II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2017/2336

(2017. gada 7. februāris)

SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) un SA.31149 (2012/C) – Vācija Iespējamais valsts atbalsts Lībekas lidostai (*Flughafen Lübeck GmbH*), uzņēmumam *Infratil Limited* un aviosabiedrībām, kuras izmanto šo lidostu (*Ryanair* u. c.)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 602)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

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

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. *PROCEDŪRA SA.21877*

(1) Komisija 2002., 2003., 2004., 2005. un 2006. gadā saņēma vairākas sūdzības no aviokompānijas *Air Berlin*, vides aizsardzības NVO (*Bund Umwelt und Naturschutz*) un privātpersonām par iespējamu valsts atbalstu *Flughafen Lübeck GmbH* (turpmāk tekstā "*FLG*"), *Infratil Limited* (turpmāk tekstā "*Infratil*") ([3]) un aviokompānijai *Ryanair* ([4]).

(2) Komisija 2005. gada 7. novembrī lūdza Vāciju sniegt informāciju, un Vācija to iesniedza 2006. gada 7. februārī. Papildu informācija tika pieprasīta 2006. gada 22. marta vēstulē, uz kuru Vācija atbildēja 2006. gada 12. jūnijā. Tika organizētas sanāksmes ar Komisijas dienestu, *Infratil* kā lidostas operatora kontrolpaketes īpašnieka un Hanzas pilsētas Lībekas ("*Hansestadt Lübeck*") pārstāvju piedalīšanos – 2006. gada 14. oktobrī un 4. decembrī. Pēc šīm sanāksmēm *Infratil* iesniedza papildu informāciju e-pasta vēstulēs un faksa sūtījumos – 2006. gada 16. un 31. oktobrī, 6. novembrī un 4., 6. un 21. decembrī.

([1]) OV C 287, 29.11.2007., 27. lpp.
([2]) OV C 295, 7.12.2007., 29. lpp. un OV C 241, 10.8.2012., 56. lpp.
([3]) *Infratil* ir infrastruktūras ieguldījumu uzņēmums, kura galvenais birojs atrodas Jaunzēlandē un kurš veic ieguldījumus enerģētikas, lidostu un sabiedriskā transporta nozarē. Uzņēmumam piederēja šādas lidostas, kuras tas arī pārvaldīja: Velingtonas starptautiskā lidosta Jaunzēlandē, Glāzgovas Prestvikas lidosta un Kentas starptautiskā lidosta Apvienotajā Karalistē. Kopš tā laika uzņēmums ir atbrīvojies no saviem ieguldījumiem Eiropas lidostās.
([4]) *Ryanair* ir Īrijas aviokompānija un Eiropas Zemo cenu aviokompāniju asociācijas biedre. Šīs aviokompānijas uzņēmējdarbība bija saistīta ar sekundārām, reģionālām lidostām. Pašlaik aviokompānija veic lidojumus uz aptuveni 160 galamērķiem Eiropā. *Ryanair* piederēja viendabīga gaisa kuģu flote, kurā bija 272 *Boeing 737-800* lidmašīnas ar 189 sēdvietām. Laikā, kad tika pieņemts 2007. gada lēmums par procedūras sākšanu, *Ryanair* no Lībekas lidostas veica 23 lidojumus nedēļā uz 5 galamērķiem Eiropā, proti, uz Londonas Stanstedu Apvienotajā Karalistē, Milānu-Bergamo un Pizu Itālijā, Palmu Spānijā un Stokholmu-Skavstu Zviedrijā.

(3) Vācija 2007. gada 18. janvāra vēstulē lūdza Komisiju apturēt sākotnējo lietas izmeklēšanu. Komisija 2007. gada 2. maija vēstulē noraidīja šo lūgumu.

(4) Vācija 2007. gada 24. aprīlī nosūtīja Komisijai papildu piezīmes. Vācijas un Komisijas dienestu sanāksme notika 2007. gada 21. jūnijā.

(5) Komisija 2007. gada 10. jūlija vēstulē informēja Vāciju, ka tā ir nolēmusi uzsākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz Lībekas lidostas finansēšanu, *Hansestadt Lübeck* un *Infratil* finansiālajām attiecībām, kā arī lidostas finansiālajām attiecībām ar *Ryanair* ("2007. gada lēmums par procedūras sākšanu"). Oficiālā izmeklēšanas procedūra tika reģistrēta ar lietas numuru SA.21877 (C 24/2007).

(6) Pēc tam, 2007. gada 24. oktobrī, tika apstiprināti 2007. gada lēmuma par procedūras sākšanu labojumi.

(7) 2007. gada lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([1]) 2007. gada 29. novembrī. Labojumi tika publicēti 2007. gada 7. decembrī ([2]). Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem viena mēneša laikā no šīs publikācijas dienas.

(8) Komisija saņēma piezīmes no *Ryanair*, *Air Berlin*, *Infratil*, *FLG*, divām NVO ([3]), Lībekas Rūpniecības un tirdzniecības palātas ("*IHK Lübeck*") ([4]), Vācijas Aviokompāniju apvienības (*Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*, "*BDF*") un fiziskām personām ([5]). Vācija iesniedza komentārus par šīm piezīmēm 2008. gada 17. aprīlī.

(9) Komisijas neatkarīgais konsultants – uzņēmums *Ecorys* – 2008. gada 24. jūlijā pieprasīja informāciju no Vācijas, lai sagatavotu ziņojumu par šo lietu. Vācija 2008. gada 1. augustā vērsās pie Komisijas, lai apstrīdētu *Ecorys* tiesības saņemt informāciju un dokumentus. Komisija 2008. gada 8. augusta atbildē apstiprināja, ka Komisijas pilnvaras šajā lietā attiecas arī uz *Ecorys*. Tā rezultātā pieprasītā informācija tika saņemta 2008. gada 18. septembrī.

(10) Komisija 2009. gada 16. aprīlī no Vācijas pieprasīja papildu informāciju. Vācija lūdza pagarināt termiņu 2009. gada 21. aprīlī un vēlreiz – 2009. gada 7. jūlijā. Pieprasītā informācija tika nosūtīta 2009. gada 30. oktobrī. Komisija 2009. gada 29. oktobrī pieprasīja papildu informāciju, kuru Vācija nosūtīja 2009. gada 16. decembrī.

(11) Komisija 2010. gada 17. oktobrī saņēma informāciju no *Air Berlin*.

(12) Komisija 2011. gada 28. marta vēstulē no Vācijas pieprasīja papildu informāciju. Vācija 2011. gada 15. aprīlī lūdza pagarināt termiņu. Atbildot uz šo lūgumu, Komisija 2011. gada 20. aprīlī piešķīra Vācijai termiņa pagarinājumu. Vācija 2011. gada 21. aprīlī lūdza vēlreiz pagarināt termiņu, un Komisija tam piekrita 2011. gada 27. aprīlī. Vācija 2011. gada 16. maijā iesniedza pirmo pieprasītās informācijas daļu. Komisija 2011. gada 20. maija vēstulē norādīja, ka iesniegtā informācija ir nepilnīga, un lūdza iesniegt pārējo informāciju. Vācija pret to iebilda 2011. gada 7. jūnija vēstulē. Komisija atbildēja 2011. gada 15. jūnijā, pieprasot trūkstošo informāciju.

(13) Komisija 2011. gada 8. aprīlī nosūtīja *Ryanair* aptaujas anketu. Atbildes Komisijai tika nosūtītas 2011. gada 4. jūlijā. Komisija šo sniegto informāciju 2011. gada 18. jūlijā pārsūtīja Vācijai, aicinot to sniegt piezīmes līdz 2011. gada 18. augustam. Komisija 2011. gada 8. augustā nosūtīja Vācijai *Ryanair* sniegtās informācijas tulkojumu, nosakot, ka Vācija var sniegt atbildi līdz 2011. gada 9. septembrim. Vācijas piezīmes beidzot tika nosūtītas Komisijai 2011. gada 8. septembrī. Komisija 2012. gada 7. februārī pieprasīja no *Ryanair* papildu informāciju par *Oxera* pētījumu, ko *Ryanair* iesniedza 2011. gada 4. jūlijā. *Ryanair* 2012. gada 13. februārī lūdza pagarināt atbildes sniegšanas termiņu. *Oxera* 2012. gada 16. februārī lūdza Komisijai skaidrojumu par vienu no uzdotajiem jautājumiem. Komisija šo skaidrojumu nosūtīja 2012. gada 17. februārī. *Ryanair* nosūtīja savas piezīmes 2012. gada 13. aprīlī. Šīs piezīmes Komisija nosūtīja Vācijai 2012. gada 27. jūnijā. Vācija 2012. gada 10. septembra vēstulē iesniedza piezīmes par *Ryanair* sniegto informāciju.

([1]) OV C 287, 29.11.2007., 27. lpp.
([2]) OV C 295, 7.12.2007., 29. lpp.
([3]) *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung Groß Grönau eV* un *Check-in Lübeck e.V.*
([4]) *Industrie- und Handelskammer zu Lübeck* (*IHK*).
([5]) *Peter C. Klanowski* un *Horst Conrad*.

(14) *Ecorys* nobeiguma ziņojums, kas Komisijai tika iesniegts 2011. gada 29. martā, Vācijai tika nosūtīts 2011. gada 29. jūnijā, aicinot Vāciju sniegt piezīmes. Minētā ziņojuma tulkojums Vācijai tika nosūtīts 2011. gada 24. augustā, aicinot Vāciju iesniegt piezīmes līdz 2011. gada 26. septembrim. Vācija nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 10. oktobrī.

(15) Vācija 2011. gada 30. jūnijā nosūtīja Komisijas pieprasītās informācijas otro daļu. Uz Komisijas 2011. gada 15. jūnija vēstuli Vācija atbildēja 2011. gada 29. jūnijā. Komisija 2011. gada 5. jūlijā lūdza Vāciju nosūtīt trūkstošo informāciju. Vācija 2011. gada 15. jūlijā nosūtīja trūkstošo informāciju.

(16) *Ryanair* 2011. gada 4. jūlijā nosūtīja Komisijai piezīmes, kas 2011. gada 8. augustā tika pārsūtītas Vācijai. Vācija 2011. gada 8. oktobrī iesniedza komentārus par šīm piezīmēm.

(17) Komisija 2012. gada 20. februārī lūdza Vāciju sniegt papildu informāciju. Vācija 2012. gada 19. martā lūdza pagarināt informācijas sniegšanas termiņu līdz 2012. gada 17. aprīlim. Komisija tam piekrita 2012. gada 21. martā. Vācija 2012. gada 17. aprīļa vēstulē atbildēja uz Komisijas jautājumiem, kas tika nosūtīti 2012. gada 24. februārī. Komisija 2012. gada 18. aprīlī lūdza Vāciju nosūtīt trūkstošo informāciju līdz 2012. gada 28. aprīlim bez tiesībām pagarināt termiņu. Komisija arī norādīja, ka gadījumā, ja šī prasība netiks ievērota, tiks izdots rīkojums sniegt informāciju saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 3. punktu ([1]). Sanāksme, kurā piedalījās Komisijas un Vācijas pārstāvji, notika 2012. gada 2. maijā. Komisija 2012. gada 3. maijā piekrita pagarināt termiņu līdz 2012. gada 11. maijam. Vācija 2012. gada 7. maija vēstulē norādīja uz Komisijas pieļautajām procesuālajām kļūdām un atteicās sniegt papildu informāciju.

(18) *Ryanair* 2013. gada 10. aprīļa vēstulē nosūtīja Komisijai ziņojumu par *Oxera* pieeju attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka principu ("TED princips"). Ziņojums tika nosūtīts Vācijai 2013. gada 3. maijā. Papildu informācija no *Ryanair* Komisijai tika nosūtīta 2013. gada 20. decembrī.

(19) Komisija 2014. gada 24. februāra vēstulē aicināja *Ryanair* iesniegt piezīmes par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu ([2]) piemērošanu. Komisija 2014. gada 21. martā aicināja *Infratil* iesniegt piezīmes par 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm. Oficiāls uzaicinājums visām ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes par 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm ([3]) tika publicēts *Oficiālajā Vēstnesī* 2014. gada 15. aprīlī. Vācija nosūtīja savas piezīmes 2014. gada 12. maijā. Papildu piezīmes iesniedza *Air Berlin*, *Infratil* un *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* ("*SGF*") ([4]).

1.2. *PROCEDŪRAS SA.27585 UN SA.31149*

(20) *SGF* 2009. gada 28. janvārī iesniedza sūdzību attiecībā uz lietu SA.21877. Tā tika reģistrēta kā valsts atbalsta lieta ar numuru CP 31/2009 (SA.27585).

(21) Komisija 2009. gada 5. februāra vēstulē pieprasīja informāciju no Vācijas par ziņojumiem presē saistībā ar Lībekas lidostu. Vācija sniedza atbildes 2009. gada 5. marta un 12. marta vēstulē.

(22) Komisija 2009. gada 16. aprīļa vēstulē pieprasīja no Vācijas papildu informāciju. Vācija atbildēja 2009. gada 9. jūlijā.

(23) *SGF* 2010. gada 22. jūnijā un 30. jūnijā iesniedza nākamo sūdzību, kurā apgalvoja, ka Vācija ir sniegusi papildu nelikumīgu valsts atbalstu *FLG* un *Infratil*. Šī sūdzība tika reģistrēta kā valsts atbalsta lieta ar numuru CP 162/2010 (SA.31149).

(24) Komisija 2010. gada 7. jūlija vēstulē nosūtīja šo sūdzību Vācijai un pieprasīja informāciju. Vācija 2010. gada 13. jūlija vēstulē lūdza termiņa pagarinājumu. Atbildot uz to, Komisija 2010. gada 14. oktobra vēstulē šo pagarinājumu piešķīra.

([1]) 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.).

([2]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).

([3]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.

([4]) Nevalstiska organizācija, kas reģistrēta saskaņā ar noteikumiem, kuri definēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 26. maija Direktīvā 2003/35/EK, ar ko paredz sabiedrības līdzdalību ar vidi saistītu plānu un programmu izstrādē un ar ko attiecībā uz sabiedrības līdzdalību un iespēju griezties tiesās groza Padomes Direktīvas 85/337/EEK un 96/61/EK (OV L 156, 25.6.2003., 17. lpp.).

(25) Komisija 2011. gada 28. marta vēstulē pieprasīja no Vācijas papildu informāciju. Komisija 2011. gada 8. aprīļa vēstulē pieprasīja no *Ryanair* informāciju par tā līgumiem ar *FLG*.

(26) Vācija lūdza pagarināt termiņu līdz 2011. gada 15. jūlijam. Komisija 2011. gada 20. aprīļa vēstulē aicināja Vāciju līdz 2011. gada 28. aprīlim atbildēt uz jautājumiem par sūdzībām. Vācija 2011. gada 21. aprīļa vēstulē vēlreiz lūdza pagarināt termiņu. Komisija 2011. gada 27. aprīļa vēstulē piekrita pagarināt termiņu līdz 2011. gada 16. maijam. Vācija nosūtīja informāciju 2011. gada 16. maijā.

(27) Komisija 2011. gada 20. maijā nosūtīja atgādinājumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 3. punktu, norādot, ka nosūtītā informācija bija nepilnīga. Atbilžu iesniegšanas termiņš bija 2011. gada 7. jūnijs. Vācija sniedza atbildi 2011. gada 7. jūnija vēstulē, noliedzot, ka 2011. gada 20. maija vēstule būtu bijusi atgādinājums Regulas (EK) Nr. 659/1999 izpratnē, jo divi no jautājumiem likās pārfrāzēti un, viņuprāt, viens no jautājumiem bija jauns.

(28) Komisija 2011. gada 15. jūnija vēstulē nosūtīja Vācijai otro atgādinājumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 3. punktu, ļaujot sniegt informāciju līdz 2011. gada 29. jūnijam. Ja šis atgādinājums netiktu ievērots, Komisija apsvērtu iespēju izdot rīkojumu sniegt informāciju. Vācija 2011. gada 29. jūnija vēstulē atbildēja uz dažiem jautājumiem un informēja Komisiju, ka atbildes uz pārējiem jautājumiem tiks sniegtas 2011. gada jūlijā.

(29) Komisija 2011. gada 4. jūlija vēstulē saņēma papildu informāciju no *Ryanair*.

(30) Komisija 2011. gada 5. jūlija vēstulē nosūtīja Vācijai trešo atgādinājumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 3. punktu, dodot tai iespēju sniegt informāciju par pārējiem jautājumiem līdz 2011. gada 15. jūlijam. Vācija sniedza atbildi 2011. gada 15. jūlija vēstulē.

(31) Komisija 2011. gada 18. jūlija vēstulē pārsūtīja *Ryanair* 2011. gada 4. jūlijā sniegto informāciju Vācijai, aicinot sniegt piezīmes par to. Vācija lūdza *Ryanair* sniegto informāciju pārtulkot vācu valodā. Komisija 2011. gada 8. augusta vēstulē nosūtīja Vācijai minētās informācijas tulkojumu vācu valodā.

(32) Vācija 2011. gada 8. septembra vēstulē iesniedza piezīmes par *Ryanair* sniegto informāciju. Komisija 2012. gada 7. februārī pieprasīja no *Ryanair* papildu informāciju par *Oxera* pētījumu. *Ryanair* 2012. gada 13. februārī lūdza pagarināt atbildes sniegšanas termiņu. *Ryanair* 2012. gada 16. februārī lūdza skaidrojumu par vienu no Komisijas uzdotajiem jautājumiem. Komisija šo skaidrojumu sniedza 2012. gada 17. februārī.

(33) Komisija 2012. gada 22. februāra vēstulē informēja Vāciju par savu lēmumu uzsākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz iespējamo valsts atbalstu *Infratil*, *FLG*, *Ryanair*, kā arī citām aviokompānijām, kuras sniedz pakalpojumus no Lībekas lidostas ("2012. gada lēmums par procedūras sākšanu") ([1]). Atbildot uz šo vēstuli, Vācija 2012. gada 14. marta vēstulē lūdza Komisiju aizsegt noteiktu informāciju, kas bija ietverta 2012. gada lēmumā par procedūras sākšanu. Komisija 2012. gada 20. marta vēstulē daļēji akceptēja šo lūgumu, paskaidrojot, ka tā nevar piekrist noteiktas informācijas aizsegšanai. Vācija 2012. gada 3. aprīļa vēstulē vēlreiz apstrīdēja Komisijas nostāju konfidencialitātes jautājumā. Komisija 2012. gada 25. aprīlī nosūtīja Vācijai vēstuli šajā sakarā, kurai pievienoja citu 2012. gada lēmuma par procedūras sākšanu redakciju un papildu argumentus.

(34) *Ryanair* 2012. gada 2. martā nosūtīja Komisijai lūgumu sniegt iespēju iepazīties ar 2012. gada lēmumu sākt procedūru pirms tā publicēšanas, lai novērstu to, ka tiek publicēta konfidenciāla informācija. Komisija atbildēja 2012. gada 6. martā, norādot, ka dalībvalsts ir tā, kurai šī informācija ir jānosūta *Ryanair*. Pēc vairākkārtējas viedokļu apmaiņas starp *Ryanair*, Komisijas un Vācijas pārstāvjiem *Ryanair* 2012. gada 27. aprīlī iesniedza sarakstu, lūdzot dzēst tajā uzskaitīto konfidenciālo informāciju, kā arī kritizēja procesuālos jautājumus. Turklāt Vācija 2012. gada 30. aprīlī iesniedza Komisijai *Ryanair* izteiktos papildu lūgumus aizsegt konkrētu informāciju. Minētā 2012. gada lēmuma par procedūras sākšanu aizsegtā versija tika nosūtīta *Ryanair* 2012. gada 29. jūnijā.

(35) Kā Komisija to bija pieprasījusi 2012. gada 7. februārī, *Ryanair* iesniedza piezīmes 2012. gada 13. aprīļa vēstulē. Šīs piezīmes Komisija pārsūtīja Vācijai 2012. gada 27. jūnijā. Vācija 2012. gada 10. septembra vēstulē iesniedza piezīmes par *Ryanair* sniegto informāciju.

([1]) Pirms procedūras sākšanas tika izmeklēti pasākumi, kas ietvert lietās CP 31/2009 (SA.27585) un CP 162/2010 (SA.31149).

(36) Komisija 2012. gada 24. februāra vēstulē lūdza Vāciju 20 dienās sniegt papildu informāciju saistībā ar lietām. Vācija 2012. gada 19. martā lūdza pagarināt termiņu līdz 2012. gada 20. aprīlim. Komisija 2012. gada 21. marta vēstulē piekrita pagarināt minēto termiņu līdz 2012. gada 17. aprīlim. Vācija iesniedza pieprasīto informāciju 2012. gada 17. aprīlī. Komisija 2012. gada 18. aprīļa vēstulē norādīja, ka Vācijas iesniegtā informācija ir nepilnīga, un pieprasīja, lai trūkstošā informācija tiktu iesniegta līdz 2012. gada 28. aprīlim. Komisija arī norādīja, ka gadījumā, ja šī prasība netiks ievērota, tiks izdots rīkojums sniegt informāciju saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 3. punktu. Komisija 2012. gada 3. maijā nosūtīja Vācijai vēl vienu vēstuli, mudinot to iesniegt trūkstošo informāciju līdz 2012. gada 11. maijam.

(37) Vācija 2012. gada 14. maijā iesniedza Komisijai piezīmes par 2012. gada lēmumu par procedūras sākšanu.

(38) 2012. gada lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Oficiālajā Vēstnesī* ([1]) 2012. gada 10. augustā. Visām ieinteresētajām personām tika dota iespēja viena mēneša laikā iesniegt piezīmes par lēmumu. *Ryanair* divās vēstulēs – 2012. gada 16. augustā un 22. augustā – lūdza pagarināt minēto termiņu līdz 2012. gada 24. septembrim. *Wizz Air* 2012. gada 24. augustā lūdza pagarināt termiņu līdz 2012. gada 24. septembrim. *Infratil* 2012. gada 31. augustā lūdza pagarināt termiņu līdz 2012. gada 10. oktobrim. *Hansestadt Lübeck* un *FLG* 2012. gada 5. septembrī lūdza Komisiju pagarināt termiņu līdz 2012. gada 10. oktobrim. *Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen* ("*ADV*") ([2]) 2012. gada 7. septembrī lūdza pagarināt termiņu līdz 2012. gada 10. oktobrim. Tajā pašā dienā Komisija piešķīra termiņa pagarinājumus, kurus bija lūguši *Ryanair*, *Wizz Air*, *ADV*, *Hansestadt Lübeck*, *FLG* un *Infratil*.

(39) *Pro Airport Lübeck e.V.* 2012. gada 9. septembrī iesniedza savus apsvērumus.

(40) *Flughafen Hamburg GmbH* ("Hamburgas lidosta") un Šlēsvigas-Holšteinas federālās zemes valdība 2012. gada 10. septembrī lūdza Komisiju pagarināt piezīmju iesniegšanas termiņu līdz 2012. gada 10. oktobrim. Komisija nākamajā dienā piekrita piešķirt pagarinājumu. *SGF* nosūtīja Komisijai savas piezīmes 2012. gada 10. septembrī.

(41) *Ryanair* savas piezīmes iesniedza Komisijai 2012. gada 24. septembrī, pievienojot arī *Oxera* izstrādātu ziņojumu. *Hansestadt Lübeck* savas piezīmes Komisijai iesniedza 2012. gada 8. oktobra vēstulē. *ADV*, *FLG*, *Infratil* un *Wizz Air* savas piezīmes Komisijai iesniedza 2012. gada 10. oktobrī, tostarp arī *Oxera* ziņojumu. Tajā pašā dienā *Ryanair* pievienoja tās sniegtajai informācijai vairākus *Oxera* izstrādātus ziņojumus.

(42) Komisija 2014. gada 3. maijā pārsūtīja Vācijai *Oxera* ziņojumu nekonfidenciālās versijas, aicinot Vāciju iesniegt piezīmes.

(43) *Ryanair* 2013. gada 15. maijā, 2014. gada 17. janvārī un 31. janvārī iesniedza papildu informāciju.

(44) Komisija 2013. gada 11. februāra vēstulē lūdza Vāciju 20 dienās iesniegt visus ar Lībekas lidostas privatizāciju saistītos līgumus. Šāda informācijas izpaušana Komisijai tika liegta 2014. gada 28. februāra vēstulē, jo Lībekas lidostas privatizācija neietilpa izskatāmās procedūras tvērumā. Pēc Komisijas un Vācijas apspriešanās Vācija 2014. gada 13. marta vēstulē nosūtīja informāciju par Lībekas lidostas privatizāciju.

(45) Komisija 2013. gada 24. februārī un 2014. gada 17. martā informēja Vāciju par 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu ieviešanu un to nozīmi izskatāmās lietas kontekstā, aicinot Vāciju iesniegt piezīmes. Atbildot uz šo aicinājumu, Vācija iesniedza informāciju 2014. gada 27. martā. Papildu piezīmes iesniedza *Wizz Air* – 2014. gada 30. aprīļa vēstulē – un Vācija – 2014. gada 12. maijā.

(46) *Ryanair* 2014. gada 2. septembra, 12. septembra un 26. septembra vēstulē iesniedza *Oxera* izstrādātos papildu ziņojumus saistībā ar Komisijas neseno pieeju attiecībā uz TED principu.

1.3. *KOPĪGA PROCEDŪRA ATTIECĪBĀ UZ SA.21877, SA.27585 UN SA.31149*

(47) Komisija 2014. gadā apvienoja procedūras SA.21877, SA.27585 un SA.31149.

(48) Komisija 2014. gada 30. septembra vēstulē no Vācijas pieprasīja papildu informāciju.

([1]) OV C 241, 10.8.2012., 56. lpp.
([2]) Vācijas Komerciālo lidostu federālā apvienība (*Bundesverband der deutschen Verkehrsflughäfen*).

(49) Vācija 2014. gada 6. oktobrī lūdza Komisiju pagarināt pieprasītās informācijas sniegšanas termiņu līdz 2014. gada 30. novembrim. Komisija pagarināja minēto termiņu līdz 2014. gada 17. novembrim. Komisija 2014. gada 21. novembrī nosūtīja Vācijai atgādinājumu, ka pieprasītā informācija ir jāiesniedz līdz 2014. gada 3. decembrim. Komisija norādīja, ka šā atgādinājuma neievērošanas gadījumā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 659/1999 10. panta 3. punktu tiks izdots rīkojums sniegt informāciju. Vācija iesniedza pieprasīto informāciju 2014. gada 3. decembrī. Pēc telekonferences, kas notika 2014. gada 18. decembrī, Vācija iesniedza papildu informāciju 2015. gada 12. janvārī un 14. janvārī.

(50) Komisija saņēma informāciju no *Ryanair* 2015. gada 26. janvāra, 9. februāra un 27. februāra e-pasta vēstulē.

(51) *Air Berlin* 2015. gada 30. janvārī paziņoja par savu ieinteresētību saistībā ar Komisijas Lēmumu par iespējamo valsts atbalstu *Ryanair*.

(52) Komisija 2015. gada 23. marta vēstulē nosūtīja Vācijai no trešām personām saņemtās papildu piezīmes, aicinot Vāciju sniegt piezīmes par tām. Vācija atbildēja 2015. gada 9. aprīlī, nosūtot savas piezīmes par trešo personu sniegto informāciju.

(53) Komisija 2015. gada 20. aprīļa e-pasta vēstulē pieprasīja papildu informāciju par uzņēmumu *Yasmina Flughafen-management GmbH* (turpmāk tekstā "*Yasmina*") ([1]), kas bija Lībekas lidostas operators 2013. un 2014. gadā. Papildu jautājumi par *Infratil* samaksāto pārdošanas iespējas cenu Vācijai tika nosūtīti 2015. gada 4. maijā.

