēmai, tai izdevās radīt jaunus maršrutus un līdz ar to palielināt pasažieru skaitu, lai labāk izmantotu infrastruktūru un atgrieztos pie rentabilitātes darbības līmenī.

(113) *FD* uzskatīja, ka labumu nenodrošināja valsts līdzekļi un tāpēc to nevarēja uzskatīt par nelikumīgu valsts atbalstu. *FD* norādīja, ka tā pieņēma lēmumus, neapspriežoties ar lidostas uzraudzības padomi, kas varētu iebilst pret *NERES*, bet nevarētu uztiept alternatīvu. Tāpēc *FD* uzskatīja, ka *NERES* nevarēja attiecināt uz publiskajām iestādēm. Tā pat apgalvoja, ka arī privāts ieguldītājs būtu ieviesis *NERES*. *FD* norādīja, ka tā bija uzsākusi sarunas ar *Virgin Express* un *Ryanair*, taču tās neizdevās, jo abas aviokompānijas pieprasīja pat zemākas maksas, nekā atļāva *NERES*. Turklāt *FD* atzīmēja, ka tā bija iesaistījusies sarunās arī ar *Germanwings* un ka galu galā *Germanwings* parakstīja līgumu ar Ķelnes-Bonnas lidostu. *FD* uzskatīja, ka Ķelnes-Bonnas lidosta, iespējams, piedāvāja maksas, kas ir salīdzināmas ar Dortmundes maksām vai zemākas par tām.

(114) Atsaucoties uz savu *ex ante* darījumdarbības plānu, kas sagatavots *NERES* ieviešanas nolūkā, *FD* ir pārliecināta, ka privātais ieguldītājs būtu rīkojies tāpat, jo tikai *NERES* ieviešana un labvēlīga attieksme pret zemo izmaksu aviokompānijām varētu nodrošināt atgriešanos pie rentabilitātes darbības līmenī. Turklāt *FD* norādīja, ka atbilstoši *NERES* noteiktās maksas bija pārredzamas un ikviena aviokompānija varēja pieteikties uz tām, tāpēc *NERES* shēma nebija selektīva. Turklāt *FD* apgalvoja, ka pasākums bija ierobežots uz pieciem gadiem un ka to neuzskatīja par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, ņemot vērā to, kā kritēriji tika piemēroti Komisijas lēmumos *Manchester* un *Charleroi* lietās.

5.1.2. DSW21

(115) *DSW21* paziņoja, ka tās uzdevums bija pārvaldīt un vadīt Dortmundes pilsētas infrastruktūru, tāpēc lidostas vadīšana bija daļa no tās uzdevumiem. 1991. gada PZNL bija noslēgts kā nodokļu ziņā efektīva alternatīva lidostas būvniecības un ekspluatācijas finansēšanai salīdzinājumā ar tiešo dotāciju. Lidostas paplašināšanas mērķis bija atvieglot reģiona strukturālo pāreju no ogļu un tērauda rūpniecības uz modernu, uz pakalpojumiem balstītu ekonomiku.

(116) *DSW21* norādīja, ka tā atbalstīja lidostas lēmumu ieviest *NERES*. *DSW21* uzskatīja, ka *NERES* bija vislabākā alternatīva, lai uzlabotu lidostas rentabilitāti un izaugsmi. Citas stratēģijas, piemēram, slēgšana vai atšķirīga pozicionēšanas tirgū, bija ekonomiski mazāk izdevīgas. *DSW21* norādīja, ka par *NERES* panākumiem liecināja maršrutu skaita pieaugums, aviokompāniju skaits un labāka ekonomiskā situācija lidostā, nekā tā būtu bijusi bez *NERES*.

5.1.3. DORTMUNDES PILSĒTA

(117) Dortmundes pilsēta norādīja, ka tā nebija tieši vai netieši iesaistīta lēmumu pieņemšanas procesā, kā rezultātā tika ieviesta *NERES* shēma. Dortmundes pilsēta arī paskaidroja, ka kopš 1991. gada PZNL parakstīšanas *FD* bija iekļauta *DSW21*, kuras vadības struktūrās un uzraudzības padomē ietilpst Dortmundes pilsētas pārstāvji ([24]), kam ir saistoši pilsētas domes lēmumi un instrukcijas. Turklāt pilsētas pārstāvjiem ir jādarbojas pilsētas interesēs ([25]).

([24]) *Gemeindeordnung NRW*, 108. panta 5. punkts un 113. pants.
([25]) *Gemeindeordnung NRW*, 113. pants.

(118) Dortmundes pilsēta apgalvoja, ka lidosta darbojas vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes uzdevumā. Saskaņā ar Minsteres/Osnabrikas Universitātes 2006. gadā sagatavoto pētījumu lidostā 1 550 personas nodarbināja *FD* un apmēram 70 – citi uzņēmumi. Šo uzņēmumu sniegto ieguldījumu rezultātā radītā netiešā nodarbinātība sasniedza 2 100 darbiniekus, un šo uzņēmumu patēriņa radītā nodarbinātība sasniedza 630 darbiniekus. Turklāt Dortmundes pilsēta norādīja, ka lidosta ir svarīga reģiona tūrisma nozarei, kā arī reģiona konkurētspējai, jo īpaši moderniem Eiropas mēroga pakalpojumu sniedzējiem.

5.1.4. EASYJET

(119) *EasyJet* norādīja, ka 2005. gada aviācijas pamatnostādnes nebija piemērojamas, jo *NERES* jau bija izveidota 2004. gadā, kad pamatnostādnes vēl nebija pieņemtas un publicētas. Tāpēc, pēc *EasyJet* domām, Komisijai lēmums jāpieņem, pamatojoties uz tās iepriekšējiem lēmumiem, piemēram, *Ryanair/Charleroi* lietā. *EasyJet* arī norādīja, ka *NERES* atbilda Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta prasībām un tāpēc bija saderīga ar kopējo tirgu.

(120) Turklāt *EasyJet* paziņoja, ka tā neguva labumu no zemākām maksām, jo tā pameta lidostu, pirms sasniedza rentabilitāti. *EasyJet* norādīja, ka tās darījumdarbības modelis nepaļāvās uz izdevīgu darījumu izmantošanu, bet kā tā vietā tā vēlējās uzņemties un dalīt riskus ar lidostu, ko apliecina fakts, ka *EasyJet* kopš 1995. gada nekad neslēdza bāzi.

(121) Pēc *EasyJet* domām, *NERES* shēmu būtu apsvēris un piemērojis arī TED. *EasyJet* norādīja, ka, ieviešot *NERES*, lidojumu skaits laikā no 2002. līdz 2004. gadam atkal palielinājās. *EasyJet* uzsvēra, TED nav jāizvēlas visrentablākais ieguldījums īstermiņā, kā arī tam nav jāsasniedz peļņa īstermiņā. Pēc aviokompānijas domām, ja esošs ieguldījums atmaksātos vēlāk, ieguldītājam būtu lielāks vilinājums pieņemt pagaidu zemākus ienākumus, kā tas bija Dortmundē. *EasyJet* norādīja lidostu piemērus, piemēram, Liverpūles, Glāzgovas Prestvikas vai Londonas Stanstedas, kurās bija iesaistīts privātais kapitāls, nevis valsts līdzekļi, un, lai palielinātu pasažieru skaitu un uzlabotu rentabilitāti, tika izmantoti stimuli.

(122) Savā 2014. gada 6. maijā sniegtajā informācijā *EasyJet* uzsvēra, ka 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs ir paskaidrots, ka TED kritērija nolūkā ir jāizskata tikai papildu izmaksas. *EasyJet* apgalvoja, ka tam bija vajadzīga *ex ante* rentabilitātes analīze, pamatojoties uz stabilām vidēja termiņa prognozēm, ko *FD* veica tirgus pētījumos par turpmākās attīstības abiem scenārijiem, t. i., ieviešot *NERES* un saglabājot iepriekš esošo maksu cenrādi bez *NERES*. Atbilstīgi šiem scenārijiem ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi būtu augstāki, ja tiktu piemērota *NERES* shēma. Pēc *EasyJet* domām, *FD* tās sākotnējā darījumdarbības plānā saistībā ar *NERES* ņēma vērā izmaksas, kas pārsniedz papildu izmaksas.

(123) *EasyJet* norādīja, ka lidostas maksas kopā ar ieņēmumiem no pakalpojumiem, kas nav ar aeronavigāciju saistīti pakalpojumi, spēja segt visas izmaksas, kas saistītas ar vienošanos starp aviokompānijām un lidostu, ar samērīgu peļņas normu, kas pamatojās uz stabilām vidēja termiņa prognozēm. Tāpēc *EasyJet* uzskatīja, ka *NERES* varēja veicināt pasažieru skaita ievērojamu palielināšanos un līdz ar to arī ar aviāciju nesaistīto ieņēmumu palielināšanos. *EasyJet* norādīja arī, ka prognozētais pasažieru skaita pieaugums līdz 2014. gadam bija reālistisks, jo pieredze liecināja, ka laikā no 2004. līdz 2007. gadam lidostas pasažieru skaits būtiski palielinājās, pamatojoties uz *NERES* ieviešanu.

21. tabula

Pasažieru skaita pieaugums kopš *NERES* ieviešanas (*EasyJet* sniegtie dati)

Gads	Kopējais pasažieru skaits	*EasyJet* pasažieru skaits
2004. g.	1 179 278	336 455
2005. g.	1 742 891	891 057
2006. g.	2 019 666	1 052 288
2007. g.	2 155 064	Apm. 1 050 000

(124) *EasyJet* apgalvoja, ka 2004. gadā ekspluatantam nebūtu bijis iemesla būt pesimistiskam attiecībā uz potenciālo pasažieru skaita pieaugumu, jo lidostai bija svarīga aptvēruma teritorija – Rūras reģions ar vairāk nekā 10 miljoniem iedzīvotāju, un *EasyJet* bija apņēmusies atvērt lidostā bāzi. Nevarēja paredzēt apstākļu virkni, kas noritēja kopš 2008. gada, proti, naftas cenu kāpumu, finanšu krīzi un vietējās iestādes, kas noraidīja nakts lidojumus. *EasyJet* norādīja, ka šo iemeslu dēļ tai bija jāsamazina savas darbības, neraugoties uz sākotnējo optimismu. Tomēr *EasyJet* apgalvoja, ka šos apstākļus nevarēja paredzēt, un tāpēc TED ar 2004. gada zināšanām nebūtu bijis iemesla būt mazāk optimistiskam, nekā bija lidosta, attiecībā uz pasažieru plūsmas pieauguma perspektīvām.

(125) Kas attiecas uz zemo izmaksu aviokompāniju pasažieru jutīgumu pret stāvvietas maksu paaugstināšanu, *EasyJet* nepiekrita Komisijas šaubām. *EasyJet* uzskatīja, ka nebija iemesla uzskatīt, ka pasažieris, kas ietaupa uz lidmašīnas biļetes cenas rēķina, ir tik jutīgs pret stāvvietas maksu mērenu paaugstināšanu, lai automātiski sāktu ceļot tikai ar sabiedriskajiem transportlīdzekļiem.

(126) Visbeidzot, *EasyJet* norādīja, ka, ņemot vērā 2014. gada aviācijas pamatnostādnes, būtu jākoncentrējas uz to, vai lidostas maksas un attiecīgie papildu ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi, kas radās, piemērojot *NERES*, bija pietiekami, lai segtu papildu izmaksas ar samērīgu peļņas normu. Tāpēc izmaksas, kas ietilpa sabiedriskās kārtības jomā, bija jāizslēdz, un attiecīgajam aprēķinu laikposmam jābūt 10 gadiem. *EasyJet* secina, ka *NERES* stimuli atbilstu TED principa nosacījumiem.

5.1.5. PĀDERBORNAS RAJONS

(127) Kopā ar Zēsti, kas tagad ir Lipštates rajons, Pāderbornas rajons izveidoja Pāderbornas-Lipštates lidostu. Savās piezīmēs Pāderbornas rajons galvenokārt koncentrējās uz to, ka Dortmundes lidosta izkropļoja konkurenci, atrazdamās tikai 95 km attālumā no Pāderbornas-Lipštates lidostas. Tika apgalvots, ka Pāderbornas-Lipštates lidosta ir vienīgā Vācijas reģionālā lidosta, kurai ir pozitīva bilance un kura gūst peļņu, bet cieš no tā, ka Dortmundes lidostu un Kaseles-Kaldenas lidostu finansē galvenokārt ar valsts atbalstu. Pāderbornas rajons arī apgalvoja, ka lidostas pacelšanās maksas un maksas par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem sedza tikai […] % no *FD* izmaksām.

5.1.6. AIR FRANCE

(128) *Air France* apgalvoja, ka *NERES* bija diskriminējoša zemo izmaksu aviokompāniju interesēs un ka pasākumi nebija ierobežoti. *Air France* uzskatīja – tā kā *NERES* dod labumu maršrutiem, kas ir līdzīgi un konkurē ar kaimiņos esošo Diseldorfas lidostu (piemēram, Alikante, Barselona, Budapešta, Londona, Malaga, Nica, Palma, Prāga, Roma, Saloniki), to nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu kā atbalstu darbības uzsākšanai, lai izvērstu jaunus maršrutus.

5.1.7. EIROPAS AVIOSABIEDRĪBU ASOCIĀCIJA

(129) Pēc Eiropas Aviosabiedrību asociācijas domām, šķita, ka *NERES* veicināja konkrētas aviokompānijas un zemo izmaksu darījumdarbības modeļus un ka shēma neatbilda nosacījumiem, atbilstoši kuriem piešķir atbalstu darbības uzsākšanai.

5.1.8. *INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU DORTMUND* (“*IHK*”)

(130) *IHK* uzsvēra nepieciešamību ieviest Dortmundes lidostā zemo izmaksu aviokompānijas, jo reģionam pēc strukturālās pārmaiņas no tērauda ražošanas uz pakalpojumu sniegšanas nozari bija jākoncentrējas uz aviācijas darījumdarbību. *IHK* uzskatīja, ka grūtības radās tikai tad, kad *Lufthansa* kļuva par *Eurowings AG* akcionāru un mainīja lidojumu maršrutus no Dortmundes lidostas, kas tādējādi pazaudēja savu galveno klientu.

(131) *IHK* apgalvoja, ka Dortmundes lidosta bija vienīgā lidosta, kas specializējās zemo izmaksu satiksmē reģionā ap Dortmundes pilsētu un ka tās maksas šajā segmentā nebija neparasti zemas. Tādējādi, pēc *IHK* domām, *NERES* šajā reģionā neskāra konkurenci. *IHK* arī apgalvoja, ka 1991. gada PZNL starp *FD* un *DSW21* bija likumīgs, jo reģiona strukturālo pārmaiņu laikā lidostas attīstībai bija pozitīva ietekme uz tautsaimniecību un iedzīvotājiem. Tāpēc 1991. gada PZNL kalpoja reģiona vispārējai tautsaimnieciskajai interesei.

5.1.9. *VERKEHRSVERBAND WESTFALEN E.V.* (“*VVW*”)

(132) Pēc *VVW* domām, arī TED būtu nolēmis veikt ieguldījumus Dortmundes lidostā, jo lidostas infrastruktūras pārvaldības kontekstā sākotnējo zaudējumu periods bija gaidāms un pieņemams. Turklāt *VVW* apgalvoja – tā kā ieguldījumu lēmuma laikā bija vispārpieņemts, ka lidostas infrastruktūras finansēšana nav valsts atbalsts, iespējamo atbalstu nevarēja uzskatīt par nelikumīgu. *VVW* arī norādīja, ka *FD* nekonkurēja ar blakus esošajām Diseldorfas (kurai tāpat vairs nebūtu jaudas apkalpot *EasyJet*), Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates (šīs abas lidostas neapkalpoja zemo izmaksu aviokompānijas) lidostām. Tādējādi, pēc *VVW* domām, *NERES* neskāra iekšējo tirgu.

5.1.10. PRIVĀTPERSONU PIEZĪMES

(133) Arī privātpersonas iesniedza piezīmes valsts atbalsta procedūrā par Dortmundes lidostu un *NERES*. Tās apgalvoja, ka neviens TED nepieņemtu Dortmundes lidostā veiktos pasākumus, jo ekonomiskā situācija faktiski neuzlabojās. Tās arī norādīja, ka iesniegtais TED kritērijs bija nepilnīgs, jo Dortmundes lidosta tajā kļūdaini tika uzskatīta par starptautisku lidostu un lidosta neatradās tik tālu no pilsētas, kā apgalvots kritērijā. Šīs privātpersonas arī aplēsa, ka finansējums sedza vairāk nekā sabiedriskās kārtības jomas darbību izmaksas, piemēram, ugunsdrošības un glābšanas pakalpojumus.

(134) Turklāt privātpersonas apgalvoja, ka valsts atbalstu izsniedza ar Dortmundes pilsētas starpniecību, piešķirot aizņēmumiem valdības garantijas.

(135) Turklāt privātpersonas noraidīja argumentu, ka direktoru padome nepiedalījās *NERES* izstrādē. Lai pierādītu pretējo, tās uzrādīja sanāksmes protokolu, kurā vadība iesniedza *NERES* uzraudzības padomei.

5.2. *2012. GADA LĒMUMS PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

5.2.1. *DSW21* UN *FD*

(136) *DSW21* un *FD* piezīmes pilnībā saskanēja ar Vācijas piezīmēm. Turklāt *DSW21* un *FD* norādīja, ka TED arī būtu noslēdzis 1991. gada PZNL, jo īpaši ņemot vērā ar lidostas slēgšanu saistītās izmaksas.

5.2.2. EASYJET

(137) Aviokompānija *EasyJet* norādīja, ka *NEO* atbilst TED principam un tādējādi nav valsts atbalsts. Pēc *EasyJet* domām, no ekonomiskā viedokļa *NEO* ieviešana Dortmundes lidostas ekspluatantam bija visvieglākais rīcības veids.

(138) *EasyJet* norādīja arī, ka stimulu shēmas, kas balstās uz pasažieru daudzuma pieaugumu kā šajā gadījumā, palīdz lidostām sasniegt apjomradītus ietaupījumus. *EasyJet* norādīja, ka līdzīgas stimulu shēmas bija ieviestas Zviedrijā, piemēram, Stokholmā-Ārlandā, Stokholmā-Brommā un Gēteborgā-Landveterā. *EasyJet* uzsvēra, ka saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm izmeklēšanai saistībā ar *NEO* būtu jāattiecas tikai uz jautājumu, vai lidostas ekspluatants, kas orientēts uz peļņu, būtu piedāvājis tādus pašus nosacījumus. *EasyJet* norādīja arī, ka darījumdarbības plānā un dažādo scenāriju salīdzinājumā ir iekļauts *NEO ex ante* rentabilitātes novērtējums, pamatojoties uz stabilām vidēja termiņa prognozēm, un tāpēc TED kritērijs ir atzīstams par pieņemamu. *EasyJet* uzsvēra, ka TED kritērijam būtu jākoncentrējas tikai uz papildu izmaksām un ieņēmumiem. *EasyJet* norādīja arī, ka, izveidojot individuālu līgumu ar aviokompāniju vai lidostas maksu vispārēju shēmu, ir iespējams segt papildu izmaksas ar samērīgu peļņas normu, pamatojoties uz stabilām vidēja termiņa prognozēm.

(139) Šajā saistībā *EasyJet* apgalvoja, ka *NEO* darījumdarbības plānā *FD* ņēma vērā izmaksas, kas pārsniedz papildu izmaksas. Attiecīgi *EasyJet* secināja – ja šīs izmaksas tiktu izslēgtas no rentabilitātes novērtējuma, *NEO* rentabilitāte būtu pat augstāka. Tāpat *EasyJet* uzskatīja, ka arī izmaksas saistībā ar uzdevumiem, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, un izmaksas, kas attiecas uz vēsturiskajiem ieguldījumiem, nebūtu jāņem vērā attiecībā uz TED kritēriju.

(140) Turklāt *EasyJet* norādīja, ka samazinātās likmes atbilstoši *NEO* shēmai bija pieejamas visām aviokompānijām, kas darbojās lidostā. Individuālas vienošanās starp *EasyJet* un lidostu nepārsniedza *NEO* darbības jomu.

5.2.3. GERMANWINGS

(141) Aviokompānija *Germanwings* paskaidroja, ka tās galīgās maksas, ietverot maksu par izceļojošiem pasažieriem un maksu par apkalpošanu uz zemes, bija vidēji EUR […]–[…] par katru izceļojošo pasažieri.

(142) Turklāt *Germanwings* paziņoja, ka, salīdzinot maksas, attiecīgais tirgus atbilstu maksām, ko maksā zemo izmaksu lidostās. *Germanwings* paskaidroja arī, ka maksas Dortmundes lidostā neatšķīrās no maksām Grācā vai Māstrihtā.

(143) Tāpat *Germanwings* norādīja, ka arī TED būtu jāpieņem zaudējumi vismaz dažos pirmajos jauna projekta gados.

5.2.4. WIZZ AIR

(144) Aviokompānija *Wizz Air* norādīja, ka *NEO* atbilst TED principam un tādējādi nav valsts atbalsts. *Wizz Air* jo īpaši piekrita, ka *NEO* shēma bija ekonomiskāka nekā lidostas slēgšana. *Wizz Air* uzskatīja, ka lidostas slēgšanas gadījumā Komisijai būtu jāņem vērā augstās slēgšanas izmaksas, kas rastos Dortmundes pilsētai.

(145) *Wizz Air* apgalvoja, ka lidostas maksu atbilstība tirgum ir jāsalīdzina ar maksām, ko maksā zemo izmaksu aviokompānijas dažādās Eiropas reģionālajās lidostās, jo zemo izmaksu aviokompānija izvēlas savus galamērķus, nevis pamatojoties uz "vienu aptvēruma teritoriju", bet gan visā Eiropā.

(146) Visbeidzot, *Wizz Air* pauda viedokli, ka tās vienošanās ar *FD* bija arī tirgū ierasta rīcība, jo tā lidostai deva papildu peļņu. Šādā novērtējumā būtu jāņem vērā tīkla ietekme.

(147) Atbalstot savu argumentu par atbilstību tirgum, *Wizz Air* uzrādīja *Oxera* pētījumu.

(148) *Oxera* vispirms salīdzināja maksas, ko *Wizz Air* maksāja Dortmundes lidostā, ar maksām, ko maksāja Donkasteras, Liverpūles, Memmingenes, Prestvikas un Stokholmas-Skavstas lidostās. Tiek apgalvots, ka šīs lidostas ir līdzīgas Dortmundes lidostai attiecībā uz satiksmes plūsmu, lidostas satiksmes veidu un aptvēruma teritoriju. *Oxera* uzskatīja, kā šīs lidostas ir privātas. Tās saņēma publisku finansējumu, tomēr tas bija salīdzinoši mazs salīdzinājumā ar to kopējo aktīvu bāzi.

(149) *Oxera* izteicās, ka *Wizz Air* maksātās cenas Dortmundes lidostā vidēji ir ievērojami augstākas nekā maksas, ko *Wizz Air* maksāja salīdzinājumā izmantotajās lidostās, ņemot vērā valsts drošības maksu. *Oxera* arī izteicās, ka *Wizz Air* maksātās maksas (pēc drošības maksas atņemšanas) bija salīdzināmas ar lidostas maksu līmeņiem, ko maksāja salīdzinājumā izmantotajās lidostās. Tādējādi *Oxera* secināja, ka *Wizz Air* Dortmundes lidostā maksāja tirgus cenu un ka lidostas un aviokompānijas vienošanās atbilda TED principam

(150) Otrkārt, *Oxera* veica papildu rentabilitātes analīzi saistībā ar *Wizz Air* ieguldījumu *FD* rentabilitātē 2009.–2014. gadā. *Oxera* uzrādīja pieeju papildu izmaksu un ieņēmumu aprēķināšanai, kas atšķiras no Vācijas uzrādītās pieejas. *Oxera* šajā analīzē iekļāva papildu ar aeronavigāciju saistītos un ar aeronavigāciju nesaistītos ieņēmumus, kā arī papildu izmaksas par katru pasažieri.

(151) *Oxera* ņēma vērā ar aeronavigāciju saistītos ieņēmumus, kas izrietēja no lidostas maksām pēc attiecīgo atlaižu atņemšanas, pamatojoties uz šādiem nolīgumiem starp *Wizz Air* un *FD*:

a) lidostas pakalpojumu līgums (LPL) starp *FD* un *Wizz Air* (noslēgts 2009. gada 1. jūlijā): LPL bija norādītas lidostas maksas, kas jāmaksā *Wizz Air*. Maksās ietilpa […] maksa par katru izceļojošo pasažieri, maksa par […] par katru izceļojošo pasažieri ([…] maksa), […] maksa par katru izceļojošo pasažieri, […] par katru izceļojošo pasažieri un […] maksa par katru izceļojošo pasažieri;

b) standarta līgums par apkalpošanu uz zemes (noslēgts 2009. gada 1. jūlijā): tajā noteikta apkalpošanas maksa (kas jau ir ietverta LPL) un apkalpošanas pakalpojumi;

c) pavadvēstule par lidostas un apkalpošanas uz zemes maksām (datēta ar 2009. gada 1. jūliju): tajā norādīta […] maksa par katru izceļojošo pasažieri;

d) līgums par papildu lidojumiem un tirgvedības atbalstu (noslēgts 2009. gada 10. decembrī): *FD* un *Wizz Air* vienojās par *FD* līdzfinansējumu papildu lidojumiem, sniedzot tirgvedības atbalstu;

e) pavadvēstule par ziemas naudas atbalstu (datēta ar 2010. gada 1. jūliju): attiecās uz naudas atbalstu *Wizz Air*, pamatojoties uz pasažieru skaita ikgada palielinājumu […] % apjomā 2010. gada ziemas sezonā;

f) pasažieru skaita dinamikas stimulu sistēma (6. cenrādis) (datēta ar 2010. gada 1. oktobri): atlaides noteikšana par katru pasažieri laikā no 2010. gada 1. oktobra līdz 2011. gada 30. septembrim, kas pārsniedza izceļojošo pasažieru skaitu […], un […] maksas palielinājums tajā pašā laikposmā;

g) pavadvēstule par lidostas maksām (datēta ar 2011. gada 6. jūniju): tajā norādīts, ka *FD* maksā *Wizz Air* starpību starp […]. f) punktā norādītā stimulu sistēma beidzās 2011. gada 31. maijā;

h) LPL grozījums (noslēgts 2011. gada 1. oktobrī): tiek grozītas konkrētas maksas, bet netiek skarta iepriekš noteiktā visaptverošā maksa.

(152) *Oxera* aplēsa ar aeronavigāciju nesaistītos ieņēmumus (piemēram, saistībā ar autostāvvietu, automobiļu nomu un citu nomu, kas attiecas uz atjaunošanu), pamatojoties uz *FD* iesniegto darījumdarbības plānu.

(153) Pamatojoties uz *FD* darījumdarbības plānu, *Oxera* analīzē iekļāva papildu izmaksas saistībā ar tirgvedību, stimulu un naudas atbalstu, kas izrietēja no 151. apsvēruma a)–h) punktā norādītajiem nolīgumiem. Turklāt tā ietvēra aplēsi par papildu izmaksām, kas ietvertas lidostas darījumdarbības plānā, piemēram, izmaksas par personālu, materiāliem un citiem darbības izdevumiem, kas nav raksturīgi *Wizz Air*.

(154) Pēc *Oxera* domām, lai novērtētu vispārējo izmaksu summu, kas rodas papildus nolīgumam, ir jāveic regresijas analīze. Pamatojoties uz to, *Oxera* uzskatīja, ka būtu iespējams noteikt, kura izmaksu daļa ir fiksēta un kura daļa mainās atkarībā no pasažieru daudzuma. *Oxera* aplēsa, ka šādas izmaksas mainās līdz ar pasažieru skaitu:

a) personāla izmaksas palielinās aptuveni par EUR […] līdz ar katru papildu izceļojošo pasažieri;

b) materiālu izmaksas palielinās aptuveni par EUR […] līdz ar katru papildu izceļojošo pasažieri;

c) citi darbības izdevumi ([26]) palielinās aptuveni par EUR […] līdz ar katru papildu izceļojošo pasažieri.

(155) Šīs izmaksas ir vidējie lielumi visai lidostai un visām tās aviokompānijām, un *Oxera* tās pēc tam attiecināja uz *Wizz Air*, pamatojoties uz tās izceļojošo pasažieru daļu.

(156) *Oxera* aplēsa arī ieguldījumu papildu izmaksas, pamatojoties uz ieguldījumu grafiku laikposmam no 2009. līdz 2019. gadam, kā arī uz faktiskajiem ieguldījumiem no 2004. līdz 2008. gadam, kad *Wizz Air* arī darbojās Dortmundes lidostā. Ieguldījumi pirms *Wizz Air* ienākšanas lidostā tika uzskatīti par zaudētām izmaksām, un tāpēc tie neradās papildus darījumam. *Oxera* uzskatīja, ka ieguldījumu izmaksas nevar attiecināt uz klientiem ieguldījumu veikšanas gadā, bet tie ir jāsadala visā ieguldījuma izmantošanas laikā. Tāpēc *Oxera* ņēma vērā gada nolietojuma izmaksas un attiecīgā ieguldījuma finansēšanas izmaksas. Jaunu ieguldījumu kopējās gada izmaksas tika attiecinātas uz *Wizz Air* pasažieru daļu no 2,5 miljonu pasažieru lielās lidostas pasažieru caurlaides spējas, kā norādījusi *FD*. *Oxera* uzskatīja, ka šī aplēse ir ļoti piesardzīga, jo ne visi paredzētie ieguldījumi tika veikti saistībā ar *Wizz Air* klātbūtni, piemēram, skrejceļa pagarinājums, ko sākotnēji plānoja veikt 2014. gadā.

([26]) Šeit ietilpst tādas izmaksas kā zemes nodoklis, apdrošināšanas maksas, uzturēšanas remonti un transportlīdzekļu izmaksas.

22. tabula

Gaidāmie papildu ieņēmumi un izmaksas saistītā ar *Wizz Air* klātbūtni (miljonos EUR)

	2009. g.[a]	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.[a]
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Papildu darbības izmaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Papildu ieguldījumu izmaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vienreizējs tirgvedības atbalsts	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Papildu rentabilitātes ieguldījums	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Avots: Oxera, pamatojoties uz *FD* sniegtajiem datiem.
Piezīme. Rādītāji par 2009. un 2014. gadu ir proporcionāli līgumu darbības laikam.

(157) *Oxera* aprēķināja *Wizz Air* klātbūtnes nodrošināto papildu ieguldījumu kā starpību starp papildu ieņēmumiem un papildu izmaksām. Visbeidzot, *Oxera* secināja, ka starp *Wizz Air* un *FD* noslēgtie līgumi, kā arī *NEO* veicināja lidostas rentabilitāti, raugoties no *ex ante* viedokļa.

(158) *Oxera* uzskatīja, ka līgumi deva pozitīvu aplēsto neto pašreizējo vērtību apmēram EUR [300 000–400 000] apmērā to darbības laikā (2009.–2014. gadā), un tādējādi privātais ieguldītājs būtu vēlējies noslēgt līdzīgus līgumus ar *Wizz Air*.

5.2.5. PĀDERBORNAS RAJONS

(159) Pāderbornas rajons, Pāderbornas lidostas īpašnieks, norādīja, ka 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs piedāvātā iespēja sniegt papildu darbības atbalstu lidostām, kas darbojās ar zaudējumiem, vēl 10 gadus, sniedza šīm lidostām nepamatotas priekšrocības salīdzinājumā ar lidostām, kas bija rentablas.

5.2.6. PRIVĀTPERSONAS

(160) Vairākas privātpersonas nosūtīja savas piezīmes atbilstoši procedūrai, norādot, ka lidostai piešķirtais publiskais finansējums bija valsts atbalsts un ka *NEO* neatbilda tirgus nosacījumiem.

6. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

6.1. *2007. GADA LĒMUMS PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

(161) Savos apsvērumos par trešo personu piezīmēm Vācija uzskatīja, ka apgalvojumi lielākajā daļā gadījumu atbalstīja tās viedokli, un tāpēc Vācija uzsvēra faktu, ka 1991. gada PZNL nevarēja kvalificēt kā valsts atbalstu. Tā vēlreiz norādīja, ka 1991. gada PZNL bija salīdzināms ar infrastruktūras vēsturisko ieguldījumu dotāciju un jebkurā gadījumā tas bija saderīgs ar kopējo tirgu. To apliecināja *FD*, *Verkehrsverband Westfalen e.V.*, Dortmundes *IHK*, *DSW21* un Dortmundes pilsēta.

(162) Vienojoties ar *FD*, Vācija norādīja – ja Komisija nonāktu pie secinājuma, ka 1991. gada PZNL starp *DSW21* un *FD* ir uzskatāms par nelikumīgu valsts atbalstu, to varētu novērtēt tikai atbilstoši 2005. gada aviācijas pamatnostādnēm, sākot no to piemērošanas dienas. Turklāt Vācija uzsvēra, ka *DSW21* nodrošinātais finansējums ir uzskatāms par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma ("VTNP") finansējumu, attiecībā uz ko Komisija parasti piešķīra dalībvalstīm plašu rīcības brīvību. Vācija izvirzīja argumentu, ka Dortmundes pilsētai ir lētāk finansēt ieguldījumus lidostā, izmantojot 1991. gada PZNL, nekā tiešās dotācijas, jo kopējie zaudējumi laikā no 1998. līdz 2008. gadam bija zemāki, nekā būtu bijis nolietojums un procenti. Pievienojoties *Verkehrsverband Westfalen e.V.* un *DSW21*, Vācija norādīja, ka slēgšana izmaksu ziņā būtu pat mazāk efektīva, jo *FD* vismaz spēja samaksāt daļu no tās fiksētajām izmaksām un tai bija pozitīvas nākotnes prognozes attiecībā uz pasažieru skaita palielināšanos. TED būtu rīkojies, kā rīkojās pilsēta un *DSW21*, un būtu ieguldījis vismaz uz ierobežotu laikposmu. Vācija jo īpaši piekrita trešajām personām attiecībā uz faktu, ka lidostām ir ilga ekonomiskā dzīve un ka zaudējumu periods bija pieņemams.

(163) Vācija arī apgalvoja, ka *NERES* bija pieejama visām aviokompānijām, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem. Kā apstiprināja trešās personas, *WizzAir*, *GermanWings*, *Sterling*, *AirBerlin* un *EasyJet* atbilda šiem kritērijiem. Vācija, kā arī *EasyJet* un *FD* uzskatīja, ka *NERES* rezultātā bija gaidāma pasažieru skaita palielināšanās, kā arī ienākumu palielināšanās.

(164) Kas attiecas uz *IHK* un *Verkehrsverband Westfalen e.V.* piezīmēm, kurās norādīts, ka *NERES* neietekmēja konkurenci un iekšējo tirgu, Vācija piekrita un norādīja, ka tuvējās lidostas Minstere-Osnabrika, Pāderborna, Ķelne-Bonna un Diseldorfa neapkalpoja zemo izmaksu pārvadātājus.

(165) Vācija paskaidroja, ka *NERES* shēma tika ieviesta pēc Dortmundes lidostas paplašināšanas. Tā bija reakcija uz pasažieru skaita samazināšanos pēc 2001. gada 11. septembra, lai palielinātu lidostas nepietiekami izmantotās jaudas izmantošanu.

(166) Vācija norādīja, ka tā nepiekrīt *Air France* un Eiropas Aviosabiedrību asociācijas apsvērumiem, jo tie acīmredzami nebija pierādīti vai jebkādā veidā pamatoti.

(167) Vācija izteicās, ka 2005. gada aviācijas pamatnostādnes varēja piemērot tikai no 2007. gada 1. jūnija. Pēc Vācijas domām, ja bija jāpiemēro 2005. gada aviācijas pamatnostādnes, *NERES* bija saderīga ar kopējo tirgu.

6.2. *2012. GADA LĒMUMS PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU*

(168) Kopumā Vācija piekrita *EasyJet*, *Germanwings*, *Wizz Air*, *DSW21* un *FD* sniegtajām piezīmēm. Vācija apgalvoja, ka *NEO* shēma, kā arī jebkurš individuāls līgums, kas noslēgts ar aviokompānijām, kuras izmantoja lidostu, bija nediskriminējošs, jo tā bija attiecināma uz ikvienu aviokompāniju, kas vēlējās strādāt lidostā.

(169) Turklāt Vācija piekrita, ka *NEO* atbilda TED principam un ka atšķirīgie scenāriji parādīja, ka maksu paaugstināšana virs *NEO* līmeņa izraisītu pasažieru skaita samazināšanos, un, pamatojoties uz lidostas fiksētajām izmaksām, tas radītu lielākus zaudējumus. Vācija izteicās, ka privāts ieguldītājs būtu atzinis zaudējumus konkrētā laikposmā. Vācija uzskatīja, ka šajā kontekstā *ex ante* perspektīva bija izšķiroša, jo *ex ante* perspektīvā *NEO* bija vislabākā ekonomiskā alternatīva. Vācija skaidri norādīja, ka *NEO* balstījās uz darījumdarbības plāna.

(170) Turklāt Vācija piekrita, ka attiecīgais tirgus, lai noteiktu, vai bija ietekme uz konkurenci, ir plašāks nekā tiešie savienojumi, un ka salīdzināmām konkurējošām lidostām nebūtu jāatrodas 100 km attālumā no Dortmundes lidostas. Vācija atzinīgi vērtēja *Oxera* sagatavotā un *Wizz Air* iesniegtā salīdzinošā pētījuma secinājumus par maksām citās lidostās.

(171) Vācija noraidīja privātpersonu apsvērumus, kas, pēc Vācijas domām, daļēji balstījās un neprecīziem faktiem. Vācija paskaidroja, ka zaudējumu ikgada kompensāciju nedrīkstētu automātiski uzskatīt par atbalstu, jo pretēji privātpersonu pieņēmumiem darbības rezultāti ietver arī izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, un tirgvedības atbalsts bija daļa no maksām.

7. **VĒRTĒJUMS**

(172) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(173) Lai pasākuma kvalificētu par valsts atbalstu šā noteikuma nozīmē, ir jāizpilda šādi kumulatīvi nosacījumi:

a) pasākums jāfinansē ar valsts līdzekļiem un tam jābūt saistītam ar valsti;

b) tam jāpiešķir atbalsta saņēmējam ekonomiska priekšrocība;

c) priekšrocībai ir jābūt selektīvai; un

d) pasākumam ir jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud tos radīt.

7.1. *1. PASĀKUMS. VALSTS ATBALSTA NOTEIKUMU PIEMĒROJAMĪBA 100 % VALDĪBAS GARANTIJĀM, KAS SNIEGTAS FD INTERESĒS*

(174) Komisija atgādina, ka saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ([27]) 1. panta b) punkta v) apakšpunktu atbalsta pasākums ir pastāvošs atbalsts, ja var konstatēt, ka atbalsta pasākuma ieviešanas laikā tas nav bijis valsts atbalsts, bet pēc tam kopējā tirgus attīstības dēļ – dalībvalstij neieviešot izmaiņas – tas kļuvis par atbalstu.

(175) Vācija norāda, ka 100 % valdības garantijas, ko nodrošināja Dortmundes lidostai, ir (ja ir) esošs atbalsts atbilstoši Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta b) punkta v) apakšpunktam, jo tās tika ieviestas, kad lidostu publiskais finansējums vēl netika uzskatīts par valsts atbalstu, un kopš tā laika nav mainītas.

(176) Vēl nesen lidostu attīstība bieži noritēja, pamatojoties tikai uz teritorijas plānošanas aspektiem vai, dažos gadījumos, pakļaujoties militārām prasībām. Lidostu ekspluatācija tika organizēta drīzāk kā pārvaldes daļa, nevis komercuzņēmums. Arī konkurence starp lidostām un lidostu ekspluatantiem bija ierobežota un attīstījās pakāpeniski. Ņemot vērā šos apstākļus, Komisija uzskatīja lidostu un lidostu infrastruktūras finansēšanu no valsts līdzekļiem par vispārēju ekonomikas politikas pasākumu, ko nevar kontrolēt atbilstīgi Līgumā ietvertajiem valsts atbalsta noteikumiem.

(177) Tomēr situācija ir mainījusies. Spriedumā *Aéroports de Paris* lietā Tiesa noteica, ka arī lidostas ekspluatācija, kurā ietilpst lidostas pakalpojumu sniegšana aviokompānijām un dažādiem pakalpojumu sniedzējiem lidostās, ir uzskatāma par saimniecisku darbību ([28]). Attiecīgi kopš minētā sprieduma pieņemšanas (2000. gada 12. decembrī) vairs nav iespējams uzskatīt lidostu ekspluatāciju un būvniecību par uzdevumu, ko veic kāda pārvaldes iestāde sabiedriskās kārtības jomas ietvaros, uz kuru neattiecas valsts atbalsta kontrole.

(178) Tiesa spriedumā Leizigas/Halles lidostas lietā apstiprināja, ka nav iespējams *a priori* izslēgt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu lidostām, jo lidostas ekspluatācija un lidostas infrastruktūras būvniecība ir saimnieciska darbība ([29]). Tiklīdz lidostas ekspluatants neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai finansēšanas veida iesaistās saimnieciskā darbībā, tas ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, un tāpēc ir piemērojami Līgumā paredzētie valsts atbalsta noteikumi ([30]).

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

([28]) Spriedums lietā T-128/89 *Aéroports de Paris*/Komisija (*Recueil* 2000, II-3929. lpp.), apstiprināts ar Tiesas spriedumu lietā C-82/01 P (*Recueil* 2002, I-9297. lpp., 75. punkts un turpmākas atsauces).

([29]) Spriedums lietā T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* un *Mitteldeutsche Flughafen AG*/Komisija (Krājums 2011, I-00000. lpp., jo īpaši 105. un 106. punkts).

([30]) Sk. īpaši Komisijas 2008. gada 17. jūnija lēmumu lietā C-29/08 "Frankfurtes Hānas lidosta – Iespējamais valsts atbalsts lidostai un vienošanās ar *Ryanair*" (OV C 12, 17.1.2009., 6. lpp.), 204.–208. punktu; Komisijas 2012. gada 21. marta lēmumu lietā C 76/2002 "*Charleroi* lidosta – Iespējamais valsts atbalsts lidostai un *Ryanair*" (OV C 248, 17.8.2012., 1. lpp.).

(179) Ņemot vērā 176.–178. apsvērumu, Komisija uzskata, ka pirms Tiesas sprieduma pieņemšanas *Aéroports de Paris* lietā publiskās iestādes varēja likumīgi uzskatīt, ka finansēšanas pasākumi, kas galīgi tika pieņemti pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā, nav valsts atbalsts un attiecīgi nebija jāpaziņo Komisijai. Tādējādi Komisija vairs nevar apšaubīt individuālus finansēšanas pasākumus, kas netika piešķirti, pamatojoties uz atbalsta shēmu ([31]), kas tika galīgi pieņemti pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem.

(180) Attiecīgi Komisijai ir jānovērtē, pirmkārt, vai 100 % valdības garantijas tika ieviestas pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā (2000. gada 12. decembra) un, otrkārt, vai pasākums pēc tam tika grozīts. Treškārt, Komisijai arī jānovērtē, vai konkrētie pasākumi kvalificējami kā "individuāls atbalsts" atbilstoši Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta e) punktam vai arī kā "atbalsta shēma" atbilstoši Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta d) punktam. Tikai attiecībā uz atbalsta shēmu Komisija var ierosināt atbilstošus pasākumus saskaņā ar Līguma 108. panta 1. punktu un Regulas (EK) Nr. 659/1999 17. pantu.

(181) Kas attiecas uz konkrētajām 100 % valdības garantijām, kuras sniegtas 1987. gadā un līdz 2000. gadam (sk. 13. tabulu), Komisija norāda, ka tās tika neatsaucami piešķirtas pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā.

(182) Kā Vācija paskaidroja oficiālās izmeklēšanas laikā, 100 % valdības garantijas kopš tā laika nav mainītas. Tomēr to termiņš jau ir beidzies. Turklāt 100 % valdības garantiju darbības laiks un summa bija ierobežoti. Arī šo 100 % garantiju nolūks bija nodrošināt konkrētus aizdevumus, ar ko finansē konkrētus lidostas infrastruktūras ieguldījumus Dortmundes lidostā. Tāpēc tās ir jāuzskata par individuāliem pasākumiem.

(183) Tāpēc laikā, kad šīs garantijas, kuru vērtība 2008. gada beigās bija EUR 74,182 miljoni, tika neatsaucami piešķirtas, Komisija neuzskatīja, ka lidostu finansēšana ir valsts atbalsts. Pat ja tās būtu valsts atbalsts, tās būtu bijušas individuāls esošais atbalsts un šajā laikā tās nevarētu apšaubīt. Ievērojot to, nav vajadzības sīkāk pārbaudīt, vai 100 % valdības garantijas līdzinājās atbalstam.

7.2. *2. PASĀKUMS. 1991. GADA PZNL ATBALSTA IEZĪMES*

7.2.1. SAIMNIECISKĀ DARBĪBA UN JĒDZIENS "UZŅĒMUMS"

(184) Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai vispirms jānosaka, vai *FD* ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Jēdziens "uzņēmums" aptver jebkuru vienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta. Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū.

(185) Tiesa spriedumā Leipcigas-Halles lidostas lietā apstiprināja, ka lidostas ekspluatācija komerciāliem nolūkiem un lidostas infrastruktūras būvniecība ir saimnieciska darbība. Lidostas ekspluatants, kas sāk saimniecisko darbību, piedāvājot lidostas pakalpojumus par atlīdzību, neatkarīgi no tā juridiskā statusa vai finansējuma veida ir uzskatāms par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, un tādēļ Līguma noteikumus par valsts atbalstu var piemērot priekšrocībām, kuras minētajam lidostas ekspluatantam piešķir valsts vai no valsts līdzekļiem.

Uzņēmuma jēdziens

(186) *FD* ir iesaistīta Dortmundes lidostas būvniecībā, uzturēšanā un ekspluatācijā. *FD* piedāvā lidostas pakalpojumus un ņem no lietotājiem maksu par lidostas infrastruktūras izmantošanu, tādējādi komerciāli izmantojot infrastruktūru. Tāpēc, ņemot vērā 184. un 185. apsvērumā norādītos apstākļus, ir jāsecina, ka *FD* bija iesaistījusies saimnieciskā darbībā, sākot no dienas, kad pieņemts spriedums *Aéroports de Paris* lietā (2000. gada 12. decembra), un ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

([31]) Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta d) punktā ir noteikts, ka ""atbalsta shēma" ir visi dokumenti, pamatojoties uz kuriem bez turpmākiem izpildes pasākumiem var piešķirt individuālu atbalstu uzņēmumiem, kuri vispārīgi un teorētiski definēti attiecīgajos dokumentos, un visi dokumenti, pamatojoties uz kuriem vienam vai vairākiem uzņēmumiem uz nenoteiktu laika periodu un/vai nenoteiktā apmērā var piešķirt atbalstu, kas nav saistīts ar kādu konkrētu projektu".

(187) Tādējādi Komisija neapšaubīs ieguldījumu izmaksu kompensāciju saistībā ar infrastruktūras ieguldījumu projektiem, par ko neatsaucami tika nolemts pirms 2000. gada 12. decembra.

(188) Kas attiecas uz konkrēto gadījumu, Vācija sniedza 23. tabulā iekļautos datus par kapitāla izmaksām saistībā ar ieguldījumiem, par ko neatsaucami tika nolemts pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā, un citām ieguldījumu izmaksām 2000.–2012. gadā.

23. tabula

Kapitāla izmaksas par ieguldījumiem infrastruktūrā, par ko tika nolemts pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā (tūkstošos EUR)

Gads	Ieguldījumu nolietojums pirms *AdP*	Cita veida nolietojums	Kopējais nolietojums 1 + 2	Procenti par ieguldījumiem pirms *AdP*	Citi procenti	Procenti kopā 4 + 5	Kapitāla izmaksas par ieguldījumiem pirms *AdP* 1 + 4
2007. g.	9 430	2 066	11 496	4 513	10	4 523	13 943
2008. g.	8 947	2 957	11 904	4 009	4	4 013	12 956
2009. g.	8 097	2 169	10 266	3 750	439	4 189	11 847
2010. g.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011. g.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012. g.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(189) Rezultātā Komisija secina, ka tai nav tiesību pārbaudīt un apšaubīt to zaudējumu nodošanu, kas sedza 23. tabulas 7. ailē norādītās summas.

Sabiedriskās kārtības joma

(190) Lai arī *FD* ir jāuzskata par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jāatgādina, ka ne visas lidostas īpašnieka un ekspluatanta darbības ir saimnieciskas darbības ([32]).

(191) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm un Tiesas ([33]) judikatūru darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, īstenojot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciskas darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Uz šādām darbībām attiecas, piemēram, drošība, gaisa satiksmes vadība, policijas un muitas darbības. Šo darbību finansēšana ir stingri jāierobežo, lai tā attiektos tikai uz tādu izmaksu kompensāciju, kuras rodas šo darbību rezultātā, un lai to nevarētu izmantot citu saimniecisku darbību finansēšanai ([34]).

(192) Tāpēc finansējums, kas paredzēts valsts politikas kompetencē esošām darbībām vai infrastruktūrai, kura kopumā ir tieši saistīta ar šīm darbībām, nav valsts atbalsts ([35]). Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes vadība, policija, muita, ugunsdzēsība – darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, – un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību ([36]).

([32]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 34. punkts, spriedums lietā C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (*Recueil* 1994, I-43. lpp.).
([33]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 35. punkts un Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/2002 "Aviācijas drošība – izmaksu kompensācija pēc 2001. gada 11. septembra uzbrukumiem".
([34]) Spriedums lietā C-343/95 *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova* (*Recueil* 1997, I-1547. lpp.), Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/2002, Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums Nr. 438/2002 "Subsīdijas ostu pārvaldēm valsts varas uzdevumu izpildei Beļģijas ostu nozarē".
([35]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 36. punkts, Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/2002.
([36]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 36. punkts, spriedums lietā C-364/92 *SAT/Eurocontrol* (*Recueil* 1994, I-43. lpp., 30. punkts) un spriedums lietā C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati*/Komisija (Krājums 2009, I-2207. lpp., 71. punkts).

(193) Tomēr publiskais finansējums darbībām, kas nav saimnieciskas darbības, bet ir cieši saistītas ar saimnieciskas darbības veikšanu, nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp aviokompānijām un lidostu pārvaldniekiem. Atbilstoši iedibinātajai judikatūrai priekšrocība tiek konstatēta, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai ([37]). Tāpēc, ja kādā konkrētā tiesību sistēmā ir normāli, ka aviokompāniju vai lidostu pārvaldnieki sedz konkrētu pakalpojumu izmaksas, turpretī citu aviokompāniju vai lidostu pārvaldniekiem, kas sniedz tos pašus pakalpojumus to pašu publisko iestāžu vārdā, nav jāsedz šīs izmaksas, tie var gūt priekšrocību pat tad, ja šie pakalpojumi netiek uzskatīti par saimniecisku darbību. Tāpēc jāveic lidostas ekspluatantam piemērojamā tiesiskā regulējuma analīze, lai novērtētu, vai saskaņā ar minēto tiesisko regulējumu lidostu pārvaldniekiem vai aviokompānijām ir jāsedz dažu tādu pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kuri paši par sevi varētu nebūt saimnieciska rakstura pakalpojumi, bet attiecas uz saimniecisko darbību veikšanu.

(194) Vācijas viedoklis par sabiedriskās kārtības jomas apmēru procedūras gaitā mainījās. Kādā brīdī Vācija iekļāva sabiedriskās kārtības jomā arī izmaksas, kas saistītas ar to civildienesta amatpersonu algām, kuras strādāja lidostā. Lai gan papildu izmaksas, kas saistītas ar nesen liberalizētajā nozarē nodarbinātajām civildienesta amatpersonām, var uzskatīt par liberalizācijas zaudētajām izmaksām, Vācijas lidostām nav juridiska pienākumu nodarbināt šādas amatpersonas. Tāpēc šī pozīcija nav izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(195) Turklāt Vācija izteicās, ka izmaksas, kas saistītas ar šādām darbībām, kā ieguldījumu vai kā darbības izdevumi, ir jāuzskata par izmaksām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā: lidostas drošības pasākumi atbilstoši *Luftsicherheitsgesetz* (Aviācijas drošības likuma) 8. pantam, pasākumi, kas nodrošina darbības drošumu, gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumi atbilstoši *Luftverkehrsgesetz* (Likuma par gaisa satiksmi) 27.c panta 2. punktam, meteoroloģiskie pakalpojumi un ugunsdzēsības pakalpojumi.

(196) Komisija uzskata, ka pasākumus atbilstoši *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantam, pasākumus atbilstoši *Luftverkehrsgesetz* 27.c panta 2. punktam (tostarp meteoroloģiskos pakalpojumus) un ugunsdzēsības pakalpojumus principā un saskaņā ar turpmāk norādīto analīzi var uzskatīt par darbībām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(197) Tomēr attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti tikai ar darbības drošību, Komisija uzskata, ka lidostas drošas ekspluatācijas garantēšana ir normāla lidostas pārvaldības saimnieciskās darbības daļa ([38]). Ņemot vērā atsevišķo darbību un izmaksu detalizētāku izskatīšanu, Komisija konstatē, ka pasākumi, kas paredzēti darbību drošības garantēšanai lidostā, nav uzskatāmi par sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošām darbībām. Ikvienam uzņēmumam, kas vēlas ekspluatēt lidostu, jānodrošina iekārtu, piemēram, skrejceļu un peronu, drošums.

(198) Saistībā ar tiesisko regulējumu Vācija ir norādījusi, ka attiecībā uz ugunsdzēsības pakalpojumiem nav tiesību normu, kas stingri paredz, ka šādas izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Turklāt Komisija norāda, ka ar ugunsdzēsības brigādēm saistīto izmaksu atlīdzināšana attiecas uz reģionāliem pienākumiem un šīs izmaksas parasti atlīdzina attiecīgās reģionālās iestādes. Šo izmaksu atlīdzināšana ir ierobežota šo izmaksu segšanai nepieciešamajā apmērā.

(199) Kas attiecas uz gaisa satiksmes vadību un meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, Komisija atzīmē, ka saskaņā ar *Luftverhehrsgesetz* 27.d un 27.f pantu izmaksas, kas attiecas uz *Luftverhehrsgesetz* 27.c pantu, vairākās konkrētās lidostās sedz valsts. Lai gan Komisijai šajā gadījumā nav jāizlemj, vai minētais noteikums var piešķirt priekšrocību lidostām, kas gūst labumu no valsts finansējuma atbilstoši *Luftverhehrsgesetz* 27.d un 27.f pantam, ir skaidrs, ka likums paredz, ka visām pārējām lidostām attiecīgās izmaksas jāsedz pašām. Ievērojot to, izmaksas, kas saistītas ar gaisa satiksmes kontroli un meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, jāuzskata par parastām darbības izmaksām vismaz to lidostu gadījumā, uz kurām neattiecas *Luftverhehrsgesetz* 27.d un 27.f pants.

(200) Attiecībā uz pasākumiem atbilstoši *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantam, šķiet, ka Vācija uzskata, ka visas izmaksas saistībā ar minētajā pantā paredzētajiem pasākumiem var segt attiecīgās publiskās iestādes. Tomēr Komisija norāda, ka saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktu drīkst atlīdzināt tikai tās izmaksas, kas saistītas ar tādu platību un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu, kuras nepieciešamas tajā uzskaitīto darbību veikšanai. Visas

([37]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 37. punkts, spriedums lietā C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (*Recueil* 2005, I-1627. lpp., 36. punkts) un tajā norādītā judikatūra.

([38]) Komisijas 2014. gada 20. februāra lēmums valsts atbalsta lietā SA.35847 (2012/N) – Čehijas Republika – Ostravas lidosta, vēl nav publicēts OV, 16. apsvērums.

citas izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Tādējādi, ciktāl *FD* piešķirtais publiskais finansējums atbrīvoja šo uzņēmumu no izmaksām, kas tam bija jāsedz atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktam, minētajam publiskajam finansējumam nepiemēro atbrīvojumu no pārbaudes atbilstoši Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

Secinājumi par sabiedriskās kārtības jomu

(201) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi izdarīt konkrētākus secinājumus par ieguldījumu izmaksām un darbības izmaksām, kas, iespējams, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(202) Kas attiecas uz ieguldījumu un darbības izmaksām saistībā ar ugunsdzēsības brigādi, Komisija piekrīt, ka šīs izmaksas tiek kvalificētas kā sabiedriskās kārtības jomas izmaksas, ciktāl šo izmaksu atlīdzināšana ir stingri ierobežota līdz apmēram, kas nepieciešams šo darbību veikšanai.

(203) Par ieguldījumiem un darbības izmaksām saistībā ar pasākumiem, kas veikti atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantam, Komisija uzskata, ka tikai tās izmaksas, par kurām lidostas ekspluatants ir tiesīgs saņemt atmaksu atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktam, atbilst ar sabiedriskās kārtības jomu saistītu darbību izmaksām.

(204) Attiecībā uz gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem atbilstoši *Luftverhehrsgesetz* 27.c panta 2. punktam un ņemot vērā, ka Dortmundes lidosta nav viena no lidostām, attiecībā uz kuru federālā valdība ir atzinusi atbilstošu vajadzību atbilstīgi *Luftverhehrsgesetz* 27.d panta 1. punktam un 27.f panta 1. punktam, Komisija konstatē, ka darbības izmaksas, kas saistītas ar gaisa satiksmes vadības un lidojumu drošības pasākumiem, kā arī meteoroloģiskajiem pakalpojumiem, nav kvalificējamas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas.

(205) Jebkurā gadījumā neatkarīgi no tā, vai minētās izmaksas tiek juridiski klasificētas kā izmaksas, kas ietilpst vai neietilpst sabiedriskās kārtības jomā, ir pierādīts, ka tās ir jāsedz lidostas ekspluatantam atbilstoši piemērojamajam tiesiskajam regulējumam. Tādējādi gadījumā, ja valsts sedz minētās izmaksas, lidostas ekspluatants tiktu atbrīvots no tādu izmaksu segšanas, kas tam parasti būtu jāsedz pašam.

(206) Arī darbības izmaksas, kas saistītas ar lidostas drošas ekspluatācijas nodrošināšanu, nav kvalificējamas kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas.

(207) Ieguldījumi, kas saistīti ar lidostas drošas ekspluatācijas nodrošināšanu, nav kvalificējami kā sabiedriskās kārtības jomā ietilpstošas izmaksas. Komisija norāda, ka lidostas ekspluatācijas drošības uzlabošana atbilst saimnieciskās darbības normālajām izmaksām, par kurām nevar uzskatīt, ka tās ietilpst sabiedriskās kārtības jomā ([39]). Jo īpaši tas nozīmē, ka ieguldījumus skrejceļa apgaismojumā, marķējumā utt. nevar kvalificēt kā ieguldījumus, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

7.2.2. VALSTS LĪDZEKĻI UN ATTIECINĀMĪBA UZ VALSTI

(208) Jebkura priekšrocība, ko piešķir no valsts līdzekļiem pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā, var būt valsts atbalsts ([40]). Saistībā ar Līguma 107. pantu piemērošanu pašvaldību resursi ir valsts līdzekļi ([41]).

(209) 1991. gada PZNL *FD* interesēs noslēdza *DSW21*. *DSW21* ir Dortmundes pilsētas komunālo pakalpojumu uzņēmumu un infrastruktūras apsaimniekotāju uzņēmumu pārvaldītājsabiedrība. Tā pilnībā pieder Dortmundes pilsētai. Šā iemesla dēļ *DSW21* nepārprotami ir publisks uzņēmums Komisijas Direktīvas 2006/111/EK 2. panta b) punkta nozīmē ([42]). 1991. gada PZNL bija daļa no Dortmundes pilsētas lēmuma pārnest *FD* no pilsētas tiešām īpašumtiesībām uz *DSW21* pārvaldītājsabiedrības struktūru. To nolēma un īstenoja Dortmundes pilsēta.

(210) Tāpēc 1991. gada PZNL ir attiecināms ar valsti un ir saistīts ar valsts līdzekļiem.

([39]) Sk. Komisijas Lēmumu lietā SA.35847 (2012/N) – Čehija – Ostravas lidosta, 16. lpp., vēl nav publicēts.
([40]) Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (*Recueil* 2002, I-4397. lpp.).
([41]) Apvienotās lietas T-267/08 un T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais* (Krājums 2011, II-1999. lpp., 108. punkts).
([42]) 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.).

7.2.3. EKONOMISKA PRIEKŠROCĪBA

(211) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ([43]). Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ([44]). Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finansiālais stāvoklis.

(212) Komisija arī atgādina, ka "kapitāls, ko valsts tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā tādos apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nav atzīstams par valsts atbalstu" ([45]). Šajā gadījumā, lai noteiktu, vai 1991. gada PZNL piešķir *FD* priekšrocību, ko tā nebūtu saņēmusi parastos tirgus apstākļos, Komisijai ir jāsalīdzina to publisko iestāžu rīcība, kuras sniedza tiešo ieguldījumu dotācijas un kapitālieguldījumus, ar tāda TED rīcību, kura mērķis ir ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvas ([46]).

(213) Novērtējumam jāizslēdz jebkura pozitīvā ietekme uz tā reģiona tautsaimniecību, kurā lidosta atrodas, jo Tiesa skaidroja, ka svarīgs jautājums par TED principa piemērošanu ir, vai "līdzīgos apstākļos privāts akcionārs būtu piešķīris līdzīgu kapitāla daudzumu, pamatojoties uz paredzamajām rentabilitātes iespējām un norobežojoties no jebkādas sociāla, politiska, reģionāla vai ar nozari saistīta rakstura ietekmes" ([47]).

(214) Lietas *Stardust Marine* spriedumā Tiesa atzina, 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" ([48]).

(215) Turklāt Tiesa *EDF* lietā paskaidroja, ka "(…) ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami, lai tiktu pierādīts, ka šī dalībvalsts pirms piešķiršanas vai vienlaikus ar šo piešķiršanu ir pieņēmusi šādu lēmumu akcionāres statusā" ([49]).

(216) Lai varētu piemērot TED principu, Komisijai jāņem vērā stāvoklis tajā laikposmā, kad tika pieņemts lēmums noslēgt 1991. gada PZNL starp *FD* un *DWS21*. Komisijai ir jābalsta savs novērtējums uz informāciju un pieņēmumiem, kas Dortmundes pilsētas rīcībā bija laikā, kad pasākums tika pieņemts.

(217) Komisija atzīmē, ka, pēc Vācijas domām, 1991. gada PZNL tika noslēgts kā alternatīvs veids, lai finansētu *FD* infrastruktūras celtniecību. 1991. gada PZNL ir saglabājis šo funkciju līdz šai dienai. Vēlāk tas kļuva arī par instrumentu *FD* darbības zaudējumu finansēšanai. Vācija neapgalvo, ka tika gaidīts, ka 1991. gada PZNL nodrošinātu peļņu par ieguldījumiem vai par darbības izdevumiem. Finanšu prognozes, kas tika sniegtas attiecībā uz *NERES* (15. tabula) un *NEO* (18. tabula), arī liecina, ka *DSW21* negaidīja, ka *FD* sasniegs rentabilitāti, ņemot vērā visas izmaksas un ieņēmumus.

(218) *DSW21* veiktā zaudējumu atlīdzināšana atbrīvoja *FD* no sloga segt savus zaudējumus. *DSW21* neparedzēja, ka turpmākie ieņēmumi no lidostas zaudējumu finansēšanas pārsniegs radušos zaudējumus ar atbilstošu peļņas normu.

(219) Tāpēc Komisija secina, ka lidosta nebūtu ieguvusi šādu ekonomisko priekšrocību normālos tirgus apstākļos.

([43]) Spriedums lietā C-39/94 *Syndicat français de l'Express international* (*SFEI*) un citi/*La Poste* un citi (*Recueil* 1996, I-3547. lpp., 60. punkts) un lietā C-342/96 Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1999, I-2459. lpp., 41. punkts).
([44]) Spriedums lietā 173/73 Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1974, 709. lpp., 13. punkts).
([45]) Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (*Recueil* 2002, I-4397. lpp., 69. punkts).
([46]) Spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*) (*Recueil* 1991, I-1603. lpp., 23. punkts); spriedums lietā T-296/97 *Alitalia*/Komisija (*Recueil* 2000, II-3871. lpp., 84. punkts).
([47]) Spriedums lietā 40/85 Beļģija/Komisija (*Recueil* 1986, I-2321. lpp.).
([48]) Spriedums *Stardust Marine* lietā, 71. punkts.
([49]) Spriedums lietā C-124/10P, Eiropas Komisija/*Électricité de France* ("*EDF*") (Krājums 2012, vēl nav publicēts, 85. punkts).

7.2.4. SELEKTIVITĀTE

(220) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, ja tiek dota priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai".

(221) Komisija atzīmē, ka šo kapitāla izmaksu finansējumu maksāja tikai uzņēmumam *FD*. Tādējādi tas ir selektīvs pasākums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.5. KONKURENCES IZKROPĻOŠANA UN IETEKME UZ TIRDZNIECĪBU

(222) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē iekšējā tirgū, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus. Saskaņā ar iedibināto Tiesas praksi ([50]), lai pasākums radītu konkurences izkropļojumu, pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei.

(223) Kā norādīts 184.–186. apsvērumā, lidostas darbība ir saimnieciska darbība un konkurence notiek starp lidostām pasažieru un aviokompāniju piesaistīšanai. Tāpēc *FD* konkurē ar citiem uzņēmumiem konkurencei atvērtā tirgū. Ekonomiskā priekšrocība, ko saņēma *FD*, stiprina tās stāvokli attiecībā uz konkurentiem lidostas pakalpojumu sniegšanas jomā Eiropas tirgū.

(224) Dortmundes lidosta pašlaik apkalpo apmēram 1,9 miljonus pasažieru gadā. Kā norādīts 1. tabulā, Dortmundes lidosta atrodas vienas stundas brauciena attālumā ar automobili un mazāk nekā 100 km attālumā no Diseldorfas lidostas, Minsteres-Osnabrikas lidostas un Pāderbornas-Lipštates lidostas, kā arī divu stundu brauciena attālumā no trim citām lidostām. No Dortmundes lidostas tiek veikti starptautiski lidojumi, tostarp arī uz tādiem galamērķiem, ko apkalpo Minsteres-Osnabrikas lidosta un Pāderbornas-Lipštates lidosta (Palma de Maljorka, Minhene un Antalja).

(225) Ņemot vērā šos faktus, jāatzīst, ka publiskais finansējums uzņēmumam *FD* izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un tam ir vismaz iespējama ietekme uz tirdzniecību.

7.2.6. ESOŠAIS ATBALSTS UN JAUNS ATBALSTS

(226) Ņemot vērā 176.–178. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1991. gada PZNL tika neatsaucami parakstīts 1991. gadā pirms Tiesas sprieduma *Aéroports de Paris* lietā, tāpēc publiskās iestādes varētu likumīgi uzskatīt, ka 1991. gada PZNL nebija valsts atbalsts.

(227) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Vācija paskaidroja, ka 1991. gada PZNL darbības laiks nebija ierobežots un kopš tā laika tas nebija būtiski grozīts. Komisija norāda, ka 1991. gada PZNL grozījumi 1999. un 2008. gadā tik tiešām nepārveidoja zaudējumu segšanas mehānismu un 1991. gada PZNL būtību.

(228) Parasti Komisija nevar apšaubīt individuālus atbalsta pasākumus, kas galīgi pieņemti pirms sprieduma *Aéroports de Paris* lietā. Tomēr konkrētajā gadījumā 1991. gada PZNL sedz *FD* gada zaudējumus neierobežotu laikposmu un neierobežotā apjomā, un tāpēc tas ir atbalsta shēma Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta d) punkta nozīmē.

(229) Atbilstoši Līguma 108. panta 1. punktam un Regulas (EK) Nr. 659/1999 17. pantam attiecībā uz esošām atbalsta shēmām Komisija var ierosināt atbilstošus pasākumus. Turklāt saskaņā ar 2005. gada aviācijas pamatnostādņu ([51]) 83. punktu Komisija aicināja dalībvalstis grozīt to spēkā esošās valsts atbalsta shēmas lidostām, lai panāktu atbilstību šīm pamatnostādnēm vēlākais līdz 2007. gada 1. jūnijam. Dalībvalstis tika aicinātas apstiprināt savu piekrišanu rakstiski. Ja dalībvalsts nespēj rīkoties saskaņā ar tās saistībām, pēc attiecīgajos pasākumos noteiktā datuma spēkā esošais atbalsts kļūst par nelikumīgu atbalstu un ir atgūstams.

([50]) Spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewest*/Komisija (*Recueil* 1998, II-717. lpp.).
([51]) Skatīt 7. zemsvītras piezīmi.

(230) Vācija 2006. gada 30. maija vēstulē piekrita attiecīgajiem pasākumiem. Attiecīgi Vācijai bija jānodrošina, ka atbalsta shēma atbilda 2005. gada pamatnostādnēm vēlākais līdz 2007. gada 1. jūnijam. Sākot no minētās dienas, *FD* atbilstoši 1991. gada PZNL piešķirtais publiskais finansējums vairs nebija esošs atbalsts.

(231) Attiecīgi Komisija ierobežos savu novērtējumu uz laikposmu, kas sākās 2007. gada 1. jūnijā.

7.2.7. PAGAIDU SECINĀJUMS

(232) 184.–231. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ Komisija secina, ka *DSW21* nodrošinātās iemaksas kapitāla izmaksās, lai veiktu ieguldījumus Dortmundes lidostā, par ko nolēma pēc sprieduma *Aéroports de Paris* lietā un kas radās, sākot ar 2007. gada 1. jūniju, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.8. ATBALSTA LIKUMĪGUMS

(233) Saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir pienākums darīt zināmu ikvienu plānu piešķirt vai mainīt atbalstu, un tās nevar sākt īstenot ierosinātos pasākumus, kamēr šī procedūra nav beigusies ar galīgo lēmumu.

(234) Tā kā konkrētās iemaksas tika piešķirtas bez iepriekšēja Komisijas apstiprinājuma, Vācija neievēroja LESD 108. panta 3. punktā norādīto aizliegumu.

7.3. *3. PASĀKUMS. NERES ATBALSTA IEZĪMES*

7.3.1. EKONOMISKĀ PRIEKŠROCĪBA UN TED PRINCIPA PIEMĒROŠANA

(235) Lai noteiktu, vai *FD* piešķīra priekšrocību aviokompānijām, kas guva labumu no *NERES*, Komisijai ir jāpārbauda, vai līdzīgos apstākļos lidosta, kura darbojās normālos tirgus ekonomikas apstākļos un kuras mērķis bija rentabilitātes perspektīvas ilgākā termiņā, būtu noslēgusi tādu pašu vai līdzīgu komerciālu vienošanos ar *FD*. Parasti priekšrocības esību var izslēgt, ja a) maksa par lidostas pakalpojumiem atbilst tirgus cenai vai, b) izmantojot *ex ante* analīzi, var uzskatāmi parādīt, ka maksu cenrādis radīs lidostai papildu rentabilitāti un ka tas ir iekļauts vispārējā stratēģijā, ar kuru paredzēts panākt rentabilitāti ilgtermiņā. Turklāt lidostas infrastruktūrai jābūt atvērtai attiecībā uz visām aviokompānijām (tajā ietilpst infrastruktūra, ko visticamāk izmantos konkrētu kategoriju aviokompānijas, piemēram, zemo izmaksu pārvadātāji vai līgumreisu veicēji).

(236) Saskaņā ar spriedumu *Charleroi* lietā ([52]), novērtējot attiecīgos pasākumus, Komisijai jāņem vērā visas būtiskās pasākumu iezīmes un konteksts. Citiem vārdiem sakot, Komisijai jāanalizē *NERES* plānotā ietekme uz *FD*, ņemot vērā visas attiecīgā pasākuma būtiskās iezīmes.

(237) Lietas *Stardust Marine* spriedumā Tiesa atzina, 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" ([53]).

(238) Lai varētu piemērot TED kritēriju, Komisijai jāņem vērā stāvoklis tajā laikā, kad tika pieņemta *NERES* shēma. Komisijai ir jābalsta savs novērtējums arī uz informāciju un pieņēmumiem, kas bija pieejami laikā, kad tika pieņemta *NERES*.

([52]) Spriedums lietā T-196/04 *Ryanair*/Komisija (Krājums 2008, II-3643. lpp., 59. punkts) ("spriedums *Charleroi* lietā").
([53]) Skatīt 48. zemsvītras piezīmi.

7.3.2. NERES RENTABILITĀTES ANALĪZE

(239) Pašlaik Komisija uzskata, ka *ex ante* papildu rentabilitātes analīze ir visatbilstošākais kritērijs, lai novērtētu starp lidostām un aviokompānijām noslēgtās vienošanās.

(240) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka cenu diferenciācija ir darījumdarbības standarta prakse, ciktāl tā atbilst visiem attiecīgajiem konkurences jomas un nozaru tiesību aktiem. Tomēr šādai cenu diferencēšanas politikai, lai tā atbilstu TED kritērijam, vajadzētu būt komerciāli pamatotai.

(241) Komisija uzskata, ka vienošanās, kas noslēgtas starp aviokompānijām un lidostu, var uzskatīt par atbilstošām TED kritērijam, ja tās, skatoties no *ex ante* perspektīvas, papildus palīdz uzlabot lidostas rentabilitāti. Lidostai būtu jāpierāda, ka, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju (piemēram, individuālu līgumu vai lidostas maksu vispārēju shēmu), tā spēj segt visas no vienošanās izrietošās izmaksas visā vienošanās darbības laikā, ar saprātīgu peļņas normu, kuras pamatā ir stabilas vidēja termiņa prognozes.

(242) Lai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta noslēgusi ar aviokompāniju, atbilst TED kritērijam, jāņem vērā paredzamie ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi, kas rodas aviokompānijas darbības rezultātā, kā arī lidostas maksas pēc jebkādu atlaižu, tirgvedības atbalsta vai stimulu shēmu atņemšanas. Ir jāņem vērā arī visas paredzamās izmaksas, kas lidostai radīsies papildus saistībā ar aviokompānijas darbību lidostā. Šādas papildu izmaksas var ietvert visas izdevumu vai ieguldījumu kategorijas, piemēram, personāla, aprīkojuma un ieguldījumu papildu izmaksas, ko radījusi aviokompānijas klātbūtne lidostā. Piemēram, ja lidostai ir jāpaplašinās vai jābūvē jauns termināls vai citas būves, lai galvenokārt apmierinātu kādas konkrētas aviokompānijas vajadzības, šādas izmaksas būtu jāņem vērā, aprēķinot papildu izmaksas. Savukārt izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no pasākuma, kurā iesaistīta aviokompānija, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija novērtējumu.

(243) Novērtējot lidostu/aviokompāniju vienošanās, Komisija ņems vērā arī apmēru, kādā novērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā.

(244) *NERES* bija pieejama visām aviokompānijām, kas izmantoja lidostu un kas izpildīja nosacījumus attiecībā uz pasažieru daudzumu un jaunu maršrutu ieviešanu. Tā nav vienošanās, kas paredzēta konkrētai aviokompānijai vai aviokompāniju grupai. Tāpēc tā ir vispārēja lidostas maksu shēma, kā norādīts 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 63. punktā. Papildus *NERES* rodas izmaksas un ieņēmumi, kuru veidošanos gaidīja *FD*, piemērojot *NERES*, salīdzinot ar citas alternatīvas maksu shēmas piemērošanu. Līdz *NERES* ieviešanai vispārpiemērojama bija 2000. gada maksu shēma. Tāpēc *NERES* ieviešanas laikā *FD* bija šādas trīs izvēles: i) saglabāt 2000. gada shēmu ar augstākām lidostas maksām kā vispārpiemērojamu shēmu visiem lietotājiem vai iii) ieviest *NERES* ar zemākām lidostas maksām, nekā noteikts 2000. gada shēmā.

(245) Pamatojoties uz infrastruktūras ļoti plašo būvniecību pirms 2000. gada, *FD* ir raksturīgs augsts fiksēto izmaksu – gan fiksēto ieguldījumu izmaksu, gan darbības izmaksu – līmenis. Tās ļoti attīstītajai infrastruktūrai ir nepieciešams liels darbības izmaksu īpatsvars, kas nemainās, mainoties aviokompāniju vai pasažieru skaitam.

(246) Pirms lemt par *NERES* piemērošanu, *FD* veica finanšu un satiksmes plūsmas prognozes par iespējām ar un bez *NERES*, piemērojot atšķirīgus pieņēmumu kopumus kā pamatscenāriju, vissliktāko scenāriju un visoptimistiskāko scenāriju. Ikvienā no scenārijiem *FD* bija jārēķinās ar pasažieru skaita un tās jaudas izmantošanas strauju samazinājumu, ja būtu jāpiemēro 2000. gada maksu shēma. Sekas būtu pastāvīgi darbības zaudējumi visā prognožu laikposmā. *NERES* kā vispārējas lidostas maksu shēmas papildu ietekme tika salīdzināta ar šiem alternatīvajiem scenārijiem.

(247) *FD* aplēsa *NERES* ieviešanas pozitīvo finansiālo ietekmi. Šajā saistībā 24. tabulā apkopoti *NERES* papildu rentabilitātes rezultāti. Tajā parādītas gaidāmās atšķirības *FD* pasažieru skaita, izmaksu, ieņēmumu un rezultātu ziņā salīdzinājumā ar alternatīviem scenārijiem. Šie rezultāti jo īpaši ir saistīti ar *NERES* ieviešanu.

24. tabula

NERES papildu rentabilitāte 2004.–2009. gadā (tūkstošos EUR)

	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.
Papildu izmaksas	2 119	8 916	11 422	16 047	20 031	21 980
Papildu ieņēmumi	3 254	10 218	12 868	17 345	21 505	23 511
Papildu peļņa	1 135	1 303	1 446	2 278	4 459	4 451
Neto pašreizējā vērtība [1]	**EUR 10,7 miljoni**					

[1] Komisijas vadītajā *ECORYS* pētījumā tika aplēsts, ka nominālā diskonta likme bija 8,4 %.

(248) Bija gaidāms, ka *NERES* papildu peļņas neto pašreizējā vērtība (NPV) 2004.–2009. gadā būs EUR 10,7 miljoni.

(249) 24. tabulā parādīts, ka bija gaidāms, ka no pirmā ieviešanas gada, kā arī visā piemērošanas laikā *NERES* pozitīvi ietekmēs *FD* rentabilitāti. Tika gaidīts, ka tās papildu ieņēmumi saistībā ar *NERES* ieviešanu katru gadu būs augstāki nekā papildu izmaksas. Tika gaidīts pozitīvs papildu ieguldījums neatkarīgi no pamatscenārija, vissliktākā scenārija un visoptimistiskākā scenārija.

(250) Komisija norāda, ka, ņemot vērā augstās nemainīgās izmaksas un ļoti ierobežotās papildu izmaksas, kas saistītas ar pakalpojumu sniegšanu atbilstoši *NERES*, šādas prognozes neietekmēja pieņēmumi par vispārējo satiksmes plūsmas attīstību.

(251) Vācija arī iesniedza *ex-post* datus (kā parādīts 25. un 26. tabulā) par izmaksām un ieņēmumiem, ko tā uzskata par papildu izmaksām un ieņēmumiem, pamatojoties uz aviokompāniju klātbūtni Dortmundes lidostā laikā no 2000. līdz 2011. gadam (tostarp laikposmā pirms *NERES* ieviešanas). Vācija uzskatīja, ka tikai tirgvedības izdevumi (kā parādīts 25. tabulā) ir tieši attiecināmi uz aviokompāniju darbības izmaksām. Vācija uzskatīja, ka nekādi ieguldījumi un līdz ar to nekādas kapitāla izmaksas (ar ieguldījumiem saistītais nolietojums un procenti) nav saistāmi ar kādu no lidostā esošajām aviokompānijām.

(252) Šie dati (par laiku līdz 2004. gadam) bija pieejami, kad tika pieņemts lēmums ieviest *NERES* un atļaut aviokompānijām piedalīties shēmā. Pamatojoties uz šiem papildu ieņēmumiem un papildu izmaksu neesamību, lidosta varēja piedāvāt aviokompānijām atlaides un citus stimulus, lai saglabātu vai palielinātu pasažieru skaitu lidostā. Ciktāl aviokompāniju radītie ieņēmumi sedz lidostas papildu izmaksas, tostarp arī tādas izmaksas kā atlaides un stimuli, tā pozitīvi ietekmē lidostas vispārējo rentabilitāti.

(253) Komisija norāda, ka sasniegtie papildu ieņēmumi un izmaksas tiek tiešām nodrošināja līgumu pozitīvo devumu lidostas rentabilitātē, piemērojot *NERES* laikposmā no 2004. līdz 2009. gadam.

(254) Turklāt Komisija norāda, ka, novērtējot lidostas/aviokompānijas vienošanās, būtu jānovērtē arī apmērs, kādā šos novērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Šajā saistībā Komisijai jāņem vērā faktiskie pierādījumi, kas bija pieejami, un norises, ko pamatoti varēja gaidīt laikā, kad tika pieņemts *NERES* maksu cenrādis. Jo īpaši vērā jāņem dominējošie tirgus apstākļi, proti, gaisa satiksmes tirgus liberalizācijas izraisītās tirgus pārmaiņas, zemo izmaksu pārvadātāju un citu tiešo reisu veicēju ienākšana tirgū, pārmaiņas lidostu nozares organizatoriskajā un ekonomiskajā struktūrā, kā arī lidostas veikto funkciju dažādošanas un sarežģītības pakāpe, konkurences uzlabošanās starp aviokompānijām un lidostām, neskaidrā ekonomiskā vide saistībā ar pārmaiņām dominējošajos tirgus apstākļos vai jebkāda cita neskaidrība ekonomiskajā vidē.

(255) 15. tabulā parādīts gaidāmais darbības rezultāts (izmantojot *EBITDA*), kas bija daļa no *ex ante* prognozētajiem scenārijiem, kurus sagatavoja lēmuma pieņemšanas nolūkā saistībā ar *NERES* pieņemšanu. Tajā ņemta vērā pilna pakalpojumu klāsta sniegšanas uzņēmumu aiziešana no Dortmundes lidostas un zemo izmaksu aviokompāniju turpmāka attīstība, jo tās bija galvenais izaugsmes virzītājs šajā reģionā.

(256) 15. tabulā arī parādīts, ka bija gaidāms, ka *FD* atgriezīsies pie rentabilitātes *EBITDA* līmenī trīs gadus pēc *NERES* ieviešanas.

(257) Tika gaidīts, ka šī shēma nesīs pozitīvu papildu peļņu, sākot no pirmā gada, pat ja tā būtu piesaistījusi mazāku pasažieru skaitu, nekā gaidīts. Arī Komisijas pasūtītais *ECORYS* pētījums apstiprināja, ka pamatoti tika gaidīts, ka TED izvēlētos īstenot *NERES* shēmu. Atbilstoši *ECORYS* alternatīva slēgt lidostu būtu daudz dārgāka. Ņemot vērā pozitīvo ieguldījumu lidostas rentabilitātē, Komisija var arī piebilst, ka *NERES* tika ieviesta, ņemot vērā stratēģiju sasniegt rentabilitāti ilgtermiņā. Tātad shēma atbilst TED principam.

(258) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka lidostas infrastruktūras izmantošana, kā arī *NERES* maksu shēma bija pieejama visām ieinteresētajām aviokompānijām bez nepamatotas diskriminācijas.

7.3.3. SECINĀJUMI

(259) Ņemot vērā veikto papildu rentabilitātes aprēķinu, Komisija secina, ka *NERES* ieviešana bija TED principam atbilstoša, jo tā *ex ante* perspektīvā palīdzēja papildus uzlabot lidostas rentabilitāti. Jo īpaši visas lidostas izmaksas, kas radās, ieviešot *NERES*, sedza ar ieņēmumiem, kas radās, ieviešot *NERES* (no darbībām, ka saistītas ar aeronavigāciju un kas nav saistītas ar aeronavigāciju), ar samērīgu peļņas normu. Turklāt tika pamatoti cerēts, ka izmaksas, kas tieši attiecināmas uz individuāliem līgumiem ar konkrētām aviokompānijām, pārsniegs ieņēmumi, kas attiecināmi uz šādu aviokompāniju klātbūtni. Turklāt *NERES* bija jāuzskata par daļu no lidostas vispārējās stratēģijas, lai nodrošinātu rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Visbeidzot, infrastruktūra, kā arī maksu shēma ir pieejama arī visām ieinteresētajām aviokompānijām.

(260) Tādējādi Komisija secina, ka *NERES* nepiešķir aviokompānijām ekonomisku priekšrocību, ko tās nebūtu guvušas normālos tirgus apstākļos. Tādējādi *NERES* nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.4. *4. PASĀKUMS. NEO ATBALSTA IEZĪMES*

7.4.1. EKONOMISKĀ PRIEKŠROCĪBA UN TED PRINCIPA PIEMĒROŠANA

(261) Ņemot vērā 7.3.1.iedaļā izklāstītos apsvērumus, lai noteiktu, vai *NEO* piešķīra priekšrocību aviokompānijām, kas guva labumu no tās, Komisijai ir jāpārbauda, vai līdzīgos apstākļos lidosta, kura darbojās normālos tirgus ekonomikas apstākļos un kuras mērķis bija rentabilitātes perspektīvas ilgākā termiņā, būtu noslēgusi tādu pašu vai līdzīgu komerciālu vienošanos ar *FD*. Pašlaik Komisija uzskata, ka *ex ante* papildu rentabilitātes analīze ir visatbilstošākais kritērijs, lai novērtētu starp lidostām un aviokompānijām noslēgtās vienošanās.

(262) Turklāt saskaņā ar spriedumu *Charleroi* lietā ([54]) Komisijai jāanalizē *NEO* plānotā ietekme uz *FD*, ņemot vērā visas attiecīgā pasākuma būtiskās iezīmes.

(263) Lai varētu piemērot TED kritēriju, Komisijai jāņem vērā stāvoklis tajā laikā, kad tika pieņemta *NEO* shēma. Komisijai ir jābalsta savs novērtējums arī uz informāciju un pieņēmumiem, kas bija pieejami laikā, kad tika pieņemta *NEO*.

([54]) Skatīt 52. zemsvītras piezīmi.

7.4.2. *NEO* RENTABILITĀTES ANALĪZE

(264) Kas attiecas uz *NEO ex ante* papildu rentabilitātes novērtējumu, Komisija uzskata, ka cenu diferenciācija ir darījumdarbības standarta prakse, ja tā atbilst visiem attiecīgajiem konkurences jomas un nozaru tiesību aktiem. Tomēr šādai cenu diferencēšanas politikai, lai tā atbilstu TED kritērijam, vajadzētu būt komerciāli pamatotai.

(265) Komisija uzskata, ka vienošanās, kas noslēgtas starp aviokompānijām un lidostu, var uzskatīt par atbilstošām TED kritērijam, ja tās, skatoties no *ex ante* perspektīvas, papildus palīdz uzlabot lidostas rentabilitāti. Lidostai būtu jāpierāda, ka, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju (piemēram, individuālu līgumu vai lidostas maksu vispārēju shēmu), tā spēj segt visas no vienošanās izrietošās izmaksas visā vienošanās darbības laikā, ar saprātīgu peļņas normu, kuras pamatā ir stabilas vidēja termiņa prognozes.

(266) Lai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta noslēgusi ar aviokompāniju, atbilst TED kritērijam, jāņem vērā paredzamie ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi, kas rodas aviokompānijas darbības rezultātā, kā arī lidostas maksas pēc jebkādu atlaižu, tirgvedības atbalsta vai stimulu shēmu atņemšanas. Ir jāņem vērā arī visas paredzamās izmaksas, kas lidostai radīsies papildus saistībā ar aviokompānijas darbību lidostā. Šādas papildu izmaksas var ietvert visas izdevumu vai ieguldījumu kategorijas, piemēram, personāla, aprīkojuma un ieguldījumu papildu izmaksas, ko radījusi aviokompānijas klātbūtne lidostā. Piemēram, ja lidostai ir jāpaplašinās vai jābūvē jauns termināls vai citas būves, lai galvenokārt apmierinātu kādas konkrētas aviokompānijas vajadzības, šādas izmaksas būtu jāņem vērā, aprēķinot papildu izmaksas. Savukārt izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no pasākuma, kurā iesaistīta aviokompānija, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija novērtējumu.

(267) Novērtējot lidostu/aviokompāniju vienošanās, Komisija ņems vērā arī apmēru, kādā novērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā.

(268) *NEO* attiecas uz visām aviokompānijām, kas izmanto lidostu. Tā nav vienošanās, kas paredzēta konkrētai aviokompānijai vai aviokompāniju grupai. To apstiprina fakts, ka *NEO* piemērošanas laikā aviokompānijas varēja uzsākt un pārtraukt darbību lidostā, negrozot *NEO*. Tāpēc tā ir vispārēja lidostas maksu shēma, kā norādīts 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 63. punktā. Papildus *NEO* rodas izmaksas un ieņēmumi, kuru veidošanos gaidīja *FD*, piemērojot *NEO*, salīdzinot ar citas alternatīvas maksu shēmas piemērošanu. Beidzoties iepriekšējai shēmai *NERES*, tiktu piemērota 2000. gada shēma. Tāpēc *NEO* ieviešanas laikā *FD* bija šādas trīs izvēles: i) ieviest 2000. gada shēmu ar lielākām lidostas maksām vai ii) ieviest *NEO* ar zemākām lidostas maksām, kas tolaik bija noteiktas 2000. gada shēmā; vai iii) ieviest abu šo shēmu apvienojumu ("jauktā shēma").

(269) Pamatojoties uz infrastruktūras ļoti plašo būvniecību pirms 2000. gada, *FD* ir raksturīgs augsts fiksēto izmaksu – gan fiksēto ieguldījumu izmaksu, gan darbības izmaksu – līmenis. Tās ļoti attīstītajai infrastruktūrai ir nepieciešams liels darbības izmaksu īpatsvars, kas nemainās, mainoties aviokompāniju vai pasažieru skaitam.

(270) Pirms lemt par *NEO* piemērošanu, *FD* veica finanšu un satiksmes plūsmas prognozes par dažādām 268. apsvērumā uzskaitītajām iespējām, piemērojot atšķirīgus pieņēmumu kopumus kā pamatscenāriju, vissliktāko scenāriju un visoptimistiskāko scenāriju. Ikvienā no scenārijiem *FD* bija jārēķinās ar pasažieru skaita un tās jaudas izmantošanas strauju samazinājumu, ja būtu jāpiemēro 2000. gada shēma vai jaukta maksu shēma. Sekas būtu pastāvīgi darbības zaudējumi visā prognožu laikposmā. *NEO* kā vispārējas lidostas maksu shēmas papildu ietekme tika salīdzināta ar šiem alternatīvajiem scenārijiem.

(271) *FD* aplēsa *NEO* ieviešanas pozitīvo finansiālo ietekmi, kā parādīts 16. un 17. tabulā. Šajā saistībā 16. un 17. tabulā apkopoti *NEO* papildu rentabilitātes rezultāti. Tabulās parādītas gaidāmās atšķirības *FD* pasažieru skaita, izmaksu, ieņēmumu un rezultātu ziņā salīdzinājumā ar alternatīviem scenārijiem. Šie rezultāti jo īpaši ir saistīti ar *NEO* ieviešanu.

(272) 16. un 17. tabulā parādīts, ka bija gaidāms, ka no pirmā ieviešanas gada, kā arī visā piemērošanas laikā *NEO* pozitīvi ietekmēs lidostas rentabilitāti. Tika gaidīts, ka tās papildu ieņēmumi saistībā ar *NEO* ieviešanu katru gadu būs augstāki nekā papildu izmaksas. Tika gaidīts pozitīvs papildu ieguldījums neatkarīgi no pamatscenārija, vissliktākā scenārija un visoptimistiskākā scenārija.

(273) Komisija norāda, ka, ņemot vērā augstās nemainīgās izmaksas un ļoti ierobežotās papildu izmaksas, kas saistītas ar pakalpojumu sniegšanu atbilstoši *NEO*, šādas prognozes neietekmēja pieņēmumi par vispārējo satiksmes plūsmas attīstību.

(274) Vācija arī iesniedza *ex-post* datus (kā parādīts 25. un 26. tabulā) par izmaksām un ieņēmumiem, ko tā uzskata par papildu izmaksām un ieņēmumiem, pamatojoties uz konkrētu vienošanos ar aviokompānijām Dortmundes lidostā laikā no 2000. līdz 2011. gadam (tostarp laikposmā pirms *NEO* ieviešanas). Vācija uzskatīja, ka uz aviokompānijām tieši attiecināmās darbības izmaksas ir tikai tirgvedības izdevumi (kā norādīts 25. tabulā). Vācija uzskatīja, ka nekādi ieguldījumi un līdz ar to nekādas kapitāla izmaksas (ar ieguldījumiem saistītais nolietojums un procenti) nav saistāmi ar kādu no lidostā esošajām aviokompānijām.

(275) Šie dati (par laiku līdz 2008. gadam) bija pieejami, kad tika pieņemts lēmums ieviest *NEO* un slēgt īpašas vienošanās ar aviokompānijām. Pamatojoties uz šiem papildu ieņēmumiem, lidosta būtu varējusi gaidīt, ka aviokompāniju radītie ieņēmumi būtu seguši to papildu izmaksas un tāpēc pozitīvi ietekmētu lidostas vispārējo rentabilitāti.

(276) Komisija norāda, ka sasniegtie papildu ieņēmumi un izmaksas tiek tiešām nodrošināja līgumu pozitīvo ieguldījumu lidostas rentabilitātē.

25. tabula

Tieši uz aviokompānijām attiecināmas izmaksas

Gads	Tieši uz aviokompāniju attiecināmas darbības izmaksas			Tieši uz aviokompāniju attiecināmas kapitāla izmaksas		
	aviokompānija A […]	aviokompānija C […]	aviokompānija E […]	aviokompānija A	aviokompānija B	aviokompānija C
2000. g.	0	0	0	0	0	0
2001. g.	0	0	0	0	0	0
2002. g.	0	0	0	0	0	0
2003. g.	0	0	0	0	0	0
2004. g.	0	0	0	0	0	0
2005. g.	200	0	0	0	0	0
2006. g.	265	246	0	0	0	0
2007. g.	668	369	597	0	0	0
2008. g.	215	621	0	0	0	0
2009. g.	349	951	233	0	0	0
2010. g.	296	1 119	406	0	0	0
2011. g.	337	962	334	0	0	0

26. tabula

Tieši uz aviokompānijām attiecināmie ieņēmumi

(tūkst. EUR)

Gads	Ar aviāciju saistīti ieņēmumi pa aviokompānijām							
	aviokompānija A […], tūkstošos EUR	aviokompānija B […], tūkstošos EUR	aviokompānija C […], tūkstošos EUR	aviokompānija D […], tūkstošos EUR	aviokompānija E […], tūkstošos EUR	aviokompānija F […], tūkstošos EUR	aviokompānija G […], tūkstošos EUR	Citas, tūkstošos EUR
2000. g.	—	241	—	5 519	—	—	—	1 844
2001. g.	—	3 732	—	7 540	—	—	122	3 299
2002. g.	—	4 247	—	5 884	—	77	178	3 200
2003. g.	—	7 651	—	2 169	—	105	168	3 120
2004. g.	1 128	3 858	180	1 679	—	176	241	2 423
2005. g.	2 954	1 928	707	558	—	195	202	1 912
2006. g.	3 941	2 057	1 331	623	—	137	259	2 034
2007. g.	3 756	1 882	1 574	502	542	246	265	1 152
2008. g.	2 941	1 968	2 071	134	1 586	353	401	1 300
2009. g.	1 864	2 089	2 801	—	1 272	373	474	561
2010. g.	2 195	2 184	3 505	—	1 664	502	687	933
2011. g.	2 162	1 926	3 629	—	1 408	732	391	1 047

(tūkst. EUR)

Ar aviāciju nesaistīti ieņēmumi pa aviokompānijām							
aviok.A […], t. EUR	aviok.B […], t. EUR	aviok.C […], t. EUR	aviok.D […], t. EUR	aviok.E […], t. EUR	aviok.F […], t. EUR	aviok.G […], t. EUR	Citas, t. EUR
—	26	—	2 307	29	—	—	354
—	631	—	2 951	—	—	19	507
—	903	—	2 640	—	15	36	540
—	1 623	—	1 931	—	22	37	531
844	1 260	116	1 234	—	45	68	560
2 429	1 225	527	801	—	55	78	540
3 004	1 138	1 056	762	—	38	85	526
3 160	1 146	1 356	688	554	77	94	429
2 542	1 239	1 868	435	1 624	111	143	393
1 179	1 048	2 194	252	920	123	163	215

Galvenās aviokompānijas: […]

(277) Komisija norāda arī, ka no visiem uzņēmumiem *Wizz Air* saņēma visaugstāko vidējo tirgvedības atbalstu par katru pasažieri. *Oxera* pētījumā sniegta papildu izmaksu ļoti visaptveroša analīze, kurā lielākā daļa izmaksu kategoriju uzskatītas kā papildu izmaksas saistībā ar uz *Wizz Air* klātbūtni lidostā. Komisija tik tiešām piekrīt, ka dažas no iekļautajām izmaksām, piemēram, dažas ieguldījumu izmaksas, iespējams, nav papildu izmaksas saistībā ar *Wizz Air* klātbūtni Dortmundes lidostā. Tomēr Komisija atzīmē, ka šis pētījums uzrāda arī ar *Wizz Air* klātbūtni lidostā saistītu papildu pozitīvu ieguldījumu lidostas rentabilitātē.

(278) Ņemot vērā to, ka *Oxera* metodoloģiju var attiecināt arī uz citām aviokompānijām un tā kā to īpašie labumi par katru pasažieri ir zemāki nekā *Wizz Air* īpašie labumu, var secināt, ka arī citas aviokompānijas deva lidostai papildu peļņu.

(279) Turklāt Komisija norāda, ka, novērtējot lidostas/aviokompānijas vienošanos, būtu jānovērtē arī apmērs, kādā šīs novērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Šajā saistībā Komisijai jāņem vērā faktiskie pierādījumi, kas bija pieejami, un norises, ko pamatoti varēja gaidīt laikā, kad tika pieņemts *NEO* maksu cenrādis. Jo īpaši vērā jāņem dominējošie tirgus apstākļi, proti, gaisa satiksmes tirgus liberalizācijas izraisītās tirgus pārmaiņas, zemo izmaksu pārvadātāju un citu tiešo reisu veicēju ienākšana tirgū, pārmaiņas lidostu nozares organizatoriskajā un ekonomiskajā struktūrā, kā arī lidostas veikto funkciju dažādošanas un sarežģītības pakāpe, konkurences uzlabošanās starp aviokompānijām un lidostām, neskaidrā ekonomiskā vide saistībā ar pārmaiņām dominējošajos tirgus apstākļos vai jebkāda cita neskaidrība ekonomiskajā vidē.

(280) 15. un 19. tabulā parādīts gaidāmais darbības rezultāts (izmantojot *EBITDA*), ar un bez pielāgojumiem starp izmaksām, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības jomu, un izmaksām, kas saistītas ar vēsturiskajiem ieguldījumiem. Tabula, kurā ietverta sabiedriskās kārtības joma, bija daļa no *ex ante* prognozētajiem scenārijiem, kas sagatavoti, lai pieņemtu lēmumu par *NEO* ieviešanu. Pielāgotā 10. tabula tika atjaunota, ņemot vērā izmaksas un ieņēmumus saistībā ar sabiedriskās kārtības jomu. *NEO* tika sagatavota kā turpinājums stratēģijai, kas koncentrējas uz zemo izmaksu aviokompānijām un ko uzsāka ar *NERES* shēmu. Tajā ņemta vērā pilna pakalpojumu klāsta sniegšanas uzņēmumu aiziešana no Dortmundes lidostas un zemo izmaksu aviokompāniju turpmāka attīstība, jo tās bija galvenais izaugsmes virzītājs Eiropas reģionā.

(281) 15. tabulā parādīts, ka tika gaidīts, ka *NEO* samazinās lidostas darbības zaudējumus *EBITDA* līmenī vidējā termiņā, pat ja paziņotajās izmaksās tiktu iekļautas izmaksas saistībā ar sabiedriskās kārtības jomu. Turklāt 19. tabulā parādīts prognozētais darbības rezultāts *EBITDA* līmenī, kad Vācija atskaitīja no izmaksām un ieņēmumiem tās pozīcijas, par kurām tā uzskatīja, ka tās ir ārpus valsts atbalsta kontroles jomas kā ar sabiedriskās kārtības jomu saistītas izmaksas. Vēlāk Vācija apstiprināja, ka dažas no izmaksām, kas tika atskaitītas 19. tabulā, neatbilst sabiedriskās kārtības jomas būtībai. Tomēr Komisija piekrīt, ka *NEO* ieviešanu varētu uzskatīt par daļu no lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanas, lai panāktu lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā.

(282) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka lidostas infrastruktūras izmantošana, kā arī *NEO* maksu shēma bija pieejama visām ieinteresētajām aviokompānijām.

7.4.3. SECINĀJUMI

(283) Ņemot vērā veikto papildu rentabilitātes aprēķinu, Komisija secina, ka arī *NEO* ieviešana bija TED principam atbilstoša, jo tā *ex ante* perspektīvā palīdzēja papildus uzlabot lidostas rentabilitāti. Jo īpaši visas lidostas izmaksas, kas radās, ieviešot *NEO*, sedza ar ieņēmumiem, kas radās, ieviešot *NEO* (no darbībām, ka saistītas ar aeronavigāciju un kas nav saistītas ar aeronavigāciju), ar samērīgu peļņas normu. Turklāt tika pamatoti cerēts, ka izmaksas, kas tieši attiecināmas uz individuāliem līgumiem ar konkrētām aviokompānijām, pārsniegs ieņēmumi, kas attiecināmi uz šādu aviokompāniju klātbūtni. Turklāt *NEO* bija jāuzskata par daļu no lidostas vispārējās stratēģija, lai nodrošinātu rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Visbeidzot, infrastruktūra, kā arī maksu shēma ir pieejama arī visām ieinteresētajām aviokompānijām.

(284) Tādējādi Komisija secina, ka *NEO* nepiešķir aviokompānijām ekonomisku priekšrocību, ko tās nebūtu guvušas normālos tirgus apstākļos. Tādējādi *NEO* nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.5. *SADERĪBA*

7.5.1. 2014. UN 2005. GADA AVIĀCIJAS PAMATNOSTĀDŅU PIEMĒROJAMĪBA

(285) Līguma 107. panta 3. punkts paredz dažus izņēmumus no Līguma 107. panta 1. punktā paredzētā vispārējā noteikuma, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Konkrēto atbalstu var novērtēt tikai, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā norādīts: "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.

(286) Šajā saistībā 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs ir paredzēts regulējums, lai novērtētu, vai atbalstu lidostām var atzīt par saderīgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

(287) Atbilstoši 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm Komisija uzskata, ka tās Paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai ([55]), ir piemērojams lidostām nelikumīgi piešķirta ieguldījumu atbalsta gadījumā. Šajā saistībā, ja nelikumīgs ieguldījumu atbalsts tika piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, Komisija piemēros saderības noteikumus, kas bija spēkā nelikumīgā ieguldījumu atbalsta piešķiršanas brīdī. Attiecīgi Komisija piemēros 2005. gada aviācijas pamatnostādnēs iekļautos principus tāda nelikumīga ieguldījumu atbalsta gadījumā, kas lidostām piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim ([56]).

(288) Atbilstoši 2014. gada aviācijas pamatnostādnēm Komisija uzskata, ka tās paziņojuma nosacījumi par piemērojamo noteikumu noteikšanu nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai nav piemērojami izskatīšanā esošām lietām par tādu nelikumīgu darbības atbalstu lidostām, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Tā vietā Komisija 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs izklāstītos principus piemēros visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma ([57]).

(289) Komisija secināja, ka 1991. gada PZNL ir nelikumīga valsts atbalsta shēma. Tāpēc Komisija piemēros 2005. gada aviācijas pamatnostādnes ieguldījumu atbalstam, kas piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim, un 2014. gada aviācijas pamatnostādnes darbības atbalstam, kas piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim.

7.5.2. ATŠĶIRĪBA STARP IEGULDĪJUMU UN DARBĪBAS ATBALSTU

(290) Ņemot vērā 2014. gada aviācijas pamatnostādņu noteikumus, Komisijai ir jānosaka, vai konkrētais pasākums ir nelikumīgs ieguldījumu vai darbības atbalsts.

(291) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 25. punkta 18. apakšpunktu ieguldījumu atbalsts ir "atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu". Turklāt saskaņā ar pamatnostādņu 25. punktu ieguldījumu atbalsts var būt gan avansa maksājums (proti, lai segtu sākotnējo ieguldījumu izmaksas), gan atbalsts, kas maksāts periodisku maksājumu veidā (lai segtu kapitālizmaksas gada amortizācijas atskaitījumu veidā un finansējuma izmaksas).

(292) Darbības atbalsts savukārt nozīmē atbalstu, kas sedz lidostas darbības izmaksas vai to daļu, un darbības izmaksas definētas kā "izmaksas, kas ir lidostu pakalpojumu sniegšanas pamatā, ieskaitot tādas izmaksu kategorijas kā personāla izmaksas, nolīgti pakalpojumi, komunikācijas, atkritumi, enerģija, uzturēšana, īre un administrācija, taču neietverot kapitāla izmaksas, tirgvedības atbalstu vai citus stimulus, ko lidosta sniegusi aviokompānijām, un izmaksas, kas ir sabiedriskās kārtības jomā" ([58]).

([55]) OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.
([56]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 173. punkts.
([57]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 172. punkts.
([58]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 25. punkta 22. apakšpunkts.

(293) Ņemot vērā 291. un 292. apsvērumā norādītās definīcijas, var uzskatīt, ka visu zaudējumu nodošana, kas sedza 23. tabulas pēdējā 7. ailē norādītās summas, bija saistīta ar konkrētiem ieguldījumu projektiem un ir *FD* sniegts ieguldījumu atbalsts.

(294) Turpretī daļa no gada zaudējumu nodošanas, ko izmantoja, lai segtu *FD* gada darbības zaudējumus ([59]) pēc to iekļauto izmaksu atņemšanas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, kā norādīts 190.–207. apsvērumā, ir darbības atbalsts, kas sniegts *FD*.

(295) Visbeidzot, daļa zaudējumu atlīdzināšanas, kas sedz tos *FD* zaudējumus, kas jau nav iekļauti *EBITDA*, atņemot izmaksas, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, kā norādīts 190.–207. apsvērumā, ir ieguldījumu atbalsts. Ieguldījumu atbalstā jo īpaši ietilpst aktīvu gada nolietojums un finansēšanas izmaksas.

7.5.3. IEGULDĪJUMU ATBALSTA SADERĪBA

(296) Saskaņā ar 2005. gada aviācijas pamatnostādņu 61. punktu Komisijai jānovērtē, vai ir izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi:

a) infrastruktūras būvēšana un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam kopīgu interešu mērķim (reģionālā attīstība, pieejamība u. c.);

b) infrastruktūra ir vajadzīga un proporcionāla noteiktajam mērķim;

c) prognozes par infrastruktūras izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas, jo īpaši, ņemot vērā pašreizējās infrastruktūras izmantošanu;

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

e) ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm.

(297) Turklāt, lai valsts atbalsts lidostām būtu saderīgs, tam tāpat kā jebkuram citam valsts atbalsta pasākumam jābūt ar stimulējošu ietekmi un jābūt nepieciešamam un samērīgam attiecībā uz noteikto likumīgo mērķi.

(298) Vācija apgalvo, ka ieguldījumu atbalsts *FD* interesēs atbilst visiem 2005. gada aviācijas pamatnostādnēs noteiktajiem saderības kritērijiem.

a) **Atbalsts ir ieguldījums skaidri noteikta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā**

(299) *FD* infrastruktūras finansējumu galvenokārt izmanto esošās infrastruktūras pabeigšanai nolūkā nodrošināt labāku satiksmes plūsmu lidostā, nepalielinot tās vispārējo jaudu. Ieguldījumu atbalsts veicināja pastāvīgas gaisa satiksmes plūsmas, kas saskaņā ar Minsteres Universitātes sagatavoto pētījumu veicināja apkārtējā reģiona un jo īpaši Rūras apgabala attīstību. Turklāt lidosta nodrošina ievērojamu skaitu tiešo un netiešo darbavietu, kā norādīts 118. apsvērumā.

(300) Ieguldījumu finansēšana veicināja arī reģiona pieejamību. Dortmundes lidosta atrodas Reinas-Rūras metropoles teritorijā, vienā no visblīvāk apdzīvotajām Eiropas teritorijām. Lielākā daļa pasažieru, kas izceļo no Dortmundes lidostas, ir no Rūras apgabala, kurā ir 5,2 miljoni iedzīvotāju. Šajā saistībā ir jāatzīmē, ka 100 km rādiusā ap Dortmundes lidostu ir trīs citas lidostas ar regulāru satiksmi: Diseldorfas, Pāderbornas-Lipštates un Minsteres-Osnabrikas lidostas.

(301) Tomēr *FD* stratēģija atšķiras no kaimiņos esošo lidostu stratēģijas. Tā koncentrē savas darbības uz zemo izmaksu savienojumiem. Precīzāk, *FD* koncentrējas uz galamērķiem Austrumeiropā (piemēram, Turcijā, Maķedonijā, Bulgārijā, Serbijā, Rumānijā, Ukrainā, Ungārijā, Bosnijā, Horvātijā, Polijā, Lietuvā un Latvijā). Šie galamērķi aptver gandrīz 3/4 no visiem lidojumiem, kas izlido no Dortmundes lidostas. Neviena no kaimiņos esošajām lidostām šos maršrutus nepiedāvā tik regulāri kā *FD*. Starp Dortmundes lidostu, no vienas puses, un Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostām, no otras puses, ir tikai četri galamērķi, kas pārklājas vasaras sezonās laikā, t. i., Palma de Maljorka, Minhene, Antalja un Burgasa.

([59]) Izteikti kā rezultāts pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas (turpmāk "*EBITDA*").

(302) Šie elementi liecina, ka Dortmunde apkalpo atšķirīgu tirgus segmentu nekā kaimiņos esošās lidostas satiksmes veida (tieši savienojumi un zemo izmaksu savienojumi) un galamērķu (Austrumeiropas un Dienvidaustrumeiropa) ziņā.

(303) Tāpēc, neraugoties uz trīs citu lidostu atrašanos līdz 100 km attālumā, finansētie ieguldījumi Dortmundes lidostā veicināja konkrētu reģiona savienojamību, kā arī reģionālo attīstību, kas ir kopīgu interešu mērķi.

(304) Komisija secina, ka ieguldījumu atbalsts kalpoja tam, lai uzlabotu reģionālo attīstību un pieejamību un ka infrastruktūra atbilst skaidri definētam kopīgu interešu mērķim.

b) **Infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar mērķi**

(305) Finansētie ieguldījumi nenodrošināja Dortmundes lidostas jaudas palielināšanos. Lidostai uzbūvētā infrastruktūra bija vajadzīga, lai varētu nodrošināt reģiona savienojamību un attīstību.

(306) Tāpēc Komisija uzskata, ka konkrētajā gadījumā infrastruktūra bija nepieciešama un samērīga ar mērķi.

c) **Prognozes par infrastruktūras izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas**

(307) 2008. gadā lidostas jauda (2,5 miljoni pasažieru gadā) tika izmantota 93 % apjomā, pēc samazinājuma 2009. gadā saistībā ar ekonomikas krīzi un dažu aviokompāniju daļēju aiziešanu pasažieru skaits atkal sāka palielināties un 2013. gadā pašreizējā infrastruktūra tika izmantota 77 % apjomā.

(308) Turklāt 2008. gada prognozēs bija paredzēta lidostas jaudas ierobežojumu sasniegšana jau 2017./2018. gadā.

(309) Tāpēc Komisija uzskata, ka infrastruktūras izmantošanas perspektīvas vidējā termiņā bija apmierinošas.

d) **Vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai**

(310) Komisija pārbaudīja, vai lidosta ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem infrastruktūras lietotājiem. Šajā saistībā Komisija atzīmē, ka lidostas maksu diferenciācija atbilstoši *NERES* un *NEO*, kā arī atbilstoši individuāliem nolīgumiem ir komerciāli attaisnota (sk. 7.3. un 7.4. iedaļu).

(311) Tāpēc Komisija var secināt, ka infrastruktūra ir pieejama visiem lietotājiem vienlīdzīgi un nediskriminējoši.

e) **Ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā kopīgām interesēm**

(312) Dortmundes lidostas standarta aptvēruma teritorijā (100 km braukšanas laiks ar automobili, kas atbilst 1 stundai) atrodas arī Diseldorfas, Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostas. Šis reģions ir viena no visblīvāk apdzīvotajām teritorijām, kā arī viens no bagātākajiem Savienības reģioniem.

(313) Komisija norāda, ka kopš 2004. gada gaisa satiksmes pasažieru kopējais skaits šajā reģionā palielinājās, izņemot 2009. gadu, ko ietekmēja finanšu krīze.

(314) Turklāt kopš 2004. gada (t. i., *NERES* ieviešanas gada) Dortmundes lidosta stingrāk koncentrējās uz zemo izmaksu satiksmi, jo pārējām blakus esošajām lidostām bija atšķirīga stratēģija. Diseldorfas lidosta ir starptautisks un starpkontinentāls centrmezgls, turpretī Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostas koncentrējas uz palīglīnijas satiksmi ar tādām Vācijas centrmezgla lidostām kā Frankfurte vai Minhene. Aviokompānijas, kas darbojas visās trijās lidostās – Dortmundes, Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates –, apkalpo mazāk nekā mazāk nekā 20 % Dortmundes pasažieru.

(315) Aptuveni trīs ceturtdaļas galamērķu no Dortmundes lidostas ir uz Austrumeiropu un Dienvidaustrumeiropu. Starp Dortmundes lidostu, no vienas puses, un Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostu, no otras puses, pārklājas tikai trīs galamērķi. Tāpēc Dortmundes lidosta būtiski atšķiras no blakus esošajām lidostām gan mērķa aviokompāniju, gan ģeogrāfisko atrašanās vietu ziņā.

(316) Turklāt ieguldījumi, kas saņēma atbalstu un par ko tika neatsaucami nolemts pēc 2000. gada, nenodrošināja Dortmundes lidostas darbības jaudas palielināšanos, bet drīzāk koncentrējās uz esošās infrastruktūras optimizēšanu un lidostas pieejamību (sk. 3. tabulu).

(317) Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumu, Komisija uzskata, ka tirdzniecība nav ietekmēta tādā apmērā, kas ir pretēji Savienības interesēm.

f) **Stimulējoša ietekme, nepieciešamība un samērīgums**

(318) Ja nebūtu ieguldījumu atbalsta, ekonomiskās aktivitātes līmenis lidostā ievērojami samazinātos, jo ieguldījumi bija tie, kas ļāva lidostai palielināt pasažieru skaitu, kā arī ieņēmumus. Atbalsts bija nepieciešams, jo tas kompensēja tikai faktiskās izmaksas, un mazākas summas gadījumā ieguldījumu līmenis būtu zemāks.

Secinājumi

(319) Visbeidzot, Komisija secina, ka ieguldījumu atbalsts atbilstoši 1991. gada PZNL ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punktu.

7.5.4. SADERĪBA ATBILSTOŠI VTNP NOTEIKUMIEM

(320) Vācija un citas ieinteresētās personas apgalvo, ka publiskais finansējums darbības atbalstam *FD* interesēs jāuzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu kā kompensācija par VTNP sniegšanu atbilstoši Līguma 106. panta 2. punktam.

(321) Līguma 106. panta 2. punktā noteikts, ka "uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi vai kas darbojas kā dalībvalstu fiskāli monopoli, attiecas Līgumos ietvertie noteikumi un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ja šo noteikumu piemērojums *de iure* vai *de facto* netraucē veikt tiem uzticētos konkrētos uzdevumus. Tirdzniecības attīstība nedrīkst tikt ietekmēta tādā mērā, ka tas kaitētu Eiropas Savienības interesēm".

(322) Minētajā pantā ir paredzēts izņēmums no Līguma 107. panta 1. punktā ietvertā valsts atbalsta vispārējā aizlieguma, ciktāl atbalsts ir nepieciešams un samērīgs, lai nodrošinātu VTNP sniegšanu atbilstīgi pieņemamiem ekonomiskajiem nosacījumiem.

(323) Līdz 2012. gada 31. janvārim Komisijas politiku, piemērojot atbrīvojumu no Līguma 106. panta 2. punkta, veidoja Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, 2005. gada VTPN ([60]) un 2005. gada VTPN lēmums ([61]).

([60]) Kopienas nostādnes valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (OV C 297, 29.11.2005., 4. lpp.).

([61]) 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.).

(324) Komisija norāda, ka abi minētie instrumenti paredz, ka ir nepieciešams, lai attiecīgajam uzņēmumam būtu uzticēta patiesa VTNP sniegšana. Lidostas ekspluatantam uzticētajai sabiedrisko pakalpojumu uzdevumu veikšanai arī jābūt reģistrētai "vienā vai vairākos oficiālos lēmumos/aktos", kuros cita starpā norādīts "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību precīzais raksturs" ([62]).

Patiess VTNP

(325) Pirmkārt, attiecībā uz to, vai Dortmundes lidostas ekspluatācija ir patiess VTNP, Komisija atgādina, ka, lai darbību varētu uzskatīt par VTNP, tai jāpiemīt īpašām iezīmēm salīdzinājumā ar parastām saimnieciskām darbībām un ka vispārējas nozīmes mērķis, ko tiecas sasniegt, nevar būt vienkārši konkrētu saimniecisku darbību vai tautsaimniecības jomu attīstīšana, kā paredzēts Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ([63]). Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka tas tā varētu būt tikai gadījumā, ja daļa no teritorijas, kuru apkalpotu lidosta, bez lidostas tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu skarta tās sociālā un ekonomiskā attīstība ([64]).

(326) Komisija uzskata, ka teritorija ap Dortmundes lidostu un jo īpaši Rūras reģionu ir viena no visblīvāk apdzīvotajām Savienības teritorijām. Bez Dortmundes lidostas šo teritoriju apkalpo vēl vairākas lidostas, kas atrodas mazāk nekā 100 km attālumā no Dortmundes lidostas. Turklāt šajā reģionā ir blīvs automaģistrāļu un dzelzceļa tīkla savienojums ar pārējo Vāciju, kā arī Savienību. Tāpēc Dortmunde neapkalpo teritoriju, kas citādi būtu izolēta no pārējās Savienības.

(327) Tāpēc Komisija konstatē, ka Dortmundes lidostas darbība nav VTNP. Tāpēc, ciktāl Vācija uzskata, ka Dortmundes lidostas ekspluatācija ir VTNP, tā ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu, definējot VTNP. Attiecīgi Komisija konstatē, ka *FD* piešķirto publisko finansējumu, kas pieskaitāms darbības atbalstam, nevar uzskatīt par VTNP kompensāciju, kas saderīga ar iekšējo tirgu.

7.5.5. DARBĪBAS ATBALSTA SADERĪBA SASKAŅĀ AR 2014. GADA AVIĀCIJAS PAMATNOSTĀDNĒM

(328) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.2. iedaļā ir noteikti kritēriji, ko Komisija piemēros, novērtējot darbības atbalsta saderību ar iekšējo tirgu atbilstoši Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Atbilstoši 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 172. punktam Komisija piemēros minētos kritērijus visām lietām, kas saistītas ar darbības atbalstu, tostarp izskatīšanā esošiem paziņojumiem un nelikumīga nepaziņota atbalsta lietām.

(329) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. punktu, lai darbības atbalstu, kas piešķirts pirms šo pamatnostādņu publicēšanas, uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu, ir jāizpilda 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas kumulatīvie nosacījumi, izņemot 115., 119., 121., 122., 123., 126.–130., 132., 133. un 134. punktu.

(330) Nelikumīgu darbības atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada aviācijas pamatnostādņu publicēšanas dienas, var atzīt par saderīgu pilnā apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) ieguldījums skaidri definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā – šis nosacījums cita starpā ir izpildīts, ja atbalsts palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem vai veicina reģiona attīstību ([65]);

b) valsts iejaukšanās nepieciešamība – atbalstam jābūt vērstam uz tādu situāciju risināšanu, kurās atbalsts var sniegt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt ([66]);

([62]) 2005. gada aviācijas pamatnostādņu 66. punkts. Sk. arī 2005. gada VTNP lēmuma 4. pantu.
([63]) Sk. Lēmumu N 381/04 – Francija – Augstas ietilpības telekomunikāciju tīkla projekts Rietumpirenejos (*DORSAL*) (OV C 162, 2.7.2005., 5. lpp.).
([64]) Sk. 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 72. punktu.
([65]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137., 113. un 114. punkts.
([66]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. un 116. punkts.

c) valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība – atbalsts ir piemērots mērķa sasniegšanai un ir mazāk kropļojošs nekā citi politikas instrumenti vai atbalsta instrumenti, ar ko sasniegtu mērķi ([67]);

d) stimulējoša iedarbība – šis nosacījums ir izpildīts, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta (ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu) saimnieciskā darbība attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināta ([68]);

e) atbalsta summas samērīgums (atbalsts ir ierobežots līdz nepieciešamajam minimumam) – lai darbības atbalsts lidostām būtu samērīgs, tam ir jābūt ierobežotam līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai atbalstītā darbība notiktu ([69]);

f) izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību ([70]).

a) **Ieguldījums skaidri definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā**

(331) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas a) punktu, lai atvēlētu lidostām laiku pielāgoties jaunajai tirgus realitātei un izvairītos no gaisa satiksmes un reģionu savienojamības pārtraukumiem, uzskatāms, ka darbības atbalsts lidostām palīdz sasniegt skaidri definētu kopīgu interešu mērķi, ja tas i) palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un reģionu savienojamību, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā; ii) ir vērsts uz gaisa satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Savienības transporta mezgli, vai iii) veicina reģionālo attīstību.

(332) Komisija uzskata, ka Dortmundes lidostas darbības turpināšana palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un reģionu savienojamību, izveidojot piekļuves punktu iekšējiem lidojumiem Savienībā starp Rūras apgabalu un pārējām Savienības daļām, galvenokārt Austrumeiropu. Turklāt Dortmundes lidostas darbības turpināšana sekmē Rūras apgabala reģionālo attīstību. Visbeidzot, ir paredzēts, ka Dortmundes lidostas ekspluatācija un attīstība palīdzēs atslogot Diseldorfas lidostu, kad tā sasniegs savus jaudas ierobežojumus.

(333) Turklāt ir jānosaka iespējamā ietekme uz satiksmi lidostās, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, lai novērstu nerentablu lidostu dublēšanos.

(334) Šajā saistībā 2014. gada aviācijas pamatnostādnēs "aptvēruma teritorija" ir definēta kā ģeogrāfiskā tirgus robežas, ko parasti veido apgabals, kas ir 100 km rādiusā ap lidostu vai no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, izmantojot automobili, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu. Vienlaikus 2014. gada aviācijas pamatnostādnes ļauj atkāpties no atsevišķas lidostas aptvēruma teritorijas standarta definīcijas, ņemot vērā katras konkrētās lidostas īpatnības. Šajā saistībā aptvēruma teritorijas lielums un forma katrai lidostai var atšķirties, un tie ir atkarīgi no dažādiem lidostas raksturlielumiem, tostarp tās darījumdarbības modeļa, atrašanās vietas un tās apkalpotajiem galamērķiem.

(335) Dortmundes lidostas standarta aptvēruma teritorijā (1 stundas brauciena attālumā ar automobili vai 100 km attālumā) atrodas šādas lidostas, no kurām veic regulāru satiksmi.

27. tabula

Lidostas, kas darbojas vienā aptvēruma teritorijā ar Dortmundes lidostu

Lidosta	Attālums	Braukšanas laiks ar automobili	Jaunākie pasažieru skaita rādītāji (miljonos)
Minsteres-Osnabrikas lidosta	77,9 km	51 min	0,86
Diseldorfas lidosta	76,8 km	56 min	21,2
Pāderbornas-Lipštates lidosta	74,1 km	44 min	0,79

([67]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. un 120. punkts.
([68]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. un 124. punkts.
([69]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. un 125. punkts.
([70]) 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 137. un 131. punkts.

(336) Visas četras attiecīgās lidostas atrodas Reinas-Rūras metropoles teritorijā, kurā ir 11,4 miljoni iedzīvotāju. Tā ir viena no visblīvāk apdzīvotajām Eiropas teritorijām ar iedzīvotāju vidējo blīvumu virs 300 iedzīvotāju uz km² un ar teritorijām, kas pārsniedz 2 000 iedzīvotāju uz km². Dortmundes lidosta atrodas Rūras apakšrajona centrā, kurā ir 5,2 miljoni iedzīvotāju. Ir ierasti, ka tik blīvi apdzīvotās teritorijās ir vairākas lidostas.

(337) IKP uz vienu iedzīvotāju (*PPP*) aptvēruma teritorijā mainās no 111 % līdz 137 % no Savienības vidējā rādītāja, un pieejamie gada ienākumi ir aptuveni EUR 20 000. Tādējādi aptvēruma teritorija ir viens no bagātākajiem Savienības reģioniem. Visās četrās lidostās galvenokārt ir izlidojošā satiksmes plūsma, kas ir atpūtas un darījumu ceļojumu sajaukums.

(338) Vācija uzskata, ka Dortmundes lidostas faktiskā aptvēruma teritorija neatbilst standarta aptvēruma teritorijai (1 h vai 100 km). Pasažieri uz Dortmundes lidostu ierodas galvenokārt no Rūras apgabala, kurā ir 5,2 miljoni iedzīvotāju. Tā ir tiešā Dortmundes apkārtne un teritorijas uz austrumiem un ziemeļiem no Dortmundes. Tāpēc lidostai ir mazāka konkurējošā ietekme uz Diseldorfas lidostu, Turklāt, pamatojoties uz 2006. gadā veiktajām satiksmes prognozēm un tirgus potenciāla pētījumiem, tika gaidīts, ka arī Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostas vidējā termiņā būtiski izaugs. Satiksmes plūsmas attīstība minētajās lidostās pasliktinājās, pamatojoties uz finanšu un ekonomiskas krīzi, kas sākās 2008. gadā. Tomēr, ievērojot pozitīvo ekonomisko gaisotni Vācijā, ir gaidāms, ka vidējā termiņā satiksmes prognozes īstenosies.

(339) Kas attiecas uz **satiksmes plūsmas līmeni un attīstību**, laikā no 2002. līdz 2008. gadam pasažieru satiksmes plūsma aptvēruma teritorijā pieauga. Kopš tā laika tā atrodas nemainīgā stāvoklī. Jo īpaši Dortmundes lidostā satiksmes plūsma 2008. gadā palielinājās no aptuveni 1 miljona līdz 2,3 miljoniem, pēc tam 2009. gadā samazinājās līdz 1,7 miljoniem. Kopš 2010. gada tā pakāpeniski palielinājās līdz 1,9 miljoniem. Līdzīgas norises novērojamas Diseldorfā, Dortmundei tuvākajā lidostā. Satiksme Diseldorfas lidostā pastāvīgi pieauga no aptuveni 16 miljoniem 2000. gadā līdz aptuveni 22 miljoniem 2013. gadā, tā piedzīvoja tikai nelielu korekciju 2009. gadā saistībā ar finanšu un ekonomikas krīzi. Satiksme Pāderbornas-Lipštates lidostā laikā no 2000. līdz 2007. gadam bija nemainīgā stāvoklī (aptuveni 1,3–1,2 miljoni pasažieru gadā). Kopš 2008. gada (finanšu un ekonomikas krīzes gada) satiksme pakāpeniski samazinājās no 1,14 miljoniem (2008. gadā) līdz aptuveni 800 000 (2013. gadā). Līdzīgas norises bija novērojamas arī Minsteres-Osnabrikas lidostā. Satiksme Minsteres-Osnabrikas lidostā laikā no 1999. līdz 2008. gadam bija nemainīgā apmērā (apmēram 1,6 miljoni), pēc tam 2013. gadā tā pakāpeniski samazinājās līdz aptuveni 900 000. Pasažieru skaita samazinājumu Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostās 2012. un 2013. gadā daļēji var izskaidrot ar aviokompānijas *Air Berlin* tīkla pārstrukturēšanu un tās darbības koncentrēšanu Diseldorfas lidostā.

28. tabula

Satiksmes plūsmas attīstība lidostās, kas atrodas Dortmundes lidostas aptvēruma teritorijā

Izmaiņas miljonos pasažieru gadā	2002. g.	2003. g.	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	Pasažieri 2013.gadā – pasažieri 2001.gadā
Dortmunde	– 0,07	0,03	0,16	0,56	0,28	0,14	0,17	– 0,61	0,03	0,06	0,09	0,02	0,86
Minstere-Osnabrika	– 0,10	0,00	0,00	0,00	0,05	0,05	– 0,02	– 0,19	– 0,06	– 0,01	– 0,32	– 0,14	– 0,74
Pāderborn-a-Lipštate	– 0,04	0,03	0,03	0,03	– 0,07	– 0,03	– 0,10	– 0,16	0,02	– 0,03	– 0,14	– 0,04	– 0,5
Diseldorfa	– 0,65	– 0,45	0,96	0,25	1,08	1,24	0,32	– 0,36	1,19	1,36	0,49	0,40	5,83

(340) Palūkojoties uz lidostu **uzņēmējdarbības modeļiem un profiliem**, kopš *NERES* ieviešanas 2004. gadā *FD* koncentrējās uz zemo izmaksu aviokompānijām. Pašlaik no Dortmundes lidostas reisus veic 13 aviokompānijas. Diseldorfa ir centrmezgla lidosta, no kuras iespējami arī tāla un vidēja darbības attāluma savienojumi. Tā nespecializējas zemo izmaksu segmentā, un tajā darbojas galvenokārt vidējo cenu segmenta (*Air Berlin*) un pilna pakalpojumu klāsta pārvadātāji. Diseldorfas lidosta 2014. gada vasarā piedāvāja 190 galamērķus 50 valstīs, ko apkalpoja 60 aviokompānijas. Daudzi no šiem maršrutiem ir liela attāluma galamērķi, piemēram, Āfrika, Āzija, Karību jūras reģions, ASV un Tuvie Austrumi.

(341) Pāderbornas-Lipštates lidosta un Minsteres-Osnabrikas lidosta koncentrējās galvenokārt uz savienojumiem ar centrmezgliem un brīvdienu galamērķiem Vidusjūras reģionā. Tikai *Air Berlin*, *SunExpress*, *Germania* un *Tailwind* darbojas arī Dortmundē, Pāderbornā-Lipštatē un Minsterē-Osnabrikā. To apjoms no Dortmundes lidostas kopējā pasažieru skaita ir zem 20 %.

(342) Palūkojoties uz maršrutu dubultošanās pakāpi, Komisija atzīmē, ka Dortmunde koncentrējas uz galamērķiem Austrumeiropā (Turcijā, Maķedonijā, Bulgārijā, Serbijā, Rumānijā, Ukrainā, Ungārijā, Bosnijā, Horvātijā, Polijā, Lietuvā, Latvijā), un šie galamērķi aptver gandrīz 3/4 no visiem lidojumiem, kas izlido no Dortmundes lidostas. Vācija uzskata, ka tas atbilst Dortmundes apkārtējās teritorijas īpašajam pieprasījumam. Neviena no Dortmundes lidotas aptvēruma teritorijā esošajām lidostām nepiedāvā regulārus maršrutus uz vairākiem no šiem galamērķiem Austrumeiropā.

(343) Galamērķi, kas pārklājas Dortmundes, Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostās, ir Palma de Maljorka, Minhene, Antalja, Burgasa (no Dortmundes tos piedāvā tikai vasaras sezonā).

29. tabula

Galamērķi, kas pārklājas, Dortmundes, Minsteres-Osnabrikas un Pāderbornas-Lipštates lidostās

Lidojumu skaits dienā (vidēji)	Dortmunde	Minstere-Osnabrika	Pāderborna-Lipštate
Palma de Maljorka	2	1 (5 svētdienās)	3 (centrmezgls)
Minhene	3	5 (mazāk nedēļas nogalē)	4 (centrmezgls)
Antalja	1	1	3

(344) Pamatojoties uz augsto vietējo pieprasījumu Reinas-Rūras reģionā, 29. tabulā norādītos galamērķus apkalpo no visām reģionālajām lidostām.

Kas attiecas uz darbības jaudas izmantošanu, Dortmundes lidostā pašlaik ir aptuveni 1,9 miljoni pasažieru gadā un lidosta spēj apkalpot 2,5 miljonus. Lidosta šodien izmanto 76 % no tās jaudas. Vācija uzskatīja, ka kopš 2010. gada lidostas pasažieru plūsma pieauga par aptuveni 10 %. Darbības atbalsts nenodrošināja jaudas palielināšanos, bet kalpoja esošās jaudas uzturēšanai. Turklāt tuvākā lidosta, Diseldorfa, ir viena no visnoslogotākajām Eiropas lidostām, un ir gaidāms, ka tā sasniegs savus absolūtos ierobežojumus vidējā termiņā (apmēram 2020. gadā). Tāpēc Dortmundes lidostai būtu jākalpo kā Diseldorfas sekundārajai lidostai.

(345) Kas attiecas uz lidostu rentabilitāti aptvēruma teritorijā, Komisija atzīmē, ka visas pārējās lidostas Dortmundes aptvēruma teritorijā, izņemot Dortmundes lidostu, ir rentablas darbības līmenī, tāpēc atbalsts nerada nerentablu lidostu dublēšanos.

(346) Tāpēc Komisija secina, ka darbības zaudējumu atlīdzināšana sekmē skaidri definētu kopīgu interešu mērķu sasniegšanu, neradot nerentablu lidostu dublēšanos vienā aptvēruma teritorijā.

b) **Vajadzība pēc valsts iejaukšanās**

(347) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas b) punktu, lai novērtētu, vai valsts atbalsts ir efektīvs līdzeklis kopīgu interešu mērķa sasniegšanā, vispirms jāveic risināmās problēmas analīze. Šajā saistībā jebkāds valsts atbalsts lidostai jāvērš uz tādas situācijas risināšanu, kurā ar atbalstu var panākt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt.

(348) Komisija atzīmē, ka Dortmundes lidosta ir reģionāla lidosta ar aptuveni 1,9 miljoniem pasažieru gadā. Lidostai ir augstas nemainīgās darbības izmaksas, un pašreizējos tirgus apstākļos tā nespēj segt savas darbības izmaksas. Tādēļ ir vajadzīga valsts iejaukšanās.

c) **Atbalsta pasākuma piemērotība**

(349) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas c) punktu jebkuram lidostai piešķirtam atbalsta pasākumam jābūt piemērotam politikas instrumentam attiecīgā kopīgu interešu mērķa sasniegšanai. Tāpēc dalībvalstij jāpierāda, ka ar citiem mazāk kropļojošiem politikas instrumentiem vai atbalsta instrumentiem to pašu mērķi nebūtu bijis iespējams sasniegt.

(350) Kā norādīja Vācija, attiecīgie atbalsta pasākumi ir piemēroti, lai sasniegtu iecerēto kopīgu interešu mērķi, ko nebūtu bijis iespējams sasniegt ar citu mazāk kropļojošu politikas instrumentu.

(351) Šajā gadījumā atbalsta summa bija ierobežota līdz nesegto darbības zaudējumu apmēram un bija ierobežota līdz nepieciešamajam minimumam, jo tā kompensēja tikai faktiski radušās izmaksas. Citi politikas pasākumi neļautu lidostai turpināt tās darbību. Tādējādi zaudējumu kompensācija ir ierobežota līdz minimumam un nerada nekādu peļņu.

(352) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka konkrētais pasākums bija piemērots, lai sasniegtu vajadzīgo kopīgo interešu mērķi.

d) **Stimulējoša ietekme**

(353) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas d) punktu darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir iespējams, ka bez darbības atbalsta lidostas saimnieciskās darbības līmenis būtiski samazinātos. Šajā novērtējumā ir jāņem vērā iespējamais ieguldījumu atbalsts un pasažieru plūsmas apjoms.

(354) Jo īpaši pagātnē sniegtais darbības atbalsts tika izmantots, lai uzturētu lidostas darbību. Bez atbalsta lidosta būtu jāslēdz vai arī tās darbība ievērojami samazinātos, un tā nevarētu uzlabot reģiona attīstību un pieejamību. Atbalsta summa bija ierobežota līdz faktisko darbības zaudējumu apmēram, jo tā kompensēja tikai faktiski radušās nesegtās darbības izmaksas.

(355) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka attiecīgajam atbalsta pasākumam ir stimulējoša ietekme.

e) **Atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)**

(356) Saskaņā ar 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas e) punktu, lai darbības atbalsts lidostām būtu samērīgs, tam ir jābūt ierobežotam līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai atbalstītā darbība notiktu.

(357) Šajā gadījumā atbalsta summa bija ierobežota līdz nesegto darbības zaudējumu apmēram, jo tā kompensēja tikai faktiski radušās nesegtās darbības izmaksas.

(358) Tāpēc Komisija uzskata, ka darbības atbalsta summa konkrētajā gadījumā bija samērīga un ierobežota līdz minimumam, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu.

f) **Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību**

(359) Atbilstīgi 2014. gada aviācijas pamatnostādņu 5.1.2. iedaļas f) punktam, novērtējot darbības atbalsta saderīgumu, ņems vērā konkurences izkropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību.

(360) Satiksmes plūsmas palielināšanās Dortmundes lidostā galvenokārt ir saistīta ar vietējā pieprasījuma izmantošanu, nevis ar satiksmes plūsmas pārņemšanu no citām lidostām, kas atrodas aptvēruma teritorijā. Papildu argumenti par satiksmes plūsmas attīstības līmeni, lidostu diferenciāciju un maršrutu dublēšanās pakāpi ir izklāstīti 334.–346. apsvērumā.

(361) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka nepamatotā negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm ir ierobežota līdz minimumam.

7.5.6. SECINĀJUMI

(362) Komisija uzskata, ka laikā no 2007. gada līdz 2014. gada 4. aprīlim *FD* piešķirtais darbības atbalsts nerada nerentablu lidostu dublēšanos aptvēruma teritorijā. Tā kā visi pārējie darbības atbalsta saderības kritēriji ir izpildīti, atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(363) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka darbības zaudējumu atlīdzināšana laikā no 2007. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 4. aprīli ir saderīga ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(364) Komisija atzīmē, ka Vācija piekrīt šā lēmuma pieņemšanai angļu valodā.

8. **SECINĀJUMI**

(365) Komisija konstatē, ka laikā no 2007. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 4. aprīlim Vācija ir nelikumīgi īstenojusi peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Tomēr gan ieguldījumu, gan darbības atbalsts, kas piešķirts, pamatojoties uz šo līgumu, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Flughafen Dortmund GmbH piešķirtais ieguldījumu un darbības atbalsts, izmantojot peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu, kas noslēgts ar *DSW21*, laikā no 2007. gada 1. jūnija līdz 2014. gada 4. aprīlim, ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

2. pants

NERES lidostas maksu cenrādis nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

NEO lidostas maksu cenrādis nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2016/1945

(2016. gada 14. oktobris)

par vadītāja apliecību kategoriju savstarpējo atbilstību

(izziņots ar dokumenta numuru C(2016) 6517)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 20. decembra Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām ([1]) un jo īpaši tās 13. panta 1. punkta pirmo daļu,

tā kā:

(1) Direktīva 2006/126/EK nosaka, ka visām dalībvalstu izsniegtajām vadītāju apliecībām ir jābūt savstarpēji atzītām. Savstarpējās atzīšanas princips būtu jāpiemēro arī attiecībā uz vadītāja apliecībām, kas izsniegtas pirms dienas, kad sāk piemērot šo principu.

(2) Savstarpējās vadītāja apliecību atzīšanas princips ir saistīts ar visu to tiesību pilnīgu atzīšanu, kuras apliecības turētājam ir piešķirtas saskaņā ar tajā laikā spēkā esošajiem valsts noteikumiem.

(3) Direktīva 2006/126/EK paredz, ka dalībvalstīm būtu jānosaka atbilstība starp to kategoriju vadītāja apliecībām, kas izdotas pirms minētās direktīvas īstenošanas, un apliecībām, kuras noteiktas tās 4. pantā. Šī atbilstība ar Komisijas piekrišanu jānosaka juridiski saistošā formā.

(4) Kopš Komisijas Lēmuma 2014/209/ES ([2]) pieņemšanas Vācija, Francija, Horvātija un Nīderlande ir ziņojušas par labojumiem atbilstības tabulās, kas sniegtas minētā lēmuma pielikumā. Komisija ir izskatījusi šīs korekcijas un var tām piekrist. Tāpēc šīs atbilstības tabulas būtu attiecīgi jāgroza.

(5) Lēmums 2014/209/ES būtu jāatceļ,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Šis lēmums attiecas uz visām dalībvalstu izdotajām derīgajām vadītāja apliecībām, kuras joprojām ir apritē.

2. pants

Komisija piekrīt atbilstības tabulām starp to vadītāja apliecību kategorijām, kas izdotas dalībvalstīs pirms Direktīvas 2006/126/EK īstenošanas, un saskaņotajām vadītāja apliecību kategorijām, kā noteikts minētās direktīvas 4. pantā, un kas sniegtas šā lēmuma pielikumā.

([1]) OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.
([2]) Komisijas 2014. gada 20. marta Lēmums 2014/209/ES par vadītāja apliecību kategoriju savstarpējo atbilstību (OV L 120, 23.4.2014., 1. lpp.).

3. pants

Komisija piekrīt tam, ka:

a) attiecīgo kategoriju vadītāja apliecības, kas izdotas pirms Direktīvas 2006/126/EK īstenošanas, to turētājam dod tiesības, nemainot vadītāja apliecību, vadīt atbilstīgo kategoriju transportlīdzekļus, kā aprakstīts šā lēmuma pielikumā;

b) ir piemērojami daži ierobežojumi, un attiecībā uz atbilstīgajām tiesībām tie ir norādīti pielikumā;

c) mainot vadītāja apliecību pret ES parauga vadītāja apliecību, kas aprakstīta Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā, līdzvērtīgas tiesības piešķir, kā aprakstīts šā lēmuma pielikumā.

4. pants

Lēmumu 2014/209/ES atceļ.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2016. gada 14. oktobrī

Komisijas vārdā –

Komisijas locekle

Violeta BULC

PIELIKUMS

Šajā pielikumā izmantotie kodi, kas norāda atbilstīgo tiesību ierobežojumu, ir saskaņoti Eiropas Savienības kodi, kā norādīts Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā.

BEĻĢIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Beļģijas paraugs 1 (B1)

Izdots Beļģijā no 1967. gada 1. janvāra līdz 1988. gada 31. decembrim

Apraksts: paraugs ir vienā no šādām valodām: holandiešu, franču un vācu. Pastāv atšķirības attiecībā uz parauga krāsu un iespiešanu. Rozā papīra paraugs (105/222 mm) ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula:

B1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B, BE	
B*	AM, A1, A2, A, B, BE	1
C	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
AF	AM, A1, A2, A ar ES kodiem pielāgotiem transportlīdzekļiem	2
BF	B ar ES kodiem pielāgotiem transportlīdzekļiem	2

Papildu informācija:

1. B* attiecas uz B kategorijas transportlīdzekļiem, kurus izmanto kā taksometrus, automobiļu nomai, personāla pārvadājumiem u. c.

2. Lai būtu tiesības vadīt AF un/vai BF kategorijas transportlīdzekļus, bija vajadzīgs A un/vai B kategorijas, kā arī F kategorijas apstiprinājums, kā arī vadītāja apliecībā bija jānorāda reģistrācijas numura zīmes numurs.

Beļģijas paraugs 2 (B2)

Izdots Beļģijā no 1989. gada 1. janvāra līdz 1998. gada 30. septembrim

Apraksts: paraugs ir vienā no šādām valodām: holandiešu, franču un vācu. Pastāv atšķirības attiecībā uz parauga krāsu un iespiešanu. Rozā papīra paraugs (106/222 mm) ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula:

B2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
(A3)	AM
A2	AM, A1, A2, A
A1	AM, A1, A2, A

Atbilstību tabula:	
B2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Beļģijas paraugs 3 (B3)

Izdots Beļģijā kopš 1998. gada 1. janvāra

Apraksts: paraugs ir vienā no šādām valodām: holandiešu, franču un vācu. Rozā papīra paraugs (106/222 mm) ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula:	
B3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE. C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

Beļģijas paraugs 4 (B4)

Izdots Beļģijā kopš 2010. gada 1. jūlija

Apraksts: paraugs ir vienā no šādām valodām: holandiešu, franču un vācu. Rozā polikarbonāta kartes paraugs, kas izgatavota saskaņā ar Direktīvas 2006/126/EK I pielikuma noteikumiem.

Atbilstību tabula:	
B4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
(A3)	AM
(G)	—
(A<)	AM, A1, A2
A	AM, A1, A2, A
B	AM, B
BE	AM, B, BE
C1	AM, B, C1
C1E	AM, B, BE. C1, C1E
C	AM, B, C1, C
CE	AM, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B, D1
D1E	AM, B, BE, D1, D1E
D	AM, B, D1, D
DE	AM, B, BE, D1, D1E, D, DE

BULGĀRIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Bulgārijas paraugs 1 (BG1)

Izdots Bulgārijā no 2010. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 19. janvārim

Apraksts: saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK.

Atbilstību tabula	
BG1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B

Atbilstību tabula	
BG1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tr6	—
Ttm	—
Tkt	—

ČEHIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Čehijas Republikas paraugs 1 (CZ1)

Izdots Čehijā no 2001. gada 1. janvāra līdz 2004. gada 30. aprīlim

Apraksts: Materiāls: daudzkrāsains banknošu papīrs, pārklāts ar plastmasu. Apļveida holografisks attēls (ar burtiem "CZ" centrā) laminātā daļēji nosedz fotogrāfiju kreisajā apakšējā malā. Fotogrāfija – 35 × 45 mm, piestiprināta ierāmētā laukumā priekšpusē ar oficiālo zīmogu, kurā ietverts izdevējas iestādes nosaukums un valsts ģerbonis.

Vadītāja apliecības derīgums: beztermiņa. Šis paraugs jānomaina līdz 2013. gada 31. decembrim.

Atbilstību tabula	
CZ1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
AM	AM
A1	AM, A1
A (18 gadi un vairāk)	AM, A1, A2
A (21 gadi un vairāk)	AM, A1, A2, A
B1	AM, B1
B	AM, B1, B
BE	AM, B1, B, BE

Atbilstību tabula	
CZ1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
C1	AM, B1, B, C1
C1E	AM, B1, B, BE, C1, C1E
C	AM, B1, B, C1, C
CE	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B1, B, D1
D1E	AM, B1, B, BE, D1, D1E
D	AM, B1, B, D1, D
DE	AM, B1, B, BE, D1, D1E, D,DE
T (valsts kategorija lauksaimniecības traktori)	—

Čehijas Republikas paraugs 2 (CZ2)

Izdots Čehijā kopš 2004. gada 1. maija

Apraksts: Materiāls: polikarbonāta plastmasas karte, kuras izmērs ID1 jeb – 54 × 86 mm (kredītkartes izmērs) ar vārdiem "ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ" un valsts nosaukumu "ČESKÁ REPUBLIKA" augšā. Vārdi "MODEL EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ" un "VADĪTĀJA APLIECĪBA" ES valodās atrodas kartes labajā pusē. Dalībvalsts, kas izsniedz apliecību, atšķirības zīme ("CZ"), kura iespiesta negatīvā uz zila taisnstūra un kurai apkārt izvietotas divpadsmit dzeltenas zvaigznes, atrodas kartes kreisajā augšējā stūrī. Ar lāzeru iegravēti personas dati, tostarp fotogrāfija un turētāja paraksts. Pozitīvs reljefs cilspiedums ar gijošām un burtiem "CZ" kartes abās pusēs. Logotips ar burtiem "CZ" priekšpuses labajā augšējā stūrī ar optiski mainīgu iespiedkrāsu, kas mainās no zelta uz zaļu krāsu. Maināms attēls priekšpuses labajā apakšējā stūrī ar turētāja fotogrāfiju un vadītāja apliecības numuru (tas pats, kas 5. ailē).

Vadītāja apliecības derīgums: 10 gadi

Atbilstību tabula	
CZ2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
AM	AM
A1	AM, A1
A (18 gadi un vairāk)	AM, A1, A2
A (21 gadi un vairāk)	AM, A1, A2, A
B1	AM, B1
B	AM, B1, B
BE	AM, B1, B, BE
C1	AM, B1, B, C1

Atbilstību tabula	
CZ2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
C1E	AM, B1, B, BE, C1, C1E
C	AM, B1, B, C1, C
CE	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
D1	AM, B1, B, D1
D1E	AM, B1, B, BE, D1, D1E
D	AM, B1, B, D1, D
DE	AM, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE
T (valsts kategorija lauksaimniecības traktori)	—

DĀNIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Dānijas paraugs 1 (DK1)

Izdots Dānijā līdz 1986. gada 30. aprīlim

Apraksts: paraugs ir rozā krāsā, ar četrām lappusēm.

Atbilstību tabula		
DK1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Papildu informācija:

1. Dānijas A1 kategorija ir motocikls bez blakusvāģa, bet A2 – motocikls ar blakusvāģi. Tāpēc šīs kategorijas neatbilst apakškategorijām A1 un A2, kā tas definēts Direktīvā 2006/126/EK. Tiesības vadīt ar Dānijas A1 kategorijas apliecību tiek attiecinātas uz motocikliem bez blakusvāģa un A2 – uz motocikliem ar blakusvāģi. Dānijas A1 un/vai A2 kategorijas turētājiem ir tiesības saņemt pilnu AM, A1, A2, un A citās dalībvalstīs.

2. Dānijas B kategorijas turētājiem ir atļauts vadīt arī motorizētus triciklus.

Šis paraugs vairs nav derīgs transportlīdzekļa vadīšanai Dānijā, jo no 1991. gada līdz 1993. gadam visas apliecības bija obligāti jāapmaina. Tomēr apliecību var apmainīt pret jaunu Dānijā izdotu vadītāja apliecību, un citām dalībvalstīm tā jāatzīst līdz 2033. gada 19. janvārim.

Dānijas paraugs 2 (DK2)

Izdots Dānijā no 1986. gada 1. maija līdz 1996. gada 30. jūnijam

Apraksts: uz parauga ir rozā un smilškrāsas līnijas, četras lappuses.

Atbilstību tabula		
DK2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1, A2, A	1
A2	AM, A1, A2, A	1
B	AM, B1, B	2
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Papildu informācija:

1. Dānijas A1 kategorija ir motocikls bez blakusvāģa, bet A2 – motocikls ar blakusvāģi. Tāpēc šīs kategorijas neatbilst apakškategorijām A1 un A2, kā tas definēts Direktīvā 2006/126/EK. Tiesības vadīt ar Dānijas A1 kategorijas apliecību tiek attiecinātas uz motocikliem bez blakusvāģa un A2 – uz motocikliem ar blakusvāģi. Dānijas A1 un/vai A2 kategorijas turētājiem ir tiesības saņemt pilnu AM, A1, A2, un A citās dalībvalstīs.

2. Dānijas B kategorijas turētājiem ir atļauts vadīt arī motorizētus triciklus.

Dānijas paraugs 3 (DK3)

Izdots Dānijā no 1996. gada 1. jūlija līdz 1997. gada 13. aprīlim

Apraksts: paraugs ar rozā un smilškrāsas līnijām, četras lappuses.

Atbilstību tabula		
DK3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A (mazs motocikls)	AM, A1	1
A (liels motocikls)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	

Atbilstību tabula		
DK3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Papildu informācija:

1. Dānijas A (mazs motocikls) kategorijas turētājiem ir tiesības vadīt:

   a) divriteņu motociklu bez blakusvāģa, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība nepārsniedz 0,16 kW/kg un jauda nepārsniedz 25 kW;

   b) divriteņu motociklu ar blakusvāģi, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība nepārsniedz 0,16 kW/kg;

   c) motorizētus triciklus;

   d) transportlīdzekļus, kas minēti a), b) un c), ar piekabi;

   e) lielus mopēdus.

2. Dānijas A (liels motocikls) kategorijas turētājiem ir tiesības vadīt:

   a) transportlīdzekļus, kas minēti 1. punktā;

   b) divriteņu motociklu bez blakusvāģa, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība pārsniedz 0,16 kW/kg vai jauda pārsniedz 25 kW;

   c) divriteņu motociklu ar blakusvāģi, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība pārsniedz 0,16 kW/kg;

   d) transportlīdzekļus, kas minēti b) un c), ar piekabi;

3. Dānijas B kategorijas turētājiem ir atļauts vadīt arī motorizētus triciklus.

Dānijas paraugs 4 (DK4)

Izdots Dānijā kopš 1997. gada 14. aprīļa

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Padomes Direktīvas 91/439/EEK ([1]) Ia pielikumu.

Atbilstību tabula		
DK4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A (mazs motocikls)	AM, A1	1
A (liels motocikls)	AM, A1, A2, A	2
B	AM, B1, B	3
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	

([1]) Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva 91/439/EEK par vadītāju apliecībām (OV L 237, 24.8.1991., 1. lpp.).

Atbilstību tabula		
DK4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Papildu informācija:

1. Dānijas A (mazs motocikls) kategorijas turētājiem ir tiesības vadīt:

   a) divriteņu motociklu bez blakusvāģa, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība nepārsniedz 0,16 kW/kg un jauda nepārsniedz 25 kW;

   b) divriteņu motociklu ar blakusvāģi, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība nepārsniedz 0,16 kW/kg;

   c) motorizētus triciklus;

   d) transportlīdzekļus, kas minēti a), b) un c), ar piekabi;

   e) lielus mopēdus.

2. Dānijas A (liels motocikls) kategorijas turētājiem ir tiesības vadīt:

   a) transportlīdzekļus, kas minēti 1. punktā;

   b) divriteņu motociklu bez blakusvāģa, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība pārsniedz 0,16 kW/kg vai jauda pārsniedz 25 kW;

   c) divriteņu motociklu ar blakusvāģi, kura jaudas/masas (plus ūdens, eļļa un degviela) attiecība pārsniedz 0,16 kW/kg;

   d) transportlīdzekļus, kas minēti b) un c), ar piekabi.

3. Dānijas B kategorijas turētājiem ir atļauts vadīt arī motorizētus triciklus.

   To kategoriju vadītāja apliecību, kuras izdeva pirms 1986. gada 1. maija, pirmo izdošanas datumu nevar noskaidrot. Šādos gadījumos apliecības 10. ailē var būt simbols “<” vai “≤” kopā ar konkrētu gadu, kas norāda, ka attiecīgo kategoriju izdeva minētajā gadā vai pirms tā.

   Līdz 2013. gada 19. janvārim Dānijas noteikumi par tiesībām vadīt mazu mopēdu ir šādi.

   Katrs no šiem nosacījumiem dod tiesības personai vadīt mazu mopēdu Dānijā:

   a) mopēda sertifikāts;

   b) traktora vadītāja apliecība; vai

   c) 18 gadu vecums vai vairāk.

VĀCIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Vācijas paraugs 1 (D1)

Izdots Vācijā līdz 1986. gada 31. martam (atsevišķos gadījumos izdošanas datums var būt pēc 1986. gada 31. marta)

Apraksts: pelēks, četras lappuses. Praksē var būt dažādas atšķirības attiecībā uz parauga krāsu un formu, jo šo paraugu izdeva vairāk nekā 40 gadus. Paraugiem, kas izdoti Zārzemē (*Saarland*), var būt atšķirīgs izmērs, un tie ir divās valodās (vācu un franču valodā).

Atbilstību tabula		
D1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
1	AM, A1, A2, A	1
1 *beschränkt auf Leichtkrafträder*: 1.4.1980.–31.3.1986.	AM, A1	7

Atbilstību tabula		
D1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
2	AM, A1, A B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3, 5, 8
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	3, 4, 5, 9
4	AM	6
5	—	

Papildu informācija:

Vēl iespējamas ļoti specifiskas un ierobežotas tiesības, kas tabulā nav norādītas. Tajos retajos gadījumus, kad tas tā notiek, jāsazinās ar Vācijas izdevējām iestādēm, ja rodas šaubas par konkrēto tiesību darbības jomu.

1. Ja "Klasse 1" apliecība ir iegūta pirms 1954. gada 1. decembra (pirms 1960. gada 1. oktobra Zārzemē), turētājs turklāt ir tiesīgs vadīt B kategoriju, un viņam apliecība nav jāmaina.

2. Ja personai, kam ir "Klasse" 2 tiesības, 50. dzimšanas diena pienāca pirms 2000. gada 1. janvāra, viņa tiesības bija spēkā līdz 2000. gada 31. decembrim. Ja apliecības turētājs ir apmainījis to pret jauna parauga apliecību līdz 2001. gada 1. janvārim, ir spēkā jaunā parauga derīguma termiņš un medicīniskās apskates periodiskums. Ja apliecības turētājam 50 gadi paliek pēc 1999. gada 31. decembra, tam apliecība jāapmaina pret jaunu paraugu vēlākais 50. dzimšanas dienā, un pēc tam tā ir spēkā piecus gadus.

3. Ja "Klasse 2" vai "Klasse 3" apliecība ir iegūta pirms 1954. gada 1. decembra (pirms 1960. gada 1. oktobra Zārzemē), tās turētājs papildus ir tiesīgs vadīt arī A kategorijas transportlīdzekļus.

   Ja "Klasse 2" vai "Klasse 3" apliecība ir iegūta pēc iepriekš minētajiem datumiem, bet pirms 1980. gada 1. aprīļa, tās turētājs turklāt ir tiesīgs vadīt A1 kategorijas transportlīdzekļus.

4. "Klasse 3" apliecības turētājs ir tiesīgs vadīt arī šādu transportlīdzekli: CE 79 (C1E> 12 t, L≤ 3) (= kopā ne vairāk kā ar trim asīm).

5. "Klasse 3" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem ar maksimālo masu līdz 7,5 t."Klasse 2" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem.

6. Ja "Klasse 4" tiesības ir piešķirtas pirms 1954. gada 1. decembra (pirms 1960. gada 1. oktobra Zārzemē), tā nav tikai valsts kategorija, bet gan tā turētājam dod tiesības vadīt šādas kategorijas: A, B.

   Ja "Klasse 4" apliecība ir izdota pēc minētajiem datumiem, bet pirms 1980. gada 1. aprīļa, tā dod turētājam tiesības vadīt A1 kategorijas transportlīdzekļus.

7. A1 ir derīga arī A1 kategorijas motocikliem, kuru jaudas/masas attiecība pārsniedz 0,1 kw/kg (kods 79.05).

8. A1 ir derīga arī A1 motocikliem, kuru jaudas/masas attiecība pārsniedz 0,1 kW/kg (kods 79.05). A kategorija tiek attiecināta uz tricikliem (kods 79.03) un tricikliem apvienojumā ar piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg (kods 79.04). BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

9. A1 un A kategorija tiek attiecināta uz tricikliem (kods 79.03) un tricikliem ar piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg (kods 79.04). BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

Vācijas paraugs 2 (D2)

Izdots Vācijas Demokrātiskajā Republikā līdz 1969. gadam

Apraksts: pelēks paraugs ar četrām lappusēm.

Ar likumu noteiktais grozījums, kas stājās spēkā 1957. gada 1. aprīlī, izmainīja kategoriju piemērošanas jomu un definīcijas. Šī iemesla dēļ šim paraugam vajadzīgas divas atbilstības tabulas.

D2a: *paraugs izdots līdz 1957. gada 31. martam*

Atbilstību tabula		
D2a parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
1	AM, A1, A2, A, B	
2	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 5
3	AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, C	2, 3, 4, 5
4	AM, A1, A2, A, B	4

D2b: *paraugs izdots no 1957. gada 1. aprīļa līdz 1969. gadam*

Atbilstību tabula		
D2b parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
1	AM, A1, A2, A	
2	AM, B1, B	4
3	AM, A1	6
4	AM, A1, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 5
5	AM, A1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 4, 5

Papildu informācija:

Vēl iespējamas ļoti specifiskas un ierobežotas tiesības, kas tabulā nav norādītas. Tajos retajos gadījumus, kad tas tā notiek, jāsazinās ar Vācijas izdevējām iestādēm, ja rodas šaubas par konkrēto tiesību darbības jomu.

1. Ja "Klasse 2" tiesību, kas izdotas pirms 1957. gada 1. aprīļa, vai "Klasse 5" tiesību, kas izdotas pēc 1957. gada 31. marta, turētāja 50. dzimšanas diena pienāca pirms 2000. gada 1. janvāra, tā tiesības bija spēkā līdz 2000. gada 31. decembrim. Ja apliecības turētājs ir apmainījis to pret jauna parauga apliecību 2001. gada 1. janvārī vai līdz tam, ir spēkā jaunā parauga derīguma termiņš un medicīniskās apskates periodiskums. Ja apliecības turētājam 50 gadi paliek pēc 1999. gada 31. decembra, tam apliecība jāapmaina pret jaunu paraugu vēlākais 50. dzimšanas dienā, un pēc tam tā ir spēkā piecus gadus.

2. Pirms 1957. gada 1. aprīļa izdotas "Klasse 3" apliecības (D2a) turētājs un pēc 1957. gada 31. marta izdotas "Klasse 4" apliecības (D2b) turētājs ir tiesīgs vadīt arī šādu transportlīdzekli: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= kopā ne vairāk kā ar trim asīm).

3. Pirms 1957. gada 1. aprīļa izdotas "Klasse 3" apliecības (D2a) turētājs un pēc 1957. gada 31. marta izdotas "Klasse 4" apliecības (D2b) turētājs ir tiesīgs vadīt tādus autobusus bez pasažieriem, kuru maksimālā masa ir mazāka nekā 7,5 t, tostarp arī starptautiskajos pārvadājumos.

   "Klasse 2", kas izdota pirms 1957. gada 1. aprīļa (D2a), vai "Klasse 5" apliecības turētājs, kas izdota pēc 1957. gada 31. marta (D2b), ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem valsts teritorijā.

4. Apliecības turētājam, kam ir "Klasse 2", "Klasse 3" vai "Klasse 4" D2a parauga apliecība vai "Klasse 2", "Klasse 4" vai "Klasse 5" D2b parauga apliecība, kura ir izdota pirms 1954. gada 1. decembra, ir tiesības vadīt A kategorijas transportlīdzekļus.

5. BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

6. A1 ir derīga arī A1 motocikliem, kuru jaudas/masas attiecība pārsniedz 0,1 kW/kg (kods 79.05).

Vācijas paraugs 3 (D3)

Izdots Vācijas Demokrātiskajā Republikā no 1969. gada līdz 1982. gada 31. maijam

Apraksts: vadītāja apliecības grāmatiņa ar 12 lappusēm, pelēkos vākos.

Atbilstību tabula

D3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
1	AM, A1, A2, A	5
2	AM, B	4, 5, 7
3	AM	7
4	AM, B, BE, C1, C1E	2, 3, 4, 7, 8
5	AM, A1, A, B, BE, C, C1, C1E, CE	1, 3, 4, 7, 8, 9
StVZO 6. punkts, StVZO 85. punkts	—	7

Papildu informācija:

Vēl iespējamas ļoti specifiskas un ierobežotas tiesības, kas tabulā nav norādītas. Tajos retajos gadījumus, kad tas tā notiek, jāsazinās ar Vācijas izdevējām iestādēm, ja rodas šaubas par konkrēto tiesību darbības jomu.

1. Ja personai, kam ir "Klasse 5" tiesības, 50. dzimšanas diena pienāca pirms 1999. gada 31. decembra, viņa tiesības bija spēkā līdz 2000. gada 1. janvārim. Ja apliecības turētājs ir apmainījis to pret jauna parauga apliecību līdz 2001. gada 1. janvārim, ir spēkā jaunā parauga derīguma termiņš un medicīniskās apskates periodiskums. Ja apliecības turētājam 50 gadi paliek pēc 1999. gada 31. decembra, tam apliecība jāapmaina pret jaunu paraugu vēlākais 50. dzimšanas dienā, un pēc tam tā ir spēkā piecus gadus.

2. "Klasse 4" apliecības turētājs ir tiesīgs vadīt arī šādu transportlīdzekli: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= kopā ne vairāk kā ar trim asīm).

3. "Klasse 4" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem ar maksimālo masu līdz 7,5 t."Klasse 5" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem.

4. Apliecības turētājs, kam ir tāda "Klasse 2", "4" vai "5" apliecība, kura sākotnēji ir izdota pirms 1954. gada 1. decembra, ir neierobežotas tiesības vadīt A kategorijas transportlīdzekļus.

5. Ja "Klasse 1" apliecība ir izdota pirms 1957. gada 1. aprīļa, turētājs ir tiesīgs vadīt tikai B kategorijas transportlīdzekļus.

6. Ja "Klasse 2" apliecība ir izdota pirms 1954. gada 1. decembra, turētājs ir tiesīgs vadīt B 79 kategorijas transportlīdzekļus.

7. Ja turētājam ir "Klasse 2", "3", "4" vai "5" apliecība, ko tas ieguvis pirms 1980. gada 1. aprīļa vai tā ir iegūta saskaņā ar § 6 StVZO vai § 85 StVZO, tas turklāt ir tiesīgs vadīt arī A1 kategorijas transportlīdzekļus.

8. BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

9. A1 un A kategorija tiek attiecināta tikai uz tricikliem (kods 79.03).

Vācijas paraugs 4 (D4)

Izdots Vācijas Demokrātiskajā Republikā no 1982. gada 1. jūnija līdz 1990. gada 2. oktobrim

Apraksts: spilgti rozā papīra paraugs, četras lappuses.

Atbilstību tabula

D4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	4
B	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6
C	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C	1, 3, 5, 6
D	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D	1, 5, 6
BE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	2, 3, 5, 6
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 5, 6
DE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, D, DE	1, 5, 6

Papildu informācija:

Vēl iespējamas ļoti specifiskas un ierobežotas tiesības, kas tabulā nav norādītas. Tajos retajos gadījumus, kad tas tā notiek, jāsazinās ar Vācijas izdevējām iestādēm, ja rodas šaubas par konkrēto tiesību darbības jomu.

1. Ja "Klasse C", "CE", "D" un "DE" tiesību turētāja 50. dzimšanas diena pienāca pirms 2000. gada 1. janvāra, tā tiesības bija spēkā līdz 2000. gada 31. decembrim. Ja apliecības turētājs ir apmainījis to pret jauna parauga apliecību līdz 2001. gada 1. janvārim, ir spēkā jaunā parauga derīguma termiņš un medicīniskās apskates periodiskums. Ja apliecības turētājam 50 gadi paliek pēc 1999. gada 31. decembra, tam apliecība jāapmaina pret jaunu paraugu vēlākais 50. dzimšanas dienā, un pēc tam tā ir spēkā piecus gadus.

2. "Klasse B" un "BE" apliecības turētājs ir tiesīgs vadīt arī šādu transportlīdzekli: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= kopā ne vairāk kā ar trim asīm).

3. "Klasse B" un "BE" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem ar maksimālo masu līdz 7,5 t.

   "Klasse C" apliecības turētājs ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem valsts teritorijā.

4. A1 ir derīga arī A1 kategorijas motocikliem, kuru jaudas/masas attiecība pārsniedz 0,1 kW/kg (kods 79.05).

5. A1 un A kategorija tiek attiecināta tikai uz tricikliem (kods 79.03).

6. BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

Vācijas paraugs 5 (D5)

Izdots Vācijā no 1986. gada 1. aprīļa līdz 1998. gada 31. decembrim

Apraksts: spilgti rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula		
D5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
1	AM, A1, A2, A	2, 7
1a	AM, A1, A2, A	7
1b	AM, A1	7
2	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 3, 5, 8, 9
3	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E	3, 4, 5, 8, 9
4	AM	6
5	AM	

Papildu informācija:

Vēl iespējamas ļoti specifiskas un ierobežotas tiesības, kas tabulā nav norādītas. Tajos retajos gadījumus, kad tas tā notiek, jāsazinās ar Vācijas izdevējām iestādēm, ja rodas šaubas par konkrēto tiesību darbības jomu.

1. Ja personai, kam ir "Klasse 2" tiesības, 50. dzimšanas diena pienāca pirms 1999. gada 31. decembra, viņa tiesības bija spēkā līdz 2000. gada 1. janvārim. Ja apliecības turētājs ir apmainījis to pret jauna parauga apliecību līdz 2001. gada 1. janvārim, ir spēkā jaunā parauga derīguma termiņš un medicīniskās apskates periodiskums. Ja apliecības turētājam 50 gadi paliek pēc 1999. gada 31. decembra, tam apliecība jāapmaina pret jaunu paraugu vēlākais 50. dzimšanas dienā, un pēc tam tā ir spēkā piecus gadus.

2. Ja "Klasse 1" D1 parauga apliecība ir iegūta pirms 1954. gada 1. aprīļa (pirms 1960. gada 1. oktobra Zārzemē), turētājs ir tiesīgs vadīt arī B kategorijas transportlīdzekli.

   Iepriekš minētais attiecas uz D5 paraugu tikai tad, ja D1 tika izdots tam pašam turētājam pirms attiecīgajiem datumiem un ja pēc tam tas ir apmainīts pret D5 paraugu.

3. Ja "Klasse 2" vai "Klasse 3" D1 parauga apliecība ir iegūta pirms 1954. gada 1. decembra (pirms 1960. gada 1. oktobra Zārzemē), tās turētājs papildus ir tiesīgs vadīt arī A kategorijas transportlīdzekļus. Ja "Klasse 2" vai "Klasse 3" apliecība ir iegūta pēc iepriekš minētajiem datumiem, bet pirms 1980. gada 1. aprīļa, turētājs turklāt ir tiesīgs vadīt A1 kategorijas transportlīdzekļus.

   Iepriekš minētais attiecas uz D5 paraugu tikai tad, ja D1 tika izdots tam pašam turētājam pirms attiecīgajiem datumiem un ja pēc tam tas ir apmainīts pret D5 paraugu.

4. "Klasse 3" apliecības turētājs ir tiesīgs vadīt arī šādu transportlīdzekli: CE 79 (C1E > 12 t, L ≤ 3) (= kopā ne vairāk kā ar trim asīm).

5. "Klasse 3" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem ar maksimālo masu līdz 7,5 t."Klasse 2" apliecības turētājs valsts teritorijā ir tiesīgs vadīt autobusus bez pasažieriem.

6. Ja "Klasse 4" D1 parauga tiesības ir piešķirtas pirms 1954. gada 1. decembra (pirms 1960. gada 1. oktobra Zārzemē), tā nav tikai valsts kategorija, bet tā turētājam dot tiesības vadīt šādu kategoriju transportlīdzekļus: A, B. Ja "Klasse 4" apliecība ir izdota pēc minētajiem datumiem, bet pirms 1980. gada 1. aprīļa, tā dod tiesības vadīt A1 kategoriju.

   Iepriekš minētais attiecas uz D5 paraugu tikai tad, ja D1 tika izdots tam pašam turētājam pirms attiecīgajiem datumiem un ja pēc tam tas ir apmainīts pret D5 paraugu.

7. A1 ir derīga arī A1 kategorijas motocikliem, kuru jaudas/masas attiecība pārsniedz 0,1 kw/kg (kods 79.05).

8. A1 un A kategorija tiek attiecināta uz tricikliem (jaunais kods 79.03) un tricikliem apvienojumā ar piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg (kods 79.04).

9. BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

Vācijas paraugs 6 (D6)

Izdots Vācijā no 1999. gada 1. janvāra līdz 2013. gada 18. janvārim

Apraksts: plastmasas kartes modelis saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula

D6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1	1
A (beschränkt)	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A, B	2
BE	AM, A1, A, B, BE	2, 3
C1	AM, A1, A, B, C1	2
C1E	AM, A1, A, B,, BE, C1, C1E	2, 3
C	AM, A1, A, B, C1, C	2
CE	AM, A1, A, B, BE, C1, C1E, C, CE	2, 3
D1	AM, A1, A, B, D1	2
D1E	AM, A1, A, B, BE,D1, D1E	2, 3
D	AM, A1, A, B, D1, D	2
DE	AM, A1, A, B, BE, D1, D1E, D, DE	2, 3
M	AM	
S	AM	

Papildu informācija:

1. A1 ir derīga arī A1 kategorijas motocikliem, kuru jaudas/masas attiecība pārsniedz 0,1 kW/kg (kods 79.05).

2. A1 un A kategorija tiek attiecināta uz tricikliem (kods 79.03) un tricikliem apvienojumā ar piekabi, kuras maksimālā atļautā masa nepārsniedz 750 kg (kods 79.04).

3. BE ir derīga arī attiecībā uz BE kategorijas transportlīdzekli, ja piekabes maksimālā atļautā masa pārsniedz 3 500 kg (kods 79.06).

IGAUNIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Igaunijas paraugs 1 (EST1)

Izdots Igaunijā no 1999. gada 1. novembra līdz 2004. gada 30. septembrim

Apraksts: vadītāja apliecības krāsa ir rozā, un tā ir izgatavota no īpaša sintētiska papīra (TESLIN, ISO 9002; 1994), kas ir pilnīgi noklāts ar drošības plastmasu. Papīram ir tīklveida drošības raksts; plastmasas pārklājumā aizmugurē ir iespiests reljefs raksts "EST" ar sešām viļņotām līnijām. Dati ir iespiesti, fotogrāfija tiek skenēta.

Atbilstību tabula

EST1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. A kategorijas maksimālā jauda nepārsniedz 25 kW vai 0,16 kW/kg.

Papildu informācija:

Ierobežojums(-i) kodu formā:

1 – vajadzīgas brilles vai kontaktlēcas;

2 – vajadzīgs dzirdes aparāts;

3 – derīga ar roku darbināmām automašīnām;

4 – A kategorijas maksimālā jauda nepārsniedz 25 kW vai 0,16 kW/kg;

5 – automātiskā pārnesumkārba.

Vārds "ESMANE" apliecības priekšpusē apakšā centrā norāda, ka tās turētājs ir vadītājs iesācējs, un šādas apliecības derīguma termiņš ir ne vairāk kā divi gadi.

Igaunijas paraugs 2 (EST2)

Izdots Igaunijā no 2004. gada 1. oktobra līdz 2008. gada 7. septembrim

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Apliecības materiāls ir plastmasa, un tai ir rozā fona zīmējums, kas ir unikāls tikai Igaunijas vadītāja apliecībām. Dati, ko pārnes uz individuālu vadītāja apliecību, ir iegravēti ar lāzeru (tostarp digitālā fotogrāfija un turētāja paraksts).

Atbilstību tabula		
Parauga kategorijas EST 2	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM	
A1	A1	1
A	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

1. A kategorijas maksimālā jauda nepārsniedz 25 kW vai 0,16 kW/kg.

Papildu informācija:

Ierobežojums(-i) kodu formā:

101 – pagaidu vadītāja apliecība. Transportlīdzekļu vadītājiem iesācējiem automobiļa (priekšpuses un aizmugures) logā ir obligāti jāievieto zaļas kļavu lapas attēls, kamēr tiem ir pagaidu vadītāja apliecība (2 gadi). Maksimālā braukšanas ātruma ierobežojums ir 90 km/h.

102 – šīs kategorijas ir atļauts vadīt tikai tajā laikā, kamēr vadītājs dien valsts bruņotajos spēkos.

103 – D kategorija – vadītājam atļauts vadīt tikai trolejbusu.

105 – motocikli, kuru jauda nepārsniedz 25 kW vai efektīvā dzinēja jauda nepārsniedz 0,16 kW/kg.

106 – D kategorija – ierobežota līdz 50 km maršrutos.

Igaunijas paraugs 3 (EST3)

Izdots Igaunijā kopš 2008. gada 8. septembra

Apraksts: tāds pats kā 2. parauga apliecība, tikai pirmajā lappusē pievienoti vārdi "Driving Licence" un "Permis de conduire" vārda "JUHILUBA" tuvumā.

Atbilstību tabula

EST 3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AM	AM	
A1	A1	
A	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(R)	—	
(T)	—	

GRIEĶIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Grieķijas paraugs 1 (GR1a)

Izdots Grieķijā līdz 1987. gada 11. janvārim

Apraksts: zilā un dzeltenā krāsā ar melniem burtiem.

Šī apliecība sastāv no divpadsmit lappusēm un attiecas uz B, Γ, Δ, E kategoriju.

Grieķijas paraugs 1 (GR1b)

Izdots Grieķijā līdz 1987. gada 11. janvārim

Apraksts: rozā un dzeltenā krāsā ar melniem burtiem.

Šī apliecība sastāv no astoņām lappusēm un attiecas tikai uz A kategoriju.

Līdz 1985. gada 30. janvārim jebkuras kategorijas vadītāja apliecība (B, Γ, Δ, E) ietvēra tiesības vadīt arī AM kategorijas transportlīdzekli. Kopš tā laika līdz 2013. gada 18. janvārim AM kategoriju izsniedz tikai Grieķijas satiksmes policijas iecirkņos kā atsevišķu vadītāja apliecību.

Atbilstību tabula		
GR1a un GR1b parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
E	BE	1
Γ	C1, C	
E	BE, C1E, CE	1
Δ	D1, D	
E	BE, D1E, DE	1

Papildu informācija:

Lai gan punktā "4.b" norādīts, ka tieši šiem paraugiem ir konkrēts derīguma termiņš, šis periods saskaņā ar prezidenta Dekrētu 255/1984 tika pagarināts līdz 65 gadu vecumam.

1. E kategorija bija atsevišķa kategorija, bet tika uzskatīta par derīgu tikai kopā ar citu kategoriju.

Grieķijas paraugs 2 (GR2)

Izdots Grieķijā no 1987. gada 12. janvāra līdz 1997. gada 31. martam

Apraksts: rozā ar melniem burtiem. Šī apliecība sastāv no sešām lappusēm.

Atbilstību tabula		
GR2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	
E	BE	1
Γ/C	C1, C	
E	BE, C1E, CE	1
Δ/D	D1, D	
E	BE, D1E, DE	1

Papildu informācija:

No 1985. gada 30. janvāra līdz 2013. gada 18. janvārim AM kategoriju izsniedz tikai Grieķijas satiksmes policijas iecirkņos kā atsevišķu vadītāja apliecību.

1. E kategorija bija atsevišķa kategorija, bet tika uzskatīta par derīgu tikai kopā ar citu kategoriju ("B" vai "Γ", vai "Δ").

Grieķijas paraugs 3 (GR3)

Izdots Grieķijā no 1997. gada 1. aprīļa līdz 2001. gada 30. aprīlim

Apraksts: rozā ar melniem burtiem.

Šī apliecība sastāv no sešām lappusēm.

Atbilstību tabula

GR3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A/A1	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B/B1	B1	
B/B	B1, B	1
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	
Γ/C	C1, C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ1/D1	D1	
Δ1E/D1E	BE, D1E	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Papildu informācija:

No 1985. gada 30. janvāra līdz 2013. gada 18. janvārim AM kategoriju izsniedz tikai Grieķijas satiksmes policijas iecirkņos kā atsevišķu vadītāja apliecību.

1. Saskaņā ar Direktīvu 91/439/EEK, kura ir transponēta Grieķijas tiesību aktos ar prezidenta dekrētu 19/1995, kategorijas, B1, B turētājam ir tiesības vadīt mehāniskas jaudas triciklus un kvadriciklus. Tādējādi A kategoriju ar 79.03. kodu var ierakstīt.

Grieķijas paraugs 4 (GR4)

Izdots Grieķijā no 2001. gada 1. maija līdz 2009. gada 18. janvārim

Apraksts: rozā ar melniem burtiem.

Šī apliecība sastāv no sešām lappusēm.

Atbilstību tabula

GR4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A/A (≤ 25 KW un ≤ 0,16 KW/Kg), A/A	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	1

Atbilstību tabula		
GR4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE, C1E	
Γ/C	C	
ΓE/CE	BE, C1E, CE	
Δ1/D1	D1	
Δ1E/D1E	BE, D1E	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Papildu informācija:

No 1985. gada 30. janvāra līdz 2013. gada 18. janvārim AM kategoriju izsniedz tikai Grieķijas satiksmes policijas iecirkņos kā atsevišķu vadītāja apliecību.

1. Saskaņā ar Direktīvu 91/439/EEK, kas Grieķijas tiesību aktos ir transponēta ar prezidenta dekrētu 19/1995, kategorijas, B 1, B apliecības turētājam ir tiesības vadīt mehāniskas jaudas triciklus un kvadriciklus. Tādējādi A kategoriju ar 79.03. kodu var ierakstīt.

Grieķijas paraugs 5 (GR5)

Izdots Grieķijā no 2009. gada 19. janvāra līdz 2013. gada 18. janvārim

Apraksts: rozā ar melniem burtiem.

Izmēri: platums: 85,6 mm, augstums: 54 mm (biezums – 0,75 mm).

Jaunas vadītāja apliecības ir iespiestas plastmasas kartes saskaņā ar starptautiskiem kvalitātes standartiem (ISO) un visām tehniskajām prasībām, kas minētas Direktīvas 2006/126/EK I pielikumā. Priekšpusē atrodas drošības hologramma (kreisajā stūrī). Visi burti ir mikroiespiedumā iespiesti uz drošības fona ar optiski mainīgu tinti (O.V.I.). Tiek plānoti arī duāli attēli un taustes drošības elementi. Aizmugurējā pusē atrodas 3D drošības hologramma un drošības fons, kas sastāv no ekskluzīviem attēliem un līnijām, kas krustojas. Iespiedums abās pusēs ir redzams ultravioletajā gaismā, taču tas nekādā veidā neietekmē apliecības kvalitāti.

Atbilstību tabula		
GR5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A/A (≤ 25 kW un ≤ 0,16 kW/Kg), A/A	AM, A1	
A/A	AM, A1, A2, A	
B	B1, B	1
BE	BE	
Γ1/C1	C1	
Γ1E/C1E	BE C1E	

Atbilstību tabula		
GR5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
Γ/C	C1, C	
ΓE/CE	BE C1E, CE	
Δ/D	D1, D	
ΔE/DE	BE, D1E, DE	

Papildu informācija:

No 1985. gada 30. janvāra līdz 2013. gada 18. janvārim AM kategoriju izsniedz tikai Grieķijas satiksmes policijas iecirkņos kā atsevišķu vadītāja apliecību.

1. Saskaņā ar Direktīvu 91/439/EEK, kas Grieķijas tiesību aktos ir transponēta ar prezidenta dekrētu 19/1995, kategorijas, B 1, B apliecības turētājam ir tiesības vadīt mehāniskas jaudas triciklus un kvadriciklus. Tādējādi A kategoriju ar 79.03. kodu var ierakstīt.

SPĀNIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Spānijas paraugs 1 (E1)

Izdots Spānijā no 1997. gada 27. jūnija līdz 2004. gada 1. novembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK I pielikumu.

Atbilstību tabula	
E1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Spānijas paraugs 2 (E2)

Izdots Spānijā no 2004. gada 2. novembra līdz 2009. gada 7. decembrim

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula	
E2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Spānijas paraugs 3 (E3)

Izdots Spānijā kopš 2009. gada 8. decembra

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 2006/126/EK I pielikuma 3. punktu.

Atbilstību tabula	
E3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
—	B1
B	B

Atbilstību tabula	
E3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(btp)	—

Papildu informācija:

AM un A2 kategorijas tiek izdotas kopš 2009. gada 8. decembra.

FRANCIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Francijas paraugs 1 (F1)

Izdots Francijā līdz 1954. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā karte ar divām lappusēm un fotogrāfiju priekšpusē.

Atbilstību tabula		
F1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM, A1 B1. B	1, 2
1º Transportlīdzekļi, kas piešķirti sabiedriskajam transportam	AM, A1, B1, B, D1, D	2
2º transportlīdzekļi, kuru pilna masa pārsniedz 3 000 kg	AM, A1, B1, B, C1, C, C1E, CE	2
3º Motocikli ar diviem riteņiem	AM, A1, A2, A, B1	

Papildu informācija:

1. Ja apliecības aizmugurē nekas nav norādīts, tā nav derīga 1º, 2º, 3° kategorijas transportlīdzekļu vadīšanai. Tāpēc dokumentā nav norādītas B kategorijai līdzvērtīgas tiesības, kas nav iekļautas kādā no trim aprakstītajām kategorijām. Tabulā tas ir parādīts ar simbolu "—".

2. Atbilstība A1 kategorijai (mopēdi un L4e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma braukšanas prakse piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

Francijas paraugs 2 (F2)

Izdots Francijā no 1955. gada 1. janvāra līdz 1975. gada 19. janvārim

Apraksts: rozā papīra apliecība (ievērojami lielāka nekā paraugi Direktīvas 91/439/EEK I pielikumā), sešas lappuses.

Atbilstību tabula		
F2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1*, B1, B + kods 79	1, 2
C	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 3
E(B)	AM, A1*, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1*, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	3
FA1	AM, A1, B1 + kods (10, 15, …)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + kods (10, 15, …)	
FB	B1, B + kods (10, 15, …)	

Papildu informācija:

1. A1*: šajā gadījumā atbilstība A1 kategorijai (vieglie motocikli un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā, ja pierādīta faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības izdots apliecinājums) vai, ja šādas prakses nav, pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību trīs vai septiņu stundu mācībās akreditētā mācību iestādē.

2. B: tādas B kategorijas vadītāja apliecības turētājam, kas izdota pirms 1975. gada 20. janvāra, kopā ar kodu 79 (dzīvojamā piekabe – GVWR > 3 500 kg) ir tiesības vadīt pasažieru pārvadāšanai paredzētus transportlīdzekļus, kuros papildus autovadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un transportlīdzekļa pilnās masas rādītājs ir lielāks par 3 500 kg.

3. Ja transportlīdzeklis, ar kuru apliecības turētājs nokārtoja autovadīšanas pārbaudījuma praktisko daļu D vai DE kategorijai, svēra mazāk nekā 3 500 kg, turētājs drīkst vadīt tikai AM, A1*, B1, B, BE, D1 79 (< 3 500 kg) un D79 (< 3 500 kg) transportlīdzekļus.

Francijas paraugs 3 (F3)

Izdots Francijā no 1975. gada 20. janvāra līdz 1980. gada 29. februārim

Apraksts: rozā papīra apliecība (ievērojami lielāka nekā paraugi Direktīvas 91/439/EEK I pielikumā), sešas lappuses.

Atbilstību tabula		
F3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1

Atbilstību tabula		
F3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t)	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
FA1	AM, A1, B1 + kods (10, 15, …)	
FA	AM, A1, A2, A, B1 + kods (10, 15, …)	
FB	B1, B + kods (10, 15, …)	

Papildu informācija:

1. Atbilstība A1 kategorijai (viegli mopēdi un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

2. Ja vadītāja apliecības turētāja D vai DE kategorijas praktiskajos eksāmenos testēšanai izmantotā transportlīdzekļa masa bija ≤ 3 500 kg (periodā no 1975. gada 20. janvāra līdz 1979. gada 31. maijam), vai ≤ 7 000 kg (periodā no 1979. gada 1. jūnija līdz 1980. gada 1. martam), turētājs ir tiesīgs vadīt tikai AM, A1 (sk. 1. piezīmi), B1, B, BE, D1 79 (≤ 3 500 kg) un D 79 (≤ 3 500 kg) kategorijas transportlīdzekļus.

Francijas paraugs 4 (F4)

Izdots Francijā no 1980. gada 1. marta līdz 1984. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā papīra apliecība (ievērojami lielāka nekā paraugi Direktīvas 91/439/EEK I pielikumā), sešas lappuses.

Atbilstību tabula		
F4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1, B1	
A2	AM, A1, A2, A, B1	
A3	AM, A1, A2, A, B1	
A4	AM, A1, B1	3
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t)	1
C1	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t), D1, D1E, D, DE	1, 2

Atbilstību tabula		
F4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t), D1, D1E, D, DE	1, 2
FA1	AM, A1, B1 + kods (10, 15, …)	
FA2	AM, A, A2, A, B1 + kods (10, 15, …)	
FA3	AM, A1, A2, A, B1 + kods (10, 15, …)	
FA4	AM, B1 + kods (10, 15, …)	
FB	AM, B1, B + kods (10, 15, …)	

Papildu informācija:

1. Atbilstība A1 kategorijai (viegli mopēdi un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

2. Ja vadītāja apliecību turētāja D kategorijas praktiskajos eksāmenos testēšanai izmantotā transportlīdzekļa masa bija ≤ 7 000 kg, turētājs ir tiesīgs vadīt tikai AM, A1 (sk. 1. punktu), B1, B, BE, D1 79 (≤ 3 500 kg) un ≤ D 79 (≤ 3 500 kg) kategorijas transportlīdzekļus.

3. Attiecībā uz A1: kods 79 L5e ≤ 15 kW.

Francijas paraugs 5 (F5)

Izdots Francijā no 1985. gada 1. janvāra līdz 1990. gada 30. jūnijam

Apraksts: rozā papīra apliecība ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula		
F5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1
C (ierobežota)	AM, A1, B1, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t)	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t), D1, D1E, D, DE	1, 2
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE 79 (≤ 12,5 t), D1, D1E, D, DE	1, 2

Papildu informācija:

1. Atbilstība A1 kategorijai (viegli mopēdi un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

2. Ja vadītāja apliecību turētāja D kategorijas praktiskajos eksāmenos testēšanai izmantotā transportlīdzekļa masa bija ≤ 3 500 kg, turētājs ir tiesīgs vadīt tikai AM, A1 (sk. 1. punktu), B1, B, BE, D1 79 (≤ 3 500 kg) un ≤ D 79 (≤ 3 500 kg) kategorijas transportlīdzekļus.

3. Attiecībā uz A1: kods 79 L5e ≤ 15 kW.

Francijas paraugs 6 (F6)

Izdots Francijā no 1990. gada 1. jūlija līdz 1994. gada 15. novembrim

Apraksts: rozā papīra apliecība ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula

F6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. Atbilstība A1 kategorijai (viegli mopēdi un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

2. Attiecībā uz A1: kods 79 L5e ≤ 15 kW.

Francijas paraugs 7 (F7)

Izdots Francijā no 1994. gada 16. novembra līdz 1999. gada 28. februārim

Apraksts: rozā papīra apliecība ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula

F7 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AT	AM, A1, B1	2
AL	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1

Atbilstību tabula		
F7 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. Atbilstība A1 kategorijai (viegli mopēdi un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

2. Attiecībā uz A1: kods 79 L5e ≤ 15 kW.

Francijas paraugs 8 (F8)

Izdots Francijā no 1999. gada 1. marta līdz 2013. gada 18. janvārim

Apraksts: rozā papīra apliecība saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK I pielikumu.

Atbilstību tabula		
F8 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1, B1	
A	AM, A1, A2, A, B1	
B1	AM, A1, B1	2
B	AM, A1, B1, B	1
E(B)	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
E(C)	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, DE	1, 3
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
E(D)	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. Atbilstība A1 kategorijai (viegli mopēdi un L5e kategorijas transportlīdzekļi) ir spēkā tikai tad, ja ir pierādāma faktiska braukšanas prakse ar šiem transportlīdzekļiem pēdējos piecus gadus pirms 2011. gada 1. janvāra (apdrošināšanas sabiedrības sniegta informācija), vai pēc sertifikāta uzrādīšanas par dalību mācībās trīs vai septiņas stundas.

2. Attiecībā uz A1: kods 79 L5e ≤ 15 kW.

3. CE kategorija atļāva DE kategorijas transportlīdzekļu vadīšanu, ja licences turētājam ir arī D kategorijas apliecība.

HORVĀTIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Horvātijas paraugs 1 (HR 1)

Izdots Horvātijā no 1993. gada 1. aprīļa līdz 2004. gada 19. novembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs, salocīts, sešas lappuses.

Atbilstību tabula

HR 1parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
H	AM,	1
A	AM, A1, A2, A,	
B	AM, B1, B	
C	AM, B1, B, C1, C	
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
E(B)	AM, B1, B, BE	3
E(C)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	3
E(D)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	3
F	—	4
G	—	2
H	—	1

Papildu informācija:

1. H kategorija bija spēkā attiecībā uz mopēdiem un darba iekārtām, piemēram, iekrāvēja, autokrāvēja utt.
2. G kategorija bija spēkā attiecībā uz traktoriem. G un H kategorijas bija atsevišķas kategorijas, bet tās tika izdotas arī B, C vai D kategorijas vadītāja apliecību turētājiem.
3. E kategorija bija atsevišķa kategorija, bet tika uzskatīta par derīgu tikai kopā ar citu kategoriju (B, C vai D).
4. F kategorija bija spēkā attiecībā uz tramvajiem.

Horvātijas paraugs 2 (HR 2)

Izdots Horvātijā no 2004. gada 20. novembra līdz 2009. gada 31. janvārim

Apraksts: rozā papīra paraugs, salocīts, sešas lappuses.

Atbilstību tabula

HR 2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
M	AM	
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A,	
B	AM, B1, B	
B + E	AM, B1, B, BE	

Atbilstību tabula		
HR 2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
C1	AM, B1, B, C1	
C1 + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E	
C	AM, B1, B, C1, C	
C + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
D + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
F	—	1
G	—	2
H	—	3

Papildu informācija:

1. F kategorija attiecas uz traktoriem ar piekabi vai bez tās.
2. G kategorija ir derīga darba iekārtām, piemēram, kravas, autokrāvēja utt. Kategorijām F, G un M ir atsevišķas kategorijas, bet tās tika izdotas arī B, C vai D kategorijas vadītāja apliecības turētājiem.
3. H kategorija ir spēkā attiecībā uz tramvajiem.

Horvātijas paraugs 3 (HR3)

Izdots Horvātijā no 2009. gada 1. februāra līdz 2013. gada 30. jūnijam

Apraksts: rozā papīra paraugs, salocīts, sešas lappuses.

Atbilstību tabula		
HR 2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
M	AM	
A1	AM, A1	
A2	AM, A1, A2	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, B1, B	
B + E	AM, B1, B, BE	
C1	AM, B1, B, C1	
C1 + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E	
C	AM, B1, B, C1, C	
C + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	

Atbilstību tabula		
HR 2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	AM, B1, B, C1, C, D1, D	
D + E	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	
F	—	1
G	—	2
H	—	3

Papildu informācija:

1. F kategorija attiecas uz traktoriem ar piekabi vai bez tās.

2. G kategorija ir derīga darba iekārtām, piemēram, kravas, autokrāvēja utt. Kategorijām F, G un M ir atsevišķas kategorijas, bet tās tika izdotas arī B, C vai D kategorijas vadītāja apliecības turētājiem.

3. H kategorija ir spēkā attiecībā uz tramvajiem.

ĪRIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Īrijas paraugs 1 (IRL1)

Izdots Īrijā no 1992. gada 25. jūnija līdz 1999. gada 16. novembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar plastmasas laminātu.

Atbilstību tabula	
IRL1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1

Atbilstību tabula	
IRL1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Papildu informācija:

Šis paraugs ir izdots divvalodu formātā ar tekstu īru (gēlu) valodā pirms teksta angļu valodā.

Īrijas paraugs 2 (IRL2)

Izdots Īrijā no aptuveni 1999. gada 17. novembra līdz 2005. gada 4. jūlijam

Apraksts: rozā papīra paraugs ar plastmasas laminātu.

Atbilstību tabula	
IRL2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
W	—

Papildu informācija:

Šis paraugs tika izdots divvalodu formātā, kur sākumā ir teksts īru (gēlu) valodā un tad teksts angļu valodā.

Īrijas paraugs 3 (IRL3)

Izdots Īrijā no 2007. gada 4. jūlija

Apraksts: rozā papīra paraugs ar plastmasas laminātu.

Atbilstību tabula	
IRL3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
M	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

ITĀLIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Itālijas paraugs 1 (I1)

Izdots Itālijā no 1959. gada līdz 1989. gadam

Atbilstību tabula		
I1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, A2, A, B1, B	1, 2
BE	AM, A1, A2,A, B1, B, BE	1, 2
C	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C	1, 2
CE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1, 2

Atbilstību tabula		
I1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D	1, 2
DE	AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1, 2
F	—	

Papildu informācija:

1. Katra kategorija ir spēkā arī attiecībā uz A1, A2, un A kategorijām tikai tad, ja tās izdotas pirms 1986. gada 1. janvāra.

2. Katra kategorija ir spēkā arī attiecībā uz A1 kategoriju valsts teritorijā tikai tad, ja tās izdotas pirms 1986. gada 1. janvāra.

Itālijas paraugs 2 (I2)

Izdots Itālijā no 1989. gada līdz 1990. gadam

Atbilstību tabula		
I2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1 B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1 C D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 kategorijas vadītāja apliecība ir spēkā tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 3 (I3)

Izdots Itālijā no 1990. gada līdz 1995. gadam

Atbilstību tabula		
I3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1

Atbilstību tabula		
I3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE C1 C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 kategorijas vadītāja apliecība ir spēkā tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 4 (I4)

Izdots Itālijā 1995. gadā

Atbilstību tabula		
I4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE C1, C1E, C, CE D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 kategorijas vadītāja apliecība ir spēkā tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 5 (I5)

Izdots Itālijā 1996. gadā

Atbilstību tabula		
I5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1

Atbilstību tabula		
I5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
CE	AM, A1, B1, B, BE,C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 kategorijas vadītāja apliecība ir spēkā tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 6 (I6)

Izdots Itālijā no 1996. gada līdz 1997. gadam

Atbilstību tabula		
I6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B1	AM, B1	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C1	AM, A1, B1, B, C1	1
C1E	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D1	AM, A1, B1, B, D1	1
D1E	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E C, CE, D, D1, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 kategorijas vadītāja apliecībā ir spēkā tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 7 (I7)

Izdots Itālijā no 1997. gada līdz 1999. gadam

Atbilstību tabula		
I7 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	

Atbilstību tabula		
I7 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
B1	AM, B1	
B	AM, A1, A2, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C1	AM, A1, B1, B, C1	1
C1E	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D1	AM, A1, B1, B, D1	1
D1E	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 ir derīga tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 8 (I8)

Izdots Itālijā no 1999. gada līdz 2004. gadam

Atbilstību tabula		
I8 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, C1, C, D1, D	1, 2
DE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E C, CE, D1, D1E, D, DE	1, 2

Papildu informācija:

1. A1 ir derīga tikai valsts teritorijā.

2. C1, C1E, C un CE ir derīgas vienīgi tad, ja D kategorijas vadītāja apliecība tika izdota pirms 2004. gada 1. oktobra.

Itālijas paraugs 9 (I9)

Izdots Itālijā no 2005. gada līdz 2007. gadam

Atbilstību tabula		
I9 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 ir derīga tikai valsts teritorijā.

Itālijas paraugs 10 (I10)

Izdots Itālijā no 2007. gada līdz 2013. gadam

Atbilstību tabula		
I10 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM, A1	
A	AM, A1, A2, A	
B	AM, A1, B1, B	1
BE	AM, A1, B1, B, BE	1
C	AM, A1, B1, B, C1, C	1
CE	AM, A1, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE	1
D	AM, A1, B1, B, D1, D	1
DE	AM, A1, B1, B, BE, D1, D1E, D, DE	1

Papildu informācija:

1. A1 ir derīga tikai valsts teritorijā.

KIPRĀ IZDOTIE PARAUGI

Kipras paraugs 1 (CY1)

Izdots Kiprā kopš 2004. gada 1. maija

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula	
CY1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
I	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
Γ1/C1	C1
Γ1E/C1E	C1E
Γ/C	C
ΓE/CE	CE
Δ1/D1	D1
Δ1E/D1E	D1E
Δ/D	D
ΔE/DE	DE
(ΣT (F), H (H), Z (G), Θ (I), I (J), IA (K), IB (L)	—

LATVIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Latvijas paraugs 1 (LV1)

Izdots Latvijā no 1993. gada 28. septembra līdz 2004. gada 30. aprīlim

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
LV1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
A2	A2
A	A

Atbilstību tabula	
LV1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Papildu informācija:

Valsts kategorijas TRAM un TROL dod tiesības vadīt attiecīgi tramvajus un trolejbusus.

Pastāv atsevišķas apliecības, kas izsniegtas attiecībā uz lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem.

Latvijas paraugs 2 (LV2)

Izdots Latvijā kopš 2004. gada 1. maija

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula	
LV2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
M	AM
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C

Atbilstību tabula	
LV2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Papildu informācija:

1. Valsts kategorijas TRAM un TROL dod tiesības vadīt attiecīgi tramvajus un trolejbusus.

2. Pastāv atsevišķas apliecības, kas izsniegtas attiecībā uz lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem.

LIETUVĀ IZDOTIE PARAUGI

Lietuvas paraugs 1 (LT1)

Izdots Lietuvā līdz 2000. gada 1. aprīlim

Apraksts: dzeltens apzīmogots, laminēts divpusējas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
LT1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A	A
B	B
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

Papildu informācija:

Šajā paraugā nav norādīts derīguma termiņa beigu datums.

Visu apliecību turētājiem ir papildu tiesības vadīt AM transportlīdzekļus.

Lietuvas paraugs 2 (LT2)

Izdots Lietuvā no 2000. gada 1. aprīļa līdz 2002. gada 31. decembrim

Apraksts: dzeltens apzīmogots, laminēts divpusējas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
LT2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A1	A1
A	A

Atbilstību tabula	
LT2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Papildu informācija:

Šā parauga apliecības ir derīgas līdz dokumentā norādītajam derīguma termiņa beigu datumam.

Visu apliecību turētājiem ir papildu tiesības vadīt AM transportlīdzekļus.

Lietuvas paraugs 3 (LT3)

Izdots Lietuvā no 2003. gada 1. janvāra līdz 2005. gada 31. oktobrim

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs. Dati (fotogrāfija, kategorijas un personas dati) ar lāzeru iegravēti polikarbonāta slānī.

Atbilstību tabula		
LT3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Atbilstību tabula		
LT3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(T)	—	

Papildu informācija:

1. A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) kategorijas apliecības turētājs pēc diviem gadiem var būt tiesīgs vadīt neierobežotu A kategoriju tikai pēc apliecības nomaiņas.

Visu apliecību turētājiem ir papildu tiesības vadīt AM transportlīdzekļus.

Lietuvas paraugs 4 (LT4)

Izdots Lietuvā kopš 2005. gada 1. novembra

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula		
LT4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AM	AM	
A1	A1	
A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg)	A2	1
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	

Atbilstību tabula		
LT4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
DE	DE	
(T)	—	

Papildu informācija:

1. A (≤ 25 kW, 0,16 kW/kg) kategorijas apliecības turētājs pēc diviem gadiem var būt tiesīgs vadīt neierobežotu A kategoriju tikai pēc apliecības nomaiņas.

Visu apliecību turētājiem ir papildu tiesības vadīt AM transportlīdzekļus.

Derīga: 3 mēnešus, 2 gadus, 10 gadus.

LUKSEMBURGĀ IZDOTIE PARAUGI

Luksemburgas paraugs 1 (L1)

Izdots Luksemburgā līdz 1985. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula		
L1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1/C2	C	
CE2	CE	2
—	D1	
—	D1E	

Atbilstību tabula		
L1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	3

Papildu informācija:

1. Ja B1/B2 kategorijas apliecība ir izdota pirms 1977. gada 1. jūlija, turētājs ir tiesīgs vadīt A kategorijas transportlīdzekļus.

2. E2 kategorija dod tiesības vadīt transportlīdzekļus ar piekabēm un puspiekabēm, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 1 750 kg.

3. Valsts kategorijas.

Luksemburgas paraugs 2 (L2)

Izdots Luksemburgā līdz 1985. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula		
L2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
(A3)	AM	3
(A2)	—	3
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/B2	B	1
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C1 + 2	C	
CE2	CE	2
—	D1	
—	D1E	

Atbilstību tabula		
L2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	3

Papildu informācija:

1. Ja B1/B2 kategorijas apliecība ir izdota pirms 1977. gada 1. jūlija, turētājs ir tiesīgs vadīt A kategorijas transportlīdzekļus.

2. E2 kategorija dod tiesības vadīt transportlīdzekļus ar piekabēm un puspiekabēm, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 1 750 kg.

3. Valsts kategorijas.

Luksemburgas paraugs 3 (L3)

Izdots Luksemburgā no 1986. gada 1. janvāra līdz 1996. gada 30. septembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula		
L3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
(A3)	AM	1
(A2)	—	1
—	A1	
—	A2	
A1	A	
—	B1	
B1/BE1	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE2	CE	
—	D1	
—	D1E	

Atbilstību tabula		
L3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D	D	
—	DE	
(F1/2/3)	—	1

Papildu informācija:

1. Valsts kategorijas.

Luksemburgas paraugs 4 (L4)

Izdots Luksemburgā kopš 1996. gada 1. oktobra

Apraksts: rozā papīra paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK I pielikumu.

Atbilstību tabula		
L4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
(A3)	AM	2
(A2)	—	2
A1	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	1
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
(F1/2/3)	—	2

Papildu informācija:

1. B kategorija ir derīga arī B1 kategorijas automobiļu vadīšanai.

2. Valsts kategorijas.

UNGĀRIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Ungārijas paraugs 1 (H1)

Izdots Ungārijā no 1964. gada 1. janvāra līdz 1984. gada 1. janvārim

Apraksts: rozā papīra paraugs, salocīts, sešas lappuses.

Atbilstību tabula		
H1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Papildu informācija:

1. E kategorija ir derīga tikai kopā ar saskaņotām kategorijām, kuru transportlīdzekļus vadītājam jau ir tiesības vadīt. Piemēram: tiesības vadīt B un E kategorijas transportlīdzekļus nozīmē, ka vienlaikus ir atļauts vadīt gan B, gan E kategorijas transportlīdzekļus (B + E).

Ungārijas paraugs 2 (H2)

Izdots Ungārijā no 1984. gada 1. janvāra līdz 2000. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar četrām lappusēm.

Atbilstību tabula		
H2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A, A1	
B	B	
C	C, C1	
D	D, D1	
E	E	1
F	—	

Papildu informācija:

1. E kategorija ir derīga tikai kopā ar saskaņotām kategorijām, kuru transportlīdzekļus vadītājam jau ir tiesības vadīt. Piemēram: tiesības vadīt B un E kategorijas transportlīdzekļus nozīmē, ka vienlaikus ir atļauts vadīt gan B, gan E kategorijas transportlīdzekļus (B + E).

Ungārijas paraugs 3 (H3)

Izdots Ungārijā no 2000. gada 1. janvāra līdz 2004. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs. Šis paraugs ir atzīts arī par valsts personu apliecinošu dokumentu Ungārijas teritorijā. To izdod centralizēti, tas ir kategorijas "A" dokuments ar īpašiem drošības elementiem, kas izgatavots ar lāzergravēšanas tehnoloģijas palīdzību.

Atbilstību tabula

H3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Papildu informācija:

Vadītāja apliecība, kas dod tiesības vienlaikus vadīt vairāku kategoriju transportlīdzekļus, var tikt izdota tikai tādai personai, kurai ir tiesības vadīt velkošo transportlīdzekli.

1. E kategorija, kas iegūta kopā ar C1 kategoriju, ir spēkā arī attiecībā uz B un D1 kategoriju.
2. E kategorija, kas iegūta kopā ar D1 kategoriju, ir spēkā arī B kategorijai.
3. E kategorija, kas iegūta kopā ar C kategoriju, ir spēkā visām kategorijām, kuru transportlīdzekļus persona ir tiesīga vadīt, un ir norādīta vadītāja apliecībā.
4. E kategorija, kas iegūta kopā ar D kategoriju, ir spēkā arī attiecībā uz B un D1 kategoriju.

Ungārijas paraugs 4 (H4)

Izdots Ungārijā kopš 2004. gada 5. augusta

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu. Šis paraugs ir atzīts arī par valsts personu apliecinošu dokumentu Ungārijas teritorijā. To izdod centralizēti, tas ir kategorijas "A" dokuments ar īpašiem drošības elementiem, kas izgatavots ar lāzergravēšanas tehnoloģijas palīdzību.

Atbilstību tabula

H4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	A1	
A	A, A1	
B	B	
BE	BE	

Atbilstību tabula		
H4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
C1	C1	
C1E	C1E	1
C	C, C1	
CE	CE, C1E	3
D1	D1	
D1E	D1E	2
D	D, D1	
DE	DE, D1E	4

Papildu informācija:

Vadītāja apliecība, kas dod tiesības vienlaikus vadīt vairāku kategoriju transportlīdzekļus, var tikt izdota tikai tādai personai, kurai ir tiesības vadīt velkošo transportlīdzekli.

1. E kategorija, kas iegūta kopā ar C1 kategoriju, ir spēkā arī attiecībā uz B un D1 kategoriju.

2. E kategorija, kas iegūta kopā ar D1 kategoriju, ir spēkā arī B kategorijai.

3. E kategorija, kas iegūta kopā ar C kategoriju, ir spēkā visām kategorijām, kuru transportlīdzekļus persona ir tiesīga vadīt, un ir norādīta vadītāja apliecībā.

4. E kategorija, kas iegūta kopā ar D kategoriju, ir spēkā arī attiecībā uz B un D1 kategoriju.

MALTĀ IZDOTIE PARAUGI

Maltas paraugs 1 (M1)

Izdots Maltā no 1991. gada 1. jūlija līdz 2000. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā papīra apliecība, izmēri atvērtā veidā 221 × 100 mm, pirmoreiz izdota 1991. gada jūlijā, salocītā veidā ar sešām lappusēm.

Atbilstību tabula	
M1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A	A, A1, B1
B	B, BE
C	C,CE,C1,C1E
D	D, DE, D1, D1E

Papildu informācija:

Vadītāja apliecība ir maltiešu un angļu valodā. Papīra apliecībai ir sērijas numurs divās lapās un uz tās izvietotas nelielas Maltas policijas emblēmas. Lielāka reljefa emblēma daļēji sedz fotogrāfiju un daļēji ir izvietota uz apliecības, un centrā virs sērijas numura lielā ierāmējumā ir redzams liels Maltas ģerbonis.

Maltas paraugs 2 (M2)

Paraugs izdots Maltā kopš 2001. gada 1. janvāra

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs ar fotogrāfiju, izmērs 85,4 × 54 mm – identitātes kartes lielums – izdots 2001. gadā, atbilstoši Direktīvai 91/439/EEK.

Vadītāja apliecībai ir divas daļas – plastmasas karte ar fotogrāfiju un tai atbilstoša tiesību apliecība. Uz kartes ar fotogrāfiju ir kartes turētāja fotogrāfija, adrese, paraksts un atļautās kategorijas. Tiesību apliecībā, kas papildina vadītāja apliecību, ir norādīts sērijas numurs, vadītāja personas dati, vadītāja apliecības numurs, ieskanēts paraksts, atļautās kategorijas un to darbības ilgums, informācijas kodi, atzīmes par soda punktiem, vadītāja apliecības derīguma termiņš personām virs 70 gadu vecuma un cita atbilstīga informācija. Apakšējā daļā ir norādīts apliecības saņemšanas pamatojums. Vadītāja apliecības aizmugurējā daļā ir norādīts: izdevējiestādes adrese, vadītāja apliecību kategoriju apraksts, ES un valsts informācijas kodu apraksts.

Vadītāja apliecības drošībai ir izmantota izturīga un elastīga kredītkartes stila fotokarte, kas ir jutīga pret ultravioleto gaismu. Kartes priekšpusē centrā ir redzams rozā Maltas krusts. Vārdi "Vadītāja apliecība" ES dalībvalstu valodās (starp vārdiem nav atstarpes) atkārtojas liektās līnijās gandrīz pa visu apliecības priekšējo pusi. Kartē ir redzams arī vadītāja apliecības turētāja sekundārais attēls (dubultattēls) un ap zilo kvadrātu ir burta M mikroiespiedums, un attēlotas 12 dzeltenas zvaigznes. Vadītāja apliecības aizmugurē kreisajā pusē ir reljefs piecu Maltas ģerboņu attēls. Līdzīgas līnijas ar vārdiem "Vadītāja apliecības" arī atkārtojas pa visu aizmugurējo pusi. Kartes aizmugurē ir norādīta informācija: atļautās kategorijas, to darbības ilgums un citi informācijas kodi. Tiesību apliecība ir iedzeltens (iepriekš – zils un rozā) dokuments ar ūdenszīmi. Sērijas numurs ir attēlots labajā augšējā stūrī zem izdevējiestādes logotipa. Sērijas numurs ir norādīts arī uz saņemšanas pamatojuma.

Atbilstību tabula	
M2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
A	A2
A+	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

NĪDERLANDĒ IZDOTIE PARAUGI

Nīderlandes paraugs 1 (NL1)

Izdots Nīderlandē no 1987. gada 1. jūlija līdz 1996. gada 1. jūnijam

Apraksts: rozā papīra apliecība, izmērs 106 × 222 mm.

Atbilstību tabula		
NL1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Papildu informācija:

Lai gan šo vadītāja apliecību derīguma termiņš ir beidzies, šis modelis ir iekļautas šajā dekrētā, jo šīs apliecības var atjaunot.

Ja šādu vadītāja apliecības apmaina, uz to attiecas šādas iegūtās tiesības.

1. Iegūtās tiesības vadīt B kategorijas trīsriteņu mehāniskos transportlīdzekļus. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.03.)
2. Iegūtās tiesības vilkt BE kategorijas piekabi, kuras masa ir vairāk nekā 3 500 kg. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.06.)

Nīderlandes paraugs 2 (NL2)

Paraugs izdots Nīderlandē no 1996. gada 1. jūnija līdz 2002. gada 1. jūnijam

Apraksts: rozā papīra apliecība, izmērs 106 × 222 mm.

Atbilstību tabula		
NL2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Papildu informācija:

Lai gan šo vadītāja apliecību derīguma termiņš ir beidzies, šis modelis ir iekļautas šajā dekrētā, jo šīs apliecības var atjaunot.

Ja šādu vadītāja apliecības apmaina, uz to attiecas šādas iegūtās tiesības.

1. Iegūtās tiesības vadīt B kategorijas trīsriteņu mehāniskos transportlīdzekļus. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.03.)

2. Iegūtās tiesības vilkt BE kategorijas piekabi, kuras masa ir vairāk nekā 3 500 kg. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.06.)

Nīderlandes paraugs 3 (NL3)

Paraugs izdots Nīderlandē no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 1. oktobrim

Apraksts: rozā papīra apliecība, izmērs 106 × 222 mm.

Atbilstību tabula

NL3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A atvieglinātā	A1, A2	
A	A1, A2, A	
B	B	1
BE	BE	2
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1, DE	

Papildu informācija:

Šā parauga apliecības vēl aizvien var būt spēkā vai arī to derīguma termiņš var būt beidzies. Šīs vadītāju apliecības var atjaunot pēc to derīguma termiņa beigām.

Uz šo vadītāja apliecību attiecas šādas iegūtās tiesības:

1. Iegūtās tiesības vadīt B kategorijas trīsriteņu mehāniskos transportlīdzekļus. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.03.)

2. Iegūtās tiesības vilkt BE kategorijas piekabi, kuras masa ir vairāk nekā 3 500 kg. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.06.)

Nīderlandes paraugs 4 (NL4)

Izdots Nīderlandē no 2006. gada 1. oktobra līdz 2013. gada 19. janvārim

Apraksts: rozā plastmasas paraugs (kredītkartes tips).

Atbilstību tabula

NL4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AM	AM	
A atvieglinātā	A1, A2	
A	A	

Atbilstību tabula		
NL4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Papildu informācija:

Uz šo vadītāja apliecību attiecas šādas iegūtās tiesības:

1. Iegūtās tiesības vadīt B kategorijas trīsriteņu mehāniskos transportlīdzekļus. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.03.)
2. Iegūtās tiesības vilkt BE kategorijas piekabi, kuras masa ir vairāk nekā 3 500 kg. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.06.)

Nīderlandes paraugs 5 (NL5)

Izdots Nīderlandē no 2013. gada 19. janvāra līdz 2014. gada 14. novembrim

Apraksts: rozā plastmasas paraugs (kredītkartes tips).

Atbilstību tabula		
NL5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AM	AM	
A1	A1	
A2	A2	
A	A	
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Atbilstību tabula		
NL5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Papildu informācija:

Nīderlandē piemēro tikai iegūtās tiesības, kas izriet no Direktīvas 2006/126/EK stāšanās spēkā. Eiropas Komisija ir norādījusi, ka iegūtās tiesības var pierādīt, izmantojot saskaņotos kodus, taču tas nav obligāti. Šīs tiesības vadītāja apliecībā var norādīt citos veidos.

Tā kā šis jautājums skar iegūtās tiesības, kas ir spēkā visā ES, Nīderlande izvēlējās neizmantot kodus. Iegūtās tiesības var izsecināt no datuma, kurā kategorija izdota pirmo reizi. Ja pirmās izdošanas datums ir pirms 2013. gada 19. janvāra, iegūtās tiesības piemēro.

Tas attiecas uz šādām iegūtām tiesībām.

1. Iegūtās tiesības vadīt B kategorijas trīsriteņu mehānisko transportlīdzekli ar vadītāja apliecību, ja kategorijas pirmās izdošanas datums ir pirms 2013. gada 19. janvāra. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.03.)

2. Iegūtās tiesības vilkt BE kategorijas piekabi, kuras masa ir vairāk nekā 3 500 kg, ja pirmās izdošanas datums ir pirms 2013. gada 19. janvāra. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.06.)

Nīderlandes paraugs 6 (NL6)

Izdots Nīderlandē no 2014. gada 14. novembra un turpmāk.

Apraksts: rozā plastmasas paraugs, kredītkartes tips (aprīkots ar bezkontakta mikroshēmu).

Atbilstību tabula		
NL6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AM	AM	
A1	A1	
A2	A2	
A	A	
B1	B1	3
B	B	1
BE	BE	2
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	

Atbilstību tabula		
NL6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Papildu informācija:

Nīderlandē piemēro tikai iegūtās tiesības, kas izriet no Direktīvas 2006/126/EK stāšanās spēkā. Eiropas Komisija ir norādījusi, ka iegūtās tiesības var pierādīt, izmantojot saskaņotos kodus, taču tas nav obligāti. Šīs tiesības vadītāja apliecībā var norādīt citos veidos.

Tā kā šis jautājums skar iegūtās tiesības, kas ir spēkā visā ES, Nīderlande izvēlējās neizmantot kodus. Iegūtās tiesības var izsecināt no datuma, kurā kategorija izdota pirmo reizi. Ja pirmās izdošanas datums ir pirms 2013. gada 19. janvāra, iegūtās tiesības piemēro.

Tas attiecas uz šādām iegūtām tiesībām:

1. Iegūtās tiesības vadīt B kategorijas trīsriteņu mehānisko transportlīdzekli ar vadītāja apliecību, ja kategorijas pirmās izdošanas datums ir pirms 2013. gada 19. janvāra. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.03.)

2. Iegūtās tiesības vilkt BE kategorijas piekabi, kuras masa ir vairāk nekā 3 500 kg, ja pirmās izdošanas datums ir pirms 2013. gada 19. janvāra. (Var izmantot saskaņoto kodu 79.06.)

3. Attiecīgā gadījumā – B1 kategorija Nīderlandes vadītāju apliecībā par norādīt, zem B kategorijas ierakstot kodu 73.

AUSTRIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Austrijas paraugs 1 (A1)

Izdots Austrijā no 1947. gada 25. marta līdz 1952. gada 15. maijam

Apraksts: 15 × 10,5 cm, pelēks parasts biezs papīrs.

Atbilstību tabula	
A1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
a	A1
—	A2
b	A
—	B1
c 1	B
c 2	B
—	BE
—	C1
—	C1E

Atbilstību tabula	
A1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
d	C,CE
—	D1
—	D1E
d	D, DE
(e)	—
(f)	—

Papildu informācija:

No 1947. gada līdz 1951. gada septembrim izdotiem paraugiem 4. lappusē ir iespiesta atsauce, ka šis paraugs ir izdots apmaiņā pret Vācijas izdotu vadītāja apliecību.

Austrijas paraugs 2 (A2)

Izdots Austrijā no 1952. gada 16. maija līdz 1955. gada 31. decembrim

Apraksts: 22 × 10,5 cm, pelēks parasts biezs papīrs.

Atbilstību tabula		
A2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM	
a	A1	
—	A2	
b	A	
—	B1	
c 1	B	
c 2	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
d 1	C, CE	
—	D1	
—	D1E	

Atbilstību tabula		
A2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
d 2	D, DE	1
(e)	—	
(f)	—	

Papildu informācija:

1. Klase d2: derīguma termiņš pieci gadi.

Austrijas paraugs 3 (A3)

Izdots Austrijā no 1956. gada 1. janvāra līdz 1997. gada 1. novembrim

Apraksts: 22 × 10,5 cm, rozā krāsas; izturīgs papīrs. Šā parauga izkārtojums var atšķirties. Tomēr šā parauga izdošanas laikā nav notikušas būtiskas izmaiņas attiecībā uz tiesību saturu.

Atbilstību tabula		
A3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM	
—	A1	
—	A2	
A	A	
—	B1	
B	B	
—	B	
—	BE	
—	C1	
—	C1E	
C	C	
—	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
—	DE	

Atbilstību tabula		
A3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
E	—	1
F	—	
G	—	
H	—	

Papildu informācija:

1. BE, CE un DE kategorijas Direktīvas 91/439/EEK izpratnē nepastāvēja pirms A4 parauga ieviešanas. E kategorija ir spēkā tikai saistībā ar vismaz vienu no B, C vai D kategorijām; D kategorijas derīguma termiņš pieci gadi ir spēkā arī attiecībā uz E kategoriju saistībā ar D kategoriju.

Austrijas paraugs 4 (A4)

Izdots Austrijā no 1997. gada 1. novembra līdz 2006. gada 1. martam

Apraksts: 22 × 10,5 cm, rozā krāsas; izturīgs papīrs, plastmasas laminēts 2. lappusē (vadītāja apliecības turētāja dati un fotogrāfija).

Atbilstību tabula	
A4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
—	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

Austrijas paraugs 5 (A5)

Paraugs izdots Austrijā kopš 2006. gada 1. marta

Apraksts: 8,5 × 5,5 cm, rozā plastmasas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
A5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A (≤ 25 kW un ≤ 0,16 kW/kg)	A2
A	A
—	B1
B	B
—	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
F	—

POLIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Polijas paraugs 1 (PL1)

Izdots Polijā no 1999. gada 1. jūlija līdz 2001. gada 30. septembrim

Apraksts: identifikācijas karte (horizontāls izkārtojums), izmērs 53,98 × 85,60 mm. Biezums: 0,76 mm, plastmasas karte rozā toņos ar caurspīdīgu aizsardzības pārklājumu.

Atbilstību tabula		
PL1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
*	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	

Atbilstību tabula		
PL1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Papildu informācija:

1. Dokuments, kas apliecina no 13 līdz 18 gadiem vecas personas tiesības vadīt mopēdu, ir mopēda vadītāja apliecība; persona, kas vecāka par 18 gadiem, var vadīt mopēdu bez vadītāja apliecības.

2. *T* kategorija dod tiesības vadīt lauksaimniecības traktoru ar piekabi (piekabēm) vai lēngaitas transportlīdzekli ar piekabi (piekabēm) tikai Polijas teritorijā.

Polijas paraugs 2 (PL2)

Izdots Polijā no 2001. gada 1. oktobra līdz 2004. gada 30. aprīlim

Apraksts: identifikācijas karte (horizontāls izkārtojums), izmērs 53,98 × 85,60 mm. Biezums: 0,76 mm, plastmasas karte rozā toņos ar caurspīdīgu aizsardzības pārklājumu.

Atbilstību tabula		
PL2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	

Atbilstību tabula		
PL2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Papildu informācija:

1. Dokuments, kas apliecina no 13 līdz 18 gadiem vecas personas tiesības vadīt mopēdu, ir mopēda vadītāja apliecība; persona, kas vecāka par 18 gadiem, var vadīt mopēdu bez vadītāja apliecības.

2. *T* kategorija dod tiesības vadīt lauksaimniecības traktoru ar piekabi (piekabēm) vai lēngaitas transportlīdzekli ar piekabi (piekabēm) tikai Polijas teritorijā.

Polijas paraugs 3 (PL3)

Izdots Polijā kopš 2004. gada 1. maija

Apraksts: identifikācijas karte (horizontāls izkārtojums), izmērs 53,98 × 85,60 mm. Biezums: 0,76 mm, plastmasas karte rozā toņos ar caurspīdīgu aizsardzības pārklājumu.

Atbilstību tabula		
PL3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
	AM	1
A1	A1	
—	A2	
A	A	
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	

Atbilstību tabula		
PL3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
T	—	2

Papildu informācija:

1. Dokuments, kas apliecina no 13 līdz 18 gadiem vecas personas tiesības vadīt mopēdu, ir mopēda vadītāja apliecība; persona, kas vecāka par 18 gadiem, var vadīt mopēdu bez vadītāja apliecības.

2. *T* kategorija dod tiesības vadīt lauksaimniecības traktoru ar piekabi (piekabēm) vai lēngaitas transportlīdzekli ar piekabi (piekabēm) tikai Polijas teritorijā.

PORTUGĀLĒ IZDOTIE PARAUGI

Portugāles paraugs 1 (P1)

Izdots Portugālē no 1965. gada 30. augusta līdz 1984. gada 1. septembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar melniem burtiem, 6 lappuses, 105 × 222 mm.

Atbilstību tabula	
P1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A	AM, A1, A2, A
B	B1, B, BE
C	C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
D	Lauksaimniecības traktori

Portugāles paraugs 2 (P2)

Izdots Portugālē no 1984. gada 1. septembra līdz 1994. gada 1. jūlijam

Apraksts: rozā papīra paraugs ar melniem burtiem, 4 lappuses, 106 × 148 mm.

Atbilstību tabula		
P2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	AM	
A	A1, A2, A	1
B	B1, B	
C	C1, C	

Atbilstību tabula		
P2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
E	E	2
D	D1, D	
F (lauksaimniecības traktori)	—	
G (profesionāli transportlīdzekļu vadītāji)	—	

Papildu informācija:

1. Pastāv īpaša vadītāja apliecība, kas ļauj vadīt motociklu ar motoru, mazāku nekā 50 cm^3, un mopēdu; A kategorijas vadītāja apliecības turētājam arī ir atļauts tos vadīt.

2. E kategorijas vadītāja apliecības tiek izsniegtas tikai jebkuras citas kategorijas vadītāja apliecības turētājam.

Portugāles paraugs 3 (P3)

Izdots Portugālē no 1994. gada 1. jūlija līdz 1998. gada 18. oktobrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar melniem burtiem; sešas lappuses. Augstums/platums ir 106 × 221 mm.

Atbilstību tabula		
P3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A1, A2, A	1
B	B1, B	
E	BE, C1E, CE, D1E, DE	2
C	C1, C	
D	D1, D	

Papildu informācija:

1. Pastāv īpaša vadītāja apliecība, kas ļauj vadīt motociklu ar motoru, mazāku nekā 50 cm^3, un mopēdu; A kategorijas vadītāja apliecības turētājam arī ir atļauts tos vadīt.

2. E kategorijas vadītāja apliecība tiek izdota tikai kopā ar citas kategorijas vadītāja apliecību.

Portugāles paraugs 4 (P4)

Izdots Portugālē no 1998. gada 18. oktobra līdz 1999. gada 1. jūlijam

Apraksts: rozā papīra paraugs ar melniem burtiem; sešas lappuses. Augstums/platums ir 106 × 221 mm.

Atbilstību tabula		
P4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1, A	AM	
A1	A1	
A < 25 kW un 0,16 kW/kg	A2	1
A < 25 kW un 0,16 kW/kg	A	1

Atbilstību tabula		
P4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
B	B1 B	
BE	BE	
C	C1, C	
CE	C1E, CE	
D	D1,D	
DE	D1E,DE	

Papildu informācija:

1. Pastāv īpaša vadītāja apliecība, kas ļauj vadīt motociklu ar motoru, mazāku nekā 50 cm^3, un mopēdu; A kategorijas vadītāja apliecības turētājam arī ir atļauts tos vadīt.

Portugāles paraugs 5 (P5)

Izdots Portugālē no 1999. gada 1. jūlija līdz 2005. gada 25. maijam

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvu 91/439/EEK un ISO 7810/7816. Pārbaudes līdzekļi saskaņā ar ISO 10 373.

Atbilstību tabula		
P5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW un 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW un 0,16 kW/kg	A	1
B	B1 B	
BE	BE	
C	C1 C	
CE	C1E, CE	
D	D1, D	
DE	D1E, DE	

Papildu informācija:

1. Pastāv īpaša vadītāja apliecība, kas ļauj vadīt motociklu ar motoru, mazāku nekā 50 cm^3, un mopēdu; A kategorijas vadītāja apliecības turētājam arī ir atļauts tos vadīt.

No 1999. gada 1. jūlija līdz 1999. gada 31. decembrim tika izdotas gan P5 parauga, gan P6 parauga vadītāja apliecības.

Portugāles paraugs 6 (P6)

Izdots Portugālē kopš 2005. gada 25. maija

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvu 91/439/EEK un ISO 7810/7816. Pārbaudes līdzekļi saskaņā ar ISO 10 373.

Atbilstību tabula

P6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1, A	AM	1
A1	A1	
A < 25 kW un 0,16 kW/kg	A2	1
A ≥ 25 kW un 0,16 kW/kg	A	1
B1	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	

Papildu informācija:

1. Pastāv īpaša vadītāja apliecība, kas ļauj vadīt motociklu ar motoru, mazāku nekā 50 cm^3, un mopēdu; A kategorijas vadītāja apliecības turētājam arī ir atļauts tos vadīt.

RUMĀNIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Rumānijas paraugs 1 (ROU1)

Izdots Rumānijā no 1966. gada 29. aprīļa līdz 1984. gada 28. jūnijam

Apraksts: vadītāja apliecības grāmatiņa ar vienu papīra lapu iekšpusē. Rozā. Vienas lappuses izmērs: 74 × 105 mm.

Transportlīdzekļa vadīšanai Rumānijā šis paraugs vairs nav derīgs, jo no 1995. gada līdz 2001. gadam tika noteikta obligāta apliecību nomaiņa. Tomēr apliecību var apmainīt pret jaunu Rumānijā izdotu vadītāja apliecību, un citām dalībvalstīm tā jāatzīst līdz 2033. gada 19. janvārim.

Atbilstību tabula		
ROU1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1

Papildu informācija:

1. E kategorija bija atsevišķa kategorija un bija derīga tikai kopā ar kādu citu kategoriju šādi: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Rumānijas paraugs 2 (ROU2)

Izdots Rumānijā no 1984. gada 1. jūlija līdz 1990. gada 9. aprīlim

Apraksts: smags banknošu kvalitātes papīrs (rozā krāsā), uz kura uzdrukāts drošības raksts. Izmēri: 76 × 112 mm.

Transportlīdzekļa vadīšanai Rumānijā šis paraugs vairs nav derīgs, jo no 1995. gada līdz 2001. gadam tika noteikta obligāta apliecību nomaiņa. Tomēr apliecību var apmainīt pret jaunu Rumānijā izdotu vadītāja apliecību, un citām dalībvalstīm tā jāatzīst līdz 2033. gada 19. janvārim.

Atbilstību tabula		
ROU2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Papildu informācija:

1. E kategorija bija atsevišķa kategorija un bija derīga tikai kopā ar kādu citu kategoriju šādi: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Rumānijas paraugs 3 (ROU3)

Izdots Rumānijā no 1990. gada 9. aprīļa līdz 1995. gada 1. decembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm. Vienas lappuses izmērs: 75 × 103 mm. Ir divas atsevišķas lappuses informācijai par periodiskām veselības pārbaudēm.

Transportlīdzekļa vadīšanai Rumānijā šis paraugs vairs nav derīgs, jo no 1995. gada līdz 2001. gadam tika noteikta obligāta apliecību nomaiņa. Tomēr apliecību var apmainīt pret jaunu Rumānijā izdotu vadītāja apliecību, un citām dalībvalstīm tā jāatzīst līdz 2033. gada 19. janvārim.

Atbilstību tabula

ROU3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A	
B	B	
C	C	
D	D	
E	E	1
F	—	
G	A1	
H	—	
I	—	

Papildu informācija:

1. E kategorija bija atsevišķa kategorija un bija derīga tikai kopā ar kādu citu kategoriju šādi: E + B = BE; E + C = CE; E + D = DE.

Rumānijas paraugs 4 (ROU4)

Izdots Rumānijā no 1995. gada 1. decembra līdz 2008. gadam

Apraksts: laminētas kartes paraugs. Rozā. Izmēri atbilst ISO 7810 standartam. Plastmasas kartes paraugs pakāpeniski ieviests, sākot ar 1995. gada 1. decembri. No 1995. gada 1. decembra līdz 1996. gada 31. oktobrim tika izdoti gan ROU3, gan ROU4 paraugi.

Atbilstību tabula

ROU4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Atbilstību tabula	
ROU4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Papildu informācija:

Šā parauga apliecības ir derīgas līdz derīguma termiņa beigu datumam, kas ierakstīts dokumentā (10 gadi).

Daudzkārtēja aizsardzība pret viltojumiem: īpašs papīrs, ko nevar atdarināt (*Litho Multiplex* metode, iestrādātas nekopējamas līnijas, optiski mainīgs elements, prizmatiska druka, sudrabojums); fotoattēls tiek ieskenēts; blakus fotogrāfijai atrodas hologramma; aizsardzība redzama UV staru apgaismojumā (redzami/neredzami fluorescējošs); mikrodruka (ROMANIA) uz fotogrāfijas apmales un *Microplex* uz transportlīdzekļa attēla dokumenta otrā pusē.

Rumānijas paraugs 5 (ROU5)

Izdots Rumānijā no 2008. gada līdz 2013. gada 19. janvārim

Apraksts: ROU5 vadītāja apliecības paraugs atbilstīgi Direktīvai 2006/126/EK: Polikarbonāta karte saskaņā ar ISO 7810 un ISO 7816-1; aizsardzība pret viltojumiem: pielāgotas hologrammas; redzamās un neredzamās UV tintes; ĪK un luminiscējoši pigmenti, taustes laukumi; materiāli bez optiskajiem spilgtinātājiem; fona drošības raksts; optiski mainīgi elementi; lāzergravējums, drošības fons fotogrāfijas zonā.

Papildu iezīmes: caurspīdīgs logs, viļņojums.

Atbilstību tabula	
ROU5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E

Atbilstību tabula	
ROU5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
Tb	—
Tr	—
Tv	—

Papildu informācija:

Šā parauga apliecības ir derīgas līdz derīguma termiņa beigu datumam, kas ierakstīts dokumentā (10 gadi).

2008. gadā tika izdots gan paraugs ROU4, gan paraugs ROU5.

SLOVĒNIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Slovēnijas paraugs 1 (SLO1)

Izdots Slovēnijā no 1992. gada 15. februāra līdz 2006. gadam

Apraksts: rozā papīra paraugs, salocīts, sešas lappuses.

Šis paraugs var būt izdots šādās valodās: slovēņu; slovēņu un itāļu (divvalodīgs); slovēņu un ungāru (divvalodīgs).

Atbilstību tabula		
SLO1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A	1
B	B	2
C	B, C	
D	B. C, D	
E	BE, CE	3
(F)	—	
(G)	—	
H	A1 79 (< 50 km/h)	

Papildu informācija:

1. Uz kategoriju A var attiekties šādi ierobežojumi (atzīmēti iedaļā piezīmēm):

   "A – LE DO 50 KM/H" vai "21800 A LE DO 50 KM/H", vai "A 79 (< 50 KM/H)": ierobežojums, kas ļauj vadīt tikai A1 79 (< 50 km/h) kategorijas motociklus.

   "A – DO 125 CCM" vai "20500 A <= 125 CCM", vai "A <= 125 CCM IN <= 11KW", vai "20800 A <= 125 CCM IN <= 11 KW", vai "72. (A1)": dod tiesības vadīt tikai A1 kategorijas motociklus;

   "A <= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG", vai "20900 A < = 25 KW ALI < = 0,16 KW/KG", vai "A 209 <= 25 KW ALI <= 0,16 KW/KG)": dod tiesības vadīt A kategorijas motociklus, kuru jauda nepārsniedz 25 kW un jaudas/masas attiecība nepārsniedz 0,16 kW/kg;

   "A – DO 350 CCM" vai "20700 A <= 350 CCM": dod tiesības vadīt A kategorijas motociklus 20 gadu vecumā (vai vairāk).

2. Ja piezīmēm domātajā iedaļā ir atzīmēts turpmāk norādītais:

   "E – LE Z VOZILI B KATEGORIJE" vai "20600 E LE Z VOZILI B KATEGORIJE", vai "E 206. LE Z VOZILI B KAT.", apliecības turētājam papildus ir tiesības vadīt BE kategorijas transportlīdzekļus.

3. E kategorijas apliecības turētājam papildus ir tiesības vadīt DE kategorijas transportlīdzekļus, ja pirms tam iegūtas D kategorijas tiesības.

Slovēnijas paraugs 2 (SLO2)

Izdots Slovēnijā no 2006. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 13. jūlijam

Apraksts: rozā papīrs termoplastiskā folijā.

Šis paraugs var būt izdots šādās valodās: slovēņu; slovēņu un itāļu (divvalodīgs), slovēņu un ungāru (divvalodīgs).

Atbilstību tabula

SLO2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A1	A1
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE

Atbilstību tabula	
SLO2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
F	—
G	—
H	—

Slovēnijas paraugs 3 (SLO3)

Izdots Slovēnijā no 2009. gada 13. jūlija līdz 2013. gada 18. janvārim

Apraksts: polikarbonāta karte saskaņā ar ISO/IEC 7810: 2003; 85,6 × 53,98 mm.

Šis paraugs var būt izdots šādās valodās: slovēņu; slovēņu un itāļu (divvalodīgs), slovēņu un ungāru (divvalodīgs).

Atbilstību tabula	
SLO3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
AM	AM
A1	A1
A2	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F	—
G	—

SLOVĀKIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Slovākijas paraugs 1 (SK1)

Izdots no 1993. gada 1. janvāra līdz 2004. gada 30. aprīlim

Apraksts: apzīmogots rozā kartes paraugs ar divām lappusēm.

Izmēri 105 × 74 mm; papīrs termoplastiskā folijā.

Drošības elementi: vadītāja apliecības numuram izmantota īpaša UV luminiscences iespiešanas tehnika un gijošas. Abu dokumenta lapu fona apdruka.

Atbilstību tabula	
SK1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A/50	AM
—	A1
—	A2
A	AM, A1, A2, A
—	B1
B	AM, B1, B
E (B + E)	AM, B1, B, BE
—	C1
—	C1E
C	AM, B1, B, C1, C
E (C + E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE
—	D1
—	D1E
D	AM, B1, B, C1 C. D1, D
E (D + E)	AM, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
(T)	—

Papildu informācija:

Līdz 2004. gada 1. janvārim tabulā teksts “skúšobná lehota” (pārbaudes laiks) tika ierakstīts tabulā “Osobitné záznamy” (papildu ieraksti) dokumenta aizmugurējā lappusē. Divu gadu pārbaudes laiks tika skaitīts no izdošanas datuma. Tādēļ šādiem dokumentiem derīguma termiņš bija ierobežots ar diviem gadiem, kas reģistrēts 7. punktā. Pēc šādu apliecību apmaiņas, apmainītajā apliecībā derīguma termiņš netika norādīts. Visām kategorijām ir beztermiņa derīgums.

Saskaņotie kodi:

“Okuliare potrebné” = 01

“Ručné riadenie” = šis ierobežojums ir atkarīgs no turētāja fiziskās invaliditātes un var attiekties uz vairāk nekā vienu ES kodu – tas var attiekties uz vienu vai vairākiem no šādiem ES kodiem: 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 42, 43 un 44.

Slovākijas paraugs 2 (SK2)

Izdots kopš 2004. gada 1. maija

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Drošības elementi:

a) apaļš caurspīdīgs difraktīvs optiski mainīgs attēls, kas atrodas pirmajā lappusē starp caurspīdīgas folijas un polikarbonāta slāni un daļēji sedz skenēto dokumenta turētāja sejas attēlu;

b) ar satiksmi saistīti elementi, ceļa zīmju grafiski attēli un transportlīdzekļu piktogrammas, kas atrodas pirmajā lappusē uz polikarbonāta virsmas;

c) reljefs elements "SLOVENSKÁ REPUBLIKA", kas novietots, caurvijot turētāja sejas attēla kreiso augšējo daļu un pārējo karti;

d) drošības diegs (kartes aizmugurē) ar optiski mainīgu burtu un teksta SLOVENSKO/SLOVAKIA atkārtojumiem;

e) uz abām pusēm ir izmantotas divas pasteļkrāsas kopā ar divkāršu īrisiespiedumu, kas veido iespaidu, ka dokuments ir rozā krāsā;

f) malai ir izmantota aptuveni 15 mm plata zilās krāsas svītra, kas parādās sarkana, ja tiek izmantots īsviļņu, un zila, ja tiek izmantots garo viļņu ultravioletais starojums; zils ES karogs kreisajā, augšējā stūrī, teksts: "VODIČSKÝ PREUKAZ SLOVENSKÁ REPUBLIKA" pirmajā lappusē un transportlīdzekļa simbols aizmugurē.

Atbilstību tabula

SK2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
AM	AM
A1	A1
A ≤ 25 kW	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
T	—

SOMIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Somijas paraugs 1 (FIN1)

Izdots Somijā no 1972. gada 1. jūlija līdz 1990. gada 30. septembrim

Apraksts: rozā papīra paraugs, divas lappuses.

Atbilstību tabula	
FIN1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Somijas paraugs 2 (FIN2)

Izdots Somijā no 1990. gada 1. oktobra līdz 1996. gada 30. jūnijam

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
FIN2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
—	A1
—	A2

Atbilstību tabula	
FIN2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Somijas paraugs 3 (FIN3)

Izdots Somijā no 1996. gada 1. jūlija līdz 1997. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
FIN3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E

Atbilstību tabula	
FIN3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Somijas paraugs 4 (FIN4)

Izdots Somijā kopš 1998. gada 1. janvāra

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula		
FIN4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
M	AM	1, 4
A1	A1	
—	A2	
A	A	3
—	B1	
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	

Atbilstību tabula		
FIN4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
DE	DE	
(M)	—	
(T)	—	2

Papildu informācija:

1. Valsts kategorija M (vieglajiem četrriteņu transportlīdzekļiem, standarta mopēdiem, neskaitot zemas jaudas mopēdus) tika ieviesta 2000. gada 1. janvārī. Tiem, kuri līdz minētajai dienai ir sasnieguši 15 gadu vecumu, joprojām ir tiesības vadīt mopēdus (neieskaitot vieglos kvadriciklus) bez vadītāja apliecības.

2. T Kategoriju ieviesa pat pirms pirmā parauga (FIN1). T kategorija ļauj vadīt traktorus (izņemot traktorus, kuri var pārvietoties pa ceļiem), darba mašīnas ar motoru un sniega motociklus, un jebkurus transportlīdzekļus, ko tie velk. Tiesības vadīt T kategorijas transportlīdzekļus ir ietvertas visās citās kategorijās, izņemot kategoriju M/AM. T kategorija nav ierakstīta vadītāja apliecībā, ja tajā ir citas kategorijas, kurā tā ir ietverta. Tā var būt ierakstīta tikai tad, ja ir nokārtots atsevišķs pārbaudījums, lai varētu vadīt T kategorijas transportlīdzekļus. No 2013. gada 19. janvāra ir jāievieš jauna kategorija LT – traktoriem, ar kuriem var pārvietoties pa ceļiem. Tiesības vadīt LT kategorijas transportlīdzekļus ir ietvertas kategorijās C1 un C.

3. No 2013. gada 19. janvāra A kategorija atbilst A2 kategorijai, ja nav beidzies attiecīgais divu gadu termiņš, pretējā gadījumā A kategorijai, ja vadītāja apliecība ir izdota pirms minētā datuma.

4. No 2013. gada 19. janvāra vadītāja apliecībā, izmantojot atsevišķus valsts kodus, ieraksta, ka ir nokārtots kategorijas AM praktiskais pārbaudījums, kas ļauj vadīt mopēdus (rīcības pārbaudījums) un vieglos kvadriciklus (braukšanas eksāmens).

Somijas paraugs 5 (FIN5)

Izdots Ālandu salu teritorijā no 1973. gada 1. augusta līdz 1992. gada 31. maijam

Apraksts: rozā papīra paraugs ar divām lappusēm.

Atbilstību tabula	
FIN5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
—	A1
—	A2
A	A
—	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
—	D1
—	D1E

Atbilstību tabula	
FIN5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
D	D
DE	DE
(KT)	A
(T)	—

Somijas paraugs 6 (FIN6)

Izdots Ālandu salu teritorijā no 1992. gada 1. jūnija līdz 1997. gada 31. decembrim

Apraksts: rozā plastmasas kartes paraugs.

Atbilstību tabula	
FIN6 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
(T)	—

Papildu informācija:

Kategoriju A1 ieviesa 1996. gada 1. jūlija.

Kategoriju B1, C1, C1E, D1 un D1E ieviesa 1996. gada 1. septembrī.

Kad ieviesa kategorijas A1, B1, C1, C1E, D, D1 un D1E, vadītāja apliecības izskats nemainījās.

Somijas paraugs 7 (FIN7)

Izdots Ālandu salu teritorijā kopš 1998. gada 1. janvāra

Apraksts: plastmasas kartes modelis saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula

FIN7 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM	
A1	A1	
—	A2	5
A	A	3
B1	B1	4, 6
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
M	AM	1, 7
(T)	—	2

Papildu informācija:

1. M kategoriju (vieglajiem četrriteņu transportlīdzekļiem, standarta mopēdiem, neskaitot zemas jaudas mopēdus) ieviesa 2004. gada 1. jūnijā.

2. T kategorija ļauj vadīt traktorus (izņemot traktorus, kuri var pārvietoties pa ceļiem), darba mašīnas ar motoru un sniega motociklus, un jebkurus transportlīdzekļus, ko tie velk.

3. A kategorijas vadītāja apliecību izsniedz vai nu motocikliem līdz 25 kW, kur jaudas/masas attiecība nepārsniedz 0,16 kW uz kilogramu, vai jebkāda veida motocikliem. Persona, kam A kategorijas transportlīdzekļa vadītāja apliecība ir divus gadus un atļauj vadīt motociklus līdz 25 kW, kur jaudas/masas attiecība nepārsniedz 0,16 kW uz kilogramu, ir tiesīga vadīt jebkāda veida motociklus.

4. Vadītāja apliecības otrajā lappusē kategorija B1 nav norādīta.

5. A2 kategorija tiks ieviesta 2013. gada 19. janvārī.

6. B1 kategorija tiks atcelta 2013. gada 19. janvārī.

7. M kategoriju 2013. gada 19. janvārī aizstāj AM kategorija.

ZVIEDRIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Zviedrijas paraugs 1 (S1)

Izdots Zviedrijā no 1999. gada 1. jūnija līdz 2007. gada 30. novembrim

Apraksts: vadītāja apliecība ir izdota kā ID-1 karte un ir izgatavota no polikarbonāta.

Atbilstību tabula

S1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
—	AM	
A1	A1	1, 3, 4
—	A2	
A	A	1, 3, 5
—	B1	
B	B	2, 6
BE	BE	7
—	C1	
—	C1E	
C	C	
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Papildu informācija:

1. Apliecības turētāji, kas A kategorijas tiesības ar ierobežojumu attiecībā uz vieglajiem motocikliem ir ieguvuši pirms 1996. gada 1. jūlija, ir tiesīgi vadīt mehāniskus transportlīdzekļus ar motora tilpumu ne vairāk kā 125 cm^3 bez jaudas (kW) ierobežojuma. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai A1 kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības..

2. Apliecības turētāji, kas B kategorijas vadītāja apliecību ir ieguvuši pirms 1996. gada 1. jūlija, ir tiesīgi vadīt privātos automobiļus, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 t, ja transportlīdzeklis ir reģistrēts kā privātais automobilis, nevis kā vieglais kravas automobilis. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai B kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

3. Vadītāja apliecības turētāji, kas A1 vai A kategorijas vadītāja apliecību ieguvuši pirms 2013. gada 19. janvāra, ir tiesīgi vadīt kvadriciklus. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai A1 vai A kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

4. Vadītāja apliecības turētāji, kas A1 kategorijas apliecību ieguvuši pirms 2013. gada 19. janvāra, ir tiesīgi vadīt A1 kategorijas motociklus, kuru jaudas/svara attiecība pārsniedz 0,1 kW/kg (kods 79.05). Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai A1 kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

5. Vadītāja apliecības turētāji, kas A kategorijas vadītāja apliecību ieguvuši pirms 2013. gada 19. janvāra, ir tiesīgi vadīt motociklus, kuru jauda pārsniedz 25 kW vai kuru jaudas/svara attiecība pārsniedz 0,16 kW/kg, tikai tad, ja A kategorijas apliecība viņiem bijusi vismaz divus gadus vai pēc 21 gada sasniegšanas viņi ir nokārtojusī vadīšanas pārbaudījumu uz šāda veida motocikliem.

6. Vadītāja apliecības turētāji, kas ieguvuši B kategorijas vadītāja apliecību pirms 2013. gada 19. janvāra ir tiesīgi vadīt jebkādas jaudas triciklus. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. To B kategorijas vadītāja apliecību, kas izsniegtas pēc anulēšanas, sākot ar 2013. gada 19. janvāri, turētāji ir tiesīgi vadīt triciklus, kuru lietderīgā jauda pārsniedz 15 kW, tikai Zviedrijas teritorijā un ar nosacījumu, ka tās turētāja vecums ir 21 gads vai vairāk. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

7. Vadītāja apliecību turētāji, kuri ieguvuši BE kategorijas vadītāja apliecību pirms 2013. gada 19. janvāra ir tiesīgi vadīt transportlīdzekļus, kura maksimālā atļautā piekabes masa pārsniedz 3,5 t (kods 79.06). Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai BE kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

Zviedrijas paraugs 2 (S2)

Izdots Zviedrijā no 2007. gada 27. novembra līdz 2013. gada 18. janvārim

Apraksts: vadītāja apliecība ir izdota kā ID-1 karte un ir izgatavota no polikarbonāta. Karti izgatavo rozā krāsā, tās īpatnība ir skaidra skata (caurspīdīgs) logs kartes vidū, zem paraksta.

Atbilstību tabula

S2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
AM	AM	3
A1	A1	1, 4, 5
—	A2	
A	A	1, 4, 6
—	B1	
B	B	2, 7
BE	BE	8
—	C1	
—	C1E	
C	C	

Atbilstību tabula		
S2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
CE	CE	
—	D1	
—	D1E	
D	D	
DE	DE	

Papildu informācija:

1. Apliecības turētāji, kas A kategorijas tiesības ar ierobežojumu attiecībā uz vieglajiem motocikliem ir ieguvuši pirms 1996. gada 1. jūlija, ir tiesīgi vadīt mehāniskus transportlīdzekļus ar motora tilpumu ne vairāk kā 125 cm^3 bez jaudas (kW) ierobežojuma. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai A1 kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

2. Apliecības turētāji, kas B kategorijas apliecību ir ieguvuši pirms 1996. gada 1. jūlija, ir tiesīgi vadīt privātās automašīnas, kuru maksimālā atļautā masa pārsniedz 3,5 t, ja transportlīdzeklis ir reģistrēts kā privāta automašīna un ne kā vieglais kravas automobilis. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai B kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

3. AM kategoriju Zviedrijā ieviesa 2009. gada 1. oktobrī kā valsts kategoriju.

4. Vadītāja apliecības turētāji, kas A1 vai A kategorijas vadītāja apliecību ieguvuši pirms 2013. gada 19. janvāra, ir tiesīgi vadīt kvadriciklus. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai A1 vai A kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

5. Vadītāja apliecības turētāji, kas A1 kategorijas apliecību ieguvuši pirms 2013. gada 19. janvāra ir tiesīgi vadīt A1 kategorijas motociklus, kuru jaudas/svara attiecība pārsniedz 0,1 kW/kg (no 2013. gada 31. decembra jaunais kods 79.05). Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai A1 kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

6. Vadītāja apliecības turētāji, kas A kategorijas vadītāja apliecību ieguvuši pirms 2013. gada 19. janvāra, ir tiesīgi vadīt motociklus, kuru jauda pārsniedz 25 kW vai kuru jaudas/svara attiecība pārsniedz 0,16 kW/kg, tikai tad, ja A kategorijas apliecība viņiem bijusi vismaz divus gadus vai pēc 21 gada sasniegšanas viņi ir nokārtojusī vadīšanas pārbaudījumu uz šāda veida motocikliem.

7. Vadītāja apliecības turētāji, kas ieguvuši B kategorijas vadītāja apliecību pirms 2013. gada 19. janvāra ir tiesīgi vadīt jebkādas jaudas triciklus. Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. To B kategorijas vadītāja apliecību, kas izsniegtas pēc anulēšanas, sākot ar 2013. gada 19. janvāri, turētāji ir tiesīgi vadīt triciklus, kuru lietderīgā jauda pārsniedz 15 kW, tikai Zviedrijas teritorijā un ar nosacījumu, ka tās turētāja vecums ir 21 gads vai vairāk. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

8. Vadītāja apliecību turētāji, kuri ieguvuši BE kategorijas vadītāja apliecību pirms 2013. gada 19. janvāra ir tiesīgi vadīt transportlīdzekļus, kura maksimālā atļautā piekabes masa pārsniedz 3,5 t (no 2013. gada 31. decembra jaunais kods ir 79.06). Šīs tiesības paliek nemainīgas līdz vadītāja apliecības derīguma termiņa beigām. Pēc apliecības anulēšanas un jaunās vadītāja apliecības izdošanas apliecības turētājs saskaņā ar Direktīvu 2006/126/EK ir tiesīgs vadīt tikai BE kategorijas transportlīdzekļus. Vadītāja apliecības atjaunošana vai izsniegšana gadījumos, kas nav anulēšana, neietekmē iepriekšējās tiesības.

APVIENOTAJĀ KARALISTĒ IZDOTIE PARAUGI

Apvienotās Karalistes paraugs 1 (UK1)

Izdots Lielbritānijā no 1976. gada janvāra līdz 1986. gada janvārim

Apraksts: zaļš garš paraugs, kas ir salocīts.

Atbilstību tabula

UK1 (Lielbritānija) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	B, BE, C1, C1E 79 (≤ 8,25 t)	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78, 79 (≤ 8,25 t)	2
C	B1 79 (≤ 425 kg)	
D	A	
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Papildu informācija:

1. A grupas vadītāja apliecību turētāji ir tiesīgi vadīt D1 un D1E kategorijas transportlīdzekļus, kas nav paredzēti nomai vai lietošanai pret atlīdzību (ne profesionālai lietošanai, pasažieri nemaksā ne tieši, ne netieši), un C1E kategorijas transportlīdzekļus, ja piekabes un velkošā transportlīdzekļa kopīgais svars nepārsniedz 8,25 t.

2. Tāpat kā A grupas apliecības turētāji, bet visiem transportlīdzekļiem jābūt tikai ar automātisko pārnesumu.

Apvienotās Karalistes paraugs 2 (UK2)

Izdots Lielbritānijā no 1986. gada janvāra līdz 1990. gada jūnijam

Apraksts: rozā paraugs, salocīts. Tikai daļa no tā ir faktiskā vadītāja apliecība, atlikusī daļa ir tās papildinājums.

Atbilstību tabula

UK2 (Lielbritānija) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	B, BE, C1, C1E	1
B	B 78, BE 78, C1 78, C1E 78	2
C	A79 (≥ 550 kg) B1 79	3
D	A	
E	AM, A1	4
(E, F, G, H, J, K, L, M, N)	—	

Papildu informācija:

1. A grupas vadītāja apliecību turētāji ir tiesīgi vadīt D1 un D1E kategorijas transportlīdzekļus, kas nav paredzēti nomai vai lietošanai pret atlīdzību (ne profesionālai lietošanai, pasažieri nemaksā ne tieši, ne netieši), un C1E kategorijas transportlīdzekļus, ja piekabes un velkošā transportlīdzekļa kopīgais svars nepārsniedz 8,25 tonnas.

2. Tāpat kā A grupas apliecības turētāji, bet visiem transportlīdzekļiem jābūt tikai ar automātisko pārnesumu.

3. Vienīgi A kategorijas triciklu tipa transportlīdzekļiem vai B1 kategorijas kvadriciklu tipa transportlīdzekļiem, kam abos gadījumos maksimālā atļautā masa ir ≥ 550 kg.

4. Tikai A1 kategorijas transportlīdzekļiem ar motora tilpumu ≤ 50 cm^3 un ar maksimālo projektēto ātrumu ≤ 50 km/h.

Apvienotās Karalistes paraugs 3 (UK3)

Izdots Apvienotajā Karalistē no 1990. gada jūnija līdz 1996. gada decembrim

Apraksts: rozā un zaļš paraugs, salocīts. Tikai daļa no tā ir faktiskā vadītāja apliecība, atlikusī daļa ir tās papildinājums.

Atbilstību tabula

UK3 (Lielbritānija) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B, C1E	2
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	3
B1 (invalīdu transportlīdzekļi)	—	4
F, G, H, K, L		

Papildu informācija:

1. Vienīgi A kategorijas triciklu tipa transportlīdzekļiem vai B1 kategorijas kvadriciklu tipa transportlīdzekļiem, kam abos gadījumos maksimālā atļautā masa ir ≥ 550 kg.

2. A grupas vadītāja apliecību turētāji ir tiesīgi vadīt D1 un D1E kategorijas transportlīdzekļus, kas nav paredzēti nomai vai lietošanai pret atlīdzību (ne profesionālai lietošanai, pasažieri nemaksā ne tieši, ne netieši), un C1E kategorijas transportlīdzekļus, ja piekabes un velkošā transportlīdzekļa kopīgais svars nepārsniedz 8,25 tonnas.

3. Tikai A1 kategorijas transportlīdzekļiem ar motora tilpumu ≤ 50 cm^3 un ar maksimālo projektēto ātrumu ≤ 50 km/h.

4. Valsts kategorija, invalīdiem projektēti un būvēti transportlīdzekļi, kas ir ≤ 254 kg.

Apvienotās Karalistes paraugs 4 (UK4)

Izdots Lielbritānijā no 1997. gada janvāra līdz 2000. gada martam

Apraksts: rozā un zaļš paraugs, salocīts. Tikai daļa no tā ir faktiskā vadītāja apliecība, atlikusī daļa ir tās papildinājums.

Atbilstību tabula

UK4 (Lielbritānija) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (invalīdu transportlīdzekļi) F, G, H, K, P		3

Papildu informācija:

1. Vienīgi A kategorijas triciklu tipa transportlīdzekļiem vai B1 kategorijas kvadriciklu tipa transportlīdzekļiem (abos gadījumos maksimālā atļautā masa ir ≥ 550 kg).

2. Tikai A1 kategorijas transportlīdzekļiem ar motora tilpumu ≤ 50 cm^3 un ar maksimālo projektēto ātrumu ≤ 50 km/h.

3. Izdota tikai tām personām, kurām šīs tiesības bija pirms 1999. gada 12. novembra.

Paraugu Nr. 4 un 5 izdošanas periodi pārklājas.

Apvienotās Karalistes paraugs 5 (UK5)

Izdots Lielbritānijā kopš 1998. gada jūlija un pirms 2013. gada 19. janvāra

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Apliecības papildinājumu, uz kura reģistrē izdarītos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, izdod atsevišķi. Šā parauga izdošanas laiks daļēji sakrīt ar UK4 parauga izdošanas laiku sakarā ar pakāpenisku jaunā parauga ieviešanu.

Atbilstību tabula

UK5 (Lielbritānija) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 kg), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (invalīdu transportlīdzekļi) F, G, H, K, P		3

Papildu informācija:

1. Vienīgi A kategorijas triciklu tipa transportlīdzekļiem vai B1 kategorijas kvadriciklu tipa transportlīdzekļiem (abos gadījumos maksimālā atļautā masa ir ≥ 550 kg).

2. Tikai A1 kategorijas transportlīdzekļiem ar motora tilpumu ≤ 50 cm^3 un ar maksimālo projektēto ātrumu ≤ 50 km/h.

3. Izdota tikai tām personām, kurām šīs tiesības bija pirms 1999. gada 12. novembra.

Apvienotās Karalistes paraugs 6 (UK6)

Izdots Ziemeļīrijā no 1999. gada 1. aprīļa un pirms 2013. gada 19. janvāra

Apraksts: plastmasas kartes modelis saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Apliecības papildinājumu, uz kura reģistrē izdarītos ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus, izdod atsevišķi.

Atbilstību tabula

UK6 (Ziemeļīrija) kategorijas paraugs	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A1	A1	
A	A	
B1	A 79 (≥ 550 KG), B1	1
B	B	
BE	BE	
C1	C1	
C1E	C1E	
C	C	
CE	CE	
D1	D1	
D1E	D1E	
D	D	
DE	DE	
P	AM, A1	2
B1 (invalīdu transportlīdzekļi)	—	
F, G, H, K	—	

Papildu informācija

1. Vienīgi A kategorijas triciklu tipa transportlīdzekļiem vai B1 kategorijas kvadriciklu tipa transportlīdzekļiem (abos gadījumos maksimālā atļautā masa ir ≥ 550 kg).

2. Tikai A1 kategorijas transportlīdzekļiem ar motora tilpumu ≤ 50 cm^3 un ar maksimālo projektēto ātrumu ≤ 50 km/h.

Apvienotās Karalistes paraugs 7 (UK7)

Izdots Gibraltārā no 1990. gada 2. decembra līdz 1997. gada 15. janvārim

Apraksts: Rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm saskaņā ar Padomes Pirmās direktīvas 80/1263/EEK ([1]) I pielikumu.

Atbilstību tabula	
UK7 (Gibraltārs) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A	A, B1 79 (≤ 400 kg) tikai tricikli
B	B, B1 (tikai kvadricikli)
BE	BE
C	C, C1
CE	CE. C1E
C1	BE, C, C1E, CE, un D kategorijas turētājiem D1E un DE
D	D, D1
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

Apvienotās Karalistes paraugs 8 (UK8)

Izdots Gibraltārā no 1997. gada 16. janvāra līdz 2006. gada 24. augustam

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK I pielikumu.

Atbilstību tabula	
UK8 (Gibraltārs) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C

([1]) Padomes 1980. gada 4. decembra Pirmā direktīva 80/1263/EEK par Kopienas transportlīdzekļa vadītāja apliecības ieviešanu (OV L 375, 31.12.1980., 1. lpp.).

Atbilstību tabula	
UK8 (Gibraltārs) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

Apvienotās Karalistes paraugs 9 (UK9)

Izdots Gibraltārā kopš 2006. gada 15. augusta

Apraksts: rozā papīra paraugs ar sešām lappusēm saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK I pielikumu. Tāpat kā paraugam UK8, bet priekšējais vāks pārveidots, lai atspoguļotu jauno dalībvalstu pievienošanos.

Atbilstību tabula	
UK9 (Gibraltārs) parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A1	A1
A	A
B1	B1
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, H, I, J, K	—

ISLANDĒ IZDOTIE PARAUGI

Islandes paraugs 1 (ÍS1)

Izdots Islandē no 1960. gada 12. aprīļa līdz 1981. gadam

Apraksts: zaļš papīrs, laminēts, ar divām lappusēm.

Atbilstību tabula		
ÍS1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Papildu informācija:

1. Šo apliecību turētāju tiesības vadīt C kategorijas transportlīdzekļus attiecas tikai uz B un/vai E kategorijas transportlīdzekļu profesionālu vadīšanu, un tām Direktīvas 91/439/EEK nozīmē nav atbilstības.

Islandes paraugs 2 (ÍS2)

Izdots Islandē no 1981. gada līdz 1988. gada 1. martam

Apraksts: rozā papīrs, laminēts, ar divām lappusēm.

Atbilstību tabula		
ÍS2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E, D1, D1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Papildu informācija:

1. Šo apliecību turētāju tiesības vadīt C kategorijas transportlīdzekļus attiecas tikai uz B un/vai E kategorijas transportlīdzekļu profesionālu vadīšanu, un tām Direktīvas 91/439/EEK nozīmē nav atbilstības.

Islandes paraugs 3 (ÍS3)

Izdots Islandē no 1988. gada 1. marta līdz 1993. gada 31. maijam

Apraksts: rozā papīrs, laminēts, ar divām lappusēm.

Atbilstību tabula		
ÍS3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A, B1 79 (≤ 400 kg)	
B	B, BE, C1, C1E	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Papildu informācija:

1. Šo apliecību turētāju tiesības vadīt C kategorijas transportlīdzekļus attiecas tikai uz B un/vai E kategorijas transportlīdzekļu profesionālu vadīšanu, un tām Direktīvas 91/439/EEK nozīmē nav atbilstības.

Islandes paraugs 4 (ÍS4)

Izdots Islandē no 1993. gada 1. jūnija līdz 1997. gada 14. augustam

Apraksts: rozā papīrs, laminēts, ar divām lappusēm.

Atbilstību tabula		
ÍS4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	A	
B	B, BE	
C		1
D	C, CE	
E	D, DE	

Papildu informācija:

1. Šo apliecību turētāju tiesības vadīt C kategorijas transportlīdzekļus attiecas tikai uz B un/vai E kategorijas transportlīdzekļu profesionālu vadīšanu, un tām Direktīvas 91/439/EEK nozīmē nav atbilstības.

Islandes paraugs 5 (ÍS5)

Izdots Islandē kopš 1997. gada 15. augusta

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula	
ÍS5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
A	A
B	B

Atbilstību tabula	
ÍS5 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
BE	BE
C	C
CE	CE
D	D
DE	DE

LIHTENŠTEINĀ IZDOTIE PARAUGI

Lihtenšteinas paraugs 1 (FL1)

Izdots Lihtenšteinā no 1978. gada līdz 1993. gadam

Apraksts: zila papīra paraugs, izmērs A-5.

Atbilstību tabula	
FL1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B (profesionālai lietošanai)
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Lihtenšteinas paraugs 2 (FL2)

Izdots Lihtenšteinā no 1993. gada līdz 2003. gada aprīlim

Apraksts: zila papīra paraugs, izmērs A-5.

Atbilstību tabula	
FL2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
A2 – 79 (≤ 400 kg)	B1
B	B
BE	BE
—	C1
—	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G	—

Lihtenšteinas paraugs 3 (FL3)

Izdots Lihtenšteinā kopš 2003. gada aprīļa

Apraksts: kredītkartes formāts, ES paraugs.

Atbilstību tabula	
FL3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
—	AM
A1	A1
—	A2
A	A
B1	B1

Atbilstību tabula	
FL3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
B	B
BE	BE
C1	C1
C1E	C1E
C	C
CE	CE
D1	D1
D1E	D1E
D	D
DE	DE
F, G, M	—

NORVĒĢIJĀ IZDOTIE PARAUGI

Vispārīga piezīme attiecībā uz visiem paraugiem: visās Norvēģijas vadītāja apliecībās ir iepriekš iespiests teksts "bokmål" (būkmolā) vai "nynorsk" (jaunnorvēģu valodā). Abiem valodas veidiem ir līdzvērtīgs statuss. Vārdi "førerkort" un "Norge" norāda, ka teksts ir "bokmål" (būkmolā); vārdi "førarkort" un "Noreg" norāda uz "nynorsk" (jaunnorvēģu) teksta veidu.

Norvēģijas paraugs 1 (N1)

Izdots Norvēģijā no 1967. gada 23. aprīļa līdz 1979. gada 31. martam

Apraksts: tumši zaļš vāks, paraugs salocīts A7 formātā, sešas lappuses. Uz priekšējā vāka ir vārdi "Førerkort" vai "Førarkort".

Atbilstību tabula	
N1 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas
Klasse 1	AM, A1, B, BE
Klasse 2	AM, A1, B, BE
Klasse 3	AM, A
Klasse 4	—

Papildu informācija:

Šis paraugs ir derīgs līdz apliecības turētāja 100. dzimšanas dienai, ja apliecībai bija desmit gadu derīguma termiņš un tā bija derīga 1982. gada 2. aprīlī. Valsts iestādes iesaka šā parauga turētājiem pirms braukšanas uz ārzemēm to apmainīt pret N4 paraugu vai ņemt līdzi apstiprinātu tulkojumu vai starptautisko vadītāja apliecību, kas atbilst Vīnes 1968. gada Konvencijai par ceļu satiksmi.

Norvēģijas paraugs 2 (N2)

Izdots Norvēģijā no 1979. gada 1. aprīļa līdz 1989. gada 1. martam

Apraksts: spilgti rozā papīra paraugs, kas apvilkts ar caurspīdīgu plastmasu, divas lappuses. Apliecībās, kas izdotas pēc 1985. gada jūlija, ir pirmās izdošanas datums, kad apliecības turētājam izdota jebkura vadītāja apliecība ("Første førerkort").

Atbilstību tabula

N2 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A	
A + "Klasse A gjelder bare lett motorsykkel"	AM, A1	1
B	B	2
BE	BE	3
C	C	
CE	CE	
D	D	
DE	DE	
A + "Klasse A gjelder bare belte-motorsykkel"	—	
T	—	

Papildu informācija:

1. Vadītāja apliecības aizmugurē ir spiedogs ar tekstu attiecībā uz ierobežojumiem.
2. Tiesības, kas norādītas spiedogā vadītāja apliecības aizmugurē, zaudēja spēku 2002. gada 1. janvārī un turpmāk.
3. To vadītāju apliecību Klasse 1 vai 2 turētājiem, kas izdotas līdz 1979. gada 1. aprīlim un tad apmainītas ar BE kategorijas N2 paraugu, ir papildu tiesības vadīt AM un A1 kategorijas transportlīdzekļus.

Norvēģijas paraugs 3 (N3)

Izdots Norvēģijā no 1989. gada 1. marta līdz 1997. gada 31. decembrim

Apraksts: spilgti rozā un pelēka papīra paraugs, kas apvilkts ar caurspīdīgu plastmasu, divas lappuses.

Atbilstību tabula

N3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A	
A + "Klasse A gjelder bare lett motorsykkel"	AM, A1	1
A1	AM, A1	2
B	B	3
BE	BE	4

Atbilstību tabula		
N3 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	5
C1E	C1E	5
D	D	
DE	DE	
D1	D1	6
D1E	D1E	6
D2	D1	
D2E	D1E	
A + "Klasse A gjelder bare belte-motorsykkel"	—	
S	—	
T	—	

Papildu informācija:

1. Vadītāja apliecības aizmugurē ir spiedogs ar tekstu attiecībā uz ierobežojumiem.
2. A1 kategoriju ieviesa 1997. gada 1. janvārī.
3. Tiesības, kas norādītas spiedogā vadītāja apliecības aizmugurē, zaudēja spēku 2002. gada 1. janvārī un turpmāk.
4. To vadītāju apliecību "Klasse 1" vai "Klasse 2" turētājiem, kas izdotas līdz 1979. gada 1. aprīlim un tad apmainītas ar N2 paraugu vai/un BE kategorijas N3 paraugu, ir papildu tiesības vadīt A1 kategorijas transportlīdzekļus.
5. C1 un C1E kategorijas ieviesa 1997. gada 1. janvārī.
6. Kategorijas D1 un D1E ieviesa 1997. gada 1. janvārī, aizvietojot 1989. gadā ieviestās kategorijas D2 un D2E.

Norvēģijas paraugs 4 (N4)

Izdots Norvēģijā kopš 1998. gada 1. janvāra

Apraksts: plastmasas kartes paraugs saskaņā ar Direktīvas 91/439/EEK Ia pielikumu.

Atbilstību tabula		
N4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
A	AM, A2, A	
A1	AM, A1	
B	B	

Atbilstību tabula		
N4 parauga kategorijas	Atbilstošās kategorijas	Piezīmes
BE	BE	
B1	B1	
C	C	
CE	CE	
C1	C1	
C1E	C1E	
D	D	
DE	DE	
D1	D1	
D1E	D1E	
M	AM	1
S, T	—	

Papildu informācija:

1. Valsts kategorija M ietver visus mopēdus, kā noteikts Direktīvas 2006/126/EK 4. panta 2. punktā. Tiesības var būt attiecinātas tikai uz divriteņu mopēdiem un trīs/četru riteņu mopēdiem, kuru pašmasa nepārsniedz 150 kg, t. i., M145 vai M146. Citādi tiesības varētu būt attiecinātas tikai uz jebkādu trīs/četru riteņu mopēdu, t. i., M147.

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)

Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV