II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) Nr. 2015/1071

(2014. gada 1. oktobris)

par valsts atbalstu SA 26190 (2012/C) (ex 2011/NN), ko Vācija sniegusi Zārbrikenes lidostai un aviosabiedrībām, kuras izmanto šo lidostu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5062)

(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 uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([2]) un ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Eiropas Parlamenta deputāte *Hiltrud Breyer* 2008. gadā uzdeva parlamentāro jautājumu par valsts finansējumu sabiedrībai *Verkehrsholding Saarland* (*vh Saar*) un Zārbrikenes lidostai, kā arī par atlaidēm, kas piešķirtas aviosabiedrībām, kuras izmanto šo lidostu ([3]). Komisārs *A. Tajani* 2008. gada 5. septembrī atbildēja uz šo parlamentāro jautājumu. Turklāt minēto jautājumu reģistrēja kā sūdzību Nr. CP 171/2008.

(2) Parlamentārajā jautājumā tika apgalvots, ka sabiedrība *vh Saar* ir saņēmusi no Zāras federālās zemes budžeta EUR 11 miljonus kapitāla palielināšanai. Tika apgalvots, ka šos līdzekļus izmantoja, lai segtu lidostas operatora (kas pieder *vh Saar* meitasuzņēmumam) zaudējumus. Tika apgalvots, ka lidostas operatoru, tā mātesuzņēmumu un *vh Saar* saista peļņas un zaudējumu nodošanas līgumi. Šāda shēma, iespējams, tika izmantota, lai varētu slepus un pastāvīgi subsidēt nerentablo lidostu.

(3) Komisija 2008. gada 31. jūlijā, 2010. gada 24. septembrī, 2011. gada 24. martā un 2011. gada 8. augustā pieprasīja papildu informāciju no Vācijas. Vācija atbildēja uz šiem jautājumiem un sniedza papildu informāciju 2008. gada 4. novembrī, 2011. gada 17. janvārī, 2011. gada 14. jūnijā un 2011. gada 7. oktobrī.

(4) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē informēja Vāciju, ka tā attiecībā uz šo atbalstu nolēmusi sākt formālu izmeklēšanas procedūru, kā paredzēts Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā.

([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. Abos gadījumos noteikumi 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 vairākas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, aizstājot "Kopienu" ar "Savienību", "kopējo tirgu" ar "iekšējo tirgu". Šajā lēmumā ir izmantota LESD terminoloģija.

([2]) OV C 213, 19.7.2012., 1. lpp.

([3]) E-3778/08, 2008. gada 8. jūlijs.

(5) Komisijas lēmums sākt procedūru ("lēmums par procedūras sākšanu") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([4]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par iespējamo atbalstu.

(6) Komisija saņēma piezīmes no vienas ieinteresētās personas – aviosabiedrības *Air Berlin* – 2012. gada 20. augustā. Komisija 2012. gada 1. oktobrī pārsūtīja šīs piezīmes Vācijai, kurai tika dota iespēja atbildēt viena mēneša laikā; Vācijas piezīmes tika saņemtas ar 2012. gada 29. oktobra vēstuli. Privātpersonas atsūtīja savas piezīmes procedūras ietvaros, norādot, ka lidostai piešķirtais publiskais finansējums ir valsts atbalsts.

(7) Pēc formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas Komisija 2012. gada 24. februārī, 2012. gada 23. aprīlī, 2012. gada 16. oktobrī, 2013. gada 26. novembrī un 2014. gada 14. martā pieprasīja papildu informāciju. Vācija atbildēja uz šiem jautājumiem un sniedza papildu informāciju 2012. gada 17. aprīlī, 2012. gada 4. maijā, 2012. gada 14. decembrī, 2014. gada 14. janvārī un 2014. gada 3. aprīlī.

(8) Komisija 2014. gada 24. februārī informēja Vāciju, ka 2014. gada 20. februārī ir pieņemtas 2014. gada Aviācijas vadlīnijas ([5]), un aicināja to iesniegt piezīmes 20 darbdienu laikā pēc jauno Aviācijas vadlīniju publicēšanas *Oficiālajā Vēstnesī*. Vācija atbildēja 2014. gada 6. maijā.

(9) 2014. gada Aviācijas vadlīnijas tika publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 4. aprīlī ([6]). Tās aizstāja 2005. gada Aviācijas vadlīnijas ([7]).

(10) *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 brīža iesniegt piezīmes par 2014. gada Aviācijas vadlīniju piemērošanu šajā lietā ([8]). Aviosabiedrība *Air Berlin* iesniedza piezīmes 2014. gada 5. maijā.

(11) Vācija 2014. gada 17. jūnijā informēja Komisiju, ka tā izņēmuma kārtā piekrīt, ka šis lēmums tiek pieņemts angļu valodā.

2. PASĀKUMU APRAKSTS UN PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

2.1. *IZMEKLĒŠANAS KONTEKSTS*

2.1.1. ZĀRBRIKENES LIDOSTAS VĒSTURE UN ATTĪSTĪBA

(12) Zārbrikenes lidosta ir Zāras federālās zemes administratīvā centra – Zārbrikenes – lidosta. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju lidosta tika nodibināta 1928. gadā un darbojās līdz 1939. gadam, kad pēc kara uzliesmojuma to slēdza. Lidosta atsāka darboties 1966. gadā, kad tika uzbūvēts moderns skrejceļš, kas bija piemērots vidēja lieluma gaisa kuģiem. Bet 1999. gadā sākās jauna termināļa būvniecība, kurā tika ieguldīti aptuveni EUR 11,8 miljoni. Jauno terminālī, kas saskaņā ar publiski pieejamo informāciju bija paredzēts līdz 800 000 pasažieru gadā, atklāja 2005. gada maijā. Tomēr Vācija uzskata, ka drošības infrastruktūras ierobežojumu dēļ lidostas reālā kapacitāte ir tikai 700 000 pasažieru gadā.

(13) Šā dokumenta 1. un 2. tabulā ir norādīta lidostas attīstība, ņemot vērā pasažieru skaitu un gaisa kuģu pārvietošanos. Zārbrikenes lidostā netiek veikti būtiski gaisa kravu pārvadājumi.

1. tabula

Pasažieru skaits 1998.–2012. gadā ([1])

Gads	Regulārie komercreisi	Komerciālie līgumreisi	Komercreisi kopā	Nekomerciālie reisi	Kopā
1998. g.	126 231	293 449	419 680	10 070	429 750

([4]) Sal. ar 2. zemsvītras piezīmi.
([5]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).
([6]) Sk. 5. zemsvītras piezīmi.
([7]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.
([8]) Sk. 7. zemsvītras piezīmi.

Gads	Regulārie komercreisi	Komerciālie līgumreisi	Komercreisi kopā	Nekomerciālie reisi	Kopā
1999. g.	134 228	308 634	442 862	3 810	446 672
2000. g.	149 693	332 902	482 595	1 971	484 566
2001. g.	141 676	338 354	480 030	831	480 861
2002. g.	144 542	316 757	461 299	946	462 245
2003. g.	135 100	323 083	458 183	1 502	459 685
2004. g.	128 498	331 355	459 853	1 560	461 413
2005. g.	136 178	350 052	486 230	1 256	487 486
2006. g.	125 188	295 033	420 221	1 422	421 643
2007. g.	176 690	173 263	349 953	639	350 592
2008. g.	360 694	157 226	517 920	368	518 288
2009. g.	335 684	134 249	469 933	214	470 147
2010. g.	331 780	159 469	491 249	166	491 415
2011. g.	368 314	84 000	452 314	1 338	453 652
2012. g.	364 076	61 353	425 429	414	425 843

([1]) http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=372

2. tabula

Gaisa kuģu kustība ([1])

Gads	Regulārie komercreisi	Komerciālie līgumreisi	Komercreisi kopā	Nekomerciālie reisi	Kopā
1998. g.	7 240	6 021	13 261	7 558	20 819
1999. g.	7 491	7 192	14 683	7 280	21 963
2000. g.	7 970	8 171	16 141	4 972	21 113
2001. g.	6 740	4 624	11 364	3 582	14 946
2002. g.	7 979	3 957	11 936	3 228	15 164
2003. g.	7 256	4 377	11 633	3 378	15 011
2004. g.	6 531	4 032	10 563	3 201	13 764
2005. g.	6 291	4 453	10 744	3 458	14 202
2006. g.	6 469	4 539	10 980	4 047	15 055

Gads	Regulārie komercreisi	Komerciālie līgumreisi	Komercreisi kopā	Nekomerciālie reisi	Kopā
2007. g.	7 046	4 011	11 057	3 464	14 521
2008. g.	11 173	3 475	14 648	2 596	17 244
2009. g.	9 686	2 912	12 598	3 093	15 691
2010. g.	8 775	4 983	13 758	2 487	16 245
2011. g.	7 307	4 641	11 948	2 535	14 483
2012. g.	6 567	3 398	9 965	2 359	12 324

([1]) http://www.flughafen-saarbruecken.de/index.php?id=daten_fakten

(14) Būtiskākie ar lidostu saistītie notikumi bija, no vienas puses, sabiedrības *Hapag Lloyd* aiziešana 2006. gadā un, no otras puses, aviosabiedrības *Air Berlin* dibināšana 2007. gadā. Līdz brīdim, kad līgumreisu aviosabiedrība *Hapag Lloyd* (tagad aviosabiedrība *TUIFly*) nolēma pārcelt savu darbību uz tuvumā esošo Cveibrikenes lidostu, Zārbrikenes lidostas kopējā pasažieru plūsmā tā bija devusi vairāk nekā 190 000 pasažieru. No otras puses, aviosabiedrības *Air Berlin* dibināšana norādīja uz regulāro lidojumu plūsmas ievērojamu pieaugumu Zārbrikenē. Tādējādi, ja līdz 2006. gadam Zārbrikenes lidostas darbības pārsvarā bija saistītas ar līgumreisu satiksmi, tad kopš 2007. gada lielāko daļu pasažieru Zārbrikenē nodrošina regulāro lidojumu satiksme.

(15) Attiecībā uz nākotnes perspektīvām Vācija norādīja, ka saskaņā ar jaunākajām gaisa satiksmes prognozēm (2010. gada augusts) ir sagaidāms pasažieru skaita pieaugums līdz […] (*) pasažieriem 2020. gadā.

2.1.2. ĢEOGRĀFISKAIS NOVIETOJUMS UN APTVĒRUMA TERITORIJA

(16) Zārbrikenes lidosta atrodas aptuveni 10 km uz dienvidaustrumiem no Zārbrikenes pilsētas. Citas tuvākās lidostas ir ([9]):

— *Cveibrikenes lidosta* (aptuveni 39 km vai aptuveni 29 minūtes, braucot ar automašīnu),

— *Mecas-Nansī-Lotringas lidosta* (aptuveni 96 km vai aptuveni 61 minūte, braucot ar automašīnu),

— *Luksemburgas lidosta* (aptuveni 121 km vai aptuveni 77 minūtes, braucot ar automašīnu),

— *Frankfurtes-Hānas lidosta* (aptuveni 128 km vai aptuveni 85 minūtes, braucot ar automašīnu),

— *Strasbūras lidosta* (aptuveni 140 km vai aptuveni 91 minūte, braucot ar automašīnu),

— *Frankfurtes (pie Mainas) lidosta* (aptuveni 163 km vai aptuveni 92 minūtes, braucot ar automašīnu),

— *Karlsrūes/Bādenbādenes lidosta* (aptuveni 161 km vai aptuveni 104 minūtes, braucot ar automašīnu).

(17) Vācija uzskata, ka lielais vairums pasažieru ir no šā reģiona. Tiek apgalvots, ka 71 % pasažieru ir no Zāras federālās zemes, 15 % pasažieru – no Reinzemes-Pfalcas rietumu daļas (tostarp Cveibrikenes reģiona) un aptuveni 14 % pasažieru – no Francijas, Luksemburgas un Trīres reģiona. Ir arī sagaidāms, ka plānoto pasažieru skaita pieaugumu radīs pieprasījuma pieaugums Zāras federālās zemes reģionā.

2.1.3. ZĀRBRIKENES LIDOSTAS JURIDISKAIS UN EKONOMISKAIS STĀVOKLIS

(18) Iepriekšējais lidostas īpašnieks un operators uzņēmums *Flughafen Saarbrücken GmbH* 1997. gadā tika sadalīts divos atsevišķos uzņēmumos – uzņēmumam *Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH* (*FSBG*) tika uzticēta lidostas apsaimniekošana, savukārt uzņēmums *Flughafen Saarbrücken Besitzgesellschaft mbH* (*FSBesitzG*) kļuva par lidostas īpašnieku un bija atbildīgs par infrastruktūras uzturēšanu. Par lidostas apsaimniekošanu un komerciālo ekspluatēšanu *FSBG* bija jāmaksā uzņēmumam *FSBesitzG* nomas maksājumi.

(*) Komercnoslēpums.
([9]) Avots: ātrākais maršruts saskaņā ar *Google Maps*.

(19) Līdz 2007. gada 30. jūnijam uzņēmumam *FSBesitzG* piederēja 48 % no uzņēmuma *FSBG*, uzņēmumam *Fraport AG* (Frankfurtes (pie Mainas) lidostas operatoram) – 51 % un Zārbrikenes pilsētai – 1 %. Savukārt 99,9 % no uzņēmuma *FSBesitzG* piederēja *vh Saar* un 0,1 % – Zāras federālajai zemei. Zāras federālā zeme vienmēr ir bijusi sabiedrības *vh Saar* tiešā īpašniece.

(20) *Fraport AG* 2007. gada 30. jūnijā pārdeva savu daļu uzņēmumā *FSBG* uzņēmumam *FSBesitzG*, kuram pēc tam piederēja 99 % no *FSBG*. Abi uzņēmumi 2008. gada sākumā tika apvienoti, lai atjaunotu *Flughafen Saarbrücken GmbH* (turpmāk "*FSG*"), tādējādi būtībā atkārtoti radot situāciju, kāda bija pirms *Fraport AG* daļējās privatizācijas 1997. gadā. Kopš 2008. gada un līdz šim brīdim sabiedrībai *vh Saar* pieder 100 % no *FSG*.

(21) Sabiedrību ***vh Saar*** 1996. gadā nodibināja Zāras federālās zemes Ekonomikas un finanšu ministrija. Uzņēmuma mērķis ir "koordinēt darbības, kas radušās saistībā ar publisko lidostu un ostu būvniecību, paplašināšanu un ekspluatāciju Zāras federālajā zemē". Sabiedrības *vh Saar* statūtos bija paredzēts noslēgt dominēšanas līgumu ar *FSG*. Zāras federālās zemes valdība kā vienīgo akcionāru izvirzīja valdes un uzraudzības padomi. Sabiedrība *vh Saar* ir īpašnieks ne tikai uzņēmumam *FSG*, bet arī *Hafenbetriebe Saarland GmbH* (turpmāk "*HSG*"), kas ir vairāku Zāras federālās zemes ostu īpašnieks un operators.

(22) Uzņēmums ***FSBesitzG*** tika nodibināts 1997. gada 4. jūlijā kā sākotnējā *FSG* tiesību pārņēmējs. Tā mērķis bija "lidostas būvniecība, uzturēšana un noma un dalība uzņēmumā [*FSBG*]". Zāras federālās zemes valdība izraudzījās uzraudzības padomi, bet par aviācijas nozari atbildīgā ministrija iecēla padomes priekšsēdētāju. Attiecībā uz balsstiesību izmantošanu *FSBG* akcionāru sapulcē uzņēmuma vadībai bija jāievēro Ekonomikas un finanšu ministrijas norādījumi.

(23) Uzņēmums ***FSBG*** tika dibināts 1997. gada 4. jūlijā. Tā mērķis bija Zārbrikenes lidostas apsaimniekošana. Uzņēmuma vadību iecēla ar akcionāru sapulces 75 % balsu vairākumu. Uzraudzības padomē darbojās desmit locekļi, no kuriem piecus iecēla attiecīgi *Fraport AG* un *FSBesitzG*. Kopš 2006. gada padomē bija seši locekļi, no kuriem divus iecēla *Fraport AG* un četrus – *FSBesitzG*.

(24) Uzņēmums ***FSG*** tika dibināts 2008. gada 30. augustā. Tā mērķis ir Zārbrikenes lidostas apsaimniekošana, sniedzot pakalpojumus civilajai aviācijai un ar to saistītajām blakus nozarēm. Valdes un uzraudzības padomes locekļus izvirza Zāras federālās zemes valdība. Uzraudzības padomes priekšsēdētāju ieceļ par aviāciju atbildīgā ministrija.

2.2. *PASĀKUMI, UZ KURIEM ATTIECAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRA, UN FORMĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS*

(25) Komisija ir izmeklējusi vairākus pasākumus, kas saistīti ar Zārbrikenes lidostu. Komisija novērtēja, vai šie pasākumi ir valsts atbalsts un vai šādu valsts atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(26) Kā iespējams valsts atbalsts uzņēmumiem *vh Saar*, *FSG* un *FSBesitzG* tika izmeklēti šādi pasākumi:

a) Zāras federālās zemes finansējuma piešķiršana uzņēmumiem *vh Saar*, *FSG* un *FSBesitzG*;

b) Zāras federālās zemes īstenota vairāku zemesgabalu nodošana uzņēmumam *FSBesitzG*;

c) garantijas aizdevumiem, ko piešķīrusi Zāras federālā zeme par labu uzņēmumiem *vh Saar* un *FSBesitzG*.

(27) Saistībā ar iespējamu valsts atbalstu uzņēmumam *FSBG* tika pētīts nomas līgums starp *FSBesitzG* un *FSBG*.

(28) Kā iespējams valsts atbalsts vairākām aviosabiedrībām, kas darbojas Zārbrikenes lidostā, tika izmeklēti šādi pasākumi:

a) atlaides, kas ieviestas 2007. gadā attiecībā uz aviosabiedrībām, kuras pirmo reizi uzsāk darbību Zārbrikenē, apkalpo jaunus maršrutus vai palielina pasažieru skaitu;

b) līgums par atbalstu darbības sākšanai, kas noslēgts starp uzņēmumu *FSBesitzG* un aviosabiedrību *Cirrus Airlines*;

c) tirdzniecības nolīgums starp uzņēmumu *FSG* un aviosabiedrību *Air Berlin*.

2.2.1. UZŅĒMUMU *VH SAAR*, *FSG* UN *FSBESITZG* FINANSĒŠANA

Pasākuma sīks apraksts

(29) Sabiedrība *vh Saar* ir finansiāli saistīta ar savu meitasuzņēmumu – līdz 2008. gada 30. augustam *FSBesitzG*, bet pēc tam *FSG* –, izmantojot peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu, tādēļ tā sedz visus zaudējumus, kas radušies minētajiem uzņēmumiem. Vienlaikus sabiedrība *vh Saar* saņēma peļņu, ko guva tās otrais meitasuzņēmums *HSG*, un tiešos kapitālieguldījumus no sava vienīgā akcionāra – Zāras federālās zemes. Šie līdzekļi nodrošināja, ka sabiedrībai *vh Saar* vienmēr bija līdzekļi, lai segtu *FSBesitzG*/*FSG* zaudējumus. Peļņas un zaudējumu nodošanas līgums 1997. gada 1. janvārī sākotnēji tika noslēgts starp sabiedrību *vh Saar* un *FSBesitzG* juridisko priekšteci – uzņēmumu *FSG*. Pēc uzņēmuma *FSG* atkārtotas nodibināšanas tas līgumā nomainīja uzņēmumu *FSBesitzG*.

(30) Uzņēmums *FSBG*, kas līdz 2008. gadam bija juridiski nošķirts no *FSBesitzG*, līdz 2006. gadam regulāri guva peļņu. Peļņa tika vai nu sadalīta akcionāriem (līdz 2007. gada 30. jūnijam – *FSBesitzG* un *Fraport AG*), un šajā gadījumā nākamā gada akcionāru bilancēs to administrēja kā ienākumus, vai no jauna ieguldīta. Bet 2007. gadā, pēc tam, kad *FSBesitzG* kļuva par *FSBG* vienīgo akcionāru, būtiskie gada zaudējumi tika segti, uzņēmumam *FSBesitzG* veicot attiecīgus kapitālieguldījumus. Tā kā *FSBesitzG* un *FSBG* apvienojās 2008. gada sākumā, apvienotie zaudējumi tagad bija jāsedz sabiedrībai *vh Saar*.

(31) Kopš 2000. gada *FSBesitzG*/*FSG* zaudējumi un attiecīgie sabiedrības *vh Saar* veiktie kapitālieguldījumi, kuri finansēti no kapitālieguldījumiem, kas saņemti no Zāras federālās zemes un citiem ienākumiem, ir mainījušies šādi:

3. tabula

FSBesitzG/FSG zaudējumi gadā (EUR)

Gads	*FSBesitzG*	*FSG*
2000. g.	–2 168 916	
2001. g.	–2 785 473	
2002. g.	–4 164 538	
2003. g.	–3 099 253	
2004. g.	–2 770 680	
2005. g.	–3 917 320	
2006. g.	–8 400 703	
2007. g.	–8 171 099	
2008. g.		–4 548 264
2009. g.		–9 306 512
2010. g.		–8 805 707
2011. g.		–10 065 522
2012. g.		–18 449 926
Kopā (2000.—2009. g.)	**–49 332 758**	
Kopā (2000.—2012. g.)	**–86 653 913**	

(32) Aplēstie *FSG* zaudējumi 2013. gadā sasniedz EUR 9 427 000.

(33) Laikposmā no 2000. gada līdz 2012. gadam *FSBesitzG*/*FSG* rezultāts pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas (*EBITDA*) ir mainījies šādi:

4. tabula

EBITDA rezultāts (EUR) ([1])

Gads	*EBITDA*
2000. g. (*)	937 000
2001. g. (*)	–156 000
2002. g. (*)	–832 000
2003. g. (*)	56 000
2004. g. (*)	704 000
2005. g. (*)	–732 000
2006. g. (*)	–5 307 000
2007. g. (*)	–4 392 000
2008. g.	–1 840 000
2009. g.	–5 237 000
2010. g.	–5 237 000
2011. g.	–3 528 000
2012. g.	–4 937 700
Kopā	**–30 501 700**

([1]) *EBITDA*, ieskaitot publisko finansējumu un kompensāciju par darbībām, kas ietilpst valsts politikas kompetencē vai tiek uzskatītas par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (VTNP); sk. Vācijas 2012. gada 5. maijā iesniegto informāciju (II pielikums).

(*) Tā kā šajos gados īpašnieks un operators bija atsevišķi uzņēmumi (*FSBesitzG* un *FSBG*), norādītais *EBITDA* ir abu uzņēmumu *EBITDA* summa.

(34) Attiecībā uz 2013. gadu ir aplēsts, ka uzņēmuma *FSG EBITDA* atkal ir negatīvs, sasniedzot EUR –5 144 000.

(35) Vācija uzskata, ka laikposmā no 2000. gada līdz 2009. gadam lielāko daļu izmaksu var pamatot ar veiktajiem ieguldījumiem infrastruktūrā un tās uzturēšanā, procentu maksājumiem par aizdevumiem, kas ņemti, lai finansētu ieguldījumus infrastruktūrā, un izdevumiem drošības/drošuma vajadzībām. Tiek apgalvots, ka kopējās izmaksas saistībā ar šīm darbībām sasniedz apmēram […]. Tiek norādīts, ka šīs izmaksas nav saistītas ar lidostas pakalpojumu sniegšanu, bet ir radušās tikai no infrastruktūras izveides un ekspluatācijas.

5. tabula

Infrastruktūras un drošības/drošuma izmaksas 2000.–2009. gadā

1.	Citi ieguldījumi infrastruktūrā	[…]

2.	Citi ieguldījumi infrastruktūras uzturēšanā	[…]
	Citi ieguldījumi infrastruktūrā kopumā (1. un 2.)	[…]
3.	Kopējās kapitāla izmaksas ([1])	[…]
4.	Ieguldījumi drošības/drošuma infrastruktūrā	[…]
5.	Citi ieguldījumi drošībā/drošumā	[…]
	Ieguldījumi drošībā/drošumā kopumā (4. un 5.)	[…]
	Kopā (no 1. līdz 5.)	[…]

([1]) Vācija uzskata, ka izmantotās grāmatvedības sistēmas dēļ kapitāla izmaksas nevar atsevišķi iedalīt drošības/drošuma infrastruktūrai vai citai infrastruktūrai.

(36) Vācija ([10]) norāda, ka 2000.–2009. gada periodā tika veiktas šādas ieguldījumu un uzturēšanas darbības:

i) *Jauna terminmāļa ar palīgtelpām būvniecība 2000. gadā (neto izmaksas aptuveni* […]*)*

(37) Vecā terminālļa gada kapacitāte bija 390 000 pasažieru gadā ([11]). Šī kapacitāte pirmo reizi tika pārsniegta 1996. gadā. Šajā gadā pasažieru skaits Zārbrikenes lidostā sasniedza 395 000 pasažieru un turpināja pieaugt līdz 2000. gadam, kad tas sasniedza 484 566 pasažierus. Saskaņā ar Vācijas teikto vecais terminālis bieži tika pārslogots, jo īpaši galveno ceļošanas mēnešu laikā (vasaras periodā), un tas bija iemesls ilgākam gaidīšanas laikam, pārpildītām pasažieru zonām vai tam, ka pasažieriem bija jāgaida reisi ārpus terminālļa. Turklāt vecais terminālis vairs neatbilda drošības prasībām. Jaunais terminālis ir aprīkots ar jaunu drošības sistēmu. Veco termināli tagad izmanto kā uzgaidīšanas un iekāpšanas zonu.

ii) *Skrejceļa un drošības zonas ierīkošana 2009.–2010. gadā (neto izmaksas, tostarp elektrodarbu izmaksas, aptuveni* […]*)*

(38) Laikposmā no 2009. gada līdz 2010. gadam tika īstenoti ar skrejceļu un drošības zonu saistīti pasākumi, kas ietvēra būvniecības un drošības pasākumus, kurus veica, lai palielinātu lidostas infrastruktūras drošību un padarītu to atbilstīgu spēkā esošajām drošības prasībām. Jo īpaši tika pielāgots skrejceļa gaismu izvietojums, lai atvieglotu signālu padevi pilotiem, uzstādītas skrejceļa apsardzes gaismas, kā arī tika pielāgota skrejceļa līkuma virskārta mūsdienīgu gaisa kuģu vajadzībām.

iii) *Skrejceļa uzturēšana 2009. gadā (neto izmaksas aptuveni* […])

(39) Arī 2009.–2010. gadā skrejceļš tika uzturēts, lai nesabojātu gaisa kuģus, kas tika ekspluatēti lidostā.

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(40) Vispirms lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka Zāras federālās zemes īstenotā *vh Saar* finansēšana un sabiedrības *vh Saar* īstenotā *FSBesitzG*/*FSG* finansēšana bija saistīta ar valsts līdzekļu nodošanu vai nu tieši, vai tāpēc, ka Zāras federālā zeme pilnīgi kontrolēja sabiedrību *vh Saar* un tās attiecīgās darbības. Uzņēmumu *FSBesitzG*, *FSGB* un *FSG*, kā arī sabiedrības *vh Saar* pašas darbības, iespējams, uzskatāmas par saimniecisko darbību.

(41) Lēmumā par procedūras sākšanu ir paskaidrots, ka, pamatojoties uz pieejamo informāciju, šķiet, ka sabiedrība *vh Saar* pati nebija guvusi priekšrocību, jo tā acīmredzot pārskaitīja visus no Zāras federālās zemes saņemtos līdzekļus uzņēmumiem *FSBesitzG*/*FSG*. Vācijai tika lūgts sniegt sīkāku informāciju par to, vai sabiedrība *vh Saar* ir paturējusi jebkādus valsts līdzekļus, kas saņemti citam mērķim vai darbībai. Lēmumā par procedūras sākšanu attiecībā uz *FSBesitzG*/*FSG* tika norādīts, ka no *vh Saar* saņemtie līdzekļi samazināja izmaksas, kuras parasti lidostai būtu jāsedz, tādējādi sniedzot ekonomisku priekšrocību.

([10]) Vācijas 2011. gada 17. janvārī iesniegtās informācijas 6. pielikums un 2012. gada 16. aprīlī iesniegtā informācija, 9. lpp.
([11]) Vācijas 2012. gada 16. aprīlī iesniegtā informācija, 9. lpp.

(42) Pēc tam lēmumā par procedūras sākšanu tika novērtēts, vai, ņemot vērā *Altmark* judikatūru, finansēšanu varētu raksturot kā kompensāciju par vispārēju tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu (VTNP). Pamatojoties uz pieejamo informāciju, tika norādīts, ka ceturtais *Altmark* kritērijs, iespējams, nav izpildīts. Konkrētāk tika norādīts, ka attiecībā uz lidostas darbību nekad nav rīkots konkurss, kā arī finansēšanas pamatā nav bijusi to izmaksu analīze, kas varētu būt radušās tipiskam uzņēmumam, kurš tiek pienācīgi pārvaldīts un kura rīcībā ir pietiekami līdzekļi. Tā kā *Altmark* kritēriji ir kumulatīvi, ar šo konstatējumu pietika, lai izdarītu sākotnējo secinājumu, ka saskaņā ar minēto judikatūru finansējumu nevar uzskatīt par VTNP kompensāciju.

(43) Pamatojoties uz pieejamo informāciju, nešķiet arī, ka šo finansējumu varētu attaisnot kā tādu, kas atbilst racionāla tirgus ekonomikas dalībnieka (TED) darbībai. Jo īpaši tika norādīts, ka Vācija nav iesniegusi ne uzņēmējdarbības plānu, ne arī kādu citu dokumentāciju, kas apliecinātu peļņas iespējamību. Gluži pretēji, arvien lielākie ikgadējie zaudējumi drīzāk norāda, ka lidosta nav dzīvotspējīga bez Zāras federālās zemes finansiālā atbalsta, kas tiek saņemts ar *vh Saar* starpniecību, bet tas varētu norādīt, ka lidosta ir finansiālās grūtībās nonācis uzņēmums. Tādēļ Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *vh Saar* īstenotā lidostas finansēšana neatbilst TED kritērijam, un aicināja Vāciju sniegt piezīmes par lidostas finansiālo stāvokli.

(44) Visbeidzot, tika atzīmēts, ka finansēšana ir selektīva un ka pasākums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un, ņemot vērā lidostas tiešo tuvumu vairākām lidostām citās dalībvalstīs, iespējams, ietekmē Savienības iekšējo tirdzniecību. Tādēļ Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka šis finansējums patiešām ir valsts atbalsts atbilstīgi Līguma 107. panta 1. punktam.

Saderība

(45) Vispirms lēmumā par procedūras sākšanu tika apspriests, vai lidostas finansējums būtu kvalificējams kā saderīgs atbalsts atbilstīgi 2005. gada VTNP lēmumam ([12]). Tika norādīts, ka nebija pieejama informācija, kas pierādītu, ka bez lidostas attiecīgais reģions būtu tik izolēts, ka tā sociālā un ekonomiskā attīstība varētu tikt apdraudēta. Tā kā Zārbrikenes lidostas aptvēruma teritoriju varētu apkalpot arī citas lidostas attiecīgajā reģionā, Komisija ir sākotnēji secinājusi, ka Zārbrikenes lidostas darbības definēšana par VTNP atbilstīgi 2005. gada VTNP lēmumam ir acīmredzama kļūda.

(46) Pēc tam lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka jebkurā gadījumā attiecībā uz lidostas pakalpojumu sniegšanu lidostai nebija pienācīgi uzticēts sniegt VTNP, ka nebija īsti skaidrs, vai finansējums ir piešķirts tikai lidostas pamatdarbībai, un ka iepriekš nebija noteikti kompensācijas parametri. Tādējādi Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka finansējums neatbilst 2005. gada VTNP lēmuma nosacījumiem.

(47) Tika arī analizēts, vai ir izpildīti 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. iedaļā izklāstītie nosacījumi. Šie nosacījumi ir līdzīgi 2005. gada VTNP lēmumā iekļautajiem nosacījumiem. Pienācīga pilnvarojuma un tādu noteikumu trūkums, kas ierobežo finansējumu lidostas pamatdarbībai, cita starpā lika izdarīt sākotnējo secinājumu, ka finansējumu nevar uzskatīt par saderīgu atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. iedaļai.

(48) Pēc tam lēmumā par procedūras sākšanu tika analizēts, vai finansējums ir saderīgs atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.1. iedaļai. Tika norādīts, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgums netika īpaši izmantots infrastruktūras ieguldījumu finansēšanai, bet vienkārši visu to zaudējumu segšanai, kas radušies lidostas darbības rezultātā. Tika arī atzīmēts, ka šādam instrumentam diez vai varētu būt stimulējoša ietekme attiecībā uz ieguldījumiem, un norādīts, ka Vācija līdz 2020. gadam ir paredzējusi sasniegt tikai pozitīvu *EBITDA*, nevis pozitīvu kopējo rezultātu. Visbeidzot, tika uzskatīts, ka lidostas darbība negatīvi ietekmē tuvumā esošās Cveibrikenes lidostas darbību. Tādēļ Komisija pauda šaubas par finansējuma saderību atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.1. iedaļai.

(49) Visbeidzot, lēmumā par procedūras sākšanu tika aplūkota finansējuma iespējamā saderība atbilstīgi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm ([13]). Vācijai tika lūgts precizēt, vai lidosta būtu uzskatāma par grūtībās nonākušu uzņēmumu un, ja tas tā ir, vai ir veikti pasākumi atbilstīgi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

([12]) 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.).

([13]) Komisijas paziņojums – Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (2004) (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).

(55) Rezumējot iepriekš minēto, Komisija ir pieņēmusi sākotnējo nostāju, ka uzņēmumu *vh Saar*, *FSBesitzG* un *FSG* finansēšana, Zāras federālajai zemei piešķirot sabiedrībai *vh Saar* tiešas dotācijas, un *vh Saar* īstenotā kapitāla ieguldīšana uzņēmumos *FSBesitzG*/*FSG* ir valsts atbalsts. Pamatojoties uz pieejamo informāciju, tā arī pauda šaubas par šā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

2.2.2. VAIRĀKU ZEMESGABALU NODOŠANA UZŅĒMUMAM *FSBESITZG*

Pasākuma sīks apraksts

(51) Kopš 1998. gada Vācija ir nodevusi lidostai vairākus zemesgabalus, kuru kopējā vērtība atbilstīgi Vācijas sniegtajai informācijai ir EUR 240 000. Tikai trīs no šiem zemesgabaliem tika nodoti pēc 2000. gada. Saskaņā ar Vācijas teikto šo zemesgabalu kopējā vērtība ir […]. Divi zemesgabali tika nodoti […] 2002. un 2003. gadā, bet vienu zemesgabalu lidosta nopirka 2004. gadā par […].

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(52) Vispirms lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka valsts zemes nodošana ir valsts līdzekļu nodošana. Tā kā tikai kopš *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir uzskatāmas par darbībām, uz kurām attiecas valsts atbalsta kontrole, un tikai tie zemes nodošanas gadījumi, kas ir notikuši pēc minētā datuma, ir būtiski valsts atbalsta analīzes veikšanai, Vācijai tika lūgts precizēt, kuri zemesgabali tika nodoti pēc 2000. gada un kāda bija to vērtība. Komisija konstatēja arī to, ka nodošana neatbilda TED kritērijam un bija selektīva, kā arī to pašu iemeslu dēļ, kas minēti attiecībā uz vispārējo finansējumu, izkropļoja konkurenci un ietekmēja Savienības iekšējo tirdzniecību.

(53) Vācija apgalvoja, ka nodotā zeme vismaz daļēji bija vajadzīga drošības vai drošuma apsvērumu dēļ (piemēram, drošības nožogojuma būvniecībai), tādēļ šie pasākumi varētu nebūt valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Komisija lūdza Vāciju precizēt, kuri pasākumi ir tieši saistīti ar gaisa satiksmes drošību un suverēno prerogatīvu īstenošanu, un pauda šaubas par to, ka drošības nožogojuma būvniecības vienīgais mērķis bija garantēt drošu lidostas darbību, tādējādi iekļaujoties arī to izdevumu grupā, kas noteikti ir saistīti ar lidostas apsaimniekošanas saimniecisko darbību. Vācijai tika lūgts arī paskaidrot, vai publiskais finansējums, kas paredzēts valsts politikas kompetencē esošām darbībām, visām Vācijas lidostām tiek regulēts vienādi, vai arī dažām lidostām ir pašām jāsedz tās izmaksas, kuras citām lidostām sedz valsts.

(54) Tādējādi lēmumā par procedūras sākšanu tika izdarīts sākotnējais secinājums, ka zemes nodošana ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

Saderība

(55) Lēmumā par procedūras sākšanu tika atgādināts, ka dalībvalstu atbildībā ir izskaidrot iespējamo saderības pamatojumu un pierādīt, ka attiecīgie nosacījumi ir izpildīti. Tika atzīmēts, ka Vācija nav iesniegusi nevienu argumentu par saderību, jo tā neuzskata, ka attiecīgās zemes nodošana ir valsts atbalsts. Komisija lūdza Vāciju paskaidrot, vai zemes nodošana varētu būt saderīga atbilstīgi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm. Komisija arī norādīja, ka, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas brīdī, tai bija šaubas par šā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu.

2.2.3. GARANTIJAS AIZDEVUMIEM *VH SAAR* UN *FSBESITZG* LABĀ

Pasākuma sīks apraksts

(56) Zāras federālā zeme trīs reizes piešķīra garantiju uzņēmumam *FSBesitzG* (divas garantijas 1998. gadā un vienu garantiju 1999. gadā), ne reizi par to nesaņemot atlīdzību. Turklāt Zāras federālā zeme izdeva divas apstiprinājuma vēstules, lai nodrošinātu divus aizdevumus, ko saņēma *vh Saar*. Sabiedrība *vh Saar* nodeva šos aizdevumus uzņēmumam *FSBesitzG*.

6. tabula

Garantijas un apstiprinājuma vēstules

Gads	Aizdevuma summa (EUR)	Aizdevuma termiņš	Atbalsta saņēmējs
1998. g.	[…]	2017. gada 30. decembris	*FSBesitzG*
	[…]	2017. gada 1. oktobris	*FSBesitzG*
1999. g.	11 453 000	—	*FSBesitzG*
2005. g.	3 700 000	2021. gada 31. janvāris	*vh Saar*
2006. g.	10 000 000	2039. gada 31. augusts	*vh Saar*

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(57) Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka to pašu iemeslu dēļ, kas minēti 52. apsvērumā, saistībā ar valsts atbalstu tika izvērtētas tikai pēc 2000. gada piešķirtās garantijas. Tobrīd pieejamās informācijas dēļ Komisija uzskatīja, ka garantija, kas attiecas uz aizdevumu EUR 11 453 000 apmērā, tika piešķirta pēc 2000. gada. Tā paskaidroja, ka, tā kā šā aizdevuma garantija, kā arī apstiprinājuma vēstules, kas sabiedrībai *vh Saar* izsniegtas par 2005. un 2006. gada aizdevumiem, sedz 100 % no aizdevumiem un tā kā Zāras federālā zeme nav saņēmusi nekādu atlīdzību par garantiju/apstiprinājuma vēstulēm, tās, iespējams, ir valsts atbalsts atbilstīgi Paziņojumam par garantijām ([14]). Attiecībā uz selektivitāti, konkurences izkropļošanu un ietekmi uz tirdzniecību tiek izmantoti tie paši apsvērumi, kas izklāstīti attiecībā uz *FSBesitzG*/*FSG* kopējo finansējumu, ko piešķīrusi sabiedrība *vh Saar*.

Saderība

(58) Lēmumā par procedūras sākšanu tika uzskatīts, ka aizdevuma garantija EUR 11 453 000 apmērā tika piešķirta pēc 2000. gada. Norādot, ka attiecīgais aizdevums izmantots, lai finansētu jauno termināļa ēku, lēmumā par procedūras sākšanu tika novērtēta garantijas saderība atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.1. iedaļai. Tika izdarīts sākotnējais secinājums, kurā paustas šaubas par to, vai jaunais terminālis atbilst skaidri noteiktam sabiedrības interešu mērķim (jo nebija skaidrs, vai arī citas tuvākās lidostas nevar apkalpot Zārbrikenes lidostas aptvēruma teritoriju), vai terminālis ir vajadzīgs lidostas funkcionēšanai, vai prognozes par termināļa izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas (jo Vācija nebija iesniegusi datus par to, kad lidosta kļūs rentabla), vai visiem lietotājiem ir vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai (jo nebija skaidrs, vai visi saņēma tādas pašas priekšrocības kā *Cirrus* un *Air Berlin*) un, visbeidzot, vai termināļa ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm.

(59) Lēmumā par procedūras sākšanu attiecībā uz 2005. un 2006. gada apstiprinājuma vēstulēm ir norādīts, ka Vācija nav paskaidrojusi, kādiem mērķiem attiecīgie aizdevumi ir izmantoti. Šā iemesla dēļ un tādēļ, ka Vācija neiesniedza argumentus par šo pasākumu saderību, Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka ar šiem pasākumiem saistītais valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.2.4. NOMAS LĪGUMS STARP *FSBESITZG* UN *FSBG*

Pasākuma sīks apraksts

(60) Pēc tam, kad 1997. gadā sākotnējais uzņēmums *FSG* tika sadalīts uzņēmumos *FSBesitzG* un *FSBG*, *FSBG* nomāja lidostas infrastruktūru no *FSBesitzG*. Saskaņā ar 1997. gada 7. jūlija nomas līgumu *FSBG* bija jāmaksā fiksēta summa gadā […] apmērā un apgrozījuma nodoklis. *FSBG* un *FSBesitzG* 2006. gada 3. augustā parakstīja jaunu nomas līgumu, kas piemērojams ar atpakaļejošu spēku no 2006. gada 1. jūlija.

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

(61) Saskaņā ar 2006. gada līgumu fiksētā ikgadējā nomas maksa tika noteikta […] apmērā. Turklāt *FSBG* bija jāpārskaita konkrēta procentuālā daļa no gada peļņas […].

(62) Pamatojoties uz šiem līgumiem, *FSBG* par lidostas infrastruktūras nomu uzņēmumam *FSBesitzG* ir samaksājis šādas summas:

7. tabula

FSBG veiktie nomas maksājumi

Gads	Nomas maksa
2000. g.	[…]
2001. g.	[…]
2002. g.	[…]
2003.g.	[…]
2004. g.	[…]
2005. g.	[…]
2006. g.	[…]
2007. g.	[…]

(63) Tā kā *FSBG* un *FSBesitzG* 2008. gada sākumā apvienojās, pēc minētā datuma nekādi papildu nomas maksājumi nebija jāveic.

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(64) Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka starp *FSBesitzG* un *FSBG*, nevienai publiskai iestādei tieši neiesaistoties, tika noslēgts grozīts nomas līgums. Tomēr tika norādīts, ka *FSBesitzG* pilnībā pieder publiskām iestādēm (0,1 % pieder Zāras federālajai zemei tieši, bet 99,9 % pieder sabiedrībai *vh Saar*, kas pati 100 % pieder Zāras federālajai zemei) un tāpēc tas ir publisks uzņēmums. Tika arī norādīts, ka dažādo kontroles mehānismu dēļ Zāras federālajai zemei ir pilnīga kontrole pār *FSBesitzG*, un izdarīts sākotnējais secinājums, ka, ja nomas līgums piešķirtu *FSBG* priekšrocību, nodrošinot nomas likmes, kas ir zemākas par tirgus cenām, šī priekšrocība paredzētu valsts līdzekļu nodošanu un būtu attiecināma uz valsti.

(65) Pēc tam lēmumā par procedūras sākšanu tika minēts, ka, sākot no 2000. gada, *FSBG* ir uzskatāms par iesaistītu saimnieciskajā darbībā un tādēļ ir uzņēmums. Laikā, kad tika pieņemts lēmums par procedūras sākšanu, Komisija nebija saņēmusi informāciju par nomas līgumiem, kas noslēgti pirms 2000. gada, un informāciju par to, vai nomas līgums, kas darbojās līdz 2006. gadam, tika grozīts pēc 2000. gada. Tāpēc līgums, kas bija spēkā līdz 2006. gadam, varētu būt pastāvošs atbalsts. Vācijai tika lūgts sniegt papildu informāciju par šo jautājumu.

(66) Attiecībā uz jautājumu, vai nomas līgums piešķīra *FSBG* priekšrocību, lēmumā par procedūras sākšanu ir izklāstītas Komisijas šaubas par to, vai *FSBG* veiktie nomas maksājumi atbilst tirgus nosacījumiem. Komisija attiecīgi pieprasīja Vācijai visaptverošu informāciju par finanšu attiecībām starp *FSBesitzG* un *FSBG*, kā arī par nomas līguma noteikumiem un to ekonomisko pamatojumu.

(67) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, lēmumā par procedūras sākšanu tika izdarīts sākotnējais secinājums, ka *FSBG* veiktajos nomas maksājumos ir ietverts valsts atbalsta elements.

Saderība

(68) Lēmumā par procedūras sākšanu ir izdarīts sākotnējais secinājums, ka nomas maksājumi ietver valsts atbalstu, ar to saprotot darbības atbalstu, jo maksājumi, kas zemāki par tirgus cenām, samazināja darbības izmaksas, kuras *FSBG* bija jāsedz. Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka šāds darbības atbalsts principā nav saderīgs ar iekšējo tirgu, un Vācijai tika lūgts precizēt, vai uz šo atbalstu varētu attiecināt Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes, vai arī iesniegt citus argumentus saderības pamatošanai.

2.2.5. ATLAIDES AVIOSABIEDRĪBĀM

Pasākuma sīks apraksts

(69) Līdz 2007. gadam Zārbrikenes lidostas cenrādī aviosabiedrībām nebija paredzētas nekādas atlaides. Uzņēmums *FSBG* 2007. gada 1. aprīlī ieviesa jaunu cenrādi, kurā bija paredzēta virkne atlaižu tām aviosabiedrībām, kas atbilda konkrētiem nosacījumiem. Pēc abu uzņēmumu apvienošanās šo cenrādi pieņēma arī *FSBesitzG*/*FSG*.

(70) Lidostas 2007. gada cenrādī tika ieviestas trīs veidu atlaides (pirmās divas atlaides nevarēja apvienot, savukārt trešo varēja pieskaitīt jebkurai citai saņemtai atlaidei):

a) atlaides jaunām aviosabiedrībām – aviosabiedrībām, kas Zārbrikenes lidostā darbojas pirmo reizi, tika piedāvāts samazināt gaisa kuģu pārvietošanās, pacelšanās/nolaišanās un pasažieru maksu par 50 % pirmajā gadā, 30 % otrajā gadā un 20 % trešajā gadā;

b) atlaides jauniem galamērķiem – atlaides tādā pašā apjomā un par tādu pašu maksu tika piedāvātas aviosabiedrībām, kas apkalpo jaunus galamērķus, proti, galamērķus, kas nebija apkalpoti vismaz iepriekšējo 12 mēnešu laikā;

c) atlīdzība par pasažieru skaita pieaugumu – aviosabiedrības, kuras pārvadā 60 000–100 000 pasažierus vai vairāk nekā 100 000 pasažierus viena kalendārā gada laikā, saņēma atlīdzību attiecīgi 5 % vai 10 % apmērā no pasažieru maksas, ko tās samaksāja minētajā gadā.

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(71) Lēmumā par procedūras sākšanu tika uzskatīts, ka jauno cenrādi 2007. gada 1. aprīlī pieņēma *FSBesitzG*. Pamatojoties uz iepriekš minēto, lēmumā par procedūras sākšanu tika atgādināts, ka pilnīgās kontroles dēļ, kas publiskajām iestādēm bija pār *FSBesitzG*, šā jaunā cenrāža ieviešana ir attiecināma uz valsti. Tā kā cenrādī ir iekļautas maksas, kas zemākas par tirgus cenām, tad cenrādis ir saistīts ar to valsts līdzekļu nodošanu, kuri attiecināmi uz valsti.

(72) Vācija norādīja, ka šīs atlaides rosināja ekonomiski apsvērumi un ka tās atbilst TED kritērijam. Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu tika uzsvērts, ka Vācija līdz šim nav sniegusi pietiekamu informāciju, lai Komisija varētu pilnībā izvērtēt šo apgalvojumu. Tāpēc Vācijai tika lūgts sniegt visaptverošu informāciju par lidostas izmaksām un ienākumiem, jo īpaši par tiem, kas saistīti ar pasažieru komerciālo aviopārvadāšanu. Turklāt Komisija vēlējās noskaidrot, vai cenrādis aviosabiedrību vidū tika piemērots bez diskriminācijas.

(73) Nobeigumā lēmumā par procedūras sākšanu tika paustas bažas par to, vai atlaides, kas cenrādī iekļautas no 2007. gada 1. aprīļa, var tikt attaisnotas, pamatojoties uz TED kritēriju, un norādīts, ka tāpēc nevar izslēgt, ka attiecīgās aviosabiedrības ir saņēmušas priekšrocību. Tā kā šīs atlaides var arī izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka atlaides ir valsts atbalsts.

Saderība

(74) Lēmumā par procedūras sākšanu tika novērtēts, vai atlaides var klasificēt kā saderīgu atbalstu darbības sākšanai atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 5. iedaļai. Veicot novērtējumu, Komisija pauda šaubas par to, vai ir izpildīti nosacījumi attiecībā uz darbības sākšanas atbalsta saderību.

(75) Jo īpaši lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka:

a) nav skaidrs, vai atlaide par pasažieru skaita pieaugumu atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta c) apakšpunkta nosacījumiem, jo tā neietver prasību par jaunu maršrutu vai reisu biežumu;

b) nav skaidrs, vai atlaide par pasažieru skaita pieaugumu atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunkta nosacījumiem, jo tā netiek pakāpeniski samazināta un noteikta uz ierobežotu laiku;

c) nav skaidrs, vai visas atlaides atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta f) apakšpunkta nosacījumiem, jo aviosabiedrībām nav paredzēts pienākums atmaksāt jebkuru no saņemtajām atlaidēm, ja tās darbojas Zārbrikenes lidostā vismaz trīs gadus;

d) nav skaidrs, vai atlaides par jauniem maršrutiem un jaunām aviosabiedrībām atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta g) apakšpunkta nosacījumiem, jo tās nav atkarīgas no pasažieru skaita;

e) nav skaidrs, vai vismaz atlaide par pasažieru skaita pieaugumu atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta i) apakšpunkta nosacījumiem, jo tā neietver prasību par iepriekš izstrādātu uzņēmējdarbības plānu;

f) nav skaidrs, vai visas atlaides atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta j) apakšpunkta nosacījumiem, jo nav izpildīta prasība par informācijas publicēšanu;

g) nav skaidrs, vai visas atlaides atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju 80. punkta nosacījumiem, jo nav skaidrs, vai tās var apvienot, jo izrādās, ka vismaz atlaidi par pasažieru skaita pieauguma var apvienot ar pārējām divām atlaidēm.

(76) Tā kā kumulatīvie nosacījumi attiecībā uz saderīgu atbalstu darbības sākšanai, šķiet, nav izpildīti un saderībai nav cita pamatojuma, Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka atlaides ir nesaderīgs valsts atbalsts.

2.2.6. AVIOSABIEDRĪBAI *CIRRUS AIRLINES* PIEŠĶIRTAIS ATBALSTS DARBĪBAS SĀKŠANAI

Pasākuma sīks apraksts

(77) *FSBesitzG* 2005. gada 27. janvārī parakstīja darbības sākšanas līgumu uz vienu gadu ar *Cirrus Airlines Luftfahrtgesellschaft mbH* (*Cirrus*). Līguma mērķis bija palielināt pasažieru skaitu maršrutā […]. Līgumā bija norādīts, ka pasažieru pieaugums iespējams tikai tad, ja biļešu cenas tiks samazinātas tik būtiski, ka *Cirrus* kļūs pievilcīgs pasažieriem. Tajā arī paskaidrots, ka sākuma posmā šis projekts varētu ciest lielus zaudējumus. Tāpēc lidosta bija gatava atbalstīt projektu ar sākuma finansējumu.

(78) Lidojumus tika paredzēts sākt 2005. gada 29. martā. Līgums pamatojās uz uzņēmējdarbības plānu, kurā norādīts pasažieru skaits un vidējā neto peļņa. Līgumā bija noteikts arī izmantojamā gaisa kuģa tips.

(79) Līgumā aviosabiedrības *Cirrus* pienākumos ietilpa nodrošināt regulārus lidojumus starp Zārbrikeni un […], veicot […] lidojumus […] dienas nedēļā, […] lidojumus […]. Līgumā bija nepārprotami norādīts, ka *Cirrus* […]. Pēc tam līgums tika pagarināts, vairākas reizes grozīts un galu galā izbeigts 2006. gada 31. decembrī.

(80) Atlīdzība, kas jāmaksā atbilstīgi līgumam, tika aprēķināta saskaņā ar šādu formulu:

[…]

Līguma darbības laikā *FSBesitzG* izmaksāja *Cirrus* šādas gada atlīdzības summas:

8. tabula

Maksājumi aviosabiedrībai *Cirrus Airlines*

Gads	Neto atlīdzība	Bruto atlīdzība
2005. g.	[…]	[…]
2006. g.	[…]	[…]

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(81) Vispirms lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka uzņēmuma *FSBesitzG* lēmums paredz valsts līdzekļu nodošanu un ir attiecināms uz valsti. Aviosabiedrība *Cirrus* nepārprotami arī ir uzņēmums, kas veic saimniecisko darbību. Pēc tam tika uzdots jautājums par to, vai līgums piešķir aviosabiedrībai *Cirrus* priekšrocību, ko citādi tā nevarētu iegūt tirgū. Tā kā Vācija nav sniegusi nekādus paskaidrojumus par to, kāpēc līgums tika noslēgts, tika lūgts precizēt, vai tā uzskata, ka *FSBesitzG*, noslēdzot līgumu, rīkojās kā racionāls TED, un, ja tas tā ir, iesniegt dokumentus, kas pamato šo viedokli.

(82) Lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka lēmuma pieņemšanas laikā Komisija nav saņēmusi nekādas norādes par to, ka Vācija ir salīdzinājusi paredzamās izmaksas un ienākumus, kas izriet no šā līguma. Pamatojoties uz iepriekš minēto, tika sākotnēji secināts, ka līgums ar *Cirrus* ir valsts atbalsts.

Saderība

(83) Lēmumā par procedūras sākšanu tika novērtēts, vai līgumu ar aviosabiedrību *Cirrus* var klasificēt kā saderīgu atbalstu darbības sākšanai atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 5. iedaļai. Savā novērtējumā Komisija pauda šaubas par to, vai ir izpildīti konkrētie nosacījumi attiecībā uz saderīgu atbalstu darbības sākšanai.

(84) Jo īpaši lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka līgumā ar aviosabiedrību *Cirrus* acīmredzami nav ievēroti šādi nosacījumi:

a) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta c) apakšpunkts, jo acīmredzami aviosabiedrības *Cirrus* maršruts starp Zārbrikeni un […] jau pastāvēja, kā arī nav sniegta informācija par jauno reisu biežumu, kas varētu palielināt pasažieru skaitu;

b) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunkts, jo līgumā nav ietverti nosacījumi par tā darbības pakāpenisku samazināšanos vai reāli termiņa ierobežojumi, ņemot vērā, ka vairākas reizes tas tika pagarināts, un tāpēc nav skaidrs, vai *Cirrus* ir pierādījis maršruta ilgtermiņa rentabilitāti;

c) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta e) apakšpunkts, jo līgumā nav ierobežots atbalsts darbības sākšanas papildu izmaksām;

d) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta f) apakšpunkta pirmā daļa, jo līgumam nav noteikts beigu termiņš un ierobežots atbalsta apjoms, ņemot vērā izmaksas;

e) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta f) apakšpunkta trešā daļa, jo nav skaidrs, vai laiks, līdz kuram atbalsts piešķirts aviosabiedrībai *Cirrus*, ir ievērojami mazāks par periodu, kurā *Cirrus* ir apņēmies darboties Zārbrikenē;

f) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta g) apakšpunkts, jo atbalsts, šķiet, ir saistīts ar pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu;

g) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta h) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai līgums ir publicēts pirms tā noslēgšanas un padarīts pieejams citām aviosabiedrībām;

h) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta i) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai uzņēmumam *FSBetriebG* ir pieejams *Cirrus* uzņēmējdarbības plāns un vai lidosta ir pētījusi atbalsta ietekmi uz konkurējošiem maršrutiem;

i) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta j) apakšpunkts, jo acīmredzot nav publicēts vajadzīgais subsidēto maršrutu saraksts;

j) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta k) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai Vācija ir ieviesusi paredzēto prasību mehānismu;

k) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 80. punkts, jo izrādās, ka aviosabiedrība *Cirrus* ir apvienojusi līgumos paredzēto atbalstu ar atbalstu, kas paredzēts 2007. gada cenrādī.

(85) Tā kā kumulatīvie nosacījumi attiecībā uz saderīgu atbalstu darbības sākšanai, šķiet, nav izpildīti un saderībai nav cita pamatojuma, Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka līgums ar aviosabiedrību *Cirrus* ir nesaderīgs valsts atbalsts.

2.2.7. TIRDZNIECĪBAS NOLĪGUMS AR AVIOSABIEDRĪBU *AIR BERLIN*

Pasākuma sīks apraksts

(86) Uzņēmums *FSG* 2011. gada 6. aprīlī parakstīja tirdzniecības nolīgumu ar aviosabiedrību *Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG* (*Air Berlin*), paredzot tā darbības termiņu līdz 2014. gada 2. maijam. Līgumā aviosabiedrībai *Air Berlin* bija paredzēts pienākums sniegt uzņēmumam *FSG* tirdzniecības un publicitātes pakalpojumus. Nolīgumā norādīts, ka […] *FSG* sagaida, ka reisu skaita pieaugums palielinās ieņēmumus no aviācijas darbībām un darbībām, kas nav saistītas ar aviāciju. Turklāt *Air Berlin* bija pienākums veicināt divus savienojumus – no Zārbrikenes un uz Zārbrikeni (informēt par reisu skaita pieaugumu, izmantojot presi, e-pastu, ceļojumu aģentūru informatīvos paziņojumus, žurnālus, drukātos plašsaziņas līdzekļus, radio, izvietojot informāciju pie reģistrācijas vietām, gaisa kuģos u. c.). Uzņēmums *FSG* kopumā samaksāja *Air Berlin* par tirdzniecības pakalpojumiem [EUR 800 000–EUR 1 700 000].

Formālas izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums

Atbalsta esība

(87) Līdzīgi kā aviosabiedrības *Cirrus* līguma gadījumā arī ar *Air Berlin* noslēgtais tirdzniecības nolīgums izraisīja jautājumu par tā atbilstību tirgus nosacījumiem. Tika pieņemts, ka pārējie nosacījumi, piemēram, attiecīgo valsts līdzekļu nodošana un selektivitāte, ir izpildīti.

(88) Vācija norādīja, ka ir veikusi izmaksu un ieguvumu analīzi, kas pierādīja, ka līgums ir izdevīgs lidostai ilgtermiņā. Tomēr minētā analīze datu trūkuma dēļ liedza Komisijai izvērtēt, kā lidosta ir aprēķinājusi paredzamās izmaksas un ienākumus, kas izriet no līguma. Tiek norādīts arī, ka vienīgā priekšrocība, ko no līguma varētu sagaidīt lidosta, ir pasažieru skaita pieaugums un ka pats līgums šķiet nekas vairāk kā papildu atlaide lidostas maksājumiem, kuri ir pat apvienoti ar atlaidēm, kas jau pieejamas atbilstīgi 2007. gada cenrādim.

(89) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, lēmumā par procedūras sākšanu tika izdarīts sākotnējais secinājums, ka ar minēto tirdzniecības nolīgumu aviosabiedrībai *Air Berlin* ir piešķirta selektīva priekšrocība. Tā kā sākotnēji tika konstatēti arī pārējie valsts atbalsta elementi, Komisija sākotnēji secināja, ka šajā nolīgumā ir ietverts valsts atbalsta elements.

Saderība

(90) Lēmumā par procedūras sākšanu tika novērtēts, vai tirdzniecības nolīgumu var klasificēt kā saderīgu atbalstu darbības sākšanai atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 5. iedaļai. Savā izvērtējumā Komisija pauda šaubas par to, vai ir izpildīti konkrētie nosacījumi attiecībā uz saderīgu atbalstu darbības sākšanai.

(91) Jo īpaši lēmumā par procedūras sākšanu tika norādīts, ka līgumā ar aviosabiedrību *Air Berlin* acīmredzami nav ievēroti šādi nosacījumi:

a) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta d) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai aviosabiedrība *Air Berlin* ir pierādījusi maršruta ilgtermiņa rentabilitāti;

b) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta e) apakšpunkts, jo līgumā nav ierobežots atbalsts darbības sākšanas papildu izmaksām;

c) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta f) apakšpunkta pirmā daļa, jo līgumā nav ierobežots atbalsta apjoms, ņemot vērā izmaksas;

d) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta f) apakšpunkta trešā daļa, jo nav skaidrs, vai laiks, līdz kuram atbalsts piešķirts aviosabiedrībai *Air Berlin,* ir ievērojami mazāks par periodu, kurā *Air Berlin* ir apņēmies darboties Zārbrikenē;

e) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta g) apakšpunkts, jo atbalsts nav saistīts ar faktisko pasažieru skaita pieaugumu;

f) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta h) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai līgums ir publicēts pirms tā noslēgšanas un padarīts pieejams citām aviosabiedrībām;

g) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta i) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai lidostas veiktā izmaksu un ieguvumu analīze, kas nav iesniegta Komisijai, atbilst nosacījumiem;

h) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta j) apakšpunkts, jo acīmredzot nav publicēts vajadzīgais subsidēto maršrutu saraksts;

i) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 79. punkta k) apakšpunkts, jo nav skaidrs, vai Vācija ir ieviesusi paredzēto prasību mehānismu;

j) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 80. punkts, jo izrādās, ka aviosabiedrība *Air Berlin* ir apvienojusi līgumos paredzēto atbalstu ar atbalstu, kas paredzēts 2007. gada cenrādī.

(92) Tā kā kumulatīvie nosacījumi attiecībā uz saderīgu atbalstu darbības sākšanai, šķiet, nav izpildīti un saderībai nav cita pamatojuma, Komisija ir izdarījusi sākotnējo secinājumu, ka līgums ar aviosabiedrību *Air Berlin* ir valsts atbalsts, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. VĀCIJAS IESNIEGTĀS PIEZĪMES

3.1. *UZŅĒMUMU VH SAAR, FSG UN FSBESITZG FINANSĒŠANA*

3.1.1. ATBALSTA ESĪBA

Uzņēmums un saimnieciskā darbība

(93) Vācija neapstrīd to, ka *FSBesitzG* un *FSG* veic saimniecisko darbību un ir kvalificējami kā uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Tomēr, ciktāl *FSBesitzG* un *FSG* veic darbības, kas daļēji ir valsts kompetencē, tie nebūtu uzskatāmi par uzņēmumiem.

(94) Šajā saistībā Vācija iesniedza tabulu ar izmaksām (gan darbības, gan ieguldījumu izmaksām), kas saistītas ar valsts uzdevumiem un radušās laikposmā no 2000. gada līdz 2011. gadam:

9. tabula

Ar valsts uzdevumiem saistītās izmaksas EUR ([1])

	2000. g.	2001. g.	2002. g.	2003. g.	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	Kopā
§ 8 LuftSiG													
Feuerwehr													
Au-ßenumzäunung/ Bestreifungsweg													

	2000. g.	2001. g.	2002. g.	2003. g.	2004. g.	2005. g.	2006. g.	2007. g.	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	Kopā
Neues Zugangs-kontrollsystem													
Container Tor 1													
Rollwegbeschilde-rung													
Unterbrechungs-freie Stromvers. (Notstrom)													
Abstellfläche Ost, Bombenbedrohte Flz.													
Erweiterung S/L-Bahnköpfe, RESA													
Flughafennaviga-tion													
Summe p.A.													

([1]) Vācijas 2012. gada 5. maijā iesniegtā informācija (II pielikums).

(95) Vācija apgalvo, ka jebkurš finansējums, kas paredzēts lidostas drošības pasākumiem saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* (Likuma par gaisa satiksmes drošību) 8. pantu, kā arī gaisa satiksmes vadībai un gaisa satiksmes drošības pasākumiem saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* (Likuma par gaisa satiksmi) 27.c panta 2. punktu, kā arī ugunsdzēsējiem, ietilpst valsts politikas kompetencē. Saskaņā ar Vācijas teikto lidostas nožogojums, kontroles celiņi, konteinera vārti, skrejceļa apzīmējumi, avārijas elektroenerģijas avoti, gaisa kuģu stāvvietas, kas pakļautas bombardēšanas draudiem, un skrejceļa gala bremzēšanas joslu (*runway end safety area – RESA*) paplašināšana ietilpst *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta darbības jomā un tādēļ arī valsts politikas kompetencē.

(96) Attiecībā uz gaisa satiksmes vadību un gaisa satiksmes drošības pasākumiem saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27.c panta 2. punktu Vācija apgalvo, ka valsts nesedz šo pasākumu izmaksas visām lidostām, taču atšķirīgā attieksme pret dažādām lidostām ir pamatota un tādēļ nerada priekšrocību. Konkrētāk, minētā likuma 27.c panta 2. punktā tiek nošķirtas konkrētas lidostas, kur federālā līmenī šo drošības pasākumu finansēšana tiek uzskatīta par vajadzīgu drošības un transporta politikas interešu dēļ, un citas lidostas, kur no federālā viedokļa šādi pasākumi netiek uzskatīti par obligāti vajadzīgiem. Līdz šim Federālā satiksmes ministrija drošības un transporta politikas interešu dēļ ir atzinusi vairāku lidostu (tostarp arī Zārbrikenes) finansējumus par vajadzīgiem. Tāpēc finansējuma piešķiršana reģionālajām lidostām, kurām parasti pašām būtu jāsedz šīs izmaksas, nav diskriminējoša. Jebkurā gadījumā finansējuma nodrošināšana gaisa satiksmes vadībai un gaisa satiksmes drošības pasākumiem – neatkarīgi no tā, vai to tieši finansē valsts (federālā līmenī) vai federālā zeme – ietilpst valsts politikas kompetencē.

(97) Savukārt izmaksas par ugunsdzēsējiem, piemēram, netiek regulētas federālā līmenī, bet ietilpst federālo zemju kompetencē, tāpēc valsts nefinansē ugunsdzēsējus visās lidostās. Atšķirīgās attieksmes pamatā ir gan vēsturiski, gan objektīvi iemesli. Galvenokārt lidostu uzņēmējdarbības raksturs nosaka to, ka mazākas reģionālas lidostas nevar nosegt ugunsdzēsēju radītās augstās un pastāvīgās izmaksas, kuras tādēļ sedz attiecīgā federālā zeme.

(98) Attiecībā uz *vh Saar* Vācija apgalvo, ka to nevar uzskatīt par uzņēmumu. Pirmkārt, tiek apgalvots, ka sabiedrība *vh Saar* pati nedarbojas tirgū, bet ir tikai citu uzņēmumu (proti, lidostas un *HSG*) kapitāldaļu turētāja. Atsaucoties uz Tiesas spriedumu ([15]), Vācija atgādina, ka tikai kapitāldaļu turēšana citās uzņēmējsabiedrībās, pat tad, ja tā ir akciju kontrolpakete, pati par sevi nav saimnieciska darbība. Tika arī norādīts, ka izņēmums no šā principa – saskaņā ar kuru kontrolakciju sabiedrība veic saimniecisko darbību, ja tā ietekmē uzņēmumus, kuros tai pieder pamatkapitāla daļas – nav piemērojams *vh Saar* gadījumā.

Priekšrocība

(99) Attiecībā uz *vh Saar* Vācija apgalvo, ka šī sabiedrība nav saņēmusi nekādas priekšrocības no valsts līdzekļiem, jo tā visus līdzekļus, kas saņemti no Zāras federālās zemes, nodeva *FSBesitzG*/*FSG* rīcībā. Tādēļ tā nepiekrīt, ka sabiedrību *vh Saar* varētu uzskatīt par atbalsta saņēmēju.

(100) Attiecībā uz līdzekļiem, ko *FSBesitzG*/*FSG* saņēma no *vh Saar* ar peļņas un zaudējumu nodošanas līguma starpniecību, Vācija apgalvo, ka netika piešķirta nekāda priekšrocība, jo saskaņā ar *Altmark* judikatūru viss finansējums bija tikai kompensācija uzņēmumam *FSBesitzG*/*FSG* par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma (VTNP) sniegšanu.

Pirmais Altmark kritērijs – VTNP uzticēšana

(101) Vācija apgalvo, ka lidostas darbība, tostarp nepieciešamās infrastruktūras būvniecība un uzturēšana, ir VTNP. Vācija jēdzienu "VTNP" ir definējusi kā tirgū sniegtus pakalpojumus, kuru drošā un stabilā nodrošināšanā ir ieinteresēta sabiedrība, kurus tirgus pats par sevi nevar nodrošināt un kurus sniedz sabiedrība, kam ir uzticēts attiecīgais pienākums.

(102) Attiecībā uz Zārbrikenes lidostas darbību Vācija uzsver, ka tā ir saistīta ar pakalpojumu piedāvāšanu tirgū. Tā arī apgalvo, ka lidosta, apkalpojot mazāk nekā 500 000 pasažieru gadā un tādējādi nepārsniedzot 2005. gada Aviācijas vadlīnijās noteikto robežvērtību, no kuras lidosta varētu būt rentabla, piedāvā pakalpojumus, kas citādi tirgū netiktu sniegti.

(103) Saskaņā ar Vācijas teikto Zārbrikenes lidostai ir uzticēts pienākums sniegt šos pakalpojumus. Kā norāda Vācija, minētais pienākums izriet no darbības licences un Vācijas aviācijas tiesību normām. Vācija atsaucas konkrēti uz Aviācijas licencēšanas regulējuma (*Luftverkehrszulassungsordnung*) 45. panta 1. punktu, kurā paredzēts, ka lidostas pārvaldes uzņēmumam ir "*jāuztur lidosta drošas ekspluatācijas stāvoklī un pienācīgi tā jāapsaimnieko*". Apsaimniekošanas pienākums paredz to, ka lidostas pakalpojumiem ir jābūt pieejamiem gaisa kuģiem bez jebkādas diskriminācijas oficiālo darba stundu laikā, kuras noteiktas darbības licencē un kuras lidostas operators nevar vienpusēji mainīt. Par jebkuru lidostas apsaimniekošanas saistību pārkāpumu var noteikt sodanaudu līdz EUR 50 000 atbilstīgi *Luftverkehrszulassungsordnung* 108. pantam un *Luftverkehrsgesetz* 58. panta 1. punkta 10. apakšpunkta 2. punktam. Nobeigumā Vācija apgalvo, ka federālā zeme, īstenojot visaptverošu operatora kontroli, arī nodrošina tā pienācīgu darbību.

(104) Komentējot lēmumā par procedūras sākšanu iekļauto piezīmi par to, ka nav sagatavots oficiāls pilnvarojums, Vācija apgalvo, ka 103. apsvērumā minēto faktoru apvienojums un jo īpaši visaptveroša un stingra lidostas kontrole, ko īsteno Zāras federālā zeme, nodrošina, ka pilnvarojuma mērķi tiek īstenoti vismaz tādā pašā veidā, kā tas būtu gadījumā, ja būtu sagatavots oficiāls pilnvarojums.

(105) Pamatojot savu apgalvojumu, ka lidostas darbība ir VTNP, Vācija apgalvo, ka Zāras federālajā zemē šī lidosta ir būtiska satiksmes infrastruktūras daļa, kas jo īpaši ir vajadzīga, lai varētu savienot šo reģionu ar pārējo valsti un galvenajiem aviotransporta mezgliem. Tiek norādīts, ka šā savienojuma īpašā nozīme izriet no Zāras federālās zemes ģeogrāfiskā stāvokļa – tā atrodas pie Vācijas robežas, tālu no valsts galveno metropoļu centriem.

([15]) Lieta C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze*/*Cassa di Risparmio di Firenze SpA* un citi (111. punkts).

(106) Pirmkārt, tiek apgalvots, ka šī lidosta apkalpo reģiona iedzīvotājus, nodrošinot to tūrisma un privātās satiksmes vajadzības. Tiek norādīts, ka Zāras federālā zeme aizvien vairāk attīstās kā tūrisma galamērķis. Otrkārt, Vācija apgalvo, ka šis savienojums ir ļoti svarīgs Zāras federālās zemes zinātnes, kultūras un sociālajām institūcijām, kas pārsvarā atrodas Zārbrikenes pilsētā. Treškārt, tiek uzsvērta lidostas nozīme vietējā ekonomikā uz reģionālajā attīstībā, jo īpaši ņemot vērā notiekošo strukturālo pāreju no ekonomikas, kas balstīta uz ogļu ieguvi un starptautisku un inovatīvu ekonomiku. Vācija norāda, ka uzņēmumi bieži vien pamato savu lēmumu pārcelties uz Zāras federālo zemi ar faktu, ka tur ir lidosta. Tā arī atsaucas uz 2009. gada pētījumu, saskaņā ar kuru pieprasījums pēc pasažieru aviopārvadājumiem turpmāk tikai palielināsies.

(107) Vācija pamato savus iepriekš iesniegtos dokumentus, apgalvojot, ka stabilais pasažieru skaita pieaugums Zārbrikenē pēdējo desmitgažu laikā, pētījuma rezultāti par turpmāko izaugsmes potenciālu un tas, ka citas lidostas reģionā nevar apmierināt vietējo pieprasījumu, pierāda, cik lidosta ir svarīga vietējiem iedzīvotājiem un ekonomikai. Vācija, piemēram, atsaucas uz 2005. gada Aviācijas vadlīnijām, kurās norādīts, ka "(..) nav izslēgts, ka izņēmuma gadījumā lidostas pārvaldību kopumā var uzskatīt par vispārējo ekonomisko pakalpojumu", ja lidosta atrodas "izolētā reģionā", un apgalvo, ka Zārbrikene ir šāds izņēmuma gadījums savas ģeogrāfiskās atrašanās vietas un vietējā ekonomikā notiekošo strukturālo pārmaiņu dēļ ([16]). Visbeidzot, tā uzskata, ka šis finansējums netiek piešķirts pasākumiem, kas neiekļaujas 2005. gada Aviācijas vadlīniju 53. punkta iv) apakšpunktā minētajās "pamatdarbībās".

(108) Vācija arī uzskata, ka VTNP esību nevarētu apdraudēt tas, ka, iespējams, nepastāv vajadzība pēc lidostas. Tā apgalvo, ka citas lidostas šajā reģionā nevar apmierināt tās vajadzības, kuras nodrošina Zārbrikenes lidosta. Jo īpaši tā norāda, ka citas šā reģiona lidostas vai nu atrodas pārāk tālu no Zārbrikenes lidostas pamataptvēruma teritorijas (piemēram, Luksemburgas, Mecas-Nansī-Lotringas, Frankfurtes-Hānas lidosta), vai nav salīdzināmas ar Zārbrikenes lidostu to mazāko izmēru un ierobežoto pakalpojumu dēļ (galvenokārt Cveibrikenes lidosta).

Otrais Altmark kritērijs – kompensācijas parametri

(109) Vācija apgalvo, ka otrā *Altmark* kritērija mērķis ir novērst pārmērīgu kompensāciju un nodrošināt publiskā finansējuma efektīvu izmantošanu. Tā apgalvo, ka, pamatojoties uz vietējo iestāžu stingro kontroli lidostā, lai nodrošinātu atbildīgu ekonomisko rīcību, un to, ka lidosta sniedz tikai VTNP, otrā kritērija mērķis ir sasniegts. Visbeidzot, tiek apgalvots, ka jebkurā gadījumā ir paredzēta tāda finansēšanas kārtība, kas izslēdz jebkuru iespēju nepamatoti atsaukties uz VTNP kompensāciju.

Trešais Altmark kritērijs – izvairīšanās no pārmērīgas kompensācijas

(110) Vācija uzsver, ka publiskais finansējums, ņemot vērā visus attiecīgos ieņēmumus, nekad nav pārsniedzis to summu, kas vajadzīga, lai veicinātu VTNP sniegšanu. Kā tiek uzsvērts, lidostas darbība aprobežojas ar attiecīgā VTNP nodrošināšanu, tādēļ nav tādu izmaksu, kuras varētu rasties no citu darbību subsidēšanas. Tiek arī norādīts, ka infrastruktūra un lidostas darbības ir vajadzīgas un piemērotas, lai nodrošinātu gaisa satiksmes vajadzības Zārbrikenes lidostas aptvēruma teritorijā. Uzņēmumi *FSBesitzG* un *FSG* nav guvuši un negūst peļņu, bet *FSBG* ir guvis tikai minimālu peļņu. Vācija apgalvo, ka vietējās iestādes cieši uzrauga publisko līdzekļu izlietošanu un būtu iejaukušās, ja tos izmantotu neefektīvi.

Ceturtais Altmark kritērijs – publisko iepirkumu procedūra vai salīdzinoša vērtēšana

(111) Tā kā lidosta ir pastāvējusi jau ilgu laiku pirms tam, kad lidostas pakalpojumu sniegšanu sāka uzskatīt par saimniecisko darbību, Vācija norāda, ka attiecībā uz VTNP tā nolēma nevis rīkot publisko iepirkumu procedūru, bet turpināt pamatoties uz jau pastāvošo lidostas kārtību. Tomēr tika norādīts, ka ceturtais kritērijs ir izpildīts, jo Vācija uzskata, ka vietējās iestādes ir cieši uzraudzījušas lidostas darbību, tādējādi nodrošinot tikai faktisko izmaksu atlīdzināšanu. Tā kā Zāras federālajai zemei nav precīzu datu par citām reģiona lidostām, tā uzskata, ka Zārbrikenes lidostas efektivitāte ir vidēja un ka vietējās iestādes būtu konstatējušas un novērsušas jebkuru neefektivitāti. Visbeidzot, Vācija norāda, ka, tā kā starp Vācijas reģionālajām lidostām pastāv daudzas atšķirības, vienkāršai salīdzināšanai nav jēgas. Šajā gadījumā Komisijai būtu jāpieņem fakts, ka nav nekādu norāžu par Zārbrikenes lidostas neefektivitāti.

([16]) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 34. punkts.

Starpsecinājums par Altmark/VTNP

(112) Tā kā Vācija uzskata, ka visi četri *Altmark* kritēriji ir izpildīti, tā apgalvo, ka lidostas finansēšana no valsts līdzekļiem nav priekšrocība, bet tikai kompensācija par VTNP sniegšanu.

Tirgus ekonomikas dalībnieka princips

(113) Vācija skaidro, ka Zāras federālā zeme uzskata Zārbrikenes lidostas darbību par VTNP, nevis par saimniecisko darbību peļņas gūšanai, jo reģionā lidostai ir liela strukturāla un ekonomiska nozīme. Tāpēc lidostas slēgšana nav iespējama un slēgšanas izmaksu un ieguvumu analīze nav veikta.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(114) Apgalvojot, ka lidostas finansējums neizkropļo konkurenci vai neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, Vācija norāda, ka tas nav uzskatāms par valsts atbalstu. Šajā saistībā Vācija atgādina, ka 2005. gada Aviācijas vadlīnijās ir norādīts, ka finansējums, kas piešķirts mazai reģionālai lidostai ar mazāk nekā vienu miljonu pasažieru gadā, "visdrīzāk neierobežo konkurenci, un t[ā] ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā ar kopējām interesēm" ([17]). Zārbrikenes lidosta ietilpst šo gadījumu kategorijā, un saskaņā ar Vācijas teikto nav pamata atkāpties no vispārējā pieņēmuma, ka Zārbrikenes lidosta ir tipiska reģionāla lidosta, kas nodrošina iedzīvotāju vajadzības reģionā, tā kā lielākā daļa pasažieru faktiski ir no reģiona.

(115) Ņemot vērā pārējās reģiona lidostas, jo īpaši tās, kas atrodas citās dalībvalstīs, tiek apgalvots, ka Zārbrikenes lidostas aptvēruma teritorijā ietilpst Zārbrikene un apkārtējās teritorijas, nevis citas dalībvalstis. Tiek norādīts, ka tikai [mazāk nekā 14 %] pasažieru ierodas no Francijas […] vai Luksemburgas […]. Vācija uzskata, ka vienīgās ārvalstu lidostas, kas, iespējams, konkurē ar Zārbrikeni, ir Mecas-Nansī-Lotringas lidosta un Luksemburgas lidosta. Tomēr šīs divas lidostas atrodas vairāk nekā stundas brauciena attālumā no Zārbrikenes, tāpēc, pieņemot, ka lidostas aptvēruma teritorijā ietilpst visas vietas, no kurām minētajā lidostā var nokļūt 60 minūšu laikā, to aptvēruma teritorijas pārklājas tikai nedaudz. Turklāt tiek norādīts, ka vietas, kurās tās pārklājas, ir mazapdzīvotas un nodrošina maz pasažieru, savukārt Zārbrikenes lidostas pamataptvēruma teritorija neietilpst minēto ārvalstu lidostu aptvēruma teritorijā.

(116) Tiek arī apgalvots, ka abu minēto ārvalstu lidostu un Zārbrikenes lidostas profili ļoti atšķiras – Luksemburgas lidosta ir ievērojami lielāka (aptuveni 1,5 miljoni pasažieru gadā) un piedāvā daudzveidīgākus maršrutus, bet Mecas-Nansī-Lotringas lidosta ir ievērojami mazāka un piedāvā tikai regulāros lidojumus Francijas teritorijā un līgumreisus uz Ziemeļāfriku. Vācija uzsver, ka jo īpaši attiecībā uz Luksemburgas lidostu konkurence nepastāv, jo abas lidostas drīzāk papildina, nevis aizstāj viena otru.

(117) Attiecībā uz kaimiņu lidostām Vācijā Vācija norāda, ka Zārbrikenes lidosta nekonkurē ne ar Frankfurtes-Hānas, ne Cveibrikenes lidostu. Attiecībā uz Frankfurtes-Hānas lidostu tiek apgalvots, ka starp abām lidostām esošā attāluma dēļ to aptvēruma teritorijas pārklājas tikai nedaudz, ka Frankfurtes-Hānas lidosta ir daudz lielāka (aptuveni 3,5 miljoni pasažieru gadā) un ka tā piedāvā gandrīz tikai starptautiskus maršrutus, sadarbojoties ar zemo cenu aviopārvadātājiem, kuri savukārt nesniedz savus pakalpojumus Zārbrikenē. Turklāt Frankfurtes-Hānas lidostā, atšķirībā no Zārbrikenes lidostas, liela nozīme ir gaisa kravu pārvadājumiem.

(118) Attiecībā uz Cveibrikeni Vācija uzsver, ka, lai gan šķiet, ka Cveibrikenes lidosta, atrodoties Zārbrikenes tiešā tuvumā, konkurē ar Zārbrikenes lidostu, patiesībā attiecības starp abām lidostām ir papildinošas, nevis konkurējošas. Cveibrikenē netiek piedāvāti regulārie lidojumi, un tā tiek izmantota vienīgi līgumreisiem, savukārt Zārbrikene specializējas regulārajos lidojumos, kurus izmanto personas, kas dodas darījumu braucienos. Šie dažādie profili atspoguļojas attiecīgajā infrastruktūrā – Zārbrikenē ir augstākas kvalitātes telpas, kas raksturīgas lidostām, kuras koncentrējas uz regulārajiem reisiem. Turklāt Cveibrikenē liela nozīme ir gaisa kravu pārvadājumiem, ko savukārt nevar teikt par Zārbrikeni tās īsā skrejceļa un nakts lidojumu aizlieguma dēļ.

([17]) 2005. gada Aviācijas vadlīniju 39. punkta 2. apakšpunkts.

(119) Pamatojoties uz Cveibrikenes un Zārbrikenes lidostu savstarpējo papildināmību, Vācija paziņo, ka starp abām lidostām ir paredzēta ciešāka sadarbība. Attiecīgās reģionālās pašvaldības jau ir nolēmušas turpmāk sadarboties ciešāk, paredzot izveidot kopīgu lidostu ("Zāras-Pfalcas lidosta") ar divām atrašanās vietām (Zārbrikenē un Cveibrikenē). Sadarbības rezultātā būtu jārodas sinerģijai un drošiem finanšu līdzekļiem. Visbeidzot, Vācija uzsver pieprasījumu pēc aviopakalpojumiem reģionā (abās lidostās kopumā jau tiek apkalpoti 750 000 pasažieru gadā), apgalvojot, ka tikai kopā Zārbrikene un Cveibrikene var pienācīgi apmierināt šo pieprasījumu, jo īpaši tādēļ, ka pārējās kaimiņu lidostas nevar būt par aizstājējām.

(120) Vācija uzsver, ka pat tad, ja tiktu konstatēts, ka Zārbrikenes, Cveibrikenes un Frankfurtes-Hānas lidostas konkurē savā starpā, neviens valsts atbalsta pasākums nevarētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Visas trīs lidostas atrodas Vācijā, to pārvaldes uzņēmumi ir Vācijas uzņēmumi, bet akcionāri ir Vācijas teritoriālas vienības.

(121) Visbeidzot, tiek apgalvots, ka konkurences izkropļojumi vai ietekme uz tirdzniecību būtu tik minimāli, ka konkrētajā gadījumā būtu jāpiemēro "*de minimis* pamatojums", kas ļauj secināt, ka šāda ietekme nav jūtama.

3.1.2. PASTĀVOŠAIS ATBALSTS UN SADERĪBA

(122) Pakārtoti un ja Komisijai nebūtu jāievēro Vācijas arguments, ka finansēšanas pasākumi nav valsts atbalsts, Vācija norāda, ka pasākumi, kas ir atbalsts, jebkurā gadījumā ir saderīgi, atbrīvoti no 2005. gada VTNP lēmumā noteiktā paziņošanas pienākuma, atbilst saderības kritērijiem, kuri noteikti 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.1. un 4.2. iedaļā, un tos var attaisnot kā saderīgus atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

Pastāvošais atbalsts

(123) Vācija norāda, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgums starp *vh Saar* un *FSBesitzG/FSG*, ja tas tiktu atzīts par valsts atbalstu, būtu jākvalificē kā pastāvošs atbalsts. Attiecīgais līgums, kas ir gada deficīta seguma juridiskais pamats, tika noslēgts 1996. gada 7. maijā un – saskaņā ar Vācijas teikto – nekad nav grozīts. Ja Komisija konstatētu, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgums ir nesaderīgs valsts atbalsts, šim secinājumam būtu ietekme tikai vēlāk.

2005. gada VTNP lēmums

(124) Vācija uzskata, ka finansējums ietilpst 2005. gada VTNP lēmuma darbības jomā, jo lidostu atbalstam piemērojamie kritēriji (netiek pārsniegts viens miljons pasažieru gadā, vai divus gadus pirms pilnvarojuma apgrozījums nepārsniedz EUR 100 miljonus; kompensācija nepārsniedz EUR 30 miljonus gadā) ir izpildīti. Turklāt tā apgalvo, ka 2005. gada VTNP lēmuma 4. un 5. pantā iekļautie nosacījumi (VTNP uzticēšana, izvairīšanās no pārmērīgas kompensācijas) ir izpildīti to pašu iemeslu dēļ, kas minēti attiecībā uz atbilstību *Altmark* kritērijiem.

(125) Vācija arī atkārto, ka reģionā pastāv būtisks pieprasījums pēc aviopakalpojumiem, ko nevar nodrošināt kaimiņos esošās lidostas, tādējādi noraidot lēmumā par procedūras sākšanu minēto pieņēmumu, ka šī lidosta nav vajadzīga, lai apmierinātu vietējo pieprasījumu pēc gaisa satiksmes pakalpojumiem. Tā uzsver, ka attiecīgie pētījumi pierāda, ka pastāv tālākas izaugsmes potenciāls, jo tiek prognozēts pasažieru pieprasījuma pieaugums, kuru kaimiņos esošās lidostas nespēs apmierināt (Vācija atsaucas uz saviem paskaidrojumiem par to, ka starp reģiona lidostām nav savstarpējās aizvietojamības un attiecīgi – konkurences).

(126) Visbeidzot, attiecībā uz lēmumā par procedūras sākšanu minētajiem pieņēmumiem, ka trūkst oficiāla pilnvarojuma, nav ierobežotas lidostas pamatdarbības un nav pārredzami noteikti kompensācijas parametri, Vācija atsaucas uz tās iesniegtajiem dokumentiem par atbilstību *Altmark* kritērijiem, apgalvojot, ka tur norādītā argumentācija ir piemērojama arī šajā kontekstā.

2012. gada VTNP lēmums

(127) Vācija norāda, ka 2012. gada VTNP lēmums, kurš tiks piemērots šajā lēmumā apspriestajiem pasākumiem tikai pēc tam, kad 2014. gadā būs beidzies pārejas periods, būs svarīgs tikai nākotnes perspektīvā un jo īpaši – paredzētajai sadarbībai starp Zārbrikenes un Cveibrikenes lidostām.

2005. gada Aviācijas vadlīnijas

(128) Vispirms Vācija apgalvo, ka vispārējie finansēšanas pasākumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 106. panta 2. punktam un 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.2. iedaļai ("Subsīdijas lidostu infrastruktūras ekspluatācijai"). Lai pamatotu šo apgalvojumu, tā tikai atsaucas uz izklāstītajiem argumentiem par atbilstību *Altmark* kritērijiem un 2005. gada VTNP lēmumam.

(129) Attiecībā uz saderību atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.1. iedaļai ("Lidostu infrastruktūras finansējums") Vācija norāda, ka visi šajā iedaļā minētie nosacījumi ir izpildīti.

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

(130) Vācija atsaucas uz saviem iesniegtajiem dokumentiem par VTNP esību, lai pierādītu, ka Zārbrikenes lidosta ir sasniegusi vispārējo interešu mērķi. Tā atkārto, ka lidosta atbilst vietējo iedzīvotāju aviopārvadājumu vajadzībām, ka kaimiņos esošās lidostas nevar nodrošināt reģiona pieejamību un ka lidosta ir svarīga reģiona ekonomikas attīstībai.

Infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar noteikto mērķi

(131) Saskaņā ar Vācijas teikto infrastruktūra, jo īpaši termināļa ēka, kuru izmanto kopš 2000. gada, un modernizētais skrejceļš, ir absolūti nepieciešama mērķa sasniegšanai un nav nesamērīgi liela vai komplicēta. Šie ieguldījumi infrastruktūrā bija vajadzīgi, lai uzturētu vai aizstātu nolietotu infrastruktūru un pielāgotos palielinātam pasažieru skaitam, paaugstinātām prasībām attiecībā uz komfortu, kā arī stingrākām drošības un drošuma prasībām. Bez ieguldījumiem lidosta nevarētu darboties. Vācija arī atgādina, ka pirms jaunā termināļa būvniecības (sākot no 1999. gada) infrastruktūra regulāri tika pārslogota […]. Visbeidzot, tā norāda, ka vajadzīgie ieguldījumi nevarēja tikt finansēti no lidostas operatora pašu kapitāla.

Prognozes par infrastruktūras izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas

(132) Pamatojoties uz jau notiekošo infrastruktūras izmantošanu un gaidāmo pasažieru skaita pieaugumu, Vācija apgalvo, ka prognozes par infrastruktūras lietošanu ir pat vairāk nekā apmierinošas. Tas attiecas uz prognozēm par aviācijas attīstību reģionā, kuras liecina, ka pieprasījums pieaugs.

(133) Vācija norāda, ka 1999. gadā, kad sākās jaunās termināļa ēkas būvniecība, nevarēja paredzēt, ka 2001. gada 11. septembra notikumi Amerikas Savienotajās Valstīs, pelnu mākonis pēc vulkāna izvirduma Islandē 2010. gadā un pasaules ekonomikas krīze laikposmā no 2008. gada līdz 2011. gadam negatīvi ietekmēs pasažieru skaitu Zārbrikenē. Tiek norādīts, ka šie notikumi ir ietekmējuši visu Eiropas aviācijas nozari, aizkavējot iepriekš pozitīvo attīstību. Tomēr pozitīvā tendence, kas bija vērojama jau 1999. gadā, – saskaņā ar Vācijas teikto – vēl ir jūtama, dodot cerības, ka Zārbrikenes lidostas kapacitāte tiks pilnībā izmantota vidējā termiņā (ņemot vērā arī paredzēto sadarbību ar Cveibrikenes lidostu).

(134) Attiecībā uz finanšu perspektīvām Vācija uzsver, ka pozitīvs *EBITDA* ir sagaidāms līdz 2020. gadam un ka tas ir pietiekami, lai izpildītu prasību par apmierinošām vidēja termiņa prognozēm attiecībā uz infrastruktūras izmantošanu. Tā atgādina, ka Komisija pati ir atzinusi, ka reģionālās lidostas parasti negūst peļņu, ko varētu no jauna ieguldīt infrastruktūrā; tas ir fakts, kas neizslēdz atbalsta pasākumu saderību atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīnijām.

Infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem

(135) Tā kā visas aviosabiedrības var bez diskriminācijas piekļūt lidostai un visām aviosabiedrībām piemēro vienu cenrādi, tostarp tur iekļautās atlaides, Vācija uzskata, ka šis kritērijs ir izpildīts. Tā uzsver, ka atlaides netiek īpaši izstrādātas tādā veidā, lai tās radītu *de facto* selektīvu priekšrocību dažām aviosabiedrībām. Visbeidzot, tā apgalvo, ka atsevišķie līgumi, kas noslēgti ar aviosabiedrībām *Cirrus* un *Air Berlin*, nav būtiski šajā kontekstā un ka jebkurā gadījumā visām aviosabiedrībām bija iespēja noslēgt šādus līgumus.

Ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm

(136) Vācijai nav skaidrs, kā "mērena" infrastruktūras paplašināšana Zārbrikenes lidostā varētu ietekmēt vai ir ietekmējusi tirdzniecību. Tā atgādina, ka Komisija ir atzinusi, ka mazu reģionālu lidostu atbalstam parasti nav šādas ietekmes. Attiecībā uz iespējamo ietekmi uz Cveibrikenes lidostu Vācija atkārto, ka abas lidostas nekonkurē, bet papildina viena otru. Tā arī apgalvo, ka infrastruktūras pasākumi neietekmēja Mecas-Nansī-Lotringas un Luksemburgas lidostu, jo tas būtu pretrunā Kopienas interesēm.

Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunkts

(137) Vācija apgalvo, ka vismaz laikposmā no 2000. gada līdz 2005. gadam finansiālo atbalstu lidostai var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Lai pierādītu Zārbrikenes lidostas nozīmi reģiona ekonomiskajā attīstībā un pieejamībā, Vācija atsaucas uz saviem iesniegtajiem dokumentiem par VTNP esību. Finansiālais atbalsts ir piešķirts par labu gandrīz tikai infrastruktūras projektiem, kas atbilda reģionālās attīstības mērķiem. Kā piemēru Vācija sniedz plašus paskaidrojumus par trīs lielākajiem (atsevišķiem) ieguldījumiem infrastruktūrā un to nepieciešamību.

(138) Attiecībā uz stimulējošo ietekmi Vācija skaidro, ka lidosta ir svarīgs stimuls ārpus reģiona esošiem uzņēmumiem veikt ieguldījumus Zāras federālajā zemē. Kā arī uzņēmumiem, kas te jau darbojas, tas ir stimuls, lai paplašinātos un ieguldītu papildu līdzekļus. Tiek apgalvots, ka, ja stimulējošā ietekme pazustu, Zāras federālā zeme, ņemot vērā tās sarežģīto budžeta situāciju, pārskatītu savu atbalstu lidostai. Visbeidzot, Vācija vēlreiz uzsver, ka Cveibrikenes lidostas darbība netiek ietekmēta.

3.2. *VAIRĀKU ZEMESGABALU NODOŠANA UZŅĒMUMAM* FSBESITZG

3.2.1. ATBALSTA ESĪBA

(139) Vācija uzskata, ka zemes nodošana bija vajadzīga drošības nolūkos un bija saistīta ar valsts politikas uzdevumiem, tādējādi uz to neattiecas Līguma 107. panta 1. punkta piemērošanas joma. Precīzāk, tiek apgalvots, ka pēc skrejceļa nomaiņas šī nodotā zeme bija vajadzīga, lai varētu norobežot skrejceļa galus ar paplašinātām drošības un drošuma zonām un pielāgot pašreizējo drošības nožogojumu. Saskaņā ar Vācijas teikto lidostas teritorijas nodrošināšana tiek veikta sabiedrības interesēs un ir valsts uzdevums, nevis saimnieciskā darbība. Šo drošības pasākumu pamatā bija tiesību aktu grozījumi, kas tika izdarīti pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem Amerikas Savienotajās Valstīs.

(140) Turklāt Vācija norāda, ka pēc 2000. gada veiktā zemes nodošana, kuras kopējā vērtība bija […], neizkropļo konkurenci un neietekmē tirdzniecību to pašu iemeslu dēļ, kas minēti attiecībā uz vispārējiem finansēšanas pasākumiem. Pamatojoties uz zemo vērtību, uz zemes nodošanu varētu attiekties *de minimis* regula.

3.3. *GARANTIJAS AIZDEVUMIEM VH SAAR UN FSBESITZG LABĀ*

3.3.1. ATBALSTA ESĪBA

(141) Lēmumā par procedūras sākšanu tika uzskatīts, ka no trim zināmajām garantijām, kas piešķirtas *FSBesitzG*, tikai viena tika piešķirta pēc 2000. gada. Tomēr Vācija skaidro, ka attiecīgā garantija faktiski tika piešķirta 1999. gadā, tas ir, pirms svarīgā *Aéroports de Paris* sprieduma. Tāpēc tiek apgalvots, ka neviena no trim garantijām nevarētu būt valsts atbalsta pasākums. Gadījumā, ja Komisija tomēr secinātu, ka šīs garantijas ir valsts atbalsts, Vācija norāda, ka tās būtu jānovērtē kā pastāvošs atbalsts, tādēļ jebkurš Komisijas lēmums radītu vienīgi *ex nunc* sekas.

(142) Attiecībā uz apstiprinājuma vēstulēm Vācija atsaucas uz savu argumentāciju saistībā ar vispārējo finansēšanas pasākumu lidostas labā (93.–121. apsvērums), apgalvojot, ka tā ir piemērojama arī šajā jautājumā.

3.3.2. SADERĪBA

(143) Vācija apgalvo, ka, ja pasākumi būtu kvalificējami kā valsts atbalsts, tie būtu saderīgi ar iekšējo tirgu saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti 2005. gada Aviācijas vadlīnijās. Šajā saistībā tā atsaucas uz iesniegtajiem argumentiem attiecībā uz vispārējo finansēšanas pasākumu, apgalvojot, ka tie ir piemērojami arī šajā jautājumā.

3.4. *NOMAS LĪGUMS STARP FSBESITZG UN FSBG*

3.4.1. ATBALSTA ESĪBA

(144) Vācija nošķir 1997. gadā noslēgto nomas līgumu, kas bija spēkā līdz 2006. gada 1. jūlijam, un nomas līgumu, kas bija spēkā no 2006. gada 1. jūlija līdz uzņēmumu *FSBesitzG* un *FSBG* apvienošanai.

(145) Attiecībā uz 1997. gada nomas līgumu tiek apgalvots, ka valsts atbalsta konstatēšanas gadījumā tas būtu kvalificējams kā pastāvošs atbalsts. Ja Komisija atzītu, ka šis līgums ir nesaderīgs valsts atbalsts, šāds lēmums būtu spēkā tikai attiecībā uz nākotni, nevis pagātni.

(146) Attiecībā uz 2006. gada nomas līgumu Vācija norāda, ka šis līgums ir tikai pastāvošā atbalsta grozījums un nav uzskatāms par jaunu atbalstu. Tā jo īpaši uzsver, ka likums, pamatojoties uz kuru šāds nomas līgums varēja tikt noslēgts, nebija mainījies. Tā apgalvo, ka, lai līgumu varētu kvalificēt kā jaunu atbalstu, būtu jāgroza tiesiskais pamats.

(147) Turklāt Vācija apgalvo, ka tajā laikā 2006. gada nomas līgums bija saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Tā apgalvo, ka mainīgais nomas maksājums nebija nekas neparasts un ka nekas neliecina par to, ka faktiski maksājamā summa bija neraksturīgi zema. Turklāt tiek uzskatīts, ka mainīgais nomas maksājums deva arī iespēju saņemt ievērojami lielākus nomas maksājumus par iepriekšējā līgumā paredzētajiem. Tiek apgalvots, ka 2006. gada nomas līgums uzlaboja uzņēmuma *FSBG* rīcībspēju. Visbeidzot, Vācija apgalvo, ka saglabāt uzņēmumu *Fraport* kā akcionāru bija *FSBesitzG* interesēs, jo šā uzņēmuma iesaistīšanās nodrošināja piekļuvi zinātībai un sinerģijas izveidi.

(148) Jebkurā gadījumā Vācija uzsver, ka, lai gan nav pieejami dokumenti, kuros norādīts, kā tika aprēķināti nomas maksājumi, faktiskā nomas maksājuma summa nav svarīga, jo cieša saistība starp *FSBesitzG* un *FSBG* nozīmē, ka vispārējā ekonomiskā ietekme bija neitrāla. Ja nomas maksājums būtu lielāks, *FSBesitzG* saņemtu mazāk naudas no *vh Saar*, savukārt mazāks maksājums tiktu kompensēts ar lielākiem sabiedrības *vh Saar* pārskaitījumiem.

(149) Attiecībā uz konkurences izkropļošanu un ietekmi uz tirdzniecību Vācija atsaucas uz argumentiem, kas šajā saistībā pausti attiecībā uz vispārējiem finansēšanas pasākumiem, uzskatot, ka minētie argumenti ir piemērojami arī šajā jautājumā.

3.5. *ATLAIDES AVIOSABIEDRĪBĀM*

3.5.1. ATBALSTA ESĪBA

(150) Vācija uzskata, ka lidostas maksu atlaides, kas ieviestas 2007. gadā, bija ekonomiski izdevīgas, nepiešķīra selektīvu priekšrocību un nekropļoja konkurenci/neietekmēja tirdzniecību.

Tirgus ekonomikas dalībnieka pārbaude

(151) Pēc sabiedrības *Hapag Lloyd/TUIFly* aiziešanas 2006. gadā pasažieru skaits Zārbrikenes lidostā samazinājās par 30 %. Saskaņā ar Vācijas teikto šajā situācijā pasākumi bija nepieciešami, lai nodrošinātu, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā tiek pienācīgi izmantota lidostas pašreizējā kapacitāte un saglabāta tās konkurētspēja un pievilcība. Iepriekšējais cenrādis nebija konkurētspējīgs, jo lidostai bija augstākas maksas nekā citām lidostām Vācijā. Vācija uzskata, ka atlaides faktiski radīja nepārtrauktu pasažieru skaita pieaugumu pēc 2006. gada. Vācija apliecina atlaižu pozitīvo ietekmi, atsaucoties uz *Air Berlin* lēmumu sākt apkalpot Zārbrikenes lidostu; šis lēmums tika pieņemts tikai pēc atlaižu ieviešanas.

(152) Vācija pamato savu argumentu, ka atlaides bija ekonomiski izdevīgas, ar to, ka atlaides tika piešķirtas tikai jaunām aviosabiedrībām vai jauniem maršrutiem. Tāpēc, kā tiek apgalvots, ir sagaidāms, ka atlaidēm nebūs tūlītēja ietekme uz *status quo*, taču nākotnē tās varētu veicināt pasažieru skaita pieaugumu. Tiek arī norādīts, ka ekonomiskais izdevīgums tiek pastiprināts, paredzot ierobežojumu, ka atlaide nevar pārsniegt 50 % no jaunās aviosabiedrības vai jaunā maršruta ieguldījumu izmaksām.

(153) Uzverot, ka atlaides ir ekonomiski pamatotas, Vācija norāda, ka, tā kā šīs atlaides tika piedāvātas visām aviosabiedrībām, bija iespējams veikt precīzus *ex ante* aprēķinus attiecībā uz atlaižu izmaksām un ieguvumiem. Savukārt lidostas slēgšanas izmaksas netika novērtētas, jo slēgšana nekad nav uzskatīta par risinājumu.

Selektivitāte

(154) Atsaucoties uz to, ka 2007. gadā ieviestās atlaides bija pieejamas visām aviosabiedrībām, Vācija uzsver, ka pasākums nav selektīvs. Publicētais cenrādis, kurā iekļautas atlaides, bija vispārīgs un teorētisks, atlaides tika automātiski piemērotas visām aviosabiedrībām, kas darbojās Zārbrikenē un iesniedza attiecīgos datus, un lidosta nevarēja piemērot atlaides pēc sava ieskata.

(155) Vācija apgalvo, ka atlaižu mērķis bija palielināt Zārbrikenes lidostas pievilcību, nevis atbalstīt kādu konkrētu aviosabiedrību. Selektivitāti *de facto* varētu izslēgt arī tas, ka visiem gaisa kuģiem, kuru *maksimālā pacelšanās masa* (*Maximum Take Off Weight – MTOW*) pārsniedz 5 700 kg, tika piemērotas vienādas maksas, tādējādi attiecoties pret visiem komerciālās satiksmes gaisa kuģiem vienlīdzīgi, nešķirojot tos pēc vietējiem un starptautiskiem lidojumiem. Visbeidzot, atlaides netika šķirotas arī, pamatojoties uz gaisa kuģu nolaišanās skaitu.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(156) Attiecībā uz konkurences izkropļošanu un ietekmi uz tirdzniecību Vācija atsaucas uz argumentiem, kas šajā saistībā izvirzīti attiecībā uz vispārējiem finansēšanas pasākumiem, uzskatot, ka minētie argumenti ir piemērojami arī šajā jautājumā.

3.6. *AVIOSABIEDRĪBAI CIRRUS AIRLINES PIEŠĶIRTAIS ATBALSTS DARBĪBAS SĀKŠANAI*

3.6.1. ATBALSTA ESĪBA

(157) Vācija apgalvo, ka, noslēdzot līgumu ar *Cirrus*, *FSBesitzG* rīkojās kā privāts ieguldītājs, tādēļ maksājumi, kas veikti aviosabiedrībai *Cirrus*, nav uzskatāmi par valsts atbalstu. Turklāt tiek apgalvots, ka šis pasākums neizkropļoja konkurenci un neietekmēja tirdzniecību.

Tirgus ekonomikas dalībnieka pārbaude

(158) Atbilstoši Vācijas teiktajam ar *Cirrus* noslēgtā līguma mērķis bija panākt pasažieru skaita pieaugumu. Šo pieaugumu bija paredzēts panākt, palielinot lidojumu skaitu uz […] un izmantojot modernus gaisa kuģus. Gan lidojumu skaita palielināšana, gan modernu gaisa kuģu izmantošana bija jo īpaši paredzēta, lai nodrošinātu personām, kas dodas darījumu braucienos, lielāku komfortu un elastību.

(159) Vācija uzskata, ka biežie līguma grozījumi pierāda, ka *FSBesitzG* cieši uzraudzīja ekonomisko attīstību un varēja ātri reaģēt uz ekonomiska rakstura vajadzībām. Vēl viena norāde par *FSBesitzG* ieinteresētību līguma ekonomiskajā ilgtspējā ir īsais periods, kas paredzēts iepriekšējam paziņojumam par līguma anulēšanu (30 dienas) un kas ļauj atcelt vienošanos gadījumā, ja netiek sasniegti mērķi. Visbeidzot, ilgtermiņa rentabilitāti tika nolemts stiprināt, Zārbrikenē nodibinot vietējo aviopārvadātāju *Cirrus*. Saskaņā ar Vācijas teikto precīzi dati par paredzamajām izmaksām un ieguvumiem tomēr nav pieejami.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(160) Attiecībā uz konkurences izkropļošanu un ietekmi uz tirdzniecību Vācija atsaucas uz argumentiem, kas izklāstīti attiecībā uz lidostas maksu atlaidēm, kuras ieviestas 2007. gadā, uzskatot, ka minētie argumenti ir piemērojami arī šajā jautājumā.

3.6.2. SADERĪBA

(161) Vācija apgalvo, ka, pat ja maksājumi aviosabiedrībai *Cirrus* tiktu uzskatīti par valsts atbalstu, tos var attaisnot kā saderīgu valsts atbalstu darbības sākšanai saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti 2005. gada Aviācijas vadlīnijās un Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā.

(162) Atgādinot, ka līgums ar *Cirrus* palielināja minētās aviosabiedrības lidojumu skaitu […] maršrutā, ka *FSBesitzG* noslēdza minēto līgumu rentabilitātes uzlabošanai un ka lidojumu skaita pieauguma ietekmi uz citiem maršrutiem nevar pārbaudīt, jo neviena cita aviosabiedrība neapkalpoja […] no Zārbrikenes, Vācija apgalvo, ka attiecīgie nosacījumi ir izpildīti. Tā arī paskaidro, ka starp Zārbrikeni un […] nebija citu ātrgaitas savienojumu un ka līgumā paredzētie maksājumi nebija apvienoti ar lidostas maksu atlaidēm (cenrādis, tostarp atlaides, stājās spēkā tikai pēc tam, kad *Cirrus* līgums bija beidzies). Visbeidzot, Vācija paskaidro, ka tā neuzskatīja, ka līgumā ir ietverti valsts atbalsta elementi, tāpēc netika publiskota informācija par līgumu (sarakstā vai citādi) un nodrošināts īpašs prasību mehānisms.

3.7. *TIRDZNIECĪBAS NOLĪGUMS AR AVIOSABIEDRĪBU AIR BERLIN*

3.7.1. ATBALSTA ESĪBA

(163) Vācija uzskata, ka tirdzniecības nolīgums ar *Air Berlin* tika noslēgts saskaņā ar TED kritēriju un nepiešķir Air *Berlin* priekšrocību Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Turklāt tiek apgalvots, ka šis pasākums neizkropļoja konkurenci un neietekmēja tirdzniecību.

Tirgus ekonomikas dalībnieka pārbaude

(164) Pirms līguma noslēgšanas ar aviosabiedrību *Air Berlin FSG* izvērtēja izmaksas un paredzamos ieņēmumus, secinot, ka līgums lidostai ir izdevīgs. Vācija paskaidro, ka, lai gan sākotnējās cerības netika pilnībā izpildītas, pieejamo reālo datu ekstrapolācija skaidri liecina, ka līgums joprojām ir rentabls.

(165) Šajā saistībā Vācija apstrīd lēmumā par procedūras sākšanu izteikto pieņēmumu, ka lidosta no šā tirdzniecības nolīguma neko reāli neguva un ka nolīgums tikai ļāva palielināt pasažieru skaitu *Air Berlin* lidojumos. Tā uzskata, ka tirdzniecības pasākumi, par kuriem ir panākta vienošanās līgumā, paaugstina lidostas profilu un pievērš uzmanību reģionam kā tūrisma galamērķim, kas savukārt rada iespēju gūt papildu (ar aviāciju nesaistītus) ienākumus. Vācija uzskata, ka tad, kad aviosabiedrība reklamē kādu galamērķi, patērētāji pievērš uzmanību ne tikai tam, ka šī aviosabiedrība apkalpo minēto galamērķi, bet arī kopumā reģionam kā tūrisma galamērķim.

(166) Vācija apstrīd arī sākotnējo vērtējumu, kas ietverts lēmumā par procedūras sākšanu, ka tirdzniecības nolīgums faktiski ieviesa īpašas papildu atlaides aviosabiedrībai *Air Berlin*. Vācija norāda, ka no lidostas viedokļa tirdzniecības nolīgumam ir reāla ekonomiska vērtība tādā ziņā, ka privāts investors arī būtu noslēdzis tādu līgumu, kas varētu būt rentabls jau pēc trim gadiem.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(167) Attiecībā uz konkurences izkropļošanu un ietekmi uz tirdzniecību Vācija atsaucas uz argumentiem, kas izklāstīti saistībā ar lidostas maksu atlaidēm, kuras ieviestas 2007. gadā, uzskatot, ka minētie argumenti ir piemērojami arī šajā jautājumā.

4. **AVIOSABIEDRĪBAS *AIR BERLIN* IESNIEGTĀS PIEZĪMES**

(168) Pirms tiek apgalvots, ka abi pasākumi, kas tieši ietekmē *Air Berlin*, proti, vispārējā atlaižu sistēma attiecībā uz lidostas maksām un tirdzniecības nolīgums, kas noslēgts starp *FSG* un *Air Berlin*, atbilst valsts atbalsta noteikumiem, aviosabiedrība vispirms izsaka vispārīgu piezīmi par to, ka Zārbrikenes reģionā, pēc tās domām, pastāv reāls pieprasījums pēc aviācijas pakalpojumiem. Tā uzsver, ka *Air Berlin* lidojumos uz […] un […] ir sasniegta "sēdvietu noslodze", kas līdzvērtīga noslodzei, kura sasniegta *Air Berlin* lidojumos uz tiem pašiem galamērķiem no […]. Turklāt *Air Berlin* uzskata, ka neviena cita lidosta šajā reģionā nevarētu kļūt par dzīvotspējīgu Zārbrikenes alternatīvu, kas savukārt izslēdz ietekmi uz tirdzniecību. Jo īpaši aviosabiedrība *Air Berlin* uzsver, ka tā nekad nav uzskatījusi kaimiņu lidostas […] par alternatīvu iespēju, ņemot vērā, ka šajās lidostās pieprasījums pēc lidojumiem uz […] – brīvdienu galamērķi, kuru galvenokārt iecienījuši vācu tūristi – nav salīdzināms ar pieprasījumu pēc šādiem galamērķiem Zārbrikenes lidostā.

4.1. *ATLAIDES AVIOSABIEDRĪBĀM*

(169) Attiecībā uz atlaidēm, kas ietvertas 2007. gada lidostas cenrādī, aviosabiedrība *Air Berlin*, tāpat kā Vācija, apgalvo, ka to teorētiskā un vispārīgā rakstura dēļ atlaides nevar uzskatīt par selektīvām. Ja aviosabiedrība atbilstu minētajiem nosacījumiem, atlaides tiktu piešķirtas arī bez lidostas īpašas iejaukšanās.

(170) Turklāt *Air Berlin* nepiekrīt tam, ka pastāv konkurence starp vairāku dalībvalstu aviosabiedrībām. Norādot, ka tikai viena citas dalībvalsts aviosabiedrība darbojas Zārbrikenē, aviosabiedrība uzskata, ka pieņēmums par to, ka pasākumi ietekmē tirdzniecību, nav ilgtspējīgs.

(171) *Air Berlin* arī apgalvo, ka atlaižu sistēma atbilst visiem nosacījumiem, kas izklāstīti Tiesas spriedumā lietā *Charleroi*, proti, ka atlaides ir ierobežotas laikā un tiek pakāpeniski samazinātas, kā arī nav pieejami vairāk kā 50 % no faktiskajām darbības sākšanas un tirdzniecības izmaksām.

(172) Visbeidzot, *Air Berlin* apgalvo, ka Zārbrikenes lidostas maksas, salīdzinot ar citām Vācijas lidostām, nav īpaši zemas. Tiek apgalvots, ka pasažieru maksas ir no […] līdz […] un zemākas […].

4.2. *TIRDZNIECĪBAS NOLĪGUMS AR AVIOSABIEDRĪBU AIR BERLIN*

(173) Aviosabiedrība *Air Berlin* skaidro, ka pasažieru skaita pieaugums kopš līguma noslēgšanas ir attaisnojis tā laika cerības. Pamatojoties uz iepriekš minēto, varētu pieņemt, ka materializēsies tas, ko *FSG* cerēja iegūt no šā līguma, proti, ieņēmumi no aviācijas darbībām un darbībām, kuras nav saistītas ar aviāciju, palielināsies.

(174) Pēc tam aviosabiedrība *Air Berlin* uzskaita vairākus savienojumus, kas pieejami, izmantojot […], kā arī vairākus tirdzniecības pasākumus, ko tā ir apņēmusies veikt Zārbrikenes lidostas popularizēšanai. Tā uzskata, ka lidojumu skaita palielināšanas, pievilcīgu savienojumu un Zārbrikenes lidostas kā brīvdienu un darījumu braucienu galamērķa popularizēšanas apvienojums ir ļoti būtisks lidostai un reģionam kopumā. Tādējādi saskaņā ar *Air Berlin* teikto lidostai līgums ir ekonomiski izdevīgs, un tāpēc to varētu noslēgt arī privātais ieguldītājs.

5. **NOVĒRTĒJUMS**

5.1. *UZŅĒMUMU VH SAAR, FSG UN FSBESITZG FINANSĒŠANA (KAPITĀLIEGULDĪJUMI SABIEDRĪBĀ VH SAAR, KAPITĀLIEGULDĪJUMI UZŅĒMUMOS FSBESITZG/FSG ZAUDĒJUMU SEGŠANAI)*

(175) Izvērtējamo uzņēmumu *vh Saar*, *FSG* un *FSBesitzG* finansēšanu veidoja vairāki pasākumi. Proti, sabiedrība *vh Saar* ieguldīja kapitālu uzņēmumos *FSBesitzG*/*FSG*, lai segtu šo uzņēmumu zaudējumus, un finansēja to ar kapitālieguldījumiem, kurus tā saņēma no Zāras federālās zemes un citiem ienākumiem.

5.1.1. ATBALSTA ESĪBA

(176) 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".

(177) EK Līguma 107. panta 1. punkta kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai attiecīgais pasākums ir atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, jābūt izpildītiem visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem. Proti:

a) atbalstu piešķir valsts, vai arī tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem;

b) atbalsts dod priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai;

c) atbalsts rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus;

d) atbalsts ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Saimnieciskā darbība un jēdziens "uzņēmums"

(178) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai vispirms jānosaka, vai *vh Saar*, *FSG* un *FSBesitzG* ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Jēdziens "uzņēmums" aptver jebkuru vienību, kas ir iesaistīta saimnieciskā darbībā, neatkarīgi no tās juridiskā statusa un veida, kādā tā tiek finansēta ([18]). Saimnieciskā darbība ir jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu konkrētajā tirgū ([19]).

(179) Lietas *Leipzig/Halle Airport* spriedumā Tiesa apstiprināja, ka lidostas ekspluatācija komerciāliem mērķiem un lidostas infrastruktūras būvniecība ir saimnieciskā darbība ([20]). Lidostas operators, 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 operatoram piešķir valsts vai no valsts līdzekļiem ([21]).

(180) Attiecībā uz laika brīdi, no kura lidostas būvniecība un ekspluatācija kļuva par saimniecisko darbību, Komisija atgādina, ka pakāpeniskā tirgus spēku attīstība lidostu nozarē neļauj noteikt precīzu datumu. Tomēr Eiropas Savienības Tiesa ir atzinusi pārmaiņas lidostu darbībā un lietas *Leipzig/Halle Airport* spriedumā Vispārējā tiesa lēma, ka no 2000. gada vairs nevar izslēgt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu lidostu infrastruktūras finansēšanai. Tādējādi kopš *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par darbību, uz kuru attiecas valsts atbalsta kontrole.

(181) Šajā saistībā Komisija norāda, ka kopš 1997. gada lidostas operators *FSBG* apsaimniekoja infrastruktūru, uz ko attiecas šis lēmums, savukārt *FSBesitzG* bija lidostas infrastruktūras īpašnieks un to uzturēja.

(182) Kopš 2008. gada Zārbrikenes lidostas īpašnieks un operators ir *FSG*. Lidostas operators – līdz 2008. gadam *FSBG*, bet pēc tam *FSG* – no lietotājiem iekasē maksu par pakalpojumiem un infrastruktūras lietošanu, savukārt infrastruktūras īpašnieks – līdz 2008. gadam *FSBesitzG* – iznomā infrastruktūru lidostas operatoram par nomas maksu. Faktiski gan infrastruktūras īpašnieks, gan infrastruktūras operators tādējādi komerciāli izmanto Zārbrikenes lidostas infrastruktūru. No tā izriet, ka vienības, kas izmanto šo infrastruktūru – *FSBesitzG*, *FSBG* un *FSG* –, ir uzskatāmas par uzņēmumiem Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, sākot no 2000. gada 12. decembra, proti, *Aéroports de Paris* sprieduma datuma.

(183) Attiecībā uz *vh Saar* Vācija norādīja, ka *vh Saar* ir kontrolakciju sabiedrība un tāpēc to nevar uzskatīt par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Komisija atgādina, ka saskaņā ar Tiesu "vienkārša kapitāldaļu turēšana, pat ja tā ir kontrolpakete, nav pietiekama, lai atzītu par saimniecisku tādu darbību, ko veic vienība, kas ir šo daļu turētāja, ja tā dod tikai iespējas izmantot ar akcionāra vai kopīpašnieka statusu saistītās tiesības, kā arī, attiecīgā gadījumā, saņemt dividendes – ierastos labumus no īpašuma" ([22]). Vienlaikus Tiesa norāda, ka "[n]o otras puses, ja vienība, kurai pieder kapitāldaļu kontrolpakete kādā sabiedrībā, šo kontroli īsteno, tieši vai netieši ietekmējot sabiedrības pārvaldību, tad ir uzskatāms, ka šī vienība piedalās kontrolētā uzņēmuma veiktajā saimnieciskajā darbībā".

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

([19]) Lieta 118/85 Komisija/Itālija (*Recueil* 1987, 2599. lpp.); lieta C-35/96 Komisija/Itālija (*Recueil* 1998, I-3851. lpp.).

([20]) Apvienotās lietas T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig Halle GmbH*/Komisija ("spriedums lietā *Leipzig/Halle*") (Krājums 2011, II-1311. lpp., jo īpaši 93. un 94. punkts); apstiprināts ar spriedumu lietā C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen* un *Flughafen Leipzig-Halle*/Komisija (2012, Krājumā nav publicēts).

([21]) Apvienotās lietas C-159/91 un C-160/91 *Poucet/AGV* un *Pistre/Cancave* (*Recueil* 1993, I-637. lpp.).

([22]) Lieta C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Casse di Risparmio di Firenze SpA* un citi (Krājums 2006, I-289. lpp., 111. punkts).

(184) Komisija atgādina, ka sabiedrības *vh Saar* statūtos paredzētā funkcija ir koordinēt "darbības, kas saistītas ar publisko ostu un lidostu būvniecību, paplašināšanu un ekspluatāciju Zāras federālajā zemē". Minētā koordinēšana parasti pārsniedz ar akcionāra statusu saistīto tiesību vienkāršu izmantošanu. Vienlaikus nav pierādījumu, ka *vh Saar* reāli īsteno kontroli vai tieši iesaistās *FSBesitzG* vai *FSG* pārvaldībā. Ņemot vērā iepriekš minēto, nav īsti skaidrs, vai *vh Saar* var raksturot kā uzņēmumu. Tomēr Komisija secina, ka tā, ņemot vērā turpmāk minēto 203. apsvērumu, proti, ka sabiedrība *vh Saar* nav saņēmusi priekšrocību, var atstāt šo jautājumu neatrisinātu.

Valsts politikas kompetence

(185) Kaut arī *FSBesitzG*, *FSG* un *FSBG* ir uzskatāmi par uzņēmumiem Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jāatgādina, ka ne vienmēr visām lidostas īpašnieka vai operatora veiktajām darbībām ir saimniecisks raksturs ([23]).

(186) Tiesa ([24]) ir lēmusi, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras kā publiska iestāde, nav saimnieciska rakstura darbības un uz tām neattiecas valsts atbalsta noteikumi. Uz šādām darbībām attiecas drošība, gaisa satiksmes vadība, policijas un muitas darbības. Šo darbību finansējumam jāpaliek stingri ierobežotam, izmaksājot vienīgi kompensācijas par attiecīgajām izmaksām, un to nevar izmantot citu saimnieciska rakstura darbību finansēšanai ([25]).

(187) Tāpēc finansējums, kas paredzēts valsts politikas kompetencē esošām darbībām vai infrastruktūrai, kura kopumā ir tieši saistīta ar šīm darbībām, nav valsts atbalsts ([26]). Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes vadība, policijas darbības, 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 ([27]).

(188) Tomēr tādu darbību publiska finansēšana, kas nav saimnieciskās darbības un kas obligāti saistītas ar saimniecisko darbību, nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp aviosabiedrībām un lidostu pārvaldniekiem. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru priekšrocība tiek konstatēta, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai ([28]). Tāpēc, ja kādā konkrētā tiesību sistēmā tas ir normāli, ka aviosabiedrību vai lidostu pārvaldnieki sedz noteiktu pakalpojumu izmaksas, turpretī citu aviosabiedrību 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 paši par sevi netiek uzskatīti par saimniecisko darbību. Tāpēc ir vajadzīga lidostas operatoram piemērojamā tiesiskā regulējuma analīze, lai varētu novērtēt, vai atbilstīgi minētajam tiesiskajam regulējumam lidostu pārvaldniekiem vai aviosabiedrībām ir pienākums segt izmaksas par tādu darbību veikšanu, kas pašas par sevi varētu nebūt saimnieciskas, bet ir raksturīgas to saimniecisko darbību regulēšanai.

(189) Vācija paskaidro, ka par ietilpstošiem valsts politikas kompetencē (tādēļ to īstenošana nav uzskatāma par saimniecisku darbību) ir uzskatāmi šādi pasākumi – lidostas drošības pasākumi saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* (Likuma par gaisa satiksmes drošību) ([29]) 8. pantu (lidostas apžogojums, kontroles celiņi, konteinera vārti, skrejceļa apzīmējumi, avārijas elektroenerģijas avoti, gaisa kuģu stāvvietas, kas pakļautas bombardēšanas draudiem, un skrejceļa gala bremzēšanas joslu (*RESA*) paplašināšana ietilpst *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantā); ugunsdzēsēju nodrošināšana; gaisa satiksmes vadība un gaisa satiksmes drošības pasākumi saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* (Likuma par gaisa satiksmi) 27.c panta 2. punktu.

([23]) Lieta C-364/92 *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol* (*Recueil* 1994, I-43. lpp.).

([24]) Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/02 "Gaisa drošība – izmaksu kompensācija pēc 2001. gada 11. septembra uzbrukumiem".

([25]) Lieta C-343/95 *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova* (*Recueil* 1997, I-1547. lpp.), Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums Nr. 309/02, Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums Nr. 438/02 "Subsīdijas ostu pārvaldēm valsts varas uzdevumu izpildei Beļģijas ostu nozarē".

([26]) Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums (EK) Nr. 309/02.

([27]) Sk. jo īpaši lietu C-364/92 *SAT/Eurocotrol* (*Recueil* 1994, I-43. lpp., 30. punkts) un lietu C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati*/Komisija (Krājums 2009, I-2207. lpp., 71. punkts).

([28]) Sk. arī lietu C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (Krājums 2005, I-1627. lpp., 36. punkts) un tajā minēto judikatūru.

([29]) Pasākumi saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantu ietver *inter alia* tādas lidostas infrastruktūras būvniecību, kas nodrošina pietiekamu drošības kontroli; konkrētus, ar bagāžu un kravu saistītus pasākumus; ierobežotas iekļuves zonu nodrošināšanu; tāda personāla un preču kontroli, kas iekļūt ierobežotas iekļuves zonās; drošības personāla mācības; tādu lidmašīnu pārvietošanu un izkraušanu, kas rada draudus drošībai.

(190) Komisija uzskata, ka pasākumus saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantu, pasākumus saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27. c panta 2. punktu un ar ugunsdzēsējiem saistītos pasākumus principā var uzskatīt par darbībām, kas ietilpst valsts politikas kompetencē.

(191) Tomēr attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti tikai ar darbības drošību, Komisija uzskata, ka lidostas drošas ekspluatācijas garantēšana ir normāla lidostas pārvaldības saimnieciskās darbības daļa ([30]). Pārskatot daudz sīkāk atsevišķas darbības un izmaksas (sk. 196.–197. apsvērumu), Komisija secina, ka pasākumi, kas paredzēti, lai garantētu drošu lidostas darbību, nav darbības, kuras ietilpst valsts politikas kompetencē. Jebkuram uzņēmumam, kas vēlas darboties lidostā, ir jāgarantē tādu būvju kā skrejceļš un peroni drošība.

(192) Attiecībā uz tiesisko regulējumu Vācija ir paziņojusi, ka saistībā ar ugunsdzēsējiem nav tādu tiesību normu, kurās būtu stingri noteikts, ka šīs izmaksas jāsedz lidostas operatoram. Turklāt Komisija norāda, ka ar ugunsdzēsējiem saistīto izmaksu atlīdzināšana attiecas uz reģionāliem pienākumiem un šīs izmaksas parasti atlīdzina attiecīgās reģionālās iestādes. Šo izmaksu atlīdzināšana nedrīkst pārsniegt to segšanai vajadzīgo summu.

(193) Attiecībā uz gaisa satiksmes vadību un gaisa satiksmes drošības pasākumiem *Luftverkehrsgesetz* 27.d pantā paredzēts, ka *Luftverkehrsgesetz* 27.c pantā minēto pasākumu izmaksas, kuras radušās vairākām konkrētām lidostām, sedz valsts. Saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27.d pantu lidostām ir tiesības uz izmaksu segšanu kā "atzītām lidostām", ja Federālā satiksmes ministrija drošības apsvērumu un ar transporta politiku saistīto interešu dēļ ir atzinusi gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumu nepieciešamību ([31]). Vācijas lidostām, kas nav atzītas, nav tiesību uz izmaksu segšanu atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 27.d pantam, un tāpēc tām principā ir pašām jāsedz izmaksas, kas saistītas ar *Luftverkehrsgesetz* 27.c pantā paredzētajiem pasākumiem. Šīs izmaksas ir raksturīgas lidostu darbībai. Tā kā dažām lidostām ir jāsedz pašām šīs izmaksas, bet citām nav, tad tām lidostām, kas nesedz minētās izmaksas, varētu būt piešķirta priekšrocība, pat ja vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumus nevar uzskatīt par saimniecisko darbību. Komisija norāda, ka Zārbrikenes lidosta ir atzīta par lidostu, kurai ir tiesības uz izmaksu segšanu saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27.d pantu. Citām lidostām ir jāsedz pašām šīs izmaksas. Tāpēc to Zārbrikenes lidostas izmaksu segšana, kas attiecas uz gaisa satiksmes vadību un drošības pasākumiem saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27.d pantu, Zārbrikenes lidostai dod priekšrocību, pat ja vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumus nevar uzskatīt par saimniecisko darbību.

(194) Attiecībā uz pasākumiem, kas atbilst *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantam, Vācija, šķiet, uzskata, ka visas izmaksas, kuras saistītas ar minētajā pantā noteiktajiem pasākumiem, var segt publiskās iestādes. Tomēr Komisija norāda, ka saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktu var atlīdzināt tikai tās izmaksas, kas saistītas ar tādu vietu un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu, kuras vajadzīgas, lai veiktu *Luftsicherheitsgesetz* 5. pantā uzskaitītās darbības. Visi pārējie izdevumi ir jāsedz lidostas operatoram. Tajā apmērā, kādā *FSBesitzG* vai *FSG* piešķirtais publiskais finansējums atbrīvoja šos uzņēmumus no izmaksām, kas tiem jāsedz saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktu, minētais publiskais finansējums nav atbrīvots no pārbaudes atbilstīgi Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

Secinājums par valsts politikas kompetenci

(195) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi izdarīt konkrētākus secinājumus par ieguldījumu izmaksām un darbības izdevumiem, kas, iespējams, ietilpst valsts politikas kompetencē.

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

([31]) *Luftverkehrsgesetz* 27.d panta 1. punkts: "*Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.*"

(196) Attiecībā uz darbības izdevumiem Komisija piekrīt, ka ar ugunsdzēsējiem saistītos darbības izdevumus kvalificē kā ar valsts uzdevumiem saistītus izdevumus, ciktāl šo izmaksu atlīdzināšana nepārsniedz konkrēto summu, kas vajadzīga šo darbību veikšanai. Attiecībā uz darbības izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, ko veic saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantu, Komisija uzskata, ka tikai tās izmaksas, par kurām lidostas operators ir tiesīgs saņemt atlīdzību atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktam, kvalificējamas kā ar valsts uzdevumiem saistītas izmaksas. Attiecībā uz gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumiem atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 27.c panta 2. punktam norādot, ka Zārbrikenes lidosta ir viena no tām lidostām, kam ir tiesības uz izmaksu segšanu, kamēr citām lidostām šādu tiesību nav, Komisija secina, ka to darbības izmaksu segšana, kuras saistītas ar gaisa satiksmes vadību un gaisa satiksmes drošības pasākumiem saskaņā ar *Luftverkehrsgesetz* 27.d pantu, Zārbrikenes lidostai dod priekšrocību, pat ja gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumus nevar uzskatīt par saimniecisko darbību. Arī darbības izmaksas, kas saistītas ar lidostas drošas ekspluatācijas nodrošināšanu, nav kvalificējamas kā ar valsts uzdevumiem saistītas izmaksas.

(197) Attiecībā uz ieguldījumiem, kas veikti laikposmā no 2000. gada līdz 2012. gadam, Komisija atzīst, ka ar ugunsdzēsējiem tieši saistītie ieguldījumi kvalificējami kā ar valsts uzdevumiem saistītie izdevumi, ciktāl šo izmaksu atlīdzināšana nepārsniedz konkrēto summu, kura vajadzīga šo darbību veikšanai. Attiecībā uz ieguldījumiem, kuri saistīti ar pasākumiem, ko veic saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantu, Komisija uzskata, ka tikai tās izmaksas, par kurām lidostas operators ir tiesīgs saņemt atlīdzību atbilstīgi *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktam, kvalificējamas kā ar valsts uzdevumiem saistītas izmaksas. Attiecībā uz ieguldījumiem, kas saistīti ar gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumiem atbilstīgi *Luftverkehrsgesetz* 27.c panta 2. punktam, norādot, ka Zārbrikenes lidosta ir viena no tām lidostām, kam ir tiesības uz izmaksu segšanu, Komisija secina, ka šie ieguldījumi, kas saistīti ar gaisa satiksmes vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumiem saskaņā ar Luftverkehrsgesetz 27.d pantu, Zārbrikenes lidostai dod priekšrocību, pat ja vadības un gaisa satiksmes drošības pasākumus nevar uzskatīt par saimniecisko darbību. Arī ieguldījumi, kas saistīti ar lidostas drošas ekspluatācijas nodrošināšanu, nav kvalificējami kā ar valsts uzdevumiem saistītas izmaksas. Jo īpaši tas nozīmē, ka ieguldījumus, kas veikti lidostas apžogojuma būvniecībā, skrejceļa apzīmējumos un skrejceļa gala bremzēšanas joslu paplašināšanā, nevar kvalificēt kā ar valsts uzdevumiem saistītus ieguldījumus.

(198) Jebkurā gadījumā, neatkarīgi no šo izmaksu juridiskās klasifikācijas – proti, ir tās saistītas ar valsts uzdevumiem vai nav – ir pierādīts, ka saskaņā ar piemērojamo tiesisko regulējumu tās ir jāsedz lidostas operatoram. Tādējādi, ja valstij jāsedz šīs izmaksas, lidostas operators tiktu atbrīvots no izmaksām, kas parasti tam ir jāsedz.

Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

(199) Lai tas būtu valsts atbalsts, attiecīgais pasākums ir jāfinansē no valsts līdzekļiem un lēmums par pasākuma veikšanu ir jāpieņem valstij.

(200) Valsts atbalsta jēdziens ietver jebkuru priekšrocību, ko piešķir no publiskiem līdzekļiem pati valsts vai starpnieks valsts uzdevumā ([32]). Saistībā ar Līguma 107. pantu piemērošanu pašvaldību resursi ir valsts līdzekļi ([33]).

(201) Sabiedrībai *vh Saar* piešķirtie kapitālieguldījumi tiek veikti tieši no Zāras federālās zemes budžeta, tāpēc tie ir valsts līdzekļi.

(202) Attiecībā uz *vh Saar* veikto *FSBesitzG/FSG* finansēšanu ir jāatzīmē, ka *vh Saar* pilnībā pieder Zāras federālajai zemei un tāpēc ir publisks uzņēmums. Tādējādi finansējums, ko sabiedrība *vh Saar* piešķīra *FSBesitzG/FSG,* rada valsts līdzekļu zaudējumu. Attiecībā uz peļņas un zaudējumu nodošanas līgumu un ar to saistītajiem pārskaitījumiem Komisija norāda, ka statūti, pamatojoties uz kuriem Zāras federālās zemes Ekonomikas ministrija nodibināja sabiedrību *vh Saar,* ir datēti ar 1996. gada 7. maiju. Tajā pašā dienā starp *vh Saar* un *FSBesitzG/FSG* tika noslēgts peļņas un

([32]) Lieta C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (*Recueil* 2002, I-4397. lpp.).
([33]) 2011. gada 12. maija spriedums apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais* (Krājumā nav publicēts, 108. punkts).

zaudējumu nodošanas līgums. Saskaņā ar Vācijas teikto *vh Saar* darbojas vienīgā sabiedrības akcionāra "Zāras federālās zemes visaptverošā tiesiskā un faktiskā kontrolē". Šajā saistībā Komisija vispirms norāda, ka saskaņā ar *vh Saar* gada pārskatiem var uzskatīt, ka sabiedrība kontrolē *FSBesitzG/FSG* ([34]). Saskaņā ar statūtiem Zāras federālās zemes valdība ieceļ *vh Saar* uzraudzības padomi, bet uzraudzības padomes priekšsēdētājs ir par aviāciju atbildīgās ministrijas pārstāvis. Statūtos ir arī paredzēts, ka valdi ieceļ pilnsapulce, kuru veido īpašnieka, t. i., Zāras federālās zemes, pārstāvji. Visbeidzot, statūtos ir paredzēts, ka *vh Saar* bija jānoslēdz vadības nolīgums ([35]) ar *FSG*. Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija uzskata, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgums starp *vh Saar* un *FSBesitzG/FSG* un ar to saistītie pārskaitījumi ir attiecināmi uz valsti.

Ekonomiska priekšrocība

(203) Vācija ir apstiprinājusi, ka sabiedrība *vh Saar* visus tai piešķirtos publiskos līdzekļus ir izmantojusi, lai izpildītu savas saistības atbilstīgi peļņas un zaudējumu nodošanas līgumam, kas noslēgts ar *FSBesitzG/FSG*, proti, sabiedrība *vh Saar* ir nodevusi visus līdzekļus *FSBesitzG/FSG*. Tā kā *vh Saar* ir tikai starpnieks, ar kura palīdzību valsts finansējums tiek nodots *FSBesitzG/FSG*, nevar uzskatīt, ka sabiedrība *vh Saar* pati saņem ekonomisku priekšrocību.

FSBesitzG/FSG – TED

(204) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ([36]). Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ([37]). Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finansiālais stāvoklis.

(205) 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" ([38]). Šajā gadījumā, lai noteiktu, vai Zārbrikenes lidostas publiskais finansējums piešķir *FSBesitzG/FSG* priekšrocību, ko šie uzņēmumi nebūtu guvuši normālos tirgus apstākļos, Komisijai ir jāsalīdzina to publisko akcionāru rīcība, kuri nodrošina finansējumu, ar to TED rīcību, kas pamatojas uz ilgtermiņa peļņas prognozēm ([39]).

(206) Novērtējumā nebūtu jāņem vērā nekāda pozitīva ietekme uz tā reģiona ekonomiku, kurā atrodas lidosta, jo Tiesa ir precizējusi, ka attiecīgais jautājums TED principa piemērošanai ir, vai "līdzīgos apstākļos privātais ieguldītājs, ņemot vērā iespējamo peļņu, un neatkarīgi no visiem apsvērumiem attiecībā uz sociālo raksturu, reģionālo politiku vai nozari, būtu veicis attiecīgo ieguldījumu" ([40]).

(207) 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" ([41]).

(208) Turklāt Tiesa *EDF* lietā atzina, ka "(..) ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami, lai tiktu pierādīts, ka šī dalībvalsts pirms vai vienlaikus ar šo piešķiršanu ir pieņēmusi šādu lēmumu akcionāres statusā" ([42]).

([34]) *vh Saar* un *FSBesitzG/FSG* var uzskatīt par saistītiem uzņēmumiem Komerclikuma 290. panta izpratnē.
([35]) Līgums, ar kuru viens uzņēmums uztic citam uzņēmumam savu vadību.
([36]) Lieta C-39/94 *Syndicat français de l'Express international* (*SFEI*) un citi/*La Poste* un citi (*Recueil* 1996, I-3547. lpp., 60. punkts) un lieta C-342/96 Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1999, I-2459. lpp., 41. punkts).
([37]) Lieta 173/73 Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija (*Recueil* 1974, 709. lpp., 13. punkts).
([38]) Lieta C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*) (*Recueil* 2002, I-4397. lpp., 69. punkts).
([39]) Lieta C-305/89 Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*) (*Recueil* 1991, I-1603. lpp.), lieta T-296/97 *Alitalia*/Komisija (*Recueil* 2000, II-3871. lpp.).
([40]) Lieta 40/85 Beļģija/Komisija (*Recueil*1986, I-2321. lpp.).
([41]) Lieta C-482/99 Francija/Komisija (*Recueil* 2002, I-4397. lpp.).
([42]) Lieta C-124/10 P Eiropas Komisija/*Électricité de France* (*EDF*), "*EDF* spriedums" (2012, Krājumā nav publicēts, 85. punkts).

(209) Lai varētu piemērot TED principu, Komisijai jāņem vērā stāvoklis tajā laikposmā, kad tika pieņemti lēmumi finansēt attiecīgos pasākumus. Komisijas novērtējuma pamatā jābūt arī tai informācijai un pieņēmumiem, kas bija attiecīgo pašvaldību rīcībā tajā laikā, kad tika pieņemts lēmums par izvērtējamo pasākumu finansēšanas mehānismiem.

(210) Komisija ņem vērā Vācijas iesniegto informāciju par to, ka Zāras federālā zeme, kuras īpašumā ir Zārbrikenes lidosta un kura to finansē, ir nevis ieinteresēta gūt ienākumus no ieguldījumiem, bet drīzāk uzskata finansējumu par iespēju nodrošināt svarīgu infrastruktūru. Tādēļ arī, kā norāda Vācija, nav analizētas lidostas iespējamās slēgšanas izmaksas. Turklāt Komisija norāda, ka kopš 2000. gada lidostas zaudējumi ir aizvien palielinājušies un ka pozitīvs *EBITDA*, nevis pozitīvs kopējais rezultāts, ir paredzams tikai 2020. gadā. Ņemot vērā šos apsvērumus, *FSBesitzG/FSG* publisko finansējumu nevar klasificēt kā atbilstošu TED principam.

FSBesitzG/FSG – VTNP kompensācija

(211) Vācija uzskata, ka šajā gadījumā publiskais finansējums ir kompensācija par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu, kas nepiešķir ekonomisku priekšrocību. Saskaņā ar Tiesas *Altmark* ([43]) judikatūru kompensācija par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma sniegšanu nepiešķir ekonomisku priekšrocību, ja ir izpildīti četri kumulatīvi nosacījumi:

a) pirmkārt, saņēmējam uzņēmumam ir faktiski jābūt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, un šīm saistībām ir jābūt skaidri definētām ("pirmais *Altmark* kritērijs");

b) otrkārt, kompensācijas aprēķināšanas parametriem jābūt iepriekš objektīvi un pārredzami noteiktiem ("otrais *Altmark* kritērijs");

c) treškārt, kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai segtu visus izdevumus vai tikai daļu izdevumu, kas radušies saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu ("trešais *Altmark* kritērijs");

d) ceturtkārt, ja uzņēmums, kuram jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, konkrētā gadījumā nav izvēlēts sabiedrisko iepirkumu procedūras rezultātā, kas ļautu izvēlēties pretendentu, kurš spēj šos pakalpojumus piedāvāt par sabiedrībai viszemāko cenu, kompensācijas apjoms nosakāms, pamatojoties uz to izdevumu analīzi, kādi, pildot šīs saistības, rastos tipiskam uzņēmumam, kurš tiek pienācīgi pārvaldīts un kura rīcībā ir pietiekami līdzekļi, lai tas spētu izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā atbilstošos ieņēmumus un paredzot saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi ("ceturtais *Altmark* kritērijs").

(212) Saskaņā ar ceturto *Altmark* kritēriju kompensācijas summa ir jānosaka, vai nu ņemot vērā publiskā iepirkuma procedūras rezultātus, vai pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kas varētu rasties tipiskam, pienācīgi pārvaldītam uzņēmumam. Zārbrikenes lidostas gadījumā lidostas pārvaldība tika nevis izsludināta sabiedrisko iepirkumu procedūrā, bet drīzāk uzticēta valsts uzņēmumiem *FSBesitzG/FSG*. Kompensācijas summa arī netika noteikta, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kas varētu rasties tipiskam, pienācīgi pārvaldītam uzņēmumam. Finansēšanas kārtība bija un ir tāda, ka visus *FSBesitzG/FSG* zaudējumus sedz no valsts līdzekļiem neatkarīgi no tā, vai šie zaudējumi atbilst izmaksām, kas rastos tipiskam, pienācīgi pārvaldītam uzņēmumam.

(213) Lai izpildītu ceturto *Altmark* kritēriju, nepietiek ar Zāras federālās zemes (kurai kā vienīgajam akcionāram ir visaptverošas uzraudzības un kontroles pilnvaras) iestāžu apgalvojumu, ka tās ir nodrošinājušas resursu efektīvu izmantošanu. Lai gan Vācija uzskata, ka deficīta segumā ir iekļautas tikai tās izmaksas, kas radušās efektīvu darbību rezultātā, peļņas un zaudējumu nodošanas līgumā ir paredzēts nevis šāds ierobežojums, bet drīzāk visu radušos zaudējumu segšana.

(214) Nepietiek arī, ja tiek salīdzinātas Zārbrikenes lidostas izmaksas ar izmaksām, kas radušās citiem valsts uzņēmumiem, kuri darbojas citās nozarēs, jo no tā nav iespējams izdarīt secinājumus par lidostas operatora efektivitāti. Saskaņā ar Vācijas teikto salīdzinājums ar citiem lidostu operatoriem netika veikts, jo tika uzskatīts, ka reģionālās lidostas, ņemot vērā to izmaksas un ieņēmumus, ir pārāk atšķirīgas, lai varētu veikt jēgpilnu salīdzinājumu.

([43]) Lieta C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (*Recueil* 2003, I-7747. lpp., 87.–93. punkts).

(215) Tāpēc savā galīgajā analīzē Vācija galvenokārt pamatojas uz savu novērtējumu, ka nav nekādu norāžu par to, ka Zārbrikenes lidostas operators ir neefektīvs. Tiek norādīts, ka Komisija iepriekš ir piekritusi, ka neefektivitātes norāžu trūkums ir pietiekams, lai panāktu atbilstību ceturtajam *Altmark* kritērijam. Tomēr Komisija norāda, ka Vācijas minētais lēmums nekādā ziņā nepamatojas tikai uz neefektivitātes norāžu trūkumu. Minētajā gadījumā Komisija atsaucās uz vairākiem iemesliem, lai varētu secināt, ka ceturtais *Altmark* kritērijs ir izpildīts, un uzsvēra, ka tās argumentācijas pamatā bija "konkrēti faktiskie un tiesiskie ierobežojumi, kas dominē šajā lietā" ([44]).

(216) Tādēļ Komisija secina, ka šajā lietā ceturtais *Altmark* kritērijs nav izpildīts. Tā kā šie četri *Altmark* kritēriji ir neapšaubāmi kumulatīvi, atbilstība citiem kritērijiem nav jāizvērtē.

Selektivitāte

(217) Saskaņā ar EK līguma 107. panta 1. punktu pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, ja tiek dota priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Izskatāmajā lietā Komisija norāda, ka publiskais finansējums nodrošina priekšrocību tikai *FSBesitzG/FSG*. Tādējādi tas ir nepārprotami selektīvs Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(218) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē iekšējā tirgū, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus ([45]). Ekonomiskā priekšrocība, kas šajā lietā ar šo pasākumu piešķirta lidostas operatoram, nostiprina tā ekonomisko stāvokli, jo lidostas operators varēs sākt saimniecisko darbību, neveicot raksturīgos ieguldījumus un nesedzot darbības izmaksas.

(219) Kā novērtēts 178. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos, lidostas pārvaldība ir saimnieciska darbība. Konkurence pastāv, no vienas puses, starp lidostām aviosabiedrību un attiecīgās aviopārvadājumu (pasažieru un kravu) plūsmas piesaistes jomā un, no otras puses, starp lidostu pārvaldniekiem, kas savā starpā var konkurēt par konkrētas lidostas pārvaldību. Turklāt, lai piesaistītu aviosabiedrības, jo īpaši zemo cenu aviopārvadātājus un līgumreisu operatorus, savā starpā var konkurēt arī lidostas, kas atrodas dažādās aptvēruma teritorijās un pat dažādās dalībvalstīs.

(220) Kā minēts 2005. gada Aviācijas vadlīniju 40. punktā un atkārtoti apstiprināts 2014. gada Aviācijas vadlīniju 45. punktā, pat nelielas lidostas nav iespējams izslēgt no Līguma 107. panta 1. punkta piemērošanas jomas.

(221) Pašlaik Zārbrikenes lidosta apkalpo aptuveni 425 000 pasažierus gadā, bet iepriekš tā apkalpoja aptuveni 520 000 pasažierus gadā. Vācijas iesniegtajās prognozēs norādīts, ka sagaidāms, ka 2020. gadā pasažieru skaits pieaugs līdz […] pasažieriem. Kā norādīts iepriekš 16. apsvērumā, Zārbrikenes lidosta atrodas Cveibrikenes lidostas tiešā tuvumā (39 kilometri) un divu stundu brauciena attālumā no sešām citām lidostām. Saskaņā ar Vācijas iesniegtajiem datiem aptuveni [mazāk nekā 14 %] pasažieru, kas izmanto Zārbrikenes lidostu, ir no citām dalībvalstīm. Ņemot vērā šos faktus, Komisija uzskata, ka *FSBesitzG/FSG* piešķirtais publiskais finansējums izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un ka tam ir vismaz potenciāla ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(222) Neatkarīgi no šiem vispārīgajiem apsvērumiem Komisija arī uzskata, ka Zārbrikenes lidosta tieši konkurē vai vismaz ir konkurējusi ar Cveibrikenes lidostu. Pirmkārt, jānorāda, ka aviosabiedrība *TUIFly*, iepriekš Zārbrikenes lidostas lielākais klients, 2007. gadā aizgāja no minētās lidostas un pārcēlās uz Cveibrikeni. Otrkārt, samērā ilgu laiku (apmēram četrus gadus) lidojumi uz Berlīni paralēli tika piedāvāti gan no Cveibrikenes (*Germanwings*), gan Zārbrikenes (*Air Berlin* un *Luxair*), liecinot, ka konkurence pastāv gan starp lidostām, gan aviosabiedrībām ([46]).

([44]) Sk. OV L 219, 24.8.2007., 9. lpp., 111. apsvērumu un turpmākos apsvērumus.
([45]) Lieta T-214/95 *Het Vlaamse Gewest*/Komisija (*Recueil* 1998, II-717. lpp.).
([46]) Sk. Komisijas 2014. gada 1. oktobra lēmumu valsts atbalsta lietā SA.27339 – Vācija – Cveibrikenes lidosta (OV nav publicēts).

(223) Papildus šiem rādītājiem, kas liecina par konkurenci starp Zārbrikenes un Cveibrikenes lidostām, ir arī pierādījumi, ka Reinzemes-Pfalcas federālās zemes amatpersonas – neraugoties uz Vācijas oficiāli iesniegtajiem dokumentiem, ka šīs divas lidostas nekad nav uzskatījušas sevi par tiešām konkurentēm – skaidri apzinās konkurences pastāvēšanu. Divos Reinzemes-Pfalcas valdības iekšējos paziņojumos, kas sagatavoti 2003. gadā, autori aizstāvēja nostāju, ka tajā laikā sadarbība starp Cveibrikenes un Zārbrikenes lidostām nebija iespējama/ieteicama. Vienā paziņojumā drīzāk bija paskaidrots, ka vismaz tik ilgi, kamēr *Fraport AG* ir saistīts ar Zārbrikenes lidostu ([47]), attiecības starp abām lidostām būs konkurējošas ([48]). Turklāt paziņojumā ir norādīts, ka "pēc Reinzemes-Pfalcas domām, ir sagaidāms, ka ilgtermiņā Cveibrikenes lidosta gūs virsroku šajā konkurencē" ([49]). Šie paziņojumi liecina, ka vismaz 2003. gadā starp abām lidostām tiešām pastāvēja konkurence.

(224) Vācija uzskata, ka saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 39. punktu publiskais finansējums, kas piešķirts mazajām reģionālajām lidostām, "visdrīzāk neierobežo konkurenci, un t[ā] ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā ar kopējām interesēm". Tā arī norāda, ka konkurenci ar citām lidostām ierobežo vairāki faktori, piemēram, uzņēmējdarbības modelis, lidostas lielums un attālums. Jebkurā gadījumā konkurences izkropļojumi vai ietekme uz tirdzniecību būtu minimāli.

(225) Tomēr Komisija uzskata, ka 221.–223. apsvērumā minētie rādītāji pierāda, ka pastāv vismaz potenciāla konkurences izkropļošana un ietekme uz tirdzniecību. Komisija uzsver, ka valsts atbalsta definīcijā nav paredzēts, ka konkurences izkropļojumiem vai ietekmei uz tirdzniecību ir jābūt būtiskiem vai materiāliem, kaut gan tā uzskata, ka, ņemot vērā iepriekš norādīto Zārbrikenes un Cveibrikenes lidostu tuvumu un tiešo konkurenci, tā tas patiešām bija.

(226) No Zārbrikenes lidostas tiek veikti starptautiski lidojumi uz tādiem galamērķiem kā Maljorka vai Ankara, vai citiem brīvdienu galamērķiem. Skrejceļš Zārbrikenē ir pietiekami garš (2 000 m) un ļauj aviosabiedrībām apkalpot vidēja attāluma starptautiskus galamērķus.

(227) Ņemot vērā iepriekš minēto, uzņēmumiem *FSBesitzG/FSG* piešķirtais publiskais finansējums jāuzskata par tādu, kas var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību.

5.1.2. PASTĀVOŠAIS ATBALSTS UN JAUNS ATBALSTS

(228) Komisija atgādina, ka saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ([50]) 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. Vācija norāda, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgums starp *FSBesitzG/FSG* un *vh Saar*, kas veido pamatu gada deficīta segumam un ko uzskata par valsts atbalstu, tika noslēgts, kad lidostu publiskais finansējums vēl netika uzskatīts par valsts atbalstu, un kopš tā laika nav grozīts.

(229) Komisija atgādina, ka pakāpeniskā tirgus spēku attīstība lidostu nozarē neļauj noteikt precīzu datumu, no kura lidostas ekspluatācija būtu nešaubīgi uzskatāma par saimniecisko darbību. Kā norādīts 180. apsvērumā, kopš *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par darbību, uz kuru attiecas valsts atbalsta kontrole.

(230) Savukārt pirms *Aéroports de Paris* sprieduma pastāvējušās neskaidrības dēļ publiskās iestādes varēja likumīgi uzskatīt, ka finansējums lidostas infrastruktūrai nav uzskatāms par valsts atbalstu. Tādējādi Komisija, pamatojoties uz valsts atbalsta noteikumiem, tagad nevar apšaubīt finansēšanas pasākumus, kuri veikti pirms *Aéroports de Paris* sprieduma.

(231) Tāpēc valsts atbalsta pasākumi, kas tika piešķirti lidostu operatoriem pirms *Aéroports de Paris* sprieduma datuma, nav uzskatāmi par valsts atbalstu laikā, kad tie tika ieviesti un kļuva par pastāvošu atbalstu līdz 2000. gada 12. decembrim.

([47]) Līdz 2007. gada 30. jūnijam *Fraport AG* īpašumā bija 51 % *FSBG* kapitāldaļu.

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

([49]) *Einschätzung der rheinland-pfälzischen Innenministeriums,* 2003. gada 15. maijs.

([50]) 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.).

(232) Šajā lietā peļņas un zaudējumu nodošanas līgums starp *FSBesitzG/FSG* un *vh Saar* (saskaņā ar kuru tika veikti atsevišķi kapitālieguldījumi) tika noslēgts 1996. gadā un, kā norādīja Vācija, kopš tā laika nav grozīts. Tāpēc var uzskatīt, ka no 2000. gada ikgadējais publiskais finansējums, kas piešķirts saskaņā ar šo līgumu, ir pastāvošs atbalsts.

(233) Tomēr Komisija arī uzskata, ka līdz 2007. gada 1. jūnijam pastāvošais atbalsts kļuva par jaunu atbalstu. Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 83. punktu un Līguma 108. panta 1. punktu (jaunajā redakcijā) Komisija ierosināja dalībvalstīm atbilstošus pasākumus, aicinot tās vēlākais līdz 2007. gada 1. jūnijam saskaņot ar šīm vadlīnijām visas spēkā esošās shēmas, kas saistītas ar minētajās vadlīnijās iekļauto valsts atbalstu. Dalībvalstis tika aicinātas apstiprināt savu piekrišanu rakstiski. Ja dalībvalsts nespēj rīkoties saskaņā ar savām saistībām, pēc attiecīgajos pasākumos noteiktā datuma pastāvošais atbalsts kļūst par nelikumīgu atbalstu un ir atgūstams.

(234) Vācija 2006. gada 30. maija vēstulē piekrita attiecīgajiem pasākumiem. Ņemot vērā, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgumā ir paredzēta atbalsta shēma, kas laika gaitā nodrošina pamatu atkārtotiem atbalsta maksājumiem, vēlākais līdz 2007. gada 1. jūnijam Vācijai bija jānodrošina, ka atbalsta shēma atbilst 2005. gada Aviācijas vadlīniju noteikumiem. No šā datuma *FSBesitzG/FSG* publiskais finansējums vairs nav pastāvošais atbalsts.

5.1.3. SECINĀJUMS

(235) Ņemot vērā 176.–225. apsvērumā minētos argumentus, Komisija uzskata, ka Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē publiskais finansējums, kas piešķirts *FSBesitzG/FSG* laikposmā no 2000. gada līdz 2012. gadam ikgadējo zaudējumu segšanai (sk. 3. un 4. tabulā sīkāk izklāstītos finanšu datus), ir valsts atbalsts tiktāl, ciktāl tas ir saistīts ar darbībām, kuras neietilpst valsts politikas kompetencē, un tādējādi no 2007. gada 1. jūnija uzskatāms par jaunu atbalstu.

(236) Turklāt Komisija, it īpaši ņemot vērā 203. apsvērumā minētos argumentus, uzskata, ka sabiedrībai *vh Saar* piešķirtie kapitālieguldījumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, jo *vh Saar* nodeva tālāk visus saņemtos publiskos līdzekļus un tādējādi pati neguva ekonomisku priekšrocību.

5.1.4. ATBALSTA LIKUMĪBA

(237) Saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem piešķirt vai grozīt atbalstu, un tās nedrīkst īstenot paredzētos pasākumus, pirms paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.

(238) Tā kā finansējums jau ir nodots *FSBesitzG/FSG* rīcībā, Komisija uzskata, ka Vācija nav ievērojusi Līguma 108. panta 3. punktā noteikto aizliegumu ([51]).

5.1.5. SADERĪBA

5.1.5.1. ***2014. un 2005. gada Aviācijas vadlīniju piemērojamība***

(239) Līguma 107. panta 3. punktā ir paredzētas konkrētas atkāpes no vispārējā noteikuma, kas izklāstīts Līguma 107. panta 1. punktā, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Attiecīgo atbalstu var novērtēt tikai, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā noteikts, ka "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tād[a] nelabvēlīg[a] iespaid[a] uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm", var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(240) Šajā saistībā 2014. gada Aviācijas vadlīnijas nodrošina pamatu, lai novērtētu, vai atbalstu lidostām var atzīt par saderīgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

([51]) Lieta T-109/01 *Het Vlaamse Gewest*/Komisija (*Recueil* 2004, II-127. lpp.).

(241) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīnijām Komisija uzskata, ka tās Paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai ([52]), 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. Komisija 238. apsvērumā jau ir secinājusi, ka gada zaudējumu segšana no *vh Saar* līdzekļiem ir nelikumīgs valsts atbalsts, kas piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim. Attiecīgi Komisija nepiemēros 2005. gada Aviācijas vadlīnijās iekļautos principus tāda nelikumīga ieguldījumu atbalsta gadījumā, kas lidostām piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim ([53]).

(242) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīnijām Komisija uzskata, ka Paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, nebūtu piemērojams izskatīšanā esošām lietām par nelikumīgu darbības atbalstu, kurš lidostām piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim. Tā vietā Komisija piemēros 2014. gada Aviācijas vadlīnijās izklāstītos principus visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim un pārejas perioda sākumam ([54]).

5.1.5.2. ***Atšķirība starp ieguldījumu un darbības atbalstu***

(243) Ņemot vērā 2014. gada Aviācijas vadlīniju noteikumus, kas minēti 241. un 242. apsvērumā, Komisijai jānosaka, vai attiecīgais pasākums ir uzskatāms par nelikumīgu ieguldījumu vai darbības atbalstu.

(244) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 25. punkta 18. apakšpunktu ieguldījumu atbalsts ir "atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu". Turklāt saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 25. punktu ieguldījumu atbalsts var attiekties gan uz avansa maksājumu (t. i., sākotnējo ieguldījumu izmaksu segšanu), gan atbalstu, kas izmaksāts periodisku maksājumu veidā (lai segtu kapitāla izmaksas, ņemot vērā gada nolietojumu un finansēšanas izmaksas).

(245) Savukārt darbības izmaksas attiecas uz pilnīgu vai daļēju lidostas darbības izmaksu segšanu un tiek 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" ([55]).

(246) Ņemot vērā šīs definīcijas, var uzskatīt, ka tā ikgadējo kapitālieguldījumu daļa, kas tika izmantota *FSBesitzG/FSG* ikgadējo darbības zaudējumu ([56]) segšanai, atskaitot *EBITDA* iekļautās izmaksas, kuras ietilpst valsts politikas kompetencē, kā noteikts 186.–197. apsvērumā, ir darbības atbalsts uzņēmumiem *FSBesitzG/FSG*.

(247) Komisija norāda, ka *FSBesitzG/FSG*, lai segtu savus zaudējumus 2000.–2012. gadā, kopumā saņēma aptuveni […]. Šajā laika periodā *FSBesitzG (FSBG)/FSG EBITDA* kopsumma sasniedza aptuveni […]. No šīs summas būtu jāatskaita izmaksas, kas ietilpst valsts politikas kompetencē ([57]). Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka darbības atbalsta maksimālā summa, kas piešķirta *FSBesitzG/FSG* peļņas un zaudējumu nodošanas līguma īstenošanai 2000.–2012. gadā, ir apmēram […].

([52]) OV C 119, 22.5.2002., 22. lpp.
([53]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 173. punkts.
([54]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 172. punkts.
([55]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 25. punkta 22. apakšpunkts.
([56]) Izteikts rezultātā pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas (turpmāk "*EBITDA*").
([57]) Tomēr precīzi dati par izmaksām, kas saistītas ar valsts politikas uzdevumiem 2000.–2012. gadā, nav pieejami.

(248) Visbeidzot, tā ikgadējo kapitālieguldījumu daļa, ar ko segti *FSBesitzG/FSG* zaudējumi, kuri vēl nav iekļauti *EBITDA* (t. i., aktīvu gada nolietojums, finansēšanas izmaksas u. c.), atskaitot izmaksas, kas ietilpst valsts politikas kompetencē, kā noteikts 186.–197. apsvērumā, ir ieguldījumu atbalsts *FSBesitzG/FSG* labā.

(249) Ņemot vērā 247. un 248. apsvērumā minētos argumentus, var secināt, ka ieguldījumu atbalsta maksimālā summa ir aptuveni […] ([58]).

5.1.5.3. ***Ieguldījumu atbalsts***

(250) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 61. punktu Komisijai jāpārbauda, vai ir izpildīti a)–e) apakšpunktā izklāstītie kumulatīvie nosacījumi:

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

b) infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar noteikto mērķi;

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;

e) ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm.

(251) Turklāt, lai lidostām piešķirtais valsts atbalsts būtu saderīgs, līdzīgi kā jebkuram citam valsts atbalsta pasākumam tam ir jābūt stimulējošam, vajadzīgam un samērīgam ar izvirzīto leģitīmo mērķi.

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

(252) Izvērtējamie ieguldījumu atbalsta pasākumi paredzēti tāda jauna termināļa būvniecības finansēšanai, kura kapacitāte ir 700 000 pasažieru, jo vecais terminālis (ietilpība – 390 000 pasažieru) bija pārslogots jau vairākus gadus pirms būvniecības darbu sākšanas. Turklāt ieguldījumu atbalstu izmantoja, lai finansētu vairākus pasākumus, ar kuru palīdzību lidosta tika pielāgota atbilstīgi prasībām, kas pašlaik izvirzītas mūsdienīgas lidostas infrastruktūrai, lai tā varētu turpināt pilnvērtīgu darbību.

(253) Saskaņā ar Vācijas teikto Zārbrikenes lidostas infrastruktūras finansējuma galvenais mērķis bija uzlabot gaisa transporta pieejamību reģionā, atslogojot lidostu un tādējādi veicinot reģionālo attīstību.

(254) Zārbrikenes lidostai ir būtiska nozīme reģiona attīstībā, ņemot vērā reģionā notiekošo strukturālo pāreju no kalnrūpniecības un tērauda ražošanas nozares uz tehnoloģiju un pakalpojumu nozari, kurām ir nepieciešams labs savienojums ar galvenajiem Vācijas darījumu centriem. Turklāt Zārbrikenes lidosta atbilst reģiona savienojamības vajadzībām, jo īpaši ņemot vērā tā pētniecības un akadēmisko iestāžu attīstību. Zārbrikenes lidostas darbības profils atbilst šīm reģiona vajadzībām, piedāvājot labi attīstītu un ērtu infrastruktūru vairākiem regulāriem lidojumiem uz galvenajiem Vācijas darījumu centriem (Berlīni, Hamburgu un iepriekš arī Minheni).

(255) Komisija norāda, ka, ņemot vērā Zārbrikenes un Cveibrikenes tiešo tuvumu, iespējamo lidostas infrastruktūras pārklāšanos varētu likt apšaubīt secinājums, ka Zārbrikenes lidostas infrastruktūras būvniecība un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam kopīgu interešu mērķim. Tomēr Komisija norāda, ka līdz 2006. gadam Cveibrikene nepiedāvāja komercaviācijas lidostas pakalpojumus ([59]) un tāpēc Zārbrikenes lidosta bija vienīgā lidosta, kas nodrošināja gaisa satiksmi reģionā. Pēc 2006. gada, kad Cveibrikenes lidosta sāka darboties komercaviācijas tirgū, tā būtībā dublēja Zārbrikenes infrastruktūru ([60]); vienlaikus nevar secināt, ka saistībā ar Cveibrikenes lidostas ienākšanu tirgū jau iepriekš darbojošās Zārbrikenes lidostas pastāvīgais publiskais finansējums pēkšņi kļuva par divkāršu finansējumu.

([58]) Komisija norāda, ka precīzi dati par izmaksām, kas ietilpst valsts politikas kompetencē, nav pieejami. Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija nevar noteikt precīzu ieguldījumu atbalsta summu, kas piešķirta *FSBesitzG/FSG*.

([59]) Sk. 46. zemsvītras piezīmi.

([60]) Sk. 46. zemsvītras piezīmi.

(256) Tāpēc Komisija secina, ka Zārbrikenes lidostas infrastruktūras būvniecība un ekspluatācija atbilst skaidri noteiktam kopīgu interešu mērķim.

Infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar noteikto mērķi

(257) Zārbrikenes lidostas ieguldījumu atbalstam jābūt vajadzīgam un samērīgam ar noteikto mērķi. Šajā saistībā ļoti būtisks ir aspekts, vai ieguldījumi nerada nerentablas infrastruktūras pārklāšanos.

(258) Pirmkārt, Komisija norāda, ka jaunais terminālis, kas palielināja lidostas gada kapacitāti no 390 000 pasažieru līdz 700 000 pasažieru, tika uzbūvēts 2000. gadā. Vecā termināļa gada kapacitāte pirmo reizi tika pārsniegta 1996. gadā, bet pasažieru skaits turpināja pieaugt līdz 2000. gadam, kad tas sasniedza 484 566 pasažierus. Laikposmā no 1996. gada līdz 2000. gadam vecais terminālis bieži, jo īpaši vasaras periodos, tika pārslogots, un tas bija par iemeslu ilgākam gaidīšanas laikam, pārpildītām pasažieru zonām vai tam, ka pasažieriem bija jāgaida reisi ārpus termināļa. Turklāt vecais terminālis vairs neatbilda drošības prasībām. Jaunais terminālis ir aprīkots ar jaunu drošības sistēmu. Turklāt 2009.–2010. gadā tika īstenoti papildu drošības pasākumi saistībā ar skrejceļu un drošības zonu – jo īpaši tika pielāgots skrejceļa gaismu izvietojums, lai būtu vieglāk padot signālus pilotiem, uzstādītas skrejceļa apsardzes gaismas, kā arī mūsdienīgu gaisa kuģu vajadzībām tika pielāgota skrejceļa līkuma virskārta. Visbeidzot, skrejceļš tika uzturēts, lai nesabojātu gaisa kuģus, kas tika ekspluatēti lidostā. Tāpēc Komisija uzskata, ka šie ieguldījumi infrastruktūrā bija vajadzīgi, lai pielāgotos palielinātam pasažieru skaitam, kā arī atbilstu spēkā esošajām prasībām, kas izvirzītas mūsdienīgas lidostas infrastruktūrai. Lidosta varētu nodrošināt reģiona savienojamību un attīstību tikai ar uzbūvēto infrastruktūru.

(259) Otrkārt, jaunais ieguldījums nerada pašreizējās nerentablās infrastruktūras pārklāšanos, jo trīs tuvākās lidostas – Luksemburgas lidosta (121 km no Zārbrikenes), Mecas-Nansī-Lotringas lidosta (96 km no Zārbrikenes) un Frankfurtes-Hānas lidosta (128 km no Zārbrikenes) – neatrodas vienā aptvēruma teritorijā un īsteno uzņēmējdarbības modeļus, kas būtiski atšķiras no Zārbrikenes lidostas modeļa. Zārbrikenes lidosta galvenokārt piedāvā regulāros lidojumus, kas savieno Zārbrikeni ar galvenajiem Vācijas darījumu centriem (Berlīni, Hamburgu un iepriekš arī Minheni) un vairākiem brīvdienu galamērķiem. Luksemburgas lidosta galvenokārt piedāvā regulāros lidojumus uz Eiropas galvaspilsētām, Mecas-Nansī-Lotringas lidosta ir pievērsusies regulārajiem lidojumiem uz Francijas pilsētām un Ziemeļāfrikas galamērķiem, bet Frankfurtes-Hānas lidostas uzņēmējdarbības modeļa pamatā ir gaisa kravu pārvadājumi un zemo cenu aviopārvadātāju pakalpojumi, kuri piedāvā lidojumus uz vairākiem brīvdienu galamērķiem, taču nepiedāvā lidojumus uz citām Vācijas pilsētām.

(260) Infrastruktūras pārklāšanās ir vērojama tikai saistībā ar Zārbrikenes un Cveibrikenes (39 km no Zārbrikenes) lidostu. Tomēr jāpiebilst, ka Zārbrikene ir labi zināma lidosta, kas nolēma veikt ieguldījumus jauna termināļa būvniecībā, lai atslogotu veco terminālī, kad tās pasažieru skaits strauji palielinājās, bet Cveibrikenes lidosta vēl nepiedāvāja lidostas pakalpojumus komercaviācijai ([61]). Zārbrikenes lidostas lēmums veikt ieguldījumus bija ekonomiski pamatots un vajadzīgs, lai nodrošinātu reģiona savienojamību. Tāpēc tā bija Cveibrikenes lidosta, kas dublēja pieejamo infrastruktūru, kad tika pieņemts lēmums par tās pārveidošanu no militāras lidostas uz komerciālu lidostu ([62]).

(261) Tāpēc Zārbrikenes lidostas ieguldījumu atbalsta vajadzība un samērība izriet no tās pārslogojuma, kā arī no vajadzības ievērot spēkā esošās prasības par mūsdienīgas lidostas infrastruktūru. Lidostai uzbūvētā infrastruktūra bija vajadzīga, lai varētu nodrošināt reģiona savienojamību un attīstību. Tāpēc Komisija secina, ka attiecīgā infrastruktūra ir vajadzīga un samērīga ar noteikto mērķi.

([61]) Sk. 46. zemsvītras piezīmi.
([62]) Sk. 46. zemsvītras piezīmi.

Prognozes par infrastruktūras izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas, jo īpaši ņemot vērā pašreizējās infrastruktūras izmantošanu

(262) Pēc būtiskas izaugsmes perioda pēdējo gadu laikā gaisa satiksmi Vācijā un Eiropā ir negatīvi ietekmējusi 2009. gada ekonomikas un finanšu krīze, kuras dēļ Vācijā 2009. gadā – vienā no sliktākajiem gadiem gaisa satiksmē – pasažieru gaisa pārvadājumi samazinājās par 4,6 %. Tomēr vispārējā izaugsmes tendence gaisa pārvadājumos ir nevis apstājusies, bet tikai aizkavējusies. Kopš 2010. gada jūnija Vācijā pasažieru gaisa pārvadājumu ikmēneša pieauguma temps ir palielinājies un par 7 % pārsniedzis iepriekšējā gada ikmēneša pieauguma tempu. Ir jāņem vērā arī tas, ka saskaņā ar prognozēm kopš 2009. gada Vācija ir sasniegusi būtisku ekonomisko izaugsmi, t. i., aptuveni 3 % gadā. Gaisa satiksmes tirgus izaugsme parasti pārsniedz vispārējo ekonomisko izaugsmi ([63]).

(263) To, ka Zārbrikenes lidostas jaunā termināļa izmantošana vidējā termiņā ir apmierinoša, apstiprina fakts, ka ikgadējais pasažieru skaits krietni pārsniedz vecā termināļa kapacitātes maksimālo robežvērtību (t. i., 390 000 pasažieru gadā). Pasažieru skaits strauji samazinājās tikai 2007. gadā, sakrītot ar pasažieru skaita strauju pieaugumu Cveibrikenes lidostā. Tas skaidrojams ar to, ka 2007. gadā aviosabiedrība *Hapag Lloyd/TUIFly* aizgāja no Zārbrikenes lidostas un sāka darboties Cveibrikenes lidostā. Situācija būtiski mainījās 2008. gadā, kad Zārbrikenes lidostā pasažieru skaits sasniedza savu absolūto maksimumu (proti, 518 288 pasažieri). Saskaņā ar Vācijas teikto – turpmākajos gados Vācijā notiekošās finanšu krīzes dēļ šo līmeni nebija iespējams saglabāt ([64]).

(264) Zārbrikenes lidostas kopējā ikmēneša kapacitāte sasniedz […] pasažierus. Kopš 2005. gada, vēlākais, šī kapacitāte tiek pilnībā izmantota, bet vasaras mēnešos (no jūlija līdz septembrim) pat pārsniegta ([65]). Tāpēc var secināt, ka Zārbrikenes lidosta jau šobrīd lielā mērā izmanto jauno kapacitāti un ka prognozes par kapacitātes izmantošanu vidējā termiņā ir apmierinošas.

Infrastruktūra ir vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem

(265) Saskaņā ar Vācijas iesniegto informāciju ([66]) infrastruktūra vienmēr ir bijusi pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem, neradot komerciāli nepamatotu diskrimināciju.

Ietekme uz tirdzniecības attīstību nav pretrunā Savienības interesēm

(266) Saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 39. punktu lidostas kategorija var sniegt informāciju par to, cik lielā mērā lidostas savstarpēji konkurē un kādā mērā lidostai piešķirtais publiskais finansējums var izkropļot konkurenci. Lai gan saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīnijām publiskais finansējums, kas piešķirts mazām reģionālām lidostām (D kategorijas lidostām), visticamāk, neizkropļo konkurenci, un tā ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā kopīgām interesēm, tas nebija balstīts uz šo pieņēmumu un nebija arī paredzēts, lai norādītu, ka konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību ir izslēgti.

(267) Zārbrikenes lidostas vecā termināļa kapacitāte bija 390 000 pasažieru gadā. Pēc jaunā termināļa uzbūvēšanas lidostas gada kapacitāte palielinājās līdz 700 000 pasažieru. Ņemot vērā šo kapacitāti, lidostu var iekļaut D kategorijā, t. i., kategorijā "mazās reģionālās lidostas", kā definēts 2005. gada Aviācijas vadlīniju 15. punktā. Kopš 2000. gada Zārbrikenes lidostas pasažieru plūsma gadā ir stabili saglabājusies aptuveni 500 000 pasažieru līmenī, kas ir puse no tā pasažieru skaita, kas noteikts kā maksimālā robežvērtība mazai reģionālai lidostai. Turklāt Zārbrikenes lidosta ir tipiska, reģionāli orientēta lidosta, ko apstiprina fakts, ka ievērojams skaits pasažieru, kas izmanto šo lidostu, ir Zāras federālās zemes iedzīvotāji. To pasažieru skaits, kas ierodas no Francijas un Luksemburgas pierobežas zonām, nav liels un sasniedz [mazāk nekā 14 %] ([…] no Francijas un […] no Luksemburgas) ([67]).

(268) Ņemot vērā aptvēruma teritorijas koncepciju, kas definēta kā apgabals, kurš ir 100 km rādiusā ap lidostu un no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, var pieņemt, ka trīs Zārbrikenei tuvākās lidostas, proti, Luksemburgas lidosta (121 km no Zārbrikenes), Mecas-Nansī-Lotringas lidosta (97 km no Zārbrikenes) un Frankfurtes-Hānas lidosta (128 km no Zārbrikenes), neatrodas vienā aptvēruma teritorijā. Šīs lidostas arī īsteno uzņēmējdarbības modeļus, kas būtiski atšķiras no Zārbrikenes lidostas modeļa.

([63]) *Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH*, 2012. gada 12. marts, 8. lpp.
([64]) Vācijas 2012. gada 16. aprīlī iesniegtā informācija, 65. lpp.
([65]) Vācijas 2012. gada 16. aprīlī iesniegtā informācija, 9. lpp. un 2. pielikums.
([66]) Vācijas 2012. gada 16. aprīlī iesniegtā informācija, 66. lpp.
([67]) Vācijas 2012. gada 16. aprīlī iesniegtā informācija, 33. lpp.

(269) Attiecībā uz Luksemburgas lidostu jānorāda, ka Luksemburgas un Zārbrikenes lidostu uzņēmējdarbības modeļi ir ļoti atšķirīgi. Luksemburgas lidosta, kas apkalpo aptuveni 1,5 miljonus pasažieru gadā, ir ievērojami lielāka nekā Zārbrikenes lidosta. Tā piedāvā daudzus regulāros lidojumus, kā arī līgumreisus uz Eiropas galvaspilsētām. Šī galamērķu izvēle galvenokārt ir paredzēta to finanšu un starptautisko iestāžu darbinieku vajadzībām, kas atrodas Luksemburgā. Turpretī Zārbrikenes lidosta pārsvarā piedāvā regulāros lidojumus uz vairākām Vācijas pilsētām, kas tiek uzskatītas par Vācijas darījumu centriem (Berlīni, Hamburgu, Minheni), un vairākiem brīvdienu galamērķiem.

(270) Attiecībā uz Mecas-Nansī-Lotringas lidostu var norādīt, ka šīs lidostas un Zārbrikenes lidostas piedāvātie lidojumi gandrīz nepārklājas, jo Meca-Nansī-Lotringa piedāvā galvenokārt regulāros lidojumus uz Francijas pilsētām un līgumreisus uz Ziemeļāfriku.

(271) Konkurences izkropļojumus starp Zārbrikenes un Frankfurtes-Hānas lidostu arī var izslēgt galvenokārt tāpēc, ka šīs lidostas viena no otras atrodas gandrīz divu stundu brauciena attālumā. Turklāt Frankfurtes-Hānas lidostu galvenokārt apkalpo zemo cenu aviopārvadātāji (*Ryanair*) un tās uzņēmējdarbības modelī diezgan svarīgu vietu ieņem kravas, savukārt Zārbrikenes lidosta galvenokārt piedāvā regulāros lidojumus uz valsts galamērķiem un samērā maz veic gaisa kravu pārvadājumus.

(272) Daudz būtiskākas ir konkurences attiecības starp Zārbrikenes un Cveibrikenes lidostu, jo tas ir saistīts ar to tuvumu (39 km vai 34 ceļā pavadītas minūtes) un aptvēruma teritoriju lielo pārklāšanos. Vācija apgalvo, ka abas lidostas izmanto dažādus uzņēmējdarbības modeļus. Zārbrikenes lidosta ir labi zināma lidosta (atklāta pirms vairāk nekā 80 gadiem), kurai ir attīstītāka infrastruktūra, kas pasažieriem (lielu daļu no kuriem veido personas, kas dodas darījumu braucienos) nodrošina lielāku komfortu. Tā galvenokārt piedāvā regulāros lidojumus uz galvenajiem Vācijas darījumu centriem un vairākiem brīvdienu galamērķiem. Cveibrikenes lidostas infrastruktūra nodrošina samērā zemu komforta līmeni, un tās uzņēmējdarbības modelis ir balstīts uz zemo cenu aviopārvadātājiem, brīvdienu lidojumiem un gaisa kravu pārvadājumiem. Tomēr Komisija norāda, ka, lai gan abu lidostu uzņēmējdarbības modeļi zināmā mērā atšķiras, ir skaidrs, ka Cveibrikenes lidostas pamatdarbības (brīvdienu lidojumus, jo īpaši uz Antalju/Palmu de Maljorku) nodrošina arī Zārbrikene. Protams, Zārbrikenes lidosta vairāk ir pievērsusies regulārajiem lidojumiem uz lielākajām pilsētām, piemēram, Luksemburgu, Berlīni un Hamburgu. Tomēr tas nemaina to, ka Cveibrikenes lidostā nav daudz tādu lidojumu, ko neveic vai nav bijis iespējams veikt no Zārbrikenes.

(273) Turklāt jānorāda, ka pasažieru skaita būtiskais pieaugums Cveibrikenes lidostā 2007. gadā sakrita ar diezgan lielu pasažieru skaita kritumu Zārbrikenes lidostā tajā pašā gadā. Tāpēc šķiet, ka tās konkurē savā starpā, lai gan lidostu uzņēmējdarbības plāni zināmā mērā papildina viens otru.

(274) Vienlaikus būtu jānorāda, ka Zārbrikene jau vairāk nekā 80 gadus ir labi zināma lidosta. Pēc jaunā termināļa būvniecības 2000. gadā tās gada kapacitāte pieauga no 390 000 pasažieru līdz 700 000 pasažieru. Tomēr iespējams, ka šī kapacitāte nekad netiks pilnībā izmantota, jo 2006. gadā arī Cveibrikenes lidosta sāka sniegt pakalpojumus saistībā ar pasažieru komerciālo aviopārvadāšanu, pakāpeniski palielinot pasažieru skaitu. Ņemot vērā abu lidostu vēsturisko attīstību (Zārbrikene jau vairāk nekā 80 gadus ir daļa no Vācijas lidostu vides), to ģeogrāfisko atrašanās vietu (aptvēruma teritoriju pārklāšanos) un brīvo kapacitāti, kas bija pieejama Zārbrikenes lidostā tajā laikā, kad Cveibrikenes lidosta sāka darboties komercaviācijas tirgū 2006. gadā, Komisija secina, ka drīzāk Cveibrikenes lidostas atvēršana radīja nevajadzīgu infrastruktūras pārklāšanos un konkurences izkropļošanu, nevis otrādi.

(275) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka Zārbrikenes lidostai piešķirtais ieguldījumu atbalsts neizkropļo konkurenci un tā ietekme uz tirdzniecību nav pretrunā kopīgām interesēm.

Atbalsts ir vajadzīgs un samērīgs; stimulējoša ietekme

(276) Komisijai jānosaka, vai Zārbrikenes lidostai piešķirtais valsts atbalsts ir mainījis atbalsta saņēmēja rīcību tādējādi, ka tas ir veicis darbības, ar kurām tiek veicināta kopīgu interešu mērķa sasniegšana un kuras tas i) neveiktu atbalsta nepiešķiršanas gadījumā vai ii) veiktu daudz ierobežotākā vai atšķirīgākā veidā. Turklāt atbalsts tiek uzskatīts par samērīgu tikai tad, ja tādu pašu rezultātu nevarētu sasniegt ar mazāku atbalstu un mazākiem izkropļojumiem. Tas nozīmē, ka atbalsta apjomam un intensitātei jābūt ierobežotiem līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai atbalstītā darbība notiktu.

(277) Saskaņā ar Vācijas iesniegto informāciju šos ieguldījumus nevarētu realizēt bez piešķirtā atbalsta. Kā liecina 3. tabula, lidosta joprojām ir nerentabla. Tāpēc var secināt, ka šis atbalsts bija vajadzīgs ieguldījumu veikšanai, lai varētu atslogot lidostas infrastruktūru, kā arī izpildīt spēkā esošās prasības attiecībā uz mūsdienīgas lidostas infrastruktūru. Bez šā atbalsta Zārbrikenes lidosta nebūtu apmierinājusi aviosabiedrību un aptvēruma teritorijas pasažieru prognozējamo pieprasījumu, un tādēļ būtu jāsamazina lidostas saimnieciskās darbības apmērs. Tāpēc Komisija uzskata, ka attiecīgais atbalsta pasākums ir samērīgs, ka tam ir stimulējoša ietekme un ka atbalsta apjoms ir ierobežots līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai atbalstītā darbība notiktu.

Secinājums

(278) Tādējādi Komisija secina, ka Zārbrikenes lidostai piešķirtais ieguldījumu atbalsts ir saderīgs ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, jo tas atbilst saderības nosacījumiem, kas paredzēti 2005. gada Aviācijas vadlīniju 61. punktā.

(279) Turklāt Komisija uzskata, ka tai nav jāizvērtē citi Vācijas izvirzītie iespējamās saderības pamatojumi, jo tā ir konstatējusi, ka uzņēmumiem *FSBesitzG/FSG* piešķirtais valsts atbalsts ir saderīgs atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīniju 4.1. iedaļai.

5.1.5.4. ***Darbības atbalsts***

(280) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 5.1.2. iedaļā ir izklāstīti kritēriji, kurus Komisija piemēros, izvērtējot darbības atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Saskaņā 2014. gada Aviācijas vadlīniju 172. punktu Komisija piemēros šos kritērijus visiem gadījumiem, kas attiecas uz lidostas darbības atbalstu, tostarp izskatīšanā esošiem paziņojumiem un nelikumīgi nepaziņotiem atbalsta gadījumiem.

(281) Nelikumīgu darbības atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada Aviācijas vadlīniju piemērošanas dienas, var atzīt par saderīgu apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti turpmāk minētie nosacījumi ([68]).

(282) Darbības atbalsta saderības kritēriji, kurus var attiecināt uz 10 gadus ilgu pārejas periodu, sākot no 2014. gada Aviācijas vadlīniju publicēšanas dienas, ir šādi:

a) ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā – šis nosacījums *inter alia* ir izpildīts, ja atbalsts palielina ES iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem vai veicina reģionālo attīstību ([69]);

b) valsts iejaukšanās vajadzība – atbalstam jābūt vērstam uz tādas situācijas risināšanu, kurā atbalsts var sniegt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt ([70]);

c) stimulējošas ietekmes pastāvēšana – šis nosacījums ir izpildīts, ja pastāv iespēja, ka bez darbības atbalsta saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā, ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un aviopasažieru plūsmas apjomu, tiks būtiski samazināts ([71]);

d) atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts) – lai darbības atbalsts lidostām būtu samērīgs, tam ir jābūt ierobežotam līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai atbalstītā darbība notiktu ([72]);

e) izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību ([73]).

([68]) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 137. punktu ne visi šo vadlīniju 5.1. iedaļā izklāstītie nosacījumi tiek piemēroti iepriekš piešķirtam darbības atbalstam.
([69]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 113. punkts un 137. punkts.
([70]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 116. punkts un 137. punkts.
([71]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 124. punkts un 137. punkts.
([72]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 125. punkts un 137. punkts.
([73]) 2014. gada Aviācijas vadlīniju 131. punkts un 137. punkts.

Darbības atbalsts veicina skaidri definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanu

(283) Izvērtējamais darbības atbalsts, kas attiecas uz *FSBesitzG/FSG* zaudējumiem kopš 2000. gada un attiecīgajiem sabiedrības *vh Saar* kapitālieguldījumiem, kuri finansēti no kapitālieguldījumiem, kas saņemti no Zāras federālās zemes, kā norādīts 3. tabulā, bija paredzēts, lai saglabātu Zārbrikenes lidostas darbību atbilstošā līmenī.

(284) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 113. punktu tiks uzskatīts, ka darbības atbalsts lidostām palīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi, ja tas palielina Savienības pilsoņu mobilitāti un uzlabo reģionu savienojamību, novērš satiksmes pārslodzi lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas Savienības transporta mezgli, vai veicina reģionālo attīstību.

(285) Kā paskaidrots 235. apsvērumā, Zārbrikenes lidostai piešķirtais darbības atbalsts veicināja reģiona savienojamību un attīstību, ņemot vērā tā strukturālo pāreju no kalnrūpniecības un tērauda ražošanas nozares uz tehnoloģiju un pakalpojumu nozari, kā arī tā veidošanos par reģionālo pētniecības un mācību centru. Zārbrikenes lidostas attīstības pamatā bija arī precīzas prognozes par pasažieru plūsmu, jo palielinātā lidostas kapacitāte jau tagad lielā mērā ir pilnvērtīgi izmantota.

(286) Tomēr problēmas varētu radīt tas, ka Zārbrikenes lidostas infrastruktūra pārklājas ar līdzīgu Cveibrikenes lidostas infrastruktūru. 2014. gada Aviācijas vadlīniju 114. punktā tiek pieņemts, ka pārklāšanās scenārija gadījumā valsts atbalsts neveicina kopīgu interešu mērķa sasniegšanu. Aplūkojot notikumu secību saistībā ar Zārbrikenes lidostas paplašināšanu un Cveibrikenes lidostas pārveidi no militārās aviācijas lidostas uz civilās aviācijas lidostu, ir skaidri redzams, ka peļņas un zaudējumu nodošanas līgums, atbilstīgi kuram ir kompensēti Zārbrikenes lidostas zaudējumi, tika noslēgts, kad Cveibrikenes lidosta vēl nebija sākusi darboties komercaviācijas tirgū, bet Zārbrikenes lidosta jau vairākus gadus bija pārslogota. Tādēļ infrastruktūras pārklāšanās arguments drīzāk attiecas uz Cveibrikenes lidostai piešķirto valsts atbalstu ([74]).

(287) Tāpēc Komisija uzskata, ka Zārbrikenes lidostai piešķirtais darbības atbalsts ir veicinājis kopīgu interešu mērķa sasniegšanu, uzlabojot Zāras federālās zemes reģionālo savienojamību un attīstību, izmantojot drošu transporta infrastruktūru, lai apmierinātu reģiona transporta vajadzības.

Valsts iejaukšanās vajadzība

(288) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 116. punktu un turpmākajiem punktiem lidostām piešķirtais darbības atbalsts tiks uzskatīts par vajadzīgu, ja tas radīs būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nevar nodrošināt. Vadlīnijās tiek arī atzīts, ka vajadzība pēc publiskā finansējuma, lai finansētu darbības izmaksas, augstu pastāvīgo izmaksu dēļ parasti būs proporcionāli lielāka mazāku lidostu gadījumā un ka lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieru, var nebūt spējīgas segt būtisku daļu savu darbības izmaksu.

(289) Kopš jaunā termināļa uzbūvēšanas Zārbrikenes lidostas ikgadējais pasažieru skaits ir stabilizējies aptuveni 500 000 pasažieru līmenī, kas ir ievērojami mazāk nekā 700 000 pasažieru (skaits, kas 2014. gada Aviācijas vadlīnijās noteikts kā maksimālā robežvērtība attiecībā uz šo reģionālo lidostu kategoriju). Lai gan lidostas kapacitāte ir pilnībā izmantota vismaz […], lidosta nespēj gūt pietiekami daudz ienākumu, lai segtu darbības izmaksas, kuras 2014. gada Aviācijas vadlīnijās ir noteiktas kā tipiskas šāda lieluma lidostām.

(290) Tādēļ Komisija uzskata, ka Zārbrikenes lidostai darbības atbalsts ir vajadzīgs.

([74]) Sk. 46. zemsvītras piezīmi.

Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

(291) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 120. punktu darbības atbalstam vajadzētu būt piemērotam politikas instrumentam, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu radušos problēmu. Tā kā Zārbrikenes lidosta darbības līmenī nav rentabla, vienīgais piemērotais instruments ir darbības atbalsts, kas ļauj lidostai turpināt darbības, kuras nodrošina Zāras reģiona savienojamību. Citi instrumenti, piemēram, investīciju atbalsts vai reglamentējoši pasākumi, nešķiet piemēroti, lai risinātu Zārbrikenes lidostas finanšu problēmas darbības līmenī. Tādēļ Komisija uzskata, ka Zārbrikenes lidostai piešķirtais darbības atbalsts ir piemērots instruments.

Stimulējošas ietekmes pastāvēšana un atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts)

(292) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 124. punktu darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja pastāv iespēja, ka bez darbības atbalsta saimnieciskās darbības līmenis lidostā, ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un aviopasažieru plūsmas apjomu, tiktu būtiski samazināts.

(293) Zārbrikenes lidosta saņēma ieguldījumu atbalstu, lai varētu uzbūvēt jaunu termināli un īstenot spēkā esošās prasības attiecībā uz mūsdienīgas lidostas infrastruktūru. Tas ļāva lidostai nodrošināt Zāras reģiona savienojamības un transporta vajadzības, par ko liecina pasažieru skaits, kurš pēdējo gadu laikā ir nostabilizējies konkrētā līmenī – 500 000 pasažieru gadā. Lai gan pasažieru skaits ir samērā stabils, lidosta tomēr nespēj segt savas darbības izmaksas. Bez darbības atbalsta lidosta nevarētu saglabāt pašreizējo pasažieru plūsmas apjomu un saimnieciskā darbība būtu jāsamazina. Vienlaikus atbalsts nepārsniedza summu, kas vajadzīga, lai segtu darbības zaudējumus, tāpēc atbalsta summa nepārsniedza nepieciešamo minimumu.

(294) Tādēļ Komisija uzskata, ka Zārbrikenes lidostai piešķirtajam darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme un tas ir samērīgs.

Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

(295) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 131. punktu, izvērtējot lidostas darbības atbalsta saderību, Komisija ņems vērā konkurences izkropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Norāde uz iespējamu konkurences izkropļojumu vai ietekmi uz tirdzniecību var būt tas, ka lidosta atrodas vienā aptvēruma teritorijā ar citu lidostu, kuras kapacitāte nav pilnībā izmantota.

(296) Kā norādīts 237. apsvērumā un turpmākajos apsvērumos, ņemot vērā aptvēruma teritorijas koncepciju, kas definēta kā apgabals, kurš ir 100 km rādiusā ap lidostu un no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, var pieņemt, ka trīs Zārbrikenei tuvākās lidostas, proti, Luksemburgas lidosta (121 km no Zārbrikenes), Mecas-Nansī-Lotringas lidosta (96 km no Zārbrikenes) un Frankfurtes-Hānas lidosta (128 km no Zārbrikenes), neatrodas vienā aptvēruma teritorijā un īsteno uzņēmējdarbības modeļus, kas būtiski atšķiras no Zārbrikenes lidostas modeļa. Zārbrikenes lidosta galvenokārt piedāvā regulāros lidojumus, kas savieno Zārbrikeni ar galvenajiem Vācijas darījumu centriem (Berlīni, Hamburgu un iepriekš arī Minheni) un vairākiem brīvdienu galamērķiem. Luksemburgas lidosta galvenokārt piedāvā regulāros lidojumus uz Eiropas galvaspilsētām, Mecas-Nansī-Lotringas lidosta ir pievērsusies regulārajiem lidojumiem uz Francijas pilsētām un Ziemeļāfrikas galamērķiem, bet Frankfurtes-Hānas lidostas uzņēmējdarbības modeļa pamatā ir zemo cenu aviopārvadātāju pakalpojumi un gaisa kravu pārvadājumi.

(297) Problēma saistībā ar lidostas infrastruktūras pārklāšanos vienā aptvēruma teritorijā rodas tikai attiecībā uz Cveibrikenes lidostu. Tomēr, kā paskaidrots 252. apsvērumā un ņemot vērā notikumu secību saistībā ar Zārbrikenes lidostas infrastruktūras paplašināšanu un Cveibrikenes lidostas pārveidi no militārās aviācijas lidostas uz civilās aviācijas lidostu, kas Zāras federālās zemes teritorijā radīja neizmantotu kapacitāti, var secināt, ka tieši Cveibrikenes lidosta ir tā, kas nevajadzīgi dublēja infrastruktūru un izkropļoja konkurenci.

Secinājums

(298) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka Zārbrikenes lidostai piešķirtais darbības atbalsts ir saderīgs ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ņemot vērā saderības nosacījumus, kas paredzēti 2014. gada Aviācijas vadlīniju 5.1.2. iedaļā.

(299) Turklāt Komisija uzskata, ka tai nav jāizskata citi Vācijas izvirzītie iespējamās saderības pamatojumi, jo tā ir konstatējusi, ka uzņēmumiem *FSBesitzG*/*FSG* piešķirtais darbības atbalsts ir saderīgs atbilstīgi 2014. gada Aviācijas vadlīnijām.

5.2. *VAIRĀKU ZEMESGABALU NODOŠANA UZŅĒMUMAM FSBESITZG*

5.2.1. ATBALSTA ESĪBA

(300) Sākot no 2000. gada, *FSBesitzG* ir uzskatāms par uzņēmumu 179.–182. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ.

Tāpēc no vairākiem zemesgabalu nodošanas gadījumiem, kas bija minēti lēmumā par procedūras sākšanu, šā lēmuma izpildē būtiski ir tikai tie gadījumi, kas notika pēc 2000. gada. Tie zemes nodošanas gadījumi, kas notika līdz 2000. gadam, nedeva uzņēmumam ekonomisko priekšrocību un tādēļ nav pielīdzināmi valsts atbalstam. Vācija apgalvo, ka zemesgabalu nodošana, kas notika pēc 2000. gada, bija vajadzīga drošības apsvērumu dēļ, tāpēc tā ietilpst valsts politikas kompetencē un ir atbrīvojama no valsts atbalsta pārbaudes. Pēc Vācijas domām uz zemesgabalu nodošanu attiecas *Luftsicherheitsgesetz* 8. pants. Līdzīgi kā norādīts 186.–194. apsvērumā, Komisija uzskata, ka pasākumus saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. pantu principā var uzskatīt par darbībām, kas ietilpst valsts politikas kompetencē. Tomēr tajā apmērā, kādā zemesgabalu nodošana atbrīvoja *FSBesitzG* vai *FSG* no izmaksām, kas tiem jāsedz saskaņā ar *Luftsicherheitsgesetz* 8. panta 3. punktu, šo zemesgabalu nodošana nav atbrīvota no pārbaudes atbilstīgi Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

(301) Pēc 2000. gada notika trīs zemesgabalu nodošana – divi no tiem […] (2002. un 2003. gadā) un viens par maksu (2004. gadā). Šos zemesgabalus nodeva Zāras federālā zeme. Tādējādi Komisija var secināt, ka zemesgabalu nodošana uzņēmumam *FSBesitzG* ir saistīta ar valsts līdzekļiem, kas piešķirti tiešas dotācijas veidā no valsts budžeta, tāpēc tā ir attiecināma uz valsti.

(302) Divu zemesgabalu nodošana, kas notika bez maksas, jāuzskata par uzņēmumam *FSBesitzG* piešķirtu priekšrocību, ko citādi tas nevarētu iegūt tirgū. Vācija iesniedza šo divu zemesgabalu vērtības iekšējo novērtējumu, saskaņā ar kuru to kopējā tirgus vērtība varētu būt aptuveni […]. Trešais zemesgabals tika pārdots par cenu […]. Vācija ir iesniegusi to zemesgabalu novērtējumu, kas tika nodoti 2002. gadā. Saskaņā ar novērtējumu to nodoto zemesgabalu vērtība, kas atradās ārpus sākotnējā nožogojuma, bija […]; lidostas teritorijā esošo zemesgabalu vērtība bija […]. Tā apgalvo, ka šo novērtējumu var izmantot arī 2004. gadā pārdotā zemesgabala vērtības noteikšanai. Pamatojoties uz iepriekš minēto, Vācija aplēsa, ka 2004. gadā pārdotā zemesgabala vērtība darījuma noslēgšanas brīdī bija […], kas līdzinās *FSBesitzG* samaksātajai pārdošanas cenai. Šajā sakarā Komisija vispirms norāda, ka Vācijas minēto novērtējumu ir sagatavojusi Zāras federālās zemes Finanšu ministrijas struktūrvienība, kas ir atbildīga par zemes pārdošanu, nevis neatkarīgs eksperts. Turklāt Vācija nav sniegusi nekādus paskaidrojumus par to, kā tā ir nonākusi pie šāda slēdziena. Jo īpaši palika neskaidrs, kuri zemesgabali atradās lidostas teritorijā un kuri – ārpus lidostas teritorijas. Tādēļ Komisija nevar izslēgt, ka samaksātā cena bija zemāka par tirgus vērtību un tādējādi uzņēmumam *FSBesitzG* tika piešķirta priekšrocība. Tā kā tikai *FSBesitzG* guva labumu no triju zemesgabalu nodošanas, jāņem vērā arī tas, ka šī nodošana pēc sava rakstura bija selektīva. Visbeidzot, līdzīgi kā norādīts 218.–225. apsvērumā, šāda zemesgabalu nodošana var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību. Tādējādi šo trīs zemesgabalu nodošana ir valsts atbalsts.

(303) Turklāt Komisija uzskata, ka šis atbalsts ir uzskatāms par ieguldījumu atbalstu, jo tas ir saistīts ar pamatlīdzekļu brīvu nodošanu.

5.2.2. SADERĪBA

(304) Ieguldījumu atbalsts tika izmantots, lai varētu paplašināt skrejceļa gala drošības zonas (*RESA*). Kā izklāstīts 5.1.5.3. iedaļā, šis ieguldījums tika veikts ar mērķi ļaut lidostai turpināt pilnvērtīgu darbību, tādējādi veicinot reģionālo attīstību. Komisija uzskata, ka ieguldījumu atbalsts zemes nodošanas veidā atbilst arī visiem pārējiem nosacījumiem, kas paredzēti saderības noteikšanai saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīniju 61. punktu, jo 5.1.5.3. iedaļā izklāstītie iemesli vienlīdz attiecas arī uz to. Tādēļ ir secināts, ka ieguldījumu atbalsts zemes nodošanas veidā ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

5.3. *GARANTIJAS AIZDEVUMIEM VH SAAR UN FSBESITZG LABĀ*

5.3.1. ATBALSTA ESĪBA

(305) Komisija norāda, ka Zāras federālā zeme garantēja uzņēmumam *FSBesitzG* trīs aizņēmumus, ne reizi par to nesaņemot atlīdzību. Tomēr tā arī norāda, ka visas garantijas tika piešķirtas līdz 2000. gadam. Kaut arī, sākot no 2000. gada, *FSBesitzG* uzskatāms par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, Komisija uzskata, ka šīs garantijas nepiešķir uzņēmumam priekšrocību un tādēļ nav pielīdzināmas valsts atbalstam.

(306) Attiecībā uz sabiedrībai *vh Saar* izsniegtajām apstiprinājuma vēstulēm Komisija atgādina savu iepriekšējo secinājumu, kas izklāstīts 203. apsvērumā, ka *vh Saar* izmanto saņemto finansējumu, lai pildītu savus finanšu pienākumus attiecībā uz Zārbrikenes lidostu. Arī tie aizņēmumi, kurus *vh Saar* ņēma, pamatojoties uz apstiprinājuma vēstulēm, tika nodoti Zārbrikenes lidostai. Tādēļ var secināt, ka šajās vēstulēs ietvertā priekšrocība, ja tāda bija, tika nodota tālāk minētajai lidostai, nevis piešķirta sabiedrībai *vh Saar*.

(307) Runājot par lidostai piešķirto priekšrocību, jānorāda, ka aizdevumi, kas nodrošināti ar apstiprinājuma vēstulēm, tika nodoti, lai finansētu ieguldījumus infrastruktūrā. Ja apstiprinājuma vēstules ietvertu atbalstu, tas 5.1.5.3. iedaļā izklāstīto iemeslu dēļ būtu saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

5.4. *NOMAS LĪGUMS STARP FSBESITZG UN FSBG*

5.4.1. ATBALSTA ESĪBA

(308) Komisija jau ir noteikusi 181. apsvērumā, ka *FSBG* bija uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Tādēļ tai tikai jāizvērtē, vai nomas līgumi piešķīra priekšrocību uzņēmumam *FSBG*, vai šāda priekšrocība tika piešķirta no valsts līdzekļiem un vai tā izkropļoja konkurenci un ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Atšķirība starp pastāvošo un jauno atbalstu

(309) Komisija vispirms norāda, ka ir jānošķir nomas līgums, kas noslēgts 1997. gada 7. jūlijā un bija spēkā līdz 2006. gada 1. jūlijam ("1997. gada līgums"), un līgums, kas bija spēkā no 2006. gada 1. jūlija ("2006. gada līgums"). Kā uzsvērts jau iepriekš, līdz 2000. gadam lidostas būvniecība un ekspluatācija netika uzskatīta par saimniecisko darbību, tādēļ jebkura līdz minētajam datumam ieviesta atbalsta shēma, ja tā uzskatāma par valsts atbalstu, pēc minētā datuma būtu *pastāvošs atbalsts* (sk. 5.1.2. iedaļu). Tādēļ turpmāk nav jāpētī, vai 1997. gada līgums (kurā bija paredzēta fiksēta ikgadējā nomas maksa) ir faktiski pielīdzināms atbalstam, ņemot vērā, ka jebkurā gadījumā tas būtu jākvalificē kā pastāvošs atbalsts.

(310) No otras puses, to, ka *FSBG* 2006. gadā noslēdza jaunu nomas līgumu, kurā iekļauti grozīti nosacījumi par ikgadējās nomas maksas noteikšanu (jo īpaši par jauna cenas elementa ieviešanu, proti, konkrētas *FSBG* gada peļņas procentuālas daļas pārskaitīšanu), nevar uzskatīt tikai par "pilnībā formāla vai administratīva rakstura izmaiņ[ām], kas nevar ietekmēt novērtējumu par atbalsta pasākuma saderību ar kopējo tirgu" ([75]). Tāpēc 2006. gada līgumu, ja tas pielīdzināms valsts atbalstam, var uzskatīt nevis par pastāvošu atbalstu, bet drīzāk par jaunu atbalstu.

Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

(311) Lai attiecīgais pasākums būtu valsts atbalsts, tas jāfinansē no valsts līdzekļiem, bet lēmums par pasākuma veikšanu ir jāpieņem valstij.

([75]) 4. panta 1. punkts Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regulā (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

(312) Starp *FSBesitzG* un *FSBG* 2006. gadā tika noslēgts līgums. *FSBesitzG* 100 % piederēja valstij (netieši), kas tādējādi varēja kontrolēt šo uzņēmumu. Saistībā ar vienošanos par nomas līgumu, kurā nomas maksa ir noteikta zemāka par tirgus cenu, minētais uzņēmums un tā patiesais īpašnieks, proti, Zāras federālā zeme, varētu negūt ienākumus un minētā noma būtu jāfinansē no valsts līdzekļiem. Runājot par attiecināmību, Komisija norāda, ka saskaņā ar *FSBesitzG* statūtiem *FSBesitzG* uzraudzības padomes locekļus ieceļ Zāras federālās zemes valdība, bet tās priekšsēdētāju ieceļ par aviāciju atbildīgā ministrija. Lai varētu noslēgt 2006. gada līgumu, bija vajadzīga piekrišana no uzraudzības padomes ([76]), kas pārstāv Zāras federālās zemes valdību. Tāpēc Komisija var secināt, ka pasākums ir uzskatāms par valsts pasākumu.

Ekonomiska priekšrocība

(313) Lai noteiktu, vai 2006. gada līgums piešķīra uzņēmumam *FSBG* ekonomisko priekšrocību, ir vai nu jāsalīdzina minētā līguma noteikumi ar tāda paša veida līguma noteikumiem, kas konkrētajā brīdī ir izplatīti tirgū, vai, ja tas nav iespējams, jāapsver, vai uz peļņu orientēts tirgus ekonomikas dalībnieks būtu iesaistījies šajā darījumā.

(314) Vācija nav sniegusi nekādus pierādījumus, kas apliecinātu, ka tajā laikā 2006. gada līgums atbilda normāliem tirgus apstākļiem. Tāpēc ir jāanalizē, vai apdomīgs TED, kas ir interesēts nopelnīt saprātīgu peļņu, būtu noslēdzis 2006. gada līgumu.

(315) Komisija norāda, ka vismaz kopš 2000. gada *FSBesitzG* konsekventi cieta zaudējumus (sk. 3. tabulu). Ņemot vērā, ka nomas līgums ar *FSBG* faktiski bija uzņēmuma *FSBesitzG* vienīgais ienākumu avots (neatkarīgi no ikgadējā zaudējumu seguma, ko tas saņēma no *vh Saar*), iespējams, ka saprātīgs TED, esot *FSBesitzG* vietā, mēģinātu segt savas izmaksas no ienākumiem, kas gūti no šā nomas līguma. Uzņēmuma *FSBesitzG* izmaksas pārsniedza ienākumus, ko tas guva no lidostas iznomāšanas uzņēmumam *FSBG*. Nekas neliecina arī par to, ka *FSBesitzG*, noslēdzot 2006. gada līgumu, būtu pamatojies uz konkrētu ilgtermiņa rentabilitātes stratēģiju.

(316) Ņemot vērā šos apsvērumus, 2006. gada līguma noslēgšanu nevar uzskatīt par atbilstošu TED principam, tāpēc tā piešķīra uzņēmumam *FSBG* priekšrocību.

Selektivitāte

(317) Saskaņā ar EK līguma 107. panta 1. punktu pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, ja tiek dota priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Tā kā 2006. gada līgums piešķir priekšrocību tikai uzņēmumam *FSBG*, to var uzskatīt par selektīvu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(318) Visbeidzot, 5.1.1. iedaļā paskaidroto iemeslu dēļ pasākums varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību.

Secinājums

(319) Tādēļ Komisija uzskata, 2006. gada līgums ietver valsts atbalstu uzņēmumam *FSBG*. Tas ir jāizvērtē kā darbības atbalsts.

5.4.2. SADERĪBA

(320) Kā norādīts 5.1.5.4. iedaļā, darbības atbalstu, kas piešķirts pirms 2014. gada Aviācijas vadlīniju piemērošanas dienas, var atzīt par saderīgu apjomā, kurš atbilst nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti šādi nosacījumi ([77]):

— ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā,

— valsts iejaukšanās vajadzība,

— stimulējošas ietekmes pastāvēšana,

([76]) Sk. uzņēmuma *FSBesitzG* statūtu 10. panta i) punktu, saskaņā ar kuru jebkuri grozījumi nomas līgumā, kas noslēgts starp *FSBesitzG* un *FSBG*, bija jāapstiprina *FSBesitzG* uzraudzības padomei.

([77]) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 137. punktu ne visi šo vadlīniju 5.1. iedaļā izklāstītie nosacījumi tiek piemēroti iepriekš piešķirtam darbības atbalstam.

— atbalsta summas samērīgums (līdz nepieciešamajam minimumam ierobežots atbalsts),

— izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību.

(321) Izvērtējamais darbības atbalsts, kurš attiecās uz lidostas infrastruktūras nomu, kas bija zemāka par tirgus cenu, bija paredzēts, lai varētu uzturēt Zārbrikenes lidostas darbību attiecīgā līmenī.

(322) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 113. punktu tiks uzskatīts, ka darbības atbalsts lidostām palīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi, ja tas palielina Savienības pilsoņu mobilitāti un uzlabo reģionu savienojamību, novērš satiksmes pārslodzi lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas Savienības transporta mezgli, vai veicina reģionālo attīstību.

(323) Kā paskaidrots 254. apsvērumā, Zārbrikenes lidostai piešķirtais darbības atbalsts veicināja reģiona savienojamību un attīstību. Šā lēmuma 284. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ infrastruktūras pārklāšanās arguments drīzāk attiecas uz Cveibrikenes lidostai piešķirto valsts atbalstu.

(324) Tāpēc Komisija uzskata, ka uzņēmumam *FSBG* piešķirtais darbības atbalsts ir veicinājis kopīgu interešu mērķa – uzlabot Zāras reģiona savienojamību un attīstību – sasniegšanu, uzlabojot transporta infrastruktūru, lai nodrošinātu reģiona transporta vajadzības.

(325) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīnijām mazās lidostas var saskarties ar grūtībām, nodrošinot savas darbības finansēšanu bez publiskā finansējuma. Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīniju 118. punktu lidostas, kurās pasažieru plūsma nepārsniedz 700 000 pasažieru gadā, var nebūt spējīgas segt būtisku daļu savu darbības izmaksu. Pasažieru plūsma Zārbrikenes lidostā nekad nav pārsniegusi 700 000 pasažieru robežu. Tāpēc Komisija uzskata, ka atbalsts bija vajadzīgs, jo tas ļāva uzlabot reģiona savienojamību, ko tirgus pats nespētu nodrošināt.

(326) Kā norādīts iepriekš, Zārbrikenes lidosta saņēma ieguldījumu atbalstu, kas ļāva tai nodrošināt Zāras federālās zemes savienojamību un transporta vajadzības (sk. 285. apsvērumu). Lai gan pasažieru skaits ir samērā stabils, lidosta nespēj segt savas darbības izmaksas. Šajā saistībā Komisija arī norāda, ka 2006. un 2007. gadā, kad bija piemērojams 2006. gada līgums, uzņēmums *FSBG* nebija rentabls (reģistrētie zaudējumi 2006. gadā sasniedza EUR –214 709, bet 2007. gadā EUR –2 737 773). Šie zaudējumi radās, kaut gan tajos gados uzņēmuma *FSBG* maksātā noma bija zemāka par to nomu, kas bija jāmaksā saskaņā ar 1997. gada līgumu (sk. 7. tabulu). Tādēļ var pieņemt, ka ar 2006. gada līgumu saistītajam atbalstam bija stimulējoša ietekme, tas nepārsniedza darbības zaudējumu segšanai vajadzīgo summu un tādējādi bija ierobežots līdz minimumam, kas vajadzīgs, lai atbalstītā darbība notiktu.

(327) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka saderības nosacījumi, kas paredzēti jaunajās 2014. gada Aviācijas vadlīnijās, ir ievēroti.

5.5. *ATLAIDES AVIOSABIEDRĪBĀM/TIRDZNIECĪBAS NOLĪGUMI*

5.5.1. ATBALSTA ESĪBA

(328) Sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus, aviosabiedrības veic saimniecisko darbību, un tādējādi ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Ir jāanalizē, vai vienošanās starp aviosabiedrībām un attiecīgo lidostu piešķīra šīm aviosabiedrībām ekonomisku priekšrocību.

Ekonomiska priekšrocība

(329) Ja lidostas rīcībā ir publiski līdzekļi, atbalstu aviosabiedrībai principā var izslēgt, ja attiecības starp lidostu un attiecīgo aviosabiedrību atbilst TED kritērijam. Parasti priekšrocības esību var izslēgt, ja a) maksa par pakalpojumiem atbilst tirgus cenai vai, b) izmantojot *ex ante* izvērtējumu, ir iespējams pierādīt, ka lidostas/aviosabiedrības nolīgums radīs lidostai pozitīvu papildu peļņu un ka tas ir iekļauts vispārējā stratēģijā, ar kuru paredzēts panākt rentabilitāti ilgtermiņā.

(330) Lai izvērtētu, vai nolīgums, kuru lidosta noslēgusi ar aviosabiedrību, atbilst TED kritērijam, būtu jāņem vērā paredzamie un ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi, kas radušies lidostas darbības rezultātā, un lidostas maksa, no kuras ir atskaitītas atlaides, tirdzniecības atbalsts vai stimulu shēmas. Tāpat ir jāņem vērā visas paredzamās izmaksas, kas papildus radīsies lidostai saistībā ar aviosabiedrības darbību lidostā. Šādas papildu izmaksas var ietvert visas izmaksu vai ieguldījumu kategorijas, piemēram, papildu personāla, aprīkojuma un ieguldījumu izmaksas, ko radījusi aviosabiedrības klātbūtne lidostā. Piemēram, ja lidostai ir jāpaplašinās vai jābūvē jauns terminālis vai citas būves galvenokārt, lai apmierinātu kādas konkrētas aviosabiedrības vajadzības, šādas izmaksas būtu jāņem vērā, aprēķinot papildu izmaksas. Savukārt tās izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no pasākuma, kurā iesaistīta aviosabiedrība, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija izvērtējumu.

(331) Turklāt lidostas infrastruktūrai jābūt pieejamai visām aviosabiedrībām, tā nedrīkst būt paredzēta kādai konkrētai aviosabiedrībai, lai izslēgtu iespēju, ka priekšrocība, ko lidostas operators iegūst no saderīga atbalsta, netiek nodota tālāk konkrētai aviosabiedrībai.

(332) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija novērtēs vispārējo maksu sistēmu, kas piemērojama Zārbrikenes lidostā, kā arī atsevišķus starp aviosabiedrībām un Zārbrikenes lidostu noslēgtos līgumus, kuros paredzētas atkāpes no lidostas maksu sistēmas vai uz kuriem neattiecas tās darbības joma.

Atlaides aviosabiedrībām

(333) Zārbrikenes lidostā 2007. gada 1. aprīlī tika ieviests jauns cenrādis ("2007. gada cenrādis"). Šajā cenrādī bija paredzētas atlaides aviosabiedrībām, kas atbilst noteiktiem nosacījumiem. Jo īpaši 2007. gada cenrādī atlaides tika paredzētas jaunām aviosabiedrībām, jauniem galamērķiem un pasažieru skaita pieaugumam. Līdz tam laikam cenrādī atlaides nebija paredzētas. Zārbrikenes lidosta pieņēma jaunu cenrādi, kas stājās spēkā 2013. gada 1. septembrī, aizstājot 2007. gada cenrādi. Uz 2013. gada cenrādi šis lēmums neattiecas.

(334) Ja attiecīgajam pasākumam tiek piemērots TED kritērijs, Komisijai vispirms jānosaka, vai iekasētā maksa atbilst tirgus cenai. Tādēļ Komisija apšauba, ka šobrīd ir iespējams identificēt atbilstošu salīdzinošo rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, kurus sniedz lidostas. Tā kā nav identificēts tirgus salīdzinošais rādītājs, Komisijai ir jāizvērtē 2007. gada cenrāža *ex ante* papildu rentabilitāte.

(335) Minētais 2007. gada cenrādis tika ieviests, lai paaugstinātu Zārbrikenes lidostas konkurētspēju. Sagatavojot 2007. gada cenrādi, Zārbrikenes lidostas operators analizēja pasažieru skaitu, kustību lidostā, kā arī 1997.–2006. gada finanšu rezultātus. Saskaņā ar Vācijas teikto tolaik veiktā tirgus analīze parādīja, ka Zārbrikene ir viena no dārgākajām lidostām Vācijā. Komisija norāda, ka 2006. gada beigās no Zārbrikenes lidostas aizgāja aviosabiedrība *TUIFly*. Turklāt pēc 2006. gada Zārbrikenes lidosta saskārās ar jaunu konkurenci no Cveibrikenes puses. Visi šie faktori lika Zārbrikenes lidostai pārskatīt savu cenu politiku un ieviest pārskatītu cenrādi, piedāvājot stimulus atlaižu veidā, lai nodrošinātu savu turpmāko dzīvotspēju un rentabilitāti.

(336) Lai gan saskaņā ar pieejamo informāciju attiecībā uz 2007. gada cenrādi nav sagatavots *ex ante* rentabilitātes pētījums, Vācija ir paziņojusi, ka Zārbrikenes lidosta uzskata, ka papildu ieguldījumi praktiski vairs nebūs vajadzīgi, lai lidosta varētu sniegt aviosabiedrībām papildu pakalpojumus, un ka neradīsies arī papildu darbības izmaksas. Tādēļ, pēc Vācijas domām, bija nepieciešams *ex ante* rentabilitātes pētījums. Tādējādi papildu izmaksas aprobežojās ar piedāvātajiem stimuliem. Šajā saistībā Komisija norāda, ka 2007. gada cenrādī atlaides patiešām bija paredzētas tikai jaunām aviosabiedrībām, jauniem savienojumiem vai pasažieru skaita pieaugumam, tādēļ šis cenrādis negatīvi neietekmēja *status quo* lidostā. Komisija norāda, ka pirms 2007. gada cenrāža ieviešanas Zārbrikenes lidostas jaudas kapacitāte tika izmantota tikai 50 % apmērā. Patiešām, pasažieru skaits samazinājās no 487 000 pasažieru 2005. gadā līdz 350 000 pasažieru 2007. gadā, turpretim lidostu potenciālā kapacitāte varētu būt 700 000 pasažieru gadā. Komisija norāda, ka pēc aviosabiedrības *TUIFly* aiziešanas Zārbrikenes lidostai bija neizmantota kapacitāte, tādēļ tā varēja apkalpot papildu pasažieru plūsmas bez infrastruktūras modernizēšanas, papildu aprīkojuma iegādes vai jaunu darbinieku nolīgšanas. Vācija apstiprināja, ka, lai apkalpotu jaunas aviokompānijas vai savienojumus, nebija jāpieņem darbā jauni darbinieki, jāpaplašina esošā infrastruktūra vai jāiegādājas cits aprīkojums (piemēram, bagāžas slīdlentes un personāls bija pietiekamā daudzumā).

(337) Ar jebkuru jaunu aviosabiedrību vai savienojumu tiktu gūti ienākumi no aviācijas un darbībām, kuras nav saistītas ar aviāciju. Ņemot vērā, ka izmaksu līmenis saglabājās stabils, jebkura jauna aviosabiedrība vai savienojums, pēc Vācijas domām, dotu pozitīvu ieguldījumu šīs lidostas rentabilitātē. Tas, ka pēc 2007. gada cenrāža ieviešanas Zārbrikenei patiešām izdevās piesaistīt vairākas jaunas aviosabiedrības (piemēram, *Air Berlin*, kas sāka darboties Zārbrikenes lidostā 2007. gada beigās) un izveidot jaunus savienojumus, arī norāda, ka uz atlaidēm balstītā stratēģija uzņēmējdarbības uzlabošanai bija veiksmīga. Visbeidzot, pieejamie dati liecina, ka 2007. gada cenrādis ļāva lidostai pakāpeniski palielināt ieņēmumus (no […] 2007. gadā līdz […] 2010. gadā).

(338) Turklāt Komisija norāda, ka, izvērtējot lidostu/aviosabiedrību nolīgumus, būtu jāizvērtē arī apmērs, kādā šos nolīgumus var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā. Šajā saistībā Komisijai ir jāņem vērā pieejamie faktiskie pierādījumi un pārmaiņas, kuras varētu pamatoti sagaidīt tajā brīdī, kad tika sagatavots 2007. gada cenrādis, jo īpaši dominējošie tirgus apstākļi, proti, gaisa pārvadājumu tirgus liberalizācijas izraisītas tirgus pārmaiņas, zemo cenu aviopārvadātāju un citu "no punkta uz punktu" pārvadātāju ienākšana tirgū un attīstība, pārmaiņas lidostu nozares organizatoriskajā un saimnieciskajā struktūrā, kā arī lidostu sniegto pakalpojumu daudzveidības un komplicētības pakāpe, konkurences uzlabošana starp aviosabiedrībām un lidostām, nedrošā ekonomiskā vide sakarā ar dominējošo tirgus nosacījumu grozījumiem vai jebkura cita neskaidrība ekonomiskajā vidē. Komisija norāda, ka – kā minēts 335. apsvērumā – vairāku iemeslu dēļ (piemēram, jauna konkurence no Cveibrikenes lidostas puses pēc 2006. gada un aviosabiedrības *TUIFly* aiziešana 2006. gada beigās) Zārbrikenes lidosta uzskatīja pārskatīto cenrādi ar atlaidēm par neizbēgamu soli, lai nodrošinātu tās turpmāko dzīvotspēju un rentabilitāti.

(339) Visbeidzot, Komisija norāda, ka lidostas infrastruktūra ir pieejama visām aviosabiedrībām un nav paredzēta kādai konkrētai aviosabiedrībai.

(340) Ņemot vērā šos apsvērumus un pieņemot, ka darbību paplašināšanas rezultātā praktiski neradās papildu izmaksas, taču varētu rasties papildu ieņēmumi, Komisija atzīst, ka, pieņemot 2007. gada cenrādi un tajā iekļautās atlaides, Zārbrikenes lidosta darbojās kā TED. Tādēļ šis pasākums nepiešķir iesaistītajām aviosabiedrībām ekonomisku priekšrocību.

Tirdzniecības nolīgums ar aviosabiedrību Air Berlin

(341) Līgumā, kas noslēgts starp *Air Berlin* un Zārbrikenes lidostu 2011. gada 6. aprīlī, abas puses vienojās, ka līdz 2014. gada aprīļa beigām *Air Berlin* palielinās lidojumu skaitu uz Berlīni un no tās par pieciem papildu reisiem nedēļā un lidojumu skaitu uz […] un no tās par trim papildu reisiem nedēļā. Apmaiņā pret reisu skaita pieaugumu un *Air Berlin* apņemšanos reklamēt jaunos reisus Zārbrikenes lidosta apņēmās aviosabiedrībai *Air Berlin* 2011. un 2012. gadā kopumā samaksāt [EUR 800 000–EUR 1 700 000].

(342) Vācija iesniedza *FSG* veikto analīzi saistībā ar līguma rentabilitāti, kura būtu sagaidāma līguma noslēgšanas brīdī. Tika norādīts, ka neatkarīgi no tiešajiem tirdzniecības maksājumiem reisu skaita pieaugums neradīs papildu izmaksas ([78]) lidostai, kura, pēc Vācijas domām, varētu apkalpot papildu pasažieru plūsmu, izmantojot jau esošo infrastruktūru un personālu. Analīze pamatojās uz šādiem plānotajiem lielumiem:

10. tabula

Ar aviosabiedrību *Air Berlin* noslēgtā tirdzniecības nolīguma *ex ante* ienesīgums (skaitļi norādīti EUR)

	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	(2011.–2014. g.)
Papildu ienākumi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Papildu izmaksas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([78]) Turpmāk 10. tabulā norādītās papildu izmaksas attiecas uz tirdzniecības maksājumiem.

	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	(2011.–2014. g.)
Rezultāts	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(343) Lai gan *FSG* veiktā un Vācijas iesniegtā *ex ante* analīze neizslēdza turpmākos maksājumus līdz līguma noslēgšanas dienai, ir skaidrs, ka līgumam vajadzēja būt ienesīgam. Vācija apstiprināja, ka līdz šim saistībā ar reisu skaita pieaugumu, kas paredzēts tirdzniecības nolīgumā, nevajadzēja pieņemt darbā jaunus darbiniekus vai veikt īpašus ieguldījumus. Kopumā lidostas cerības lielā mērā tika attaisnotas un līgums ir rentabls. Šajā saistībā Vācija iesniedza prognozes par līguma darbības laiku, pamatojoties uz peļņu, kas gūta līguma darbības laika pirmajos astoņos mēnešos (no 2011. gada aprīļa līdz 2012. gada janvārim), saskaņā ar kurām līgums varētu būt rentabls.

(344) Izanalizējot līgumu un *FSG* izredzes līguma noslēgšanas laikā, Komisija ir pārliecināta, ka līgums uzlaboja Zārbrikenes lidostas rentabilitāti, jo plānotie papildu ieņēmumi bija lielāki nekā plānotās papildu izmaksas. Tā kā līgums atbilst TED principam, tas nepiešķir *Air Berlin* nekādas priekšrocības.

Secinājums

(345) Konstatējot, ka 2007. gada cenrādis un tajā iekļautās atlaides, kā arī 2011. gada tirdzniecības nolīgums starp *Air Berlin* un Zārbrikenes lidostu nepiešķir attiecīgajām aviosabiedrībām nekādas priekšrocības, nav vajadzības vērtēt citus kritērijus attiecībā uz valsts atbalsta esību. Var secināt, ka attiecīgajām aviosabiedrībām valsts atbalsts netika piešķirts.

5.6. *AVIOSABIEDRĪBAI CIRRUS AIRLINES PIEŠĶIRTAIS ATBALSTS DARBĪBAS SĀKŠANAI*

(346) Komisija norāda, ka aviosabiedrība *Cirrus Airlines*, kas 2005. un 2006. gadā ir saņēmusi tiešos maksājumus no *FSBesitzG*, 2012. gada janvārī pieteica maksātnespēju; maksātnespējas procedūra tika sākta 2012. gada aprīlī. Tādējādi aviosabiedrība *Cirrus* ir beigusi savu saimniecisko darbību. Tā kā maksātnespējas procesa iznākums vēl nav skaidrs, Komisija šobrīd nevar paust savu nostāju par to, vai izmeklēšana attiecībā uz maksājumiem aviosabiedrībai *Cirrus Airlines* nav zaudējusi savu nozīmi. Tādēļ aviosabiedrībai *Cirrus* veiktie maksājumi neattiecas uz šo lēmumu.

6. **SECINĀJUMS**

(347) Komisija secina, ka uzņēmumu *FSBesitzG*/*FSG* finansēšana, veicot kapitālieguldījumus, lai segtu 2000.–2012. gadā radušos zaudējumus, ir valsts atbalsts tiktāl, ciktāl tā saistīta ar darbībām, kuras neietilpst valsts politikas kompetencē. Sākot no 2007. gada 1. jūnija, šis atbalsts ir kļuvis par jaunu atbalstu. Atbalsta viena daļa ir saderīgs ieguldījumu atbalsts saskaņā ar 2005. gada Aviācijas vadlīnijām, bet atbalsta otra daļa ir saderīgs darbības atbalsts saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīnijām. Turklāt Komisija secina, ka sabiedrībai *vh Saar* piešķirtie kapitālieguldījumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu, jo *vh Saar* nodeva tālāk visus saņemtos publiskos līdzekļus un tādējādi pati neguva ekonomisku priekšrocību.

(348) Savukārt 2002., 2003. un 2004. gadā veiktā zemesgabalu nodošana bez atlīdzības vai par maksu, kas zemāka par tirgus cenu, ir valsts atbalsts tiktāl, ciktāl tā saistīta ar darbībām, kuras neietilpst valsts politikas kompetencē. Atbalsts ir saderīgs kā ieguldījumu atbalsts atbilstīgi 2005. gada Aviācijas vadlīnijām.

(349) Visas garantijas aizdevumiem tika piešķirtas līdz 2000. gadam, un tādēļ tās nav valsts atbalsts. Ar apstiprinājuma vēstulēm saistītā priekšrocība, ja tāda bija, pārgāja no *vh Saar* uz *FSBesitzG*/*FSG*.

(350) Bet 2006. gada nomas līgums ietver tādu valsts atbalstu uzņēmumam *FSBG*, kas saskaņā ar 2014. gada Aviācijas vadlīnijām ir saderīgs darbības atbalsts.

(351) Saistībā ar 2007. gada cenrādi un tirdzniecības nolīgumu ar *Air Berlin* aviosabiedrībām netika piešķirts valsts atbalsts. Uz atbalstu darbības sākšanai, kas piešķirts aviosabiedrībai *Cirrus*, šis lēmums neattiecas.

(352) Visbeidzot, Komisija norāda, ka Vācija 2014. gada 17. jūnijā informēja Komisiju, ka izņēmuma kārtā tā piekrīt, ka šis lēmums tiek pieņemts angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Vācija ir sniegusi Zārbrikenes lidostai, ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

Pasākumi, ko Vācija īstenojusi attiecībā uz aviosabiedrībām (2007. gada cenrādis, tirdzniecības nolīgums ar *Air Berlin*), nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta izpratnē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 1. oktobrī

Komisijas vārdā –

priekšsēdētāja vietnieks

Joaquín ALMUNIA