(54) *Hansestadt Lübeck* 2015. gada 5. maijā atbildēja uz jautājumiem par uzņēmumu *Yasmina*. Vācija 2015. gada 11. maija vēstulē atbildēja uz Komisijas pieprasījumu sniegt papildu informāciju par pārdošanas iespējas cenu.

(55) Komisija 2015. gada 13. maijā uzdeva *Oxera* jautājumu par iespējamo valsts atbalstu attiecībā uz atledošanas pakalpojumu cenām. *Oxera* 2015. gada 18. maijā kā atbildi iesniedza ziņojumu par atledošanu.

(56) Komisija 2015. gada 22. maija e-pasta vēstulē lūdza *Oxera* skaidrojumu par tā 2014. gada septembra un 2015. gada februāra ziņojumiem saistībā ar to līguma papildinājumu rentabilitāti, kurus *Ryanair* un *FLG* parakstīja 2010. gadā. Komisija saņēma atbildi 2015. gada 28. maijā.

(57) Komisija 2015. gada 23. jūnijā uzdeva Vācijai papildu jautājumus. Atbildes tika saņemtas 2015. gada 25. jūnijā un 3. jūlijā. Komisija 2015. gada 29. jūnijā nosūtīja Vācijai papildu jautājumus, uz kuriem atbildes tika saņemtas 2015. gada 24. jūlija vēstulē.

(58) *Ryanair* 2015. gada 3. jūlijā nosūtīja Komisijai *Oxera* paskaidrojošo piezīmi.

(59) Komisija 2015. gada 4. augustā uzdeva Vācijai papildu jautājumus. Atbildes tika saņemtas 2015. gada 10. septembrī.

(60) *Ryanair* 2015. gada 30. novembrī iesniedza Komisijai vēl vienu *Oxera* piezīmi attiecībā uz TED kritērija izvērtēšanu lidostu un aviokompāniju līgumos lidostas kopējās rentabilitātes kontekstā. Papildu informāciju iesniedza *Hansestadt Lübeck* – 2016. gada 20. janvārī – un Vācija – 2016. gada 19. februārī.

1.4. *2012. GADA LĒMUMA PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU PĀRSŪDZĪBA ATTIECĪBĀ UZ LIDOSTAS MAKSĀJUMU KĀRTĪBU*

(61) *Hansestadt Lübeck* iesniedza pieteikumu par 2012. gada lēmuma par procedūras sākšanu daļēju atcelšanu. Vispārējā tiesa atcēla 2012. gada lēmumu par procedūras sākšanu attiecībā uz 2006. gadā pieņemto Lībekas lidostas maksājumu kārtību ("2006. gada maksājumu kārtība") ([2]). Komisija šo spriedumu pārsūdzēja Eiropas Savienības Tiesā, kas atstāja spēkā Vispārējās tiesas spriedumu ([3]). Tādēļ 2012. gada lēmums par procedūras sākšanu tika galīgi anulēts attiecībā uz 2006. gada maksājumu kārtību. Tādēļ 2006. gada maksājumu kārtība šajā lēmumā netiks izvērtēta.

([1]) *Yasmina* bija meitasuzņēmums, kas 100 % piederēja ieguldījumu trasta uzņēmumam *3 Y Logistic und Projektbetreuung GmbH* ("*3Y*"), kurš savukārt pieder fiziskai personai – Saūda Arābijas pilsonim *Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi*. Uzņēmums *Yasmina* bija izveidots ar mērķi pirkt Lībekas lidostu un veikt uzņēmējdarbību tajā.

([2]) 2014. gada 9. septembra spriedums, *Hansestadt Lübeck*/Eiropas Komisija, T-461/12, ECLI:EU:T:2014:758.

([3]) 2016. gada 21. decembra spriedums, Eiropas Komisija/*Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971.

2. SĪKS PASĀKUMU APRAKSTS

2.1. *IZMEKLĒŠANAS PRIEKŠVĒSTURE UN PASĀKUMU KONTEKSTS*

2.1.1. ***Aptvēruma teritorija, pasažieru skaita dinamika un aviokompānijas, kas apkalpo lidostu***

(62) Lībekas lidosta atrodas Šlēsvigas-Holšteinas federālajā zemē Vācijā, aptuveni 73 km no Hamburgas.

(63) Pati lidosta par savu aptvēruma teritoriju uzskata Hamburgas metropoles un Ēresundas apgabalu (Kopenhāgenas/Malmes aglomerācija). Šo reģionu var apkalpot šādas lidostas:

— Hamburgas lidosta (atrodas ~ 78 km no Lībekas lidostas, ceļā pavadītais laiks, braucot ar automobili, ~ 65 minūtes),

— Rostokas lidosta (atrodas ~ 134 km no Lībekas lidostas, ceļā pavadītais laiks, braucot ar automobili, ~ 1 stunda un 19 minūtes),

— Brēmenes lidosta (atrodas ~ 185 km no Lībekas lidostas, ceļā pavadītais laiks, braucot ar automobili, ~ 1 stunda un 56 minūtes),

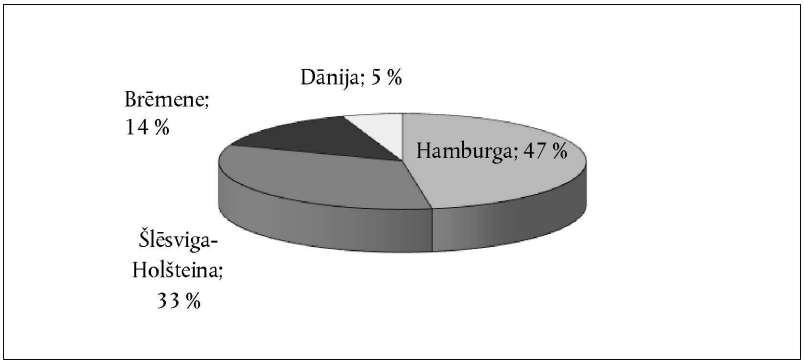
— Hannoveres lidosta (atrodas ~ 208 km no Lībekas lidostas, ceļā pavadītais laiks, braucot ar automobili, ~ 2 stundas un 8 minūtes) un

— Kopenhāgenas lidosta (atrodas ~ 280 km no Lībekas lidostas, ceļā pavadītais laiks, braucot ar automobili un prāmi, ~ 3 stundas).

(64) Saskaņā ar tirgus pētījumu, ko lidosta veica 2009. gadā, lielākā daļa (izceļojošo) pasažieru Lībekas lidostā ieradās no Hamburgas (t. i., 47,20 %). Lidosta sagaidīja, ka pēc tam, kad tiks pabeigts Fēmarnbelta fiksētais savienojums starp Vāciju un Dāniju, pieaugs to izceļojošo pasažieru skaits, kuri nāk no Dānijas. Tālāk 1. attēlā atspoguļoti kopējie dati par Lībekas lidostas pasažieru izcelsmi.

1. attēls

No Lībekas lidostas izceļojošo pasažieru izcelsme (2009. gada tirgus pētījums)



(65) Pasažieru plūsma lidostā palielinājās no 48 652 pasažieriem 1999. gadā līdz 546 146 pasažieriem 2010. gadā (sk. 1. tabulu). Lidosta prognozēja, ka līdz 2015. gadam tās apkalpoto pasažieru skaits palielināsies līdz 2,2 miljoniem. Tomēr šis attīstības scenārijs nepiepildījās.

1. tabula

Pasažieru skaita dinamika Lībekas lidostā no 1999. līdz 2013. gadam [1]

Gads	Pasažieru skaits
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560

Gads	Pasažieru skaits
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146
2011	344 068
2012	359 974
2013	367 252

([1]) Sk. Lībekas lidostas tīmekļa vietni http://www.flughafen-luebeck.de/images/02-unternehmen/06-zahlen_fakten_daten/02-monatsstatistik/ab2000.pdf (aplūkota 2015. gada 22. maijā).

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

2.1.2. ***Lidostas īpašumtiesības***

(67) Lībekas lidostu sākotnēji ekspluatēja sabiedrība ar ierobežotu atbildību *Flughafen Lübeck GmbH* (*FLG*). Daļa lidostas infrastruktūras un zemes joprojām piederēja *Hansestadt Lübeck*. *FLG* varēja izmantot lidostas infrastruktūru saskaņā ar nomas līgumu. *FLG* īpašumtiesības pēdējos gados vairākkārt mainījās. Līdz 2005. gada 30. novembrim vienīgais *FLG* akcionārs bija *Hansestadt Lübeck*, kam piederēja 100 % akciju. Saskaņā ar "2005. gada dalības līgumu" (*Beteiligungsvertrag*) *Hansestadt Lübeck* 2005. gada 1. decembrī 90 % savu *FLG* akciju pārdeva *Infratil*. Atlikušo 10 % akciju turētāja joprojām bija *Hansestadt Lübeck* kā mazākuma akcionārs. 2005. gada dalības līgumā bija ietverti vairāki nosacījumi, tostarp par pārdošanas vai pirkšanas iespējām abām pusēm (sīkāk sk. 2.3.1. iedaļu).

(68) Lai novērstu to, ka *Infratil* izmanto savu pārdošanas iespēju, 2009. gadā starp *Hansestadt Lübeck* un *Infratil* tika parakstīta papildvienošanās (*Ergänzungsvereinbarung 2009*). Saskaņā ar 2009. gada papildvienošanos *Infratil* bija jāturpina lidostas darbība līdz 2009. gada oktobrim un uzņēmumam par to tika kompensētas noteiktas izmaksas (sk. 3. tabulu).

(69) 2009. gada nogalē *Infratil* izmantoja savu pārdošanas iespēju un atpakaļpārdeva savas akcijas *Hansestadt Lübeck*.

(70) No 2009. gada novembra *Hansestadt Lübeck* atkal bija vienīgais *FLG* īpašnieks (tam piederēja 100 % akciju). Lībekas pilsētas dome ("*Bürgerschaft*") ([1]) 2009. gada novembrī nolēma, ka līdz 2010. gada februāra beigām ir jāatrod jauns privātais investors *FLG* un lidosta turpmāk nav jāfinansē.

(71) *Hansestadt Lübeck* iedzīvotāji 2010. gada 25. aprīlī referendumā nobalsoja par to, lai tiktu nodrošināta Lībekas lidostas dzīvotspēja. *Hansestadt Lübeck* uzskatīja, ka ir nepieciešami papildu ieguldījumi lidostas infrastruktūras uzlabošanā, lai lidostu varētu privatizēt.

(72) *Hansestadt Lübeck* 2012. gada 16. augustā *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* papildinājumā publicēja uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus ([2]) attiecībā uz Lībekas lidostas pārdošanu. Līdz 2012. gada 24. septembrim tika iesniegtas septiņas vēstules par ieinteresētību. Līdz 2012. gada 15. oktobrim piecas personas iesniedza sākotnējos

([1]) *Hansestadt Lübeck* domi *Bürgerschaft* veido pilsētas iedzīvotāju pārstāvji.
([2]) OV 2012/S 156-261107, 2012. gada 16. augusts (http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:261107-2012:TEXT:EN:HTML&tabId=1).

nesaistošos piedāvājumus. Līdz 2012. gada 20. novembrim trīs personas iesniedza saistošus galīgos piedāvājumus. Visi trīs piedāvājumi tika salīdzināti. Salīdzināšanai punkti tika piešķirti pēc noteiktas sistēmas, ņemot vērā gan finansiālo piedāvājumu, gan attiecīgos darījumdarbības un attīstības plānus. Visizdevīgākais nepārprotami bija uzņēmuma *3Y Logistic und Projektbetreuung GmbH, Frankfurt* ("*3Y*") piedāvājums, kurā bija paredzēts, kas tiks noslēgts *aktīvu cesijas līgums*. *3Y* ir Lībekas lidostas pirkšanas un darbības vajadzībām izveidotās sabiedrības ar ierobežotu atbildību *Yasmina* pārvaldītājsabiedrība. Lībekas *Bürgerschaft* 2012. gada 29. novembrī piekrita noteikumiem un pārdošanai. Pārdošanas līgums tika noslēgts 2012. gada 14. decembrī un stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī. *Yasmina* ieguva daļu no *FLG* aktīviem. Aktīvi, kas nebija pārdoti uzņēmumam *Yasmina*, tika nodoti *Hansestadt Lübeck*, noslēdzot līgumu, ar kuru *FLG* tika pievienota *Hansestadt Lübeck* (vācu valodā – "*Verschmelzung*"). Līdz ar to *FLG* pārstāja eksistēt kā neatkarīga juridiska persona.

(73) Lidostas ilgstošo zaudējumu dēļ *Yasmina* 2014. gada aprīlī paziņoja par maksātnespēju, un tā rezultātā 2014. gada 23. aprīlī tika ierosināta maksātnespējas procedūra. Lībekas lidostu 2014. gada 1. augustā pārņēma Ķīnas investors *PuRen Germany GmbH* ("*PuRen*"). *PuRen* 2015. gada septembrī paziņoja par maksātnespēju, un tā rezultātā 2015. gada 30. septembrī tika ierosināta maksātnespējas procedūra. 2016. gada 1. jūlijā Lībekas lidostu pārņēma *Stöcker Flughafen GmbH & Co. KG* ("*Stöcker*").

(74) Komisija izmeklēja tālāk uzskaitītos pasākumus, kas, iespējams, veidoja valsts atbalstu *FLG*, *Infratil* un *Ryanair*, kā arī citām aviokompānijām, kas izmantoja lidostu.

2.2. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS FLG*

(75) Komisija ir sākusi oficiālo izmeklēšanas procedūru par šādiem pasākumiem par labu *FLG*:

— visu to zaudējumu pārņemšana, kas radās laikposmā no 1978. gada līdz 2004. gadam,

— zemes un lidostas infrastruktūras nomas līgums (pirms 2006. gada 1. janvāra) par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu,

— to nenokārtoto saistību pārņemšana, kas izriet no vairākiem aizdevuma līgumiem, kuri tika noslēgti starp *FLG* un komercbankām,

— ieguldījumu atbalsts *FLG* saistībā ar 2005. gada lēmumu par reģionālajām lidostām ([1]) un šā lēmuma nosacījumu pārkāpšana, kā tika apgalvots,

— kompensācija par *FLG* zaudējumiem kopš 2009. gada novembra,

— infrastruktūras ieguldījumu finansēšana, ko veica *Hansestadt Lübeck* un Šlēsvigas-Holšteinas federālā zeme 2010.–2015. gadā,

— to akcionāra aizdevumu subordinācija, kurus *Hansestadt Lübeck* bija piešķīris *FLG*.

2.3. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS INFRATIL*

2.3.1. ***FLG akciju pārdošana***

(76) Ņemot vērā *FLG* ilgstošos darbības zaudējumus, *Hansestadt Lübeck* nolēma pārdot savas *FLG* akcijas. Lai noteiktu labāko pircēju, *Hansestadt Lübeck* izsludināja uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus, kas 2003. gada 21. martā tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

(77) *Hansestadt Lübeck* saņēma norādes par interesi no pieciem uzņēmumiem. *Hansestadt Lübeck* pirmajiem četriem uzņēmumiem nosūtīja dokumentu kopumu ar detalizētāku informāciju. Viens uzņēmums savu sākotnējo piedāvājumu bija iesniedzis pēc termiņa beigām – 2003. gada 17. jūnijā.

(78) Oficiālu piedāvājumu iesniedza tikai viens uzņēmums, proti, *Infratil*. Tāpēc *Hansestadt Lübeck* sāka sarunas ar *Infratil*. Pirmais pārdošanas līgums tika noslēgts 2005. gada martā. Tomēr saistībā ar to bija paredzēts nosacījums, ka noteiktā termiņā ir jāsaņem lidostas skrejceļa pagarināšanas projekta galīgais plānojuma apstiprinājums (*Planfeststellungsbeschluss*). Pēc Šlēsvigas Augstākās administratīvās tiesas (*Oberverwaltungsgericht* – "*OVG*") 2005. gada 18. jūlija nolēmuma ([2]) šo nosacījumu vairs nebija iespējams izpildīt.

([1]) Komisijas 2005. gada 19. janvāra Lēmums N644i/2002 – Vācija – *Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (i) Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen* (OV C 126, 12.5.2005., 10. lpp.).

([2]) Lēmumu par plānojuma atļauju, lai attīstītu Lībekas lidostu, kas tika pieņemts 2005. gada 20. janvārī un attiecās uz dažādiem infrastruktūras pasākumiem, vairākas personas apstrīdēja tiesā. Pagaidu procedūrā ir pieņemti divi augstākās tiesu instances lēmumi, kuriem ir likuma spēks: Šlēsvigas Augstākās administratīvās tiesas (*OVG*) 2005. gada 18. jūlija lēmums 4 MR 1/05 un 2005. gada 21. oktobra lēmums 101/05. Balstoties uz šiem lēmumiem, plānojuma apstiprinājums netika izsniegts.

(79) Spriedums būtiski mainīja abu pušu sarunu pozīcijas. Tā kā iepriekšējās konkursa procedūras rezultātā tika saņemts tikai viens oficiāls piedāvājums, *Hansestadt Lübeck* uzskatīja, ka ir maz ticams, ka pēc lidostas paplašināšanas apturēšanas ieinteresēto personu būs vairāk. Tāpēc *Hansestadt Lübeck* izlēma neizsludināt vēl vienu konkursu. Tā vietā *Hansestadt Lübeck* un *Infratil* atsāka sarunas, pamatojoties uz jauno informāciju, un vienojās par privatizācijas līgumu ar nosacījumu. 2005. gada 24. oktobrī tika noslēgts dalības līgums ("2005. gada dalības līgums"). Tas stājās spēkā 2005. gada 1. decembrī.

(80) 2005. gada dalības līgumā bija noteikts, ka 90 % *FLG* akciju no *Hansestadt Lübeck* pāries *Infratil* īpašumā no 2005. gada 1. decembra. Par to *Infratil* samaksāja *Hansestadt Lübeck* tā dēvēto "Pirkuma cenu I" EUR […] (*) un papildu EUR […], kas atbilst skaidras naudas aizdevumam, kuru *Hansestadt Lübeck* iepriekš bija piešķīrusi *FLG*, lai finansētu darbības izmaksas un jaunus ieguldījumus. *Infratil* nācās arī pārņemt lidostas darbības zaudējumus par 2005. gadu.

(81) Turklāt 2005. gada dalības līgumā bija noteikts, ka *Infratil* vēlāk būtu jāsamaksā "Pirkuma cena II" – EUR […], ja tiktu izpildīti šādi divi nosacījumi:

a) lidosta saņem beznosacījumu un galīgu plānojuma apstiprinājumu, kas aptver līgumā noteiktu saturu (sk. 82. apsvērumu) un attiecībā uz *FLG* neparedz aktīvus trokšņu pārvaldības pasākumus, piemēram, aizliegumu lidot naktīs vai trokšņu kvotu (*Lärmkontingent*), vai *FLG* ir noslēgts līgums par būvdarbu veikšanu attiecībā uz līgumā noteiktiem noteiktas vērtības pasākumiem;

b) 2008. gadā tiek pārvadāti vismaz […] pasažieri vai – ja pirmais nosacījums tiek izpildīts jau 2006. vai 2007. gadā – 2006. gadā tiek pārvadāti vismaz […] pasažieri vai 2007. gadā tiek pārvadāti vismaz […] pasažieri.

(82) Līgumā noteiktais plānojuma apstiprinājuma saturs ietvēra šādus elementus:

— skrejceļu pagarināšana,

— II vai III kategorijas instrumentālās nolaišanās sistēmas ("ILS CAT II" vai "ILS CAT III") uzstādīšana,

— autostāvvietas paplašināšana,

— esošā lidostas teritorija,

— perona paplašināšana.

(83) No Pirkuma cenas II bija jāatskaita šādas vienības:

— Pirkuma cena I (EUR […]),

— lidostas darbības zaudējumi par 2005.–2008. gadu, kuru maksimālā kopējā summa nepārsniedz EUR […],

— izmaksas saistībā ar tiesvedības procesu par valsts atbalstu, kuru Vācijas civillietu tiesās ierosināja uzņēmums *Air Berlin*, – Vācija lēš, ka tās varētu būt apmēram EUR […],

— ja tiek izdots plānojuma apstiprinājums ar līgumā paredzēto saturu (sk. 82. apsvērumu), – starpība starp plānojuma apstiprināšanas izmaksām, izņemot kompensējošo pasākumu izmaksas, un fiksētu summu EUR […]; Vācija lēš, ka šī starpība ir EUR […],

— ja netiek izdots plānojuma apstiprinājums ar līgumā paredzēto saturu (sk. 82. apsvērumu) – plānojuma apstiprinājuma izmaksas.

(84) Saskaņā ar 2005. gada dalības līgumu plānojuma apstiprinājuma izmaksas ietver visas izmaksas, kas ietekmē likviditāti (*liquiditätswirksam*). Minētais ietver izmaksas par kompensējošiem pasākumiem (*Aufwendungen für Ausgleichsmaßnahmen*) attiecībā uz plānojuma apstiprināšanas procedūru, kas radušās laikā no 2005. gada 1. oktobra līdz 2008. gada 31. decembrim.

(85) Turklāt 2005. gada dalības līgumā bija noteikta pārdošanas iespēja, kas ļāva *Infratil* atcelt sākotnējo *FLG* akciju pirkumu un atlīdzināt dažas norunātās izmaksas, ja:

— attiecībā uz 82. apsvērumā minētajiem pasākumiem līdz 2008. gada 31. decembrim netiktu apstiprināts plānojums vai nebūtu noslēgta vienošanās par būvdarbu veikšanu un

— netiktu sasniegts noteikts pasažieru skaits.

(*) Konfidenciāla informācija.

(86) Ja tiktu izmantota pārdošanas iespēja, *Hansestadt Lübeck* būtu pienākums atmaksāt Pirkuma cenu I un kompensēt noteiktus zaudējumus. Ja *Infratil* izmantotu pārdošanas iespēju, saskaņā ar 2005. gada dalības līgumu *Hansestadt Lübeck* būtu jāmaksā *Infratil* EUR […]. Šī summa tika aprēķināta šādi:

2. tabula

Pārdošanas iespējas cena 2008. gada 31. decembrī, EUR

Akcionāru aizdevumi 2005. gadā	[…]
+ to akcionāru aizdevumu bilance, kas piešķirti par:	
faktiskajiem apstiprinātajiem darbības zaudējumiem	[…]
faktiskajām apstiprinātajām ieguldījumu izmaksām	[…]
– publiskais finansējums	[…]
+ plānojuma apstiprināšanas procesa izmaksas	[…]
izmaksas saistībā ar *Air Berlin* ierosināto tiesvedību	[…]
= piešķirto akcionāra aizdevumu bilance	**[…]**
+ 5 % procentu likme gadā par akcionāru aizdevumiem	[…]
+ Pirkuma cena I	[…]
Kopā	**[…]**

2.3.2. ***2009. gada papildvienošanās un pārdošanas iespējas pārskatīšana – turpmāko zaudējumu, ieguldījumu un citu izmaksu pārņemšana***

(87) *Infratil* 2008. gadā paziņoja, ka izmantos pārdošanas iespēju, jo plānojuma apstiprinājums nebija saņemts, klientu skaits nebija palielinājies līdz 2005. gada dalības līgumā noteiktajam un *FLG* darbības zaudējumi bija bijuši lielāki, nekā tika prognozēts. Lai saglabātu *Infratil* kā lidostas ekspluatantu, *Hansestadt Lübeck* piekrita no jauna apspriest atsevišķus 2005. gada dalības līguma noteikumus attiecībā uz pārdošanas iespēju. Tā rezultātā tapa 2009. gada papildvienošanās, kas tika parakstīta 2008. gada 12. novembrī un kurā tika noteikts, ka turpmākie zaudējumi, ieguldījumi un citas ar lidostas darbību saistītās izmaksas, kas radīsies 2009. gadā, tiks pieskaitītas pārdošanas iespējas cenai, kuru *Hansestadt Lübeck* būtu bijis jāmaksā uzņēmumam *Infratil* saskaņā ar 2005. gada dalības līgumu.

(88) Saskaņā ar 2009. gada papildvienošanos jauno pārdošanas iespējas cenu aprēķināja šādi:

3. tabula

Pārdošanas iespējas cena 2009. gada oktobrī, EUR

Pārdošanas iespējas cena (2008. gada 31. decembrī)	[…]
+ […] % 2008. gada pārdošanas iespējas cenas procentu likme 2009. gadam	[…]
+ to akcionāru aizdevumu bilance, kas piešķirti par:	
faktiski apstiprinātajiem darbības zaudējumiem 2009. gadā	[…]
faktiskajām apstiprinātajām ieguldījumu izmaksām 2009. gadā	[…]
plānojuma apstiprināšanas procesa izmaksas 2009. gadā	[…]
citi izdevumi 2009. gadā	[…]
izmaksas saistībā ar *Air Berlin* ierosināto tiesvedību 2009. gadā	[…]

= piešķirto akcionāra aizdevumu bilance	**[…]**
+ […] % 2009. gada procentu maksājumi par akcionāru aizdevumiem	[…]
– ar aizdevumiem nesegtie 2009. gada izdevumi	[…]
+ grupas apdrošināšanas prēmiju ieskaits (t. i., uz *FLG* attiecināmā *Infratil* grupas apdrošināšanas prēmiju daļa)	[…]
Kopā	**[…]**

(89) *Hansestadt Lübeck* bija pienākums maksāt grupas apdrošināšanas atlīdzības saistībā ar akcionāra aizdevumu, ko *Infratil* bija piešķīris uzņēmumam *FLG*. Apdrošināšanas polise attiecās uz visām *Infratil* pārvaldītajām lidostām. Uz *FLG* attiecināmo izmaksu summa bija EUR […].

(90) Starpība starp pārdošanas iespējas cenu, kas tika samaksāta saskaņā ar 2009. gada papildvienošanos, un pārdošanas iespējas cenu, kas *Hansestadt Lübeck* būtu jāmaksā saskaņā ar 2005. gada dalības līgumu, tādējādi ir EUR […].

(91) Savukārt *Infratil* tādēļ atteicās no savām tiesībām izmantot pārdošanas iespēju pirms 2009. gada 22. oktobra un piešķīra *Hansestadt Lübeck* papildu dalības tiesības. *Infratil* arī iesniedza *Hansestadt Lübeck* rakstisku nodomu vēstuli starp *FLG* un *Ryanair*, kurā abas puses apstiprināja nodomu palielināt pasažieru skaitu un sadarboties attiecībā uz *Ryanair* bāzes izveidošanu Lībekas lidostā.

2.4. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS RYANAIR*

2.4.1. ***2000. gada līgums***

(92) Līdz 2000. gadam *FLG* kā lidosta bija atkarīga no aviācijas ieņēmumiem no čārterlidojumiem un vispārējas nozīmes aviācijas. Lidosta 2000. gadā mainīja savu darījumdarbības modeli un kļuva par zemo cenu pārvadātāju lidostu, kas gūst ienākumus, apvienojot ar aviāciju saistītas un nesaistītas darbības.

(93) *FLG* 2000. gada 29. maijā parakstīja gaisa satiksmes pakalpojumu līgumu ar *Ryanair* ("2000. gada līgums"). 2000. gada līgumā ar *Ryanair* bija noteiktas lidostas maksas, ko maksā *Ryanair*, kā arī mārketinga atbalsta stimuli, ko maksā lidosta. Bija plānots, ka 2000. gada līgums būs spēkā no 2000. gada 1. jūnija līdz 2010. gada 31. maijam.

(94) Attiecībā uz maršrutu uz Londonas lidostu Stanstedu lidosta bija aplēsusi šādas izmaksas un ieņēmumus:

4. tabula

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

Ar *Ryanair* noslēgtā līguma elementi	< 18 lidojumi nedēļā	≥ 18 lidojumi nedēļā
***FLG* izmaksas, EUR**		
Mārketinga atbalsts – izmaksas par katru ieceļojošo pasažieri	[…]	[…]
	Līdz 2005. gada 31. maijam	No 2005. gada 1. jūnija
***FLG* ieņēmumi, EUR**		
Nodevas, ko *Ryanair* maksā par katru lidmašīnu	[…]	[…]
Nodevas, ko *Ryanair* maksā par katru ieceļojošo pasažieri	[…]	[…]
Neto nodevas, ko Ryanair maksā par katru ieceļojošo pasažieri (nodevas mīnus mārketinga atbalsts)	*[…]*	*[…]*

Ar *Ryanair* noslēgtā līguma elementi	< 18 lidojumi nedēļā	≥ 18 lidojumi nedēļā
Citi:		
Apgrozījuma nodeva par katru *FLG* pārdoto biļeti	[…] %	[…] %
Komisija par *FLG* rezervēto nomas automobiļu apgrozījumu	[…] %	[…] %
Drošības nodeva (maksā *Ryanair* attiecīgajai valdības struktūrai), EUR	[…]	[…]

2.4.2. ***2010. gada līgumi***

(95) *Ryanair* un Lībekas lidosta 2010. gada 29. martā parakstīja 2000. gada līguma 1. papildinājumu, kas attiecās uz laikposmu no 2010. gada 28. marta līdz 2010. gada 30. oktobrim. Ar šo papildinājumu 2000. gada līgums tika pagarināts līdz 2010. gada 30. oktobrim un par katru pasažieri tika ieviests jauns stimula maksājums EUR […] apmērā, ko *FLG* maksā *Ryanair* papildus 2000. gada līgumā noteiktajam maksājumam par mārketinga pakalpojumiem EUR […] apmērā par katru pasažieri (ja nedēļā ir mazāk nekā 18 lidojumu) vai EUR […] apmērā par katru pasažieri (ja nedēļā ir vismaz 18 lidojumi). Tā kā *Ryanair* nedēļā veica vairāk nekā 18 lidojumus, *FLG* pavisam bija *Ryanair* jāmaksā EUR […] par katru pasažieri. Tā kā pārējie 2000. gada līguma nosacījumi palika spēkā, pasažieru pārvadājumu pakalpojuma nodevas par izceļojošiem pasažieriem, ko aviosabiedrība maksāja lidostai *FLG*, bija EUR […], trapa izmantošanas nodevas par katru lidojumu bija EUR […], maksa par apkalpošanu uz zemes par katru pasažieri bija EUR […] un drošības maksa par katru pasažieri bija EUR […].

(96) 2010. gada oktobrī tika parakstīts 2. papildinājums, kas neatstāja spēkā 2010. gada marta papildinājuma nosacījumus, bet atjaunoja sākotnējā 2000. gada līgumā noteikto mārketinga maksājumu cenrādi. Ar 2010. gada oktobra papildinājumu 2000. gada līguma noteikumu darbības termiņš tika pagarināts par trim gadiem līdz 2013. gada 1. novembrim.

(97) Dienā, kad tika noslēgts 1. papildinājums, proti, 2010. gada 29. martā, *FLG* arī parakstīja mārketinga pakalpojumu sniegšanas līgumu ar uzņēmumu *Airport Marketing Services Limited* ("*AMS*"), kas ir *Ryanair* pilnībā piederošs meitasuzņēmums. Šis mārketinga pakalpojumu līgums arī aptvēra laikposmu no 2010. gada 29. marta līdz 30. oktobrim, un tajā bija noteikts, kādi reklāmas pakalpojumi *AMS* ir jāsniedz tīmekļa vietnē www.ryanair.com par summu EUR […], ko maksātu *FLG*.

2.5. *LIDMAŠĪNU ATLEDOŠANAS PAKALPOJUMU CENAS LIDOSTĀ*

(98) Atledošanas pakalpojumu cenas ir noteiktas īpašo cenu shēmā, ko piemēro visām aviokompānijām, kuras izmanto lidostu. Īpašo cenu shēma ir dokuments, kas pastāv atsevišķi no spēkā esošā vispārējā lidostas cenrāža. To regulāri aktualizē. Īpašo cenu shēmā tiek izdalītas vairākas kategorijas, proti, tādu lidmašīnu atledošana, kuru maksimālā pacelšanās masa nepārsniedz 10 tonnas, tādu lidmašīnu atledošana, kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 10 tonnas, atledošanas šķidrums un karstais ūdens, kā arī tiek noteikta maksa katrai no šīm kategorijām.

3. OFICIĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(99) Pieņemot 2007. un 2012. gada lēmumus par procedūras sākšanu, Komisija uzsāka izmeklēšanu par iespējamu valsts atbalstu *FLG* un *Infratil*, kā arī *Ryanair*, *Wizz Air* un citām čartera aviokompānijām, kas apkalpo *Globalis Reisen*.

3.1. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS FLG*

(100) Komisijai bija šaubas par 1978. gada 19. oktobra zaudējumu nodošanas līgumu ("zaudējumu nodošanas līgums"), saskaņā ar kuru *FLG* darbības zaudējumus laikposmā no 1978. gada līdz 2004. gadam, zemes un lidostas infrastruktūras nomas līgumu un nenokārtoto saistību pārņemšanu sedza *Hansestadt Lübeck*. Turklāt Komisijai bija šaubas par iespējamu ieguldījumu atbalstu saistībā ar 2005. gada lēmumu par reģionālajām lidostām un tā pārkāpšanu, kā tika apgalvots; par to zaudējumu kompensāciju, kas radušies kopš 2009. gada novembra; par infrastruktūras ieguldījumu finansēšanu, ko veica *Hansestadt Lübeck* un Šlēsvigas-Holšteinas federālā zeme; kā arī par to akcionāra aizdevumu subordināciju, kurus *Hansestadt Lübeck* tika piešķīris uzņēmumam *FLG*. Saistībā ar šiem pasākumiem Komisija izteica šaubas, vai normālos tirgus apstākļos tirgus ekonomikas dalībnieks tāpat būtu sniedzis līdzīgas priekšrocības *FLG*.

3.2. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS INFRATIL*

(101) Kad 90 % *FLG* akciju tika pārdotas *Infratil*, Komisijai bija šaubas par privatizācijas procesa saderīgumu ar valsts atbalsta noteikumiem. Komisijai arī bija aizdomas par iespējamu valsts atbalstu 2008./2009. gadā, kad tika atkārtoti apspriesti pārdošanas iespējas nosacījumi.

3.3. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS RYANAIR*

(102) Attiecībā uz 2000. gada līgumu ar *Ryanair* un 2010. gada marta un oktobra papildinājumu Komisija apšaubīja to, ka tie neradīja selektīvu priekšrocību *Ryanair* un tādējādi nebija valsts atbalsts.

3.4. *LIDMAŠĪNU ATLEDOŠANAS PAKALPOJUMU CENAS LIDOSTĀ*

(103) Komisijai bija šaubas par to, vai kopš 2009. gada novembra noteiktās atledošanas pakalpojumu cenas bija saistītas ar valsts atbalstu, jo pastāvēja pazīmes, kas liecināja, ka par atledošanas pakalpojumiem piemērotās cenas bija zemākas par lidostas izmaksām.

4. **VĀCIJAS PIEZĪMES**

4.1. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS FLG*

(104) Vācija norādīja, ka uzņēmums *FLG* vairs nepastāv. Lībekas lidostas privatizācijas gaitā *FLG* tika apvienots ar *Hansestadt Lübeck*. Tādējādi *Hansestadt Lübeck* kļuva par visu *FLG* tiesību pārņēmēju un visas *Hansestadt Lübeck* un *FLG* savstarpējās prasības zaudēja spēku. Tādēļ Vācija norāda, ka visi jautājumi par valsts atbalstu starp *Hansestadt Lübeck* un *FLG* ir zaudējuši priekšmetu. Vācija arī izteica piezīmes par konkrētiem pasākumiem, norādot, ka visi pasākumi atbilda valsts atbalsta noteikumiem, jo tie vai nu veido esošu atbalstu, vai atbilst TED kritērijam.

— Zaudējumu nodošanas līgums. Kā norāda Vācija, tā kā zaudējumu nodošanas līgums tika noslēgts 1978. gadā un tā darbība beidzās 2004. gada 31. decembrī, to nevar ietvert izmeklēšanā. Ja to klasificētu kā valsts atbalstu, tas būtu tikai jau esošs atbalsts. Vācija arī apgalvoja, ka zaudējumu nodošanas līgums bija vispārējs ekonomiskās politikas pasākums, ko nevar uzskatīt par valsts atbalstu. Kā norāda Vācija, zaudējumu nodošanas līgums arī atbilst TED kritērijam, jo attiecīgo pasākumu mērķis bija piesaistīt lidostai aviokompānijas un palielināt pasažieru skaitu.

— Nomas līgums un aizdevumu pārņemšana. Kā norāda Vācija, jebkurš atbalsts saistībā ar šiem pasākumiem būtu esošs atbalsts. Turklāt Vācija apgalvoja, ka nomas maksa atbilda tirgus standartiem, kā apliecināts neatkarīgā pētījumā, ko veica uzņēmums *Ernst & Young* un kura veikšanu *Hansestadt Lübeck* pasūtīja pirms *FLG* pārdošanas *Infratil*. Vācija iesniedza šā pētījuma ziņojumu Komisijai. Attiecībā uz aizdevumu pārņemšanu Vācija norādīja, ka visas parādu garantijas tika sniegtas tikai tādu infrastruktūras ieguldījumu priekšfinansēšanas pasākumu ietvaros, kuri jebkurā gadījumā pēc tam tika finansēti no maksājumiem saskaņā ar zaudējumu nodošanas līgumu.

— Ieguldījumu atbalsts *FLG* saistībā ar 2005. gada lēmumu par reģionālajām lidostām un šā lēmuma nosacījumu pārkāpšana, kā tika apgalvots. Vācija norādīja, ka visi attiecīgie pasākumi vai nu nekad netika īstenoti, vai arī attiecās uz sabiedrisko pakalpojumu jomu.

— Kompensācija par *FLG* zaudējumiem kopš 2009. gada novembra. Vācija norādīja, ka tas, ka *Hansestadt Lübeck* kopš 2009. gada finansēja *FLG*, atbilda Savienības valsts atbalsta noteikumiem, jo *FLG* neveica saimniecisko darbību un sniedza pakalpojumus sabiedrisko pakalpojumu uzdevuma ietvaros vai kā vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus.

— Infrastruktūras ieguldījumu finansēšana, ko veica Hansestadt Lübeck un Šlēsvigas-Holšteinas federālā zeme. Vācija apgalvoja, ka infrastruktūras ieguldījumu finansēšana attiecas uz vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes vai sabiedriskajiem pakalpojumiem un tādēļ atbilst valsts atbalsta noteikumiem, kā noteikts 1994. gada Aviācijas pamatnostādnēs ([1]) (tas pats attiecas uz zaudējumu segšanu kopš 2009. gada).

([1]) EK Līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

— To akcionāra aizdevumu subordinācija, kurus Hansestadt Lübeck bija piešķīris *FLG*. Vācija norādīja, ka *Hansestadt Lübeck* subordinācijas līgums par labu *FLG* bija parasta tirgus prakse un neradīja *FLG* nekādas priekšrocības.

4.2. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS INFRATIL*

4.2.1. ***FLG akciju pārdošana***

(105) Vācija apgalvoja, ka nolīgtā pirkuma cena atbilda tirgus standartiem. Vācija arī norādīja, ka konkursa procedūra par 90 % *FLG* akciju iegādi bija atklāta, pārredzama, nediskriminējoša un beznosacījumu. Vācija norādīja, ka līguma apspriešana no jauna, kas bija jāveic Šlēsvigas Augstākās administratīvās tiesas 2005. gada 18. jūlija nolēmuma dēļ ([1]), nemainīja piedāvājumu izteikšanas procedūras rezultātu, proti, *Infratil* piedāvājums bija vienīgais un augstākais piedāvājums. Kā norāda Vācija, jauns uzaicinājums iesniegt priekšlikumus pēc minētā sprieduma būtu bijis lieks un nerezultatīvs, jo situācija tolaik bija vēl mazāk pievilcīga iespējamajiem pretendentiem nekā pirms tam.

(106) Vācija norādīja, ka nebija iemesla izsludināt jaunu uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus, jo Šlēsvigas Augstākās administratīvās tiesas lēmums mainīja lidostas vērtību, bet ne faktisko konkursa procedūras priekšmetu. Turklāt Vācija uzskata, ka ir jābūt iespējai līgumus grozīt jebkurā laikā. Šie argumenti tika pamatoti ar norādi uz Vācijas tiesību aktiem publiskā iepirkuma jomā.

(107) Turklāt Vācija norādīja, ka uzņēmuma *Ernst & Young* eksperta ziņojumā bija secināts, ka privatizācijas nosacījumi atspoguļoja *FLG* pašreizējo tirgus vērtību un ievērojami pārsniedza iespējamās likvidācijas ekonomiskos rezultātus.

4.2.2. ***2009. gada papildvienošanās un pārdošanas iespējas pārskatīšana – turpmāko zaudējumu, ieguldījumu un citu izmaksu pārņemšana***

(108) Vācija norādīja, ka *Infratil* un *Hansestadt Lübeck* vienošanās jāvērtē, ņemot vērā Lībekas lidostas juridisko un ekonomisko situāciju 2009. gadā. Proti, ir jāņem vērā tādi aspekti kā gaidāmais plānojuma apstiprinājums, tiesvedībā esošās lietas par lidostu, kā arī ekonomiskā un finanšu krīze.

(109) Vācija apstrīdēja apgalvojumu, ka *Infratil* ir pastāvējusi priekšrocība, jo pārdošanas iespējas cena bija apspriesta jau saistībā ar sākotnējo, 2005. gadā noslēgto līgumu ar *Infratil* publiskā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursa procedūrā. Vācija apgalvoja, ka mērenais cenas pieaugums 2009. gadā, salīdzinot ar 2005. gadā nolīgto summu, jāuzskata par samērīgu ar *Infratil* pretizpildījumu.

(110) Vācija norādīja, ka zaudējumu pārņemšana bija ekonomiski izdevīgāka nekā sekas, kas rastos tad, ja *Infratil* izmantotu savu pārdošanas iespēju. Pirmkārt, Vācija uzsvēra, ka slēgt lidostu nebija iespējams, jo lidostas pilna laika darbība bija noteikta sabiedrisko pakalpojumu saistībās. Otrkārt, saprātīgā termiņā nebūtu bijis iespējams atrast jaunu privāto ieguldītāju, jo būtu jārīko Savienības mēroga publiskā iepirkuma procedūra. Šādas procedūras rīkošana prasa laiku (aptuveni 12 mēnešus) un resursus.

4.3. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS RYANAIR*

4.3.1. ***2000. gada līgums***

(111) Kā norāda Vācija, *Ryanair* neguva ekonomisku priekšrocību. Vācija norādīja, ka ar *FLG* salīdzināms privātais investors būtu piekritis līgumam ar *Ryanair* ar līdzīgiem nosacījumiem. Kad tika noslēgts 2000. gada līgums, *FLG* īstenoja stratēģiju, kuras mērķis bija panākt rentabilitāti ilgtermiņā. Šajā sakarā Vācija apgalvoja, ka lidostu darījumdarbības stratēģija parasti bija balstīta uz aeronavigācijas darbībām un ar aeronavigāciju nesaistītām darbībām, tostarp veikalu, restorānu un stāvlaukumu darbību. Tādēļ Vācija uzskata, ka ir izdevīgi piedāvāt zemas aviācijas nodevas visām aviokompānijām, lai palielinātu pasažieru skaitu un panāktu būtisku izaugsmi ar aeronavigāciju nesaistītajā nozarē, kas var kompensēt mazākus ieņēmumus aeronavigācijas nozarē.

([1]) *Oberverwaltungsgericht Schleswig*; 4MR1/05.

(112) Vācija arī norādīja, ka tādu aviokompāniju piesaistīšanai, kuras piedāvā regulārus pakalpojumus, ir vairākas priekšrocības. Jo īpaši Vācija apgalvoja, ka lidosta varētu sagaidīt, ka attiecīgās aviokompānijas nākotnē nenoslēgs līgumu ar konkurējošām lidostām. Turklāt tika gaidīts, ka lidosta piesaistīs citas aviokompānijas.

(113) Vācija savu argumentu par atbilstību tirgus situācijai pamatoja ar *Ernst & Young* eksperta ziņojumu. Vācija arī norādīja, ka privātais vairākuma akcionārs *Infratil* arī turpināja atbalstīt 112. apsvērumā minēto stratēģiju pēc lidostas privatizācijas.

(114) Vācija apgalvoja, ka 2000. gada darījumdarbības stratēģija arī no *ex post* skatupunkta ir bijusi pamatota. Pasažieru skaits ievērojami pieauga, *Ryanair* ieviesa jaunus galamērķus un Lībekas lidosta spēja piesaistīt jaunas aviokompānijas, piemēram, *Wizz Air*. Vācija norādīja, ka līgums ar *Ryanair* bija būtisks privātā investora *Infratil* piesaistīšanai.

(115) Vācija arī norādīja, ka *Ryanair* nebija selektīvu priekšrocību, jo *FLG* tādus pašus noteikumus piedāvātu jebkurai citai ieinteresētai aviokompānijai.

(116) Vācija arī uzskata, ka piedēvētās priekšrocības *Ryanair* nevar attiecināt uz valsti, jo tas izriet no nolēmuma *Stardust Marine* lietā ([1]). Kā norāda Vācija, *FLG* pirms 2000. gada līguma ar *Ryanair* noslēgšanas, tā darbības laikā un pēc tam rīkojās autonomi un bez jebkādas ietekmes no valsts puses. Vācija arī minēja, ka *FLG* nebija integrēts valsts pārvaldes struktūrās. Visbeidzot, Vācija norādīja, ka publisko iestāžu uzraudzība pār *FLG* vadību ietver tikai aviācijas un sabiedrisko pakalpojumu jautājumus, bet neattiecas uz darījumdarbības pārvaldību. Vācija arī apgalvoja, ka *Hansestadt Lübeck* un jo īpaši *FLG* uzraudzības padome nebija iesaistīta lēmuma pieņemšanā par 2000. gada līgumu ar *Ryanair*, un to apliecina uzraudzības padomes 2000. gada 11. jūlija sanāksmes protokols un bijušā *FLG* izpilddirektora rakstisks apliecinājums.

(117) Vācija arī norādīja, ka 2000. gada līgums nekropļo un nedraud izkropļot konkurenci, kā arī neietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo starp Lībekas lidostu un citām lidostām nepastāv īstas konkurences attiecības.

4.3.2. ***2010. gada līgumi***

(118) Vācija norādīja, ka 1. papildinājums atbilst tirgus prasībām un ar to netika piešķirtas priekšrocības *Ryanair*. Vācija, atsaucoties uz *Helaba I* ([2]) lietu, apgalvoja, ka priekšrocības nepastāv, ja citi reģionālo lidostu operatori *Ryanair* piedāvā līdzīgus nosacījumus. Vācija arī apgalvoja, ka tas ir pierādīts *Ryanair* salīdzinošajā analīzē.

(119) Vācija apgalvoja, ka tādiem zemo izmaksu pārvadātājiem kā *Ryanair* un *Wizz Air* ir mazāk prasību attiecībā uz apkalpošanu uz zemes un infrastruktūras pakalpojumiem. Pirmkārt, ir nepieciešams mazāk reģistrācijas punktu, jo reģistrācija *Ryanair* lidojumiem ir pieejama tiešsaistē un tiek pārvadāts mazāk bagāžas. Otrkārt, nav pasažieru pārvadāšanas autobusu. Treškārt, tā kā Lībekas lidostā ir mazāki attālumi, *Ryanair* lidmašīnas uz zemes pavada mazāk laika. Ceturtkārt, tā kā netiek veikti lidojumi ar pārsēšanos, nav vajadzīgas telpas pārsēšanās organizēšanai. Visbeidzot, tā kā lidojuma apkalpe bieži lidmašīnas iekšienes tīrīšanu uzņemas pati, ir mazāks pieprasījums pēc tīrīšanas pakalpojumiem uz zemes.

(120) Vācija apgalvoja, ka nepastāv attiecināmība uz valsti, izmantojot tos pašus argumentus, kurus tā izmantoja attiecībā uz 2000. gada līgumu.

(121) Vācija norādīja, ka 2. papildinājums ir 2000. gada līguma pagarinājums un būtiski negrozīja 2000. gada līgumu. Tā kā 2000. gada līgums atbilst tirgus prasībām, tām atbilstu arī 2. papildinājums.

(122) Visbeidzot, Vācija norādīja, ka nepastāv negatīva ietekme uz konkurenci vai tirdzniecību, jo Lībekas lidosta ir neliela reģionālā lidosta un nekonkurē ar Hamburgas lidostu.

([1]) 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija ("*Stardust Marine*"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) 2010. gada 3. marta spriedums priedums, *Bundesverband deutscher Banken*/Komisija (*Helaba* I), T-163/05, ECLI:EU:T:2010:59.

4.4. *LIDMAŠĪNU ATLEDOŠANAS PAKALPOJUMU CENAS LIDOSTĀ*

(123) Vācija norādīja, ka par atledošanas pakalpojumu cenām nenotiek individuālas sarunas, bet tās tiek noteiktas, pamatojoties uz īpašo pakalpojumu shēmu, ko piemēro visām aviokompānijām. Vācija arī norādīja, ka valsts atbalsta nav, jo nebija šāda atbalsta pamatelementu. Pirmkārt, cenas nebija selektīvas. Otrkārt, cenas nebija attiecināmas uz valsti, un to pierāda fakts, ka divi privātie investori *Infratil* un *Yasmina* bija atbildīgi par šo cenu noteikšanu laikā, kad tie būtisku laika posmu veica darbību lidostā. Treškārt, netika radīta priekšrocība. Privātie investori *Infratil* un *Yasmina* izlēma nemainīt īpašo pakalpojumu shēmu, un tas liecina, ka atledošanas pakalpojumu cenas atbilda tirgus prasībām.

5. **TREŠO PERSONU APSVĒRUMI**

5.1. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS FLG*

(124) Attiecībā uz iespējamu valsts atbalstu *FLG* lielākā daļa piezīmju iesniedzēju piekrita Vācijas viedoklim. Jo īpaši *Ryanair*, *FLG*, *IHK Lübeck* un *ADV*.

(125) Trešās personas, kas tam nepiekrita, bija *SGF*, *BDF* un divas privātpersonas – *Peter C. Klanowski* un *Horst Conrad*. Šīs personas apgalvoja, ka *FLG* saņēma valsts atbalstu no *Hansestadt Lübeck*.

— Zaudējumu nodošanas līgums. *SGF* norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības lidostas darbībai attiecas tikai uz vispārējas nozīmes aviāciju, bet neietver komerciālo aviāciju. Pretēji Vācijas norādītajam, *SGF* uzskatīja, ka Vācijā lidostas var tikt slēgtas pēc lidostas operatora lūguma. *SGF* arī apgalvoja, ka gan nomas maksa, ko *FLG* maksāja līdz 2006. gadam, gan vēlāk maksātā nomas maksa ir pārāk zema.

— Nomas līgums un aizdevumu pārņemšana. Kā norāda *BDF*, tas, ka Vācija nesniedza Komisijai pietiekamu informāciju, liecina par atbalsta esību.

— Iespējamais ieguldījumu atbalsts *FLG* saistībā ar 2005. gada lēmumu par reģionālajām lidostām un šā lēmuma nosacījumu pārkāpšana, kā tika apgalvots. Nepiekrītot lēmumā par procedūras sākšanu minētajam, *SGF* norādīja, ka atbalsts lidostai tika piešķirts priekšlaicīgi, jo vēl nebija pieņemts lēmums par plānojuma apstiprināšanu. Kā norāda *SGF*, šādi Lībekas lidostai, salīdzinot ar citām lidostām, tika radīta laika priekšrocība un tika apdraudēta konkurence tirgū. Attiecībā uz iespējamo atbalstu infrastruktūras pasākumiem *SGF* un *C. Klanowski* uzskata, ka daži pasākumi (proti, drošības nožogojumu, apgaismojuma un instrumentālās nolaišanās sistēmas finansēšana) ir uzskatāmi par darbības atbalstu. *SGF* arī norādīja, ka šie pasākumi neatbilst grāmatvedības un finanšu pārskatu kritērijiem, kurus Eiropas Savienības Tiesa definējusi spriedumā *Altmark* lietā ([1]). Turklāt *SGF* uzskata, ka pasākumi neatbilst skaidri definētam vispārējo interešu mērķim. Turklāt attiecībā uz infrastruktūras izmantošanu nav apmierinošas vidēja termiņa perspektīvas. Visbeidzot, *SGF* norādīja, ka piekļuve jaunajai infrastruktūrai nav vienlīdzīga un nediskriminējoša arī saskaņā ar jauno cenrādi, jo tikai *Ryanair* spēj izpildīt kritērijus, lai gūtu labumu no zemākajām nodevām.

— Infrastruktūras ieguldījumu finansēšana, ko veica *Hansestadt Lübeck* un Šlēsvigas-Holšteinas federālā zeme. *SGF* arī apgalvoja, ka nākotnes ieguldījumi tika aprēķināti, pamatojoties uz nepareiziem pieņēmumiem, tādēļ tie bija pārmērīgi. Papildus tam, ka lidostai neizdevās piesaistīt vairāk pasažieru, *SGF* norādīja arī, ka lidosta nespēja ierobežot zaudējumus. Atsaucoties uz Ziemeļvācijas gaisa satiksmes koncepciju (*"Norddeutsche Luftverkehrskonzept"*), *SGF* apgalvo, ka visām lielākajām Ziemeļvācijas lidostām (tostarp Hamburgai) ir liela jaudas rezerve. Tiek norādīts, ka attiecībā uz pieejamo jaudu vismaz līdz 2030. gadam nepastāv nekādi sarežģījumi. Turklāt ieguldījumus, jo īpaši instrumentālās nolaišanās sistēmu, nevar uzskatīt par kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Kā norāda *SGF*, veikt ieguldījumus šajā sistēmā bija *FLG* ekonomiskajās interesēs, lai sasniegtu *FLG* vidēja termiņa ekonomiskos mērķus.

— To akcionāra aizdevumu subordinācija, kurus *Hansestadt Lübeck* bija piešķīris *FLG*. *SGF* uzskata, ka Lībekas lidosta ir grūtībās nonācis uzņēmums un tāds tas bija jau 2008./2009. gadā. Šajā sakarā *SGF* uzskata, ka pakārtotības līgums ir svarīgs instruments maksātnespējas novēršanai. Kā norāda *SGF*, akcionāra aizdevumi tika subordinēti par summu EUR […].

([1]) 2003. gada 24. jūlija spriedums, *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

5.2. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS INFRATIL*

5.2.1. ***FLG akciju pārdošana***

5.2.1.1. **Infratil**

(126) *Infratil* norādīja, ka *FLG* akcijas tika iegādātas saskaņā ar Savienības mēroga konkursa procedūru, kas bija atklāta, pārredzama, nediskriminējoša un beznosacījumu. Turklāt pirkuma cena atbilst 90 % *FLG* akciju tirgus vērtībai, ņemot vērā konkrētos apstākļus. Tāpēc 2005. gada dalības līgums neietvēra valsts atbalsta elementus. *Infratil* papildināja, ka tas iesniedza vislabāko piedāvājumu, ko nevar mainīt apstāklis, ka *Hansestadt Lübeck* un *Infratil* sāka otro sarunu kārtu, lai grozītu sākotnējā līguma nosacījumus.

5.2.1.2. **Ryanair**

(127) Kā norāda *Ryanair*, privatizācija notika atklātā, pārredzamā un nediskriminējošā konkursa procedūrā, kas tika pierādīts *Ernst & Young* sagatavotajā eksperta ziņojumā. Šajā saistībā *Ryanair* uzsvēra *Ernst & Young* reputāciju un neatkarību. Kā norāda *Ryanair*, lidostu nebūtu bijis iespējams slēgt ekonomisku un politisku apsvērumu dēļ.

5.2.1.3. **Schutzgemeinschaft**

(128) Attiecībā uz iespējamu valsts atbalstu saistībā ar *FLG* privatizāciju *SGF* pauda nopietnas šaubas par pirkuma cenas atbilstību tirgus standartam. *SGF* arī apgalvoja, ka līgumā bija ietvertas *Hansestadt Lübeck* garantijas, un tam arī ir nozīme no valsts atbalsta viedokļa.

5.2.2. ***2009. gada papildvienošanās un pārdošanas iespējas pārskatīšana – turpmāko zaudējumu, ieguldījumu un citu izmaksu pārņemšana***

5.2.2.1. **Infratil**

(129) *Infratil* paskaidroja, ka 2009. gada papildvienošanās ir jāskata 2005. gada dalības līguma, kā arī plānojuma apstiprinājuma saņemšanas nosacījuma kontekstā. Tā kā *OVG* sprieduma dēļ plānojuma apstiprinājums galu galā netika saņemts, *Infratil* paziņoja, ka 2008. gadā izmantos savu pārdošanas iespēju. Vienīgais *Hansestadt Lübeck* pieejamais risinājums, lai atturētu *Infratil* no šā soļa, bija 2009. gada papildvienošanās.

(130) *Infratil* norādīja, ka *Hansestadt Lübeck* izvēlētais risinājums atbilda tirgus prasībām. Ja *Infratil* būtu izmantojis pārdošanas iespēju, *Hansestadt Lübeck* no 2008. gada 31. decembra būtu jāsedz visas izmaksas un zaudējumi, ko radīja Lībekas lidostas darbība. Lidostu īsā laika periodā nebūtu bijis iespējams tālākpārdot privātam investoram, savukārt slēgt lidostu *Hansestadt Lübeck* nevarēja publisko tiesību aktos noteiktu saistību un finansiālu iemeslu dēļ. Turklāt *Infratil* aiziešana visdrīzāk būtu likusi *Ryanair* samazināt vai pārtraukt pakalpojumu piedāvāšanu Lībekas lidostā. Tādēļ *Infratil* norādīja, ka *FLG* darbības zaudējumi būtu bijuši lielāki, ja *Infratil* būtu izmantojis savu pārdošanas iespēju.

(131) *Infratil* norādīja, ka starpība starp pārdošanas iespējas cenu, kas samaksāta saskaņā ar 2009. gada papildvienošanos, un pārdošanas iespējas cenu, kura būtu jāmaksā 2009. gada janvārī, bija pamatota ar darbības rezultātiem, par kuriem puses bija vienojušās. *Hansestadt Lübeck* pēc privatizācijas atcelšanas jebkurā gadījumā būtu jāsedz visas papildu summas, izņemot divas, un tas liek secināt, ka 2009. gada papildvienošanās bija saimnieciski (*"wirtschaftlich"*) pamatotākais lēmums.

(132) *Infratil* arī apgalvoja, ka papildu summas neradīja priekšrocības *Infratil*. Pirmkārt, 2009. gada zaudējumu papildu segums *Infratil* nebūtu jāmaksā, ja uzņēmums būtu izmantojis savu pārdošanas iespēju. Otrkārt, *Hansestadt Lübeck* pienākumu maksāt procentus par akcionāra aizdevumiem par laikposmu no 2009. gada 1. janvāra līdz 22. oktobrim nevar uzskatīt par ekonomisku priekšrocību, jo *Infratil* tādu pašu vai pat lielāku atdevi varēja gūt no pārdošanas iespējas ieņēmumiem 2009. gada janvārī. Hipotētiskā scenārijā *Infratil* būtu izmantojis ieņēmumus esošo parādu atmaksai, lai ietaupītu procentus. Turklāt *Infratil* netika radītas priekšrocības, jo nebija sagaidāms, ka Lībekas lidosta īstermiņā gūs peļņu, nevis turpinās strādāt ar zaudējumiem.

(133) *Infratil* izvirzīja argumentu, ka pārdošanas iespējas izmantošana neļāva *Infratil* pilnībā atjaunot situāciju *ex quo ante*, jo *Infratil* bija jāsedz noteikti zaudējumi (starpība starp apstiprinātajiem darbības zaudējumiem un faktiskajiem darbības zaudējumiem), nesaņemot kompensāciju.

(134) Pat ja Komisija konstatētu, ka pārdošanas iespējas atkārtotā apspriešana bija valsts atbalsts, *Infratil* uzskata, ka tas ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Ja Komisija konstatētu, ka *Hansestadt Lübeck* piešķīra atbalstu *Infratil*, pārņemot *FLG* 2009. gadā radušos zaudējumus, tad, pēc *Infratil* domām, šāds atbalsts būtu vienīgi kā kompensācija par zaudējumiem, kas radušies, sniedzot vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus.

5.2.2.2. **Hansestadt Lübeck**

(135) *Hansestadt Lübeck* apgalvoja, ka vienošanās par zaudējumu pārņemšanu bija lētākā un vismazāk riskantā alternatīva. To īpaši pamato *Hansestadt Lübeck* juridiskais pienākums nodrošināt lidostas darbību saskaņā ar Vācijas Gaisa satiksmes atļauju kārtības (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, "*LuftVZO*") 45. panta 1. punktu. Tādēļ lidostu slēgt nebūtu bijis iespējams. Turklāt lidostas slēgšana būtu prasījusi pārāk daudz laika un resursu.

(136) Papildus tam *Hansestadt Lübeck* atgādināja Komisijai, ka ne *Hansestadt Lübeck*, ne *Infratil* nebija iepriekšējas pieredzes lidostas privatizēšanā. Tas var novest pie zināmas pārrēķināšanās, bet noteikti ne pie secinājuma, ka kāda no pusēm nerīkojās saskaņā ar tirgus principiem. *Hansestadt Lübeck* arī apgalvoja, ka privatizācijas kontekstā *Infratil* bija vienīgais pretendents, tādējādi vājinot *Hansestadt Lübeck* sarunu pozīcijas.

5.2.2.3. **Schutzgemeinschaft**

(137) *SGF* norādīja, ka 2009. gada papildvienošanās ir jauns atbalsts, kas rada priekšrocību *Infratil*. Tā kā atbalsts pārsniedz *de minimis* robežvērtību, par to būtu bijis jāziņo, bet Vācija to neizdarīja.

(138) Kā norāda *SGF*, *Infratil* nepārprotami guva priekšrocību no 2009. gada papildvienošanās. Attiecībā uz TED kritērija piemērošanu *SGF* norādīja, ka līguma pozitīvā ietekme uz reģionu nebūtu jāņem vērā. Šajā sakarā *SGF* minēja, ka Lībekas lidostai nebija perspektīvu rentabilitātes ziņā. *SGF* piebilda, ka *FLG* 2008. gada sākumā no maksātnespējas varēja izvairīties tikai tāpēc, ka *Infratil* piekāpās. *SGF* nepiekrita tam, ka TED kritērijs būtu izpildīts, jo neviens privātais investors nebūtu vēlējies turpināt darbību ar šādiem zaudējumiem, kā rāda *Infratil* izmantotā pārdošanas iespēja.

(139) Saistībā ar lidostas slēgšanu *SGF* apgalvoja, ka Hamburgai ir pietiekamas spējas darboties arī tad, ja Lībeka nebūtu tās rezerves lidosta. Turklāt, kā norāda *SGF*, slēgšanas izmaksas *FLG* novērtēja pārāk augstu. 5. tabulā dotie dati tika uzskatīti par reālistiskākiem, lai gan *SGF* norādīja, ka arī tajā ietvertās summas varētu būt pārāk augstas.

5. tabula

Lībekas lidostas slēgšanas izmaksas, ko iesniedza *Schutzgemeinschaft*

Izmaksas	(tūkstošos EUR)
Likvidatora izmaksas	[…]
Zaudējumi no darba pagaidu turpināšanas līdz 2010./2011. gadam	[…]
Sociālais plāns	[…]
Subsīdiju atmaksāšana	[…]
Revidenta izmaksas	[…]

(140) Papildus tam *SGF* apšauba to, kā tika apgalvots, ka bija pienākums nodrošināt lidostas darbību kā sabiedrisku pakalpojumu, jo atļauja lidostas darbībai nerada pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. Šādu atļauju var arī atcelt.

5.2.2.4. **Ryanair**

(141) *Ryanair* apgalvoja, ka starpību starp 2005. un 2009. gadā nolīgtajām pārdošanas iespējas cenām un faktisko *Hansestadt Lübeck* samaksāto pārdošanas iespējas cenu būtu varējuši radīt vairāki faktori, piemēram, aktīvu cenu tendences. Ekonomiskie apstākļi, kas dominēja 2005. gadā, bija daudz pozitīvāki nekā 2009. gadā, un cenu atšķirība, iespējams, to atspoguļoja.

5.3. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS RYANAIR*

5.3.1. ***2000. gada līgums***

5.3.1.1. **Ryanair**

(142) *Ryanair* norādīja, ka līgums ar *FLG* tika noslēgts, pamatojoties uz ekonomiskiem apsvērumiem. Tika uzskatīts, ka Lībekas lidosta ir dzīvotspējīga Hamburgas lidostas sekundārā lidosta un pati Lībeka – vērtīgs kultūras galamērķis. Turklāt Lībekas lidostā tika sākti pakalpojumi zemo izmaksu bāzes nodrošināšanai un demogrāfisko datu analīzei, lai noteiktu, vai ap jauno lidostu ir pietiekama iekšzemes teritorija. Lai gan *Ryanair* nespēja piedāvāt darījumdarbības plānu, lai pamatotu savu lēmumu sākt pakalpojumu sniegšanu Lībekas lidostā, *Ryanair* uzsvēra, ka šāds darījumdarbības plāns parasti privātajam tirgus investoram nav nepieciešams. *Ryanair* paskaidroja, ka tā pakalpojumu sniegšana no Lībekas lidostas tika pārtraukta komerciālu apsvērumu dēļ, tostarp izmaksu pieauguma dēļ un tāpēc, ka atdeve bija zemāka, nekā tika prognozēts (ekonomikas recesijas rezultātā).

(143) *Ryanair* minēja, ka reģionālās lidostas Savienībā atrodas sarežģītā tirgus situācijā. Tādēļ jāvērtē gan ar aeronavigācijas darbībām saistītie, gan nesaistītie lidostas ieņēmumi, proti, tā dēvētā "vienotās kases pieeja". Tā kā līgumi ar *Ryanair* parasti sola daudz pasažieru, šādas darījuma attiecības bieži vien palīdz uzlabot lidostas atpazīstamību un piesaistīt citas aviokompānijas, kā arī mazumtirgotājus un citus pakalpojumu sniedzējus. *Ryanair* arī norādīja, ka bija pārliecinoši pierādījumi tam, ka lielāka pasažieru skaita rezultātā palielinātos ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi. *Ryanair* kā pierādījumu iesniedza šādus datus.

6. tabula

Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi konkrētās lidostās, izteikti procentos no kopējiem ienākumiem

Miljoni GBP	2010./2011. g. (%)
Bornmuta	[…]
Liverpūle	[…]
Līdsa-Bredforda	[…]
Hambersaida	[…]
Donkastera-Šefīlda	[…]
Eksetera	[…]
Bristole	[…]
Lūtona	[…]
Mančestra	[…]
Belfāstas starptautiskā lidosta	[…]

Miljoni GBP	2010./2011. g. (%)
Austrummidlenda	[…]
Ņūkāsla	[…]
Birmingema	[…]
Glāzgova	[…]
Kārdifa	[…]
Stansteda	[…]
Edinburga	[…]
Aberdīna	[…]
Sauthemptona	[…]
Vidēji	[…]

Avots: Apvienotās Karalistes lidostu darbības rādītāji.

(144) *Ryanair* apgalvoja, ka no tirgus ekonomikas dalībnieka viedokļa jebkurš komerciāls piedāvājums parasti būs uzlabojums, salīdzinot ar tā brīža situāciju, ja vien tiek sagaidīts, ka robežieguvumi pārsniegs robežizmaksas. Turklāt *Ryanair* apgalvoja, ka ir jāņem vērā, ka *Ryanair*, salīdzinot ar citām aviokompānijām, ir ievērojami mazākas vajadzības, ņemot vērā tās darījumdarbības modeli un darbības efektivitāti.

(145) Lai nodrošinātu vairāk pierādījumu tam, ka 2000. gada līgums atbilst tirgus prasībām, *Ryanair* Lībekas lidostu salīdzināja ar lidostām, kuru lielums un situācija ir līdzīga. Salīdzinātās lidostas ir Bornmutas lidosta, Grenobles lidosta, Nokas lidosta, Māstrihtas lidosta, Nīmas lidosta un Prestvikas lidosta. To cenu salīdzināšana, kuras *Ryanair* maksā salīdzinātajās lidostās, apliecināja, ka *Ryanair* Lībekas lidostā maksātās cenas kopumā bija augstākas par vidējo līmeni salīdzinātajās lidostās – gan par katru pasažieri, gan lidojumu. *Ryanair* mudināja Komisiju, izvērtējot 2000. gada līguma atbilstību TED principam, lielāku nozīmi pievērst salīdzinošajai analīzei, nevis rentabilitātes analīzei.

(146) *Oxera* sagatavotajā ziņojumā ir aprēķināta 2000. gada līguma neto pašreizējā vērtība (NPV). Ziņojumā konstatēts, ka NPV vērtība ir pozitīva – EUR […]. *Oxera* šā aprēķina vajadzībām veica vairākas jutīguma pārbaudes.

5.3.1.2. **Air Berlin**

(147) *Air Berlin* norādīja, ka maršruti, kurus *Ryanair* piedāvā no Lībekas lidostas, tieši konkurē ar maršrutiem, kurus *Air Berlin* piedāvā Hamburgas lidostā. Jo īpaši runa ir par Londonu, Milānu un Barselonu kā galapunktiem, jo šos maršrutus piedāvā abas aviokompānijas.

(148) *Air Berlin* apgalvoja, ka *Ryanair* mārketinga stratēģijas mērķis bija pārvilināt potenciālos klientus, tostarp no *Air Berlin*. *Ryanair* zemo cenu dēļ klienti Hamburgas lidostas vietā izmantoja Lībekas lidostu. *Air Berlin* apgalvo, ka valsts atbalsta rezultātā *Air Berlin* tika nodarīti būtiski zaudējumi. *Air Berlin* nācās pārtraukt piedāvāt dažus lidojumus, jo *Ryanair* paralēli tādus piedāvāja Lībekas lidostā. Turklāt *Air Berlin* norādīja, ka tai ir sarežģīti atvērt jaunus galamērķus no Hamburgas lidostas, ja līdzīgus galamērķus no Lībekas lidostas par pārmērīgi zemām cenām piedāvā *Ryanair*.

(149) Lai pamatotu savus argumentus, ka *Ryanair* maksāja nepamatoti zemas cenas un ka starp Lībeku un Hamburgu pastāvēja konkurence, *Air Berlin* norādīja arī uz gadījumu, kad Lībekas lidosta tika slēgta uz sešām dienām, sākot no 2004. gada 19. aprīļa. Slēgšanas laikā *Ryanair* savu satiksmi nācās novirzīt no Lībekas lidostas uz Hamburgas lidostu. Tā kā Hamburgas lidostā bija noteiktas augstākas lidostas maksas, *Ryanair* radās papildu izmaksas EUR […] apmērā un par to *Ryanair* piestādīja rēķinu *FLG*. Tāpēc *Air Berlin* uzsvēra, ka *Ryanair* sešās dienās jau bija ieguvis priekšrocību EUR […] apmērā, salīdzinot ar aviokompānijām, kas strādā Hamburgas lidostā.

(150) *Air Berlin* savu argumentu papildus pamatoja, iesniedzot tabulu, kurā norādīti dati par pasažieriem un lidojumiem pirms *Ryanair* darbības uzsākšanas Lībekas lidostā (līdz 1999. gadam) un pēc tam (no 2000. gada).

7. tabula

***Air Berlin* iesniegtā tabula par pasažieriem un lidojumiem**

	Pasažieru skaits (personas)	Lidmašīnu kustība
1997. gads	34 132	[…]
1998. gads	60 520	[…]
1999. gads	48 522	[…]
2000. gads	142 586	[…]
2001. gads	192 726	[…]
2002. gads	244 684	[…]
2003. gads	514 472	[…]

(151) Kā redzams 7. tabulā, 2000. gadā, kad *Ryanair* sāka piedāvāt lidojumus no minētās lidostas, pasažieru skaits būtiski pieauga. *Air Berlin* norādīja, ka 97 % no šiem pasažieriem var attiecināt uz *Ryanair*. Minētais tiek salīdzināts ar zaudējumiem, kas *FLG* radās pirms tam, kad *Ryanair* sāka sniegt pakalpojumus Lībekas lidostā (līdz 1999. gadam) un pēc tam (no 2000. gada).

8. tabula

***Air Berlin* iesniegtā tabula – *FLG* zaudējumi**

FLG	Zaudējumi (EUR)
1999. gads	[…]
2000. gads	[…]
2001. gads	[…]
2002. gads	[…]
2003. gads	[…]
Kopā	**[…]**

(152) Pamatojoties uz 7. tabulā un 8. tabulā sniegtajiem datiem, *Air Berlin* apgalvoja, ka, lai gan pasažieru skaits laikā no 2002. līdz 2003. gadam gandrīz divkāršojās, šajā laikposmā zaudējumi pieauga par vairāk nekā EUR […]. *Air Berlin* arī norādīja, ka *FLG* piešķīra *Ryanair* preferenciālus nosacījumus, atlaides, atmaksas un citus maksājumus. Nodevas, ko par Lībekas lidostas izmantošanu maksāja *Ryanair*, bija zemākas par tobrīd spēkā esošajā cenrādī noteiktajām nodevām. Turklāt *Air Berlin* norādīja, ka *Ryanair* sniedza mārketinga pakalpojumus neatkarīgi no mārketinga izmaksām. Saskaņā ar *Air Berlin* minēto aviosabiedrībai *Ryanair* samaksātais atbalsts par mārketinga pakalpojumiem, šķiet, nav saistīts ar faktiskajiem mārketinga izdevumiem, kas radās *Ryanair*.

(153) Tādēļ *Air Berlin* uzskata, ka 2000. gada līgums starp *FLG* un *Ryanai*r neatbilda tirgus prasībām. Kā norāda *Air Berlin*, Lībekas lidosta darbojas reģionālās politikas apsvērumu, nevis rentabilitātes dēļ.

(154) *Air Berlin* uzskata, ka nav iespējams atsevišķi izvērtēt atvieglotu nosacījumu pieejamību *Ryanair* Lībekā, no vienas puses, un situāciju attiecībā uz lidostas privatizāciju ar nosacījumiem, no otras puses. *Air Berlin* neuzskata dalības līgumu ar *Infratil* par pierādījumu tam, ka tiek ievērots TED kritērijs, jo tajā ir iekļauta pārdošanas iespēja. Gluži pretēji, *Air Berlin* uzskata, ka TED 2005. gadā būtu izsludinājis jaunu uzaicinājumu iesniegt piedāvājumus par lidostu.

(155) *Air Berlin* arī minēja, ka līgums ar *Ryanair* ir attiecināms uz Vāciju. Saskaņā ar *FLG* statūtiem uzraudzības padomei ir jāapstiprina maksas par lidostas izmantošanu (statūtu 12. punkts). Četrus no sešiem uzraudzības padomes locekļiem ievēl *Hansestadt Lübeck*. Tāpēc *Air Berlin* secināja, ka *Hansestadt Lübeck* var būt atbildīga. *Air Berlin* uzskata, ka augstu *FLG* amatpersonu atsevišķi izteikumi papildus pierāda konkrētā līguma attiecināmību.

5.3.1.3. **Infratil**

(156) *Infratil* attiecībā uz iespējamo valsts atbalstu *Ryanair* norādīja, ka 2000. gada līgums bija ekonomiski pamatots, tas bija nozīmīgs aktīvs lidostas attīstībai un pilnībā atbilda TED principam. *Infratil* arī uzskata, ka 2000. gada līgums un tā īstenošana nav attiecināma ne uz *Hansestadt Lübeck*, ne citām valsts struktūrām. *Hansestadt Lübeck* vai uzraudzības padome nedeva nekādus rīkojumus vai norādes attiecībā uz 2000. gada līguma noslēgšanu un nekontrolēja to.

5.3.1.4. **Vācijas aviokompāniju federālā biedrība (*Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften*)**

(157) *BDF* uzskata, ka nosacījumi, kurus *FLG* piedāvāja *Ryanair*, nav saderīgi ar iekšējo tirgu, jo tie neatbilst pārredzamības un nediskriminēšanas prasībām, kā arī nenosaka sankcijas gadījumā, ja *Ryanair* nepildītu savas saistības saskaņā ar 2000. gada līgumu.

(158) Kā norāda *BDF*, diskriminējošas atkāpes no spēkā esošajiem cenrāžiem par labu konkrētai aviokompānijai rada spēcīgus konkurences izkropļojumus un vienas un tās pašas aglomerācijas pasažieru subsidētu pārdali, kas no kopējās ekonomikas viedokļa ir nesaprotama. Turklāt *BDF* norādīja, ka par pasākumu ir jāpaziņo Komisijai, ja nevar izslēgt to, ka pasākums ietver valsts atbalstu. *BDF* norādīja, ka, ievērojot dažus nosacījumus, Vācijas lidostu juridiski ir iespējams slēgt pēc operatora pieprasījuma.

5.3.2. ***2010. gada līgumi***

5.3.2.1. **Flughafen Lübeck GmbH**

(159) *FLG* norādīja, ka pasākums nav attiecināms uz Vāciju, jo 2010. gada līgumus *FLG* apsprieda patstāvīgi.

5.3.2.2. **Ryanair**

(160) *Ryanair* apgalvoja, ka 2010. gada līgumi nav attiecināmi uz valsti.

(161) *Ryanair* norādīja, ka 1. un 2. papildinājums ir tikai īsi papildinājumi, ar ko pagarina esošās, saskaņā ar *Ryanair* 2000. gada līgumu noteiktās kārtības darbības laiku. Vienīgais jaunais elements bija komerciāli apspriests precizējums mārketinga atbalstam 1. papildinājumā. Tādēļ *Ryanair* norādīja, ka abu papildinājumu sekas ir aptvertas *Ryanair* sniegtajā informācijā par 2000. gada līgumu.

(162) *Ryanair* iesniedza *Oxera* izstrādātu ziņojumu ([1]), kurā bija izvērtēta 1. un 2. papildinājuma gaidāmā rentabilitāte, pamatojoties uz 2009. gada darījumdarbības plānu ([2]), ko Lībekas lidosta bija izstrādājusi pirms 1. papildinājuma un 2. papildinājuma parakstīšanas. Ziņojums liecina, ka saskaņā ar pamatotiem pieņēmumiem abu papildinājumu

([1]) *Oxera* 2015. gada 6. februāra ziņojums, *Economic MEOP assessment: Lübeck airport*.
([2]) 2009. gada 21. decembra darījumdarbības plāns *Takeoff Konzept*, sk.: http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/wahlen/files/M21_Take_off_Konzept_HL-Umdruck_17-156_WA_Ltsh.pdf

parakstīšanas laikā bija gaidāms, ka tie būs pietiekami rentabli. Lidosta, kas rīkojas kā TED, būtu piedāvājusi līdzīgus noteikumus. Kā norāda *Oxera*, tas atbilst patiesībai arī tad, ja 2010. gada mārketinga pakalpojumu sniegšanas līgumu izvērtētu kopā ar 2010. gada marta un oktobra papildinājumu. Tādēļ Lībekas lidostas mārketinga izmaksas tika iekļautas novērtējumā.

5.3.2.3. **Air Berlin**

(163) *Air Berlin* norādīja, ka 2010. gadā tika parakstīti trīs līgumi: 1. papildinājums, 2. papildinājums un 2010. gada mārketinga pakalpojumu sniegšanas līgums. Komisijai savā novērtējumā ir jāņem vērā visi 2010. gada līgumi.

5.4. *LIDMAŠĪNU ATLEDOŠANAS PAKALPOJUMU CENAS LIDOSTĀ*

RYANAIR UN *WIZZ AIR*

(164) *Ryanair* un *Wizz Air* apgalvoja, ka viss iespējamais atbalsts, ko Lībekas lidosta sniegusi *Wizz Air* un citām aviokompānijām, nevar tikt attiecināts uz Vācijas valsti saskaņā ar spriedumu *Stardust Marine* lietā [1]. *Wizz Air* apgalvo, ka, lai gan *Hansestadt Lübeck* bija vienīgā lidostas īpašniece aplūkotajā laika periodā, ar to nepietiek, lai pārliecinātos par attiecināmību uz valsti. *Wizz Air* apgalvo, ka neattiecināmība uz Vāciju bija vēl acīmredzamāka laikā, kad 90 % *FLG* akciju piederēja *Infratil*.

(165) *Ryanair* un *Wizz Air* norādīja, ka šīs cenas un atlaides veido nebūtisku daļu no izmaksām, kas aviokompānijai rodas, izmantojot lidostu. Kā norāda *Ryanair*, šīs cenas nevar izvērtēt izolēti, jo atledošanas pakalpojumu mazumtirdzniecības tirgus nepastāv. Atledošanas pakalpojumu atlaides visdrīzāk atsver komerciālās priekšrocības, ko lidosta ieguva citos sarunu jautājumos. *Ryanair* citēja spriedumu *Charleroi* lietā, kurā tika atzīts, ka "privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas ietvaros komercdarījums ir jāapskata tā kopumā" [2].

(166) Visbeidzot, *Ryanair* un *Wizz Air* norādīja, ka cena par atledošanas šķidrumu, kas bija jāmaksā Lībekas lidostā, bija standarta cena, kuru izmantoja publiskās un privātās lidostas.

6. VĀCIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

6.1. *PIEZĪMES PAR RYANAIR SNIEGTO INFORMĀCIJU*

(167) Kā norāda Vācija, *Ryanair* sniegtā informācija liecina, ka *FLG* rīkojās atbilstoši TED kritērijam.

(168) Vācija īpaši uzsvēra to, cik lietderīga ir *Ryanair* pieeja, pierādot līguma atbilstību tirgum ar rentabilitātes analīzes un salīdzinošās analīzes palīdzību.

(169) Kā norāda Vācija, 1. un 2. papildinājumam šajā izmeklēšanā nav nozīmes. Pirmkārt, 2010. gada marta un oktobra papildinājums nav attiecināms uz valsti, jo *FLG* par tiem veda sarunas un tos parakstīja patstāvīgi, bet *Hansestadt Lübeck* notikušajā neiejaucās. Otrkārt, attiecībā uz 2. papildinājumu Vācija norādīja, ka tas bija tikai 2000. gada līguma pagarinājums, tādēļ tajā netika noteiktas nekādas izmaiņas pēc būtības. Tādēļ visi apsvērumi attiecībā uz 2000. gada līgumu attiecas arī uz minētajiem papildinājumiem.

(170) Vācija norādīja, ka tā nesaprot, kādēļ 2010. gada mārketinga pakalpojumu sniegšanas līgums būtu jāiekļauj šajā izmeklēšanā, jo tas nebija saistīts ar valsts līdzekļiem. 2010. gada mārketinga pakalpojumu sniegšanas līgumā paredzētās izmaksas sedza *IHK Lübeck*. Turklāt Vācija norādīja, ka var uzskatīt, ka 2010. gada mārketinga pakalpojumu sniegšanas līgums atbilst tirgus standartiem. To pamato novērojums, ka *FLG* radās mazākas izmaksas nekā citām lidostām, kurām bija līdzīgs līgums. Vēl vairāk – 2010. gada mārketinga pakalpojumu līgums ar Lībekas lidostu balstījās uz *Ryanair* solījumu paplašināt tā lidojumu portfeli ar diviem galamērķiem.

[1] 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija ("*Stardust Marine*"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
[2] 2008. gada 17. decembra spriedums, *Ryanair*/Komisija ("*Charleroi*"), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

(171) Cits arguments, ko minēja Vācija, ir Lībekas lidostas kā Hamburgas lidostas rezerves lidostas un Ziemeļvācijas iedzīvotājiem nepieciešamas infrastruktūras funkcija.

6.2. *PIEZĪMES PAR SGF SNIEGTO INFORMĀCIJU*

(172) Vācija norādīja, ka *SGF* nebija ieinteresētā persona LESD 108. panta 2. punkta un Regulas (EK) Nr. 659/1999 1. panta h) punkta izpratnē, tāpēc tai nebija tiesību iesniegt piezīmes. *SGF* biedriem vienkārši pieder zeme tiešā lidostas tuvumā, tādēļ tie vēlas atbrīvoties no šķietamiem traucējumiem, ko rada lidostas darbība. Tomēr šos mērķus ir jācenšas panākt, izmantojot valsts juridiskos tiesību aizsardzības līdzekļus.

(173) Turklāt Vācija apgalvoja, ka *SGF* sniegtā informācija pēc būtības ir neprecīza. Pirmkārt, Vācija nepiekrīt *SGF* apgalvojumam, ka Lībekas lidosta nepilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja funkciju. *SGF* apgalvoja, ka lidosta vispārējās interesēs darbojas tikai tiktāl, ciktāl intereses pastāv attiecībā uz "vispārējas nozīmes aviāciju". Vācija nepiekrīt šim apgalvojumam, jo Lībekas lidostai ir pienākums darboties, tā kā tai ir jānodrošina infrastruktūras sabiedrisko pakalpojumu funkcijas un Hamburgas lidostas dublēšanas funkcija. Pēdējā minētā funkcija tika oficiāli paredzēta Ziemeļvācijas gaisa satiksmes koncepcijā (*Norddeutsches Luftverkehrskonzept*).

(174) Attiecībā uz nomas līgumu Vācija atkārtoti uzsvēra savu nostāju, ka ne iepriekšējais nomas līgums, kas bija spēkā līdz 2005. gada beigām, ne jaunais nomas līgums, kas bija spēkā no 2006. gada, neradīja priekšrocības *FLG*.

(175) Vācija arī izteica piezīmes par *SGF* sniegto informāciju attiecībā uz ieguldījumiem infrastruktūrā. Vācija norādīja, ka plānojuma apstiprināšana ir tikai administratīvs instruments, ko var piešķirt ar atpakaļejošu spēku, un tas nav ne priekšnoteikums finansējuma apstiprināšanai, ne arī ietekmē konkurenci. Vācija arī nepiekrīt, ka *SGF* ieguldījumus klasificē kā uzturēšanas pasākumus, nevis pasākumus lidostas satiksmes funkcijas uzlabošanai. Vācija apgalvoja, ka pasākumi bija nepieciešami, lai ievērotu valsts un starptautiskos noteikumus. Kā norāda Vācija, tas, ka *Ryanair* ir lielākais lidostas lietotājs, neļauj secināt, ka pret to ir labvēlīgāka attieksme.

(176) Attiecībā uz *SGF* aprēķiniem par Lībekas lidostas vidēja termiņa izredzēm Vācija norādīja, ka sniegtā informācija bija nepareiza. Vācija apgalvo, ka ir ticis pierādīts, ka ieguldījuma veikšanas laikā pastāvēja optimistiskas vidēja termiņa perspektīvas, ko savā 2007. gada lēmumā par procedūras sākšanu atzina arī Komisija.

(177) Vācija arī pauda viedokli par *SGF* apgalvojumiem, ka *FLG* ir bijis "grūtībās nonācis uzņēmums". Vācija uzskata, ka *SGF* argumentiem, kas ir balstīti pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai, nebija nozīmes. Kā norāda Vācija, šīs pamatnostādnes nav piemērojamas, jo piešķirtās priekšrocības vispār nav valsts atbalsts. Priekšrocības vai nu nebija kategorizētas kā glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsts, vai arī tās būtu jāapstiprina saskaņā ar citām pamatnostādnēm.

(178) Vācija nepiekrīt *SGF* norādītajam, proti, ka *Hansestadt Lübeck* apgalvoja, ka lidostu slēgt nav bijis iespējams un ka tā nav izskatījusi šādu iespēju. Kā norāda Vācija, *Hansestadt Lübeck* apsvēra šo risinājumu, bet atteicās no tā, jo veiktie aprēķini lika secināt, ka tas nebūtu ekonomiski pamatotākais lēmums. Turklāt Vācija precizēja, ka lidostas slēgšana nevar notikt *ad hoc* veidā, jo tā ir noteikts *LuftVZO* 45. panta 1. punktā. Lidostas aprīkojums ir sabiedrisks labums, un tam ir darbības pienākums. Tādēļ, lai varētu slēgt lidostu, būtu jāatsauc darbības atļauja un tas notiktu ilgstoša juridiska procesa rezultātā. Vācija apgalvo, ka atļaujas atsaukšanu nevar apstiprināt, ja atbildīgā pārvaldes iestāde uzskata, ka sabiedrības intereses vairāk pieprasa, lai lidosta savu darbību turpinātu. Tādēļ mēģinājums slēgt lidostu nebūtu neiespējams, bet tas katrā ziņā būtu sarežģīts, ilgstošs un tādējādi arī dārgs process. Tika norādīts, ka šādas sekas iestājās, slēdzot Berlīnes Tempelhofas lidostu. Tādēļ Vācija uzskatīja, ka lēmums atteikties no lidostas slēgšanas un tā vietā to paplašināt un veikt ieguldījumus infrastruktūrā, lai piesaistītu privāto investoru, ir ekonomiski pamatotākais lēmums. No šodienas viedokļa šī pieeja bija pareiza, jo tika atrasts privātais ieguldītājs.

6.3. *PIEZĪMES PAR AIR BERLIN SNIEGTO INFORMĀCIJU*

(179) Kā norāda Vācija, *Air Berlin* tiktu piešķirtas tādas pašas priekšrocības kā *Ryanair*, ja aviosabiedrība būtu izpildījusi tos pašus kritērijus attiecībā uz pasažieru skaitu un lidojumu biežumu. Tomēr *Air Berlin* noliedza, ka būtu bijis jebkāds piedāvājums vest sarunas ar *FLG*, jo tā nemaz neplānoja sākt sniegt pakalpojumus Lībekas lidostā. Turpretī *Air Berlin* neiebilda pret nosacījumiem, ar kādiem *Ryanair* darbojas Hamburgas lidostā. Turklāt vairākas

aviokompānijas ir sūdzējušās (tostarp Komisijai), ka *Air Berlin* ir saņēmusi ievērojamu valsts atbalstu no Apvienotajiem Arābu Emirātiem. Tādēļ tā nevar sevi pozicionēt kā cietušo attiecībā pret savu galveno konkurentu *Ryanair*.

(180) Vācija nepiekrita *Air Berlin* iesniegtajai informācijai, ka pastāv konkurence starp Lībekas un Hamburgas lidostu. Jo īpaši Vācija norāda uz faktu, ka Hamburgas lidostā 2000. gadā, kad tika parakstīts 2000. gada līgums ar *Ryanair*, tika apkalpots 70 reizes vairāk pasažieru nekā Lībekas lidostā. Tas, ka nebija sūdzību no citām lidostām, liecina, ka starp abām minētajām lidostām nepastāvēja konkurence. Vācija arī piebilda, ka Hamburgas lidosta un Rostokas lidosta 2008. gadā piedzīvoja izaugsmi, kamēr Lībekas lidostā pasažieru skaits samazinājās par 10 %.

(181) Vācija arī noraidīja *Air Berlin* argumentu, ka *Ryanair* bija ekonomiskas priekšrocības. Vācija norādīja, ka *Air Berlin* izmantoja neprecīzus aprēķinus un ka vienīgais kritērijs, kuram ir nozīme, nosakot, vai lidostas un aviokompānijas līgums atbilst tirgum, bija TED princips. Vācija uzskata, ka līgumi ar *Ryanair* atbilda tirgus prasībām, jo lidostas ilgtermiņa perspektīva 2000. gadā bija pozitīva.

6.4. *PIEZĪMES PAR BDF SNIEGTO INFORMĀCIJU*

(182) Vācija norādīja, ka *Air Berlin* ir *BDF* biedrs un tas rada ciešu saikni, tāpēc arī viņu piezīmes savstarpēji pārklājas. Vācija nepiekrita, ka *FLG* mākslīgi radītu pieprasījumu, nosakot pārmērīgi zemas cenas, un ka *FLG* diskriminējoši atkāptos no cenrāža par labu vienai aviokompānijai. Kā norāda Vācija, *FLG* nebūtu bijis pamata diskriminēt atsevišķas aviokompānijas, lai palielinātu pieprasījumu. Gluži pretēji, ja aviokompāniju būtu vairāk, tas būtu nozīmējis plašāku darījumdarbību Lībekas lidostā. Tādēļ Vācija apgalvo, ka jebkura aviokompānija būtu varējusi noslēgt vienošanos ar Lībekas lidostu uz līdzīgiem noteikumiem, ja tā būtu izteikusi piedāvājumu, kas ir līdzīgs *Ryanair* piedāvājumam.

7. **NOVĒRTĒJUMS**

7.1. *IEVADS*

(183) LESD 107. panta 1. punktā ir noteikts, ka "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm". LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Lai noteiktu, vai pasākums ir valsts atbalsts, ir jābūt izpildītiem šādiem nosacījumiem:

— saņēmējs ir uzņēmums,

— pasākums rada priekšrocības,

— priekšrocības ir piešķirtas no valsts resursiem,

— šādas priekšrocības ir selektīvas, kā arī

— pasākumi izkropļo vai draud izkropļot konkurenci un var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(184) Tādēļ ir jānosaka, vai šie kritēriji tiek izpildīti attiecībā uz katru izvērtējamo pasākumu, proti, attiecībā uz:

— iespējamo valsts atbalstu *FLG*,

— iespējamo valsts atbalstu *Infratil*,

— iespējamo valsts atbalstu *Ryanair* un

— lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenām lidostā.

(185) Saistībā ar iespējamo valsts atbalstu *FLG* Komisija vispirms izvērtēs, vai iespējamais valsts atbalsta saņēmējs *FLG* joprojām pastāv un, ja nē, vai joprojām turpinās *FLG* saimnieciskā darbība. Komisijai arī jāizvērtē, vai ar iespējamo valsts atbalstu *FLG* radītā priekšrocība varētu būt nodota tā tiesību pārņēmējiem, t. i., vai pastāvēja saimnieciskā pēctecība.

(186) Attiecībā uz iespējamo valsts atbalstu *Ryanair* Komisija izvērtēs tikai 2000. gada līgumu. Šā lēmuma pieņemšanas laikā Komisijai šajā lietā nav pietiekami daudz informācijas, lai izvērtētu, vai vēlākie līgumi, jo īpaši – 2010. gadā noslēgtie, veido valsts atbalstu *Ryanair*. Tādēļ šie līgumi tiks izvērtēti atsevišķā lēmumā.

7.2. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS FLG*

7.2.1. ***Iespējamā valsts atbalsta saņēmējs***

(187) Komisija ir sākusi oficiālo izmeklēšanas procedūru par iespējamu valsts atbalstu *FLG*. Taču 2013. gada janvārī daļa *FLG* aktīvu tika pārdoti uzņēmumam *Yasmina*. *FLG* tika pievienots *Hansestadt Lübeck* un pārstāja eksistēt kā juridiska persona. Uzņēmums *Yasmina* 2014. gadā paziņoja par maksātnespēju, un tā rezultātā 2014. gada aprīlī tika ierosināta maksātnespējas procedūra. Uzņēmuma *Yasmina* aktīvus 2014. gada augustā pārņēma uzņēmums *PuRen*.

(188) Lietās, kurās Komisija pieņem negatīvu lēmumu un uzdod atgūt nesaderīgu atbalstu no uzņēmuma saistībā ar Līguma 107. un 108. pantu, atgūšanas pienākumu var attiecināt arī uz jaunu uzņēmumu, kuram konkrētā atbalsta saņēmējs ir nodevis vai pārdevis daļu aktīvu vai visus aktīvus, ja konkrētā darījuma vai pārdošanas struktūra liecina, ka starp abiem minētajiem uzņēmumiem pastāv saimnieciskā pēctecība.

(189) Ja Komisija konstatētu, ka *FLG* ir ticis sniegts nesaderīgs atbalsts, kurš ir jāatgūst, tai būtu jāizvērtē, kas guva labumu no šā atbalsta un uz kuru uzņēmumu būtu jāattiecina atgūšanas pienākums. Ja nav uzņēmuma, uz kuru varētu attiecināt atgūšanas pienākumu, Komisijai nebūtu jāizvērtē, vai *FLG* tika sniegts atbalsts. Tādēļ Komisija uzskata, ka ir lietderīgi vispirms izvērtēt, vai starp *FLG* un *Yasmina* pastāvēja saimnieciskā pēctecība un vai atgūšanas pienākumu var attiecināt uz *Yasmina* (sk. 7.2.2. iedaļu), kā arī vai *PuRen* kā *Yasmina* aktīvu pircējs būtu varējis gūt labumu no minētā atbalsta (sk. 7.2.3. iedaļu). Komisija pēc tam izvērtē, vai saimnieciskā darbība, kas varētu būt guvusi labumu no minētā atbalsta, joprojām pastāv (sk. 7.2.4. iedaļu). Jautājums par to, vai attiecībā uz *FLG* veiktie pasākumi ietvēra valsts atbalstu un, ja tā – vai šāds atbalsts bija saderīgs, būs jāizvērtē vienīgi tad, ja var identificēt atbalsta saņēmēju, t. i., ja pastāvēja saimnieciskā pēctecība starp *FLG* un *Yasmina* vai *PuRen*, vai ja atbalsts palika saimnieciskās darbības līmenī, t. i., Lībekas lidostas darbības līmenī.

7.2.2. ***Saimnieciskā pēctecība starp FLG un Yasmina***

(190) Lēmumā par aviokompānijas *Alitalia* aktīvu pārdošanu ([1]) Komisija uzskatīja, ka tad, ja aktīvu iegāde notiek par tirgus cenu un neatspoguļo saimniecisko pēctecību starp iepriekšējo un jauno uzņēmumu, nevar prezumēt, ka jaunais uzņēmums ir guvis labumu no konkurences priekšrocības, kas tika radīta ar iepriekšējam uzņēmumam jau piešķirto valsts atbalstu.

(191) Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([2]) saimniecisko pēctecību starp sākotnējo uzņēmumu un jauno struktūru konstatē, pamatojoties uz rādītāju kopumu. Šo rādītāju kopumu Tiesa apstiprināja lietā *Ryanair*/Komisija ([3]). Tomēr tas nav obligāts tādu kumulatīvu prasību kopums, kurām ir jābūt pilnībā izpildītām ikvienā gadījumā ([4]). Izvērtējot divu uzņēmumu savstarpējo saimniecisko pēctecību, var ņemt vērā šādus faktorus:

— pārdoto aktīvu apjoms (aktīvi un pasīvi, darbaspēka saglabāšana, grupētie aktīvi),

([1]) Komisijas 2008. gada 12. novembra lēmums – Valsts atbalsts – N 510/2008 – Itālija – *Alitalia aktīvu pārdošana* (OV C 46, 25.2.2009., 6. lpp.).

([2]) 2003. gada 8. maija spriedums, Itālija un *SIM 2 Multimedia*/Komisija, apvienotās lietas C-328/99 un C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; Komisijas 2008. gada 17. septembra lēmums, valsts atbalsts N 321/2008, N 322/2008 un N 323/2008 – Grieķija – *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services* (OV C 18, 23.1.2010., 9. lpp.); Komisijas 2008. gada 12. novembra lēmums, valsts atbalsts N 510/2008 – Itālija – *Alitalia aktīvu pārdošana* (OV C 46, 25.2.2009., 6. lpp.); Komisijas 2012. gada 4. aprīļa lēmums SA.34547 – Francija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (OV C 305, 10.10.2012., 5. lpp.).

([3]) 2012. gada 28. marta spriedums, *Ryanair Ltd*/Komisija, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164.

([4]) 2012. gada 28. marta spriedums, *Ryanair Ltd*/Komisija, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156. punkts.

— pārdošanas cena,

— pircēja(-u) identitāte,

— pārdošanas brīdis (pēc sākotnējā izvērtējuma uzsākšanas, pēc oficiālās izmeklēšanas procedūras vai pēc galīgā lēmuma) un

— darbības ekonomiskā pamatotība.

7.2.2.1. **Pārdoto aktīvu apjoms**

(192) Komisija vispirms norāda, ka principā, ja pircējs pilnībā pārņem pārdevēja aktīvus, tas var liecināt par iespējamu saimniecisko pēctecību starp pircēju un pārdevēju. Tomēr šādas pēctecības var nebūt, ja kopējais izvērtējums parāda, ka pārdošanas apjomu nosaka tirgus. Piemēram, ja pārdošanas apjomu nosaka atklātā, pārredzamā, nediskriminējošā un beznosacījumu konkursa procedūrā, tas var liecināt par saimnieciskās pēctecības neesību. Šajā sakarā pretendentiem būtu jābūt iespējai brīvi izvēlēties, vai izteikt piedāvājumu par atsevišķiem aktīviem, aktīvu grupu vai visiem aktīviem, viņiem nedrīkstētu būt pienākums iestāties pārdevēja noslēgtajos līgumos un viņiem būtu jāspēj brīvi izvēlēties, vai viņi vēlas pārņemt visus pārdevēja darbiniekus, dažus no tiem vai nevienu no tiem.

(193) Komisija konstatē, ka publicētajā konkursa paziņojumā par *FLG* aktīvu pārdošanu bija noteikts, ka pretendenti var vai nu pirkt 90 % *FLG* akciju, vai arī īstenot līdzvērtīgu saimniecisko risinājumu, lai pārņemtu lidostas darbību. Līdz ar to tas ļāva pretendentiem izteikt piedāvājumu par *FLG* akciju iegādi, izteikt piedāvājumu par aktīvu vai aktīvu kopumu iegādi, vai rast citu ekonomisko risinājumu, piemēram, aktīvus nomāt. Minētais tika apstiprināts informatīvajā memorandā, ko nosūtīja visiem ieinteresētajiem pretendentiem pirms ieinteresētības apliecināšanas. Tādēļ ieinteresētajiem pretendentiem bija skaidrs, ka viņi var piedāvāt iegādāties akcijas, aktīvus vai aktīvu kopumus. No pieciem pretendentiem, kas iesniedza sākotnējo piedāvājumu, divi pretendenti piedāvāja nopirkt aktīvus, savukārt pārējie piedāvāja nopirkt akcijas. No trim pretendentiem, kas iesniedza saistošus piedāvājumus, divi pretendenti piedāvāja nopirkt aktīvus, bet viens – akcijas. Uzņēmuma *Yasmina* pārvaldītājsabiedrība *3Y* piedāvāja augstāko cenu par aktīvu kopuma pārņemšanu. Kā norāda Vācija, *Yasmina* pārņēma aptuveni […] % *FLG* aktīvu, pamatojoties uz kopējās aktīvu uzskaites vērtības salīdzinājumu ar pārņemto aktīvu vērtību. Starp nenopirktajiem aktīviem bija arī […].

(194) Komisija konstatē, ka uz nenopirktajām vienībām attiecās divi nomas līgumi starp *Yasmina* un *Hansestadt Lübeck*. Viens no tiem attiecās uz lidostas infrastruktūru un zemi, par kuru pirms pārdošanas pastāvēja nomas līgums starp *FLG* un *Hansestadt Lübeck*. Šo nomas līgumu pārņēma *Yasmina*. Otrs attiecās uz atlikušajiem lidostas aktīviem, kas no *FLG* bija nodoti *Hansestadt Lübeck*, kad *Hansestadt Lübeck* pārņēma *FLG*.

(195) Tas, ka *FLG* tika pārdots aktīvu cesijas līguma veidā un pircējs neiegādājās lielu daļu aktīvu, liecina par saimnieciskās pēctecības neesību. No otras puses, *Yasmina* nomāja pirkumā neiesaistītos aktīvus no *Hansestadt Lübeck*, un tas liecina, ka konkursa procedūras rezultātā *Yasmina* varēja izmantot visus aktīvus. Tas drīzāk liecina, ka saimnieciskā pēctecība pastāv.

(196) Attiecībā uz darbiniekiem – pārdošanas līgumā bija noteikts, ka darbiniekus pārņem *Yasmina* saskaņā ar Vācijas Civilkodeksa (*Bürgerliches Gesetzbuch*, *BGB*) 613.a punktu. *BGB* 613.a punkts balstās uz Padomes Direktīvu 2001/23/EK ([1]). Šajā punktā ir noteiktas tiesības un pienākumi darījumdarbības pārejas gadījumā. Konkrētāk, 613.a punktā ir noteikts: "[j]a uzņēmums vai daļa no uzņēmuma ar tiesisku darījumu pāriet citam īpašniekam, tas pārņem no darba tiesiskajām attiecībām izrietošās tiesības un pienākumus, kas ir spēkā pārejas brīdī. Ja šīm tiesībām un pienākumiem piemēro darba koplīguma vai darba līguma juridiskos noteikumus, tie kļūst par daļu no darba tiesiskajām attiecībām starp jauno īpašnieku un darbinieku un nevar tikt mainīti par sliktu darbiniekam, pirms nav beidzies gads, kas seko pārejas gadam…" ([2]) Turklāt iepriekšējam darba devējam vai jaunajam īpašniekam pirms pārejas rakstiski jāinformē darbinieki, kurus skar pāreja, un darbinieks pret darba tiesisko attiecību pāreju var rakstiski iebilst.

([1]) Padomes 2001. gada 12. marta Direktīva 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā (OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.).

([2]) *Bürgerliches Gesetzbuch* (*BGB*), 1896. gada 18. augusts, 613.a punkts, 242.

(197) Pamatojoties uz šo juridisko noteikumu, darbinieki tika informēti par pāreju un tika pārņemti, ja pret to nebija iebildumu. Šajā gadījumā *FLG* bija […] darbinieki, no kuriem […] iebilda pret pārņemšanu. Šie darbinieki tika nosūtīti strādāt *Hansestadt Lübeck*.

(198) Aktīvu pāreja neietvēra nosacījumus, kas pārsniegtu juridiskos pienākumus, piemēram, nosacījumu attiecībā uz pārņemamo darbinieku skaitu vai pienākumu saglabāt darbiniekus lielākā mērā, nekā nosaka parastās darba tiesību aktos noteiktās līgumiskās saistības.

(199) Vienīgais ar darbiniekiem saistītais līguma noteikums ir atgādinājums par piemērojamajiem darba tiesību aktiem; kopumā tas, ka vairums darbinieku tika pārcelti, ne obligāti nozīmē, ka pastāvēja saimnieciskā pēctecība ([1]).

(200) Tomēr kopumā, tā kā *Yasmina*, apvienojot daļēju aktīvu pārdošanu ar diviem nomas līgumiem par atlikušajiem aktīviem, varēja izmantot visus aktīvus, kuri iepriekš piederēja *FLG* un kurus tas izmantoja, pārdoto aktīvu apjoms drīzāk liecina par saimnieciskās pēctecības esību.

7.2.2.2. **Pārdošanas cena**

(201) Lai novērstu saimniecisko pēctecību, aktīvi ir jāpārdod par to tirgus cenu, piemēram, atklātā, pārredzamā, nediskriminējošā un beznosacījumu konkursa procedūrā.

(202) Komisijai jāizvērtē, vai *FLG* aktīvi patiešām tika pārdoti atklātā, pārredzamā, nediskriminējošā un beznosacījumu konkursa procedūrā pretendentam, kurš bija iesniedzis visaugstāko piedāvājumu, ievērojot pārejas drošību.

(203) Pirmkārt, Komisija norāda, ka uzaicinājumā izteikt interesi par *FLG* aktīviem nebija ietverti ierobežojumi attiecībā uz personām, kuras ir tiesīgas iesniegt piedāvājumus, un iespējamajiem pretendentiem netika noteikti nekādi nosacījumi. Piedāvājumu konkursa procedūrā varēja iesniegt jebkurš uzņēmums. Turklāt minētā konkursa procedūra tika publiskota, izmantojot paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* elektroniskajā pielikumā.

(204) Otrkārt, kas attiecas uz pārredzamības principu, Komisija konstatē, ka pretendentiem bija vairāk nekā mēnesis laika, lai izlemtu, vai izteikt ieinteresētību, pamatojoties uz informatīvo memorandu, kuru varēja pieprasīt pārdevējam. Pēc tam investoriem, kuri bija pauduši ieinteresētību, bija dotas aptuveni trīs nedēļas laika, lai izvērtētu informāciju, kas tiem tika sniegta padziļinātās izpētes procesā ([2]), un lai izlemtu, vai līdz 2012. gada 15. oktobrim iesniegt sākotnējo piedāvājumu. Visiem investoriem pēc sākotnējo piedāvājumu iesniegšanas tika dota iespēja piedalīties informatīvā sanāksmē ar pārdevēja piedalīšanos. Saistošo piedāvājumu iesniegšanas termiņš bija 2012. gada 20. novembris.

(205) Komisija arī norāda, ka vēl pirms konkursa paziņojuma publicēšanas pārdevējs noteica kritērijus, saskaņā ar kuriem tiks izvēlēts saimnieciski izdevīgākais piedāvājums, un paziņoja pretendentiem attiecīgos kritērijus jau procedūras sākumā.

(206) Treškārt, nevienā konkursa procedūras posmā pretendenti netika savstarpēji diskriminēti. Visi pretendenti saņēma vienādu informāciju un skaidrojumus par konkursa noteikumiem un procedūrām, piedāvājumu iesniegšanas termiņiem un *FLG*. Nevienam pretendentam sarunās netika piedāvāts ekskluzīvs statuss. Nobeiguma posmā trīs pretendenti izteica saistošus piedāvājumus.

(207) Pēc saistošo piedāvājumu izvērtēšanas saskaņā ar kritērijiem, kas tika noteikti pirms procedūras sākuma, *Hansestadt Lübeck* secināja, ka ekonomiski izdevīgāko piedāvājumu izteica *3Y*. *Hansestadt Lübeck* ieteica *Bürgerschaft* noslēgt pārdošanas līgumu. *Bürgerschaft* 2012. gada 29. novembrī nolēma pieņemt *Yasmina* piedāvājumu, un *FLG* aktīvi tika pārdoti uzņēmumam *3Y*, kas šim mērķim bija izveidojis uzņēmumu *Yasmina*; šis līgums stājās spēkā 2013. gada 1. janvārī.

([1]) Komisijas 2012. gada 4. aprīļa Lēmums – SA.34547 – Francija – *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire* (OV C 305, 10.10.2012., 10. lpp.).

([2]) Padziļinātā izpēte ir iespējamā apvienošanās, iegādes, privatizācijas vai līdzīga korporatīvā finanšu darījuma mērķa izpēte, ko parasti veic pircējs.

(208) Ceturtkārt, aktīvu pārdošanas konkurss ir beznosacījumu, ja potenciālais pircējs kopumā var brīvi iegādāties aktīvus un izmantot tos pēc saviem ieskatiem neatkarīgi no tā, vai tas veic konkrētu darījumdarbību ([1]). Šajā sakarā Komisija norāda, ka publicētajā konkursa paziņojumā par *FLG* aktīvu pārdošanu bija noteikts, ka pircējam ir jāturpina lidostas darbība. Turklāt sekmīgais pretendents *Yasmina* par *FLG* aktīvu iegādi samaksāja galīgo pirkuma cenu EUR […] apmērā. *Yasmina* arī noslēdza divus nomas līgumus par infrastruktūru, zemi un aktīviem, kuru īpašumtiesības piederēja *Hansestadt Lübeck*. Nomas maksa bija attiecīgi EUR […] gadā un EUR […] gadā. Vienlaikus *Hansestadt Lübeck* apņēmās piešķirt *Yasmina* ieguldījumu piešķīrumu EUR […] apmērā, ja tiktu izpildīti konkrēti nosacījumi. *FLG* aktīvu pārdošana bija tieši saistīta ar nākotnes ieguldījumu piešķīrumu uzņēmumam *Yasmina*. Tā kā nākotnes piešķīrums bija lielāks nekā pirkuma cena, pārdošanas cena bija negatīva.

(209) Ņemot vērā šos elementus, Komisija apšauba konkursa procedūras beznosacījumu raksturu. Ja aktīvu pārdošana notiek konkursā ar nosacījumiem, nevar prezumēt, ka konkursa procedūras dēļ darījums atbilda tirgus apstākļiem. Tādēļ Komisija nevar izdarīt secinājumus attiecībā uz jautājumu, vai *Yasmina* par *FLG* aktīviem samaksāja tirgus cenu. Ja *Yasmina* tomēr nesamaksāja pilnu tirgus cenu, tas liecinātu par saimniecisko pēctecību.

7.2.2.3. **Pircēja identitāte**

(210) Pircējs bija uzņēmums *Yasmina – 3Y* meitasuzņēmums. Vienīgais *3Y* akcionārs bija Saūda Arābijas pilsonis *Adel Mohammed Saleh M. Alghanmi*. *Yasmina* bija privāts uzņēmums bez iepriekšējas saistības ar *FLG* vai *Hansestadt Lübeck*. Apstāklis, ka *Yasmina* bija neatkarīgs no *FLG* un no valsts sektora iestādēm, norāda, ka saimnieciskās pēctecības nav. Komisija tādēļ secina, ka pircēja identitāte neliecina par saimnieciskās pēctecības esību.

7.2.2.4. **Pārdošanas brīdis**

(211) *Hansestadt Lübeck* mērķis bija privatizēt lidostu, pirms Komisija sāk savu izmeklēšanu. Pēc tam, kad 2009. gadā neizdevās pirmā privatizācija par labu *Infratil*, *Hansestadt Lübeck* 2012. gadā sāka otro mēģinājumu, kas noslēdzās sekmīgi ar lidostas privatizāciju par labu *Yasmina*. Pārdošana uzņēmumam *Yasmina* notika pēc tam, kad tika pieņemti 2007. un 2012. gada lēmumi par procedūras sākšanu, taču pirms Komisijas galīgā lēmuma pieņemšanas. Tas, ka lidostas pārdošana ir daļa no *Hansestadt Lübeck* nepārtrauktajiem centieniem privatizēt lidostu, liecina, ka tas nav apzināts mēģinājums izvairīties no atbalsta atgūšanas. Pārdošanas procesa brīdis liecina par saimnieciskās pēctecības neesību.

(212) Turklāt Tiesa agrāk ir lēmusi, ka saimnieciskā pēctecība eksistē, ja pastāv "objektīvs apstāklis, ka ar nodošanu tiek apiets strīdīgā atbalsta atgūšanas pienākums" ([2]). Tomēr, tā kā šajā gadījumā Komisija nebija pieņēmusi lēmumu par valsts atbalsta esību Lībekas lidostā kopš 2007. gada, kad sākotnēji tika sākta lietas izmeklēšana, nevar secināt, ka privatizācijas laikā šāds nodoms pastāvēja. Gluži pretēji – šajā gadījumā *Hansestadt Lübeck* rīkojās ekonomiski konsekventi, jo lidostas privatizācija bija paredzēta jau pirms tam, kad Komisija sāka izvērtēt iespējamo valsts atbalstu Lībekas lidostā ([3]).

(213) Turklāt Tiesa iepriekš ir atzinusi, ka saimnieciskā pēctecība var pastāvēt, ja ir izveidota sabiedrība, lai turpinātu daļu no šā maksātnespējīgā uzņēmuma darbības ([4]). Taču tas nav noticis, jo *Hansestadt Lübeck* uzsāka un pabeidza pārdošanu *Yasmina* laikā, kad *FLG* nebija maksātnespējīgs. Komisija tādēļ secina, ka pārdošanas brīdis neliecina par saimnieciskās pēctecības esību.

7.2.2.5. **Darbības ekonomiskā pamatotība**

(214) Izsakot savu ieinteresētību, uzņēmums *Yasmina* iepazīstināja ar vērienīgu darījumdarbības plānu, kura mērķis bija pārveidot Lībekas lidostu par modernu lidostu, kas ir pievilcīga dažādiem uzņēmumiem. Plānā bija paredzēts piesaistīt uzņēmumus ar modernu augsto tehnoloģiju darījumdarbības parku, kurā būtu iekļauti kinoteātri, bankas, kafejnīcas, restorāni un autostāvvietas ar īpašiem testa trekiem, kartinga treks, slidotava, augstās modes

([1]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 94. apsvērums.
([2]) 2010. gada 13. septembra spriedums, Grieķija/Komisija, T-415/05, ECLI:EU:T:2010:386, 146. punkts.
([3]) Turpat. Tiesa ir atzinusi, ka ekonomiskā nekonsekvence var liecināt par finansiālo pēctecību.
([4]) 2012. gada 11. decembra spriedums, Komisija/Spānija, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, 106. punkts.

saloni, luksusa viesnīca, sanāksmju centrs, kā arī apģērbu vairumtirdzniecības ciemats. Papildus tam tika plānots uzbūvēt kravas savienojumu, lai savienotu ūdensceļus ar zemes un gaisa ceļiem un atvieglotu satiksmi. Plānā bija ietvertas noliktavas funkcijas, garāki skrejceļi un apkalpošanas infrastruktūra. Turklāt bija paredzētas papildu izmaiņas pašreizējā darījumdarbības plānā, piemēram, lēta degviela vieglajiem gaisa kuģiem, pašapkalpošanās reģistrācijas pakalpojums, bāzes darbība ar luksusa klases VIP pasažieru dalību, reklamējot lidostu kā vietu, kur organizēt aviošovus un aviācijas nozares izstādes. Vienlaikus Lībekas lidosta turpinātu darbību kā lidosta, proti, piedāvātu čarterlidojumus un regulāros lidojumus. No *ex ante* skatupunkta Lībekas lidostai bija jāsaglabā lidostas statuss, taču darījumdarbības plāns mainītos.

(215) Komisija konstatē, ka, lai gan *Yasmina* darījumdarbības koncepcija atšķīrās no *FLG* darbībām, *Yasmina* tomēr plānoja piedāvāt *FLG* piedāvātajām aviācijas darbībām līdzīgas darbības. Kopumā tas, šķiet, drīzāk liecina, ka saimnieciskā pēctecība pastāv. Fakts, ka *ex post* uzņēmums *Yasmina* varēja piedāvāt tikai samazināta apjoma aviācijas darbības, jo *Ryanair* atstāja Lībeku, lai sāktu lidojumus no netālās Hamburgas lidostas, nemaina šo secinājumu.

7.2.2.6. **Secinājumi par saimniecisko pēctecību starp *FLG* un *Yasmina***

(216) Komisija konstatē, ka daži rādītāji liecina par saimnieciskās pēctecības neesību starp *FLG* un *Yasmina*, bet daži – par tās esību. Svarīgākais, ka Komisija nevar izslēgt to, ka *Yasmina* par *FLG* aktīviem samaksāja cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu. Tādējādi, lai gan daži rādītāji liecina par saimnieciskās pēctecības neesību, Komisija nevar izslēgt to, ka saimnieciskā pēctecība starp *FLG* un *Yasmina* tomēr pastāvēja. Taču Komisija norāda, ka uzņēmumi *3Y* un *Yasmina* jebkurā gadījumā pa šo laiku ir tikuši likvidēti. Tādēļ, pat ja starp *FLG* un *Yasmina* būtu pastāvējusi saimnieciskā pēctecība, atgūšanas pienākumu vairs nevarētu attiecināt uz *Yasmina*.

7.2.3. ***Saimnieciskā pēctecība starp FLG un PuRen***

(217) Ja starp *FLG* un *Yasmina* pastāvēja saimnieciskā pēctecība un, ņemot vērā to, ka uzņēmums *Yasmina* pa šo laiku ir likvidēts, Komisijai ir jāizvērtē, vai *Yasmina* aktīvu pircējs guva labumu no iespējamā valsts atbalsta *FLG* un vai atgūšanas pienākums būtu jāattiecina uz šo pircēju.

(218) Pirms uzņēmuma *Yasmina* likvidācijas tā aktīvi tika pārdoti citam privātajam investoram – *PuRen*. Komisija norāda, ka tā aktīvi tika pārdoti tiesas pārraudzītā maksātnespējas procedūrā, kā to paredz Vācijas maksātnespējas tiesības ([1]). Minētais liecina par to, ka jebkurā gadījumā, ja starp *FLG* un *Yasmina* būtu pastāvējusi saimnieciskā pēctecība, saimnieciskās pēctecības ķēde šajā stadijā tiktu pārtraukta. Tādēļ *PuRen* neguva labumu no iespējamā valsts atbalsta *FLG*.

7.2.4. ***Priekšrocība pārdotajai darījumdarbībai***

(219) Arī galvenā darījumdarbība, ko īstenoja *FLG*, proti, Lībekas lidostas darbība, vairs neeksistē, jo Lībekas lidosta ir pārtraukusi apkalpot regulāros lidojumus un čarterlidojumus. Šā lēmuma pieņemšanas laikā Lībekas lidostu neapkalpo neviena aviokompānija. Tādēļ arī pārdotā darījumdarbība nevarēja būt guvusi labumu no iespējamā valsts atbalsta *FLG*.

(220) Turklāt Komisijai ir jāizvērtē, vai *Yasmina* samaksātā negatīvā pārdošanas cena par *FLG* aktīviem tomēr būtu varējusi radīt priekšrocību pārdotajai darījumdarbībai ([2]), šajā gadījumā – lidostai. Šai nolūkā Komisijai jāizvērtē, vai *Hansestadt Lübeck* rīkojās kā TED. Lidostas pārdošanas izmaksas būtu jāsalīdzina ar izmaksām hipotētiska scenārija gadījumā, kas izskatāmajā lietā varētu būt lidostas slēgšana vai *FLG* veikta lidostas darbības turpināšana.

(221) Tomēr, tā kā šā lēmuma pieņemšanas laikā neviena aviokompānija lidostu neapkalpo un tādējādi no Lībekas lidostas vai uz to netiek piedāvāti ne regulārie lidojumi, ne čārterlidojumi, Komisija uzskata, ka nav jāizvērtē, vai negatīvā pārdošanas cena radīja priekšrocību pārdotajai darījumdarbībai. Pārdotā darījumdarbība no tirgus ir pazudusi.

([1]) 1994. gada 5. oktobra Maksātnespējas likums (“*Insolvenzordnung*”) (BGBl. I, 2866. lpp.), jaunākie grozījumi izdarīti ar 2015. gada 20. novembra likuma (BGBl. I, 2010. lpp.) 16. pantu.

([2]) Sk. Komisijas 2008. gada 27. februāra lēmumu par valsts atbalstu C 46/07 (ex NN 59/07), ko īsteno Rumānija saistībā ar *Automobile Craiova* (agrākais *Daewoo Romania*) (OV L 239, 6.9.2008., 12. lpp.).

(222) Šis konstatējums neskar izvērtējumu attiecībā uz to, vai Lībekas lidostas nesenā pārdošana uzņēmumam *Stöcker* bija saistīta ar valsts atbalstu pircējam. Komisija arī atgādina Vācijai, ka ikvienam pasākumam, kura mērķis ir sagatavot Lībekas lidostu regulāro lidojumu vai čārterlidojumu uzsākšanai nākotnē, piemēro valsts atbalsta kontroli un par to būs jāpaziņo Komisijai.

7.2.5. ***Secinājumi***

(223) Komisija secina, ka nav jāpieņem lēmums par to, vai iespējamais valsts atbalsts *FLG* ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un, ja tā, vai šādu atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. *FLG* kā juridiska persona ir beigusi pastāvēt, un tās saimnieciskā darbība vairs nenotiek. Turklāt, pat ja pastāvētu *FLG* un *Yasmina* saimnieciskā pēctecība, vairs nebūtu iespējams atgūt atbalstu no *Yasmina*, jo šis uzņēmums ir likvidēts un tā aktīvi tika pārdoti tiesas pārraudzītā maksātnespējas procedūrā, kā to paredz Vācijas tiesību akti maksātnespējas jomā.

7.3. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS INFRATIL*

7.3.1. ***FLG akciju pārdošana***

7.3.1.1. **Priekšrocība**

(224) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ([1]).

(225) Saskaņā ar LESD 345. pantu "Līgumi nekādi neietekmē dalībvalstu tiesību aktus, kas reglamentē īpašumtiesību sistēmu". Uzņēmuma privatizācija – pāreja no publiskā uz privāto sektoru – ir saimnieciskās politikas izvēle, kas pati par sevi ir dalībvalstu ekskluzīvajā kompetencē.

(226) Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([2]) un Komisijas praksi ([3]), ja dalībvalsts pārdod uzņēmuma akcijas, pircējs negūst priekšrocību, ja dalībvalsts rīcība atbilst TED rīcībai. Tas tā ir, ja hipotētisks privātais akcionārs, vadoties no izredzēm gūt peļņu, būtu noslēdzis attiecīgo darījumu. Tādēļ ar ekonomiku nesaistītus apsvērumus, piemēram, ražošanas politikas, nodarbinātības vai reģionālās attīstības mērķus, nevar ņemt vērā. Šo principu vairākkārt ir apstiprinājusi Komisija un Tiesa ([4]).

(227) 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" ([5]).

(228) Tādēļ, lai izvērtētu, vai *Hansestadt Lübeck*, privatizējot Lībekas lidostu, rīkojās kā TED, ir jāizvērtē dažādie *Hansestadt Lübeck* tobrīd pieejamie risinājumi, lai pārbaudītu, vai *Hansestadt Lübeck* izvēlējās finansiāli izdevīgāko no iespējamajiem risinājumiem. Viena vai vairāku neatkarīgu revīzijas uzņēmumu veikts izvērtējums var kalpot kā darījuma tirgus vērtības pierādījums.

(229) *Hansestadt Lübeck* 2004. gadā neatkarīgai privātai bankai ([6]) pasūtīja lidostas slēgšanas un darbības turpināšanas novērtējumu ("*Berenberg* pētījums"). *Berenberg* pētījumā tika izvērtēta šādu risinājumu vērtība iespējami sliktākajā un labākajā gadījumā.

([1]) 1999. gada 29. aprīļa spriedums, Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts; 1996. gada 11. jūlija spriedums, *Syndicat francais de l'Express international (SFEI)* un citi/*La Poste* un citi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285.

([2]) Sk., piem.: 2000. gada 12. decembra spriedums, *Alitalia*/Komisija, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289; 2003. gada 6. marta spriedums, *WestLB*/Komisija, apvienotās lietas T-228/99 un T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; 2007. gada 29. marta spriedums, *Scott SA*/Komisija, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99; 2003. gada 8. maija spriedums, Itālija un *SIM 2 Multimedia*/Komisija, apvienotās lietas C-328/99 un C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252; 1996. gada 12. decembra spriedums, *Air France*/Komisija, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194.

([3]) XXIII ziņojums par konkurences politiku, 1993. gads, 255. lpp.

([4]) Komisijas 2013. gada 19. jūnija lēmums C(2013) 3546 *final*, SA.36197 (13/N) – *Portugal. Privatisation of ANA – Aeroportos de Portugal* (OV C 256, 5.9.2013., 3. lpp.); 1986. gada 10. jūlija spriedums, Beļģija/Komisija, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([5]) 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija ("*Stardust Marine*"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71. punkts.

([6]) Novērtējumu veica uzņēmums *Berenberg Consult GmbH* (*Hamburger Privatbank Berenberg* meitasuzņēmums).

9. tabula

Hansestadt Lübeck* iespējas un to novērtējums, ko veica *Berenberg Consult

Risinājumi	Sliktākais gadījums (EUR)	Labākais gadījums (EUR)	Vidējais aritmētiskais (EUR)
Privatizācija (visoptimiskākajā gadījumā, tostarp subsīdijas, lidostas teritorijas pārdošana 2009. gadā, parādnieka garantija (*Besserungsschein*))	[…]	[…]	[…]
Parastā slēgšana (*Ordentliche Schließung*) (visoptimistiskākajā gadījumā bez akcionāru tiešās atbildības *Durchgriffshaftung*)	[…]	[…]	[…]
Maksātnespēja (visoptimistiskākajā gadījumā bez *Durchgriffshaftung*)	[…]	[…]	[…]
Darbības turpināšana kā iepriekš (nav atšķirības starp visoptimistiskāko un vissliktāko gadījumu)	[…]	[…]	[…]

(230) Atsauces datums (*Stichtag*) bija 2003. gada 31. decembris. *Berenberg* pētījumā tika secināts, ka lidostas darbības turpināšanas izmaksas būtu EUR […]. *Berenberg* pētījumā šīs izmaksas ir aplēstas, pieņemot, ka lidosta turpmākajos gados turpinās strādāt ar zaudējumiem. Novērtējumā tika lēsts, ka izmaksas risinājumā, kas paredzēja privatizāciju, būtu no EUR […] līdz EUR […]. Šajā novērtējumā bija iekļauta pozitīva pirkuma cena – EUR […]. Tā kā iespējamais lidostas pircējs gaidāmos zaudējumus atspoguļotu pirkuma cenā, šī aplēstā cena liecina, ka novērtējumā tika prezumēta rentabilitāte pēc privatizācijas. Rentabilitātes prezumpciju var izskaidrot ar augstāku efektivitāti pēc privatizācijas un ar sagaidāmo pasažieru skaita palielināšanos. Tādēļ tas ir pamatots. Jo īpaši *Ryanair* bija paziņojis, ka skrejceļa pagarināšanas gadījumā Lībekas lidostā izveidos bāzi.

(231) Uz šā pamata *Hansestadt Lübeck* nolēma sākt lidostas privatizācijas procesu, jo tas bija finansiāli izdevīgākais no pieejamajiem risinājumiem. Komisija vērš uzmanību uz to, ka *Berenberg* pētījumā bija prognozēts, ka lidostas darbību varētu pārdot par pozitīvu cenu, savukārt tad, ja tā paliktu publiskajā īpašumā, būtu sagaidāms, ka šī darbība arī turpmāk radīs zaudējumus.

(232) Starp *Hansestadt Lübeck* un *Infratil* noslēgtais līgums sastāv no vairākiem elementiem, un tajā ir paredzēti atšķirīgi scenāriji, kas atspoguļo situāciju 2005. gada oktobrī.

(233) Tā kā Šlēsvigas Augstākā administratīvā tiesa ar 2005. gada jūlija spriedumu apturēja plānojuma apstiprinājumu (sk. 78. apsvērumu), *Infratil* tika liegts lidostu paplašināt. Tādēļ *FLG* vērtība samazinājās. Turklāt plānotā *Ryanair* pakalpojumu paplašināšana un līdz ar to lidostas rentabilitāte lielākoties bija atkarīga no plānojuma apstiprinājuma saņemšanas nākotnē.

(234) Tā kā *Infratil* bija investors no Jaunzēlandes un viens no pirmajiem privātajiem investoriem reģionālā kontinentālās Eiropas lidostā, tam bija neliela informatīvā bāze riska novērtējuma veikšanai. Balstoties uz iepriekšējo pieredzi un zināšanām par Vācijas administratīvo procesu, *Hansestadt Lübeck* varēja pamatoti sagaidīt, ka plānošanas apstiprinājums tiks saņemts. Vienlaikus *Hansestadt Lübeck* bija jāpieņem, ka *Infratil* uz plānojuma apstiprināšanas procesu attiecinātu lielāku risku, un *Hansestadt Lübeck* tādējādi bija jāpieņem, ka *Infratil* nevēlētos sākumā maksāt pilno pirkuma cenu. Tā rezultātā sarunās tika panākta vienošanās par pārdošanas iespēju, kā arī pirkuma cenas sadalīšanu Pirkuma cenā I, kas maksājama uzreiz, un Pirkuma cenā II, kas bija jāmaksā tikai tad, ja un kad tiktu saņemts plānojuma apstiprinājums. Šo apstākļu dēļ Komisija secina, ka privāts akcionārs būtu sarunās vienojies par līdzīgām iespējām.

(235) Komisijai arī jāizvērtē, vai darījumā noteiktā cena par nolīgtajām iespējām atbilst tirgus prasībām.

Pirkuma cena I (EUR […]) un pārdošanas iespēja

(236) Šajā scenārijā 2005. gada dalības līgumā paredzētie nosacījumi netiek izpildīti un plānojuma apstiprinājums netiek saņemts. Tā rezultātā *Infratil* nav jāmaksā Pirkuma cena II. Komisijas pasūtītajā neatkarīgā konsultāciju uzņēmuma *Ecorys* pētījumā redzams, ka tad, ja nenotiktu paplašināšanās, bija gaidāms, ka Lībekas lidosta strādātu ar zaudējumiem.

2. attēls

Pesimistiskā scenārija NPV (90 % no pašu kapitāla vērtības) un pirkuma cena

[…]

(237) Šajā situācijā būtu gaidāms, ka *Infratil* izmantos pārdošanas iespēju. Tādējādi Pirkuma cena I ir tikai simboliska cena, kuru nodrošina *Infratil* izejas stratēģija – atcelt darījumu. Tā kā šajā scenārijā lidostas darbība nebūtu rentabla, Komisija secina, ka pozitīvā cena EUR […] atbilst tirgus prasībām un *Infratil* netika radītas ekonomiskas priekšrocības.

(238) Pārdošanas iespējas cenu EUR […] (kas jāmaksā *Hansestadt Lübeck*) galvenokārt veido maksājumi par akcionāru aizdevumiem, ieguldījumiem, darbības zaudējumiem, kā arī plānojuma apstiprināšanas procesa izmaksas – izmaksas, kuras *Hansestadt Lübeck* būtu bijis jāsedz, ja lidosta netiktu privatizēta. Ņemot vērā cenas dažādos komponentus, pārdošanas iespēja atbilstu līguma atsaukšanai un sākotnējā darījuma atcelšanai.

(239) Komisija arī norāda, ka darbības zaudējumu pārņemšana nepārsniedz EUR […]. Tomēr no lidostas zaudējumiem, kas tika konstatēti gados pirms privatizācijas, var secināt, ka *Infratil* nevarēja nezināt, ka faktiskie zaudējumi ievērojami pārsniegs šo ierobežojumu, ja Lībekas lidosta neattīstīsies tā, kā paredzēts.

10. tabula

***FLG* zaudējumi 1995.–2010. gadā, EUR (tūkstošos)**

Gads	*FLG* zaudējumi, EUR (tūkstošos)
1995	[…]
1996	[…]
1997	[…]
1998	[…]
1999	[…]
2000	[…]
2001	[…]
2002	[…]
2003	[…]
2004	[…]
2005	[…]
2006 (no 1. janvāralīdz 31. martam)	[…]
2007	[…]
2008	[…]
2009	[…]
2010	[…]

(240) Ekstrapolējot trijos gados pirms privatizācijas (2002.–2004. g.) ciesto zaudējumu pieaugumu, laikposmā no 2005. gada 1. oktobra līdz 2008. gada 31. decembrim būtu gaidāmi zaudējumi vairāk nekā EUR […] apmērā. Pat ja pieņemtu, ka zaudējumi gadā pirms privatizācijas paliek nemainīgi, būtu gaidāmi zaudējumi EUR […] apmērā.

Tādēļ gadījumā, ja akcijas tiktu tālākpārdotas, kā arī, ņemot vērā to, ka *Hansestadt Lübeck* pārņemtu EUR […] no zaudējumiem, *Infratil* būtu varējis pamatoti zināt, ka tam būtu jācieš papildu zaudējumi, kuru apmērs būtu no EUR […] līdz EUR […]. Šo aprēķinu pamato *ex post* dati, saskaņā ar kuriem lidosta attiecīgajā laika posmā bija uzkrājusi zaudējumus EUR […] apmērā.

(241) Ir skaidrs, ka privāts pārdevējs nebūtu spējis sarunās panākt labvēlīgāku pārdošanas iespējas cenu. Tādēļ Komisija secina, ka *Hansestadt Lübeck* sarunās par pārdošanas iespēju rīkojās kā TED un *Infratil* neguva nekādu ekonomisko priekšrocību.

Pirkuma cena II (EUR […])

(242) Pirkuma cena II EUR […] apmērā *Infratil* bija jāmaksā tikai tad, ja tiktu izpildīti konkrēti nosacījumi, kas nodrošināja lidostas rentabilitāti.

(243) Šī cena atbilst pārdošanas cenai, par kuru puses vienojās 2005. gada martā publiskā iepirkuma procedūrā.

(244) Ekonomisko priekšrocību var izslēgt, ja pārdošana atbilst tirgus apstākļiem. To var prezumēt, ja pārdošana notiek publiska konkursa procesā un tiek izpildīti šādi kumulatīvi kritēriji ([1]):

— akcijas tiek pārdotas konkursa procedūrā, kas ir atvērta jebkuram interesentam, pārredzama un nediskriminējoša,

— pārdošana nenotiek uz tādiem nosacījumiem, kas ir neraksturīgi salīdzināmos darījumos starp privātpersonām un kas potenciāli var samazināt pārdošanas cenu,

— līdzdalība tiek pārdota pretendentam, kurš solījis visvairāk,

— pretendentiem jādod pietiekami daudz laika un informācijas, lai tie varētu veikt aktīvu pienācīgu izvērtējumu, kas būtu to piedāvājuma pamatā.

(245) 2005. gada martā organizētais konkurss atbilda šiem nosacījumiem. Tā kā interesi par lidostas iegādi izrādīja pieci dažādi uzņēmumi, nevar konstatēt, ka tikai *Infratil* spēja iesniegt ticamu piedāvājumu. Turklāt publiskā konkursa procedūra tika izveidota tā, lai nodrošinātu efektīvu un nediskriminējošu konkurenci saskaņā ar Vācijas tiesībām.

(246) Komisija norāda, ka 2005. gada marta pirmajā pirkuma līgumā noteiktā pirkuma cena bija EUR […]. Tomēr līguma noteikumi 2005. gada oktobrī tika apspriesti atkārtoti. Iegūtie Pirkuma cenas II nosacījumi, kā arī 83. apsvērumā minētie nolīgtie atskaitījumi nebija sākotnējās konkursa procedūras rezultāts. Tādēļ, lai izvērtētu, vai nolīgtā cena atbilst tirgus prasībām, ir jāpiemēro TED princips.

(247) Lai noteiktu, vai *Hansestadt Lübeck* būtu varējusi sarunās panākt augstāku pirkuma cenu, jāņem vērā būtiskākie apstākļi, jo īpaši *Infratil* pārdošanas iespējas izmantošanas radītā riska līmenis un no tās potenciāli izrietošie zaudējumi.

(248) Kā izklāstīts 240. apsvērumā, pat ņemot vērā *Hansestadt Lübeck* segtos zaudējumus EUR […] apmērā, *Infratil*, izmantojot pārdošanas iespēju, bija jāparedz papildu finansiālie zaudējumi, kuru apmērs būtu no EUR […] līdz EUR […]. No *ex ante* viedokļa *Infratil* tādējādi atradās situācijā, kad otrā scenārija īstenošanās gadījumā iespējami tiktu gūta peļņa, savukārt tajā pašā laikā pārdošanas iespējas izmantošanas gadījumā riskējot ar lieliem zaudējumiem.

(249) Vācija norādīja, ka no 2005. gada skatupunkta *Hansestadt Lübeck* uzskatīja, ka ir ļoti maz ticams, ka pārdošanas iespējas izmantošanas nosacījumi īstenosies, proti, ka netiks saņemts plānojuma apstiprinājums un ka pasažieru skaits nesasniegs […].

(250) Tomēr, kā minēts 234. apsvērumā, *Hansestadt Lübeck* bija jāsagaida, ka *Infratil* plānojuma apstiprināšanas procesam noteiks augstāku riska pakāpi.

([1]) Sk. Eiropas Komisijas XXIII ziņojumu par konkurences politiku, 1993. g., 403. punkts; Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 4.2.3.1. punkts.

(251) Saistībā ar pasažieru skaitu Vācija apgalvo, ka *Ryanair* paziņoja, ka izveidos bāzi Lībekā, ja esošie skrejceļi tiks paplašināti, un ka bāzes izveidošanas rezultātā pasažieru skaits gadā būs […].

(252) Komisija norāda, ka faktiskais pasažieru skaits Lībekas lidostā nesasniedza šo robežvērtību, bet gan laikā no 2005. līdz 2008. gadam samazinājās, un 2008. gadā šis skaits bija 544 339 pasažieri (sk. 1. tabulu). Tomēr Komisija šajā sakarā norāda, ka būtisku novirzi starp pasažieru plānoto un faktisko skaitu var izskaidrot ar apstākļiem, piemēram, finanšu krīzes sekām, kurus 2005. gadā nevarēja paredzēt.

(253) Komisijas pasūtītajā *Ecorys* pētījumā, kā arī eksperta ziņojumā, kuru pēc *Hansestadt Lübeck* pasūtījuma 2005. gadā izstrādāja *Ernst & Young*, tika prognozēts, ka pasažieru skaits 2008. gadā pieaugs līdz […]. Šis rādītājs bija balstīts uz pieņēmumu, ka 2008. gada pirmajā pusē tiks saņemts plānojuma apstiprinājums un būvdarbi Lībekas lidostā tiks atlikti līdz 2008. gada beigām.

(254) Balstoties uz šiem skaitļiem, *Hansestadt Lübeck* būtu bijis diezgan pamatoti pieļaut iespēju, ka pasažieru skaits nesasniegs robežvērtību – […]. Tā kā minētās pasažieru skaita robežvērtības sasniegšana bija priekšnosacījums, lai beigtos pārdošanas iespēja, un plānošanas apstiprinājuma saņemšana bija neskaidra, pārdošanas iespējas izmantošana bija jāizvērtē kā iespējams risinājums.

(255) Tādēļ, ņemot vērā pamatoto varbūtību, ka *Infratil* izmantos pārdošanas iespēju, un ar to saistīto risku ciest lielus zaudējumus, Komisija pieņem, ka privāts akcionārs nebūtu varējis vienoties par lielāku pirkuma cenu, jo darījums potenciālajam investoram citādi nebūtu rentabls.

(256) Tādēļ Komisija uzskata, ka *Hansestadt Lübeck* lēmums piekrist pārdošanas cenai EUR […] apmērā ar nolīgtajiem atskaitījumiem, kā bija noteikts 2005. gada dalības līgumā, ir ekonomiski pamatots.

(257) Šis rezultāts atbilst *Ernst & Young* pētījuma konstatējumiem, kuros lēsts, ka ieņēmumi no *FLG* akciju pārdošanas būs aptuveni EUR […], un tādējādi secināts, ka privātais investors salīdzināmā situācijā būtu piekritis nolīgtajai cenai.

(258) *Ecorys* pētījumā tiek lēsts, ka akcijām ir daudz augstāka tirgus vērtība, proti, aptuveni EUR […]. Tomēr pētījumā nav ņemts vērā *Infratil* augstais finansiālais risks, izmantojot pārdošanas iespēju saskaņā ar 247. un 248. apsvērumā minēto. *Ecorys* pētījumā šis risks ir novērtēts ar nulli un tādēļ netiek ņemts vērā, aplēšot Pirkuma cenu II. Aprēķinos izmantotie atšķirīgie skaitļi attiecībā uz ieguldījumiem/kapitālizdevumiem rada vēl lielākas atšķirības abu pētījumu riska novērtējumā.

(259) Turklāt būtiskas pētījumu rezultātu atšķirības rada arī tas, ka tika izmantoti atšķirīgi pasažieru skaita pieauguma tempa rādītāji.

(260) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka 2005. gada dalības līgumā noteiktā Pirkuma cena II atbilst tirgus apstākļiem un *Infratil* nav sniegta ekonomiska priekšrocība.

7.3.1.2. **Secinājums par darījuma kopējo rentabilitāti**

(261) No iepriekš minētā pasākuma izvērtējuma izriet, ka *Hansestadt Lübeck* bija jāizvēlas starp šādiem lēmumiem: slēgt lidostu, turpināt tās darbību ar zaudējumiem vai pārdot Lībekas lidostu. *Hansestadt Lübeck*, pieņemot lēmumu par lidostas pārdošanu, izvēlējās finansiāli izdevīgāko no pieejamajiem rīcības variantiem. Izvērtējot 2005. gada dalības līguma konkrētos nosacījumus, jāņem vērā abu scenāriju (t. i., Pirkuma cenas I un pārdošanas iespējas, kā arī Pirkuma cenas II) savstarpējā saikne. Tā kā ir konstatēts, ka no *ex ante* viedokļa bija pamatoti uzskatīt, ka gan Pirkuma cenas II samaksa, gan pārdošanas iespējas izmantošana ir iespējama, ir jāizvērtē risks, kas abām pusēm no tā rastos. Jo īpaši attiecībā uz iespējamajiem *Infratil* finansiālajiem zaudējumiem, kas rastos no pārdošanas iespējas izmantošanas, Komisija uzskata, ka privāts pārdevējs *Hansestadt Lübeck* vietā visdrīzāk nebūtu varējis sarunās panākt labvēlīgāku vienošanos.

(262) Tādēļ Komisija secina, ka *Hansestadt Lübeck* sarunās par 2005. gada dalības līgumu rīkojās kā TED. Tā rezultātā pasākums nesniedza *Infratil* nekādu ekonomisku priekšrocību un nebija valsts atbalsts.

7.3.2. ***2009. gada papildvienošanās un pārdošanas iespējas pārskatīšana – 2009. gada FLG zaudējumu, ieguldījumu un citu izmaksu pārņemšana***

(263) Kā jau minēts, ar 2009. gada papildvienošanos netika grozītas 2005. gada dalības līgumā noteiktās summas, kas maksājamas par pārdošanas iespēju, bet tika ietverta zaudējumu pārņemšana, nolīgtie ieguldījumi un citas ar Lībekas lidostas darbību 2009. gadā saistītās izmaksas, iegūstot kopējo pārdošanas iespējas cenu EUR […] apmērā (sk. 90. apsvērumu).

(264) Komisija 2012. gada lēmumā par procedūras sākšanu bija sākusi izmeklēšanu par diviem atsevišķiem pasākumiem:

a) *FLG* zaudējumu, ieguldījumu un citu pasākumu pārņemšanu 2009. gadā;

b) starpību starp 2005. gadā nolīgto pārdošanas iespējas cenu un faktiski samaksāto pārdošanas iespējas cenu.

Tomēr, pamatojoties uz saņemto informāciju, Komisija konstatē, ka šie jautājumi attiecas uz vienu un to pašu pasākumu, proti, 2009. gada papildvienošanos starp *Hansestadt Lübeck* un *Infratil*.

7.3.2.1. **Priekšrocība**

(265) Lai noteiktu, vai 2009. gada līgumā paredzētā pārdošanas iespējas cena ietvēra ekonomisku priekšrocību *Infratil*, Komisija piemēro TED kritēriju. Lai būtu iespējams noteikt, vai *Hansestadt Lübeck* izvēlējās finansiāli izdevīgāko no pieejamajām iespējām, Komisijai sevi jāiztēlojas privāta akcionāra vietā līguma parakstīšanas laikā ([1]).

(266) Komisija konstatē, ka pēc tam, kad *Infratil* 2009. gadā paziņoja par savu nodomu izmantot pārdošanas iespēju, *Hansestadt Lübeck* iespējamie rīcības varianti bija šādi:

a) slēgt lidostu;

b) meklēt jaunu privāto operatoru un vienlaikus

— atsākt lidostas darbību vai

— parakstīt 2009. gada papildvienošanos, lai *Infratil* turpinātu lidostas darbību, līdz tiks atrasts jauns operators.

(267) Risinājumā, kas paredzēja lidostas slēgšanu a) risinājums), *Hansestadt Lübeck* būtu nekavējoties jāmaksā pārdošanas iespējas cena EUR […] apmērā (sk. 238. apsvērumu) un jāuzsāk lidostas slēgšanas procedūra, kas radītu papildu izmaksas (sk. 9. tabulā izklāstīto *Berengberg* pētījumu).

(268) Pirmajā b) risinājuma scenārijā (*Hansestadt Lübeck* atsāk lidostas darbu līdz jauna privātā investora atrašanai) *Hansestadt Lübeck* būtu jāmaksā *Infratil* 2005. gada dalības līgumā paredzētā pārdošanas iespējas cena, kā arī jāsedz visas no lidostas darbības radušās izmaksas līdz jauna investora atrašanai. Atvasinot no 2009. gadā samaksātās pārdošanas iespējas cenas (sk. 3. tabulu), tikai darbības zaudējumu, ieguldījumu, plānojuma apstiprināšanas procesa un juridiskās izmaksas vien būtu EUR […]. Tādēļ jau 2009. gada oktobrī *Hansestadt Lübeck* būtu radušās izmaksas aptuveni EUR […] apmērā (pārdošanas iespējas cena saskaņā ar 2005. gada dalības līgumu, pieskaitot darbības izmaksas laikposmā no 2008. gada novembra līdz 2009. gada oktobrim).

(269) Vācija norādīja, ka, lai veiktu *FLG* tālākpārdošanu jaunam privātajam ieguldītājam, būtu bijis jārīko jauna Savienības mēroga konkursa procedūra, kas, kā tiek lēsts, ilgtu vismaz 12 mēnešus. Komisija norāda, ka privāts operators patiešām būtu ņēmis vērā paredzamo konkursa procedūras ilgumu.

(270) Cits iespējamais b) risinājuma scenārijs paredzēja 2009. gada papildvienošanās parakstīšanu, lai neļautu *Infratil* līdz 2009. gada 22. oktobrim izmantot pārdošanas iespēju. Šajā gadījumā, pieņemot, ka *Infratil* izmantotu savu pārdošanas iespēju 2009. gada oktobrī, *Hansestadt Lübeck* saskaņā ar 2009. gada papildvienošanos būtu nācies maksāt pārdošanas iespējas cenu. Tā kā cenu veido 2005. gada pārdošanas iespējas cena un ar lidostas darbu 2009. gadā saistītās papildu izmaksas, iespējamās izmaksas *Hansestadt Lübeck* ir salīdzināmas ar otrajā scenārijā minētajām.

([1]) 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija (“*Stardust Marine*”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71. punkts.

(271) Tomēr 2009. gada papildvienošanās bija izdevīga *Hansestadt Lübeck*, jo ar to *Hansestadt Lübeck* ieguva laiku, lai sagatavotu konkursu jauna investora atrašanai. Turklāt *Infratil* tūlītējā aiziešana bija saistīta ar risku, ka *Ryanair* samazinās Lībekas lidostā sniegtos pakalpojumus un tādējādi, iespējams, palielināsies nākotnē gaidāmie darbības zaudējumi. *Ryanair* pakalpojumu apjoma samazināšana būtu varējusi negatīvi ietekmēt arī plānojuma apstiprināšanas procedūru, jo *FLG* nepieciešamību paplašināt lidostu galvenokārt pamatoja ar zemo izmaksu segmenta izaugsmi.

(272) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka 2009. gada papildvienošanās parakstīšana bija izdevīgākais no pieejamajiem risinājumiem, tādēļ *Hansestadt Lübeck* rīkojās kā TED.

7.3.2.2. **Secinājums**

(273) Ņemot vērā dažādo risinājumu un ar tiem saistīto izmaksu salīdzinājumu, var secināt, ka 2009. gada papildvienošanās atbilda TED kritērijam, jo šis risinājums tobrīd radīja vismazāko finansiālo slogu un bija visvairāk vērsts uz nākotni no ekonomiskā viedokļa.

(274) Šis konstatējums ir balstīts pamatotajā pieņēmumā, ka *Hansestadt Lübeck* 2009. gadā nebūtu spējusi atrast jaunu investoru. Tas no *ex post* viedokļa ir apstiprinājies, jo jauns investors tika atrasts tikai 2012. gadā.

(275) Turklāt pārdošanas iespējas cenas elementi atbilst 2005. gada dalības līgumā noteiktajiem un tikai paplašina pārdošanas iespējas cenas komponentus attiecībā uz 2009. gada izmaksām. Tāpat kā 2005. gada dalības līgums arī 2009. gada papildvienošanās ierobežo darbības zaudējumus un ieguldījumu izmaksas, kuras maksāt būtu uzņēmuma *Hansestadt Lübeck* pienākums.

(276) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija secina, ka *Infratil* netika sniegtas ekonomiskas priekšrocības un pasākums tādējādi nebija valsts atbalsts.

7.4. *IESPĒJAMAIS VALSTS ATBALSTS RYANAIR*

7.4.1. ***Ekonomiska priekšrocība***

(277) Ja lidostas rīcībā ir publiski līdzekļi, atbalstu aviokompānijai principā var izslēgt, ja attiecības starp lidostu un attiecīgo aviokompāniju atbilst TED kritērijam.

(278) Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm ([1]), piemērojot principu par uzņēmēju tirgus ekonomikas apstākļos, atbalsta esību aviokompānijai, kas izmanto lidostu, principā var izslēgt, ja par lidostas pakalpojumiem iekasētā maksa atbilst tirgus cenai ("pirmā pieeja") vai ja ir iespējams pierādīt, veicot *ex ante* analīzi, proti, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama pasākuma piešķiršanas brīdī, un tajā brīdī paredzamo notikumu gaitu, ka starp lidostu un aviokompāniju noslēgtais līgums lidostai deva nenozīmīgu pozitīvu atbalstu ieņēmumu jomā un ir daļa no vispārējās stratēģijas, kas vismaz ilgtermiņā lidostu padara rentablu ("otrā pieeja").

(279) Otrā pieeja nozīmē, ka ir jāizvērtē, vai līguma noslēgšanas dienā piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks būtu prognozējis, ka līguma noslēgšanas rezultātā peļņa būs lielāka. Tas jānosaka pēc starpības, ko iegūst, no līguma rezultātā iespējamajiem papildu ieņēmumiem (proti, no to ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums tiktu noslēgts, un to ieņēmumu, kas tiktu gūti, ja līgums netiktu noslēgts, starpības) atņemot līguma noslēgšanas rezultātā paredzamās papildu izmaksas (proti, to izmaksu, kas rastos, ja līgums tiktu noslēgts, un to izmaksu, kas rastos, ja līgums netiktu noslēgts, starpību); aprēķinātās naudas plūsmas ir jāsamazina, piemērojot attiecīgu diskonta likmi.

(280) Attiecībā uz pirmo pieeju (salīdzinājums ar "tirgus cenu") Komisija neuzskata, ka šobrīd ir iespējams rast piemērotu kritēriju, lai noteiktu pareizu tirgus cenu lidostu sniegtajiem pakalpojumiem ([2]). Tādēļ Komisija uzskata, ka *ex ante* pieaugošās rentabilitātes novērtējums ir piemērotākā pieeja, lai izvērtētu vienošanās, kas noslēgtas starp lidostām un atsevišķām aviokompānijām.

([1]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 53. punktu.
([2]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 59. punktu.

(281) Jānorāda, ka kopumā TED principa piemērošana, pamatojoties uz vidējo cenu citos līdzīgos tirgos, var būt lietderīga, ja šādu cenu var pamatoti noteikt vai izsecināt no citiem tirgus rādītājiem. Tomēr šī metode nav tikpat piemērota lidostas pakalpojumu gadījumā, jo dažādu lidostu izmaksu un ieņēmumu struktūra parasti būtiski atšķiras. Iemesls ir izmaksu un ieņēmumu atkarība no tā, kāds ir lidostas attīstības līmenis, cik aviokompānijas izmanto attiecīgo lidostu, kāda ir tās spēja pasažieru plūsmas izteiksmē, kāds ir infrastruktūras stāvoklis un saistītie ieguldījumi, kādi ir reglamentējošie noteikumi, kas dažādās dalībvalstīs ir atšķirīgi, un vai lidostai ir pagātnē radušies parādi vai saistības ([1]).

(282) Turklāt jebkādas strikti salīdzinošas analīzes veikšanu sarežģī gaisa satiksmes tirgus liberalizācija. Kā saprotams šajā gadījumā, tās komercprakses pamatā, kas izveidojas starp lidostām un aviokompānijām, ne vienmēr ir tikai publicētais cenrādis. Patiesībā šīs komercattiecības ir ļoti dažādas. Tās ietver riska dalīšanu attiecībā uz pasažieru plūsmu un ar to saistīto komerciālo un finansiālo atbildību, standarta stimulu shēmas un risku izplatības maiņu līgumu darbības laikā. Tādējādi vienu darījumu nevar gluži salīdzināt ar citu, pamatojoties uz cenu par lidojumu turp un atpakaļ vai cenu uz vienu pasažieri.

(283) Turklāt salīdzinošā analīze tirgus cenu noteikšanai nav piemērota metode, ja pieejamie atsauces darījumi nav noteikti, ievērojot tirgus apsvērumus, vai ja attiecīgās cenas ir ievērojami izkropļotas valsts iejaukšanās ietekmē. Aviācijas nozarē, šķiet, pastāv šādi kropļojumi 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 57., 58. un 59. punktā izskaidroto iemeslu dēļ:

> "Publiskās iestādes tradicionāli uzskata publisko personu īpašumā esošas lidostas par infrastruktūru vietējās attīstības veicināšanai, nevis par uzņēmumiem, kas darbojas saskaņā ar tirgus principiem. Tādējādi šo lidostu maksas pārsvarā netiek noteiktas, ņemot vērā tirgus apsvērumus un jo īpaši pamatotas *ex ante* rentabilitātes perspektīvas, bet gan pamatā ņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus.
>
> Pat ja dažas lidostas ir privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā un to īpašumtiesības vai pārvaldība tiek īstenota, neņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus, maksu, kuru iekasē šīs lidostas, var spēcīgi ietekmēt maksa, kuru iekasē no publiskiem līdzekļiem subsidētas lidostas, jo aviokompānijas ņem vērā minēto maksu, veicot sarunas ar privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā esošām lidostām.
>
> Šajos apstākļos Komisija apšauba, ka pašlaik ir iespējams identificēt atbilstošu salīdzinošo rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, kurus sniedz lidostas. Šī situācija nākotnē var mainīties vai attīstīties […]." ([2])

(284) Tomēr, kā norādījušas Savienības tiesas, salīdzinošā analīze, atsaucoties uz attiecīgo nozari, ir tikai viens no vairākiem analīzes rīkiem, lai noteiktu, vai saņēmējs ir saņēmis ekonomisku priekšrocību, kādu tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ([3]). Tādēļ, lai gan Komisija var izmantot šo pieeju, tai nav pienākuma to darīt, ja šī pieeja nav piemērota, kā tas ir arī šajā gadījumā.

(285) *Ryanair* būtībā apgalvoja, ka TED kritēriju var piemērot, balstoties uz salīdzinājumu ar citu Eiropas lidostu komerciālajiem līgumiem. Jo īpaši tas salīdzināja cenas, ko *Ryanair* maksā Bornmutas, Grenobles, Nokas, Māstrihtas, Nīmas un Prestvikas lidostā, ar cenām, ko *Ryanair* maksā saskaņā ar līgumiem, kas noslēgti ar Lībekas lidostu. Pētījumā netika izvērtēts, vai etalonlidostu izlase atbilda visiem 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs noteiktajiem kritērijiem, jo tajā tika vērtēts vienīgi satiksmes apjoms, lidostas satiksmes veids un apkārtējā reģiona pārticība ([4]).

(286) Komisija savā 2012. gada lēmumā par procedūras sākšanu salīdzināja 2010. gada marta un oktobra papildinājumā noteiktās cenas ar Hamburgas lidostas cenām, un tas radīja šaubas par papildinājumos paredzēto cenu atbilstību tirgum. Komisija vērš uzmanību uz to, ka satiksmes apjoms Lībekā ir daudz mazāks nekā Hamburgas lidostā. Hamburgas lidostā ir visintensīvākā satiksme Ziemeļvācijā. Hamburgas lidosta tiek izmantota visos gaisa transporta segmentos, turpretī Lībekas lidostas specializācija ir sadarbība ar zemo izmaksu pārvadātājiem, kuriem

([1]) Sk. 88. un 89. apsvērumu Komisijas 2010. gada 27. janvāra Lēmumā 2011/60/ES par valsts atbalstu C 12/2008 – Slovākija – vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair* (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.).
([2]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 57., 58. un 59. punktu.
([3]) Attiecībā uz salīdzinošo analīzi, atsaucoties uz rentabilitāti (nevis cenām) nozarē, sk. 44. punktu 2014. gada 3. jūlija spriedumā Spānija un *Ciudad de la Luz* pret Komisiju (apvienotās lietas T-319/12 un T-321/12, ECLI:EU:T:2014:604).
([4]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 60. punktu par papildus izvērtējamajiem kritērijiem.

bija nepieciešams mazāk reģistrācijas punktu un aprīkojuma tranzīta pasažieriem, netika izmantoti pasažieru autobusi, bija mazāk bagāžas pārkrāvēju un aprīkojuma, mazāk tīrīšanas darbu veicēju, kā arī īsāks aprites periods. Tādēļ Hamburgas lidosta nav pietiekamā mērā salīdzināma ar Lībekas lidostu.

(287) Ņemot vērā minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka šajā gadījumā ir jāpiemēro 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs vispārīgi atbalstītā pieeja saistībā TED kritērija piemērošanu attiecībās starp lidostām un aviokompānijām, t. i., *ex ante* papildu rentabilitātes analīze ([1]).

(288) Šo pieeju pamato fakts, ka lidostas apsaimniekotājs var būt objektīvi ieinteresēts noslēgt darījumu ar aviokompāniju, ja viņam ir pamatots iemesls sagaidīt, ka šāds darījums paaugstinās viņa peļņu (vai mazinās zaudējumus) salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds darījums netiktu noslēgts, neatkarīgi no jebkādiem salīdzinājumiem ar nosacījumiem, kurus citu lidostu apsaimniekotāji piedāvā aviokompānijām vai kurus tas pats apsaimniekotājs piedāvā citām aviokompānijām.

(289) Papildus šiem apsvērumiem – lidostas infrastruktūrai ir jābūt pieejamai visām aviokompānijām, nevis paredzētai kādai noteiktai aviokompānijai, lai izslēgtu situāciju, ka priekšrocība, ko rada saderīgs atbalsts lidostas ekspluatantam, tiek pārnesta uz konkrētu aviokompāniju.

(290) Komisija šajā sakarā arī norāda, ka cenu diferenciācija ir darījumdarbības standarta prakse. Tomēr šāda cenu diferencēšanas politika ir komerciāli jāpamato.

(291) Komisija uzskata, ka vienošanās, kas noslēgtas starp aviokompānijām un lidostu, var uzskatīt par atbilstošām TED kritērijam, ja tās, skatoties no *ex ante* perspektīvas, papildus palīdz uzlabot lidostas rentabilitāti. Lidostai būtu jāpierāda, ka, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju (piem., individuālu līgumu vai lidostas maksu vispārēju shēmu), tā spēj segt visas no vienošanās izrietošās izmaksas visā vienošanās darbības laikā, ar saprātīgu peļņas normu, kuras pamatā ir stabilas vidēja termiņa prognozes ([2]).

(292) Lai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta noslēgusi ar aviokompāniju, atbilst TED kritērijam, ir jāņem vērā paredzamie ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi, kas rodas aviokompānijas darbības rezultātā, kā arī lidostas maksas pēc jebkādu atlaižu, tirgvedības atbalsta vai stimulu shēmu atņemšanas. Tāpat jāņem vērā arī visas paredzamās papildu izmaksas, kas lidostai radīsies saistībā ar aviokompānijas darbību lidostā. Šādas papildu izmaksas var ietvert visas izdevumu vai ieguldījumu kategorijas, piemēram, personāla, aprīkojuma un ieguldījumu papildu izmaksas, ko radījusi aviokompānijas klātbūtne lidostā ([3]).

(293) Komisija savā lēmumu pieņemšanas praksē ir konstanti paudusi, ka izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no vienošanās ar aviokompāniju, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija izvērtējumu ([4]).

(294) Saskaņā ar spriedumu *Charleroi* lietā ([5]), novērtējot attiecīgos pasākumus, Komisijai ir jāņem vērā visas būtiskās pasākumu iezīmes un konteksts. Citiem vārdiem sakot, Komisijai jāanalizē līguma ar *Ryanair* plānotā ietekme uz *FLG*, ņemot vērā visas attiecīgā pasākuma būtiskās iezīmes.

(295) Spriedumā *Stardust Marine* 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" ([6]).

([1]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 59. un 63. punktu.
([2]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 63. punktu.
([3]) Sk. 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 64. punktu.
([4]) 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes, 64. punkts; Komisijas 2014. gada 23. jūlija lēmums (ES) 2015/1226 par valsts atbalstu SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Angulēmas Tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *SNC-Lavalin*, *Ryanair* un *Airport Marketing Services* (OV L 201, 30.7.2015., 48. lpp.); Komisijas 2014. gada 1. oktobra Lēmums (ES) 2015/1584 par valsts atbalstu SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), ko Itālija piešķīrusi *Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A.* un dažādiem gaisa pārvadātājiem, kas darbojas Algēro lidostā (OV L 250, 25.9.2015., 38. lpp.); Komisijas 2014. gada 1. oktobra Lēmums (ES) 2016/2069 par pasākumiem SA.14093 (C 76/2002), ko Beļģija īstenojusi par labu *Brussels South Charleroi Airport* un *Ryanair* (OV L 325, 30.11.2016., 63. lpp.).
([5]) 2008. gada 17. decembra spriedums, *Ryanair*/Komisija ("*Charleroi*"), T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585., 59. punkts.
([6]) 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija ("*Stardust Marine*"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 71. punkts.

(296) Lai piemērotu TED kritēriju, Komisijai ir jāņem vērā stāvoklis tajā laikā, kad tika noslēgts līgums. Komisijai arī jābalsta savs novērtējums uz informāciju un pieņēmumiem, kas bija pieejami *FLG* laikā, kad tika noslēgts līgums.

7.4.2. ***TED principa piemērošana 2000. gada līgumam***

7.4.2.1. **Ievadpiezīmes**

(297) Komisija vērš uzmanību uz to, ka *Air Berlin* apgalvoja, ka līgumi starp *Ryanair* un Lībekas lidostu nebija rentabli, jo *FLG* zaudējumi pēc *Ryanair* ierašanās nepārtraukti pieauga (sk. 8. tabulu). Tā kā *Ryanair* un *Wizz Air* bija vienīgās aviokompānijas, kas veica regulāros reisus no minētās lidostas, *Air Berlin* secināja, ka *FLG* zaudējumiem ir jābūt attiecināmiem uz šīm aviokompānijām.

(298) Komisija norāda, ka, pat ja būtu iespējams konstatēt būtisku korelāciju starp *Ryanair* pasažieru skaitu Lībekas lidostā un *FLG* zaudējumiem, šāda korelācija varētu arī nenozīmēt, ka zaudējumu iemesls ir *Ryanair* darbība Lībekas lidostā. Vācija norādīja, ka vairāk nekā […] % zaudējumu laikā no 2000. līdz 2005. gadam radās no ieguldījumiem, kas bija nepieciešami, lai lidostu pielāgotu lielākam pasažieru skaitam. Šādi ieguldījumi bija nepieciešami, lai palielinātu lidostas vērtību, ja notiktu plānotā privatizācija, un sagatavotu lidostu jebkuras aviokompānijas piesaistīšanai.

(299) Turklāt Komisija atgādina, ka TED kritērijs ir balstīts uz *ex ante* novērtējumu. Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru privāta tirgus dalībnieka rīcībai, ko izmanto, izvērtējot publiska dalībnieka rīcību, nav jābūt vērstai uz īstermiņa rentabilitāti, bet to var noteikt izredzes uz rentabilitāti ilgākā laikposmā ([1]). Arī tad, ja lidosta *Ryanair* darbības laikā strādā ar zaudējumiem, tik un tā ir iespējams, ka lidostas un aviokompānijas līgums lidostai dod papildu peļņu no *ex ante* viedokļa.

(300) Visbeidzot Komisija norāda, ka saistībā ar šo izmeklēšanu *Ecorys* tika lūgts sagatavot ziņojumu par 2000. gada līguma starp *FLG* un *Ryanair* rentabilitāti ([2]). Tomēr šā ziņojuma pamatā bija kopējo izmaksu pieeja, nevis papildizmaksu pieeja, tādēļ tas netiks ņemts vērā.

7.4.2.2. **Papildu izmaksu un ieņēmumu novērtējums**

(301) Lai izvērtētu konkrēto līgumu, no laikposma viedokļa TED kā sākumpunktu būtu izvēlējies līguma parakstīšanas dienu, proti, 2000. gada 29. maiju. TED kā beigu datumu būtu pieņēmis 2000. gada līgumā noteikto beigu datumu, proti, 2010. gada 31. maiju.

(302) Lai novērtētu šajā dokumentā analizēto līgumu, kā arī ņemot vērā 282.–301. apsvērumā paustos konstatējumus, gan atbalsta elementu eksistence, gan to nozīmīgums šajā līgumā jāvērtē, ņemot vērā situāciju līguma noslēgšanas dienā un, konkrētāk, ņemot vērā attiecīgajā datumā pieejamo informāciju un prognozējamo attīstību.

(303) Līguma apspriešanas laikā *FLG* sagaidīja, ka *Ryanair* darījumdarbības rezultātā Lībekas lidostā palielināsies pasažieru skaits (tādējādi palielinot ar aeronavigāciju nesaistītos ieņēmumus), paplašināsies ar aeronavigāciju nesaistītie pakalpojumi un tiks piesaistītas citas aviokompānijas. Lai gan *FLG* iepriekšējos gados pirms līguma noslēgšanas darbojās ar zaudējumiem, bija gaidāms, ka *Ryanair* darījumdarbība lidostā vidējā termiņā un ilgtermiņā nesīs vidēju peļņu.

(304) Vācija sniedza datus par *ex ante* gaidāmo pasažieru skaita pieaugumu, kā arī par gaidāmajām papildu izmaksām un ieņēmumiem visoptimistiskākajā un vissliktākajā scenārijā.

([1]) 1991. gada 21. marta spriedums, Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija (*Alfa Romeo*), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.
([2]) Šis ziņojums iepriekš minēts 7.3.1.1. iedaļā attiecībā uz *Hansestadt Lübeck* un *Infratil* līguma rentabilitāti.

(305) Papildu ieņēmumi, ko privātais investors varētu pamatoti sagaidīt no līguma, ietver:

a) ar aeronavigāciju saistītus papildu ieņēmumus no pasažieriem, kā arī *Ryanair* samaksāto nolaišanās maksu; un

b) ar aeronavigāciju nesaistītus papildu ieņēmumus, piemēram, par autostāvvietām, franšīzes veikaliem vai tieši vadītiem veikaliem.

(306) Piemērojot "vienotās kases" principu, Komisija uzskata, ka ir jāņem vērā gan ar aviāciju saistītie, gan nesaistītie ieņēmumi ([1]).

(307) Vācija norādīja, ka, balstoties uz 2000. gada līgumā noteiktajām cenām, lidosta sagaidīja, ka ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi par katru pasažieri būs vidēji EUR […]. *FLG* lēsa, ka ieņēmumi no darījumdarbības, kas nav saistīta ar aeronavigāciju, atbilst […] % no ieņēmumiem no darījumdarbības, kas ir saistīta ar aeronavigāciju.

(308) Papildu izmaksas, ko privātais investors varētu pamatoti sagaidīt saistībā ar līguma noslēgšanu, ietvertu:

a) darbības papildizmaksas, kas tieši izriet no līguma ar *Ryanair*;

b) izmaksas par tirdzniecības pakalpojumiem;

c) ieguldījumu izmaksas, kas tieši saistītas ar *Ryanair* līgumu.

(309) Vācija norādīja, ka bija jāpalielina *FLG* darbinieku skaits, lai apkalpotu gaidāmo pasažieru skaitu. *FLG* prognozēja, ka papildu darbības un personāla izmaksas uz katru pasažieri būs EUR […].

(310) Balstoties uz 2000. gada līgumu, *FLG* prognozēja, ka papildu mārketinga izmaksas 2000.–2012. gadam visoptimistiskākajā gadījumā būs EUR […], vissliktākajā gadījumā – EUR […].

(311) Attiecībā uz ieguldījumu izmaksām Vācija norādīja, ka lidostas infrastruktūra jau pastāvēja pirms līguma noslēgšanas ar *Ryanair* un sākotnēji plānotā *Ryanair* darbība Lībekas lidostā neprasīja nekādus papildu ieguldījumus infrastruktūrā.

(312) Vācija attiecībā uz visoptimistiskāko gadījumu (11. tabula) un vissliktāko gadījumu (12. tabula) iesniedza šādus datus par ieņēmumiem un darbības izmaksām.

11. tabula

Izmaksas un ieņēmumi visoptimistiskākā scenārija gadījumā

Gads	Pasažieri	Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	Darbības izmaksas
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]

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

Gads	Pasažieri	Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	Darbības izmaksas
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

12. tabula

Izmaksas un ieņēmumi vissliktākā scenārija gadījumā

Gads	Pasažieri	Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	Darbības izmaksas
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

(313) *FLG* lēsa, ka 2000. gada līgumam ar *Ryanair* būtu pozitīvas finansiālas sekas. Šajā sakarā 13. tabulā apkopoti ieņēmumi gan no tādām darbībām, kas saistītas ar aeronavigāciju, gan tādām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, kā arī izmaksas, kas tieši attiecināmas uz *Ryanair* darbību lidostā, un mārketinga izmaksas.

13. tabula

***Ex ante* rentabilitātes izvērtējums**

Rentabilitātes izvērtējums	Labākais gadījums (EUR)	Sliktākais gadījums (EUR)
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[…]	[…]
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[…]	[…]
Darbības izmaksas	[…]	[…]
Mārketinga izmaksas	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**

(314) Visoptimistiskākā scenārija gadījumā Vācija noapaļoja pasažieru skaitu līdz […], iegūstot ar aeronavigāciju saistītus ieņēmumus EUR […] apmērā. Vissliktākā scenārija gadījumā tika prognozēts, ka kopējais pasažieru skaits būs […], un tas nozīmētu ar aeronavigāciju saistītus ieņēmumus EUR […] apmērā. Tā kā bija sagaidāms, ka ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi veidos […] % no ieņēmumiem, kas saistīti ar aeronavigāciju, tika aprēķināts, ka ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi labākajā gadījumā būs EUR […] un sliktākajā gadījumā – EUR […]. Tika aprēķināts, ka kopējās darbības izmaksas visoptimistiskākajā gadījumā būs EUR […] un vissliktākajā gadījumā – EUR […]. Mārketinga izmaksas netika aprēķinātas uz katru pasažieri, bet tika lēsts, ka tās visoptimistiskākajā gadījumā būs EUR […], vissliktākajā gadījumā – EUR […].

(315) 13. tabulā attēlotas prognozes, ka no 2000. gada līguma izrietošie ieņēmumi pārsniegs izmaksas, ik gadu visoptimistiskākajā gadījumā radot pārpalikumu EUR […] apmērā, bet vissliktākajā gadījumā – EUR […].

(316) Komisija konstatē, ka Vācijas izvēlētā pieeja ir pamatota. Aplēstie vidējie ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi bija pamatoti ar 2000. gada līguma ar *Ryanair* noteikumiem. Bija plānots, ka ar aeronavigāciju nesaistītie ieņēmumi būs […] % no ieņēmumiem, kas saistīti ar aeronavigāciju, un tas šķietami atbilst vispārējām ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu gaidām citās lidostās (sk. 6. tabulu). Arī pieņēmums, ka, pieaugot pasažieru skaitam, būs jāpalielina darbinieku skaits, šķiet pamatots.

(317) Komisija norāda, ka ar Lībekas lidostas paplašināšanu saistītie ieguldījumi nebija konkrēti attiecināmi uz *Ryanair*, bet tos, iespējams, būtu varējušas izmantot citas aviokompānijas. Tas liecina, ka ieguldījumu izmaksas nebija jāiekļauj *Ryanair* līguma papildizmaksās. Šajā sakarā Komisija norāda, ka Vācija uzsvēra, ka *FLG* nepārtraukti centās piesaistīt citas aviokompānijas un šie mēģinājumi bija sekmīgi (piem., piesaistīta aviokompānija *Wizz Air*). Turklāt, kā norāda Vācija, Lībekas lidosta vairākus gadus neveiksmīgi centās uzsākt sarunas par līgumu ar *Air Berlin*.

(318) Vācija norādīja, ka, lai sekmīgi privatizētu Lībekas lidostu, bija būtiski jāpalielina pasažieru skaits. Komisija piekrīt, ka ieguldījumi tika veikti, lai sagatavotu Lībekas lidostu lielākam pasažieru skaitam ([1]).

(319) Komisija arī norāda, ka 2000. gada līgumā nebija noteikts, ka *FLG* ir pienākums veikt ieguldījumus ([2]). *FLG* būtu varējusi izpildīt savas saistības saskaņā ar līgumu, neveicot ieguldījumus lidostas paplašināšanā.

(320) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka Vācijas pieeja – neattiecināt Lībekas lidostā veiktos ieguldījumus uz 2010. gada līgumu ar *Ryanair* – ir pamatota.

(321) Pēc Vācijas sniegtās informācijas analīzes Komisija tomēr nepiekrīt vienam analīzes aspektam un to attiecīgi groza. 2000. gada līgumā kā beigu termiņš ir noteikts 2010. gada 30. maijs. Vācija, aprēķinot 2000. gada līguma papildu rentabilitāti, ņēma vērā papildu izmaksas un ieņēmumus 2011. un 2012. gadā. Komisija uzskata, ka ir lietderīgi ņemt vērā tikai tās papildu izmaksas un ieņēmumus, kas radušies līguma darbības laikā. Ņemot vērā šo nepieciešamo grozījumu, Komisija ir veikusi pati savu analīzi, tieši izmantojot Vācijas iesniegto papildu rentabilitātes analīzi un to pēc nepieciešamības grozot, kā apkopots 14., 15. un 16. tabulā.

14. tabula

Izmaksas un ieņēmumi visoptimistiskākā scenārija gadījumā

Gads	Pasažieri	Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	Darbības izmaksas
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Sk. Lēmumu (ES) 2015/1226.
([2]) Lēmums (ES) 2015/1584.

Gads	Pasažieri	Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	Darbības izmaksas
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

15. tabula

Izmaksas un ieņēmumi vissliktākā scenārija gadījumā

Gads	Pasažieri	Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	Darbības izmaksas
2000	[…]	[…]	[…]	[…]
2001	[…]	[…]	[…]	[…]
2002	[…]	[…]	[…]	[…]
2003	[…]	[…]	[…]	[…]
2004	[…]	[…]	[…]	[…]
2005	[…]	[…]	[…]	[…]
2006	[…]	[…]	[…]	[…]
2007	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**	**[…]**	**[…]**

16. tabula

***Ex ante* rentabilitātes izvērtējums**

Rentabilitātes izvērtējums	Labākais gadījums (EUR)	Sliktākais gadījums (EUR)
Ar aeronavigāciju saistīti ieņēmumi	[…]	[…]
Ar aeronavigāciju nesaistīti ieņēmumi	[…]	[…]
Darbības izmaksas	[…]	[…]
Mārketinga izmaksas	[…]	[…]
Kopā	**[…]**	**[…]**

(322) Komisija ir atskaitījusi 2011. un 2012. gadā paredzamos ieņēmumus un darbības izmaksas, jo bija paredzēts, ka minētajos gados 2000. gada līguma darbība jau būs beigusies (sk. 14. un 15. tabulu). Tā vietā Komisija izmantoja 2000.–2010. gadam paredzētos ieņēmumus un darbības izmaksas, iegūstot 16. tabulā atspoguļotos ieņēmumus un darbības izmaksas. Komisija aprēķināja vidējās mārketinga izmaksas uz katru pasažieri, kas bija gaidāmas visoptimistiskākā un vissliktākā scenārija gadījumā saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju. Pēc tam tā sareizināja vidējās mārketinga izmaksas uz katru pasažieri ar pasažieru skaitu, kāds būtu bijis sagaidāms 2000.–2010. gadā, visoptimistiskākajā gadījumā iegūstot sagaidāmās mārketinga izmaksas EUR […] apmērā, bet vissliktākajā gadījumā – EUR […] apmērā (sk. 16. tabulu).

(323) Visbeidzot, lai gan *FLG* veiktā un Vācijas iesniegtā *ex ante* analīze neizslēdza turpmākos maksājumus līdz līguma noslēgšanas dienai, no iesniegtajiem rādītājiem ir skaidrs, ka līgumam vajadzēja būt ienesīgam.

(324) Papildus Vācijas iesniegtajiem datiem *Oxera* ir iesniedzis 2000. gada līguma rentabilitātes analīzi ([1]). Lai atskaitītu pieņēmumus par *FLG* gaidām līguma parakstīšanas dienā, *Oxera*, kur tas bija iespējams, izmantoja izpildes rezultātu datus, t. i., datus par faktiskajām izmaksām un ieņēmumiem par laiku pirms līguma noslēgšanas. *Oxera* aprēķināja pasažieru skaitu, balstoties uz izpildes rezultātu datiem līdz līguma parakstīšanas dienai. Ar aeronavigāciju saistītie ieņēmumi un mārketinga izmaksas bija balstītas uz 2000. gada līgumā noteiktajām cenām un maksājumiem. Lai aprēķinātu ar aeronavigāciju nesaistītos ieņēmumus un darbības izmaksas, *Oxera* izmantoja izpildes rezultātu datus par laikposmu pēc līguma noslēgšanas.

(325) 2000. gada līguma ar *Ryanair* NPV tika lēsts EUR […] apmērā. Tādēļ bija sagaidāms, ka līgums būs rentabls.

(326) *Oxera* aprēķināja NPV, neattiecinot ieguldījumu izmaksas uz 2000. gada līgumu ar *Ryanair*. Tas atbilst Komisijas konstatējumam (sk. 316.–320. apsvērumu), ka ieguldījumi Lībekas lidostā nebija jāattiecina uz 2000. gada līgumu.

(327) Komisija norāda, ka *Oxera* pasažieru skaita, ar aeronavigāciju saistīto ieņēmumu un mārketinga cenu aprēķinos izmantoja *ex ante* pieejamos datus, taču savu izvērtējumu attiecībā uz ieņēmumiem, kas nav saistīti ar aeronavigāciju, un darbības izmaksām balstīja uz *ex post* datiem. *Oxera* norādīja, ka tam nav pieejami ar aeronavigāciju nesaistīto ieņēmumu un pamatdarbības izdevumu *ex ante* aprēķini. Komisija vērš uzmanību uz to, ka, lai izvērtētu to, vai līgums atbilst TED kritērijam, var izmantot tikai tādus ieņēmumus un izdevumus, kurus lidosta plānoja *ex ante* laikā, kad tā noslēdza līgumu ar attiecīgo aviokompāniju. Tomēr novērtējumu, kas ir daļēji balstīts uz *ex post* datiem, var izmantot, lai pamatotu pieņēmumus, kas izdarīti, lai noteiktu *ex ante* gaidītos ieņēmumus un izmaksas. *Oxera* rekonstruētie *ex ante* dati attiecībā uz ieņēmumiem saistībā ar aeronavigāciju (EUR […]) ir intervālā, ko nosaka Vācijas iesniegtie dati par *FLG ex ante* gaidītajiem ar aeronavigāciju saistītajiem ieņēmumiem visoptimistiskākajā gadījumā (EUR […]) un vissliktākajā gadījumā (EUR […]). *Ex ante* dati par mārketinga izmaksām, kurus ir atjaunojusi *Oxera* (EUR […]), ir vēl zemāki par Vācijas iesniegtajiem datiem: *FLG* prognozēja, ka *ex ante* mārketinga izmaksas visoptimistiskākajā gadījumā būs EUR […], bet vissliktākajā gadījumā – EUR […]. Tas pierāda, ka *FLG ex ante* gaidas bija pietiekami konservatīvas.

7.4.3. ***Secinājums***

(328) Vācijas sniegtā informācija liecina, ka *FLG* no 2000. gada līguma būtu varējusi sagaidīt pozitīvu papildu atdevi. Pieņēmumi, uz kuriem balstījās šīs gaidas, šķiet pamatoti. To apstiprina fakts, ka faktiskais pasažieru skaita pieaugums 2000.–2005. gadā apsteidza plānoto pieaugumu. Pasažieru skaita pieauguma robežas galvenokārt bija saistītas ar nespēju saņemt plānojuma apstiprinājumu un paplašināt lidostu, ko 2000. gada līguma noslēgšanas laikā nebija iespējams paredzēt. *FLG* gaidas atbilst *Oxera* iesniegtajam pētījumam.

(329) Tādēļ bija iespējams pamatoti sagaidīt, ka 2000. gada līgums ar *Ryanair* nesīs papildu peļņu *FLG*. Tādējādi TED būtu noslēdzis līgumu, jo tas no *ex ante* viedokļa papildus veicināja lidostas rentabilitāti. Tāpat, ņemot vērā nepārprotami pozitīvo pienesumu, 2000. gada līgumu var uzskatīt arī par daļu no kopējās stratēģijas īstenošanas, lai panāktu rentabilitāti vismaz ilgtermiņā.

([1]) *Oxera* 2014. gada 1. septembra ziņojums, *Economic MEOP assessment: Lübeck airport*.

(330) Tādējādi 2000. gada līgums starp *FLG* un *Ryanair* nepiešķir ekonomisku priekšrocību, ko *Ryanair* nebūtu guvis normālos tirgus apstākļos. Tādējādi tas nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Šis konstatējums neskar izvērtējumu attiecībā uz to, vai 2010. gada līgumi bija saistīti ar valsts atbalstu *Ryanair*.

7.5. *LIDMAŠĪNU ATLEDOŠANAS PAKALPOJUMU CENAS*

7.5.1. ***Selektivitāte***

(331) Lai valsts pasākums iekļautos LESD 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā, tam jārada labvēlīgi apstākļi "noteiktiem uzņēmumiem vai noteiktiem ražojumiem". Tādējādi jēdziens "valsts atbalsts" ietver tikai tos pasākumus uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.

(332) Kā minēts Eiropas tiesu judikatūrā, ir jānosaka, vai attiecīgā tiesiskā regulējuma ("atsauces sistēmas") ietvaros valsts pasākums dod priekšrocības "noteiktiem uzņēmumiem vai noteiktiem ražojumiem" salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas atrodas pielīdzināmā faktiskā un juridiskā situācijā, ņemot vērā attiecīgā pasākuma mērķi. Pasākums, kas atšķirīgi attiecas uz salīdzināmā situācijā esošiem uzņēmumiem, *prima facie* ir selektīvs. Ja sistēmas raksturs vai vispārējā struktūra attaisno *prima facie* selektīvu pasākumu, tas netiks uzskatīts par selektīvu un tādējādi LESD 107. panta 1. punkts uz to neattieksies ([1]).

(333) Tādēļ Komisijai ir jāveic trīsposmu analīze. Pirmkārt, ir jānosaka atsauces sistēma. Otrkārt, ir jānosaka, vai ar konkrēto pasākumu tiek izdarīta atkāpe no minētās sistēmas tādā ziņā, ka tas paredz atšķirīgu attieksmi pret uzņēmējiem, kuri, ņemot vērā sistēmas mērķus, atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā. Ja šāda atkāpe pastāv (tātad, ja pasākums *prima facie* ir selektīvs), analīzes trešajā posmā ir jānosaka, vai šo atkāpi var attaisnot ar sistēmas raksturu vai vispārējo struktūru.

(334) Izskatāmajā lietā Komisija sāka oficiālo izmeklēšanas procedūru par lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenām.

(335) Vispirms Komisijai ir jānosaka atsauces sistēma, saskaņā ar kuru jāizvērtē atledošanas pakalpojumu cenas. Šajā sakarā Komisija norāda, ka lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenas lidostā ir noteiktas īpašo cenu shēmā. Lai gan šāda īpašo cenu shēma nav daļa no vispārējā infrastruktūras izmantošanas cenrāža, īpašo cenu shēmai un vispārējam cenrādim ir vairākas kopīgas īpašības: īpašo cenu shēmā ir noteiktas cenas par konkrētiem pakalpojumiem, ko lidosta sniedz aviokompānijām, un cenas par materiāliem, kas nepieciešami minēto pakalpojumu veikšanai. Minētā shēma attiecas uz visām aviokompānijām, kas izmanto lidostu. To ik pēc dažiem gadiem pielāgo, lai ņemtu vērā īpašo pakalpojumu izmaksu izmaiņas. Tikai lidosta ir tiesīga izstrādāt īpašo cenu shēmu.

(336) Spriedumā *Lübeck* Eiropas Savienības Tiesa nolēma, ka par atsauces sistēmu uzskatāma Lībekas lidostas 2006. gada maksājumu kārtība ([2]). Ņemot vērā vispārējā cenrāža un īpašo cenu shēmas savstarpējo līdzību, Komisija secina, ka Lībekas lidostas īpašo cenu shēma ir jāuzskata par atsauces sistēmu, saskaņā ar kuru jāizvērtē lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenas Lībekas lidostā.

(337) Otrkārt, Komisijai jāizvērtē, vai īpašo cenu shēmā ir noteikta dažāda attieksme pret ekonomikas dalībniekiem, kuri atrodas salīdzināmā faktiskajā un tiesiskajā situācijā. Komisija konstatē, ka īpašo cenu shēmu piemēro visām aviokompānijām, kas izmanto Lībekas lidostu. Saistībā ar lidmašīnu atledošanas pakalpojumu izmantošanu īpašo cenu shēmā pret dažādām aviokompānijām nav noteikta atšķirīga attieksme. Katrai Lībekas lidostā atledotajai lidmašīnai piemēro vienas un tās pašas cenas, kas ir atkarīgas no lidmašīnas pacelšanās svara, kā arī no izmantotā atledošanas šķidruma un karstā ūdens daudzuma. Tādējādi lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenas Lībekas lidostā neatkāpjas no atsauces sistēmas, jo nepastāv dažāda attieksme pret aviokompānijām, kas izmanto lidostu. Komisija secina, ka atledošanas pakalpojumu cenas pirmšķietami nav selektīvas.

([1]) 2012. gada 7. marta spriedums, *British Aggregates Association*/Komisija, T-210/02 RENV, ECLI:EU:T:2012:110, 82. un 83. punkts; 2011. gada 15. novembra spriedums, Komisija un Spānija/Gibraltāra valdība un Apvienotā Karaliste, apvienotās lietas C-106/09 P un C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, 74. un 75. punkts; 2015. gada 14. janvāra spriedums, *Eventech Ltd*/*Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, 54. un 55. punkts.

([2]) 2016. gada 21. decembra spriedums, Komisija/*Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 62. punkts.

(338) Tā kā atledošanas pakalpojumu cenas pirmšķietami nav selektīvas, nav jāizvērtē, vai šādas cenas ir pamatotas ar sistēmas būtību vai vispārējo shēmu.

7.5.2. ***Secinājums***

(339) Tātad lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenas nav uzskatāmas par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

8. **SECINĀJUMS**

(340) Komisija secina, ka nav jāpieņem lēmums par to, vai iespējamais valsts atbalsts *FLG* ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un, ja tā, vai šādu atbalstu var atzīt par saderīgu. *FLG* kā juridiska persona ir beigusi pastāvēt, un tās saimnieciskā darbība vairs nenotiek. Turklāt, pat ja pastāvētu *FLG* un *Yasmina* saimnieciskā pēctecība, vairs nebūtu iespējams atgūt atbalstu no *Yasmina*, jo šis uzņēmums ir likvidēts un tā aktīvi tika pārdoti tiesas pārraudzītā maksātnespējas procedūrā, kā to paredz Vācijas maksātnespējas tiesības.

(341) *FLG* akciju pārdošana *Infratil* 2005. gadā neradīja priekšrocību *Infratil*, jo *Hansestadt Lübeck*, pārdodot akcijas, rīkojās kā TED. Arī 2009. gada pārdošanas iespējas pārskatīšana un turpmāko zaudējumu, ieguldījumu un citu izmaksu pārņemšana, kā tika noteikts 2009. gada papildvienošanās līgumā, neradīja priekšrocību *Infratil*. Arī šajā sakarā *Hansestadt Lübeck* rīkojās kā TED.

(342) 2000. gada līgums starp *FLG* un *Ryanair* no *ex ante* skatupunkta būtu veicinājis lidostas rentabilitāti. Tādēļ TED būtu noslēdzis līgumu, kas nerada priekšrocību *Ryanair*.

(343) Lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenas lidostā nešķiet noteiktas selektīvi,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nav jāizlemj, vai iespējamais valsts atbalsts *FLG* ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē un, ja tā, vai to varētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, jo *FLG* saimnieciskā darbība ir beigusi pastāvēt un atbalstu atgūt vairs nav iespējams.

2. pants

90 % *FLG* akciju pārdošana *Infratil* un 2009. gadā no jauna apspriestie pārdošanas iespējas nosacījumi nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

3. pants

2000. gada līgums starp *Ryanair* un Lībekas lidostu nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

4. pants

Lidmašīnu atledošanas pakalpojumu cenas nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2017. gada 7. februārī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER