II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1469

(2014. gada 23. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Vācija – Infrastruktūras projektu finansēšana Leipcigas/Halles lidostā (2)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 5071)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

uzaicinājusi ieinteresētās personas sniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajām normām ([2]),

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Vācijas iestādes juridiskās noteiktības labad 2010. gada 12. aprīļa vēstulē paziņoja Komisijai par ieplānotajiem kapitālieguldījumiem lidostā *Mitteldeutsche Flughafen AG* (turpmāk "*MFAG*") un lidostā *Flughafen Leipzig / Halle GmbH* (turpmāk "*FLH*"). Vācijas iestādes turklāt informēja Komisiju, ka paziņotos kapitālieguldījumus piešķirs ar nosacījumu, ka tos ir apstiprinājusi Komisija. Starplaikā projektu finansēs ar dalībnieku aizdevumiem, kas esot piešķirti saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

(2) Komisija 2010. gada 10. jūnija, 2010. gada 26. novembra un 2011. gada 3. marta vēstulēs pieprasīja sniegt papildu informāciju par paziņotajiem pasākumiem (tostarp par dalībnieku aizdevumu nosacījumiem). Vācijas iestādes sniedza papildu informāciju 2010. gada 29. septembrī, 2011. gada 4. janvārī un 2011. gada 26. aprīlī.

(3) Komisija 2011. gada 15. jūnija vēstulē informēja Vācijas iestādes par savu lēmumu attiecībā uz dalībnieku aizdevumiem un kapitālieguldījumiem *FLH* atbalstam sākt Līguma 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru (turpmāk "lēmums sākt procedūru"). Vācijas iestādes piezīmes attiecībā uz lēmumu sākt procedūru iesniedza 2011. gada 15. augustā.

(4) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. ([3]) Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes par minēto pasākumu viena mēneša laikā no lēmuma publicēšanas dienas.

([1]) Kopš 2009. gada 1. decembra EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvuši par Līguma par Eiropas Savienības darbību (Līgums) attiecīgi 107. un 108. pantu. Abu pantu noteikumu kopumi būtībā ir vienādi. Šajā lēmumā atsauces uz Līguma 107. un 108. pantu pēc vajadzības jāsaprot kā atsauces uz attiecīgi EK līguma 87. un 88. pantu. Ar Līgumu ieviestas arī atsevišķas izmaiņas terminoloģijā, piemēram, termins "Kopiena" ir aizstāts ar terminu "Savienība" un termins "kopējais tirgus" ir aizstāts ar terminu "iekšējais tirgus". Šā lēmuma tekstā izmantota Līgumā lietotā terminoloģija.

([2]) OV C 284, 28.9.2011., 6. lpp.

([3]) Skatīt 2. zemsvītras piezīmi.

(5) Komisija saņēma piezīmes no 34 ieinteresētajām personām. Tā pārsūtīja minētās piezīmes Vācijas iestādēm 2011. gada 21. novembrī. Vācijas iestādēm tika sniegta iespēja atbildēt uz minētajām piezīmēm viena mēneša laikā. Komisija 2011. gada 20. decembrī saņēma Vācijas iestāžu apsvērumus.

(6) Komisija 2012. gada 14. martā nosūtīja informācijas pieprasījumu. Atbildi no Vācijas iestādēm tā saņēma 2012. gada 26. aprīlī.

(7) Komisija 2012. gada 15. maijā, 2012. gada 20. jūlijā un 2012. gada 21. decembrī pieprasīja sniegt papildu informāciju. Vācijas iestādes sniedza atbildes 2012. gada 28. jūnija, 2012. gada 10. septembra un 2013. gada 15. janvāra vēstulēs.

(8) Komisija 2014. gada 31. martā pieņēma pamatnostādnes aviācijas jomā ([4]), ar ko aizstāja 1994. gada pamatnostādnes aviācijas jomā ([5]), kā arī 2005. gada pamatnostādnes aviācijas jomā ([6]). Komisija 2014. gada 15. aprīlī publicēja paziņojumu *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, aicinot dalībvalstis un ieinteresētās personas viena mēneša laikā no pamatnostādņu publicēšanas datuma iesniegt piezīmes par 2014. gada pamatnostādņu aviācijas jomā piemērošanu šajā lietā. ([7])

(9) Komisija 2014. gada 14. aprīlī pieprasīja sniegt papildu informāciju par kopējo principu piemērošanu, lai novērtētu atbalsta saderību, ņemot vērā 2014. gada pamatnostādnes aviācijas jomā. Vācijas iestādes sniedza atbildi 2014. gada 19. maija, 2014. gada 26. maija, 2014. gada 10. jūlija un 2014. gada 11. jūlija vēstulēs.

(10) Vācijas iestādes 2014. gada 17. jūlija vēstulē piekrita tam, ka šis lēmums tiks pieņemts un paziņots angļu valodā.

2. **PASĀKUMU APRAKSTS**

2.1. IZMEKLĒŠANAS UN INFRASTRUKTŪRAS PROJEKTA PRIEKŠVĒSTURE

2.1.1. **Leipcigas/Halles lidosta**

(11) Leipcigas/Halles lidosta atrodas Saksijas federālajā zemē Vācijas vidienē. Lidostu pārvalda *FLH* ([8]), kas ir *MFAG* meitasuzņēmums ([9]). *MFAG* ir pārvaldītājsabiedrība ar trijiem meitasuzņēmumiem (*FLH*, *Dresden Airport GmbH* un *PortGround GmbH*).

(12) Pēc Vācijas atkalapvienošanās tika izstrādāts lidostas attīstības ģenerālplāns. Plānā tika paredzēta divu skrejceļu sistēmas izbūve nākotnē. 1997. gadā tika apstiprināta ziemeļu skrejceļa būvniecība. Dalībnieki 2004. gadā nolēma finansēt dienvidu skrejceļa būvniecību ([10]).

(13) Pēc dienvidu skrejceļa darbības sākuma 2007. gadā *DHL Express* pārcēla savu Eiropas darbības centru no Briseles uz Leipcigu. Bez *DHL Express* Leipcigas/Halles lidostu izmanto arī *Lufthansa Cargo* un citas gaisa kravu pārvadājumu aviosabiedrības. Tādējādi Leipcigas/Halles lidosta 2011. gadā kļuva par otro lielāko gaisa kravu pārvadājumu lidostu Vācijā (aiz Frankfurtes pie Mainas lidostas). 1. tabulā apkopoti dati par pasažieru un gaisa kravu pārvadājumu izmaiņām lidostā kopš 2006. gada.

([4]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām" (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).
([5]) EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošana valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).
([6]) Komisijas paziņojums "Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām" (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).
([7]) OV C 113, 15.4.2014., 30. lpp.
([8]) *FLH* galvenais dalībnieks ir *Mitteldeutsche Flughafen AG* – tam pieder 94 % *FLH* kapitāla daļu. Pārējās kapitāla daļas pieder *Freistaat Sachsen* (Saksijas federālajai zemei), *Landkreis Nordsachsen* (Ziemeļsaksijas apgabalam) un *Stadt Schkeuditz* (Škoidicas pilsētai). Nav neviena privāta dalībnieka.
([9]) *MFAG* akcionāri: 76,64 % pieder *Freistaat Sachsen* (Saksijas federālajai zemei), 18,54 % – *Land Sachsen-Anhalt* (Saksijas-Anhaltes federālajai zemei), 2,52 % – *Stadt Dresden* (Drēzdenes pilsētai), 0,2 % – *Stadt Halle* (Halles pilsētai), 2,1 % – *Stadt Leipzig* (Leipcigas pilsētai). Nav neviena privāta akcionāra.
([10]) *FLH* valsts dalībnieku kapitālieguldījumi jaunā dienvidu skrejceļa būvniecībai un citu pasākumu finansēšana līdz EUR 350 miljonu apmērā, par ko lēmums pieņemts līdz 2006. gadam, jau tika izvērtēti un atzīti par saderīgiem ar iekšējo tirgu Komisijas 2008. gada 23. jūlija Lēmumā 2008/948/EK par Vācijas Federatīvās Republikas pasākumiem par labu *DHL* un Leipcigas/Halles lidostai C 48/06 (ex N 227/06) (OV L 346, 23.12.2008., 1. lpp.), un tāpēc tie neietilpst šīs izmeklēšanas jomā.

1. tabula

Pasažieru un gaisa kravu pārvadājumu izmaiņas Leipcigas/Halles lidostā 2006.–2013. gadā

Gads	Pasažieru skaita izmaiņas	Gaisa kravu un pasta pakalpojumu attīstība (tonnās)	Gaisa kuģu lidojumi (kravas un pasažieru pārvadājumi)
2006	2 348 011	29 330	42 417
2007	2 723 748	101 364	50 972
2008	2 462 256	442 453	59 924
2009	2 421 382	524 084	60 150
2010	2 352 827	663 059	62 247
2011	2 266 743	760 355	64 097
2012	2 286 151	863 665	62 688
2013	2 240 860	887 101	61 668

Avots: Leipcigas/Halles lidosta (www.leipzig-halle-airport.de).

2.1.2. **Infrastruktūras ieguldījumu programmas pārskats**

(14) Dalībnieku aizdevumi un kapitālieguldījumi ir paredzēti infrastruktūras un ar infrastruktūru saistītu pasākumu finansēšanai. Minētie pasākumi apkopoti 2. tabulā, un to kopsumma sasniedz EUR 255,6 miljonus.

2. tabula

Leipcigas/Halles lidostas infrastruktūras ieguldījumu programmas pārskats

Numurs	Apraksts	Budžetā paredzētās izmaksas/gaidāmās izmaksas (EUR)
M1	Zemes iegāde / pārvietošana / trokšņa mazināšana / saistītais ainavas saglabāšanas plāns	[..] (*)
M2	Dzinēja testēšanas iekārta	[..]
M3	Manevrēšanas ceļš un šķērsojamais tilts E7	[..]
M4	Ziemeļu virziena pacelšanās un nolaišanās skrejceļa pagarināšana – plānošanas izmaksas	[..]
M5	Vietas atbrīvošana, gatavojoties manevrēšanas ceļa *Victor*, kā arī jaunu ugunsdzēsēju depo ēku / daudzfunkcionāla angāra būvniecībai	[..]
M6	Paralēlais manevrēšanas ceļš *Victor*	[..]
M7	Papildu atledošanas zonas	[..]
M8	Helikopteru lidlauks	[..]
M9.1–M9.4	Papildu infrastruktūras pasākumi: I kontrolpunkta pārbūve Funkcionāla drošības ēka Tehniskā aprīkojuma iepirkšana Dzīvnieku novietne	[..]

Numurs	Apraksts	Budžetā paredzētās izmaksas/gaidāmās izmaksas (EUR)
M10	Papildu trokšņa mazināšanas pasākumi	[..]
M11	Dienvidaustrumu zonas I posma sauszemes attīstīšanas pasākumi	[..]
M12	Plānojuma apstiprināšanas procedūra dienvidu zonas paplašināšanai	[..]
M13	Ziemeļu pievedceļa paplašināšana	[..]
M14	Austrumu pievedceļa paplašināšana	[..]
M15	Infrastruktūras pielāgošana	[..]
M16	Papildu infrastruktūras pasākumi: Ziemeļu zonas angāra paplašināšana (M16.1) Jauna aviācijas termināļa un nelielu gaisa kuģu angāra būvniecība (M16.2)	[..]
	Kopā	**255,625 miljoni**

(*) Uz šo informāciju attiecas dienesta noslēpuma glabāšanas pienākums.

(15) M1 – vērienīgi trokšņa mazināšanas pasākumi (tostarp zemes iegāde, pārvietošana, saistītais ainavas saglabāšanas plāns): saskaņā ar lēmumu par plānojuma apstiprināšanu dienvidu skrejceļa un pievedceļu pagarināšanai ([11]) Leipcigas/Halles lidostai ir jāīsteno trokšņa mazināšanas pasākumi nakts aizsardzības zonā. Šai nakts aizsardzības zonai būtu jāaptver aptuveni 211 km^2 liela zona ar aptuveni 6 000 dzīvojamiem namiem. Pēc tam, kad 2009. gada februāra beigās tika veikts pirmais pārrēķins attiecībā uz nakts aizsardzības zonu, tika secināts, ka sākotnējā aizsardzības zona ir jāpaplašina, iekļaujot tajā aptuveni 4 000 papildu dzīvojamo māju.

(16) M2 – dzinēja testēšanas iekārta: jauna dzinēja testēšanas iekārta Leipcigas/Halles lidostā tika uzbūvēta 2007.–2008. gadā. Leipcigas/Halles lidosta strādā 24 stundas diennaktī, tāpēc tai ir jāpiedāvā aprīkojums gaisa kuģu dzinēju pārbaužu veikšanai dienā un naktī. Dzinēja testēšanas iekārta ir izveidota kā slēgta būve, lai ierobežotu trokšņa emisiju.

(17) M3 – manevrēšanas ceļš un šķērsojamais tilts E7: lai mazinātu noslodzi uz esošajiem manevrēšanas ceļiem un šķērsojamiem tiltiem un nodrošinātu alternatīvu negadījumu vai ārkārtas situāciju gadījumā, lidostas austrumu pusē tika izbūvēts manevrēšanas ceļš un šķērsojamais tilts E7. Tehnisku iemeslu dēļ šis infrastruktūras projekts ir sadalīts trīs apakšprojektos: šķērsojamais tilts ([12]), manevrēšanas ceļš un tehniskais aprīkojums (apgaismojums). Darbs šajā projektā tika uzsākts 2008. gadā.

(18) M4 – ziemeļu virziena pacelšanās un nolaišanās skrejceļa pagarināšana no pašreizējiem 3 600 metriem uz 3 800 metriem (plānošanas izmaksas): ziemeļu skrejceļa pagarināšana ir paredzēta, lai nodrošinātu, ka kravas gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (*MTOW*) var pacelties bez jebkādiem kravnesības ierobežojumiem. Infrastruktūras projekta plānošana tika uzsākta 2008. gadā.

(19) M5 – vietas savlaicīga atbrīvošana, gatavojoties manevrēšanas ceļa *Victor*, kā arī jaunu ugunsdzēsēju depo ēku / daudzfunkcionāla angāra I būvniecībai: ugunsdzēsēju depo un daudzfunkcionālais angārs būs jānojauc un jāpārbūvē. Darbs pie daudzfunkcionālā angāra I un ugunsdzēsēju depo pārbūves tika sākts 2009. gada maijā. Jauno daudzfunkcionālo angāru izmantos ziemas pakalpojumu aprīkojumam. Darbi ietvers arī ugunsdzēsēju komandas mācību telpu izbūvi.

([11]) Atbildīgās Vācijas plānošanas iestādes 2004. gada 4. novembra lēmums par plānojuma apstiprināšanu dienvidu virziena pacelšanās un nolaišanās skrejceļa pagarināšanai un pievedceļa paplašināšanai un minētā lēmuma pirmais grozījums 2005. gada 9. decembrī.

([12]) Leipcigas/Halles lidostai ir divi manevrēšanas ceļi, kas šķērso satiksmes maršrutus (autostrādi A14, ātrgaitas dzelzceļa līniju, četru joslu valsts autoceļu), kas nozīmē to, ka manevrēšanas ceļu vajadzībām ir jābūvē tilti.

(20) M6 – paralēlais manevrēšanas ceļš *Victor*: saskaņā ar paziņojumu manevrēšanas ceļu *Victor* starp diviem esošajiem manevrēšanas ceļiem ir nepieciešams izbūvēt, lai apmierinātu turpmāko jaudas palielinājumu Leipcigas/Halles lidostā un apmierinātu jaudas radīto pieprasījumu lidostas dienvidrietumu daļā sastrēgumstundās un nelabvēlīgu austrumu puses laikapstākļu gadījumā.

(21) M7 – papildu atledošanas zonas: papildu atledošanas zonas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu gaisa kuģu ledus netraucētu atledošanu un novērstu nepietiekamas infrastruktūras izraisītus kavējumus.

(22) M8 – helikopteru lidlauks: 2008.–2009. gadā Leipcigas/Halles lidostā tika izveidota helikopteru stāvvieta, pielāgojot virsmas struktūru un izveidojot marķējumu; tā tiek izmantota kā bāze aviācijas glābšanas dienesta vajadzībām un ārkārtas operācijām.

(23) M9.1 – I kontrolpunkta pārbūve: I kontrolpunkts ir jāpārbūvē, lai nodrošinātu atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 2320/2002 ([13]). To izmantos, lai veiktu visus organizatoriskos darbus lidostas drošības jomā (caurlaižu un atslēgu/kodu pārvaldīšana, drošības mācības, vadības pienākumi), nodrošinātu kontroli (piemēram, attiecībā uz personām un kravām) un nodrošinātu drošības pakalpojumus (piemēram, apmeklētāju apkalpošana, *VIP*).

(24) M9.2 – funkcionāla drošības ēka: jauno drošības ēku izmantos federālā policija, reģionālā policija, muita un Vācijas Meteoroloģiskais dienests.

(25) M9.3 – tehniskā aprīkojuma iepirkšana: lai pielāgotos jaunajai infrastruktūrai, Leipcigas/Halles lidostai jāiegādājas arī papildu ziemas pakalpojumu aprīkojums un papildu ugunsdzēšanas aprīkojums. Turklāt būs nepieciešams aprīkot lidostas perimetra žogu ar detektoriem un digitālo videonovērošanas aprīkojumu (ar kustību viedo atpazīšanu).

(26) M9.4 – dzīvnieku novietne: projekts attiecas uz tādas atsevišķas ēkas izbūvi lidostā, kas būtu aprīkota ar veterinārām iekārtām, lai varētu eksportēt vai importēt dzīvniekus no trešām valstīm.

(27) M10 – papildu trokšņa mazināšanas pasākumi: ņemot vērā gaidāmo gaisa satiksmes turpmāko pieaugumu kopumā un jo īpaši gaisa kravu pārvadājumu jomā Leipcigas/Halles lidostā, paredzams, ka vidējā termiņā, lidostai paplašinoties, būs nepieciešams veikt papildu trokšņa mazināšanas pasākumus (un saistītus darbus).

(28) M11 – dienvidaustrumu zonas I posma sauszemes attīstīšanas pasākumi: zonas, kas austrumu pusē robežojas ar Leipcigas/Halles lidostas esošajām sauszemes iekārtām (angāru un pamatdarbībai izmantoto ēku), līdz 2010. gadam ir pilnībā jāaprīko ar elektrību un ūdensapgādi, notekūdeņu iekārtām un lietusūdeņu notekas sistēmām; šie darbi tika sākti 2008. gadā. Tiklīdz esošais gaisa kravu pārkraušanas terminālis aplis tiks savienots ar valsts autoceļu tīklu, būs jāveic papildu trokšņa mazināšanas pasākumi.

(29) M12 – plānojuma apstiprināšanas procedūra dienvidu zonas paplašināšanai: ilgtermiņā ir jāpagarina Leipcigas/Halles lidostas dienvidu skrejceļš (3 600 metri) un pievedceļš. Šim nolūkam būs nepieciešams īstenot plānojuma apstiprināšanas procedūru.

(30) M13 – ziemeļu pievedceļa paplašināšana: līdz 2020. gadam ir paredzēts uzbūvēt divpadsmit papildu stāvvietas. Attīstot terminālja infrastruktūru lidostas ziemeļu daļā, būs iespējams nodrošināt vienmērīgāku gaisa kuģu pārvietošanās sadalījumu starp abiem skrejceļiem.

(31) M14 – austrumu pievedceļa paplašināšana: austrumu pievedceļa robeža ir jāpārvieto uz dienvidiem, lai nodrošinātu nepieciešamās bezšķēršļu zonas skrejceļa darbībām. Turklāt pievedceļš ir jāsavieno ar manevrēšanas ceļu sistēmu un atledošanas zonām.

(32) M15 – infrastruktūras pielāgošana: terminālja infrastruktūra ziemeļu zonā ir jāpielāgo nesen uzbūvētajam pievedceļam ziemeļu zonā un kravas funkciju pārvietošanai uz šo zonu. Šim nolūkam ir jāpielāgo angāra funkcijas un nepieciešamās papildfunkcijas attiecībā uz F kategorijas gaisa kuģiem.

(33) M16.1 – ziemeļu zonas angāra paplašināšana: tas ietver jauna pievedceļa izbūvi ziemeļu zonā, tostarp kravas funkciju pārvietošanu uz šo zonu un apkopes vietu nodrošināšanu.

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā (OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.).

(34) M16.2 – jauna aviācijas termināļa un nelielu gaisa kuģu angāra būvniecība: būs jāuzbūvē jauns aviācijas terminālis un nelielu gaisa kuģu angārs. Iepriekšējo aviācijas termināli nojauca dienvidu skrejceļa būvniecības laikā.

2.2. PASĀKUMI, UZ KURIEM ATTIECAS IZMEKLĒŠANA, UN PAMATOJUMS OFICIĀLĀS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAI

(35) Lēmumā sākt procedūru ir izskatīti šādi pasākumi ieguldījumu projekta (infrastruktūras un ar infrastruktūru saistītu pasākumu) finansēšanai Leipcigas/Halles lidostā:

i) dalībnieku aizdevumi *FLH* ar iespējamo kopsummu EUR 255,6 miljonu apmērā ("daļēji jau piešķirts pagaidu finansējums");

ii) kapitālieguldījumi *FLH* kopsummā līdz EUR 255,6 miljoniem.

(36) Attiecībā uz paziņotajiem infrastruktūras pasākumiem Komisija pauda šaubas par to, vai tie patiešām ietilpst sabiedriskās kārtības jomā un vai tādējādi to finansēšana nav uzskatāma par valsts atbalstu.

(37) Komisija secināja, ka akcionāru aizdevumi *MFAG* atbalstam un tajā veiktie kapitālieguldījumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu, jo abus minētos finansējumus ir paredzēts nodot *FLH*. *MFAG* var uzskatīt tikai par instrumentu līdzekļu nodošanai *FLH*, nevis par pašu atbalsta saņēmēju.

2.2.1. **Dalībnieku aizdevumi *FLH***

(38) Infrastruktūras un ar infrastruktūru saistītie projekti vispirms tika finansēti ar dalībnieku aizdevumiem, ko konvertēs pašu kapitālā tikai pēc tam, kad Komisija būs apstiprinājusi šos finansēšanas pasākumus. Laikā no 2006. līdz 2011. gadam ([14]) *FLH* piešķirto dalībnieku aizdevumu kopējā summa sasniedza EUR [..] miljonus.

(39) Dalībnieku aizdevumu nosacījumi 2006.–2008. gadā tika noteikti, pamatojoties uz aizdevuma līgumu starp *Sachsen LB* un *MFAG*. Aizdevuma pamatlikme ir triju mēnešu *EURIBOR* plus riska marža [..] bāzes punktu apmērā. Attiecībā uz 2009. gadu aizdevuma pamatlikme ir triju mēnešu *EURIBOR* plus riska marža [..] bāzes punktu apmērā. Attiecībā uz 2010. gadu aizdevuma pamatlikme ir triju mēnešu *EURIBOR* plus riska marža [..] bāzes punktu apmērā.

Komisijas sākotnējais novērtējums par atbalsta esību

(40) Izskatot jautājumu par to, vai *FLH* piešķirtie dalībnieku aizdevumi būtu uzskatāmi par atbalstu, Komisija pauda šaubas par to, ka *FLH* dalībnieku aizdevumi tika piešķirti ar tādiem nosacījumiem, kādi būtu spēkā tirgū parastos apstākļos. Jo īpaši attiecībā uz salīdzināmiem aizdevuma līgumiem Komisija apšaubīja, ka e-pastā nosūtītus orientējošus piedāvājumus bez mērķa noslēgt juridiski saistošus aizdevuma līgumus un bez pamatā esoša novērtējuma par darījumu partnera saistību nepildīšanas varbūtību un nodrošinājumu var uzskatīt par ticamu tirgus etalonu.

(41) Tā kā tirgus etalons nebija pieejams, Komisija savu novērtējumu balstīja uz 2008. gada paziņojumā par atsauces likmi ([15]) noteikto aizstājējlielumu. Tā kā *FLH* un pamatā esošo nodrošinājumu vērtējums nebija pieejams, *FLH* dalībnieku aizdevumu nosacījumi šķita izdevīgāki par Komisijas noteikto tirgus likmes aizstājējlielumu atbilstoši 2008. gada paziņojumam par atsauces likmi.

(42) Iespējamā atbalsta elementa apmēru veido tirgus procentu likmes un faktiskās procentu likmes starpība.

2.2.2. **Kapitālieguldījumi lidostā *FLH***

(43) Attiecībā uz kapitālieguldījumiem lidostā *FLH*, kas paredzēti infrastruktūras un ar infrastruktūru saistītu pasākumu finansēšanai (skatīt 2. tabulu), ir nepieciešams Komisijas apstiprinājums. Tādējādi dalībnieku aizdevumus paredzēts konvertēt *FLH* pašu kapitālā tikai pēc atbalsta apstiprinājuma saņemšanas.

(44) Finansējuma kopējā summa, kas paredzēta infrastruktūras un ar infrastruktūru saistīto projektu izmaksu segšanai, ir EUR 255,6 miljoni. Kopumā *MFAG* kapitāla rezerves fondā tiktu noguldīti EUR 240,3 miljoni un šī summa rezervēta nodošanai *FLH*, lai palielinātu tā pašu kapitālu (proti, tā ir pašu kapitāla rezerve). Savukārt *FLH* dalībnieki ieguldīs pārējo summu tieši *FLH* kapitāla rezerves fondā.

([14]) Līdz 2011. gada 1. aprīlim.
([15]) Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

(45) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju kapitālieguldījumi tiks veikti bez jebkāda to pamatā esoša darījumdarbības plāna un ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvām.

(46) Lai gan daži infrastruktūras projekti, ko paredzēts finansēt ar plānotājiem kapitālieguldījumiem, jau ir uzsākti, valsts dalībnieki pirms projektu sākuma ikreiz paziņoja savu nodomu finansēt minētos pasākumus, pirms vēl darbi tika uzsākti. Kapitālieguldījumi kā tādi vēl nav veikti.

Komisijas sākotnējais novērtējums par atbalsta esību

(47) Jautājumā par to, vai kapitālieguldījumi būtu uzskatāmi par atbalstu, Komisija, ņemot vērā ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvu trūkumu, pauda šaubas par to, ka *FLH* dalībnieki rīkojās kā tirgus ekonomikas dalībnieki. Tādējādi Komisija apšaubīja to, ka kapitālieguldījumus nevarētu uzskatīt par valsts atbalstu.

2.2.3. **Atbalsta saderība**

(48) Tā kā *FLH* dalībnieku aizdevumi un pēc tam veiktie kapitālieguldījumi varētu būt valsts atbalsts, Komisijai bija jāpārbauda, vai šis atbalsts būtu uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Šajā saistībā 2005. gada pamatnostādnēs aviācijas jomā ir apkopoti kopējie principi, kas attiecībā uz atbalsta pasākumiem lidostas infrastruktūras finansēšanai piemērojami saderīguma izvērtējumam atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

(49) Lēmumā sākt procedūru Komisija secināja, ka šajā lietā ir izpildīti atsevišķi kritēriji, kas ir noteikti 2005. gada pamatnostādnēs aviācijas jomā. Šajā saistībā Komisija secināja, ka atbalsts atbilst precīzi definētam kopīgu interešu mērķim, jo īpaši tāpēc, ka tas uzlabo reģiona savienojamību kravu pārvadājumu pakalpojumu vajadzībām un pozitīvi ietekmē vietējo attīstību. Attiecībā uz lidostas attīstības pozitīvajām perspektīvām Komisija secināja, ka lidostai ir labas vidēja termiņa prognozes par infrastruktūras izmantošanu un ka infrastruktūras programma ir nepieciešama.

(50) Tomēr lēmumā sākt procedūru Komisija pauda šaubas, vai attiecīgie infrastruktūras pasākumi ir samērīgi ar izvirzīto mērķi. Turklāt Komisija pauda bažas, ka ne visiem izmantotājiem tiek nodrošināta vienāda un nediskriminējoša piekļuve lidostai. Komisija arī norādīja, ka, ņemot vērā to, ka *FLH* kā specializēta kravu pārvadājumu lidosta konkurē ar pārējo dalībvalstu lidostām, tobrīd nebija iespējams secināt, ka atbalsts neietekmē tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu kopīgajām interesēm. Turklāt Komisija pauda šaubas arī par atbalsta nepieciešamību un samērīgumu.

(51) Tādējādi Komisija pauda šaubas par to, vai paziņoto pasākumu finansēšanu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punktam.

3. VĀCIJAS IESTĀŽU PIEZĪMES

3.1. IZMEKLĒJAMO PASĀKUMU KONTEKSTS

(52) Vācijas iestādes savās piezīmēs vispirms sniedza sīkākus paskaidrojumus par izmeklējamo pasākumu kontekstu. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka 1990. gada Atkalapvienošanās līgumā jau bija paredzēta Leipcigas/Halles lidostas turpmākā attīstība. Kā norādīja Vācijas iestādes, tika izstrādāts lidostas attīstības ģenerālplāns un tika nolemts attīstīt divu paralēlu skrejceļu sistēmu. Vācijas iestādes paskaidroja, ka ziemeļu skrejceļa būvniecība tika apstiprināta 1997. gadā un tā ekspluatācija tika uzsākta 2000. gadā, savukārt dienvidu skrejceļa būvniecība tika apstiprināta 2004. gadā un tā ekspluatācija tika uzsākta 2007. gadā.

(53) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Vācijas iestādes apgalvoja, ka Leipcigas/Halles lidosta, pateicoties tās paralēlo skrejceļu sistēmai un vairāku lielu gaisa kravu pārvadātāju pārvietošanai, bija kļuvusi par Vācijas otro lielāko gaisa kravu pārvadājumu centru. Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka kopš 2010. gada lidosta bija spējīga sekmēt savu pozīciju kā vienam no svarīgākajiem gaisa kravu pārkraušanas centriem Eiropā. Vācijas iestādes piebilda, ka pašlaik lidostā darbojas 133 uzņēmumi ar kopskaitā 5 106 nodarbinātajām personām 2010. gadā (14,4 % pieaugums salīdzinājumā ar 2009. gadu).

(54) Līdz ar to lidosta atbilstoši Vācijas iestāžu uzskatam ir ekonomiskās attīstības virzītājspēks reģionā un tai ir svarīga nozīme reģiona nodarbinātības sekmēšanā. Vācijas iestādes uzsvēra, ka par to liecina arī ieņēmumu un lidostā veikto kravas pārvadājumu pakalpojumu apjoma pieaugums – laikā no 2005. līdz 2009. gadam *FLH* gūtie ieņēmumi pieauga no EUR 47 miljoniem līdz EUR 80 miljoniem. Attiecībā uz kravas apjomiem Vācijas iestādes norādīja, ka salīdzinājumā ar citām lidostām Leipcigas/Halles lidostā vērojami pastāvīgi augsti izaugsmes rādītāji (2007. gadā apstrādāto kravu apjoms sasniedza 101 364 tonnas; šis rādītājs palielinājās līdz 442 453 tonnām 2008. gadā, 524 084 tonnām 2009. gadā un 663 059 tonnām 2010. gadā). Papildinot savu apgalvojumu, Vācijas iestādes norādīja, ka gaisa kravu apjoms pieauga par 18,5 % 2009. gadā un par 26,5 % 2010. gadā. Saskaņā ar

Vācijas iestāžu sniegto informāciju paredzams, ka kravu apjoms turpinās pieaugt. Šajā saistībā Vācijas iestādes paskaidroja, ka saskaņā ar prognozēm bija paredzams, ka gaisa kravu apjoms līdz 2020. gadam sasniegtu aptuveni 820 000 tonnu ([16]). Tomēr Vācijas iestādes norādīja, ka šīs prognozes īstenosies jau 2015. gadā ([17]).

(55) Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka pēdējo gadu laikā lidostā bija vērojams pakāpenisks pasažieru skaita pieaugums (no 1 988 854 pasažieriem 2002. gadā līdz 2 723 748 pasažieriem 2007. gadā). Lai gan, kā norādīja Vācijas iestādes, kopš 2007. gada bija vērojama lejupslīde pasažieru plūsmā (tikai 2 352 827 pasažieri 2010. gadā), vidējā termiņā līdz ilgtermiņā Vācijas iestādes paredzēja, ka līdz 2020. gadam pasažieru skaits pasažieru plūsmā palielināsies līdz 4,6 miljoniem.

(56) Vācijas iestādes norādīja, ka atšķirībā no daudzām citām Savienības lidostām, piemēram, no trīs lielākajām Vācijas kravu lidostām – Frankfurtes pie Mainas, Ķelnes-Bonnas un Minhenes lidostas –, Leipcigas/Halles lidostai ir neierobežota nakts lidojumu atļauja gaisa kravu komerciālajai satiksmei. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju tas ir viens no iemesliem, kāpēc lidostai ir labas nākotnes izredzes. Vācijas iestādes turklāt norādīja, ka Vācijas Federālā administratīvā tiesa (*Bundesverwaltungsgericht*) ar 2012. gada 4. aprīļa spriedumu apstiprināja nakts lidojumu aizliegumu Frankfurtes pie Mainas lidostā, kas ir Vācijas lielākais gaisa kravu pārvadājumu centrs. Vācijas iestādes atzīmēja, ka Frankfurtes pie Mainas lidostā tādēļ ir pilnībā aizliegta izlidošana un ielidošana laikā no plkst. 23.00 līdz plkst. 5.00.

(57) Vācijas iestādes turklāt norādīja, ka *FLH* nespēja finansēt plānotos infrastruktūras pasākumus no saviem līdzekļiem. Šajā saistībā Vācijas iestādes uzsvēra, ka, ņemot vērā ieguldījumu aizturi no bijušās Vācijas Demokrātiskās Republikas laikiem, lidostai bija jāveic ieguldījumi daudz īsākā laikā nekā Vācijas rietumu daļā esošajām lidostām. Kā norādīja Vācijas iestādes, jo īpaši nozīmīgos īstermiņa ieguldījumus *FLH* nevar finansēt no saviem līdzekļiem, jo pastāv būtiska plaisa starp ieguldījumu apjomu (EUR 225,6 miljoni) un lidostas gada ieņēmumiem (EUR 80 miljoni 2009. gadā).

3.2. JĒDZIENI "SAIMNIECISKĀ DARBĪBA" UN "SABIEDRISKĀS KĀRTĪBAS JOMA"

3.2.1. **Jēdziens "saimnieciskā darbība" un valsts atbalsta noteikumu piemērojamība lidostas infrastruktūrai**

(58) Vācijas iestādes vispirms atgādināja, ka tās nepiekrīt Komisijas nostājai, ka lidostas infrastruktūras būvniecība ir uzskatāma par saimniecisku darbību. Tādēļ Vācijas iestādes apgalvoja, ka paziņotie pasākumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

(59) Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka jēdziens "uzņēmums" Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē neattiecas uz lidostām, vismaz attiecībā uz lidostas infrastruktūras finansēšanu. Vācijas iestādes uzsvēra, ka lidostas infrastruktūras izveide ir uzskatāma nevis par saimniecisku darbību, bet drīzāk gan par vispārēju transporta, reģionālās un ekonomikas politikas pasākumu. Tās atsaucās uz 1994. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 12. punktu, kurā noteikts, ka "infrastruktūras [..] būvniecība vai paplašināšana ir vispārējs tautsaimniecības politikas pasākums, ko Komisija nevar kontrolēt saskaņā ar Līguma noteikumiem par valsts atbalstu. Lēmumi par infrastruktūras attīstīšanu neietilpst šā paziņojuma piemērošanas jomā", un argumentēja, ka ar 2005. gada pamatnostādnēm aviācijas jomā šis punkts netika aizstāts.

(60) Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka lidostas infrastruktūras būvniecība nav uzskatāma par saimniecisku darbību, jo privāts ieguldītājs neiesaistītos minētajā darbībā. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka nepastāv iespēja, ka ieguldījums varētu būt rentabls, jo no lidostas izmantotājiem nav iespējams atgūt būvniecības izmaksas, izmantojot lidostas maksas. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju tas ir tāpēc, ka minēto maksu piemērošanai ir jāsaņem atļauja no tās federālās zemes attiecīgās lidostas pārvaldes iestādes, kurā atrodas lidosta, un privātajiem ieguldītājiem nav nekādas ietekmes pār maksu līmeni. Kā norādīja Vācijas iestādes, tirgus dalībnieks tāpēc nevar brīvi noteikt minētās maksas, ņemot vērā ekonomiskus apsvērumus, un faktiski tās tiek noteiktas neatkarīgi no ieguldījumu izmaksām. Atbilstīgi Vācijas iestāžu uzskatam platības, kas ir izīrētas komerciālos nolūkos, kuri neattiecas uz aviosabiedrību darbību, nav jāņem vērā.

(61) Turklāt Vācijas iestādes šajā saistībā apgalvoja, ka ar infrastruktūru, aprīkojumu un darbību saistīto lidostu pastāvīgo izmaksu daļa ir lielāka par vidējo. Turklāt to rīcības brīvību ierobežo stingri juridiski noteikumi un nosacījumi.

([16]) Pamatojoties uz aplēsēm līdz 2011. gadam.
([17]) Pamatojoties uz 2011. gada aplēsēm.

(62) Vācijas iestādes turklāt uzskatīja, ka atsauces uz spriedumu lietā *Aéroports de Paris* ([18]) un uz spriedumu lietā "Leipcigas/Halles lidosta" ([19]) nav derīgas. Attiecībā uz spriedumu lietā *Aéroports de Paris* Vācijas iestādes apgalvoja, ka spriedumā tika izskatīts nevis jautājums par lidostas infrastruktūru būvniecību, bet gan par lidostas darbību. Turklāt Vācijas iestādes uzskatīja, ka spriedums lietā *Aéroports de Paris* attiecas nevis uz jēdziena "uzņēmums" interpretēšanu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, bet gan uz pārkāpumu saistībā ar dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu Līguma 102. panta nozīmē. Attiecībā uz spriedumu lietā "Leipcigas/Halles lidosta" Vācijas iestādes uzskatīja, ka Vispārējās tiesas spriedumam nav nozīmes kā judikatūras precedentam, jo tas ir pārsūdzēts.

3.2.2. **Sabiedriskās kārtības joma**

(63) Saskaņā ar Vācijas iestāžu pausto informāciju pat tādā gadījumā, ja infrastruktūras pasākumu finansēšanai būtu piemērojami valsts atbalsta noteikumi, tā nebūtu uzskatāma par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jo infrastruktūras pasākumu finansējumu galvenokārt veidoja nepieciešama un samērīga izmaksu atlīdzināšana par tiem uzdevumiem, kas ir valsts pilnvaru prerogatīva. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka saskaņā ar 2005. gada pamatnostādnēm aviācijas jomā darbībām, par kurām parasti atbild valsts, īstenojot publiskas iestādes pilnvaras, nav saimnieciska rakstura un tām nepiemēro valsts atbalsta noteikumus.

(64) Vācijas iestādes norādīja, ka saistībā ar sabiedriskās kārtības jomā esošu uzdevumu izpildi Komisijas praksē ir izdalītas vismaz šādas ar drošību saistītu pasākumu kategorijas: gaisa satiksmes aizsardzība pret ārējiem draudiem, piemēram, nolaupīšanu un cita veida vardarbību gaisa satiksmē, gaisa satiksmes aizsardzība pret darbības riskiem un trešo personu aizsardzība pret gaisa satiksmes izraisītu darbības apdraudējumus. Atbilstīgi Vācijas iestāžu uzskatam attiecībā uz gaisa satiksmes aizsardzību pret darbības riskiem lidostas ekspluatantam ir pienākums atjaunot, modernizēt un paplašināt lidostas infrastruktūru, lai novērstu darbības apdraudējumus. Vācijas iestādes norādīja, ka pasākumu trešā kategorija parasti attiecas uz trešo personu aizsardzību pret gaisa kuģu troksni un citu kaitīgu vides ietekmi.

(65) Attiecībā uz dažādiem attiecīgajiem infrastruktūras pasākumiem Vācijas iestādes apgalvoja, ka minētie pasākumi galvenokārt ir kompensācija par sabiedriskās kārtības jomā esošu darbību izpildi, jo ar šiem pasākumiem trešās personas aizsargā pret gaisa satiksmes izraisītu darbības apdraudējumu.

(66) Attiecībā uz trokšņa mazināšanas pasākumiem Vācijas iestādes norādīja, ka plānojuma apstiprināšanas procedūras ietvaros būs nepieciešams īstenot trokšņa mazināšanas pasākumus aptuveni 10 000 dzīvojamās mājās. Vācijas iestādes apgalvoja, ka saskaņā ar nesen grozītā Likuma par aizsardzību pret gaisa kuģu troksni (*Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm*, "*FluglärmG*") noteikumiem trokšņa mazināšanas pasākumi aptvertu tikai 78 km^2 lielu teritoriju ar aptuveni 3 000 dzīvojamo māju un izmaksātu EUR [..] miljonus. Tomēr saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju šis *FluglärmG* grozījums neattiecās uz *FLH*, un tai joprojām ir piemērojami stingrāki aizsardzības zonas nosacījumi. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka Leipcigas/Halles lidostai jāsedz ievērojami augstākas izmaksas nekā tās konkurentiem (Vācijā un ārpus Savienības).

(67) Turklāt lidosta iegādājās arī īpaši nelabvēlīgi ietekmēto iedzīvotāju īpašumus un izmaksāja viņiem kompensācijas. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka lidosta veica dažus dabas aizsardzības pasākumus, lai kompensētu savas būvniecības darbības. Vācijas iestādes apgalvoja, ka tas tika darīts ar nolūku novērst vai samazināt gaisa kuģu trokšņa un būvdarbu ietekmi uz trešām personām un līdz ar to tā bija funkcija sabiedriskās kārtības jomā. Kā norādīja Vācijas iestādes, trešo personu aizsardzība no trokšņa, jo īpaši no gaisa kuģu trokšņa, ir viens no valsts oficiālajiem pamatpienākumiem un funkcijām.

(68) Vācijas iestādes arī apgalvoja, ka dzinēja trokšņa testēšanas iekārta, proti, M2, ir uzskatāma par pasākumu, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Tās norādīja, ka atbilstību trokšņa ierobežojumiem, kas noteikti saistībā ar lēmumu par plānojuma apstiprināšanu dienvidu skrejceļa būvniecības vajadzībām, varētu nodrošināt dienas laikā (no plkst. 6.00 līdz plkst. 22.00), ja dzinēja testēšanas iekārta nav slēgta veida iekārta. Tomēr Vācijas iestādes atzīmēja, ka saskaņā ar 2007. gada 31. jūlijā izsniegto darbības atļauju lidostai bija jāveic testēšana slēgtā testēšanas iekārtā arī dienas laikā. Turklāt Vācijas iestādes paskaidroja, ka dzinēja testēšana ir nepieciešama, lai uzturētu gaisa kuģu ekspluatācijas drošumu, un ka, veicot testēšanu nakts laikā ārpus slēgtas iekārtas, tiktu pārsniegti atļautie trokšņa ierobežojumi. Tādēļ Vācijas iestādes uzskata, ka dzinēja testēšanas iekārtas būvniecība slēgtas ēkas veidā kalpo vietējo iedzīvotāju aizsardzībai pret pārāk augsta līmeņa gaisa kuģu troksni.

([18]) Lieta T-128/98, *Aéroports de Paris* pret Komisiju, *Recueil* 2000, II-3929. lpp.

([19]) Apvienotās lietas T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig Halle GmbH* pret Komisiju (spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta"), Krājums 2011, II-1311. lpp.

(69) Attiecībā uz pasākumu M3 Vācijas iestādes apgalvoja, ka šo infrastruktūras elementu būvniecība ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, jo tā tika veikta, lai aizsargātu gaisa satiksmi pret darbības apdraudējumiem. Neatkarīgi no turpmāk paredzamā satiksmes apjoma esošie manevrēšanas ceļu savienojumi jau iepriekš bija nepietiekami, lai garantētu drošu un netraucētu gaisa satiksmes regulēšanu. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka jaunais manevrēšanas ceļš ir pievadceļš ārkārtas situācijām ugunsdzēsēju brigādei no austrumu ugunsdzēsēju depo uz lidostas ziemeļu zonu. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju pat gadījumā, ja būtu piemērojami valsts atbalsta noteikumi, jāpatur prātā, ka daļa no manevrēšanas ceļa izmaksām attiecas uz apgaismojumu. Attiecībā uz apgaismojumu Vācijas iestādes vērsa uzmanību uz to, ka Komisija jau savā lēmumā *Memmingen* lietā ([20]) bija noteikusi, ka apgaismojums ir gaisa kuģa vadības un kontroles elements, un tāpēc to varētu klasificēt kā sabiedriskās kārtības jomā esošu darbību, kas neietilpst valsts atbalsta noteikumu darbības jomā.

(70) Saskaņā ar Vācijas iestāžu pausto informāciju arī M4 tiktu īstenots, izpildot sabiedriskās kārtības jomā esošas darbības, jo darbības jaudas un drošuma apsvērumu dēļ gaisa kuģiem ar platu korpusu, kas darbojas atbilstīgi atļautajai *MTOW*, noteiktos klimata apstākļos ir jānodrošina papildu pacelšanās attālums, tostarp papildu zona ātruma samazināšanai pacelšanās pārtraukšanas gadījumā.

(71) Attiecībā uz pasākumu M5 atbilstīgi Vācijas iestāžu uzskatam vietas savlaicīga atbrīvošana manevrēšanas ceļa *Victor* būvniecības vajadzībām tika veikta, pildot sabiedriskās kārtības jomā esošas darbības, jo manevrēšanas ceļš *Victor* bija nepieciešams, lai garantētu drošu darbību un novērstu negadījumus, drošības riskus un nelabvēlīgu vides ietekmi. Vācijas iestādes pretēji Komisijas viedoklim uzskata, ka manevrēšanas ceļa *Victor* būvniecība nebija paredzēta jaudas un, netieši, apgrozījuma palielināšanai. Vācijas iestādes apgalvoja, ka tas tika izbūvēts vienīgi ekspluatācijas drošuma un vides apsvērumu dēļ.

(72) Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka abu jauno ugunsdzēsēju depo ēku būvniecība tika veikta, īstenojot sabiedriskās kārtības jomā esošas darbības, jo saskaņā ar Komisijas iedibināto praksi ar ugunsdrošību saistītie pasākumi, jo īpaši lidostas ugunsdzēsēju depo ēku būvniecība un ekspluatācija, kā arī attiecīgā aprīkojuma iepirkšana, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Vācijas iestādes uzsvēra, ka ugunsdzēsības iekārtu būvniecībai Vācijas lidostās parasti tika nodrošināts valsts finansējums.

(73) Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka daudzfunkcionālā angāra būvniecība arī tika veikta, īstenojot sabiedriskās kārtības jomā esošas darbības, jo angāru izmantotu vienīgi ziemas pakalpojumu aprīkojuma uzglabāšanas vajadzībām un kā ārkārtas patvertni. Vācijas iestādes paskaidroja, ka telpu nodrošināšana ziemas pakalpojumu aprīkojuma uzglabāšanai ir oficiāla valsts funkcija, jo tā garantē lidostas drošu ekspluatāciju ziemas periodā. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka tas ļauj lidostai izpildīt savu tiesību aktos paredzēto pienākumu nodrošināt lidostas darbību jebkurā laikā.

(74) Vācijas iestādes paskaidroja, ka ārkārtas patvertnes nodrošināšana kalpo vispārējas nozīmes interesēm, jo tā palīdz aizsargāt cilvēku dzīvību. Vācijas iestādes atsaucās uz *ICAO* noteikumiem, kas paredz, ka lidostas pārvaldītājiem ir jānodrošina telpa ievainotu cilvēku aprūpei un mirstīgo atlieku glabāšanai ārkārtas situācijās. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka daudzfunkcionālajā angārā var izmitināt arī pasažierus, kas nevar turpināt savu ceļojumu dabas parādību dēļ (piemēram, kā 2010. gadā pelnu mākoņa dēļ).

(75) Vācijas iestādes arī uzsvēra, ka jaunā angāra būvniecība bija nepieciešama, jo daudzfunkcionālā angāra paplašināšana tā iepriekšējā stāvoklī nebūtu bijusi iespējama.

(76) Attiecībā uz pasākumu M6 Vācijas iestādes atsaucās uz minētajiem argumentiem saistībā ar pasākumu M5. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka manevrēšanas ceļa *Victor* būvniecība ir atlikta uz vēlāku laiku.

(77) Saskaņā ar Vācijas iestāžu pausto informāciju atledošanas zonu paplašināšana (M7) arī tika veikta, īstenojot oficiālu valsts funkciju, jo šāds atledošanas aprīkojums ir nepieciešams ekspluatācijas drošuma un vides apsvērumu dēļ. Turklāt Vācijas iestādes paskaidroja, ka papildu atledošanas zonas nav nepieciešamas, lai garantētu pietiekamu jaudu satiksmes pieauguma gadījumā, jo Leipcigas/Halles lidosta spētu tikt galā ar pieaugošo satiksmes intensitāti arī bez papildu atledošanas zonām. Tās apgalvoja, ka atledošanas zonu paplašināšana kļuva nepieciešama, ņemot

([20]) Komisijas 2007. gada 7. marta lēmums par valsts atbalstu lietā N620/06 – Vācija – *Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen* (OV C 133, 15.6.2007., 8. lpp.).

vērā gūto pieredzi 2008./2009. gada ziemas periodā. Kā norādīja Vācijas iestādes, papildu atledošanas iekārtas ir paredzētas, lai garantētu gaisa kuģu netraucētu atledošanu un novērstu kavējumus sakarā ar nepietiekamu atledošanas infrastruktūru lidostā. Šajā saistībā Vācijas iestādes pauda uzskatu, ka kavējumi savukārt radītu negatīvu ietekmi uz vidi, piemēram, palielināta petrolejas patēriņa, kaitīgo emisiju un trokšņa rezultātā.

(78) Attiecībā uz pasākumu M8 Vācijas iestādes apgalvoja, ka helikopteru lidlauka būvniecība veicina aviācijas glābšanas dienesta darbu lidostā un vispār.

(79) Attiecībā uz pasākumu M9.1 Vācijas iestādes norādīja, ka I kontrolpunkta pārbūve ir absolūti nepieciešama, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 ([21]). Vācijas iestādes uzsvēra, ka šī pārbūve ietilpst sabiedriskās kārtības jomā un ka pārbūves vajadzībām piešķirtais finansējums ir paredzēts tikai radušos izmaksu segšanai.

(80) Turklāt Vācijas iestādes uzskata, ka funkcionālas drošības ēkas būvniecība (M9.2) arī ietilpst sabiedriskās kārtības jomā un ka finansējums bija paredzēts tikai radušos izmaksu segšanai. Vācijas iestādes norādīja, ka jaunā funkcionālā drošības ēka veicināja arī atbilstību Regulai (EK) Nr. 300/2008 un ka tā bija nepieciešama, lai varētu apmierināt federālās un reģionālās policijas, muitas un Vācijas Meteoroloģijas dienesta vajadzības.

(81) Attiecībā uz pasākumu M9.3, kas attiecas uz tehniskā aprīkojuma iepirkšanu, proti, ziemas pakalpojumu papildu aprīkojuma un papildu ugunsdzēšanas aprīkojuma iepirkšanu, kā arī uz lidostas perimetra žoga aprīkošanu ar detektoriem un digitālo videonovērošanas iekārtu, Vācijas iestādes apgalvoja, ka visi trīs pasākumi ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(82) Attiecībā uz jaunu ziemas pakalpojumu aprīkojumu Vācijas iestādes norādīja, ka ar šā aprīkojuma palīdzību ir iespējams skrejceļus tīrīt paralēli, kas nodrošina lidostas drošu ekspluatāciju un tādējādi ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(83) Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka saskaņā ar 8. pantu Vācijas Aviācijas drošības likumā (*Luftsicherheitsgesetz*, "*LuftSiG*"), ar ko īstenota Regula (EK) Nr. 300/2008, lidostai jābūt apžogotai ar perimetra žogu. Vācijas iestādes uzsvēra, ka saskaņā ar Komisijas iedibināto praksi lidostas drošības infrastruktūra, piemēram, perimetra žogs, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(84) Attiecībā uz pasākumu M9.4 (proti, jaunas dzīvnieku novietnes, tostarp veterinārās aprūpes telpu, būvniecība) Vācijas iestādes arī apgalvoja, ka tas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, jo tas ir paredzēts, lai novērstu dzīvnieku slimību vai citu slimību iekļūšanu Vācijā un Savienībā.

(85) Attiecībā uz pasākumu M12 Vācijas iestādes norādīja, ka plānošanas atļauja ir nepieciešama, lai varētu nodrošināt kravas satiksmes turpmāku attīstību un samazinātu risku attiecībā uz negadījumu skaitu uz sauszemes.

(86) Attiecībā uz pasākumu M11 un pasākumiem M13–M16 Vācijas iestādes norādīja, ka tās savā paziņojumā nav apgalvojušas, ka minētie pasākumi tika veikti, īstenojot sabiedriskās kārtības jomā esošas darbības. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju minētie pasākumi ietvēra dienvidaustrumu zonas sauszemes attīstību, ziemeļu pievedceļa paplašināšanu, austrumu pievedceļa paplašināšanu, infrastruktūras pielāgošanu ziemeļu zonā un papildu infrastruktūras pasākumus ziemeļu zonā.

3.3. INFRASTRUKTŪRAS FINANSĒŠANA AR *FLH* DALĪBNIEKU AIZDEVUMIEM

3.3.1. **Finansējuma nosacījumi**

(87) Attiecībā uz attiecīgo infrastruktūras pasākumu finansēšanu Vācijas iestādes norādīja, ka minētie pasākumi tika finansēti ar dalībnieku aizdevumiem, kas tika piešķirti saskaņā ar parastiem tirgus nosacījumiem un tādējādi nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Vācijas iestādes norādīja, ka minētie aizdevumi līdz šim nav konvertēti pašu kapitālā un ka dalībnieku aizdevumu konvertēšanai nepieciešams saņemt Komisijas apstiprinājumu.

(88) Vācijas iestādes paskaidroja, ka aizdevumi tiek piešķirti, ņemot vērā būvniecības vajadzības, un ka to kopējā summa katru mēnesi ir mainīga. Kā norādīja Vācijas iestādes, aizdevuma termiņš sākas aizdevuma izmaksas dienā. Turklāt Vācijas iestādes paskaidroja, ka katra aizdevuma termiņš beidzas tā gada beigās (31. decembrī), kad tas piešķirts. Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka minētie aizdevumi tad tika pagarināti uz vēl vienu gadu. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju termiņu var pagarināt vairākkārt, līdz no Komisijas tiek saņemta gaidītā atļauja attiecībā uz kapitālieguldījumiem.

([21]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.).

(89) Vācijas iestādes turklāt norādīja, ka aizdevuma summa un maksājamie procenti ir jāatmaksā termiņa beigu datumā (proti, katra gada 31. decembrī), taču aizdevuma termiņu iespējams pagarināt uz vēl vienu gadu. Vācijas iestādes arī apgalvoja, ka šī pagarināšanas iespēja ļāva pagarināt aizdevuma termiņu līdz datumam, kad Komisija pieņem savu galīgo lēmumu.

(90) Attiecībā uz katra aizdevuma procentu likmi Vācijas iestādes paskaidroja, ka to veido piemērojamā *EURIBOR* likme katras daļas piešķiršanas brīdī un riska marža. Kā norādīja Vācijas iestādes, ja aizdevums tiek piešķirts 1. jūlijā, tā termiņš (līdz gada beigām) būs seši mēneši un procentu likmi veidos sešu mēnešu *EURIBOR* plus riska marža. Vācijas iestādes paskaidroja, ka gadījumā, ja aizdevums tiek piešķirts 1. maijā (astoņus mēnešus ilgs termiņš līdz gada beigām), atsauces pamatlikme tiks aprēķināta, interpolējot sešu mēnešu un deviņu mēnešu *EURIBOR* likmes. Vācijas iestādes precizēja, ka, sākot no janvāra, kas seko aizdevuma pagarināšanas gadam, spēkā esošā procentu likme būs 12 mēnešu *EURIBOR* plus riska marža. Vācijas iestādes sniedza pārskatu par kumulatīvajām aizdevumu summām un nosacījumiem, un to kopsavilkums ir redzams 3. tabulā.

3. tabula

Pārskats par *FLH* dalībnieku aizdevumiem laikā no 13.12.2006. līdz 1.1.2012.

Datums	(Kumulatīvā) summa (miljonos EUR)	EURIBOR	Riska marža	Procentu likme kopā (*EURIBOR* + rezerve)
13.12.2006.	[..]	3,90	[..]	[..]
1.1.2007.	[..]	3,90	[..]	[..]
1.1.2008.	[..]	4,73	[..]	[..]
1.1.2009.	[..]	3,03	[..]	[..]
1.1.2010.	[..]	1,25	[..]	[..]
1.1.2011.	[..]	1,50	[..]	[..]
1.1.2012.	[..]	1,94	[..]	[..]

Avots: Vācijas iesniegtais pārskats uz 2012. gada 26. aprīli, 14. pielikums.

(91) Attiecībā uz riska maržas likmēm laikā no 2006. līdz 2008. gadam Vācijas iestādes norādīja, ka tika izmantota riska marža [..] bāzes punktu apmērā. Vācijas iestādes paskaidroja, ka šī likme tika noteikta, salīdzinot šādu aizdevuma līgumu aizdevuma nosacījumus:

a) aizdevuma līgums, kurš tika noslēgts starp *MFAG* un *Sachsen LB* 19./22.8.2003. un kurā noteikta gada marža [..] bāzes punktu apmērā;

b) aizdevuma līgums, kurš tika noslēgts starp *MFAG* un *Sachsen LB* / *Nord LB* 16.5.2007. un kurā noteikta gada marža [..] bāzes punktu apmērā;

c) aizdevuma līgums, kurš tika noslēgts starp *MFAG* un *Postbank* 28.6.2007./15.7.2007. un kurā noteikta gada marža [..] bāzes punktu apmērā.

(92) Vācijas iestādes norādīja, ka vidējā aprēķinātā riska marža tika noapaļota no vidējiem bāzes punktiem uz [..] bāzes punktiem.

(93) Attiecībā uz 2009. gadā noteikto riska maržu [..] bāzes punktu apmērā Vācijas iestādes paskaidroja, ka minētā likme tika noteikta, salīdzinot *Sachsen Bank* un *Nord LB* 2009. gada 8. janvārī un 9. janvārī iesniegto orientējošo piedāvājumu nosacījumus un starp *MFAG* un *Sachsen LB* un *Postbank* noslēgto 2003. gada 19./22. augusta un 2007. gada 28. jūnija/15. jūlija aizdevuma līgumu nosacījumus. Vācijas iestādes norādīja, ka piesardzības apsvērumu dēļ marža tika noapaļota uz augšu no vidējiem bāzes punktiem [..] apmērā uz [..] bāzes punktiem.

(94) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju 2010. gadā riska marža bija [..] bāzes punkti. Vācijas iestādes turklāt paskaidroja, kas šis skaitlis tika noteikts, salīdzinot *Sachsen LB* ([22]) un *Nord LB* ([23]) 2010. gada 11. un 14. janvārī iesniegtos orientējošos piedāvājumus un 2003. gada 19./22. augustā noslēgto aizdevuma līgumu starp *MFAG* un

([22]) *Sachsen LB* 14.1.2010. aizdevuma piedāvājums bija marža no 55 līdz 80 bāzes punktiem gadā atkarībā no aizdevuma summas (jo lielāka aizdevuma summa, jo mazāka piedāvātā rezerve).

([23]) *Nord LB* 11.1.2010. aizdevuma piedāvājums bija riska marža no 22 līdz 238 bāzes punktiem gadā atkarībā no aizdevuma summas.

Sachsen LB. Vācijas iestādes norādīja, ka piesardzības apsvērumu dēļ vidējā rezerve atkal tika noapaļota uz augšu no vidējiem bāzes punktiem [..] apmērā uz [..] bāzes punktiem.

(95) Vācijas iestādes paskaidro, ka 2011. gadā izmantotā procentu rezerve bija [..] bāzes punkti un ka aprēķina pamatā bija *Sachsen Bank* un *Nord LB* 2011. gada 29. jūnijā iesniegto divu orientējošo piedāvājumu un starp *Postbank* un *MFAG* 2007. gada 28. jūnijā/15. jūlijā noslēgtā aizdevuma līguma, kā arī starp *Sachsen LB* un *MFAG* 2003. gada 19./22. augustā noslēgtā aizdevuma līguma salīdzinājums. Kā norādīja Vācijas iestādes, aprēķinātā rezerve atkal tika noapaļota uz augšu no vidējiem bāzes punktiem [..] apmērā uz [..] bāzes punktiem.

3.3.2. **Salīdzināmo tirgus lielumu piemērošana, lai noteiktu *FLH* tirgus likmi**

(96) Vācijas iestādes norādīja, ka pēc to ieskata *FLH* dalībnieku aizdevumu tirgus atbilstība būtu jānovērtē, pamatojoties uz salīdzināmiem tirgus lielumiem un nevis uz 2008. gada paziņojumu par atsauces likmi.

(97) Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka 2003. gada 19./22. augustā noslēgtais aizdevuma līgums starp *MFAG* un *Sachsen LB* tiešām ir uzskatāms par piemērotu kritēriju dalībnieku aizdevumu procentu likmju tirgus līmeņa noteikšanai. Vācijas iestādes noraidīja apgalvojumu, ka aizdevuma līgums starp *MFAG* un *Sachsen LB* nav piemērots pamats salīdzinošās novērtēšanas veikšanai, jo tas esot noslēgts ar citu saņēmēju, proti, *MFAG* un nevis *FLH*. Vācijas iestādes norādīja, ka Komisija pati uzskata *MFAG* tikai par instrumentu, lai pārvestu līdzekļus uz *FLH*, un nevis par atbalsta saņēmēju kā tādu. Vācijas iestādes paskaidroja, ka kontroles, peļņas un zaudējumu pārvešanas līgums starp *MFAG* un *FLH* noteica, ka *FLH* ir jāpārved visa sava peļņa uz *MFAG* un ka *MFAG* jāsedz visi *FLH* zaudējumi, tāpēc *FLH* gada neto peļņa/zaudējumi vienmēr bija vienādi ar nulli. Tā rezultātā grupas uzņēmumam noteiktā procentu rezerve vienmēr bija vienāda ar mātesuzņēmumam noteikto procentu rezervi un otrādi.

(98) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju, lai gan aizdevuma līgums tika noslēgts 2003. gadā, tas ietvēra ilgtermiņa pārjaunojamu aizdevumu ar termiņu līdz 2013. gadam un triju mēnešu fiksēto procentu likmi. Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka riska marža tādējādi no 2006. līdz 2008. gadam bija piemērojama riska marža [..] bāzes punktu apmērā, un tā būtu piemērojama arī šodien. Turklāt Vācijas iestādes nepiekrita Komisijas apgalvojumam, ka *Sachsen LB* varēja piedāvāt procentu rezervi [..] bāzes punktu apmērā tikai tāpēc, ka caur EIB sniegtajam finansējumam bija samazināts procentu līmenis. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju EIB finansējums neietekmēja procentu rezerves noteikšanu [..] bāzes punktu apmērā.

(99) Vācijas iestādes arī noraidīja Komisijas viedokli, ka aizdevuma līgumu starp *Postbank* un *MFAG* nevar izmantot kā kritēriju. Tas tika noslēgts par labu *FLH*, vienošanās par to nenotika citā laikā, un maksājumam netika piemēroti īpaši nosacījumi. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka *Sachsen LB* un *Nord LB* 2007. gada 16. maija saistošais finansējuma piedāvājums ir piemērots kritērijs.

(100) Turklāt, atsaucoties uz Komisijas apgalvojumu, ka tā apšauba, ka e-pastā nosūtīti orientējošie piedāvājumi bez mērķa noslēgt juridiski saistošus aizdevuma līgumus varētu tikt uzskatīti par ticamu tirgus kritēriju ([24]), Vācijas iestādes norādīja, ka gan *Nord LB*, gan *Sachsen Bank* ir ilglaicīgas darījumu attiecības ar *MFAG* un ka tās tika regulāri informētas par *FLH* un *MFAG* ekonomisko situāciju, tādējādi orientējošo piedāvājumu pamatā bija rūpīgs riska novērtējums.

(101) Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka pat tādā gadījumā, ja aizdevumu atbilstība tirgum vai atbalsta ekvivalents attiecībā uz šiem aizdevumiem, vai abi šie rādītāji tiktu pārbaudīti saskaņā ar 2008. gada paziņojumu par atsauces likmi, netiktu konstatēta valsts atbalsta esība. Vācijas iestādes uzsvēra, ka jaunā metode atsauces likmes aprēķināšanai bija jāpiemēro, tikai sākot no 2008. gada 1. jūlija. Tādēļ aizdevuma līgumiem, kas tika noslēgti līdz šim datumam, bija jāpiemēro iepriekšējais Paziņojums par atsauces likmi.

3.3.3. ***MFAG/FLH* kredītreitings**

(102) Vācijas iestādes apstiprina, ka *FLH* nav saņēmusi oficiālu kredītreitinga aģentūru vērtējumu. Tomēr Vācijas iestādes norādīja, ka dažas pazīmes liecina par tās kredītspēju. Tās turklāt uzsvēra, ka *FLH* galvenais dalībnieks ir *MFAG*, kam pieder 94 % no *FLH* daļām. Vācijas iestādes apgalvo, ka, ņemot vērā 2000. gada 6. decembrī noslēgto *peļņas un zaudējumu sadales līgumu* starp *MFAG* un *FLH*, saskaņā ar kuru *MFAG* ir jāsedz visi *FLH* zaudējumi, *FLH* reitingam jābūt vismaz tādam pašam (vai augstākam) kā tā mātesuzņēmumam *MFAG*.

([24]) 95. apsvērums lēmumā sākt procedūru.

(103) Vācijas iestādes norādīja, ka *MFAG* nav saņēmusi oficiālu kredītreitinga aģentūru vērtējumu. Tomēr Vācijas iestādes iepazīstina ar dažiem *MFAG* iekšējiem bankas reitingiem. Vācijas iestādes norādīja, ka 2006. gadā *Nord LB* novērtēja *MFAG* ar reitinga atzīmi [..] apmērā atbilstīgi tās iekšējai reitingu skalai (ar saistību nepildīšanas varbūtību [..] % apmērā), kas atbilst reitingam no [..] līdz [..] pēc *Standard&Poor's* reitingu skalas, no [..] līdz [..] pēc *Moody's* un no [..] līdz [..] pēc *Fitch* reitingu skalas. Vācijas iestādes turklāt norādīja, ka *MFAG* šajā reitinga kategorijā atrodas kopš 2006. gada. Tās paskaidroja, ka *Nord LB* 2011. gada 2. augustā un 2012. gada 20. aprīlī apstiprināja šo vērtējumu. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka arī *Deutsche Kreditbank AG* (*DKB*) ir sniegusi savas norādes par reitingu, apstiprinot, ka, pamatojoties uz *MFAG* finanšu pārskatiem par 2006. gadu, uzņēmumam ir piešķirts reitings [..] apmērā pēc bankas iekšējās reitingu skalas, kas atbilst [..] reitingam pēc *Standard&Poor's* un [..] pēc *Moody's* skalas.

(104) 4. tabulā ir apkopoti uzņēmumam *MFAG* piešķirtie reitingi no 2006. līdz 2012. gadam (attiecīgais periods).

4. tabula

***MFAG* reitingi 2006.–2012. gadā**

[…] ([25])

3.3.4. **Saistību nepildīšanas zaudējumu (*LGD*) novērtējums**

(105) Attiecībā uz aizdevumu nodrošinājumu un *LGD* Vācijas iestādes paskaidroja, ka *FLH* dalībnieki aizdevumus piešķir kā pagaidu finansējumu, kas nozīmē, ka pēc atļaujas saņemšanas no Komisijas tas būtu jākonvertē kapitālā. Šajā saistībā Vācijas iestādes paskaidroja, ka šā iemesla dēļ aizdevumi nav nodrošināti.

(106) Vācijas iestādes norādīja, ka attiecībā uz šiem dalībnieku aizdevumiem nepastāv noteikta atmaksāšanas kārtība, jo tiek pieņemts, ka šie aizdevumi tiks konvertēti pašu kapitālā un tādēļ tie netiks atmaksāti. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju gadījumā, ja šie aizdevumi netiktu konvertēti pašu kapitālā sakarā ar to, ka Komisija neapstiprinātu infrastruktūras pasākumu finansēšanu, atbilstīgi Vācijas Civillikuma (*Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch*) 488. panta 3. punktam aizdevuma līgumu var izbeigt triju mēnešu laikā. Līguma izbeigšanas gadījumā ir jāatmaksā aizdevuma summa kopā ar procentiem.

(107) Vācijas iestādes apgalvo, ka, neraugoties uz to, ka aizdevumi nav nodrošināti, *FLH LGD* būtu jāuzskata vismaz par zemākiem nekā [..] % vai pat tuvu pie [..] %, jo *FLH* aktīvu vērtība (proti, EUR [..] miljoni 2010. gadā) pārsniedz saistību apmēru (EUR [..] miljoni 2010. gadā). Vācijas iestādes uzskata, ka maksātnespējas gadījumā *FLH* aktīvi būtu pietiekami visu prasījumu segšanai.

(108) Vācijas iestādes norādīja, ka *FLH* aktīvi, ko cita starpā veido zemes īpašums, ēkas, tehniskās iekārtas, mašīnas, nav ieķīlāti par labu dalībniekiem vai ārējiem kreditoriem.

3.3.5. **Nav gūta priekšrocība no kapitālieguldījumiem**

(109) Attiecībā uz lidostas būvniecībai paredzētajiem kapitālieguldījumiem Vācijas iestādes uzsvēra, ka tirgus ekonomikas dalībnieka tests (“*MEO* tests”) nav piemērojams, jo lidostas būvniecība ir vispārīgs ekonomikas politikas pasākums, kas neietilpst valsts atbalsta kontroles jomā.

3.4. ATBALSTA SADERĪBA

(110) Vācijas iestādes apgalvoja, ka pat tādā gadījumā, ja plānoto pasākumu finansēšana būtu uzskatāma par valsts atbalstu, tā būtu saderīga ar iekšējo tirgu, jo tā atbilst 61. punkta prasībām 2005. gada pamatnostādnēs aviācijas jomā. Pēc tam, kad stājās spēkā 2014. gada pamatnostādnes aviācijas jomā, Vācijas iestādes pauda uzskatu, ka atbalsts būtu saderīgs arī ar minēto pamatnostādņu 5. iedaļā izklāstītajiem kopējiem principiem.

3.4.1. **Precīzi definēts kopīgu interešu mērķis**

(111) Vācijas iestādes apgalvoja, ka attiecīgo ieguldījumu finansēšana kalpo precīzi definētam kopīgu interešu mērķim.

([25]) Konfidenciāla darījumdarbības informācija.

(112) Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka gaisa kravu pārvadājumu nozarē, jo īpaši ekspressūtījumu jomā, ir vērojami būtiski izaugsmes rādītāji jo īpaši Leipcigas/Halles lidostā (laikā no 2007. līdz 2010. gadam kravas pārvadājumu apjoms pieauga no 101 364 tonnām līdz 663 059 tonnām). Vācijas iestādes turpinājumā paskaidroja, ka gaisa kravu pārvadātāji paplašina savas darbības jaudas. Kā norādīja Vācijas iestādes, trijos lielākajos gaisa kravu pārvadājumu centros – Frankfurtē pie Mainas, Minhenē un Ķelnē/Bonnā – ir noteikti nakts lidojumu ierobežojumi. Turklāt tās atzīmēja, ka saskaņā ar 2012. gada 4. aprīļa spriedumu Frankfurtes pie Mainas lidostai turpmāk ir liegts veikt jebkādas nakts lidojumu darbības. Tādējādi atbilstīgi Vācijas iestāžu uzskatam *FLH* palīdz atslogot pārējās kravu pārvadājumu lidostas Vācijā.

(113) Attiecībā uz lidostas ieguldījumu reģiona savienojamības uzlabošanā Vācijas iestādes apgalvoja, ka paredzētais projekts ir daļa no lidostas attīstības stratēģijas, kas ietverta 2004. gada Eiropas transporta tīkla vispārīgajā plānā (kas piemērojams līdz 2020. gadam) kā "Kopienas savienojuma punkts". Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju lidosta atrodas Vācijas centrālās daļas reģionā (tuvu piecām svarīgākajām Eiropas transporta tīkla asīm un Viseiropas koridoriem) starp asīm, kas ved no Eiropas ziemeļiem uz dienvidiem (proti, federālais autoceļš A 9) un no Eiropas rietumiem uz austrumiem (proti, federālais autoceļš A 14), ar piekļuvi dzelzceļa un autoceļu tīklam. Turklāt Vācijas iestādes paskaidroja, ka piekļuve dzelzceļa un autoceļu tīklam sekmē efektīvāku kravas transportēšanu. Vācijas iestādes pauda arī uzskatu, ka projekts atbilst Rīcības plāna saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā ([26]) 12. punktā minētajam uzdevumam "Integrēta Eiropas gaisa transporta tīkla attīstība"; minētajā punktā norādīts, ka "būtu vēlams atbrīvot esošās slēptās jaudas reģionālajās lidostās ar tādu nosacījumu, ka dalībvalstis ņem vērā Kopienas juridiskos instrumentus attiecībā uz valsts atbalstu".

(114) Vācijas iestādes turklāt apgalvoja, ka projekta īstenošana pozitīvi ietekmēs visu reģionu un būtiski ietekmēs tā ekonomisko un sociālo attīstību. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju ieguldījumu projekts jo īpaši uzlabos piekļuvi reģionam un palielinās tā pievilcību ieguldītājiem un apmeklētājiem. Šajā saistībā Vācijas iestādes pauda viedokli, ka ieguldījumu projektam būs pozitīva ietekme arī uz nodarbinātību. Pamatojot šo viedokli, Vācijas iestādes norādīja, ka bezdarba rādītāji Saksijas reģionā sasniedz 10,3 % un Saksijas-Anhaltes reģionā – 11,2 %, kas pārsniedz Vācijas vidējo rādītāju, kurš ir 6,9 %.

(115) Tādējādi Vācijas iestādes pauda uzskatu, ka valsts atbalsts ir paredzēts precīzi definētam kopīgu interešu mērķim.

3.4.2. **Valsts iejaukšanās nepieciešamība**

(116) Vācijas iestādes apgalvoja, ka neviens privātais ieguldītājs nebūtu ieinteresēts finansēt šos infrastruktūras pasākumus. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka Leipcigas/Halles lidostā vēsturisku apstākļu dēļ ir izveidojusies ieguldījumu. aizture Turklāt, kā norādīja Vācijas iestādes, pasākumi attiecas uz ilgtermiņa infrastruktūras ieguldījumiem, kas risina lidostas vajadzības, ņemot vērā kravas transporta turpmāko pieaugumu. Vācijas iestādes, nesniedzot pierādījumus, apgalvo, ka pasākumi nav ne nesamērīgi to apmēra ziņā, ne arī nesamērīgi dārgi. Vācijas iestādes uzskata, ka nav iespējams vēl vairāk samazināt valsts finansējumu, jo tāda apmēra infrastruktūru nevar finansēt no lidostas ekspluatantu pašu līdzekļiem.

(117) Vācijas iestādes turklāt apgalvoja, ka ieņēmumi no lidostas pakalpojumiem nesedz infrastruktūras būvniecības izmaksas, un šā apgalvojuma pamatojuma nolūkā norādīja uz finansējuma deficītu un hipotētisko novērtējumu.

(118) Tādējādi Vācijas iestādes uzskata, ka atbalsts ieguldījumu projektam nodrošinātu tādu būtisku uzlabojumu, ko tirgus vien nespētu panākt, un tādēļ ir nepieciešama valsts iejaukšanās.

3.4.3. **Atbalsta pasākuma piemērotība**

(119) Vācijas iestādes pauda uzskatu, ka konkrētais atbalsts esot piemērots instruments. Šajā saistībā tās apgalvoja, ka, ņemot vērā lidostas atrašanos bijušās Vācijas Demokrātiskās Republikas teritorijā, lidostā ir trūcis ieguldījumu un ir nepieciešami nozīmīgi ieguldījumi īsākā laika posmā nekā citās lidostās.

([26]) Rīcības plāns saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā, COM(2006) 819 galīgā redakcija, 2007. gada 24. janvāris.

(120) Turklāt saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju bez valsts atbalsta infrastruktūras pasākumi vispār netiktu veikti. To pamatojot, Vācijas iestādes apgalvoja, ka 2005. gadā *MFAG* grupas gūtie ieņēmumi bija EUR 83,8–118 miljoni un *FLH* ieņēmumi – EUR 47–80 miljoni. Tādējādi Vācijas iestādes atzīmēja, ka ieguldījumi EUR 255,625 miljonu apmērā līdz ar to 2–3 reizes pārsniedz *MFAG* konsolidētos ieņēmumus un 3–5 reizes pārsniedz *FLH* ieņēmumus laikposmā, kurā tika nolemts īstenot infrastruktūras projektus.

(121) Visbeidzot, Vācijas iestādes norādīja, ka ieņēmumu un ieguldījuma apjoma proporcija liecina par to, ka attiecīgie uzņēmumi nebūtu veikuši šos pasākumus bez publiskā finansējuma.

3.4.4. **Stimulējošā ietekme**

(122) Attiecībā uz stimulējošo ietekmi Vācijas iestādes norādīja, ka attiecīgo infrastruktūras pasākumu valsts atbalsta summa un intensitāte ir pamatota. Vācijas iestādes apgalvoja, ka bez valsts finansējuma infrastruktūras pasākumi vispār netiktu veikti (skatīt 3.4.3. iedaļu).

(123) Pretēji Komisijas viedoklim Vācijas iestādes norādīja, ka fakts, ka daži ieguldījumu projekti jau bija pabeigti, nemazināja stimulējošo ietekmi, jo dalībnieki jau bija uzņēmušies finanšu saistības pirms infrastruktūras pasākumu īstenošanas sākuma. Saskaņā ar Vācijas iestāžu uzskatu Komisijas paziņojums par to, ka ar infrastruktūras projektiem varētu gūt ievērojamu peļņu no kapitāla, nepārprotami ir attiecīgo pasākumu būtības kļūdaina interpretācija un turklāt ir pretrunā ar Komisijas līdzšinējo lēmumu pieņemšanas praksi. Vācijas iestādes uzskata, ka Komisija jau vairākkārt ir apstiprinājusi, ka ar šāda veida pasākumiem parasti netiek gūta ievērojama peļņa no kapitāla.

3.4.5. **Atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts)**

(124) Vācijas iestādes uzskata, ka par infrastruktūras pasākumu samērīgumu liecina arī fakts, ka tie palīdz samazināt pārslodzi citās Vācijas kravu lidostās.

(125) Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka finansējuma summa un intensitāte ir ierobežota līdz absolūtajam minimumam, kas nepieciešams infrastruktūras pasākumu īstenošanai. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju izmaksas tika noteiktas iepriekš, pamatojoties uz izmaksu aplēsēm un sākotnējiem plāniem. Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka pretēji Komisijas apgalvojumam lidosta nespēj palielināt savus ieņēmumus, palielinot lidostas maksas. Vācijas iestādes uzskata, ka tas ir tādēļ, ka lielākā daļa ieguldījumu attiecas uz infrastruktūras pasākumiem, kuriem nevar piemērot atsevišķu maksu.

(126) Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka parasti nav iespējams ieguldījumu izmaksas par lidostas infrastruktūras būvniecību atgūt, palielinot maksas lidostas izmantotājiem. Tās apgalvoja, ka, tā kā lidostas maksas apstiprina tās federālās zemes atbildīgā lidostas pārvaldes iestāde, kurā lidosta atrodas, tirgus dalībnieks nevar pēc sava ieskata attiecināt ieguldījumu izmaksas par lidostas infrastruktūras būvniecību uz infrastruktūras izmantotājiem. Vācijas iestādes uzskata, ka Leipcigas/Halles lidostas maksu turpmāka palielināšana būtu pretrunā tirgus nosacījumiem un to nebūtu iespējams piemērot aviosabiedrībām, kuras izmanto lidostu. Pēc Vācijas iestāžu domām, ir jāpatur prātā, ka *FLH* maksas jau tagad pārsniedz parasto tirgu līmeni.

(127) Turklāt Vācijas iestādes apgalvo, ka paredzētā atbalsta intensitāte bija pamatota. Kā norāda Vācijas iestādes, tikai paredzētais publiskā finansējuma apmērs varētu garantēt ieguldījumu veikšanu nepieciešamajā apmērā un laikā. Vācijas iestādes apgalvoja, ka privāts ieguldītājs šādus reģionālas lidostas infrastruktūras pasākumus nespētu finansēt, par ko pietiekami skaidri liecina gan Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse, gan fakts, ka nav zināms neviens gadījums, kad privātie ieguldītāji būtu finansējuši šādus pasākumus no saviem līdzekļiem.

(128) Vācijas iestādes apgalvoja, ka Komisija atkārtoti un bieži ir apstiprinājusi atbalsta intensitāti līdz pat 100 % apmērā. Tās norādīja, ka attiecībā uz līdzīga veida ieguldījumiem Komisijas prakse liecina, ka to atbalsta intensitātei jābūt vismaz 75 % apmērā, lai tos būtu iespējams veikt.

(129) Vācijas iestādes paskaidroja, ka *FLH* tika izveidota Vācijas sabiedrības interesēs, tāpēc tās infrastruktūras pasākumu pamatā nebija ne darījumdarbības plāna, ne rentabilitātes aprēķina vai finanšu pārskatu.

(130) Pēc Komisijas pieprasījuma Vācijas iestādes iesniedza aprēķinu par finansējuma deficītu, kas ir apkopots 5. tabulā un 6. tabulā.

5. tabula

Finansējuma deficīta aprēķins – I scenārijs – ieguldījumi finansēti ar 2014. gadā veiktiem kapitālieguldījumiem

I scenārijs – ieguldījumi finansēti ar 2014. gadā veiktiem kapitālieguldījumiem	Miljonos EUR
Diskonta likme (1)	[..] %
FLH 2006.–2055. gada naudas plūsmu Σ NPV	[..]
Paziņoto ieguldījumu pasākumu M1–M16.2 (tostarp sabiedriskās kārtības jomā esošās izmaksas) *NPV*	189,4
Finansējuma deficīta *NPV*	166,9
Atbalsta intensitāte (2)	88,1 %

(1) Diskonta likme tika noteikta, izmantojot kapitāla aktīvu cenas noteikšanas modeli: $r_e = r_f + ß_i$ (*MRP*)
R_f = pamatlikme = [..] % 30.12.2005.
$ß_i$ = Beta reizinātājs = [..] 1.1.2006.
(2) Finansējuma deficīta *NPV* / ieguldījumu *NPV* = EUR 166,9 miljoni / EUR 189,4 miljoni = 88,10 %.

6. tabula

Finansējuma deficīta aprēķins – II scenārijs – ieguldījumi finansēti ar kapitālieguldījumiem, kas veikti vienlaicīgi ar ieguldījumiem

II scenārijs – ieguldījumi finansēti ar kapitālieguldījumiem, kas veikti brīdī, kad rodas nepieciešamība pēc finansējuma (1)	Miljonos EUR
Diskonta likme	[..] %
FLH 2006.–2055. gada naudas plūsmu Σ *NPV*	[..]
Paziņoto ieguldījumu pasākumu M1–M16.2 (tostarp sabiedriskās kārtības jomā esošās izmaksas) *NPV*	189,4
Finansējuma deficīta *NPV*	142,1
Atbalsta intensitāte (2)	75,00 %

(1) Ieguldījumu laikposms ir identisks kā veicot finansējumu ar kapitālieguldījumiem.
(2) Finansējuma deficīta *NPV* / ieguldījumu *NPV* = EUR 142,1 miljons / EUR 189,4 miljoni = 75,00 %.

3.4.6. **Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm**

(131) Attiecībā uz izvairīšanos no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm Vācijas iestādes uzsvēra, ka Leipcigas/Halles lidostas infrastruktūras pasākumiem būs pozitīva kopējā bilance un tie neradīs nepamatotu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm. Šajā saistībā Vācijas iestādes paskaidroja, ka attiecīgajiem infrastruktūras pasākumiem nav ekspansīvs raksturs un ka tie neietekmē satiksmes intensitāti. Vācijas iestādes norādīja, ka Komisija jau citos lēmumos ir apstiprinājusi, ka pasākumi, kuriem nav ekspansīvs raksturs, būtiski neietekmē konkurenci starp lidostām.

(132) Vācijas iestādes iedalīja iespējamos *FLH* konkurentus trīs galvenajās kategorijās: i) Leipcigas/Halles lidostas apkaimē esošas lidostas, ii) citas Vācijas kravu lidostas un iii) Savienības lielākās kravu lidostas.

(133) Attiecībā uz Leipcigas/Halles lidostas apkaimē esošajām lidostām Vācijas iestādes norādīja, ka neviena no šīm lidostām nav specializējusies gaisa kravu pārvadājumos. Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka neviena no turpmāk minētajām lidostām, piemēram, Altenburgas-Nobicas, Berlīnes Brandenburgas, Drēzdenes, Erfurtes, Hofas, Magdeburgas, Magdeburgas-Kohštetes un Prāgas lidosta, nav reālas konkurentes Leipcigas/Halles lidostai. Vācijas iestādes to skaidroja tādējādi, ka dažu minēto lidostu gadījumā ir pārāk lieli ģeogrāfiskie attālumi, savukārt citas lidostas atrodas atšķirīgos ekonomiskajos reģionos, pilnīgi atšķirīgas ir arī aptvēruma teritorijas, kā arī dažas lidostas ir pavisam nelielas.

(134) Attiecībā uz citām Vācijas kravu lidostām Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir ierobežota konkurence, jo Vācijas lielākajos gaisa kravu pārvadājumu centros (Frankfurtē pie Mainas, Minhenē un Ķelnē/Bonnā), kas konkurē ar Leipcigu/Halli, ir vērojama jaudas pārslodze vai arī ir ierobežoti nakts lidojumi.

(135) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju nav arī vērojama konkurences pārklāšanās ar citām Savienības kravu lidostām, galvenokārt Briseli un Vatrī. Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka, ņemot vērā Leipcigas/Halles lidostas centrālo atrašanās vietu Eiropas vidū, tai ir unikāla iespēja apkalpot gan Rietumeiropas, gan Austrumeiropas tirgus, savukārt ne Briseles, ne Vatrī lidosta nespēj garantēt pietiekamu piekļuvi Centrāleiropas un Austrumeiropas tirgiem, kas kļūst aizvien nozīmīgāki. Attiecībā uz Vatrī lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka tā ir pavisam maza lidosta un ka, piemēram, 2010. gadā Leipcigas/Halles lidostas gaisa kravu apjoms vairāk nekā 80 reizes pārsniedza Vatrī lidostas gaisa kravu apjomu. Turklāt Vācijas iestādes arī uzskatīja, ka Vatrī lidostai nav pieejami tikpat labi savienojumi ar dzelzceļa un autoceļu tīklu kā Leipcigas/Halles lidostai. Attiecībā uz Briseles lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostā pēdējo gadu laikā bija vērojams kravu apjoma pieaugums, savukārt Briseles lidostā tajā pašā laikposmā bija vērojams kravu apjoma samazinājums. Turklāt saskaņā ar Vācijas iestāžu pausto informāciju Briseles lidostā bija ievērojami ierobežoti nakts lidojumi un tāpēc konkurence bija ierobežota.

(136) Turklāt Vācijas iestādes norādīja, ka pretēji Komisijas viedoklim visiem potenciālajiem lietotājiem ir vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve lidostas infrastruktūrai. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju lidostas izmantotājiem netiek piešķirtas nepamatotas atlaides atkarībā no apjoma. Turklāt Vācijas iestādes uzskata, ka jautājumu par vienlīdzīgu un nediskriminējošu piekļuvi lidostai Komisija jau bija izskatījusi savā iepriekšējā lēmumā par Leipcigas/Halles lidostas finansēšanu ([27]).

(137) Tādējādi Vācijas iestādes uzskata, ka valsts atbalstu, ja tāds tiktu konstatēts, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

4. **TREŠO PERSONU PIEZĪMES**

4.1. MITTELDEUTSCHE AIRPORT HOLDING (MFAG)

(138) *MFAG* 2011. gada 26. oktobrī kopā ar *FLH* iesniedza piezīmes par lēmumu sākt procedūru. *MFAG* piezīmes kopumā saskan ar Vācijas iestāžu piezīmēm.

4.1.1. **Jēdzieni "saimnieciskā darbība" un "sabiedriskās kārtības joma"**

(139) *MFAG* norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostas infrastruktūras būvniecība nav saimnieciskā darbība. Tādējādi saskaņā ar *MFAG* apgalvojumu attiecīgais finansējums neietilpst Līguma 107. panta 1. punkta darbības jomā. Šajā saistībā *MFAG* paskaidroja, ka privāts ieguldītājs nebūtu veicis attiecīgos pasākumus un arī šobrīd tos neveiktu. Tādēļ *MFAG* apgalvo, ka attiecībā uz lidostas infrastruktūru nepastāv tirgus. Šajā saistībā *MFAG* turklāt pauda viedokli, ka lidostas pašas nespēj finansēt savas infrastruktūras ieguldījumus. *MFAG* pauda bažas, ka, piemērojot valsts atbalsta noteikumus lidostas infrastruktūrai, tiks samazināti ieguldījumi šajā infrastruktūrā.

(140) *MFAG* turklāt norādīja, ka Leipcigas/Halles lidosta tika izveidota sabiedrības interesēs un ka *MEO* tests lidostas infrastruktūras finansējumam nav piemērojams. Šajā saistībā *MFAG* papildus norādīja, ka Savienībā nav bijis neviena gadījuma, kad privāts ieguldītājs būtu būvējis vai ievērojami attīstījis lidostu ar saviem līdzekļiem. Tāpēc saskaņā ar *MFAG* pausto viedokli tā vietā, lai izmantotu *MEO* testu, Komisijai jāizvērtē, vai infrastruktūra tiek piedāvāta visiem tās izmantotājiem pieejamā un nediskriminējošā veidā. *MFAG* turklāt norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostas gadījumā tas tā ir. Tādējādi *MFAG* norāda, ka infrastruktūras pasākumi netika balstīti uz darījumdarbības plānu vai ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvu.

([27]) Lēmums 2008/948/EK.

(141) Turklāt *MFAG* paskaidroja, ka lidostas būvniecība sekmēja reģionālās politikas mērķu īstenošanu un ekonomiski mazāk attīstīta reģiona attīstību. *MFAG* uzsvēra, ka šie pasākumi nepārprotami ir valsts atbildībā un tos nevar veikt privātie ieguldītāji, tādēļ tos nevar izvērtēt saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem.

(142) *MFAG* turklāt apgalvoja, ka pat tad, ja, *quod non*, infrastruktūras finansējums kopumā ir uzskatāms par saimniecisko darbību, attiecīgie pasākumi ietilpst sabiedriskās kārtības jomā un tādējādi nav uzskatāmi par valsts atbalstu.

(143) Attiecībā uz sabiedriskās kārtības jomā esošām darbībām *MFAG* norādīja, ka Komisijai ir jānošķir gaisa transporta aizsardzība pret ārējiem draudiem, gaisa satiksmes aizsardzība pret darbības apdraudējumiem un trešo personu aizsardzība pret gaisa satiksmes darbības apdraudējumiem. Šajā saistībā *MFAG* apgalvoja, ka aizsardzība pret darbības apdraudējumiem un trešo personu tiesību aizsardzība būtu jāuzskata par tādām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. *MFAG* norādīja, ka Komisija savā lēmumu pieņemšanas praksē ir atzinusi pasākumus ugunsdrošības, gaisa navigācijas un gaisa satiksmes kontroles jomā, jo īpaši *Deutscher Wetterdienst* (Vācijas Meteoroloģiskais dienests) un *Deutsche Flugsicherung* (Vācijas gaisa navigācija) pasākumus, par sabiedriskās kārtības jomā esošiem pasākumiem.

4.1.2. ***FLH* dalībnieku aizdevumu saderība ar tirgu**

(144) *MFAG* uzskata, ka dalībnieku aizdevumi tika piešķirti saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Atbilstīgi *MFAG* viedoklim ir jāņem vērā *MFAG* piešķirtie *Nord LB* un *Deutsche Kreditbank AG* reitingi. Šajā saistībā *MFAG* paskaidroja, ka *Nord LB* un *Deutsche Kreditbank AG* vērtēja *MFAG* un *FLH* reitinga kategorijā [..] ar vidējo saistību nepildīšanas varbūtību [..] % apmērā. *MFAG* arī paskaidroja, ka reitinga kategorija [..] ir salīdzināma ar *Standard&Poor's* noteikto ārējā reitinga kategoriju [..], *Moody's* reitingu [..] un *Fitch* reitingu [..].

(145) *MFAG* turklāt norādīja, ka *FLH* dalībnieku aizdevumiem ir arī augsts nodrošinājuma līmenis. Turklāt *MFAG* paskaidroja, ka *FLH* aizdevumi tiks izmantoti ilgtspējīgu infrastruktūras ieguldījumu finansēšanai. *MFAG* skaidroja, ka arī *FLH* aktīvi nav apgrūtināti ar hipotēku (*Grundpfandrechte*). Tādējādi *MFAG* uzskata, ka, ņemot vērā ļoti labo reitingu un augsta līmeņa nodrošinājumu, riska marža būtu jānosaka ne vairāk kā [..] bāzes punktu apmērā.

(146) Tā kā *FLH* aizdevumu riska maržas ir noteiktas [..]–[..] bāzes punktu apmērā, *MFAG* uzskata, ka aizdevumi ir izsniegti saskaņā ar tirgus nosacījumiem un valsts atbalsta noteikumi nav piemērojami.

4.1.3. **Atbalsta saderība**

(147) *MFAG* uzskata, ka konkrētie kapitālieguldījumi jebkurā gadījumā būtu saderīgi ar iekšējo tirgu.

(148) *MFAG* apgalvoja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir ievērojama pozitīva ietekme uz reģiona nodarbinātību ar 5 100 darbiniekiem (tostarp *MFAG*, aviosabiedrību, restorānu, ēdināšana uzņēmumu, publisko iestāžu un citu uzņēmumu darbinieki), kas ir tieši nodarbināti lidostā, un aptuveni 8 100 netieši nodarbinātiem darbiniekiem.

(149) Turklāt *MFAG* uzsvēra, ka, ņemot vērā jaudas pārslodzi un nakts lidojumu ierobežojumus citās lidostās (piemēram, Frankfurtē pie Mainas, Minhenē, Berlīnē, Diseldorfā un Hamburgā), Leipcigas/Halles lidostai ir ievērojama nozīme arī šo citu Vācijas lidostu atslogošanā, tādējādi kopumā veicinot piedāvājuma drošību Vācijā.

(150) Attiecībā uz lidostas maksu nediskriminējošo būtību *MFAG* norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostas maksu skala nav izstrādāta tā, lai tai būtu labvēlīga ietekme tikai uz vienu aviosabiedrību, bet visām aviosabiedrībām piemēro vienādas nolaišanās maksas. Tādējādi *MFAG* uzskata, ka infrastruktūru visi izmantotāji lieto vienādā un nediskriminējošā veidā.

(151) Attiecībā uz atbalsta nepieciešamību un tā stimulējošo ietekmi *MFAG* norādīja, ka pasākumi nebūtu veikti bez dalībnieku aizdevumiem vai kapitālieguldījumiem. Saskaņā ar *MFAG* sniegto informāciju ieguldījumu kopējā summa sasniedz EUR 225,6 miljonus, divas līdz trīs reizes pārsniedzot *MFAG* vidējo apgrozījumu un vairāk nekā piecas reizes pārsniedzot *FLH* vidējo gada apgrozījumu laikā, kurā tika lemts par infrastruktūras projektu īstenošanu. Saskaņā ar *MFAG* pausto viedokli fakts, ka pasākumi daļēji jau ir veikti, neizslēdz stimulējošo ietekmi, jo šie pasākumi tika veikti tikai pēc finansējuma garantiju saņemšanas un lēmumiem, ko pieņēma valsts dalībnieki, kuri nodrošināja arī pagaidu finansējumu dalībnieku aizdevumu veidā.

(152) *MFAG* apgalvoja, ka šiem pasākumiem nav negatīvas ietekmes uz konkurenci. Turklāt *MFAG* uzskatīja, ka pasākumiem nav negatīvas ietekmes uz Briseles vai Vatrī lidostu. Saskaņā ar *MFAG* sniegto informāciju Briseles lidosta cieš no nakts lidojumu ierobežošanas, kas ir iemesls, kādēļ *DHL* nolēma ilgtermiņā pārcelties uz Leipcigu/Halli. Attiecībā uz Vatrī *MFAG* norādīja, ka saskaņā ar presē publicētajiem rakstiem kravas pārvadājumu darbības šajā lidostā ir ļoti ierobežotas (tikai aptuveni 5–6 lidojumi nedēļā).

4.2. ARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER VERKEHRSFLUGHÄFEN (*ADV*)

(153) *ADV* 2011. gada 27. oktobrī nosūtīja savas piezīmes par lēmumu sākt procedūru. *ADV* piezīmes pilnībā saskan ar *MFAG* piezīmēm. *ADV* norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir būtiska nozīme reģionālajā attīstībā.

4.3. DEUTSCHE FLUGSICHERUNG (*DFS*)

(154) *DFS* nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 28. oktobra vēstulē.

(155) *DFS* apgalvoja, ka infrastruktūras pasākumi M3–M8 un M10 (skatīt 2. tabulu) sekmē drošu un netraucētu gaisa satiksmes pārvaldību Leipcigas/Halles lidostā. Šajā saistībā *DFS* paskaidroja, ka pasākums M3 palīdz samazināt manevrēšanas ceļu un šķērsojamo tiltu noslogojumu, pasākums M5 bija steidzami nepieciešams, lai novērstu šķēršļus manevrēšanai lidostas dienvidu daļā, un pasākums M8 kalpo kā bāze aviācijas glābšanas dienesta vajadzībām un darbu veikšanai ārkārtas situācijās. *DFS* turklāt norādīja, ka pasākums M10 palīdzētu *DFS* darbā saskaņā ar Gaisa satiksmes likuma *(Luftverkehrsgesetz, "LuftVG"*) 29.b panta 2. punktu nodrošināt sabiedrības aizsardzību pret pārmērīgu troksni.

4.4. *MFAG* UN/VAI *FLH* AKCIONĀRI UN DALĪBNIEKI

4.4.1. **Ziemeļsaksijas apgabals (*Landkreis Nordsachsen*)**

(156) Ziemeļsaksijas apgabala pārstāvji nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 27. oktobra vēstulē.

(157) Viņi norādīja, ka lidosta ir nozīmīgs stimuls ekonomikas attīstības un nodarbinātības veicināšanai reģionā. Turklāt Ziemeļsaksijas apgabala pārstāvji norādīja, ka vēsturisku iemeslu dēļ lidostai ir lielāka nepieciešamība pēc turpmākiem ieguldījumiem nekā citām Vācijas lidostām. Viņi pauda viedokli, ka sabiedriskās kārtības jomā esošu darbību jēdziens ir jāinterpretē plašāk.

(158) Ziemeļsaksijas apgabala pārstāvji turklāt norādīja, ka lidostas maksas nav pietiekamas nepieciešamo ieguldījumu finansēšanai. Viņi uzskata, ka plānotajiem kapitālieguldījumiem ir stimulējoša ietekme. Savu piezīmju nobeigumā viņi apgalvoja, ka bez finansējuma lidosta nebūtu bijusi spējīga īstenot infrastruktūras projektu.

4.4.2. **Drēzdenes pilsēta**

(159) Drēzdenes pilsētas (*MFAG* mazākuma akcionāres) pārstāvji nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 28. oktobra vēstulē. Drēzdenes pilsētas pārstāvju piezīmes saskanēja ar *MFAG* un Ziemeļsaksijas apgabala pārstāvju piezīmēm.

(160) Drēzdenes pilsētas pārstāvji norādīja, ka lidosta ir reģiona lielākais darba devējs, kas tiešā veidā nodarbina 5 100 darbinieku. Tādējādi Drēzdenes pilsētas pārstāvji uzsvēra, ka lidosta reģionam ir nozīmīgs ekonomikas stimuls. Turklāt Drēzdenes pilsētas pārstāvji apgalvoja, ka, pateicoties nakts lidojumu atļaujai, Leipcigas/Halles lidostai ir svarīga nozīme pārējo Vācijas lidostu atslogošanā.

(161) Viņi arī norādīja, ka lidostas infrastruktūras ieguldījumu izmaksas nevar pilnībā finansēt ar lidostas maksām, ko iekasē no lidostas izmantotājiem. Turklāt viņi apgalvoja, ka vēsturiski lidostas attīstību parasti finansējusi valsts. Turklāt Drēzdenes pilsētas pārstāvji norādīja, ka Vācijā lidostas maksu apmēra noteikšana nav lidostu ekspluatantu ziņā – šim nolūkam ir nepieciešams publisko iestāžu oficiāls apstiprinājums.

(162) Viņi arī apgalvoja, ka infrastruktūras pasākumiem Leipcigas/Halles lidostā nav nepamatotas ietekmes uz iekšējo tirgu, kā arī visas konkurējošās Vācijas un ārvalstu lidostas strādā ar gandrīz maksimālu jaudu, savukārt Vatrī lidostas jauda ir ļoti ierobežota.

4.4.3. **Leipcigas pilsēta**

(163) Komisija 2011. gada 28. oktobrī saņēma piezīmes no Leipcigas pilsētas (*MFAG* akcionāres) pārstāvjiem. Leipcigas pilsētas pārstāvju piezīmes pilnībā saskanēja ar Drēzdenes pilsētas pārstāvju un *MFAG* piezīmēm.

4.5. GAISA KRAVU EKSPEDITORI UN EKSPRESSŪTĪJUMU PIEGĀDES UZŅĒMUMI

4.5.1. **European Air Transport Leipzig (*EAT*)**

(164) *EAT*, gaisa kravu pārvadāšanas uzņēmums, kas strādā Leipcigas/Halles lidostā, 2011. gada 27. oktobrī nosūtīja savas piezīmes par lēmumu sākt procedūru. *EAT* informēja, ka ir 100 % *Deutsche Post AG* meitasuzņēmums, kas izmanto Leipcigas/Halles lidostu kā galveno centru.

(165) *EAT* apgalvoja, ka, ciktāl tam ir zināms, visiem potenciālajiem izmantotājiem ir vienāda un nediskriminējoša piekļuve infrastruktūrai. Tas turklāt paskaidroja, ka to jo īpaši veicina pārredzama cenu noteikšanas sistēma, kas ir piemērojama visiem izmantotājiem.

4.5.2. **Lufthansa Cargo**

(166) *Lufthansa Cargo* nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 26. oktobra vēstulē. Uzņēmuma piezīmes pilnībā saskan ar *EAT* piezīmēm. *Lufthansa Cargo* apstiprināja, ka visiem potenciālajiem izmantotājiem ir vienāda un nediskriminējoša piekļuve lidostai.

4.5.3. **Emons Spedition**

(167) *Emons Spedition* nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 18. oktobra vēstulē. *Emons* piezīmes pilnībā saskan ar *EAT* piezīmēm. *Emons* uzsvēra, ka publiskais finansējums lidostas infrastruktūras uzlabošanai ir ļoti nozīmīgs lidostai un tās izmantotājiem.

4.5.4. **Spero Logistics Europe**

(168) *Spero Logistics Europe* nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 28. oktobra vēstulē. *Spero* piezīmes pilnībā saskan ar *EAT* un *Emons Spedition* piezīmēm.

(169) *Spero* turklāt apgalvoja, ka nakts lidojumu veikšanas atļaujai ir īpaša nozīme attiecībā uz gaisa kravu pārvadājumiem. *Spero* paskaidroja, ka uzņēmums nolēma veikt savu darbību Leipcigas/Halles lidostā, pamatojoties uz tās ģeogrāfisko novietojumu (Eiropas centrā, piekļuve lielākajam Eiropas tirgum un īsāki lidojuma laiki uz Āziju).

4.5.5. **Deutsch Russische Wirtschaftsallianz e.V. (Vācijas un Krievijas ekonomiskā alianse)**

(170) Vācijas un Krievijas ekonomiskā alianse (*Wirtschaftsallianz*) 2011. gada 25. oktobra vēstulē apgalvoja, ka lidostas attīstībai ir būtiska nozīme reģiona ekonomikas izaugsmē.

(171) *Wirtschaftsallianz* norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir svarīga nozīme saistībā ar *SALIS* projektu, kas izveidots ar mērķi nodrošināt īpašus pārvadājumus, kas nepieciešami NATO operāciju veikšanai Afganistānā. *Wirtschaftsallianz* apgalvoja, ka šā projekta īstenošanai nepieciešamie nosacījumi pašlaik ir nodrošināti tikai Leipcigā. *Wirtschaftsallianz* turklāt paskaidroja, ka tas jo īpaši attiecas uz NATO nostādnēs paredzētajām drošības prasībām, diennakts darbības licenci, 3 000 metrus garajiem skrejceļiem, pietiekamām uzglabāšanas un iekraušanas/izkraušanas zonām un *SALIS* projektā izmantoto Krievijas gaisa kuģu tehniskās apkopes jaudu.

4.5.6. **Citi kravu ekspeditori un apvienības**

(172) Komisija saņēma piezīmes arī no *Skyline Air Services, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle e.V., Kühne+Nagel, Jet-Speed, Jade Cargo, Baring, Air Cargo Club Deutschland, Aerologic* un *Volga-Dnepr*. Minētās piezīmes pilnībā saskanēja ar *EAT* piezīmēm, un tajās tika uzsvērta Leipcigas/Halles lidostas nozīme reģionālās attīstības un pieejamības veicināšanā.

4.6. PASAŽIERU AVIOSABIEDRĪBAS UN TŪRISMA NOZARES APVIENĪBAS

4.6.1. **Germanwings**

(173) *Deutsche Lufthansa AG* meitasuzņēmums *Germanwings* nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 26. oktobra vēstulē.

(174) *Germanwings* apgalvoja, ka lidostas infrastruktūras būvniecību un attīstību nevar pilnībā finansēt ar lidostas maksām. *Germanwings* paskaidroja, ka ļoti liela daļa no pasākumiem, kas minēti lēmumā sākt procedūru, ir saistīti ar aviācijas drošuma pasākumiem vai ar drošuma noteikumu īstenošanas pasākumiem. *Germanwings* turklāt norādīja, ka minētie pasākumi neietilpst valsts atbalsta noteikumu darbības jomā.

(175) *Germanwings* uzsvēra, ka Komisijai būtu jāņem vērā Leipcigas/Halles lidostas īpašā situācija un fakts, ka pirms Vācijas atkalapvienošanās lidostas infrastruktūrā netika pietiekami veikti ieguldījumi.

(176) Turklāt *Germanwings* norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostas infrastruktūra ir pieejama visiem potenciālajiem izmantotājiem bez diskriminācijas un *de facto* īpašu priekšrocību piemērošanas vienai aviosabiedrībai.

4.6.2. **Citas aviosabiedrības un tūrisma nozares apvienības**

(177) Komisija saņēma piezīmes arī no *Austrian Airlines*, *Alltours*, *Bundesverband der Deutsche Luftverkehrswirtschaft*, *Deutscher Reise Verband* un *Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft*. Minētās piezīmes pilnībā saskanēja ar *Germanwings* piezīmēm.

4.7. LIDOSTAS APKAIMĒ ESOŠIE UZŅĒMUMI UN APVIENĪBAS

4.7.1. **BMW Werk Leipzig (BMW)**

(178) *BMW* nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 27. oktobra vēstulē.

(179) *BMW* apgalvoja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir svarīga nozīme vietējā rūpniecībā un pozitīva ārējā ietekme uz reģionu un tajā dibinātiem uzņēmumiem. *BMW* arī norādīja, ka Komisijai būtu jāņem vērā fakts, ka pirms Vācijas atkalapvienošanās Leipcigas/Halles lidostā netika pietiekami veikti ieguldījumi. Ņemot vērā lidostas nozīmi reģionā, *BMW* uzskata, ka publiskais finansējams būtu jāuzskata par saderīgu.

4.7.2. **EADS Elbe Flugzeugwerke (EADS)**

(180) *EADS* nosūtīja savas piezīmes par lēmumu sākt procedūru 2011. gada 27. oktobra vēstulē.

(181) *EADS* norādīja, ka Leipcigas/Halles lidosta ir ļoti nozīmīga reģiona ekonomikai un bija viens no svarīgākajiem faktoriem, kas noteica *EADS* lēmumu izvietot savu meitasuzņēmumu šajā reģionā.

4.7.3. **European Energy Exchange AG (EEX)**

(182) *EEX*, enerģētikas tirdzniecības uzņēmums, kura birojs atrodas Leipcigā, nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 27. oktobra vēstulē.

(183) *EEX* apgalvoja, ka Leipcigas/Halles lidosta ir ļoti nozīmīga reģionam un *EEX* darbiniekiem. *EEX* turklāt norādīja, ka tā neredz nekādas iespējas nomainīt *FLH*, kā alternatīvu izmantojot citas Eiropas lidostas.

4.7.4. **Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (Halles-Desavas Tirdzniecības un rūpniecības kamera) (IHK)**

(184) *IHK* nosūtīja savas piezīmes 2014. gada 26. oktobra vēstulē.

(185) *IHK* apgalvoja, ka, pateicoties konkurencei Savienības lidostu tirgū, ir vērojama pozitīva mijiedarbība. Šajā saistībā *IHK* paskaidroja, ka infrastruktūras uzlabojumi vienā atrašanās vietā pozitīvi ietekmē arī citas lidostas. Šajā ziņā *IHK* turklāt norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostā infrastruktūras programmas pozitīvais tīkla efekts ir īpaši izteikts. *IHK* ieskatā ir jāņem vērā reģiona strukturālie trūkumi un nepietiekamie ieguldījumi Austrumvācijā. Visbeidzot, *IHK* norādīja, ka bez sākotnējā valsts ieguldījuma privātais sektors nebūtu spējīgs veikt plašus turpmākos ieguldījumus.

4.7.5. **Citas apvienības**

(186) Komisija saņēma piezīmes arī no *Handwerkskammer zu Leipzig*, *Industrie- und Handelskammer zu Leipzig*, *Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland* un *Leipziger Messe*. Minētās piezīmes pilnībā saskanēja ar *BMW* un *EADS* piezīmēm.

4.8. ŠKEIDICAS PILSOŅU "PRETTROKŠŅA" INICIATĪVA

(187) Pilsoņu iniciatīvas pārstāvji nosūtīja savas piezīmes 2011. gada 24. augusta vēstulē.

(188) Saskaņā ar pilsoņu iniciatīvas pārstāvju sniegto informāciju tās biedri bija ievērojuši, ka dienvidu skrejceļu izmanto gandrīz tikai *DHL*. Pilsoņu iniciatīvas pārstāvju ieskatā *DHL* ir gandrīz vienīgais lidostas skrejceļa un dienvidaustrumu zonas izmantotājs. Iniciatīvas pārstāvji paskaidroja, ka, ievērojot, cik intensīvi *DHL* izmanto šo infrastruktūru, nevar pieņemt, ka attiecīgie ieguldījumi attiecas uz pasažieru transportu.

5. **VĀCIJAS IESTĀŽU PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM**

(189) Vācijas iestādes savu apsvērumu sākumā norādīja, ka 34 trešo personu piezīmēs tika pausts atbalsts paziņoto pasākumu īstenošanai.

(190) Vācijas iestādes paskaidroja, ka trešo personu piezīmēs tika apstiprināts Vācijas iestāžu viedoklis, ka attiecīgie infrastruktūras pasākumi ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka *DFS* uzsvēra, ka pasākumi M3–M8 un M10 ir pasākumi, kas tika veikti, īstenojot valdības atbildības jomu. Vācijas iestādes turklāt uzsvēra, ka vairākas trešās personas apgalvojušas, ka valsts atbalsta noteikumi nav piemērojami attiecīgajiem pasākumiem.

(191) Vācijas iestādes arī norādīja, ka piezīmes skaidri liecina par to, ka publiskais finansējums atbilst Līguma 107. panta 3. punktā noteiktajiem kritērijiem. Vācijas iestādes norādīja, ka jo īpaši pilsētas, vietējās iestādes un tirdzniecības palātas, kā arī reģionos esošie uzņēmumi ir uzsvēruši lidostas ekonomisko un reģionālo nozīmi. Kā norādīja Vācijas iestādes, lidostas būvniecība un ekspluatācija tādējādi neapšaubāmi kalpo precīzi definētam kopīgu interešu mērķim. Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka trešo personu piezīmes apstiprināja arī publiskā finansējuma nepieciešamību un samērīgumu.

(192) Attiecībā uz iespējamu nepamatotu negatīvu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību Vācijas iestādes norādīja, ka ne Vatrī, ne Briseles lidosta nenosūtīja piezīmes par lēmumu sākt procedūru. Vācijas iestāžu ieskatā tas liecina par to, ka neviena no minētajām lidostām neizjūt nekādu negatīvo ietekmi saistībā ar attiecīgajiem pasākumiem. Vācijas iestādes norādīja, ka tāds pats viedoklis ir arī citām trešām personām, piemēram, *Lufthansa Cargo*, *Austrian Airlines*, *Germanwings* un *Jade Cargo*. Vācijas iestādes turklāt paskaidroja, ka arī *Alltours*, *Deutscher Reise Verband*, *BARING* un *Aircargo Club Deutschland* arī norādīja, ka nav vērojama konkurences pārklāšanās starp Leipcigas/Halles un Briseles vai Vatrī lidostuaptvēruma teritorijām.

(193) Attiecībā uz prasību par vienādu un nediskriminējošu piekļuvi lidostai Vācijas iestādes norādīja, ka trešo personu piezīmes apstiprināja, ka lidostas maksas ir noteiktas nediskriminējošā veidā.

6. **NOVĒRTĒJUMS**

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

(195) Līguma 107. panta 1. punkta kritēriji ir kumulatīvi. Tādēļ, lai noteiktu, vai attiecīgie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, minētajiem pasākumiem ir jāatbilst šādiem nosacījumiem:

a) tos piešķir valsts vai izmantojot valsts līdzekļus;

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

c) tie rada vai draud radīt konkurences kropļojumus;

d) tie ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1. JĒDZIENI "UZŅĒMUMS" UN "SAIMNIECISKĀ DARBĪBA"

6.1.1. **Jēdziens "uzņēmums"**

(196) Attiecībā uz valsts atbalsta esību vispirms ir nepieciešams noteikt, vai atbalsta saņēmējs veic saimniecisko darbību un tādējādi ir uzskatāms par uzņēmumu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē ([28]).

([28]) Skatīt spriedumu lietā C-35/96, Komisija/Itālija, *Recueil* 1998, I-3851. lpp., un spriedumu apvienotajās lietās C180/98–184/98, *Pavlov*, *Recueil* 2000, I-6451. lpp.

(197) Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka jēdziens "uzņēmums" Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē neattiecas uz lidostām, vismaz attiecībā uz reģionālas lidostas infrastruktūras finansēšanu. Vācijas iestādes uzskatīja, ka šādas infrastruktūras būvniecība ir nevis saimnieciskā darbība, bet gan vispārējs pasākums transporta, ekonomikas un reģionālās politikas īstenošanai. Turklāt Vācijas iestādes apgalvoja, ka lidostas infrastruktūras būvniecība nav uzskatāma par saimniecisku darbību, jo privāts ieguldītājs neiesaistītos minētajā darbībā. Vācijas iestādes šajā saistībā arī apgalvoja, ka ar infrastruktūru, aprīkojumu un darbību saistīto lidostu pastāvīgo izmaksu daļa ir lielāka par vidējo. Turklāt to rīcības brīvību ierobežo stingri juridiski noteikumi un nosacījumi. Vācijas iestādes arī uzskatīja, ka atsauces uz spriedumiem lietā *Aéroports de Paris* un "Leipcigas/Halles lidosta" šo pasākumā izvērtēšanā nav derīgas. Attiecībā uz spriedumu lietā *Aéroports de Paris* Vācijas iestādes apgalvoja, ka spriedumā tika izskatīts nevis jautājums par lidostas infrastruktūru būvniecību, bet gan par lidostas darbību. Turklāt Vācijas iestādes uzskatīja, ka spriedums lietā *Aéroports de Paris* attiecas nevis uz jēdziena "uzņēmums" interpretēšanu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, bet gan uz pārkāpumu saistībā ar dominējoša stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu Līguma 102. panta nozīmē. Attiecībā uz spriedumu lietā "Leipcigas/Halles lidosta" Vācijas iestādes uzskatīja, ka Vispārējās tiesas spriedumam nav nozīmes kā judikatūras precedentam, jo tas ir pārsūdzēts.

(198) Attiecībā uz jēdzienu "uzņēmums" jānorāda, ka Tiesa uzņēmumus konsekventi ir definējusi subjektus, kas veic saimniecisko darbību, neatkarīgi no to juridiskā statusa vai īpašumtiesībām un finansēšanas veida ([29]). Jebkura darbība, kas izpaužas kā preču un pakalpojumu piedāvāšana attiecīgajā tirgū, ir saimnieciskā darbība ([30]). Tas, vai darbība ir uzskatāma par saimniecisku, nav atkarīgs no tā, vai darbības rezultātā tiek gūta peļņa ([31]).

(199) *Aéroports de Paris* spriedumā ([32]) Tiesa lēma, ka arī lidostas darbības nodrošināšana, kurā ietilpst lidostas pakalpojumu sniegšana aviosabiedrībām un dažādiem pakalpojumu sniedzējiem, ir uzskatāma par saimniecisko darbību. Spriedumā lietā "Leipcigas/Halles lidosta" ([33]) Vispārējā tiesa precizēja, ka lidostas ekspluatācija ir saimnieciskā darbība un lidostas infrastruktūras būvniecība ir neatņemama tās daļa.

(200) Komisija atgādina, ka savā spriedumā lietā "Leipcigas/Halles lidosta" Vispārējā tiesa lēma, ka no 2000. gada vairs nevar izslēgt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu lidostu infrastruktūras finansēšanai ([34]). Tādējādi kopš *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) lidostas infrastruktūras ekspluatāciju un būvniecību nav iespējams uzskatīt par darbību, uz kuru neattiecas valsts atbalsta kontrole.

(201) Vispārējā tiesa savā spriedumā lietā "Leipcigas/Halles lidosta" arī lēma, ka nav būtiski, vai ar lidostas infrastruktūras būvniecību vai paplašināšanu tiek īstenoti reģionālās, ekonomikas vai transporta politikas mērķi. Saskaņā ar iedibināto judikatūru būtiski ir nevis tas, kādi mērķi tiek īstenoti ar konkrētiem pasākumiem, bet gan – kāda ir to radītā ietekme ([35]).

(202) Turklāt Vispārējā tiesa savā spriedumā lietā "Leipcigas/Halles lidosta" apstiprināja, ka par lidostu infrastruktūras tirgus esamību liecina fakts, ka Leipcigas/Halles lidosta konkurēja ar citām reģionālajām lidostām, jo īpaši ar Vatrī (Francija) un Briseles (Beļģija) lidostu, lai kļūtu par *DHL* Eiropas kravu pārvadājumu centru.

([29]) Skatīt 2.1. daļu Komisijas paziņojumā par Eiropas Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.), un saistīto judikatūru, jo īpaši spriedumu apvienotajās lietās C-180/98 līdz C-184/98, *Pavlov* un citi, *Recueil* 2000, I-6451. lpp., kā arī spriedumu lietā C-222/04 *Cassa di Risparmio di Firenze* un citi, Krājums 2006, I-289. lpp.; lietā C-205/03 P *FENIN*/Komisija, Krājums 2006, I-6295. lpp., un lietā C-49/07 *MOTOE*, Krājums 2008, I-4863. lpp.

([30]) Spriedums lietā 118/85 Komisija/Itālija, *Recueil* 1987, 2599. lpp., 7. punkts; lietā C-35/96 Komisija/Itālija, *Recueil* 1998, I-3851. lpp., 36. punkts, lietā *Pavlov* un citi, 75. punkts.

([31]) Spriedums apvienotajās lietās 209/78-215/78 un 218/78 *Van Landewyck*, *Recueil* 1980, 3125. lpp., 88. punkts; lietā C-244/94 *FFSA* un citi, *Recueil* 1995, I-4013. lpp., 21. punkts; lietā C-49/07 *MOTOE*, Krājums 2008, I-4863. lpp., 27. un 28. punkts.

([32]) Spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris*/Komisija, *Recueil* 2000, II-3929. lpp., apstiprināts ar spriedumu lietā C-82/01, *Recueil* 2002, I-9297. lpp., 75.–79. punkts.

([33]) Spriedums apvienotajās lietās T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG* un *Flughafen Leipzig Halle GmbH*/Komisija (spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta"), Krājums 2011, II-1311. lpp., jo īpaši 93. un 94. punkts; apstiprināts ar spriedumu lietā C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen* un Leipcigas/Halles lidosta/Komisija, 2012, vēl nav publicēts.

([34]) Skatīt spriedumu lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 106. punktu.

([35]) Skatīt spriedumu lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 102. un turpmākos punktus.

(203) Saskaņā ar judikatūru jāņem vērā arī tas, ka, lai izvērtētu lidostas pārvaldītāja darbības saimniecisko raksturu saistībā ar publisko finansējumu infrastruktūras attīstības pasākumiem, nav iemesla nošķirt darbību, kas izpaužas kā infrastruktūras būvniecība vai paplašināšana, no tās vēlākas izmantošanas ([36]).

(204) Turklāt Vispārējā tiesa savā spriedumā lietā "Leipcigas/Halles lidosta" lēma, ka: "(..) skrejceļi ir lidostas operatora veikto saimniecisko darbību būtisks elements. Lidostas skrejceļu būvniecība ļauj lidostai veikt arī tās galveno saimniecisko darbību vai arī papildu skrejceļa būvniecības vai jau esoša skrejceļa paplašināšanas gadījumā – to attīstīt."

(205) Ņemot vērā 196. un 204. apsvērumā minēto judikatūru, Komisija norāda, ka infrastruktūru, uz ko attiecas šis lēmums, vai nu tiešā veidā komerciāli pārvaldīs *FLH*, lidostas pārvaldītājs, vai arī tā netiešā veidā atbalstīs un nodrošinās lidostas komercdarbību kopumā.

(206) Šajā saistībā Komisija norāda, ka saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem jo īpaši [..] maksas nosaka lidostas ekspluatants un iesniedz tās apstiprināšanai Federālajā satiksmes ministrijā. Komisija norāda, ka lidostas maksas nosaka lidostas ekspluatanti saskaņā ar normatīvajos aktos paredzētajiem ierobežojumiem, lai novērstu jebkādu nepamatotu diskrimināciju attiecībā uz lidostas izmantotājiem un iespēju lidostas pārvaldītājam ļaunprātīgi izmantot savu dominējošo stāvokli. Tomēr Komisija uzskata, ka tas neliedz lidostas pārvaldītājam noteikt lidostas maksu līmeni, ņemot vērā nepieciešamos ieguldījumus un to izmaksas. To jo īpaši apstiprina [..] [..] un [..] noteiktās prasības.

(207) Turklāt Komisija norāda, ka infrastruktūras būvniecība un attīstība, uz ko attiecas šis lēmums, ļaus *FLH* kā Leipcigas/Halles lidostas ekspluatantam palielināt savu jaudu un attīstīt saimniecisko darbību. Lidostas pārvaldītājs *FLH* sniedz lidostas pakalpojumus par samaksu, ko veido lidostas maksas, kā arī ieņēmumi no infrastruktūras ekspluatācijas un papildpakalpojumu sniegšanas, piemēram, angāru īres, kas ir jāuzskata kā atlīdzība par sniegtajiem pakalpojumiem.

(208) Tādējādi Komisija uzskata, ka infrastruktūra, uz ko attiecas šis lēmums, ir komerciāli izmantojama infrastruktūra. Tādēļ *FLH* ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.1.2. **Darbības, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā**

(209) Tomēr ne visām lidostas darbībām vienmēr ir saimniecisks raksturs ([37]). Tā kā tas, vai subjekts ir uzskatāms par uzņēmumu, vienmēr tiek noteikts attiecībā uz konkrētu darbību, ir nepieciešams nošķirt attiecīgās lidostas darbības un noteikt, ciktāl minētās darbības ir saimnieciska rakstura. Ja lidosta veic gan saimnieciska rakstura darbības, gan darbības, kas tādas nav, tā ir uzskatāma par uzņēmumu tikai attiecībā uz saimnieciska rakstura darbībām.

(210) Tiesa ir lēmusi, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu, nav saimnieciska rakstura darbības un valsts atbalsta noteikumi parasti uz tām neattiecas ([38]). Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policijas darbības, muita, ugunsdzēsība, darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību ([39]).

([36]) Spriedums lietā C-205/03P *FENIN*/Komisija, Krājums 2006, I-6295. lpp., 88. punkts; un spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 95. punkts.
([37]) Spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 98. punkts.
([38]) Spriedums lietā C-118/85 Komisija/Itālija, *Recueil* 1987, 2599. lpp., 7. un 8. punkts, un spriedums lietā C-30/87 *Bodson*/*Pompes funèbres des régions libérées*, *Recueil* 1988, 2479. lpp., 18. punkts.
([39]) Skatīt jo īpaši spriedumu lietā C-364/92 *SAT*/*Eurocontrol*, *Recueil* 1994, I-43. lpp., 30. punkts, un spriedumu lietā C-113/07 P *Selex Sistemi Integrati*/Komisija, Krājums 2009, I-2207. lpp., 71. punkts.

(211) Šādu darbību, kas nav saimnieciskā darbība, publiska finansēšana nav uzskatāma par valsts atbalstu, bet tā ir stingri jāierobežo, lai tā attiektos tikai uz tādu izmaksu kompensāciju, kuras rodas šo darbību rezultātā, un lai to nevarētu izmantot citu darbību finansēšanai ([40]). Ja publisko iestāžu sniegtā kompensācija par izmaksām, kas radušās saistībā ar darbībām, kas nav saimnieciskā darbība, ir pārmērīga, tā var tikt uzskatīta par valsts atbalstu. Turklāt, ja lidosta līdzās saimnieciskajai darbībai veic arī darbību, kas nav saimnieciskā darbība, ir nepieciešama atsevišķa izmaksu uzskaite, lai izvairītos no publisko līdzekļu pārnešanas starp darbībām, kas nav saimnieciskā darbība, un saimnieciska rakstura darbībām.

(212) Darbību, kas nav saimnieciskā darbība, publiskā finansēšana nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp lidostām. Saskaņā ar iedibināto judikatūru priekšrocība tiek konstatēta, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai ([41]). Tādēļ, ja saskaņā ar noteiktu tiesisko regulējumu civilajām lidostām parasti ir jāsedz konkrētas izmaksas, kas izriet no to darbības, savukārt citām civilajām lidostām tās nav jāsedz, lidostām, kurām tās nav jāsedz, var būt piešķirta priekšrocība neatkarīgi no tā, vai šīs izmaksas attiecas uz darbību, kas parasti netiek uzskatīta par saimniecisko darbību.

(213) Tādēļ, ņemot vērā 209. un 212. apsvērumu, Komisijai jāanalizē to Leipcigas/Halles lidostā veikto infrastruktūras pasākumu būtība, uz kuriem attiecas šis lēmums.

(214) Vācijas iestādes apgalvoja, ka paziņotie pasākumi M1–M11 attiecas uz darbībām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, un ka šo darbību finansējums ir stingri ierobežots līdz apmēram, kas nepieciešams šo pasākumu izmaksu segšanai. Tādējādi Vācijas iestādes uzskata, ka šīs izmaksas neietilpst valsts atbalsta noteikumu darbības jomā. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka pasākumi M1–M11 ietilpst kādā no šādām kategorijām:

i) pasākumi, kas nepieciešami, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām ([42]), uz kuriem attiecas Vācijas Aviācijas drošības likums (*Luftsicherheitsgesetz*, "*LuftSiG*"), jo īpaši tā 8. pants;

ii) ar ekspluatācijas drošumu saistīti pasākumi, uz kuriem attiecas Gaisa satiksmes licencēšanas noteikumu (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung*, "*LuftVZO*") 45. pants; vai

iii) pasākumi, kas attiecas uz trešo personu aizsardzību pret gaisa satiksmes darbības riskiem (piemēram, pret trokšņa piesārņojumu).

(215) Attiecībā uz pasākumiem, kas attiecas uz darbības drošumu, Komisija uzskata, ka drošu darbību nodrošināšana lidostā ir lidostas pārvaldības saimnieciskās darbības normāla sastāvdaļa ([43]). Šajā saistībā ir jānorāda, ka ar normatīvajām prasībām un standartiem saistītās izmaksas arī nevar uzskatīt par tādām, kas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā. Ņemot vērā atsevišķo darbību un izmaksu detalizētāku izskatīšanu, Komisija uzskata, ka pasākumi, kas paredzēti lidostas darbību drošuma nodrošināšanai, nav uzskatāmi par sabiedriskās kārtības jomā esošiem pasākumiem. Ikvienam uzņēmumam, kas vēlas darboties attiecīgajā tirgū, ir jānodrošina iekārtu (lidostās tie ir, piemēram, skrejceļi, manevrēšanas ceļi un pievedceļi) drošums, kā arī atbilstība regulatīvajiem standartiem.

(216) Attiecībā uz skrejceļiem, manevrēšanas ceļiem un pievedceļiem Komisija uzskata, ka tie ir būtiski elementi saimnieciskajās darbībās, ko veic lidostas pārvaldītājs. Skrejceļu, manevrēšanas ceļu un pievedceļu būvniecība tādējādi ļauj lidostas pārvaldītājam veikt savu primāro saimniecisko darbību.

(217) Attiecībā uz *LuftSiG* 8. pantā paredzētajiem pasākumiem, tostarp gaisa satiksmes kontroli, meteoroloģiskajiem pakalpojumiem un ugunsdzēsības brigādi, principā var uzskatīt, ka tie ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

([40]) Spriedums lietā C-343/95 *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, *Recueil* 1997, I-1547. lpp. Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums N 309/02 *Aviation security – compensation for costs incurred following the attacks of 11 September 2001* (OV C 148, 25.6.2003., 7. lpp.). Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums N 438/02 *Aid in support of public authority functions in the port sector* (OV C 284, 21.11.2002., 2. lpp.).

([41]) Skatīt, piemēram, spriedumu lietā C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, Krājums 2005, I-1627. lpp., 36. punkts, un tajā minēto judikatūru.

([42]) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 2320/2002, ar ko paredz kopīgus noteikumus civilās aviācijas drošības jomā (OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.).

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

(218) Saistībā ar piemērojamo tiesisko regulējumu Vācijas iestādes apgalvoja, ka attiecībā uz ugunsdzēsības brigādi tiesību aktos nav ietverti noteikumi, kas stingri paredzētu, ka šādas izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Turklāt Komisija norāda, ka ar ugunsdzēsības brigādi saistīto izmaksu atlīdzināšana ietilpst federālo zemju kompetencē un ka šīs izmaksas parasti atlīdzina kompetentās reģionālās iestādes. Šo izmaksu atlīdzināšana ir ierobežota šo izmaksu segšanai nepieciešamajā apmērā.

(219) Attiecībā uz gaisa satiksmes kontroli un meteoroloģiskajiem pakalpojumiem Komisija atzīmē, ka *LuftVG* 27. panta d) punktā un 27. panta f) punktā paredzēts, ka ar *LuftVG* 27. panta c) punktu saistītās izmaksas vairākām noteiktām lidostām sedz valsts. "Atzītām lidostām" atbilstīgi *LuftVG* 27. panta d) punktam un 27. panta f) punktam ir tiesības uz izmaksu segšanu, ja Federālā satiksmes ministrija ir atzinusi to par nepieciešamu, ņemot vērā drošības apsvērumus un ar transporta politiku saistītās intereses ([44]). Tām Vācijas lidostām, kuras nav atzītas, nav tiesību uz izmaksu segšanu atbilstīgi *LuftVG* 27. panta d) punktam un 27. panta f) punktam, un tādējādi tām principā ir pašām jāsedz *LuftVG* 27. panta c) punktā paredzēto pasākumu izmaksas. Šīs izmaksas ir nesaraujami saistītas ar lidostu ekspluatāciju. Tā kā dažām lidostām ir pašām jāsedz minētās izmaksas, bet citām lidostām nav, šīm citām lidostām var tikt piešķirta priekšrocība, kaut arī aviācijas drošuma pasākumus, kā arī meteoroloģiskos pakalpojumus var uzskatīt par tādiem, kam nav saimnieciska rakstura. Leipcigas/Halles lidosta tika atzīta par šādu lidostu, un tādēļ tai ir tiesības uz izmaksu segšanu atbilstīgi *LuftVG* 27. panta d) punktam un 27. panta f) punktam. Pārējām lidostām ir pašām jāsedz minētās izmaksas. Tādēļ, sedzot Leipcigas/Halles lidostas izmaksas saistībā ar gaisa kontroles un drošuma pasākumiem, kā arī ar meteoroloģiskajiem pakalpojumiem atbilstīgi *LuftVG* 27. panta d) punktam un 27. panta f) punktam, tiek radīta priekšrocība Leipcigas/Halles lidostai.

(220) Attiecībā uz pasākumiem atbilstīgi *LuftSiG* 8. pantam šķiet, ka Vācijas iestādes uzskata, ka attiecīgās publiskās iestādes var segt visas izmaksas saistībā ar minētajā pantā paredzētajiem pasākumiem. Tomēr Komisija norāda, ka saskaņā ar *LuftSiG* 8. panta 3. punktu drīkst kompensēt tikai tās izmaksas, kas attiecas uz nepieciešamo platību un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu darbības veikšanai atbilstīgi *LuftSiG* 5. pantam. Visas pārējās izmaksas ir jāsedz lidostas ekspluatantam. Tādējādi, ciktāl piešķirtais publiskais finansējums *FLH* atbrīvoja šo uzņēmumu no izmaksām, kas tam bija jāsedz atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, minētais valsts finansējums nav atbrīvots no pārbaudes atbilstīgi Savienības valsts atbalsta noteikumiem. Jebkurā gadījumā neatkarīgi no tā, vai minētās izmaksas tiek juridiski klasificētas kā izmaksas, kas ietilpst vai neietilpst sabiedriskās kārtības jomā, ir pierādīts, ka tās ir jāsedz lidostas ekspluatantam atbilstīgi piemērojamajam tiesiskajam regulējumam. Tādējādi gadījumā, kad valstij ir jāsedz minētās izmaksas, lidostas ekspluatants tiktu atbrīvots no tādu izmaksu segšanas, kas tam parasti būtu jāsedz pašam.

(221) Ņemot vērā 215. un 220. apsvērumā minētos argumentus, Komisija uzskata par piemērotu izdarīt konkrētākus secinājumus par ieguldījumu izmaksām, kas, iespējams, ietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

Pasākums M1 – zemes iegāde, pārvietošana, trokšņa mazināšana un saistītais ainavas saglabāšanas plāns; pasākums M2 – dzinēja testēšanas iekārta; pasākums M10 – papildu trokšņa mazināšana

(222) Vācijas iestādes apgalvoja, ka pasākumi M1, M2 un M10 ietilpst sabiedriskās kārtības jomā tāpēc, ka tie ir paredzēti trešo personu aizsardzībai pret gaisa satiksmes ekspluatācijas riskiem, piemēram, namīpašnieku un vides aizsardzībai pret trokšņu piesārņojuma ietekmi.

(223) Komisija uzskata, ka ar pasākumiem M1, M2 un M10 saistītās izmaksas ir parastās izmaksas, kas uzņēmumam būtu jāsedz, būvējot iekārtas, kas atbilst noteiktiem regulatīvajiem standartiem. Turklāt minētos pasākumus nevar nošķirt no lidostas saimnieciskās darbības. To jo īpaši ilustrē fakts, ka bez šiem pasākumiem lidostai netiktu piešķirta atļauja nakts lidojumu veikšanai un tai nebūtu atļauts koncentrēties uz gaisa kravu pārvadājumiem saistībā ar lēmumu par plānojuma apstiprināšanu dienvidu skrejceļa būvniecībai Leipcigas/Halles lidostā un tās paplašināšanās stratēģiju.

(224) Tādējādi Komisija uzskata, ka pasākumi M1, M2 un M10 nav uzskatāmi par sabiedriskās kārtības jomā esošiem pasākumiem.

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

Pasākums M3 (manevrēšanas ceļš un šķērsojamais tilts E7), pasākums M4 (ziemeļu skrejceļa pagarināšana (plānošanas izmaksas)), pasākums M5 (vietas atbrīvošana, gatavojoties manevrēšanas ceļa "Victor" būvniecībai), pasākums M6 (paralēlais manevrēšanas ceļš "Victor"), pasākums M12 (plānojuma apstiprināšanas procedūra dienvidu zonas paplašināšanai (skrejceļš un pievedceļš)), pasākums M13 (ziemeļu pievedceļa paplašināšana), pasākums M14 (austrumu pievedceļa paplašināšana), pasākums M15 (infrastruktūras pielāgošana) un pasākums M16 (papildu infrastruktūras pasākumi, piemēram, ziemeļu angāra paplašināšana un jauna aviācijas terminālā, kā arī nelielu gaisa kuģu angāra būvniecība)

(225) Izskatāmajā lietā skrejceļa pagarināšana ir plānota, lai nodrošinātu, ka kravas gaisa kuģi ar augstu *MTOW* var pacelties bez jebkādiem kravnesības ierobežojumiem, savukārt ar pievedceļa pagarināšanu tiktu nodrošināts labāks lidojumu sadalījums. Turklāt attiecībā uz manevrēšanas ceļiem Komisija norāda, ka lidostā manevrēšanas ceļi savieno skrejceļus ar priekšlaukiem, angāriem, terminālim un citām iekārtām. Šie savienojumi ļauj gaisa kuģim atbrīvot skrejceļu, tādējādi ļaujot citam gaisa kuģim nolaisties vai pacelties. Tādējādi manevrēšanas ceļi un šķērsojamie tilti ir cieši saistīti ar skrejceļiem, par kuru izmantošanu lidostas ekspluatants iekasē maksu. Turklāt Vācijas iestāžu sniegtā informācija apstiprina, ka minētie pasākumi ir nozīmīgi, ņemot vērā satiksmes intensitāti un plūsmu. Ja netiktu veikta būvniecība, lidosta negūtu labumu no satiksmes plūsmas paredzamā pieauguma vai arī pašreizējā satiksmes plūsma būtu jāsamazina, lai nodrošinātu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju. Komisija uzskata, ka tas nav pretrunā ar faktu, ka noteiktu skaitu manevrēšanas ceļu un šķērsojamo tiltu var droši izmantot tikai attiecībā uz ierobežotu satiksmes intensitāti.

(226) Šajā saistībā Komisija atgādina, ka skrejceļi, manevrēšanas ceļi un pievedceļi ir nozīmīgi elementi saimnieciskajās darbībās, ko veic lidostas pārvaldītājs. Skrejceļu, manevrēšanas ceļu un pievedceļu būvniecība tādējādi ļauj lidostas pārvaldītājam veikt savu primāro saimniecisko darbību, un šos elementus nevar nošķirt no pārvaldītāja saimnieciskās darbības.

(227) Komisija konstatē, ka pasākumus M3, M4, M5, M6, M12, M13, M14, M15 un M16 lidostas pārvaldītājs īsteno, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem. Tādēļ šie pasākumi ir komerciāli izmantojama infrastruktūra, un tos nevar uzskatīt par sabiedriskās kārtības jomā esošiem pasākumiem.

Pasākums M11 – dienvidaustrumu zonas I posma sauszemes attīstīšanas pasākumi

(228) Komisija atzīmē, ka pasākums M11 ietver esošo ēku aprīkošanu ar elektroenerģiju un ūdensapgādi, notekūdeņu iekārtām un lietusūdeņu notekas sistēmām, kā arī ar papildu trokšņa mazināšanas pasākumus.

(229) Ņemot vērā 215. un 220. apsvērumā veikto novērtējumu, minētie pasākumi neattiecas uz darbībām, kas parasti ietilpst valsts atbildības jomā, īstenojot oficiālās pilnvaras kā valsts vara. Tā vietā tie ir paredzēti, lai uzlabotu infrastruktūru, kas tiek izmantota komerciāliem mērķiem, un tādējādi ietver saimniecisko darbību un nav uzskatāmi par sabiedriskās kārtības jomā esošiem pasākumiem.

Pasākums M5 (jauna ugunsdzēsēju depo ēka) un pasākums M9 (ugunsdzēšanas aprīkojums)

(230) Attiecībā uz ugunsdzēsēju depo ēku un ugunsdzēšanas aprīkojumu, kā norādīts 218. apsvērumā, šo darbību vispārīgi var uzskatīt par sabiedriskās kārtības jomā esošu darbību.

(231) Attiecībā uz piemērojamo tiesisko regulējumu Vācijas iestādes norādīja, ka attiecībā uz ugunsdzēsēju depo ēku un ugunsdzēšanas aprīkojumu tiesību aktos nav ietverti noteikumi, kas stingri paredzētu, ka šādas izmaksas jāsedz lidostas ekspluatantam. Komisija konstatē, ka atbilstīgi Vācijas iestāžu sniegtajai informācijai ar jauno ugunsdzēsēju depo ēku un ugunsdzēšanas aprīkojumu saistīto izmaksu atlīdzināšana ietilpst federālo zemju kompetencē un ka šīs izmaksas parasti atlīdzina kompetentās reģionālās iestādes. Šo izmaksu atlīdzināšana ir ierobežota šo izmaksu segšanai nepieciešamajā apmērā.

(232) Tādējādi būvniecības izmaksas saistībā ar jaunās ugunsdzēsēju depo ēkas būvniecību un ugunsdzēšanas aprīkojuma iegādi var uzskatīt par sabiedriskās kārtības jomā esošām izmaksām.

Pasākums M5 (daudzfunkcionāls angārs) un pasākums M9.3 (ziemas pakalpojumu aprīkojums)

(233) Attiecībā uz daudzfunkcionālo angāru Vācijas iestādes apgalvoja, ka tas ietilpst sabiedriskās kārtības jomā tādēļ, ka ārkārtas situācijā to var izmantot kā ārkārtas patvertni. Kā norādīja Vācijas iestādes, šāda angāra būvniecības izmaksas arī ietilpst sabiedriskās kārtības jomā, jo pašlaik to izmanto ziemas pakalpojumu aprīkojuma glabāšanai, kas ir nepieciešams, lai nodrošinātu drošu lidostas ekspluatāciju ziemas laikā.

(234) Attiecībā uz daudzfunkcionālā angāra būvniecību Leipcigas/Halles lidostā Komisija norāda, ka ēku var izmantot dažādiem mērķiem. Turklāt, kā tika norādīts 215. apsvērumā, izmaksas par ziemas pakalpojuma aprīkojumu (M9.3), kas ir nepieciešams, lai nodrošinātu drošu lidostas ekspluatāciju, ir parastas uzņēmējdarbības izmaksas un tās nevar uzskatīt par sabiedriskās kārtības jomā esošām izmaksām. Tādējādi Komisija uzskata, ka daudzfunkcionālā angāra būvniecības izmaksas neietilpst sabiedriskās kārtības jomā.

(235) Tomēr šis konstatējums neliedz iespēju Vācijas iestādēm uzticēt lidostai attiecībā uz ārkārtas situācijām īpašus uzdevumus, kas ietilpst vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu darbības jomā.

Pasākums M7 – papildu atledošanas zonas

(236) Vācijas iestādes apgalvo, ka papildu atledošanas zonas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu gaisa kuģu drošu un savlaicīgu ekspluatāciju lidostā. Kā norādīja Vācijas iestādes, esošo atledošanas zonu paplašināšana ir nepieciešama sakarā ar lidostas satiksmes intensitātes pieaugumu, lai novērstu plānoto reisu kavējumus. Turklāt Vācijas iestādes uzsver, ka ieņēmumi no lidostas sniegtajiem atledošanas pakalpojumiem nesedz infrastruktūras izveidošanas izmaksas.

(237) Pirmkārt, Komisija norāda, ka tam, vai darbība ir rentabla vai nav rentabla, nav izšķirīgas nozīmes, nosakot, vai tā ir saimnieciskā darbība ([45]). Otrkārt, Komisija norāda, ka atledošanas pakalpojumi tiek sniegti gaisa pārvadātājiem, saņemot par to atlīdzību. Tie ir nozīmīgi pakalpojumi, ko ikviena lidosta sniedz savas saimnieciskās darbības ietvaros. Jo vairāk šādi pakalpojumi tiek sniegti, jo vairāk lidojumu var tikt veikti no lidostas, un tādējādi lidosta var palielināt savus ieņēmumus.

(238) Tādējādi Komisija uzskata, ka atledošanas pakalpojumi ir nesaraujami saistīti ar lidostas saimniecisko izmantošanu un nav nodalāmi no lidostas darbības, tādēļ tie ir uzskatāmi par saimniecisko darbību.

Pasākums M8 – helikopteru lidlauks

(239) Pasākums attiecas uz helikopteru stāvlaukuma izveidošanu, ko izmantos tikai aviācijas glābšanas dienesta vajadzībām.

(240) Komisija uzskata, ka helikopteru lidlauka izveidošana sekmēs aviācijas glābšanas dienesta darbību. Tādēļ helikopteru lidlauka nodrošināšana glābšanas pakalpojumiem ir uzskatāma par sabiedriskās kārtības jomā esošu pasākumu. Kompensācijai ir jāattiecas tikai uz šo pakalpojumu izmaksām.

Pasākums M9 – papildu infrastruktūras pasākumi

(241) Papildu infrastruktūras pasākumi ietver I kontrolpunkta pārbūvi, funkcionālas drošības ēkas būvniecību federālās un reģionālās policijas vajadzībām, muitu, dzīvnieku novietni un lidostas perimetra žogu (tostarp digitālo videonovērošanas sistēmu un kustību detektorus). Kā norādīja Vācijas iestādes, šie pasākumi ir nepieciešami, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, un tādēļ ietilpst *LuftSiG* 8. panta darbības jomā.

(242) Attiecībā uz pasākumiem atbilstīgi *LuftSiG* 8. pantam šķiet, ka Vācijas iestādes uzskata, ka attiecīgās publiskās iestādes var segt visas izmaksas saistībā ar minētajā pantā paredzētajiem pasākumiem. Tomēr Komisija norāda, ka saskaņā ar *LuftSiG* 8. panta 3. punktu drīkst kompensēt tikai tās izmaksas, kas attiecas uz nepieciešamo platību un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu darbības veikšanai atbilstīgi *LuftSiG* 5. pantam. Visas pārējās izmaksas ir jāsedz lidostas ekspluatantam. Tādējādi, ciktāl piešķirtais publiskais finansējums *FLH* atbrīvoja šo uzņēmumu no izmaksām, kas tam bija jāsedz atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, minētais publiskais finansējums nav atbrīvots no pārbaudes atbilstīgi Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

(243) Saistībā ar izmaksām, kas attiecas uz funkcionālās drošības ēkas izmantošanu Vācijas Meteoroloģiskā dienesta vajadzībām, Komisija norāda, ka *LuftVG* 27. panta f) punkts nosaka, ka ar *LuftVG* 27. panta c) punktu saistītās izmaksas vairākām konkrētām lidostām sedz valsts. "Atzītām lidostām" atbilstīgi *LuftVG* 27. panta f) punktam ir tiesības uz izmaksu segšanu, ja Federālā satiksmes ministrija ir atzinusi to par nepieciešamu, ņemot vērā drošības apsvērumus un ar transporta politiku saistītās intereses. Tām Vācijas lidostām, kuras nav atzītas, nav tiesību uz izmaksu segšanu atbilstīgi *LuftVG* 27. panta f) punktam, un tādējādi tām principā ir pašām jāsedz *LuftVG* 27. panta c) punktā paredzēto pasākumu izmaksas. Šīs izmaksas ir nesaraujami saistītas ar lidostu ekspluatāciju. Tā kā dažām

([45]) Spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 115. punkts.

lidostām ir pašām jāsedz minētās izmaksas, bet citām lidostām nav, šīm citām lidostām var tikt piešķirta priekšrocība, kaut arī var uzskatīt, ka Vācijas Meteoroloģiskais dienests nav saimnieciskās darbības veicējs. Leipcigas/Halles lidosta ir atzīta par šādu lidostu, un tādēļ tai ir tiesības uz izmaksu segšanu atbilstīgi *LuftVG* 27. panta f) punktam. Pārējām lidostām ir pašām jāsedz minētās izmaksas. Tādēļ ar meteoroloģiskajiem pakalpojumiem saistīto Leipcigas/Halles lidostas izmaksu segšana atbilstīgi *LuftVG* 27. panta f) punktam rada priekšrocību Leipcigas/Halles lidostai.

6.1.3. **Secinājums**

(244) Pamatojoties uz konstatējumu 6.1.1. iedaļā, *FLH* ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

(245) Attiecībā uz 6.1.2. iedaļā izklāstīto konstatējumu turpmāk minēto pasākumu finansējumu nevar uzskatīt par sabiedriskās kārtības jomā esošu finansējumu: M1 – zemes iegāde, pārvietošana, trokšņa mazināšanas pasākumi un ainavas saglabāšanas atbalsta plāns; M2 – dzinēja testēšanas iekārta, M3 – manevrēšanas ceļš un šķērsojamais tilts E7, M4 – ziemeļu skrejceļa pagarināšana (plānošanas izmaksas), M5 – vietas atbrīvošana, gatavojoties manevrēšanas ceļa *Victor* būvniecībai, M5 – daudzfunkcionālais angārs, M6 – paralēlais manevrēšanas ceļš *Victor*, M7 – papildu atledošanas zonas, M9.3 – ziemas pakalpojumu aprīkojums, M10 – papildu trokšņa mazināšana, M11 – dienvidaustrumu zonas I posma sauszemes attīstīšanas pasākumi, M12 – plānojuma apstiprināšanas procedūra dienvidu zonas paplašināšanai (skrejceļš un pievedceļš), M13 – ziemeļu pievedceļa paplašināšana, M14 – austrumu skrejceļa paplašināšana, M15 – infrastruktūras pielāgošana un M16 – papildu infrastruktūras pasākumi, piemēram, ziemeļu angāra paplašināšana un jauna aviācijas termināļa un nelielu gaisa kuģu angāra būvniecība. Finansējums minētajām darbībām ļauj lidostas pārvaldītājam veikt savu primāro saimniecisko darbību un nav nodalāms no šīs darbības.

(246) Attiecībā uz M5 – jauna ugunsdzēsēju depo ēka, M9 – ugunsdzēšanas aprīkojums un M8 – helikopteru lidlauks – Komisija uzskata, ka šos pasākumus var uzskatīt par sabiedriskās kārtības jomā esošiem pasākumiem (skatīt 6.1.2. iedaļu).

(247) Attiecībā uz M9 (papildu infrastruktūras pasākumi), kas ietver I kontrolpunkta pārbūvi, funkcionālas drošības ēkas būvniecību federālās un reģionālās policijas vajadzībām, muitu, dzīvnieku novietni un lidostas perimetra žogu (tostarp digitālo videonovērošanas sistēmu un kustību detektorus), Komisija uzskata, ka šīs darbības varētu ietilpt sabiedriskās kārtības jomā. Tomēr, ciktāl minētie pasākumi ietilpst *LuftSiG* 8. panta 3. punkta darbības jomā, saskaņā ar šo Vācijas tiesību akta noteikumu var kompensēt tikai tās izmaksas, kas attiecas uz nepieciešamo platību un telpu nodrošināšanu un uzturēšanu uzskaitīto darbību veikšanai atbilstīgi *LuftSiG* 5. pantam Visas pārējās izmaksas ir jāsedz lidostas ekspluatantam. Tādējādi, ciktāl *FLH* piešķirtais publiskais finansējums atbrīvoja šo uzņēmumu no izmaksām, kas tam bija jāsedz atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, minētais publiskais finansējums nav atbrīvots no pārbaudes atbilstīgi Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

(248) Saistībā ar izmaksām, kas attiecas uz funkcionālās drošības ēkas izmantošanu Vācijas Meteoroloģiskā dienesta vajadzībām (attiecas uz M9), Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz 243. apsvērumā minētajiem iemesliem, ar meteoroloģiskajiem pakalpojumiem saistīto Leipcigas/Halles lidostas izmaksu segšana atbilstīgi *LuftVG* 27. panta f) punktam rada priekšrocību Leipcigas/Halles lidostai, kaut arī meteoroloģiskos pakalpojumus var uzskatīt par nesaimnieciska rakstura pasākumu.

6.2. ATBALSTA ESĪBAS NOVĒRTĒJUMS *FLH* PIEŠĶIRTAJIEM DALĪBNIEKU AIZDEVUMIEM

6.2.1. **Saistība starp dalībnieku aizdevumiem un kapitālieguldījumiem**

(249) Pirms novērtējuma par to, vai *FLH* piešķirtie dalībnieku aizdevumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu, ir nepieciešams noteikt, vai dalībnieku aizdevumi un kapitālieguldījumi ir uzskatāmi par atsevišķiem pasākumiem vai par vienu pasākumu.

(250) Pierādījumi liecina, ka lēmumi par abiem darījumiem tika pieņemti vienā un tajā pašā laikā kā daļa no plašāka plāna finansēt lidostas infrastruktūras uzlabojumus un ka *FLH* dalībnieki plānoja konvertēt savus aizdevumus pašu kapitālā. Tomēr Vācijas iestādes paziņoja, ka kapitālieguldījumi nav piešķirti neatsaucamā veidā un ka *FLH* nav tiešu tiesību uz kapitāla palielinājumu.

(251) Šajos apstākļos Komisija uzskata, ka dalībnieku aizdevumi un kapitālieguldījumi ir uzskatāmi par atsevišķiem pasākumiem.

6.2.2. **Ekonomiska priekšrocība**

(252) Lai pārbaudītu, vai uzņēmums ir guvis labumu no ekonomiskas priekšrocības, ko nodrošinājusi aizdevuma piešķiršana ar privileģētiem noteikumiem, Komisija piemēro "tirgus ekonomikas aizdevēja principa" kritēriju. Saskaņā ar šo principu parāda kapitāls, ko valsts ir tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nav uzskatāms par valsts atbalstu ([46]).

(253) Izskatāmajā lietā Komisijai jāizvērtē, vai *FLH* piešķirto dalībnieku aizdevumu nosacījumi (skatīt 3. tabulu) rada šim uzņēmumam ekonomisku priekšrocību, kādu saņēmējs uzņēmums parastos tirgus apstākļos nebūtu guvis.

(254) Vācijas iestādes uzskata, ka "tirgus ekonomikas aizdevēja princips" tika pilnībā ievērots, jo dalībnieku aizdevumi tika piešķirti atbilstoši tirgus nosacījumiem. Lai pamatotu attiecīgo aizdevumu nosacījumus, Vācijas iestādes salīdzina dalībnieku aizdevumu nosacījumus ar citu banku piedāvātajiem nosacījumiem (skatīt 3.3.1. un 3.3.2. iedaļā izklāstītos argumentus).

(255) Saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi, lai noteiktu, vai izskatāmais finansējums ir piešķirts ar izdevīgiem nosacījumiem, Komisija – ja tai nav citu aizstājējlielumu – ir tiesīga salīdzināt attiecīgā aizdevuma procentu likmes ar Komisijas atsauces likmi. Komisijas atsauces likmi nosaka saskaņā ar 2008. gada paziņojumā par atsauces likmi noteikto metodiku.

(256) 2008. gada paziņojumā par atsauces likmi ir paredzēta metode atsauces un diskonta likmju noteikšanai, ko piemēro kā tirgus likmes aizstājējlielumus. Tomēr, tā kā Komisijas atsauces likme ir tikai aizstājējlielums, tad gadījumā, ja Komisijas rīcībā konkrētā gadījumā ir citi rādītāji par procentu likmi, ko aizņēmējs būtu varējis dabūt tirgū, tā savu izvērtējumu var balstīt uz šiem rādītājiem.

FLH kredītreitings

(257) Lai varētu novērtēt dalībnieku aizdevumu nosacījumus, Komisijai vispirms ir jānovērtē *FLH* kredītspēja.

(258) *FLH* nav kredītreitinga aģentūras vērtējuma. Tomēr Vācijas iestādes apgalvo, ka, pamatojoties uz peļņas un zaudējumu pārvešanas līgumu, kas noslēgts starp *FLH* un *MFAG*, būtu jāņem vērā mātesuzņēmuma reitings.

(259) Komisija atzīmē, ka saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem *MFAG* ir atbildīgs par visiem aizdevumiem, ko *FLH* saņēmusi peļņas un zaudējumu pārvešanas līguma pastāvēšanas laikā pat tad, ja līgums vēlāk tiek atcelts.

(260) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka *FLH* reitingam ir jābūt vismaz tādam pašam kā tā mātesuzņēmumam *MFAG*.

(261) Arī uzņēmumam *MFAG* nav kredītreitinga aģentūru vērtējuma. Tomēr Vācijas iestādes iesniedza dažu banku iekšējos vērtējumus attiecībā uz *MFAG*, kuri apkopoti 4. tabulā.

(262) Ņemot vērā 257.–261. apsvērumu, Komisija uzskata, ka *FLH* ir vismaz zemākais *MFAG* reitings, proti, [..] pēc *Standard&Poor's* reitingu skalas 2006. gadā un [..] pēc *Standard&Poor's* reitingu skalas 2007.–2012. gadā.

Saistību nepildīšanas zaudējumi (jeb nodrošinājuma līmenis)

(263) Ja izskatāmos dalībnieku aizdevumus varētu uzskatīt par aizdevumiem ar augstu nodrošinājuma līmeni, saskaņā ar tirgus praksi šādos gadījumos attiecīgā parāda instrumenta reitings ("emisijas reitings") būtu jāpalielina par vienu pakāpi salīdzinājumā ar emitenta reitingu ([47]). Tādēļ Komisijai ir jānosaka saistību nepildīšanas zaudējumi ([48]) (*LGD*) attiecībā uz izskatāmajiem dalībnieku aizdevumiem.

([46]) Komisijas paziņojums dalībvalstīm "EEK līguma 92. un 93. panta un Komisijas Direktīvas 80/723/EEK 5. panta piemērošana valsts uzņēmumiem ražošanas nozarē" (OV C 307, 13.11.1993., 3. lpp.), 11. punkts. Minētais paziņojums attiecas uz ražošanas nozari, taču ir piemērojams arī citām ekonomikas nozarēm. Skatīt arī spriedumu lietā T-16/96 *Cityflyer, Recueil* 1998, II-757. lpp., 51. punkts.

([47]) Skatīt, piem., *Moody's "Updated Summary Guidance for Notching Bonds, Preferred Stocks and Hybrid Securities of Corporate Issuers"* (2007. gada februāris).

([48]) Nodrošinājuma līmeni var novērtēt kā saistību nepildīšanas zaudējumus (*LGD*), kas ir paredzamie zaudējumi procentos no debitora riska darījumu vērtības, ņemot vērā no nodrošinājuma atgūstamās summas un bankrota aktīvus; rezultātā *LGD* ir apgriezti proporcionāli nodrošinājumu derīgumam.

(264) Tā kā aizdevumi bija paredzēti tikai kā īstermiņa pagaidu finansēšanas instruments, tie nebija nodrošināti. Tomēr Vācijas iestādes apgalvoja, ka *LGD* būtu jābūt vismaz zemākiem par 30 % tādēļ, ka *FLH* neieķīlāto aktīvu vērtība (EUR [..] miljoni 2010. gadā) pārsniedza saistību vērtību (EUR [..] miljoni 2010. gadā).

(265) Šajā saistībā Komisija norāda, ka ar aktīvu bilances vērtību nepietiek, lai novērtētu likvidācijas vērtību lidostas maksātnespējas vai bankrota gadījumā. Bāzeles Banku uzraudzības komitejas 2006. gada jūnijā publicētajā dokumentā ieteikts uzskatīt, ka *LGD* attiecībā uz augstākas prioritātes prasījumiem pret komercsabiedrībām, kas nav nodrošināti ar atzītu nodrošinājumu, ir aptuveni 45 % ([49]). Tādējādi saskaņā ar 2008. gada paziņojumu par atsauces likmi izskatāmajiem dalībnieku aizdevumiem ir "parasts" nodrošinājuma līmenis ar vidējās kategorijas *LGD* (30 % < *LGD* < 60 %).

(266) Tādējādi Komisija uzskata, ka ar šo nodrošinājuma līmeni nepietiek, lai varētu palielināt uzņēmuma reitingu par vienu pakāpi.

FLH dalībnieku aizdevumu nosacījumu un tirgus aizstājējlielumu salīdzinošā novērtēšana, pamatojoties uz kredītriska mijmaiņas darījumu (CDS) likmēm

(267) Lai novērtētu, vai *FLH* dalībnieku aizdevumi atbilda tirgus nosacījumiem, Komisija veica salīdzinošo novērtējumu ar tirgus aizstājējlielumiem, pamatojoties uz kredītriska mijmaiņas darījumu (*CDS*) likmēm.

(268) Saskaņā ar 2008. gada paziņojumā par atsauces likmi paredzēto metodiku Komisija uzskata, ka aizdevumu procentu likmes var uzskatīt par tirgus nosacījumiem atbilstīgām likmēm, ja aizdevumiem noteiktā likme ir vienāda ar etalonlikmi vai augstāka par to etalonlikmi, ko definē ar šādu formulu:

etalonlikme = pamatlikme + riska marža + maksa

(269) Pamatlikme ataino izmaksas, kādas rodas bankām par likviditātes nodrošināšanu (finansējuma izmaksas). Ja finansējumu piešķir ar fiksētu likmi (t. i., procentu likme ir fiksēta uz visu aizdevuma ilgumu), ir piemēroti pamatlikmi noteikt, pamatojoties uz mijmaiņas likmēm ([50]) tādiem termiņiem un valūtām, kas atbilst parāda termiņam un valūtai. Riska marža ir atlīdzība aizdevējam par riskiem, kas saistīti ar konkrēta parāda finansēšanu, īpaši kredītriskiem. Riska maržu var iegūt no piemērotas tādu *CDS* likmju starpību izlases ([51]), kas attiecas uz atsauces vienībām (piem., uzņēmumu obligācijām), kuru reitings ir līdzvērtīgs *FLH* piešķirto aizdevumu reitingam. Visbeidzot, šķiet piemēroti pieskaitīt 10–20 bāzes punktus kā tuvinājumu banku maksām, kas parasti jāmaksā uzņēmumiem ([52]).

(270) Komisija uzskata, ka vērtējamie finansējuma pasākumi nav tipisks aizdevums. Šā vērtējuma vajadzībām tiek pieņemts, ka aizdevumi tiek piešķirti kā atjaunojama kredītlīnija, ko atjauno katru gadu ar jauniem procentu likmes nosacījumiem. Tādējādi pieņem, ka termiņš ir viens gads.

(271) Aizdevumi tiek piešķirti ar mainīgu pamatlikmi, kā atsauces likmi izmantojot viena gada *EURIBOR*. Riska maržas novērtējumu var veikt, pamatojoties uz *CDS* likmju starpību izlasi katram attiecīgajam laika posmam. 7. tabulā ir apkopoti attiecīgie novērojumi (visu nozaru uzņēmumi ar *FLH* reitingu, izņemot finanšu iestādes un valdību) un attiecīgās *CDS* likmju starpības.

([49]) Dokuments *International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards*, ko publicējusi Bāzeles Banku uzraudzības komiteja 2006. gada jūnijā.

([50]) Mijmaiņas darījumu likme ir ilgāka termiņa ekvivalents starpbanku piedāvātajai likmei (*IBOR* likme). Tā tiek izmantota finanšu tirgos kā etalonlikme finansējuma likmes noteikšanai.

([51]) Kredītriska mijmaiņas darījums (*CDS*) ir (tirgojams) kredītu atvasināto instrumentu līgums starp divām pusēm – aizsardzības pircēju un aizsardzības pārdevēju –, ar ko pamatā esošās atsauces vienības kredītrisku pārnes no aizsardzības pircēja uz aizsardzības pārdevēju. Aizsardzības pircējs maksā aizsardzības pārdevējam noteiktu prēmiju katru periodu līdz *CDS* līguma termiņam vai līdz iepriekš noteiktam kredītnotikumam ar pamatā esošo atsauces vienību (atkarībā no tā, kas pienāk ātrāk). Periodisko prēmiju, ko maksā aizsardzības pircējs (un ko izsaka procentos vai bāzes punktos no aizsargātās summas jeb "nosacītās vērtības"), sauc par *CDS* likmju starpību. *CDS* likmju starpības var izmantot par tuvu aizstājēju kredītriska cenai.

([52]) Skatīt, piemēram, *Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies*, 2011 (3. lpp.), vai *Bloomberg* datus par obligāciju emisijas parakstīšanas maksām. Pārējā šā lēmuma daļā, lai panāktu konservatīvu vērtējumu, tiks izmantota 20 bāzes punktu maksa.

7. tabula

Pārskats pār novērojumiem par uzņēmumiem ar *FLH* reitingu

Datums	Reitings	Novērojumu skaits	1. kvartile (bāzes punkti)	2. kvartile (bāzes punkti)	3. kvartile (bāzes punkti)
13.12.2006.	[..]	34	4	5	7
1.1.2008.	[..]	4	10	12	22
1.1.2009.	[..]	15	73	107	141
1.1.2010.	[..]	16	16	19	24
1.1.2011.	[..]	18	12	17	21
1.1.2012.	[..]	21	15	20	39

(272) Etalonlikmes riska marža ir noteikta, pamatojoties uz 2. kvartiles *CDS* likmju starpību svērto vidējo (skatīt 7. tabulu).

(273) 8. tabulā salīdzināta faktiskā procentu likme, kas piemērota izskatāmajiem dalībnieku aizdevumiem, un etalonlikme.

8. tabula

Salīdzinošs pārskats pār *FLH* faktisko un etalonlikmi

Datums	Faktiskā procentu likme (%)				Etalonlikme (%)			
	Pamatlikme	Riska marža	Maksa	Summa	Pamatlikme	Riska marža	Maksa	Summa
13.12.2006.	3,90	[..]	0	[..]	3,90	[..]	[..]	[..]
1.1.2008.	4,73	[..]	0	[..]	4,73	[..]	[..]	[..]
1.1.2009.	3,03	[..]	0	[..]	3,03	[..]	[..]	[..]
1.1.2010.	1,25	[..]	0	[..]	1,25	[..]	[..]	[..]
1.1.2011.	1,50	[..]	0	[..]	1,50	[..]	[..]	[..]
1.1.2012.	1,94	[..]	0	[..]	1,94	[..]	[..]	[..]

(274) Saskaņā ar tirgus praksi attiecībā uz etalonlikmi, kas noteikta, pamatojoties uz *CDS* likmju starpībām, jāņem vērā bankas maksa aptuveni [..] bāzes punktu vērtībā ([53]). Lai noteiktu konservatīvu aplēsi, izskatāmajā gadījumā ir pievienota bankas maksa [..] bāzes punktu vērtībā.

(275) Komisija uzskata, ka 8. tabulā atspoguļotie rezultāti liecina par to, ka aizdevumi patiešām bija atbilstoši tirgus nosacījumiem. Šajā saistībā Komisija norāda, ka visos gados, izņemot 2009. gadu, *FLH* faktiskā likme bija augstāka par etalonlikmi. Tomēr zemāku faktisko procentu likmi 2009. gadā kompensē augstākas likmes 2010.–2012. gadā, kad dalībnieku aizdevumi tika piešķirti lielākā apmērā.

(276) Turklāt Komisija norāda, ka minētos rezultātus apstiprina arī Vācijas iestāžu uzskaitīto salīdzināmo aizdevumu likmes, kas sniegtas 3.3.1. un 3.3.2. iedaļā.

6.2.3. **Secinājums**

(277) Ņemot vērā 6.2.1. un 6.2.2. iedaļā izklāstītos apsvērumus, Komisija uzskata, ka *FLH* dalībnieku aizdevumi tika piešķirti ar tirgus nosacījumiem un tādējādi tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

([53]) Skatīt, piemēram, *Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies,* 2011 (3. lpp.), vai *Bloomberg* datus par obligāciju izdošanas parakstīšanas maksām.

6.3. ATBALSTA ESĪBAS NOVĒRTĒJUMS *FLH* PIEŠĶIRTAJIEM KAPITĀLIEGULDĪJUMIEM

6.3.1. **Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti**

(278) Lai pasākumi tiktu uzskatīti par valsts atbalstu, tiem ir jābūt finansētiem no valsts līdzekļiem un lēmumam par pasākuma piešķiršanu ir jābūt attiecināmam uz valsti.

(279) Valsts atbalsta jēdziens ietver ikvienu priekšrocību, kas sniegta no valsts līdzekļiem un ko sniegusi pati valsts vai starpnieks, kas rīkojas atbilstoši tam piešķirtajām pilnvarām ([54]). Vietējo iestāžu līdzekļi Līguma 107. panta 1. punkta piemērošanas nolūkā arī ir valsts līdzekļi ([55]).

(280) Tiesa ir arī lēmusi, ka, nosakot, vai pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu, nav nozīmes tam, vai pasākumu ir veikusi tieši valsts vai arī privātās vai publiskās struktūras, kuras tā dibinājusi vai norīkojusi pasākuma pārvaldīšanai ([56]).

(281) Izskatāmajā gadījumā attiecīgie pasākumi, proti, kapitālieguldījumi uzņēmumā *FLH*, tiks daļēji tieši piešķirti no vietējo iestāžu (Saksijas-Anhaltes federālā zeme, Saksijas brīvvalsts un attiecīgās pilsētas un pašvaldības) budžeta un daļēji no finansējuma, kas piešķirts no vietējo iestāžu budžeta un nodots *FLH* ar *MFAG* starpniecību. Šajā saistībā Komisija norāda, ka ar *MFAG* starpniecību novirzītos līdzekļus bija asignējušas vietējās iestādes pārvešanai uz *FLH*.

(282) Tādējādi valsts visos būtiskajos brīžos tieši vai netieši pārvaldīja izskatāmos līdzekļus. Tādēļ Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi ir finansēti, izmantojot valsts līdzekļus. Arī lēmums piešķirt valsts līdzekļus ir attiecināms uz publiskajām iestādēm, jo kapitālieguldījumus piekrita piešķirt *FLH* valsts dalībnieks.

6.3.2. **Ekonomiska priekšrocība**

(283) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ([57]). Būtiska ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, bet ne valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ([58]). Priekšrocība pastāv, ja valsts iejaukšanās rezultātā uzlabojas uzņēmuma finansiālais stāvoklis.

(284) Komisija turklāt atgādina, ka "kapitālu, ko valsts ir tieši vai netieši nodevusi uzņēmuma rīcībā apstākļos, kas atbilst parastiem tirgus apstākļiem, nevar uzskatīt par valsts atbalstu" ([59]). Izskatāmajā gadījumā, lai noteiktu, vai publiskais finansējums Leipcigas/Halles lidostai piešķir *FLH* priekšrocību, ko uzņēmums nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos, Komisijai ir jāsalīdzina to publisko iestāžu rīcība, kuras sniedza tiešo ieguldījumu dotācijas un kapitālieguldījumus, ar tāda tirgus ekonomikas dalībnieka (*MEO*) rīcību, kura mērķis ir ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvas ([60]).

(285) Turklāt šajā vērtējumā nedrīkstētu ņemt vērā iespējamo pozitīvo ietekmi uz tā reģiona ekonomiku, kurā atrodas lidosta, jo Tiesa ir norādījusi, ka būtiskais jautājums *MEO* testa piemērošanā ir, vai "privāts dalībnieks līdzīgā situācijā, ņemot vērā peļņas gūšanas izredzes un neņemot vērā sociālus, reģionālās politikas un sektorālus apsvērumus, būtu parakstījies uz attiecīgo kapitālu" ([61]).

(286) Spriedumā lietā *Stardust Marine* Tiesa atzina, ka "[..] lai pārbaudītu, vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos un izvērtētu valsts rīcības ekonomisko racionalitāti, ir jāiztēlojas sevi tā laika kontekstā, kurā tika pieņemti finansiālā atbalsta pasākumi, un tādējādi jāatturas no jebkāda novērtējuma, kas balstīts uz vēlāku situāciju." ([62])

([54]) Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*), *Recueil* 2002, I-4397. lpp.
([55]) Spriedums apvienotajās lietās T-267/08 un T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, Krājums 2011, II-1999. lpp., 108. punkts.
([56]) Spriedums lietā 78/76 *Steinike & Weinlig*/Vācija, *Recueil* 1977, 595. lpp., 21. punkts.
([57]) Spriedums lietā C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* un citi/*La Poste* un citi, *Recueil* 1996, I-3547. lpp., 60. punkts, un spriedums lietā C-342/96 Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija, *Recueil* 1999, I-2459. lpp., 41. punkts.
([58]) Spriedums lietā 173/73 Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija, *Recueil* 1974, 709. lpp., 13. punkts.
([59]) Spriedums lietā C-482/99 Francija/Komisija (*Stardust Marine*), *Recueil* 2002, I-4397. lpp., 69. punkts.
([60]) Spriedums lietā C-305/89 Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*), *Recueil* 1991, I-1603. lpp., 23. punkts; spriedums lietā T-296/97 *Alitalia*/Komisija, *Recueil* 2000, II-03871. lpp., 84. punkts.
([61]) Spriedums lietā 40/85 Beļģija/Komisija, *Recueil* 1986, I-2321. lpp.
([62]) *Stardust Marine*, 71. punkts.

(287) Turklāt Tiesa *EDF* lietā paskaidroja, ka "[..] ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami, lai tiktu pierādīts, ka šī dalībvalsts pirms piešķiršanas vai vienlaikus ar šo piešķiršanu ir pieņēmusi šādu lēmumu akcionāres statusā" ([63]).

(288) Lai varētu piemērot *MEO* testu, Komisijai jāņem vērā konteksts tajā laikā, kad tika pieņemts katrs lēmums piešķirt publisko finansējumu *FLH*. Komisijai savs novērtējums jābalsta arī uz informāciju un pieņēmumiem, kas bija attiecīgo vietējo iestāžu rīcībā laikā, kad tika pieņemts lēmums par izskatāmajiem kapitālieguldījumiem.

(289) Vācijas iestādes turklāt uzsvēra, ka attiecīgā infrastruktūra ir nepieciešama darbvietu radīšanai (5 106 darbvietas ir tiešā veidā atkarīgas no lidostas). Tomēr Komisija iebilst, ka, veicot *MEO* testu, sociālos un reģionālos apsvērumus nevar ņemt vērā.

(290) Konkrētajā gadījumā attiecībā uz ieguldījumiem infrastruktūrā un ar infrastruktūru saistītiem ieguldījumiem Vācijas iestādes, šķiet, apšauba *MEO* testa piemērojamību.

(291) Vācijas iestādes apgalvoja, ka *MEO* testu nevar piemērot transporta infrastruktūrai tādēļ, ka nav pieejami salīdzināmi privātie ieguldītāji. Kā norādīja Vācijas iestādes, privātie ieguldītāji nav ieinteresēti lidostās, jo īpaši, ja ir nepieciešami lieli ieguldījumi. Šajā saistībā Vācijas iestādes apgalvoja, ka tas nozīmē to, ka ieguldījumi, ko neuzņemtos veikt privātie uzņēmēji, automātiski neietilpst valsts atbalsta noteikumu piemērošanas jomā.

(292) Komisija nevar piekrist šim Vācijas iestāžu uzskatam. *MEO* testu nevar izslēgt tādēļ vien, ka privātais sektors neiesaistītos lidostas infrastruktūras finansēšanā. Ekonomiski sarežģīta situācija neatbrīvo valsts ieguldītāju no pienākuma rīkoties tikpat saprātīgi, kā tādā pašā situācijā būtu rīkojies privātais ieguldītājs. Šajā saistībā Komisija norāda, ka Eiropas Savienības Tiesas judikatūra ir apliecinājusi, ka tāds ieguldījums saimnieciskajās darbībās, kuru nebūtu veikuši privātie ieguldītāji, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, var ietvert valsts atbalsta elementus ([64]).

(293) Vācijas iestādes neuzskata, ka *FLH* dalībnieki rīkojās kā *MEO*, nolemjot palielināt lidostas pašu kapitālu un konvertēt dalībnieku aizdevumus pašu kapitālā. Komisija norāda, ka Vācijas iestādes bija apstiprinājušas, ka kapitālieguldījumi tika veikti bez to pamatā esoša darījumdarbības plāna un bez ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvas.

(294) Neraugoties uz būtiskajām neskaidrībām, kas bija raksturīgas šim projektam, piemēram, ieguldījumu projekta ilgtermiņa raksturu (aptuveni 50 gadi), nebija sagatavots ne *ex ante* darījumdarbības plāns, ne arī jutīguma analīze attiecībā uz projekta pamatā esošiem pieņēmumiem par rentabilitāti. Tas neatbilst piesardzīga ieguldītāja rīcībai, jo tas tāda vēriena projektam būtu veicis šādu analīzi.

(295) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka valsts dalībnieku un *MFAG* piešķirtie kapitālieguldījumi *FLH* nodrošināja *FLH* ekonomisku priekšrocību (ciktāl ieguldījumu dotācijas neattiecās vienīgi uz sabiedriskās kārtības jomā esošām darbībām, kā secināts 6.1.2. iedaļā).

6.3.3. **Selektivitāte**

(296) Lai uz valsts pasākumu attiektos Līguma 107. panta 1. punkts, tam ir jādod priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Tādējādi valsts atbalsta jomā ietilpst tikai tie pasākumi uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā.

(297) Izskatāmajā gadījumā kapitālieguldījumi nodrošina labumu vienīgi *FLH*. Tādēļ pasākums ir selektīvs Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.3.4. **Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību**

(298) Ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē iekšējā tirgū, uzskatāms, ka minētais atbalsts ietekmē šos citus uzņēmumus ([65]). Ekonomiskā priekšrocība, kas lidostas ekspluatantam tiks piešķirta ar kapitālieguldījumiem, stiprina tā ekonomisko stāvokli, jo lidostas ekspluatants varēs izveidot savu darījumdarbību, nesedzot ar ieguldījumiem saistītās izmaksas.

([63]) Spriedums lietā C-124/10P Eiropas Komisija/*Électricité de France* (*EDF*), 2012, vēl nav publicēts, 85. punkts.
([64]) Spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 115. punkts.
([65]) Spriedums lietā T-214/95 *Het Vlaamse Gewes*/Komisija, *Recueil* 1998, II-717. lpp.

(299) Kā jau tika novērtēts 6.1.1. iedaļā, lidostas darbība ir saimnieciska darbība. No vienas puses, pastāv konkurence starp lidostām par aviosabiedrību un attiecīgās gaisa satiksmes (pasažierus un kravas) piesaisti un, no otras puses, – starp lidostas pārvaldītājiem, kas var konkurēt savā starpā, lai tiem uzticētu attiecīgās lidostas pārvaldīšanas pienākumu. Turklāt Komisija uzsver, ka jo īpaši attiecībā uz kravu ekspeditoriem, gaisa kravu pārvadājumos specializētajām aviosabiedrībām, kā arī pasažieru aviosabiedrībām un čārterreisu operatoriem, lidostas, kas neatrodas vienā un tajā pašā aptvēruma teritorijā un atrodas dažādās dalībvalstīs, var konkurēt arī cita ar citu, lai piesaistītu minētās aviosabiedrības.

(300) Vispārējā tiesa apstiprināja, ka Leipcigas/Halles lidosta konkurē ar lidostām citās dalībvalstīs, jo īpaši ar Briseles (Beļģija) un Vatrī (Francija) lidostām attiecībā uz kravu pārvadājumiem ([66]). Turklāt Leipcigas/Halles lidosta pašlaik apkalpo aptuveni 890 000 tonnu gaisa kravu un ir otrā lielākā kravu pārvadājumu lidosta Vācijā.

(301) Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir ierobežots konkurentu skaits gaisa kravu pārvadājumu jomā, jo Vācijas lielākajos gaisa kravu pārvadājumu centros (Frankfurtē pie Mainas, Minhenē un Ķelnē/Bonnā), kas konkurē ar Leipcigas/Halles lidostu, ir vērojama jaudas pārslodze vai arī ir ierobežoti nakts lidojumi.

(302) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju nav vērojama konkurences pārklāšanās arī ar citām Savienības kravu lidostām, galvenokārt Briseli un Vatrī (*Vatry*). Attiecībā uz Vatrī lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka tā ir pavisam maza lidosta un ka, piemēram, 2010. gadā Leipcigas/Halles lidostas gaisa kravu apjoms vairāk nekā 80 reizes pārsniedza Vatrī lidostas gaisa kravu apjomu. Attiecībā uz Briseles lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostā pēdējo gadu laikā bija vērojams kravu apjoma pieaugums, savukārt Briseles lidostā tajā pašā laikposmā bija vērojams kravu apjoma samazinājums. Turklāt saskaņā ar Vācijas iestāžu pausto informāciju Briseles lidostā bija ievērojami ierobežoti nakts lidojumi un tāpēc konkurence bija ierobežota.

(303) Pamatojoties uz trešo personu nosūtītajām piezīmēm, Komisija atzīmē, ka Leipcigas/Halles lidostu izmanto dažādi starptautiski gaisa kravu pārvadātāji, piemēram, *Wirtschaftsallianz SALIS* projektā, *Jade Cargo*, *Volga-Dnepr Group*, *Baring* u. c. Turklāt Leipcigas/Halles lidosta ir *DHL* Eiropas centrs. Paziņotie infrastruktūras pasākumi ietver lidostas infrastruktūras turpmāku paplašināšanu, lai apkalpotu lielākas lidmašīnas bez *MTOW* ierobežojumiem. Šajā saistībā Komisija turklāt atzīmē, ka lidostā darbojas divi skrejceļi (dienvidu un ziemeļu skrejceļš ar 3 600 m garumu).

(304) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka iespējamā ekonomiskā priekšrocība, ko *FLH* varētu gūt no kapitālieguldījumiem dažādu infrastruktūras attīstīšanas un paplašināšanas projektu finansēšanai Leipcigas/Halles lidostā, nostiprina tās stāvokli attiecībā uz tās konkurentiem Savienības lidostu pakalpojumu sniedzēju tirgū, jo īpaši attiecībā uz kravu transportu.

(305) Tādēļ Komisija uzskata, ka izskatāmais publiskais finansējums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.3.5. **Secinājums**

(306) Ņemot vērā 278.–305. apsvērumā minētos argumentus, Komisija uzskata, ka *FLH* atbalstam piešķirtais publiskais finansējums kapitālieguldījumu veidā ir uzskatāms par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.4. ATBALSTA LIKUMĪBA

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

(308) Tā kā kapitālieguldījumus var veikt pēc Komisijas lēmuma pieņemšanas un tie vēl nav nodoti *FLH* rīcībā, Komisija uzskata, ka Vācijas iestādes ir ievērojušas Līguma 108. panta 3. punktā noteikto aizliegumu ([67]).

6.5. ATBALSTA SADERĪGUMS

6.5.1. **Piemērojamais tiesiskais regulējums**

(309) Tā kā kapitālieguldījumi *FLH* atbalstam ir uzskatāmi par valsts atbalstu, Komisijai ir jāpārbauda, vai šo atbalstu, kas noteikts 306. apsvērumā, var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

([66]) Spriedums lietā "Leipcigas/Halles lidosta", 93. punkts, un Lēmums 2008/948/EK, 8. apsvērums.
([67]) Spriedums lietā T-109/01 *Fleuren Compost*/Komisija, Krājums 2004, II-127. lpp.

(310) Līguma 107. panta 3. punkts paredz dažus izņēmumus no vispārīgā noteikuma, kas paredzēts Līguma 107. panta 1. punktā, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Attiecīgo atbalstu var novērtēt, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kurā noteikts, ka par saderīgu ar iekšējo tirgu var uzskatīt tādu "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm".

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

(312) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādnēm aviācijas jomā Komisija piemēro šajās pamatnostādnēs noteiktos principus visiem paziņotajiem ieguldījumu atbalsta pasākumiem, attiecībā uz kuriem tai ir jāpieņem lēmums, sākot no 2014. gada 4. aprīļa, arī tad, ja projekti paziņoti pirms šā datuma ([68]).

(313) Komisija 308. apsvērumā jau ir secinājusi, ka tiešie un ikgadējie kapitālieguldījumi nav uzskatāmi par neatļautu valsts atbalstu, kas piešķirts līdz 2014. gada 4. aprīlim.

(314) Tomēr izskatāmajā gadījumā Komisija norāda, ka Leipcigas/Halles lidosta ar savu vairāk nekā 800 000 tonnu apjomu ir kravas pārvadāšanā specializējusies lidosta. Komisija turklāt norāda, ka izskatāmie pasākumi attiecas uz lidostas paplašināšanās stratēģiju, lai iekļūtu kravas pārvadājumu tirgū.

(315) Saskaņā ar 2014. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 22. punktu Komisijai vēl nav guvusi pietiekamu pieredzi, novērtējot valsts atbalstu, kas sniegts lidostām un aviokompānijām, kuras specializējušās kravu pārvadājumos, lai apkopotu savu praksi konkrētu saderīguma kritēriju formā. Tādējādi minētajām uzņēmumu kategorijām Komisija piemēros kopējos saderīguma principus, kas noteikti 2014. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 5. iedaļā, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi.

6.5.2. **Saderīguma novērtējums**

(316) Lai novērtētu, vai valsts atbalsta pasākums ir uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija parasti analizē, vai atbalsta pasākuma veids nodrošina, ka pozitīvā ietekme uz kopīgo interešu mērķi pārsniedz tā iespējamo negatīvo ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci.

(317) Paziņojumā par valsts atbalsta modernizāciju ([69]) pausts aicinājums noteikt un definēt kopējus principus, kas piemērojami saderīguma izvērtējumam par visiem atbalsta pasākumiem, kuriem šo vērtējumu veic Komisija. Atbalsta pasākumu uzskatīs par saderīgu ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punktam, ja būs izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi:

a) ieguldījums precīzi noteikta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā;

b) valsts iejaukšanās nepieciešamība;

c) atbalsta pasākuma piemērotība;

d) stimulējošā ietekme;

e) atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts);

f) izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm;

g) atbalsta pārredzamība: dalībvalstīm, Komisijai, saimnieciskās darbības veicējiem un ieinteresētiem sabiedrības locekļiem ir vienkārša piekļuve visiem attiecīgajiem tiesību aktiem un attiecīgajai informācijai par atbalstu, kas piešķirts atbilstīgi tiem, kā noteikts 2014. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 8.2. iedaļā.

6.5.2.1. Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

(318) Saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punktu valsts atbalsta pasākumam ir jābūt kopīgu interešu mērķim. Lidostām paredzētu ieguldījumu atbalstu parasti uzskata par atbalstu, kas veicina kopīgu interešu mērķa sasniegšanu, ja tas i) palielina mobilitāti un reģionu savienojamību, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Eiropas Savienībā, vai ii) novērš gaisa transporta sastrēgumus lidostās, kas ir svarīgākie Savienības transporta mezgli, vai iii) sekmē reģiona attīstību.

([68]) 2014. gada pamatnostādņu aviācijas jomā 173. punkts.

([69]) Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "ES valsts atbalsta modernizācija" (VAM), COM(2012) 209 final.

(319) Kapitālieguldījumi, uz ko attiecas šis lēmums, ir paredzēti infrastruktūras pasākumu finansēšanai Leipcigas/Halles lidostā, kas ir gaisa kravu pārvadāšanā specializējusies lidosta. Kā norādīja Vācijas iestādes, gaisa kravu pārvadāšanā, jo īpaši ekspressūtījumu jomā, ir vērojama ievērojama izaugsme. Kā turklāt norādīja Vācijas iestādes, trijos lielākajos gaisa kravu pārvadājumu centros – Frankfurtē pie Mainas, Minhenē un Ķelnē/Bonnā – ir noteikti nakts lidojumu ierobežojumi. Šajā saistībā Vācijas iestādes norādīja, ka saskaņā ar Vācijas Federālās administratīvās tiesas 2012. gada 4. aprīļa spriedumu Frankfurtes pie Mainas lidosta turpmāk vairs nedrīkst veikt nakts lidojumu darbības. Vācijas iestādes apgalvoja, ka tādējādi *FLH* palīdz novērst ievērojamu gaisa kravas pārvadājumu pārslodzi Vācijā.

(320) Vācijas iestādes turklāt norādīja, ka paredzētais projekts ir daļa no lidostas attīstības stratēģijas, kas ietverta 2004. gada Eiropas transporta tīkla vispārīgajā plānā (kas piemērojams līdz 2020. gadam) kā "Kopienas savienojuma punkts". Leipcigas/Halles lidosta atrodas Vācijas centrālās daļas reģionā (tuvu piecām svarīgākajām Eiropas transporta tīkla asīm un Viseiropas koridoriem) starp asīm, kas ved no Eiropas ziemeļiem uz dienvidiem (proti, federālais autoceļš A 9) un no Eiropas rietumiem uz austrumiem (proti, federālais autoceļš A 14), ar piekļuvi dzelzceļa un autoceļu tīklam.

(321) Turklāt, kā norādīja Vācijas iestādes, ņemot vērā tās atrašanās vietu Eiropas centrā un tās apkaimē esošo tirgu ar aptuveni 7 miljoniem personu 100 km rādiusā no lidostas, kā arī tās atrašanās vietu autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras tuvumā, lidostai ir liels izaugsmes potenciāls. Kā norādīts 319. apsvērumā, gaisa kravu pārvadāšanas nozare uzrāda ievērojamus izaugsmes rādītājus (proti, vidējie izaugsmes rādītāji starptautiskā pasažieru transporta jomā laikā no 2007. līdz 2011. gadam ir aptuveni 5,0 % un attiecībā uz kravu pārvadājumiem – 4,3 %) ([70]). Tomēr pašreizējo lidostu jaudu ietekmē nakts lidojumu ierobežojumi (skatīt 319. apsvērumu).

(322) Kā norādīts 319. apsvērumā, paredzams, ka lidosta piedzīvos pakāpenisku, taču ievērojamu pieaugumu kravu pārvadājumu jomā. Attiecībā uz kravas apjomiem Vācijas iestādes norādīja, ka salīdzinājumā ar citām lidostām Leipcigas/Halles lidostā vērojami pastāvīgi augsti izaugsmes rādītāji (2007. gadā apstrādāto kravu apjoms sasniedza 101 364 tonnas; šis rādītājs palielinājās līdz 442 453 tonnām 2008. gadā, 524 084 tonnām 2009. gadā un 663 059 tonnām 2010. gadā). Papildinot savu apgalvojumu, Vācijas iestādes norādīja, ka gaisa kravu apjoms pieauga par 18,5 % 2009. gadā un par 26,5 % 2010. gadā. Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju arī turpmāk ir paredzams kravas apjoma pieaugums. Šajā saistībā Vācijas iestādes paskaidroja, ka saskaņā ar prognozēm bija paredzams, ka gaisa kravu pārvadājumu apjoms līdz 2020. gadam sasniegtu aptuveni 820 000 tonnu ([71]). Tomēr Vācijas iestādes norādīja, ka šīs prognozes īstenosies jau 2015. gadā ([72]). Paredzams, ka kravu pārvadājumu pakalpojumi turpinās pieaugt, jo īpaši ņemot vērā turpmākus nakts lidojumu ierobežojumus citās Vācijas lidostās (proti, Frankfurtē pie Mainas un citās).

(323) Komisija atzīmē, ka projekta īstenošana pozitīvi ietekmēs visu reģionu un tā ekonomisko un sociālo attīstību. Vācijas iestādes norādīja, ka pašlaik lidostā darbojas 133 uzņēmumi ar kopskaitā 5 106 nodarbinātām personām 2010. gadā (14,4 % pieaugums salīdzinājumā ar 2009. gadu). Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju ieguldījumu projekts jo īpaši uzlabos piekļuvi reģionam un palielinās tā pievilcību ieguldītājiem un apmeklētājiem. Komisija atzīmē, ka to apstiprināja arī trešo personu piezīmes (skatīt 4. iedaļu). Turklāt tam būtu pozitīvi jāietekmē arī nodarbinātība, ņemot vērā to, ka Leipcigas/Halles reģionā bezdarba rādītāji (Saksijas reģionā bezdarbs ir 10,3 % apmērā, Saksijā-Anhaltē – 11,2 % apmērā) ievērojami pārsniedz valsts vidējos bezdarba rādītājus (6,9 % apmērā).

(324) Tādēļ Komisija var secināt, ka infrastruktūras būvniecība un ekspluatācija atbilst precīzi definētam kopīgu interešu mērķim, kas ir tādas lidostas attīstība, kuras darbības lielā mērā ir saistītas ar gaisa kravu pārvadājumiem atbilstīgi Savienības politikai šajā jomā, pienācīgi ņemot vērā reģionālos aspektus, un tādējādi izskatāmajā gadījumā ir izpildīts šis saderīguma kritērijs.

6.5.2.2. Valsts iejaukšanās nepieciešamība

(325) Valsts atbalsta pasākumam jābūt vērstam uz tādas situācijas radīšanu, kad atbalsts var nodrošināt būtiskus uzlabojumus, ko tirgus pats nevar nodrošināt, piemēram, novēršot tirgus nepilnības vai risinot taisnīguma vai kohēzijas problēmas.

([70]) *IATA*, Pasažieru un kravu pārvadājumu prognozes 2007.–2011. gadam, 2007. gada oktobris.
([71]) Pamatojoties uz aplēsēm līdz 2011. gadam.
([72]) Pamatojoties uz 2011. gada aplēsēm.

(326) Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidosta cieš no ieguldījumu trūkuma vēsturisku apstākļu dēļ. Vācijas iestādes uzskatīja, ka finansējums attiecas tikai uz nepieciešamo un juridiski paredzēto minimumu gan atbalsta apjoma, gan atbalsta intensitātes ziņā. Turklāt, kā norādīja Vācijas iestādes, pasākumi attiecas uz ilgtermiņa infrastruktūras ieguldījumiem, kas risina lidostas vajadzības, ņemot vērā kravas un pasažieru transporta turpmāku pieaugumu. Vācijas iestādes apgalvoja, ka pasākumi nav ne nesamērīgi apjomīgi, ne arī nesamērīgi dārgi. Vācijas iestādes norādīja, ka izmaksas ir samazinātas līdz minimālajam līmenim pēc rūpīgi veiktas iepriekšējas plānošanas un izmaksu aplēsēm. Vācijas iestādes uzskata, ka nav iespējams vēl vairāk samazināt valsts finansējumu, jo tāda apmēra infrastruktūru nevar finansēt no lidostas ekspluatantu pašu resursiem.

(327) Vācijas iestādes apgalvoja, ka ieņēmumi no lidostas pakalpojumiem nesedz infrastruktūras būvniecības izmaksas, un šā argumenta pamatojuma nolūkā norādīja uz pastāvošo finansējuma deficītu un hipotētisko novērtējumu.

(328) Komisija secina, ka atbalsts projektam nodrošinātu tādu būtisku uzlabojumu, ko tirgus vien nespētu panākt, un tādēļ ir nepieciešama valsts iejaukšanās.

6.5.2.3. Atbalsta pasākuma piemērotība

(329) Atbalsta pasākumam jābūt piemērotam politikas instrumentam attiecīgā kopīgu interešu mērķa sasniegšanai.

(330) Kā paskaidrots 6.5.2.2. iedaļā, Vācijas iestādes ir pierādījušas, ka projekta finansējums kapitālieguldījumu veidā ir piemērots instruments, lai uzlabotu Leipcigas/Halles lidostas infrastruktūras stāvokli. Neviens cits mazāk kropļojošs atbalsta veids nevarētu nodrošināt finansējumu nepieciešamajiem infrastruktūras darbiem.

(331) Komisija secina, ka izskatāmais atbalsta pasākums ir piemērots politikas instruments.

6.5.2.4. Stimulējošā ietekme

(332) Atbalstam ir jāmaina attiecīgo uzņēmumu uzvedība tā, lai tie veiktu papildu darbību, ko tie neveiktu bez atbalsta vai veiktu ierobežotā vai atšķirīgā veidā vai vietā.

(333) Pirmkārt, darbus pie atsevišķa ieguldījuma var uzsākt tikai pēc tam, kad ir iesniegts pieteikums piešķīrējai iestādei. Ja darbi tiek uzsākti pirms pieteikuma iesniegšanas piešķīrējai iestādei, jebkuru atbalstu, kas piešķirts attiecībā uz minēto atsevišķo ieguldījumu, uzskatīs par nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

(334) Vācijas iestādes norādīja, ka darbi netika uzsākti pirms atbalsta pieteikuma iesniegšanas piešķīrējai iestādei. Tādējādi Komisija var secināt, ka šis kritērijs ir izpildīts.

(335) Otrkārt, ieguldījumu projekts lidostā var būt ekonomiski pievilcīgs kā tāds. Tādēļ ir jāpārliecinās, ka bez valsts atbalsta ieguldījums netiktu veikts vai netiktu veikts tādā pašā apmērā. Ja tas tiešām tā ir, Komisija uzskatīs, ka atbalsta pasākumam ir stimulējoša ietekme.

(336) Stimulējošo ietekmi nosaka hipotētiskā analīzē, salīdzinot paredzētās darbības līmeņus ar atbalstu un bez tā.

(337) Ja konkrēts hipotētiskais scenārijs nav zināms, stimulējošas ietekmes pastāvēšanu var pieņemt, ja pastāv kapitāla izmaksu finansējuma deficīts, tas ir, ja, balstoties uz *ex ante* darījumdarbības plānu, ir iespējams pierādīt, ka ieguldījuma dzīves ciklā pastāv starpība starp pozitīvajām un negatīvajām naudas plūsmām (ieskaitot ieguldījumu izmaksas pamatlīdzekļos), kas izteiktas neto pašreizējā vērtībā ([73]).

(338) Izskatāmajā gadījumā Vācijas iestādes iesniedza finansējuma deficīta aprēķinu, kurā finansējuma deficīts ir vismaz EUR 142,1 miljona apmērā (skatīt 5. tabulu. un 6. tabulu). Turklāt hipotētiskā scenārija vērtējums liecina, ka tad, ja infrastruktūras ieguldījumi būtu pilnībā finansēti aizdevumu veidā, lidosta nebūtu spējīga nodrošināt nepieciešamo finansējumu.

(339) Tādējādi Komisija var secināt, ka ieguldījumu atbalstam ir stimulējoša ietekme.

([73]) Tas neliedz paredzēt, ka turpmākie ieguvumi var kompensēt sākotnējos zaudējumus.

6.5.2.5. Atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts)

(340) Atbalsta summai jābūt ierobežotai līdz minimumam, kas nepieciešams, lai veicinātu papildu ieguldījumus vai darbību attiecīgajā apgabalā.

(341) Lai ieguldījumu atbalsts lidostām būtu samērīgs, nedrīkst pārsniegt papildu izmaksas (atskaitot papildu ieņēmumus), kuras rodas no atbalstu saņemošā projekta/darbības veikšanas, salīdzinot ar alternatīvo projektu/darbību, kuru saņēmējs būtu veicis hipotētiskā scenārijā, t. i., nesaņemot valsts atbalstu. Ja konkrēts hipotētiskais scenārijs nav zināms, samērīga valsts atbalsta apjoms nedrīkstētu pārsniegt ieguldījumu projekta finansējuma deficītu (tā saukto "kapitāla izmaksu finansējuma deficītu"), kuru nosaka, pamatojoties uz *ex ante* darījumdarbības plānu, kā starpības starp pozitīvajām un negatīvajām naudas plūsmām (ieskaitot ieguldījumu izmaksas) neto pašreizējo vērtību ieguldījuma dzīves ciklā. Attiecībā uz ieguldījumu atbalstu darījumdarbības plānam būtu jāaptver konkrētā aktīva saimnieciskās izmantošanas periods.

(342) Jebkurā gadījumā atbalsta intensitāte nedrīkst pārsniegt ieguldījumu projekta faktisko finansējuma deficītu.

(343) Kā norādīts 6.5.2.2. un 6.5.2.3. iedaļā, Vācijas iestādes ir iesniegušas papildu aprēķinu par paziņotā projekta finansējuma deficītu EUR 142,1 miljona apmērā, pamatojot atbalsta intensitāti 75 % apmērā (skatīt 6. tabulu) ar nosacījumu, ka kapitālieguldījumi būtu veikti vienlaicīgi ar ieguldījumu veikšanu. Tomēr, tā kā kapitālieguldījumi tiks veikti tikai pēc Komisijas apstiprinājuma saņemšanas 2014. gadā, Vācijas iestāžu aplēstais finansējuma deficīts it EUR 166,9 miljoni, kas pamato atbalsta intensitāti 88,1 % apmērā (skatīt 5. tabulu).

(344) Tā kā attiecībā uz kravu pārvadājumu lidostām nav noteikts maksimāli pieļaujamās atbalsta intensitātes slieksnis, atbalsta intensitāte ir ierobežota līdz ieguldījumu projekta finansējuma deficīta apmēram. Tādējādi Komisija var secināt, ka atbalsta summa ir samērīga un ierobežota līdz minimumam.

6.5.2.6. Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm

(345) Atbalsta negatīvā ietekme ir pienācīgi jāierobežo, lai pasākuma kopējā bilance būtu pozitīva.

(346) Lai vēl vairāk novērstu jebkādus kropļojumus, lidostai, tostarp jebkādiem ieguldījumiem, kuru veikšanai ir piešķirts atbalsts, jābūt pieejamiem visiem potenciālajiem izmantotājiem un tie nedrīkst būt paredzēti vienam konkrētam izmantotājam. Fizisku jaudas ierobežojumu gadījumā tās sadale būtu jāveic, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

(347) Vācijas iestādes norādīja, ka pasākumi kopumā pozitīvi ietekmē konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm. Šajā saistībā Vācijas iestādes vispirms apstiprināja, ka visiem potenciālajiem izmantotājiem (aviosabiedrībām un kravu pārvadātājiem) jaunā infrastruktūra būs pieejama vienlīdzīgā un nediskriminējošā veidā.

(348) Otrkārt, Vācijas iestādes norādīja, ka attiecīgajiem infrastruktūras pasākumiem nav ekspansīvs raksturs. Attiecībā uz jebkādiem iespējamiem Leipcigas/Halles lidostas konkurentiem Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostas apkaimē esošās lidostas nav specializējušās gaisa kravu pārvadājumos. Turklāt attiecībā uz Altenburgas-Nobicas, Berlīnes Brandenburgas, Drēzdenes, Erfurtes, Hofas, Magdeburgas, Magdeburgas-Kohštetes un Prāgas lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka dažu minēto lidostu gadījumā ir pārāk lieli ģeogrāfiskie attālumi, savukārt citas lidostas atrodas atšķirīgos ekonomiskajos reģionos, pilnīgi atšķirīgas ir arī aptvēruma teritorijas, kā arī dažas lidostas ir pavisam nelielas.

(349) Attiecībā uz citām Vācijas kravu lidostām Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostai ir ierobežota konkurence, jo Vācijas lielākajos gaisa kravu pārvadājumu centros (Frankfurtē pie Mainas, Minhenē un Ķelnē/Bonnā), kas konkurē ar Leipcigu/Halli, ir vērojama jaudas pārslodze vai arī ir ierobežoti nakts lidojumi.

(350) Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju nav arī vērojama konkurences pārklāšanās ar citām Savienības kravu lidostām, galvenokārt Briseli un Vatrī. Attiecībā uz Vatrī lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka tā ir pavisam maza lidosta un ka 2010. gadā Leipcigas/Halles lidostas gaisa kravu apjoms vairāk nekā 80 reizes pārsniedza Vatrī lidostas gaisa kravu apjomu. Attiecībā uz Briseles lidostu Vācijas iestādes norādīja, ka Leipcigas/Halles lidostā pēdējo gadu laikā bija vērojams kravas apjoma pieaugums, savukārt Briseles lidostā tajā pašā laikposmā bija vērojams kravas apjoma samazinājums. Turklāt saskaņā ar Vācijas iestāžu pausto informāciju Briseles lidostā bija ievērojami ierobežoti nakts lidojumi un tāpēc tās konkurence bija ierobežota.

(351) Tādējādi Komisija var secināt, ka atbalsta negatīvā ietekme ir pietiekami ierobežota. Tādējādi Komisija var secināt, ka šis saderīguma kritērijs ir izpildīts.

6.5.2.7. Atbalsta pārredzamība

(352) Vācijas iestādēm tiek atgādināts par pienākumu nodrošināt pārredzamību attiecībā uz detalizētas informācijas publicēšanu par piešķirto atbalstu, kā noteikts 2014. gada pamatnostādņu 8.2. iedaļā aviācijas jomā.

6.5.3. **Secinājums**

(353) Tādēļ Komisija uzskata, ka izskatāmajā gadījumā ir izpildīti visi kopējie saderīguma nosacījumi atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

(354) Ņemot vērā veikto novērtējumu, Komisija secina, ka pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ciktāl tas ir ierobežots līdz ieguldījuma projekta finansējuma deficīta finansēšanai.

7. **SECINĀJUMS**

(355) Pamatojoties uz konstatējumu 6.1.1. iedaļā, *FLH* ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Saskaņā ar novērtējumu 6.1.2. iedaļā Komisija uzskata, ka pasākumu M5 (jaunā ugunsdzēsēju depo ēka), M9 (ugunsdzēšanas aprīkojums) un M8 (helikopteru lidlauks) finansējums ir uzskatāms par sabiedriskās kārtības jomā esošu finansējumu. Saskaņā ar novērtējumu 6.1.2. iedaļā visu pārējo pasākumu finansējumu nevar atbrīvot no rūpīgas pārbaudes atbilstīgi Savienības valsts atbalsta noteikumiem.

(356) Ņemot vērā 6.2.1. iedaļā izklāstītos apsvērumus, Komisija uzskata, ka *FLH* dalībnieku aizdevumi tika piešķirti ar tirgus nosacījumiem un tādējādi tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē.

(357) Ņemot vērā 6.3. iedaļā minētos argumentus, Komisija uzskata, ka *FLH* atbalstam piešķirtais publiskais finansējums kapitālieguldījumu veidā ir uzskatāms par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Tā kā kapitālieguldījumu veikšanai ir nepieciešams saņemt Komisijas lēmumu un tie netika nodoti *FLH* rīcībā, Komisija uzskata, ka Vācijas iestādes ir ņēmušas vērā Līguma 108. panta 3. punktā paredzēto aizliegumu.

(358) Saskaņā ar novērtējumu 6.5. iedaļā Komisija uzskata, ka izskatāmajā gadījumā ir izpildīti visi kopējie saderīguma nosacījumi atbilstīgi Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam. Tādēļ Komisija secina, ka minētie pasākumi ir saderīgi ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ciktāl tie ir ierobežoti līdz ieguldījumu projekta finansējuma deficīta finansēšanai.

(359) Komisija norāda, ka 2014. gada 17. jūnijā Vācijas iestādes informēja Komisiju, ka tās izņēmuma kārtā piekrīt, ka šis lēmums tiek pieņemts angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Flughafen Leipzig / Halle GmbH atbalstam piešķirtie dalībnieku aizdevumi nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

1. Ciktāl kapitālieguldījumi uzņēmumā *Flughafen Leipzig / Halle GmbH* sedz sabiedriskās kārtības jomā esošas izmaksas, par kurām lidostas ekspluatantam ir tiesības saņemt atlīdzību atbilstīgi *LuftSiG* 8. panta 3. punktam, un helikopteru lidlauka izmaksas, tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. Ciktāl kapitālieguldījumi uzņēmumā *Flughafen Leipzig / Halle GmbH* ir ierobežoti līdz ieguldījumu projekta finansējuma deficītam un nesedz izmaksas, kas attiecas uz sabiedriskās kārtības jomu, kā noteikts 1. punktā, tie ir uzskatāmi par valsts atbalstu, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

3. Ciktāl kapitālieguldījumu summa pārsniedz summas, kas atzītas par saderīgām ar iekšējo tirgu 1. un 2. punktā, tie ir uzskatāmi par valsts atbalstu, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Briselē, 2014. gada 23. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA