2024/3021

9.12.2024.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2024/3021

(2024. gada 9. septembris)

par pasākumiem SA.43260 (2018/C), ko Vācija īstenojusi par labu *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* un *Ryanair DAC*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2024) 6468)

(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

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

pēc tam, kad tā aicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ([1]), un ņemot vērā šo personu piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) *Deutsche Lufthansa AG* (“*Lufthansa*” jeb “sūdzības iesniedzējs”) 2015. gada 3. novembrī iesniedza Komisijai sūdzību, apgalvojot, ka Vācija ar Vācijas Reinzemes-Pfalcas federālās zemes reģionālo iestāžu starpniecību ir īstenojusi konkrētus pasākumus, kas, iespējams, ir valsts atbalsts par labu *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (“*FFHG*”), t. i., Frankfurtes-Hānas lidostas ekspluatantam, un *Ryanair DAC* (“*Ryanair*”) attiecībā uz tās darbību Frankfurtes-Hānas lidostā.

(2) Komisija ar 2018. gada 26. oktobra vēstuli paziņoja Vācijai savu lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz konkrētiem pasākumiem ([2]) (“lēmums par procedūras sākšanu”). Vācija 2019. gada 5. februārī iesniedza piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(3) Ar šā lēmuma par procedūras sākšanu publikāciju *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2019. gada 13. septembrī Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par šo pasākumu.

(4) Komisija saņēma piezīmes no ieinteresētajām personām, t. i., no *Lufthansa* 2019. gada 3. jūlijā, *Ryanair* 2019. gada 25. oktobrī un *FFHG* 2019. gada 31. oktobrī.

(5) Vēstulēs, kas datētas ar 2021. gada 15. novembri, 2021. gada 15. decembri un 2024. gada 28. martu, Vācija Komisijai sniedza papildu informāciju. Laikposmā no 2019. līdz 2023. gadam *Lufthansa* sniedza papildu rakstisku informāciju.

2. DETALIZĒTS PASĀKUMU APRAKSTS

2.1. Pasākumu atbalsta saņēmēji

(6) Pasākumu atbalsta saņēmēji ir *FFHG* un *Ryanair*.

([1]) OV C 310, 13.9.2019., 5. lpp.
([2]) Komisijas 2018. gada 26. oktobra lēmums lietā SA.43260 (2015/FC) – Vācija – Iespējamais atbalsts Frankfurtes-Hānas lidostai un *Ryanair* (OV C 310, 13.9.2019., 5. lpp.).

2.1.1. *FFHG*

(7) Kā aprakstīts lēmumā par procedūras sākšanu (13. un 14. apsvērums), Frankfurtes-Hānas lidosta atrodas Vācijas Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē, aptuveni 120 km uz rietumiem no Frankfurtes pie Mainas. Līdz 1992. gadam tā bija ASV militārā gaisa spēku bāze, un pēc tam tā tika pārveidota par civilo lidostu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Frankfurtes-Hānas lidostai ir darbības licence, kas ļauj tai darboties 24 stundas diennaktī septiņas dienas nedēļā.

(8) Frankfurtes-Hānas lidostas ekspluatants ir *FFHG*. *FFHG* dibināts 2001. gadā. Sākotnēji lielākā daļa *FFHG* akciju piederēja *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* ("*Fraport*"), savukārt Reinzemes-Pfalcas federālā zeme bija mazākuma akcionāre. 2005. gada janvārī arī Hesenes federālā zeme kļuva par mazākuma akcionāri.

(9) No 2005. gada janvāra līdz 2008. gada 31. decembrim *FFHG* akcionāri bija *Fraport* (65 % akciju), Reinzemes-Pfalcas federālā zeme (17,5 % akciju) un Hesenes federālā zeme (17,5 % akciju).

(10) No 2009. gada 1. janvāra Reinzemes-Pfalcas federālā zeme pārņēma *FFHG*, iegādājoties 65 % kontrolpaketi no *Fraport*. Pēc šīs iegādes divi atlikušie *FFHG* akcionāri bija Reinzemes-Pfalcas federālā zeme (82,5 % akciju) un Hesenes federālā zeme (17,5 % akciju).

(11) Reinzemes-Pfalcas federālā zeme 2017. gada 1. martā parakstīja akciju pirkuma līgumu, kas tika noslēgts 2017. gada 9. augustā un ar kuru tā pārdeva savas 82,5 % *FFHG* akcijas *HNA Airport Group GmbH*, kas ir globāli aktīvas Ķīnas *HNA Group* grupas uzņēmums ("*HNA Group*"). Atlikušie 17,5 % *FFHG* akciju joprojām pieder Hesenes federālajai zemei.

(12) *FFHG* 2021. gada oktobrī iesniedza maksātnespējas pieteikumu.

(13) Kā paskaidrots lēmumā par procedūras sākšanu (15.–17. apsvērums), pasažieru plūsmu Frankfurtes-Hānas lidostā galvenokārt veido zemo cenu lidojumi. Pasažieru pārvadājumu ziņā galvenā aviosabiedrība, kas darbojas no Frankfurtes-Hānas lidostas, ir *Ryanair*.

(14) Laikposmā no 1998. līdz 2007. gadam pasažieru skaits Frankfurtes-Hānas lidostā palielinājās no aptuveni 39 000 pasažieru līdz aptuveni 4 miljoniem pasažieru gadā. Laikposmā no 2007. līdz 2019. gadam pasažieru plūsma pakāpeniski samazinājās līdz aptuveni 1,5 miljoniem pasažieru gadā.

(15) Papildus pasažieru lidojumiem tiek veikti kravas lidojumi uz Frankfurtes-Hānas lidostu un no tās. 2019. gadā caur Frankfurtes-Hānas lidostu pārvadāja aptuveni
171 000 tonnu gaisa transporta kravu. 2011. gadā tika sasniegts maksimums, pārvadājot aptuveni 286 000 tonnu.

2.1.2. *Ryanair*

(16) *Ryanair* ir Īrijas zemo cenu aviosabiedrība, kas dibināta 1984. gadā. 2019. gadā *Ryanair* pārvadāja aptuveni 142 miljonus pasažieru un apkalpoja vairāk nekā 200 lidostas.

2.2. **Apstrīdētie pasākumi**

2.2.1. *Ar* FFHG *saistīti pasākumi*

2.2.1.1. Reinzemes-Pfalcas federālās zemes piešķirtā garantija *FFHG*

(17) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju *Haitec AG* ("*Haitec*") ([3]), kas ir 2008. gadā dibināta gaisa kuģu tehniskās apkopes sabiedrība, 2013. gadā nolēma iedibināties Frankfurtes-Hānas lidostā, lai sniegtu pastāvīgākus gaisa kuģu tehniskās apkopes pakalpojumus un it īpaši paplašinātu savu piedāvājumu lidostā, ietverot lielāku gaisa kuģu tehnisko apkopi. Šajā nolūkā *Haitec* 2013. gada 20. decembrī iegādājās zemi no *FFHG* par aptuveni 7,7 miljoniem EUR, lai uz tās uzbūvētu lielāku tehniskās apkopes angāru. Angāra būvniecība tika pabeigta 2016. gada rudenī, *Haitec* ieguldot aptuveni 40 miljonus EUR, kas ir ievērojami vairāk nekā sākotnēji plānots.

([3]) Tagad *HAITEC Aircraft Maintenance GmbH*.

(18) Sarunu par zemes pārdošanas līgumu starp *FFHG* un *Haitec* pēdējā posmā *Haitec* prasīja līgumā iekļaut atteikuma tiesības, uz kurām bija jāattiecina Reinzemes-Pfalcas federālās zemes garantija.

(19) Saskaņā ar šīm atteikuma tiesībām *Haitec* varētu atteikties no pārdošanas līguma aptuveni 15 gadu periodā (līdz 2028. gada 31. decembrim), ja iestātos viens no šādiem trim apstākļiem:

a) *FFHG* vai tās tiesību pārņēmēji zaudētu darbības licenci Frankfurtes-Hānas lidostā;

b) Frankfurtes-Hānas lidostas darbība tiktu pilnībā izbeigta;

c) *FFHG* kļūtu maksātnespējīga, un lidostas darbību neturpinātu cits ekspluatants.

(20) Ja *Haitec* izmanto savas atteikuma tiesības, *Haitec* ir jāatdod zeme *FFHG*, un tam ir tiesības saņemt 80 % no pirkuma cenas, t. i., summu 6,2 miljonu EUR apmērā. Tā kā nevienā no trim 19. apsvērumā minētajiem atteikuma gadījumiem *FFHG*, visticamāk, nespētu atmaksāt *Haitec* 6,2 miljonus EUR, *Haitec* sava prasījuma samaksai pieprasīja nodrošinājumu. Tādējādi 2014. gada 20. februārī *Haitec* saņēma Reinzemes-Pfalcas federālās zemes garantiju (*Bürgschaftserklärung*), saskaņā ar kuru federālā zeme apņēmās samaksāt *Haitec* 6,2 miljonus EUR, ja tas atsakās no zemes pārdošanas līguma 19. apsvērumā uzskaitītajos apstākļos.

(21) Vācijas iestādes paskaidroja, ka par šīs garantijas sniegšanu *FFHG* Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei maksā prēmiju 2,56 % apmērā gadā no garantijas summas 6,2 miljonu EUR apmērā. Garantijas prēmijas apjomu noteica [konsultants]. [Konsultants] izmantoja *Moody's RiskCalc* rīku un aplēsa, ka, pamatojoties uz revidētajiem lidostas 2012. gada finanšu pārskatiem, *FFHG* atsevišķais reitings vienam gadam ir [..] un pieciem gadiem – [..]. Pamatojoties uz to, [konsultants] aplēsa tirgus nosacījumiem atbilstošu gada garantijas prēmiju diapazonu no 1,51 % līdz 2,56 %. *FFHG* un Reinzemes-Pfalcas federālā zeme izmantoja aplēstā diapazona augšējo robežu un vienojās par garantijas prēmiju 2,56 % apmērā gadā (aptuveni 158 000 EUR). Garantijas vienošanās neparedz garantijas prēmijas koriģēšanu.

2.2.1.2. *FFHG* veiktā zemesgabala "divkāršā" pārdošana

(22) 2014. gada novembrī *FFHG* saņēma [10–25] miljonus EUR par nekustamā īpašuma darījumu, ar kuru *FFHG* Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei pārdeva divus zemes gabalus – zemesgabalu *Campus* un zemesgabalu *Housing* (turpmāk – "2014. gada pārdošanas līgums"). *FFHG* saglabāja tiesības atteikties no 2014. gada pārdošanas līguma attiecībā uz zemesgabalu *Housing*. 2014. gada pārdošanas līgumā bija paredzēts, ka pārdošanas cena atteikuma tiesību izmantošanas gadījumā būtu jāpamato ar jaunu eksperta atzinumu. Saistībā ar šo nekustamā īpašuma darījumu Reinzemes-Pfalcas federālā zeme izveidoja 29 jaunas darbvietas *Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung* (*LBB*), kuras galvenokārt (bet ne tikai) tika aizpildītas ar *FFHG* darbiniekiem. Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija secināja, ka 2014. gada pārdošanas līgums ir noslēgts par tirgus vērtību. Šis secinājums bija balstīts uz ekspertu atzinumu, ko saskaņā ar Reinzemes-Pfalcas federālās zemes pasūtījumu sniedza Ekspertu komiteja jautājumos par īpašuma vērtībām *Osteifel-Hunsrück* apgabalā un ko papildināja *Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord* (*SGD Nord*) ziņojums.

(23) *FFHG* 2015. gadā sāka atklāta konkursa procedūru, lai pārdotu zemesgabalu *Housing*. *ADC Airport Harbour Investment GmbH* ("*ADC*") iesniedza piedāvājumu 1,25 miljonu EUR apmērā.

(24) Pēc tam Reinzemes-Pfalcas federālā zeme sāka Frankfurtes-Hānas lidostas privatizācijas procedūru. Uzvarējušais pretendents *Shanghai Yiquian Trading Co. Ltd.* ("*SYT*") izteica piedāvājumu, kas ietvēra zemesgabalus *Campus* un *Housing*. Reinzemes-Pfalcas federālā zeme izmantoja *ADC* piedāvājumu kā norādi uz zemesgabala *Housing* tirgus cenu un privatizācijas līgumā ar *SYT* noteica šī zemesgabala cenu 1,25 miljonu EUR apmērā. Privatizācijas līgums ar *SYT* tika noslēgts 2016. gada 2. jūnijā. Lai ļautu Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei privatizācijas ietvaros nodot *SYT* gan zemesgabalu *Campus*, gan zemesgabalu *Housing*, bija paredzēts, ka *FFHG* atteiksies no savām atteikuma tiesībām attiecībā uz 2014. gada pārdošanas līgumu ar Reinzemes-Pfalcas federālo zemi. Tomēr *SYT* 2016. gada 10. jūnijā nesamaksāja privatizācijas līguma cenu, tāpēc Reinzemes-Pfalcas federālā zeme 2016. gada 6. jūlijā izmantoja savas tiesības atcelt pārdošanas darījumu ar *SYT*.

(25) *FFHG* 2016. gada 6. jūnijā izmantoja savas atteikuma tiesības attiecībā uz 2014. gada pārdošanas līgumu. Atteikuma tiesību izmantošana tika notariāli apliecināta 2016. gada 6. jūlijā. *FFHG* nesamaksāja nekādu kompensāciju Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei par atteikuma tiesību izmantošanu attiecībā uz zemesgabalu *Housing*. Vācija paskaidro, ka tas ir tāpēc, ka 2014. gadā sagatavotajā Ekspertu atzinuma komitejas par īpašuma vērtībām *Osteifel-Hunsrück* apgabalā atzinumā, ko papildināja *SGD Nord* ziņojums, 2014. gada pārdošanas līguma vajadzībām bija secināts, ka ēku nojaukšanas izmaksas zemesgabalā *Housing* (bijušās armijas kazarmas) un tam sekojošā zemes atjaunošana izmaksātu dārgāk par zemes vērtību pēc šo darbu veikšanas. Eksperta atzinumā bija izslēgta negatīvas tirgus vērtības iespēja un tāpēc tika noteikts, ka zemesgabala *Housing* tirgus vērtība ir 0 EUR. *FFHG* ar 2016. gada 6. jūlija līgumu pārdeva zemesgabalu *Housing ADC* par 1,25 miljoniem EUR. Šim līgumam ir trīs puses – *ADC*, *FFHG* un Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, jo līgums ietvēra ne tikai to, ka *FFHG* pārdod zemesgabalu *Housing ADC*, bet arī to, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme pārdod zemesgabalu *Campus ADC*.

(26) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par to, vai *FFHG* atteikuma tiesību izmantošana attiecībā uz zemesgabalu *Housing*, nemaksājot Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei nekādu kompensāciju, ir veikta par tirgus vērtību (sk. lēmuma par procedūras sākšanu 184.–189. apsvērumu), jo atteikuma tiesību izmantošanas brīdī Vācija nebija iesniegusi zemes vērtības novērtējumu, neraugoties uz to, ka 2014. gada pārdošanas līgumā bija paredzēts, ka pārdošanas cena atteikuma tiesību izmantošanas gadījumā būtu jāpamato ar jaunu eksperta atzinumu.

2.2.2. *Ar* Ryanair *saistīti pasākumi*

2.2.2.1. Tirgvedības atbalsts *Ryanair*

2005. gada tirgvedības līgums

(27) 2005. gada 4. novembrī Reinzemes-Pfalcas federālā zeme un *Ryanair* noslēdza tirgvedības līgumu ("2005. gada tirgvedības līgums"), kas bija spēkā līdz 2016. gada beigām. Līgumu noslēdza tikai federālā zeme neatkarīgi no *FFHG*, kas nebija tirgvedības līguma līgumslēdzēja puse. Tirgvedības līguma noslēgšanas brīdī federālajai zemei piederēja tikai 17,5 % *FFHG* akciju, savukārt 65 % akciju piederēja *Fraport*, kuru nekontrolē Reinzemes-Pfalcas federālā zeme.

(28) Tika panākta vienošanās, ka finansējums, ko federālā zeme piešķīra *Ryanair* saskaņā ar 2005. gada tirgvedības līgumu, tiks izmantots *Ryanair* veiktajām tirgvedības un pārdošanas darbībām, kas sekmēs kopīgu Reinzemes-Pfalcas federālās zemes un *Ryanair* tūrisma pakalpojumu tirgvedību (lēmuma par procedūras sākšanu 90. apsvērums). Maksājumi *Ryanair* bija jāveic, pamatojoties uz atbilstošiem rēķiniem par pasākumiem, kas reklamē Reinzemes-Pfalcas federālās zemes tūrisma objektus. Lai īstenotu šīs tirgvedības darbības, *Ryanair* izstrādāja "tirgvedības koncepciju".

(29) 2005. gada tirgvedības līguma ietvaros federālā zeme no *Ryanair* iegādājās i) saites *Ryanair* tīmekļa vietnē uz tūrisma piedāvājumiem Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē (tirgvedības līguma 1. pants), ii) divas lappuses *Ryanair* lidojumu žurnālā (tirgvedības līguma 2. pants) un iii) preses kampaņu par labu federālās zemes tūrisma nozarei (tirgvedības līguma 3. pants). Attiecībā uz pēdējo minēto līgumā ir precizēta summa, par kādu *Ryanair* ir jāiegādājas reklāmas laukumi no trešām personām laikposmā no 2006. līdz 2010. gadam (no 160 000EUR 2006. gadā līdz [400 000–500 000] EUR 2009. un 2010. gadā).

(30) 2005. gada tirgvedības līgumā ir paredzēti arī Reinzemes-Pfalcas federālās zemes maksājumi *Ryanair*, kuriem saskaņā ar līguma 7. pantu būtu jābūt vismaz 50 % mazākiem par cenām, kuras *Ryanair* piemēro citiem tiešsaistes tirgvedības pakalpojumu klientiem. Turklāt tirgvedības līguma 9. pantā ir paredzēts, ka *Ryanair* apņemas Frankfurtes-Hānas lidostā izvietot bāzē noteiktu skaitu gaisa kuģu ([4]), kas dažādos līguma darbības gados (kā norādīts līguma pielikumā) ir atšķirīgs, tā kā līgumā noteiktie tirgvedības pasākumi ir efektīvi tikai tad, ja reģionā tiek ievests vairāk

([4]) Gaisa kuģa izvietošana bāzē lidostā nozīmē, ka gaisa kuģis parasti paliek šajā lidostā pa nakti. Tas nozīmē, ka gaisa kuģis tiek izmantots, lai veiktu vairākus lidojumus no šīs lidostas.

ieceļojošo tūristu. Ja *Ryanair* neizvieto saskaņoto lidmašīnu skaitu Frankfurtes-Hānas lidostā, Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei ir tiesības nekavējoties izbeigt tirgvedības līgumu.

(31) Turpmākajā tabulā ir norādīti gada maksājumi, kas federālajai zemei jāmaksā *Ryanair* saskaņā ar 2005. gada tirgvedības līgumu, kā arī to lidmašīnu skaits, kuras *Ryanair* apņemas izvietot bāzē Frankfurtes-Hānas lidostā gadā.

1. tabula

2005. gada tirgvedības līgums – Reinzemes-Pfalcas federālās zemes maksājumi un *Ryanair* lidmašīnu skaits Frankfurtes-Hānas lidostā

Gads	Frankfurtes-Hānas lidostā bāzējamo gaisa kuģu skaits	Reinzemes-Pfalcas federālās zemes maksājums *Ryanair* (EUR)
2006	8	[0–2 miljoni]
2007	10	[0–2 miljoni]
2008	12	[0–2 miljoni]
2009	14	[0–2 miljoni]
2010	16	[0–2 miljoni]
2011	17	[0–2 miljoni]
2012	18	[0–2 miljoni]
2013	18	[0–2 miljoni]
2014	18	[0–2 miljoni]
2015	18	[0–2 miljoni]
2016	18	[0–2 miljoni]

(32) Papildus pārskatam par cenām, ko par reklāmas kampaņām piemēro dažādās tīmekļa vietnēs, Vācija nav iesniegusi detalizētu 2005. gada tirgvedības līguma *ex ante* novērtējumu, ko būtu veikusi federālā zeme un kas pierādītu līguma atbilstību tirgus nosacījumiem.

2017. gada tirgvedības līgums

(33) Pēc *FFHG* akciju pārdošanas *HNA Group* ([5]) 2017. gada martā Reinzemes-Pfalcas federālā zeme 2017. gada 20. oktobrī noslēdza jaunu tirgvedības līgumu ar *Ryanair* (t. s. Kampaņas sadarbības līgums, turpmāk – "2017. gada tirgvedības līgums"). Minētais līgums stājās spēkā 2017. gada 1. oktobrī un tika noslēgts uz laiku, kas nepārsniedz piecus gadus. Atkarībā no federālās zemes budžeta ierobežojumiem federālajai zemei bija tiesības izbeigt līgumu agrākais no 2018. gada 31. decembra.

(34) Jaunajā līgumā bija paredzēti federālās zemes ikgadējie tirgvedības maksājumi *Ryanair* 1,2 miljonu EUR apmērā. Laikposmam no 2017. gada 1. oktobra līdz 31. decembrim proporcionālais maksājums tika noteikts 350 000 EUR apmērā, bet 2018. gadam tika paredzēta papildu summa ne vairāk kā 200 000 EUR apmērā (2018. gadā kopā – 1,4 miljoni EUR), ja saskaņā ar federālās zemes piemērojamajiem budžeta noteikumiem būtu veikts atbilstošs 2017. gadam plānoto neizmantoto līdzekļu pārvietojums.

(35) Puses vienojās, ka tirgvedības kampaņas detalizētu saturu un tās vērtību noteiks katru gadu. Ikgadējais maksājums nepārsniegtu 1,2 miljonus EUR.

([5]) *HNA Group* bija Ķīnas konglomerāts, kas galvenokārt darbojās aviācijas un tūrisma jomā.

(36) *Ryanair* apņēmās līguma darbības laikā uz Frankfurtes-Hānas lidostu katru gadu atvest vismaz [100 000–200 000] pasažierus, kuri Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē uzturēsies vismaz vienu nakti ("aviotūristi"). Ja aviotūristu skaits nesasniegtu [100 000–200 000], maksājums nebūtu jāveic. Ja būtu vairāk nekā [100 000–200 000], bet mazāk nekā [100 000–200 000] aviotūristu, būtu jāmaksā tikai [..] % no 1,2 miljoniem EUR.

(37) Turklāt 2018. gada kampaņas plānā bija paredzēti pasākumi, kas, izmantojot sociālos medijus, *Ryanair* klientu attiecību pārvaldības datubāzi un tīmekļa vietnes, kā arī mērķorientētu reklāmu, rada un uzlabo informētību par Reinzemes-Pfalcas federālo zemi kā ceļojuma galamērķi. Tika plānota arī visaptveroša tirgvedības kampaņa [0–1,2 miljonu] EUR vērtībā, izmantojot gan tradicionālos plašsaziņas līdzekļu kanālus, gan īpaši mērķorientētus digitālos plašsaziņas līdzekļus.

(38) Vācija apgalvo, ka 2017. gada tirgvedības līgums tika noslēgts pēc Frankfurtes-Hānas lidostas privatizācijas un ka līgumslēdzējas puses ir rīkojušās kā tirgus ekonomikas dalībnieki, ievērojot tirgus nosacījumus attiecībā uz šāda tirgvedības līguma noslēgšanu. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Reinzemes-Pfalcas federālās zemes lēmums noslēgt tirgvedības līgumu ar *Ryanair* bija balstīts uz neatkarīga eksperta veiktu salīdzinošās novērtēšanas pētījumu, kurā tika noteikts, ka *Ryanair* piedāvājums attiecībā uz mārketinga pakalpojumiem, kurus federālā zeme vēlējās saņemt, ir visizdevīgākais. Papildus salīdzinošās novērtēšanas pētījumam Vācija nav iesniegusi nekādu detalizētu *ex ante* novērtējumu par federālās zemes slēgto tirgvedības līgumu, kas pierādītu, ka tas atbilst komercdarbības un tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

2.2.2.2. 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp *FFHG* un *Ryanair*

(39) *FFHG* un *Ryanair* ir noslēgušas vairākus līgumus, kas reglamentē finanšu nosacījumus, saskaņā ar kuriem *Ryanair* darbojas Frankfurtes-Hānas lidostā. Komisijas Lēmumā (ES) 2016/788 ([6]) ("Hāna I lēmums") Komisija secināja, ka 2002. gada ("2002. gada lidostas pakalpojumu līgums") un 2005. gada ("2005. gada lidostas pakalpojumu līgums") lidostas pakalpojumu līgumi starp *FFHG* un *Ryanair* atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam un tādējādi nav uzskatāmi par valsts atbalstu. 2002. gada lidostas pakalpojumu līgums sākotnēji bija piemērojams līdz 2017. gada 13. februārim ar iespēju to pagarināt līdz 2022. gada 13. februārim, un 2005. gada lidostas pakalpojumu līgums sākotnēji bija piemērojams līdz 2027. gadam.

(40) Tomēr 2013. gada 27. martā starp *FFHG* un *Ryanair* tika noslēgts līguma papildinājums ("līguma 2013. gada papildinājums" jeb "2013. gada lidostas pakalpojumu līgums") uz trim gadiem (no 2013. līdz 2016. gadam). Saskaņā ar līguma 2013. gada papildinājuma noteikumiem papildinājums "apvieno un aizstāj visus iepriekš noslēgtos līgumus par pasažieru gaisa kuģu lidojumiem uz Frankfurtes-Hānas lidostu un no tās". Vācija neiesniedza novērtējumu par līguma 2013. gada papildinājuma atbilstību tirgus ekonomikas dalībnieka principam. Līguma 2013. gada papildinājums ir Frankfurtes-Hānas lidostā piemērojamā standarta līguma par apkalpošanu uz zemes papildinājums. Papildinājumā nav noteiktas atkāpes no lidostas maksu cenrāža un drīzāk apstiprināta tā piemērojamība. Ar to, ņemot vērā vispārējās norises aviācijas nozarē, tiek atjaunināti noteikumi par apkalpošanu uz zemes, kas piemērojami *Ryanair*.

(41) 2015. gada 8. martā ar Lidlauka pakalpojumu līguma grozījumiem, kas pievienoti līguma 2013. gada papildinājumam (turpmāk "2015. gada grozījumi" vai "2015. gada lidostas pakalpojumu līgums"), līguma 2013. gada papildinājums tika grozīts šādi: a) līguma 2013. gada papildinājuma darbība pagarināta līdz 2017. gada 31. martam, b) paredzēta perona transportlīdzekļa / tehniskās apkopes furgona nodrošināšana *Ryanair* un c) paredzēta administratīvā biroja un rezerves daļu glabāšanai paredzētu noliktavas telpu nodrošināšana *Ryanair*. Vācija paskaidroja, ka tirgvedības atbalsts aptuveni 100 000 EUR apmērā katram jaunam maršrutam no Frankfurtes-Hānas lidostas / uz to, kas minēts lēmuma par procedūras sākšanu 109. apsvērumā, jau bija iekļauts 2002. gada *Ryanair* līgumā. Vācija ir informējusi Komisiju, ka jebkurā gadījumā 2015. gada grozījumu piemērošanas laikā nav piešķirts nekāds tirgvedības atbalsts jaunam maršrutam.

([6]) Komisijas Lēmums (ES) 2016/788 (2014. gada 1. oktobris) par valsts atbalstu SA.32833 (11/C) (ex 11/NN), ko Vācija sniegusi saistībā ar Frankfurtes Hānas lidostas finansēšanas pasākumiem, kuri ieviesti laikposmā no 2009. līdz 2011 gadam (OV L 134, 24.5.2016., 1. lpp.).

(42) *FFHG* un *Ryanair* 2016. gada 8. un 9. septembrī noslēdza jaunu līgumu uz pieciem gadiem, kas bija piemērojams no 2017. gada 1. aprīļa līdz 2022. gada 31. martam. Šis līgums ir līguma 2013. gada papildinājuma papildinājums ("līguma 2016. gada 2. papildinājums" jeb "2016. gada lidostas pakalpojumu līgums"). Ar līguma 2016. gada 2. papildinājumu, kurā galvenokārt ir noteikts, kādā apmērā atkarībā no apstākļiem piemēro lidostas maksas, ir veikti daži grozījumi līguma 2013. gada papildinājumā un aizstāti 2015. gada grozījumi.

(43) Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju līguma 2016. gada 2. papildinājums groza līguma 2013. gada papildinājumu un 2015. gada grozījumus tikai divos punktos:

a) saskaņā ar līguma 2016. gada 2. papildinājumu piemēro lidostas maksu [..] EUR apmērā par vienu pasažieri ar nosacījumu, ka *Ryanair* pārvadā vismaz [..] pasažierus gadā, savukārt iepriekš to piemēroja, sākot ar [..] pasažieriem gadā;

b) tiek ieviesta jauna tirgvedības atbalsta sistēma, saskaņā ar kuru par tiem pasažierim, kas pārsniedz iepriekšējā gada izlidojošo pasažieru skaitu, netiek piemērotas lidostas maksas.

2.2.2.3. Atbalsts *Ryanair* mācībām

(44) Pamatojoties uz *FFHG* 100 % meitasuzņēmuma *Hahn Campus Management GmbH* ("*HCM*") gada pārskatiem, sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka laikposmā no 2001. līdz 2002. gadam *HCM* no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes iestādēm saņēma atbalstu mācībām aptuveni 1,685 miljonu EUR apmērā, kas paredzēts bezdarbnieku vai cilvēku, kuriem draud bezdarbs, apmācībām. Turklāt *HCM* uzdeva uzņēmumam *a und o Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung* ("*a und o Gettmann*") vadīt administratīvo procesu – galvenokārt savākt pierādījumus par to, ka maksājumi tiešām tika izmantoti apmācībai (*Verwendungsnachweise*).

(45) Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja teikto *Ryanair* nodrošināja *HCM* apmācības pakalpojumus lidojuma pavadoņu un pilotu mācību programmas ietvaros un saņēma atlīdzību par šiem pakalpojumiem. Šajā sakarā sūdzības iesniedzējs min summu 4 miljonu EUR apmērā. Sūdzības iesniedzējs arī citē rakstu presē, kurā eksperts aplēsis, ka aptuveni 80–90 % *HCM* programmā apmācīto pilotu un lidojuma pavadoņu galu galā ieguva darbu *Ryanair*. Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka ir zināms fakts, ka *Ryanair* darbiniekiem pašiem bija jāfinansē sava kvalifikācijas iegūšana un *Ryanair* nesedza sava personāla (pilotu un salona apkalpes) mācību izmaksas. Šajā sakarā sūdzības iesniedzējs citē 2003. gada paziņojumu par salona apkalpes apmācību, kas ievietots *Ryanair* tīmekļa vietnē.

2.2.2.4. Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana *Ryanair* labā

(46) Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka *FFHG* 2010. gadā uzbūvēja *Ryanair* vajadzībām mācību centru 9 miljonu EUR vērtībā. Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju mācību centrā ir līdz 16 mācību telpām un 70 guļamistabām, un *Ryanair* to izmanto pilotu un apkalpes locekļu apmācību vajadzībām kopš 2010. gada augusta.

(47) Turklāt sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka *FFHG* 2010. gadā uzbūvēja tehniskās apkopes angāru, ko iznomāt *Ryanair*, un noslēgtais nomas līgums nesedza *FFHG* izmaksas. Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju tehniskās apkopes angārs ir paredzēts diviem *Boeing 737-800* gaisa kuģiem, kas ir *Ryanair* izmantotais gaisa kuģu tips. Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju tehniskās apkopes angārs tika uzbūvēts konkrēti pēc *Ryanair* pieprasījuma. Šajā saistībā sūdzības iesniedzējs atsaucas uz rakstiem presē, kas liecina, ka *Ryanair* ir bijušas sarunas par šādas infrastruktūras būvniecību ar vairākām lidostām.

(48) Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka, lai uzbūvētu šo angāru, *FFHG* izsludināja konkursu par koncesijas līgumu, kura vērtība nepārsniedz 8 miljonus EUR. Tomēr tā koncesijas līguma vērtība, ko *FFHG* galu galā noslēdza ar būvniecības uzņēmumu par tehniskās apkopes angāra būvniecību, bija 17,46 miljoni EUR. Vēlāk būvniecības uzņēmums tehniskās apkopes angāru uz 30 gadiem iznomāja *FFHG*. Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka *FFHG* 2011. gadā iegādājās tehniskās apkopes angāra ekonomiskās īpašumtiesības par 12,1 miljonu EUR un līdz 2027. gadam angāru iznomāja *Ryanair* par kopējo cenu, kas ir zemāka par pašizmaksu, proti, kopumā par aptuveni 8,3 miljoniem EUR.

(49) Sūdzības iesniedzējs uzskata, ka "koncesija" nav īsta koncesija, jo būvniecības uzņēmums neizmanto angāru, lai segtu ieguldījumu izmaksas, iekasējot maksas no lietotājiem, kas ir trešās personas. Tā vietā būvniecības uzņēmums to tikai uz 30 gadiem iznomāja atpakaļ *FFHG*, lai segtu ieguldījumu izmaksas. Tādējādi *FFHG de facto* uzņēmās tehniskās apkopes angāra būvniecības finansiālo risku. Turklāt, tā kā *FFHG* 2011. gadā iegādājās tehniskās apkopes angāra ekonomiskās īpašumtiesības par aptuveni 12,1 miljonu EUR, bet *Ryanair* bija pienākums līdz 2027. gadam samaksāt nomas maksu tikai aptuveni 8,3 miljonu EUR apmērā, nomas maksa nesedz izmaksas un tādējādi *Ryanair* nodrošina priekšrocību.

2.3. **Pamatojums procedūras sākšanai**

(50) Lēmumā par procedūras sākšanu tika izvirzīts jautājums par to, vai turpmāk minētie pasākumi ietver valsts atbalstu un vai tos var uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu:

a) attiecībā uz iespējamā atbalsta pasākumiem *FFHG*:

1) garantija, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme piešķīrusi *FFHG* attiecībā uz zemes pārdošanu gaisa kuģu tehniskās apkopes uzņēmumam *Haitec*; un

2) zemesgabala "divkāršā" pārdošana, ko veica *FFHG*;

b) attiecībā uz iespējamā atbalsta pasākumiem *Ryanair*:

1) atbalsts *Ryanair* mācībām,

2) apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana,

3) 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un *Ryanair*; un

4) *FFHG* un *Ryanair* noslēgtie 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi.

2.3.1. *Reinzemes-Pfalcas federālās zemes piešķirtā garantija* FFHG *attiecībā uz zemes pārdošanu gaisa kuģu tehniskās apkopes uzņēmumam* Haitec

(51) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka garantijas prēmija 2,56 % apmērā ir valsts atbalsts *FFHG*, jo tā, šķiet, neatspoguļo uz tirgu orientētu cenu un tāpēc nešķiet atbilstīga tirgus ekonomikas dalībnieka principam ("TEDP"). Komisija uzskatīja, ka [konsultants], visticamāk, bija noteicis pārāk zemu salīdzinošo tirgus vērtību ([7]).

2.3.2. FFHG *veiktā zemesgabala "divkāršā" pārdošana*

(52) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka nosacījumi, saskaņā ar kuriem *FFHG* izmantoja savas atteikuma tiesības attiecībā uz zemesgabalu *Housing* 2016. gadā, neatbilda TEDP. Atteikuma tiesību izmantošana bez kompensācijas sniegšanas Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei situācijā, kad zemesgabals *Housing* tika pārdots *ADC* par 1,25 miljoniem EUR vienu mēnesi pēc atteikšanās, provizoriski norāda uz ekonomisku priekšrocību ([8]).

(53) Tā kā no Vācijas netika saņemta papildu informācija, Komisija pauda šaubas par to, vai atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar kritērijiem, kas noteikti 2014. gada Pamatnostādņu par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām ("2014. gada Aviācijas pamatnostādnes") ([9]) 5.1.2. iedaļā ([10]).

2.3.3. *Atbalsts* Ryanair *mācībām*

(54) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka atbalsts mācībām ir valsts atbalsts *Ryanair*, kas nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

(55) Komisijas sākotnējie apsvērumi bija šādi:

a) valsts līdzekļu piešķiršana cīņai pret bezdarbu nenozīmē, ka attiecīgā mācību darbība nav saimnieciska darbība;

([7]) Lēmums par procedūras sākšanu, 158. apsvērums.
([8]) Lēmums par procedūras sākšanu, 186.–188. apsvērums.
([9]) Komisijas paziņojums – Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (OV C 99, 4.4.2014., 3. lpp.).
([10]) Lēmums par procedūras sākšanu, 326.–330. apsvērums.

b) šķiet, ka *HCM* bija tikai starpnieks starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un *Ryanair*, caur kuru *Ryanair* saņēma dotācijas no federālās zemes Darba, sociālo lietu, ģimenes un veselības ministrijas;

c) nav skaidrs, vai *Ryanair* par mācību pakalpojumu sniegšanu saņēma samaksu divreiz, kā to apgalvoja sūdzības iesniedzējs, t. i., vienreiz no apmācāmajiem un otrreiz no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes, vai arī iespējamie maksājumi būtu jākvalificē kā kompensācija par mācību izmaksām, ko aviosabiedrība *Ryanair* parasti būtu segusi pati, ņemot vērā, ka, šķiet, tā ir pieņēmusi darbā lielāko daļu personu, kas piedalījās attiecīgajās mācībās;

d) tā kā no Vācijas netika saņemta papildu informācija, Komisija pauda šaubas par to, vai attiecīgo pasākumu varētu kvalificēt par atbalstu mācībām saskaņā ar Vispārējās grupu atbrīvojuma regulas ("VGAR") 31. pantu ([11]) ([12]).

2.3.4. *Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana*

(56) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka apkalpes un pilotu skolas, kā arī tehniskās apkopes angāra finansēšana ir uzskatāma par valsts atbalstu *Ryanair*. Komisija provizoriski secināja, ka attiecīgais finansējums radīja ekonomisku priekšrocību *Ryanair*, ņemot vērā, ka Vācijas iesniegtā rentabilitātes analīze rada šaubas par vairākiem aspektiem ([13]).

2.3.5. *2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un* Ryanair

(57) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka abi tirgvedības līgumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu *Ryanair* un nav saderīgi ar iekšējo tirgu. Komisija apšaubīja tirgvedības līgumu atbilstību TEDP. Komisijai it īpaši bija šaubas par to, vai Reinzemes-Pfalcas federālā zeme no šiem līgumiem varēja gūt jebkādu peļņas elementu, ko hipotētisks privāts ekspluatants ņemtu vērā, novērtējot, vai noslēgt šos līgumus ([14]).

(58) Turklāt Komisija bija nobažījusies, ka līgumu galvenais mērķis bija nevis iegādāties tirgvedības pakalpojumus, lai reklamētu Reinzemes-Pfalcas teritoriju, bet gan finansiāli atbalstīt *Ryanair* gaisa pārvadājumus no Frankfurtes-Hānas lidostas un uz to nolūkā uzlabot gaisa satiksmi šajā lidostā.

2.3.6. *2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp* FFHG *un* Ryanair

(59) Komisija sākotnēji uzskatīja, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme kā *FFHG* vairākuma akcionārs bija iesaistīta *FFHG* lēmumā par līgumu slēgšanu, un apšaubīja, ka tirgus ekonomikas dalībnieks, ņemot vērā rentabilitātes izredzes un atrodoties tādā pašā situācijā kā *FFHG*, būtu noslēdzis līguma 2013. gada papildinājumu, 2015. gada grozījumus un līguma 2016. gada 2. papildinājumu ([15]).

(60) Attiecībā uz līguma 2016. gada 2. papildinājumu Komisijai bija šaubas, vai tas atbilst TEDP, it īpaši tāpēc, ka *PwC* veiktās izpētes pamatpieņēmumi, uz kuru Vācija pamatojas, lai pierādītu federālās zemes rīcības atbilstību tirgus nosacījumiem, šķiet pārāk optimistiski ([16]).

([11]) Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp.).
([12]) Lēmums par procedūras sākšanu, 230. apsvērums.
([13]) Lēmums par procedūras sākšanu, 264.–267. apsvērums.
([14]) Lēmums par procedūras sākšanu, 233.–252. apsvērums.
([15]) Lēmums par procedūras sākšanu, 277.–291. apsvērums.
([16]) Lēmums par procedūras sākšanu, 287.–290. apsvērums.

3. **IEINTERESĒTO PUŠU PIEZĪMES**

3.1. **Sūdzības iesniedzēja piezīmes**

3.1.1. *Par pasākumiem saistībā ar* FFHG

3.1.1.1. Reinzemes-Pfalcas federālās zemes piešķirtā garantija *FFHG*

(61) Piezīmēs attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu *Lufthansa* apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini uzskatījusi, ka ir piemērojams TEDP.

(62) Pirmkārt, *Lufthansa* apgalvo, ka federālā zeme nerīkojās kā privāts ieguldītājs, jo neviens privāts ekspluatants konkrētajā situācijā nesniegtu šādu garantiju. Ja darbība lidostā pirms 2024. gada tiktu pārtraukta, maksājuma garantija tiktu izmantota. *Lufthansa* uzsver šo risku, jo *Ryanair* nebija līgumiska pienākuma darboties Frankfurtes-Hānas lidostā un tā varēja jebkurā brīdī pamest lidostu. *Ryanair* 2008. gadā jau bija draudējusi pamest lidostu.

(63) Pakārtoti *Lufthansa* apgalvo, ka, pat piemērojot TEDP, *FFHG* maksājamā prēmija bija pārāk zema un tādējādi *FFHG* tika piešķirta priekšrocība.

(64) *Lufthansa* apstrīd pieeju, ko Vācija un Komisija izmantoja lēmumā par procedūras sākšanu, novērtējot prēmijas apjomu. *Lufthansa* it īpaši apstrīd Komisijas konstatējumu, ka minimālā tirgus prasībām atbilstošā likme būtu 3,10 %. Šā apsvēruma pamatā bija *FFHG* kvalificēšana par "aizņēmēju", savukārt šajā lietā garantija drīzāk attiektos uz *Haitec* maksājamo soda naudu, nevis uz aizdevuma atmaksu. Tāpēc aizstājējvērtības noteikšanai jāizmanto Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu ("Paziņojums par atsauces likmēm") ([17]). To izmantojot, minimālā prēmija būtu 7,98 %.

3.1.1.2. *FFHG* veiktā zemesgabala "divkāršā" pārdošana

(65) *Lufthansa* apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu minētos ekspertu atzinumus par zemes pārdošanu ir sagatavojušas valsts struktūras. *Lufthansa* uzskata, ka tie nav neatkarīgi eksperti. Tomēr šī piezīme attiecas uz sākotnējo pārdošanas cenu 2014. gada pārdošanas līgumā un neattiecas uz šaubām, ko radīja tas, kā *FFHG* izmantoja savas atteikuma tiesības attiecībā uz zemesgabala *Housing* pārdošanas līgumu, ņemot vērā, ka pēc viena mēneša to pārdeva *ADC*. *Lufthansa* piekrīt šīm šaubām un apgalvo, ka pēdējā minētā rīcība ir radījusi priekšrocību *FFHG*.

3.1.2. *Par pasākumiem saistībā ar* Ryanair

3.1.2.1. 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un *Ryanair*

(66) Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka valsts iestādēm nav ierasts slēgt šādus līgumus. Vienīgais precedents attiecas uz Cveibrikenes lidostu, kurā atbalsts faktiski tika atzīts par nelikumīgu un nesaderīgu.

(67) Sūdzības iesniedzējs norāda, ka tirgvedības līgums skar tikai Frankfurtes-Hānas lidostu, nevis visu Reinzemes-Pfalcas federālo zemi.

(68) *Lufthansa* arī norāda, ka vismaz par 2008. gadu Reinzemes-Pfalcas federālā zeme samaksāja *Ryanair* par interneta saitēm divreiz: vienreiz Cveibrikenes līguma ietvaros un otrreiz šajā lietā novērtētā 2005. gada tirgvedības līguma ietvaros.

(69) Sūdzības iesniedzējs arī apstrīd, ka *Ryanair* patiešām īstenoja preses kampaņu par labu federālās zemes tūrisma nozarei. Novērtējot 2005. gada tirgvedības līgumu, nebūtu jāņem vērā 2015. gada tūrisma stratēģija, kas bija vērsta uz ārvalstu tūristiem.

([17]) Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

(70) Turklāt sūdzības iesniedzējs apstrīd, ka tika sasniegts to gaisa kuģu skaits, kurus saskaņā ar vienošanos bija jāizvieto Frankfurtes-Hānas lidostā, un apgalvo, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme nav lauzusi līgumu, neraugoties uz šo iespējamo līguma pārkāpumu.

(71) Sūdzības iesniedzējs apgalvo arī, ka 30 % līdz 50 % no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes tirgvedības budžeta tika izlietoti *Ryanair*. Šāda izvēle ir diskriminācija par labu *Ryanair*, it īpaši ņemot vērā to, ka *Ryanair* saņēma arī tirgvedības atbalstu saskaņā ar 2005., 2015., 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumiem, kā arī tirgvedības atbalstu no citām lidostām.

3.1.2.2. 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp *FFHG* un *Ryanair*

(72) Sūdzības iesniedzējs uzskata, ka lidostas pakalpojumu līgumi ir attiecināmi uz valsti, jo Reinzemes-Pfalcas federālā zeme kā *FFHG* vairākuma akcionāre un uzraudzības padomes locekle, visticamāk, bija iesaistīta līgumu parakstīšanā.

(73) Turklāt privāts ieguldītājs līdzīgā situācijā būtu ņēmis vērā līguma galveno ekonomisko rezultātu, proti, ievērojamo deficītu, un būtu atturējies no tā paša līguma atjaunošanas. Saskaņā ar Tiesas spriedumu lietā C-300/16 ([18]) ir jāņem vērā visa informācija, kas var būtiski ietekmēt ieguldītāja lēmumu pieņemšanas procesu.

(74) *Lufthansa* apgalvo arī, ka *FFHG* kļuva zināms *AT Kearney* 2012. gadā sagatavotais eksperta atzinums, kurā tika novērtēta *FFHG* rentabilitāte vai tās neesība. Pamatojoties uz minētā eksperta atzinuma ieteikumu, *FFHG* 2013. gada sākumā vērsās pie *Ryanair* un prasīja palielināt nodevas. Tomēr *Ryanair* piekrita tikai dažām maznozīmīgām izmaiņām. Tādējādi, ja *FFHG* būtu rīkojies kā privāts ieguldītājs, tam nebūtu vajadzējis noslēgt 2013. un 2015. gada lidostas pakalpojumu līgumus.

(75) Attiecībā uz 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumu konkrētā situācija ar *FFHG* kā ieguldītāju nedaudz atšķīrās no 2013. un 2015. gada līgumiem. *Lufthansa* apgalvo, ka saprātīgs ieguldītājs konkrētajā *FFHG* situācijā nebūtu noslēdzis 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumu, jo tas tika noslēgts, *Ryanair* izdarot spiedienu uz iespējamo jauno lidostas īpašnieku laikā, kad notika (ceturtais) privatizācijas process, un ar nosacījumiem, kas bija vēl izdevīgāki nekā 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma noteikumi, kas nebija bijuši pietiekami, lai pasargātu *FFHG* kopumā no ievērojamu zaudējumu rašanās gadu gaitā.

(76) Turklāt privātā ieguldītāja kritērija piemērošanai nav paredzamu vai pat aprēķināmu ekonomisko parametru. Galvenokārt tas ir tāpēc, ka *Ryanair* nebija apņēmies nodrošināt kādu konkrētu darbības apjomu Frankfurtes-Hānas lidostā.

(77) *Lufthansa* arī norāda, ka citāti no vietējā parlamenta sēdēm, kuros atspoguļota *FFHG* uzraudzības padomes locekļiem sniegtā informācija, pierāda, ka, pakļaujoties *Ryanair* spiedienam, *FFHG* vadība jau 2016. gada 28. jūlijā bija vienojusies par galvenajiem līguma parametriem. Taču *PwC* veiktā priekšizpēte ir datēta ar 2016. gada septembri. Tāpēc *Lufthansa* uzskata, ka tas apstiprina Komisijas lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas par to, vai izpēte tika veikta pirms 2016. gada lidostas pakalpojumu līguma noslēgšanas. Tā vietā izpētes mērķis bija izvairīties no tā, ka *FFHG* privatizācijas procedūras laikā iesniedz maksātnespējas pieteikumu.

(78) Visbeidzot *Lufthansa* apgalvo, ka kopējā atbalsta summa 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumu ietvaros ir vismaz 70 miljoni EUR.

3.1.2.3. Atbalsts *Ryanair* mācībām

(79) *Lufthansa* uzskata, ka *Ryanair* ir iespējamā atbalsta mācībām saņēmēja, jo federālā zeme pārskaitīja maksājumus *HCM*, lai tie tiktu tālāk pārskaitīti *Ryanair*.

([18]) Tiesas spriedums, 2017. gada 20. septembris, Komisija/*Frucona Košice a.s.*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 60. punkts.

(80) Sūdzības iesniedzējs saista iespējamo atbalstu mācībām ar 2001. gada tirgvedības līgumu starp *FFHG* un *Ryanair*, apgalvojot, ka tie laika ziņā ir cieši saistīti.

(81) Sūdzības iesniedzējs apstrīd Vācijas apgalvojumu, ka iespējamais atbalsts mācībām neattiecas uz saimniecisko darbību. *Lufthansa* apstrīd, ka atbalsts mācībām bija paredzēts, lai atbalstītu kvalifikācijas iegūšanu bezdarbniekiem vai personām, kurām draud bezdarbs, un ka tādējādi darbības bija saistītas ar darba tirgus politiku, kā to apgalvo Vācija.

(82) Sūdzības iesniedzējs arī apgalvo, ka *Ryanair* nesedza sava personāla mācību izmaksas.

(83) Sūdzības iesniedzējs izmanto dažādus avotus, lai noteiktu iespējamā atbalsta mācībām summu, it īpaši *HCM* gada ziņojumus. Tas apgalvo, ka valsts līdzekļi, kas izmaksāti *Ryanair* pilotu un salona apkalpes apmācībai, sasniedza aptuveni 2,9 miljonus EUR un tādējādi ievērojami pārsniedz lēmumā par procedūras sākšanu izteikto pieņēmumu. No *HCM* gada pārskatiem par 2001. un 2002. gadu izriet, ka *HCM* no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes saņēma vismaz 2 675 555,20 EUR, ko, saskaņā ar sūdzības iesniedzēja teikto, pēc tam pārskaitīja *Ryanair*. Sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka daļa atbalsta tika izmaksāta tiešā veidā *Ryanair* par apmācību, ko *Ryanair* esot pats nodrošinājis saviem darbiniekiem. Vēl viena daļa tika izmantota lidojumu personāla apmācībai, ko vēlāk pieņēma darbā *Ryanair*.

(84) Turklāt sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka iespējamais atbalsts mācībām nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Tas uzskata, ka nosacījumi iespējamā atbalsta mācībām atbrīvojumam saskaņā ar VGAR 31. pantu nav izpildīti, un šajā ziņā kritizē, pirmkārt, atbalsta pārredzamības trūkumu, otrkārt, to, ka ir pārsniegta paziņošanas robežvērtība, un, treškārt, to, ka VGAR 31. panta 2. punktā paredzētais nosacījums nav izpildīts, jo, iespējams, atbalstīto mācību saturs atbilst obligātajiem apmācības standartiem.

(85) Visbeidzot, sūdzības iesniedzējs apstrīd Vācijas iebildumu attiecībā uz komercdokumentu glabāšanas termiņu saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem (10 gadi). Sūdzības iesniedzējs 2011. gadā iesniegtajā sūdzībā bija sniedzis Komisijai sīkāku informāciju par iespējamo atbalstu mācībām. Lēmuma "Hāna I" 2. un 3. apsvērumā ir skaidri norādīts, ka Komisija 2011. gada 18. martā pārsūtīja šo sūdzību Vācijai. Tāpēc Vācija uzzināja par šo jautājumu deviņus gadus pēc līdzekļu izmaksāšanas 2002. gadā, un tādējādi *HCM* vadībai būtu bijis jānodrošina attiecīgo dokumentu saglabāšana un uzglabāšana. Sūdzības iesniedzējs piebilst, ka šādā gadījumā būtu jāuzskata, ka Vācijas rīcībā bija dokumenti, bet tā tos neiesniedza Komisijai pēc pieprasījuma. Tādējādi saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([19]) 15. panta 1. punktu lēmums būtu jāpieņem, pamatojoties uz pieejamo informāciju.

3.1.2.4. Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana

(86) Sūdzības iesniedzēja piezīmes par apstākļiem, kas saistīti ar tehniskās apkopes angāra, apkalpes un pilotu skolas būvniecību, attiecas uz tā 2011. gada 4. marta un 2016. gada 9. jūnija iesniegumiem. Sūdzības iesniedzējs konkrēti norāda, ka ir bijuši ziņojumi presē, saskaņā ar kuriem *FFHG* ieguldījumi apkalpes un personāla apmācību telpās sasniedza 9 miljonus EUR. Turpinājumā sūdzības iesniedzējs atsaucas uz dažādiem rādītājiem, arī tolaik pastāvošām organiskām saiknēm ar *FFHG* uzraudzības padomi, kas liecina par attiecīgo līgumu attiecināmību uz valsti.

(87) Sūdzības iesniedzējs arī apgalvo, ka pastāvēja papildu līgumi par pilotu un apkalpes apmācību telpām, kas tika uzbūvētas *Ryanair* vajadzībām.

3.2. ***Ryanair* piezīmes**

3.2.1. *Par atbalstu* Ryanair *mācībām*

(88) *Ryanair* atsaucas uz noilguma termiņu attiecībā uz atbalsta atgūšanu saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 17. pantu un apgalvo, ka tas kopš pēdējā atbalsta maksājuma saņemšanas 2003. gadā ir pagājis.

([19]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

(89) Turklāt *Ryanair* norāda, ka Īrijā noilguma termiņš ir seši gadi un ka līdz ar to *Ryanair* ne vienmēr saglabā līgumu uzskaiti pēc šī termiņa beigām. Tāpēc *Ryanair* nav iespējas paļauties uz kādu informāciju par šo iespējamo atbalsta pasākumu, lai aizstāvētos vai pierādītu atbalsta neesību vai tā saderību. Tādējādi jebkura izmeklēšana šajā sakarā būtu *Ryanair* tiesību uz aizstāvību un tiesību uz labu pārvaldību pārkāpums. Visbeidzot, *Ryanair* apgalvo, ka valsts atbalsta saņēmējs bija nevis *Ryanair*, bet gan *HCM* noalgotais konsultāciju uzņēmums *a und o Gettmann*. Pastāv pretruna starp Komisijas konstatējumu, ka *HCM* rīkojās kā "vienkāršs starpnieks" starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un *Ryanair*, un faktu, ka *HCM* 50 % apmācību finansēja no saviem līdzekļiem.

3.2.2. *Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana*

(90) Saskaņā ar lēmumu par procedūras sākšanu Vācija iesniedza attiecīgo pasākumu rentabilitātes analīzi, lai pierādītu to atbilstību TEDP, proti, uz vienošanos attiecināmo naudas plūsmu kopējās neto pašreizējās vērtības aprēķinu. Komisija ir kritizējusi vairākus šīs analīzes punktus. Komisija liedza *Ryanair* piekļuvi lietas materiāliem. Tāpēc *Ryanair* nevar sniegt piezīmes par Komisijas izvirzītajiem jautājumiem saistībā ar Vācijas sniegto rentabilitātes analīzi.

3.2.3. *2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi, kas noslēgti starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un* Ryanair

(91) Pirmkārt, *Ryanair* apgalvo, ka pastāvēja reāla nepieciešamība pēc mārketinga pakalpojumiem. Frankfurtes-Hānas lidosta un reģions ap lidostu ir atkarīgi no ieņēmumiem, kas gūti no tūrisma. Ir kļuvis diezgan ierasts, ka reģionālās pašvaldības sava zīmola popularizēšanu daļēji veic tīmekļa vietnēs un citos aviosabiedrību piedāvātajos plašsaziņas līdzekļos. Pat lielpilsētām, piemēram, Romai un Parīzei, nākas veikt atsevišķus ieguldījumus starptautiskajā reklāmā, un tas pierāda, ka mazāk pazīstamām pilsētām un reģioniem nepieciešamība ieguldīt sava tēla un zīmola tirgvedībā ir vēl lielāka.

(92) Otrkārt, *Ryanair* sniegtie tirgvedības pakalpojumi apmierina pircēju tirgvedības vajadzības. Federālās zemes mērķis nebija internetā reklamēt *Ryanair* lidojumus maršrutā Londona-Stensteda, Edinburga, Ņūkī un Roma, bet gan nepārprotami popularizēt reģionu ap Frankfurtes-Hānas lidostu. *Ryanair* uzskata, ka reklāma tās tīmekļa vietnē un tirgvedība lidojumu žurnālos ļauj optimāli vērsties pie piesaistītās auditorijas. Zemo cenu aviosabiedrību tirgum ir raksturīgs liels skaits neizlēmīgu pasažieru, kuri aviosabiedrību tīmekļa vietnēs meklē ieteikumus galamērķiem. Sevišķi pasažieriem, kuri meklē pēdējā brīža piedāvājumus, ir tikai vispārēja izpratne par to, kāds ir vēlamais galamērķis (piemēram, iespēja baudīt sauli, vēsturiska pilsēta utt.), un viņi izdara savu galīgo izvēli, pamatojoties uz tirgvedības saturu, kāds tiek piedāvāts viņu uzmanībai. *Ryanair* tīmekļa vietne un citi reklāmas līdzekļi nepārprotami izceļas reklāmdevējam sniegtās vērtības ziņā un noteikti nav "salīdzināmi" ar jebkura cita gaisa pārvadātāja tīmekļa vietni, nemaz nerunājot par vietējās pašvaldības oficiālo tūrismam veltīto tīmekļa vietni, kuru ārvalstnieki apmeklē reti. *Ryanair* it īpaši norāda uz savas tīmekļa vietnes unikalitāti un pievilcību.

(93) Treškārt, atsauce uz maršrutiem 2005. un 2017. gada līgumos nebija paredzēta *Ryanair* popularizēšanai; tā drīzāk skaidrojama ar to, ka federālajai zemei vajadzēja, lai *Ryanair* uzņemtos saistības attiecībā uz noteiktu skaitu lidojumu un pasažieru, jo reklāmas efektivitāte un lietderība reģionā ir atkarīga no tās pamanāmības, kas savukārt ir atkarīga no potenciālo tūristu skaita, kuri apmeklē *Ryanair* tīmekļa vietni, un pasažieru skaita *Ryanair* gaisa kuģos, kuros lidojumu laikā tiek veikti tirgvedības pasākumi. *Ryanair* uzskata, ka saistības lidojumu un pasažieru skaita ziņā ir vislabākā garantija tam, ka *Ryanair* veiktā tirgvedība federālās zemes vārdā ir pietiekami pamanāma. Turklāt federālajai zemei ir vēlams palielināt ielidojošo pasažieru īpatsvaru. No reģionālās varas iestādes, proti, federālās zemes viedokļa raugoties, salīdzinājumā ar vietējiem pasažieriem, kuri lidostas izmanto ceļošanai uz galamērķiem ārvalstīs, iespēja, ka ielidojošie pasažieri, kuri ielido un pēc tam izlido no federālās zemes lidostām, reģionam radīs ar aeronavigāciju nesaistītus ieņēmumus, ir daudz lielāka. Ārvalstu pasažieri daudz biežāk tērē naudu reģiona viesnīcās, restorānos, suvenīru, vietējo produktu un pakalpojumu iegādei, automobiļu nomai utt., un reģiona tūrisma objekti nepārprotami vairāk interesē ieceļojošos pasažierus.

(94) Pakārtoti *Ryanair* apgalvo, ka federālā zeme ar tirgvedības līgumiem, iespējams, tiecās sasniegt ekonomiskus mērķus. Pat akcionāram, kuram pieder 17,5 % akciju, var būt ekonomiski mērķi. Pat nekontrolējoša līdzdalība, piemēram, federālās zemes līdzdalība *FFHG* pirms 2009. gada, no juridiskā viedokļa var pamatot kopīgu analīzi ar lidostas pakalpojumu līgumiem. Arī *Fraport* un Hesenes federālā zeme, kas ir pārējie divi *FFHG* akcionāri, bija attiecīgi valsts uzņēmums un valsts struktūra. Citiem vārdiem sakot, pat pirms Reinzemes-Pfalcas federālā zeme 2009. gada 1. janvārī ieguva 82,5 % dalību *FFHG*, gan 2005. gada tirgvedības līguma parakstītājs, gan *FFHG* īpašnieki galu galā pārstāvēja valsti. Tāpēc secinājums, ka līguma parakstītāju un *FFHG* nevar uzskatīt par vienu ekonomisku vienību, nav obligāts. Komisijai būtu vismaz jānošķir laikposms no 2005. gada 4. novembra (t. i., no 2005. gada tirgvedības līguma parakstīšanas) līdz 2008. gada 31. decembrim, kad federālajai zemei piederēja 17,5 % *FFHG*, un no 2009. gada 1. janvāra līdz 2017. gada 2. augustam, kad tai piederēja 82,5 % *FFHG*.

(95) Turklāt federālās zemes vispārējo interešu īstenošana neizslēdz vienlaicīgu komerciālo interešu īstenošanu. Federālā zeme, iespējams, ir rīkojusies kā "zīmola portfeļa" īpašniece.

(96) Turklāt tirgvedības pakalpojumu cena tika noteikta atbilstoši to tirgus vērtībai. Cena par tirgvedības pakalpojumiem *Ryanair* plašsaziņas līdzekļos atspoguļoja *Ryanair* tīmekļa vietnes īpašo popularitāti. *Ryanair* uzskata, ka Komisijas prakse, jo īpaši Marseļas un Bratislavas lietās ([20]), apstiprina šo pieņēmumu. Pēdējā lietā Komisija secināja, ka pat tad, ja lidosta vienkārši tiek parādīta *Ryanair* tīmekļa vietnē kā galamērķis, bet nemaksā par šiem papildu tirgvedības pasākumiem, nevar izslēgt iespēju, ka tam var būt zināma vērtība.

(97) Visbeidzot, *Ryanair* apgalvo, ka tā nav guvusi priekšrocības. *Ryanair* apgalvo, ka tās tirgvedības pasākumi attiecībā uz pašas veiktajiem pakalpojumiem ir atšķirīgi satura ziņā un ir atkarīgi no konkrētā laika. *Ryanair* tirgvedības pakalpojumus iegādājas gan publiskie, gan privātie pircēji. Nav noteikumu, ka klienta iegādātajiem tirgvedības pakalpojumiem nevajadzētu sniegt labumu citiem.

3.2.4. *2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp* FFHG *un* Ryanair

(98) *Ryanair* uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav sniegta salīdzinošā analīze un veikta tikai rentabilitātes analīze par 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumiem, nesniedzot nekādu iemeslu, kāpēc nav veikta salīdzinošā analīze. Komisijai būtu jāsalīdzina *Ryanair* līgumi ar publiskā sektora īpašumā esošām lidostām, kuras, iespējams, saņēmušas valsts atbalstu, ar līgumiem, ko tā noslēgusi ar privātām un publiskā/privātā sektora dalītā īpašumā esošām lidostām. Atbilstoši ES judikatūrai Komisijai būtu sākotnēji jāpaļaujas uz salīdzināšanas pieeju un jāizmanto uz izmaksām balstīts risinājums tikai tad, ja nav pieejama etalona. Ņemot vērā spriedumu *Chronopost* lietā ([21]) un Komisijas paziņojumu par valsts atbalsta jēdzienu ([22]), tikai gadījumos, kad salīdzināma privāta ieguldītāja nav, salīdzināšanu ar salīdzināmu tirgus dalībnieku var aizstāt ar rentabilitātes pārbaudi, kas balstīta uz izmaksām/ieņēmumiem. Tāpēc Komisijai būtu jāpaļaujas uz rentabilitātes pārbaudi (pamatojoties uz izmaksām un ieņēmumiem) tikai pakārtoti.

(99) Attiecībā uz 2013. un 2015. gada lidostas pakalpojumu līgumiem Komisija pieļāva juridisku kļūdu, konstatējot, ka iespējamā rentabilitātes samazināšanās (kuras nebija), nevis rentabilitātes trūkums ir pietiekams iemesls atbalsta konstatēšanai. Komisijas pieejā tiek pieņemts, ka tirgus ekonomikas dalībnieks nekad nepieņemtu, ka, jebkāda iemesla dēļ pārskatot līgumus, tiek samazināta peļņa. Ja šī pieeja tiktu apstiprināta, tirgus ekonomikas dalībnieka kritērija piemērošana pārvērstos par prasību nodrošināt pastāvīgu vai pieaugošu peļņu. Tādējādi netiktu ņemti vērā bieži vērojami apstākļi, kuros komersants var pieņemt mazāku peļņu. Piemēram, sakarā ar konkurenta ienākšanu

([20]) Komisijas Lēmums (ES) 2016/1698 (2014. gada 20. februāris) par pasākumiem SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07), ko Francija īstenojusi par labu lidostai *Marseille Provence* un aviosabiedrībām, kas izmanto šo lidostu (OV L 260, 27.9.2016., 1. lpp.); Komisijas Lēmums 2011/60/ES (2010. gada 27. janvāris) lietā C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un *Ryanair* (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.), 114. punkts.

([21]) Sk. Tiesas spriedumu (2003. gada 3. jūlijs) *Chronopost/UFEX*, apvienotās lietas C-83/01 P, C-93/01 P un C-94/01 P, ECLI:EU:C:2003:388, 38.–40. punktu.

([22]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.), 225.–228. punkts.

tirgū ieviesta cenu samazinājuma neto ietekme var būt peļņas samazinājums, tomēr komersants, iespējams, tik un tā ir rīkojies, lai maksimāli palielinātu peļņu. Šajā gadījumā, piemēram, ņemot vērā izmaiņas tirdzniecības nosacījumos, *FFHG* būtu bijis lietderīgi piekrist rentabilitātes samazinājumam, lai pieskaņotos *Ryanair* centieniem saglabāt nepietiekami rentablos maršrutus. Piemēram, Vācijā 2010. gadā tika ieviesta aviopasažieru nodeva 8 EUR apmērā, bet 2014. gadā tika ieviesta drošības maksa 3,36 EUR apmērā (vēlāk tā tika palielināta līdz 4,4 EUR). Šķiet, ka pirms korekciju apsvēršanas puses katru reizi nogaidīja vienu vai divus gadus, lai redzētu, vai pasākums tiks saglabāts vai atcelts, ņemot vērā tā negatīvo ietekmi uz satiksmi.

(100) *Ryanair* uzskata, ka, šauri koncentrējoties uz līguma 2013. gada papildinājumu un 2015. gada grozījumiem un neņemot vērā plašāku ainu attiecībā uz 2005. gada lidostas pakalpojumu līguma koriģēšanu, Komisija neievērotu principu, saskaņā ar kuru "privātā ieguldītāja kritērija piemērošanas ietvaros komercdarījums ir jāapskata tā kopumā [..]" ([23]).

(101) Turklāt 2013. gada decembra ziņojums, ko *Ryanair* pasūtījumā sagatavoja uzņēmējdarbības konsultāciju uzņēmums *Oxera*, liecina, ka 2013. gada lidostas pakalpojumu līgums un 2015. gada lidostas pakalpojumu līgums lidostai bija rentabli gan atsevišķi, gan tad, ja lidosta būtu varējusi turpināt vai atjaunot iepriekšējo lidostas pakalpojumu līgumu. Tas sniedz pārliecinošus pierādījumus tam, ka abi līgumi atbilst TEDP.

(102) Attiecībā uz 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumu *Ryanair* apgalvo, ka tas bija rentabls *ex ante* skatījumā, kā liecina *Oxera* ziņojums.

(103) Turklāt *Ryanair* apstrīd, ka 2016. gada lidostas pakalpojumu līgums ir attiecināms uz valsti un ietver valsts līdzekļus. Līgums tika parakstīts 2016. gada 9. septembrī, kad federālā zeme tikko bija pārtraukusi neveiksmīgo *FFHG* pārdošanas darījumu un aktīvi iesaistījās *FFHG* pārdošanā citam pircējam, un neilgi (piecus mēnešus) pirms tam, kad federālā zeme 2017. gada 1. martā parakstīja akciju pirkuma līgumu ar *HNA Airport Group GmbH*. Ņemot vērā to, ka akciju pirkuma līguma sagatavošana ilgst dažus mēnešus, ir paredzams, ka 2016. gada lidostas pakalpojumu līguma parakstīšanas brīdī federālā zeme jau zināja, ka *FFHG* tiks pārdots *HNA Airport Group GmbH* un ka federālajai zemei 2016. gada lidostas pakalpojumu līgums nebūs jāpilda. Tādējādi 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumu parakstīja federālā zeme, bet darīja to *HNA Airport Group GmbH* vārdā. Tā kā *HNA Airport Group GmbH* nav valsts struktūra, tā finanšu līdzekļi nav valsts līdzekļi, un arī līgums nebija attiecināms uz valsti.

3.3. ***FFHG* piezīmes**

3.3.1. *2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp* FFHG *un* Ryanair

(104) *FFHG* atsaucas uz *Ryanair* iesniegto *Oxera* ziņojumu un atkārtoti norāda, ka 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi atbilst TEDP.

(105) *FFHG* apstrīd Komisijas paustās šaubas par *PwC* 2016. gadā veiktās izpētes laiku un pieņēmumiem. Attiecībā uz laiku *FFHG* paskaidro, ka *PwC* prognozes tika darītas pieejamas *FFHG* projekta veidā pirms to galīgās redakcijas un tādējādi tika ņemtas vērā pirms 2016. gada lidostas pakalpojumu līguma noslēgšanas. Līgumā paredzētā stimulu shēma (tā sauktā "izaugsmes shēma") ir izstrādāta tā, lai *Ryanair* nesaņemtu atlaidi no maksas par pasažieri, ja pasažieru skaits samazinātos vai saglabātos tāds pats kā iepriekšējā gadā. Tādējādi *ex ante* varēja pieņemt, ka *Ryanair* pasažieru plūsma 2016. gada lidostas pakalpojumu līguma darbības laikā palielināsies. *FFHG* uzņēmējdarbības plānā 2017. gadam arī bija paredzēts, ka kopējais pasažieru skaits laikposmā no 2016. līdz 2017. gadam palielināsies par [5–10] %. Turklāt Komisijas bažas par to, ka *PwC* izpētē nav veikts riska novērtējums, tika risinātas *Oxera* ziņojumā. Tas attiecas arī uz Komisijas bažām attiecībā uz risku, ka *Ryanair* laikā no 2016. gada varēja

([23]) Pirmās instances tiesas spriedums (2008. gada 17. decembris), *Ryanair*/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 59. punkts.

nekavējoties pārtraukt visas darbības Frankfurtes-Hānas lidostā. *Oxera* pētījuma aprēķina pamatā ir gada pieauguma temps [3,5–4,0] % apmērā; tas atbilst nozares darbības rezultātiem attiecīgajā laikā. Ja *Ryanair* būtu varējusi gūt labumu no stimulu shēmas, 2016. gada lidostas pakalpojumu līguma vērtība būtu palielinājusies no [20–25] miljoniem EUR (pamatscenārijā) līdz [25–30] miljoniem EUR.

3.3.2. *Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana*

(106) *FFHG* apgalvo, ka apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana atbilst TEDP. *FFHG* apstrīd Komisijas šaubas par lēmumā par procedūras sākšanu izklāstītajiem punktiem attiecībā uz rentabilitātes analīzes metodiku.

(107) Pirmkārt, amortizācijas summa jau tika izslēgta no Vācijas aprēķinātajām naudas plūsmām.

(108) Otrkārt, sākotnējās ieguldījumu izmaksas aptuveni [100 000–200 000] EUR apmērā jau tika ņemtas vērā, un, pat ja tās nebūtu ņemtas vērā (kas nenotika), neto pašreizējā vērtība ("NPV") pēc to pievienošanas joprojām būtu pozitīva.

(109) Treškārt, *FFHG* paskaidro, ka lēmumā par procedūras sākšanu apšaubītās gada ienākošās naudas plūsmas faktiski attiecās vai nu uz ikgadējām iekasēšanas izmaksām un/vai fiksētajām papildu izmaksām, kas ir izejošās naudas plūsmas un tika pienācīgi aprēķinātas rentabilitātes analīzē, vai uz procentiem, kuru izslēgšanai no rentabilitātes analīzes būtu pozitīva ietekme uz NPV.

(110) Ceturtkārt, diskonta likme [4,0–4,5] % apmērā, kas lēmumā par procedūras sākšanu (266. apsvērums) tika apšaubīta kā pārāk zema, faktiski bija diezgan konservatīva. Pat pieņemot, ka piemērota alternatīvā diskonta likme varētu būt [5–10] %, šādai augstākai diskonta likmei būtu bijusi pozitīva, nevis negatīva ietekme uz NPV šo līgumu naudas plūsmas profila dēļ, jo īpašais nomas maksas maksājums no *Ryanair* par 2010. gadu veidoja ievērojamu ienākošās naudas plūsmas apjomu [0–5] miljonu EUR apmērā, un tā rezultātā katrā no nākamajiem 14 gadiem būtu ļoti neliela izejošā naudas plūsma. Tāpēc *FFHG* secina, ka diskonta likmes palielināšana joprojām novestu pie secinājuma, ka līgumi atbilda TEDP.

4. VĀCIJAS PIEZĪMES

4.1. Par pasākumiem attiecībā uz *FFHG*

4.1.1. *Reinzemes-Pfalcas federālās zemes piešķirtā garantija* FFHG

(111) Vācija noliedz ekonomiskās priekšrocības pastāvēšanu un alternatīvi atsaucas uz Komisijas Regulu (ES) Nr. 1407/2013 ([24]).

(112) Attiecībā uz ekonomisko priekšrocību Vācija atkārtoti uzsver, ka ir izpildīti kumulatīvie nosacījumi, kas paredzēti Komisijas paziņojumā par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ([25]) ("Paziņojums par garantijām"). Vācija apgalvo, ka a) aizņēmējam līguma noslēgšanas brīdī nebija finansiālu grūtību, b) garantijas apjomu varēja noteikt tās izsniegšanas brīdī un c) tā sedza ne vairāk kā 80 % no saistībām. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju Komisija lēmumā par procedūras sākšanu nav apstrīdējusi pirmo divu nosacījumu izpildi. Vienīgās šaubas, ko Komisija pauda lēmumā par procedūras sākšanu, šķiet, attiecas uz pēdējo no iepriekš minētajiem kumulatīvajiem nosacījumiem, proti, ka *FFHG* par garantiju maksāja uz tirgu orientētu cenu. Šajā sakarā Vācija apgalvo, ka cena ir uz tirgu orientēta cena.

([24]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1407/2013 (2013. gada 18. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 352, 24.12.2013., 1. lpp.).

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

(113) Pirmkārt, Vācija apgalvo, ka federālajai zemei nav īpašo zināšanu, lai aprēķinātu tirgus nosacījumiem atbilstošu garantijas prēmiju, un tā varēja pamatoti sagaidīt, ka [konsultanta] sagatavotie rezultāti būs pareizi. Vācija apgalvo, ka praksē, arī attiecībā uz izmaksām, no federālās zemes nevarēja sagaidīt, ka tā apšaubīs [konsultanta] ziņojumu, ja nav nekādu norāžu, ka tā pareizība ir apšaubāma un ka tas varētu radīt priekšrocību *FFHG* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Vācija apgalvo, ka nav nepieciešams noteikt, vai Komisijas aprēķins ir pareizs, jo federālā zeme ir izmantojusi kompetentu trešo personu, lai noteiktu garantijas prēmiju, kas atbilst tirgus prēmijām, un tādējādi ir izpildījusi savu pienākumu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem valsts atbalsta jomā. Federālā zeme norāda, ka šajā konkrētajā gadījumā puses būtu vienojušās par citu garantijas prēmiju, ja [konsultants] būtu nonācis pie cita secinājuma. Tādējādi federālā zeme uzskata, ka ir radusies tiesiskā paļāvība, kas Komisijai būtu jāņem vērā.

(114) Otrkārt, Vācija apgalvo, ka vērtētā garantija ir līguma izpildes garantija (*Vertragserfüllungsbürgschaft*). Vācija uzskata, ka šāda veida garantija rada ieguvumu garantijas devējam (t. i., federālajai zemei) garantijas izmantošanas gadījumā (*Bürgschaftsfall*), kas būtu jāņem vērā, nosakot garantijas prēmiju. Līguma izpildes garantija būtu jānovērtē pēc citiem kritērijiem nekā garantija aizdevuma nodrošināšanai, jo tā samazina garantijas devēja saistību neizpildes risku. Vācija paskaidro, ka *FFHG* saistību neizpildes gadījumā federālā zeme maksātu *Haitec* garantēto summu tikai pēc tam, kad *Haitec* atdotu īpašumu. Līdz ar to garantijas izmantošanas gadījumā federālā zeme saņemtu nekustamo īpašumu, ieskaitot pa šo laiku uzcelto tehniskās apkopes angāru, nemaksājot nekādu kompensāciju *Haitec*. Šādu tehniskās apkopes angāru varētu izmantot arī, ja lidojumi netiktu veikti, un tas vismaz saglabātu vai pat palielinātu īpašuma vērtību.

(115) Garantijas neizmantošanas gadījumā, kamēr federālā zeme būtu *FFHG* akcionārs, federālā zeme arī būtu guvusi labumu no īpašuma atkārtotas nodošanas *FFHG*, jo atkārtota nodošana palielinātu *FFHG* akciju kopējo vērtību.

(116) Pat pēc federālās zemes akciju nodošanas privātajam ieguldītājam *HNA* ieguvums federālajai zemei saglabājās, jo garantijas izmantošanas gadījumā *FFHG* bija pienākums nodot īpašumu federālajai zemei ([26]). Tas, ka īpašums, pateicoties uz tā uzbūvētajam tehniskās apkopes angāram, būtu vērtīgs, samazinātu federālās zemes faktisko saistību neizpildes risku.

(117) *FFHG* un federālās zemes pieņēmums laikā, kad notika vienošanās par garantiju, ka pārdošana *Haitec* izraisīs ilgtspējīgu zemesgabala vērtības pieaugumu, apstiprinājās retrospektīvi, jo *Haitec* veiktie ieguldījumi aptuveni 40 miljonu euro apmērā izrādījās ievērojami lielāki, nekā sākotnēji plānots.

(118) Turklāt Vācija apgalvo, ka pat tad, ja pieņem, ka Komisijas veiktais garantijas prēmijas aprēķins ir pareizs un ka starpība starp [konsultanta] noteikto prēmiju (2,56 %) un Komisijas noteikto prēmiju (3,10–4,41 %) rada ekonomisku priekšrocību *FFHG*, šo priekšrocību veido tikai 0,54 procentpunktu starpība, t. i., gada starpība 33 480 EUR apmērā. Pēc trim gadiem kopējā summa 100 440 EUR apmērā joprojām būtu ievērojami mazāka nekā Regulas (ES) Nr. 1407/2013 3. panta 2. punktā noteiktā summa.

(119) Visbeidzot, Vācijai nav zināms par saikni starp *Haitec* mātesuzņēmumu (*City Leasing Ltd*) un *Ryanair*.

4.1.2. FFHG *veiktā zemesgabala "divkāršā" pārdošana*

(120) Vācija informē Komisiju, ka pretēji tam, kas bija paredzēts 2014. gada pārdošanas līgumā starp *FFHG* un Reinzemes-Pfalcas federālo zemi, laikā, kad *FFHG* izmantoja savas atteikuma tiesības, netika sagatavots eksperta atzinums. Tā vietā zemesgabala *Housing* nodošana notika par 0 EUR, kas ir tāda pati cena kā sākotnējā pārdošanas cena.

([26]) Akciju pirkuma līgums ar *HNA*, 8.2. punkta 4. apakšpunkts.

(121) Vācija pamato šo lēmumu, apgalvojot, ka nekas neliecina, ka zemesgabala *Housing* cena laikposmā no 2014. gada pārdošanas līguma līdz atteikuma tiesību izmantošanai 2016. gadā būtu mainījusies. Turklāt Vācija norāda, ka sākotnējā ekspertu atzinumā, kuru Reinzemes-Pfalcas federālā zeme pasūtīja veikt Ekspertu atzinumu komitejai par īpašuma vērtību *Osteifel-Hunsrück* apgabalā un ko papildināja *SGD Nord* ziņojums, tika secināts, ka zemesgabala vērtība ir ievērojami negatīva (aptuveni [-5 līdz -2] miljoni EUR, pamatojoties uz aplēsēm par ēku nojaukšanas un zemes atjaunošanas izmaksām [4–6] miljonu EUR apmērā un uz pozitīvu zemes pārdošanas vērtību pēc ēku nojaukšanas un teritorijas atjaunošanas [1–4] miljonu EUR apmērā). Lai vēl vairāk uzsvērtu savu nostāju, Vācija pieprasīja jaunu eksperta atzinumu no Ekspertu atzinumu komitejas par īpašuma vērtību *Osteifel-Hunsrück* apgabalā pēc tam, kad tai tika paziņots lēmums par procedūras sākšanu, lai novērtētu, vai, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama atteikuma tiesību izmantošanas laikā, zemesgabala *Housing* tirgus vērtība patiešām bija 0 EUR. Šis atzinums apstiprina Vācijas veikto analīzi. Vācija paskaidro – to, ka *ADC* piedāvāja augstāku pārdošanas cenu, iespējams, noteica spekulācijas par to, ka zemesgabals *Housing* varētu tikt veiksmīgi attīstīts pēc lidostas privatizācijas. Šīs privātā ieguldītāja subjektīvās gaidas (kas, šķiet, nav realizējušās, jo zeme joprojām nav izmantota) nevar likt apšaubīt federālās zemes objektīvo analīzi pārdošanas brīdī, kā to apstiprina vēlākais eksperta atzinums.

4.2. **Par iespējamā atbalsta pasākumiem *Ryanair***

4.2.1. *2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un* Ryanair

(122) Vācija apgalvo, ka 2005. gada tirgvedības līgums nav atkarīgs no *FFHG* piedāvātajiem lidostas pakalpojumiem un ka Reinzemes-Pfalcas federālās zemes maksājumi *Ryanair* atbilst tirgus cenām. Šajā nolūkā Vācija salīdzināja *Ryanair* noteiktās cenas ar cenām citās tīmekļa vietnēs par līdzīgām reklāmas kampaņām. Turklāt Vācija apgalvo, ka tūrisms ir svarīgs Reinzemes-Pfalcas federālās zemes ekonomikai un ka 2015. gadā izstrādātajā tūrisma stratēģijā ir likts īpašs uzsvars uz ārvalstu tirgu, tāpēc Reinzemes-Pfalcas federālās zemes tirgvedības stratēģijā īpaša uzmanība ir pievērsta tam, kā panākt lielāku ieceļojošo ārvalstu tūristu skaitu. Šajā kontekstā Vācija uzskata, ka reklāma *Ryanair* tīmekļa vietnē ir visefektīvākā, jo šo tīmekļa vietni apmeklē starptautiskie lietotāji.

(123) No Vācijas viedokļa 2005. un 2017. gada tirgvedības līgums bija tūrisma veicināšanas pasākums, nevis *Ryanair* veicināšana. Tāpēc tirgvedības līgumi tika izstrādāti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, t. i., par federālās zemes veiktajiem maksājumiem visos gadījumos tika sniegti atbilstoši tirgvedības pakalpojumi ar pievienoto vērtību.

(124) Konkrētos pakalpojumus *Ryanair* sniedza kā atsevišķus tirgvedības pakalpojumus neatkarīgi no lidojumu veikšanas Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē vai tās tuvumā. Konkrētāk, mērķis bija popularizēt Reinzemi-Pfalcu kā tūrisma objektu un *Ryanair* pasažieru vidū, kas ieceļo Reinzemē-Pfalcā vai tās tuvumā esošās komerciālās lidostās, (ienākošā satiksme) palielināt to tūristu īpatsvaru, kuri Reinzemē-Pfalcā pavada vismaz vienu nakti. Papildus Frankfurtes-Hānas lidostai to vidū ir arī Karlsrūes/Bādenbādenes, Strasbūras, Zārbrikenes, Luksemburgas, Ķelnes-Bonnas un Frankfurtes pie Mainas lidostas. Pēdējais tirgvedības līgums tika noslēgts 2017. gada oktobrī, kad Frankfurtes-Hānas lidostas privatizācija jau bija pabeigta, 2017. gada vasarā nododot federālās zemes akcijas.

(125) Vācija uzskata, ka šī federālās zemes plašā pieeja, jo īpaši dažādu lidostu iekļaušana, arī ir pretrunā Komisijas hipotēzei (lēmuma par procedūras sākšanu 239. apsvērums), ka tirgvedības pasākumu galvenais mērķis bija veicināt *Ryanair* gaisa pārvadājumus uz Reinzemi-Pfalcu un no tās. Tam pretrunā ir fakts, ka lielākā daļa pasažieru, ko *Ryanair* apkalpoja Frankfurtes-Hānas lidostā, bija izceļojošie pasažieri ([75–80] % no Frankfurtes-Hānas pasažieru plūsmas veido izceļojošie pasažieri, kā to apliecina Vācijas iesniegtais *Dornier Consulting* pētījums). Komisijas pieņēmums, ka tūrisma veicināšanas mērķis "nav sasniegts", ir jānoraida kā tīri spekulatīvs. Komisija nav sapratusi, ka tirgvedības līgumu mērķis nebija tikai palielināt pasažieru skaitu. Vācija noraida Komisijas sākotnējo viedokli, ka 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi faktiski ietvēra atbalstu *Ryanair* darbībai. Vācija konkrēti uzsver, ka *Ryanair* saistības saskaņā ar 2017. gada tirgvedības līgumu varētu izpildīt arī tad, ja tūristi, kas ieceļotu citās lidostās ārpus federālās zemes, tiktu nogādāti Reinzemē-Pfalcā un tur paliktu pa nakti.

(126) *Ryanair* tika izvēlēta kā līgumslēdzēja puse, jo *Ryanair* piemīt augsta līmeņa kompetence dažādu vietu reklamēšanas jomā un *Ryanair* kā aviosabiedrība pārvadā tūristus no dažādām lidostām uz lidostām, kas atrodas federālajā zemē vai tās tuvumā. *Ryanair* reāli varēja atvest lielu skaitu apmeklētāju uz federālo zemi, jo *Ryanair* apkalpo lielu skaitu lidostu, kas atrodas federālajā zemē un tās apkārtnē, gadu gaitā tā ir izveidojusi spēcīgu klātbūtni tirgvedības nozares tirgū un tā ir pazīstama kā efektīva tirgvedības pakalpojumu sniedzēja.

(127) Vācija apgalvo, ka tirgvedības pakalpojumus varēja iegādāties bez atklāta konkursa, jo Vācijas publiskā iepirkuma tiesību aktos bija paredzēts atbrīvojums gadījumā, kad pakalpojumus faktiski spēj sniegt ja tikai viens komersants, proti, *Ryanair*. Turklāt, tā kā pirkums tika veikts, pildot tās sabiedriskās politikas uzdevumus, proti, veicinot tūrismu un reģionālās ekonomiskās attīstību, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme rīkojās kā publiskā iepirkuma veicējs, kas īstenoja savu sabiedriskās politikas mērķi.

(128) *FFHG* arī nekādā veidā nebija iesaistīts tirgvedības līgumu noslēgšanā. Tāpēc Komisijai tirgvedības stratēģija būtu jānošķir no Frankfurtes-Hānas lidostas attīstības.

(129) Vācija arī apgalvo, ka tirgvedības pakalpojumu cenas atbilda tirgum. 2017. gada sākumā tika noslēgts līgums ar ārēju un neatkarīgu ekspertu ar īpašām zināšanām gan tūrisma, gan lidostu nozarē. Eksperts noteica tirgvedības pakalpojumu tirgus cenas, veicot salīdzinošo novērtēšanu un tirgus izpēti, kas parādīja, ka *Ryanair* piedāvājums bija visizdevīgākais. Pēc tam eksperts identificēja dažādus aspektus, kas jāņem vērā, lai 2017. gada tirgvedības līgums atbilstu tirgus nosacījumiem, piemēram, termiņš nedrīkst pārsniegt trīs gadus un jāveic neatkarīga uzraudzība.

(130) *Ryanair* un Reinzemes-Pfalcas federālā zeme vienojās, ka maksājumi tiks veikti tikai tad, ja attiecīgajā laikposmā nakšņojošo apmeklētāju skaits tiks pienācīgi dokumentēts, pamatojoties uz vispārpieņemtām metodēm un tirgus standartiem. *Coyne Research* tika uzticēts uzraudzīt, kā *Ryanair* ievēro līguma noteikumus. Vācija paskaidro, ka laikposmā no [..] līdz [..] [..] trimestrim *Ryanair* Reinzemē-Pfalcā nogādāja vairāk nekā [..] nakšņojošo apmeklētāju ([..] % caur Frankfurtes-Hānas lidostu).

(131) Tā kā Komisija sāka LESD 108. panta 2. punktā noteikto procedūru, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme līgumu izbeidza no 2018. gada 31. decembra.

4.2.2. *Atbalsts* Ryanair *mācībām*

(132) Vācija apstiprināja, ka *Ryanair* bija federālās zemes maksājumu galasaņēmēja un ka *HCM* bija tikai starpnieks. Vācija izteica vēl četrus apsvērumus: pirmkārt, maksājumi nav uzskatāmi par valsts atbalstu; otrkārt, sūdzības iesniedzēja sniegtā informācija par *Ryanair* iespējami piešķirtā finansējuma summu ir nepareiza; treškārt, Vācija nevar sniegt informāciju, ko Komisija pieprasīja lēmumā par procedūras sākšanu; ceturtkārt, iespējamās atbalsta atgūšanas noilguma termiņš jau ir beidzies.

(133) Attiecībā uz pirmo punktu Vācija apgalvo, ka maksājumi *Ryanair* mācību atbalstam nav valsts atbalsts, jo tie nav saistīti ar saimniecisko darbību. Šie maksājumi drīzāk finansē darba tirgus politikas pasākumus. Tādējādi tie attiecas uz valsts varas īstenošanu. Maksājumu saņēmējs bija *Ryanair*, jo *Ryanair* sniedza pakalpojumus, kas ļāva *HCM* ar *a und o Gettmann* palīdzību īstenot darbības, t. i., veikt apmācību.

(134) Attiecībā uz otro punktu Vācija izsaka trīs apsvērumus. Pirmkārt, finansējums tika nodrošināts, atbilstoši pierādot tā izmantošanu, un finansējuma maksimālais apjoms bija 50 %. Otrkārt, *Lufthansa* apgalvojums, ka federālās zemes advokāts tiesas sēdē lietā T-492/15 ([27]) ir atzinis, ka federālā zeme patiešām ir sniegusi *Ryanair* nelikumīgu darbības atbalstu, nav zināms ne Vācijai, ne federālajai zemei, un tiesas sēdes protokolā šāda atzīšanās arī nav minēta. *Lufthansa* šā apgalvojuma pierādīšanas nolūkā būtu varējusi piekļūt tiesas sēdes audio materiāliem, bet tā to neizdarīja. Treškārt, *Lufthansa* no *HCM* gada pārskatiem secina, ka federālā zeme ir piešķīrusi atbalstu vismaz 2,7 miljonu EUR apmērā. *Lufthansa* apgalvojumi ir nepārliecinoši, un nekas neliecina par to, ka *HCM* pārskaitītie līdzekļi būtu izmantoti ļaunprātīgi un nebūtu izmantoti paredzētajiem sociālās politikas pasākumiem.

(135) Attiecībā uz trešo punktu Vācija atkārtoti norāda uz grūtībām sniegt vairāk informācijas, ņemot vērā, ka arhīvu glabāšanas periods saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem ir 10 gadi un tas ir beidzies. Tādējādi attiecībā uz Komisijas apsvērumu lēmumā par procedūras sākšanu, ka attiecīgo pasākumu, iespējams, varētu kvalificēt par atbalstu mācībām VGAR nozīmē, Vācija atbildēja, ka nepilnīgas dokumentācijas dēļ federālā zeme nevar noteikt, vai ir izpildīti VGAR 31. panta nosacījumi. Federālā zeme nezina, vai un kādā mērā personas, kas apmācītas saskaņā ar šīm programmām, tika nodarbinātas *Ryanair* pēc apmācības pabeigšanas. Vācijas iestādes nezina, vai un cik lielā mērā *Ryanair* parasti sedz dažādu kategoriju darbinieku mācību izmaksas un kad darbiniekiem var nākties pašiem segt mācību izmaksas (proporcionāli).

(136) Attiecībā uz ceturto punktu Vācija norāda, ka jautājumam par to, vai šajā lietā ir izpildīti kumulatīvie nosacījumi valsts atbalsta esībai, nav nozīmes, jo saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 17. pantu atbalsta atgūšanai pēc 10 gadiem jebkurā gadījumā būtu iestājies noilgums. Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 17. panta 2. punktu perioda sākumu aprēķina no atbalsta piešķiršanas dienas, un noteicošais ir pēdējā maksājuma datums. Pēdējais maksājums tika veikts 2003. gada beigās, līdz ar to noilguma termiņš beidzās 2013. gada beigās. Vācija apgalvo, ka atbalsts mācībām pirmo reizi tika izskatīts Komisijas 2017. gada 13. marta informācijas pieprasījumā. Šajā brīdī noilguma termiņš jau bija beidzies vairāk nekā pirms trim gadiem, tādējādi to vairs nebija iespējams pārtraukt.

4.2.3. *Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana*

(137) Vācija apstrīd valsts atbalsta esību, pamatojoties uz to, ka lēmums par tehniskās apkopes angāra būvniecību un apkalpes un pilotu skolas finansēšanu bija autonoms *FFHG* vadības lēmums.

(138) Tā arī noraida sūdzības iesniedzēja apgalvojumu, ka tehniskās apkopes angārā bija iespējams apkalpot tikai tos galvenos lidmašīnu veidus, ko tolaik izmantoja *Ryanair* (*Boeing 737*). Tur būtu iespējams apkalpot arī citus vidēja attāluma gaisa kuģus, piemēram, *Airbus A320*. Vācija paskaidroja, ka tehniskās apkopes angārs ir projektēts tā, lai tā ilgtermiņa darbmūžs būtu aptuveni 30 gadi. Tā kā līgums ar *Ryanair* ir noslēgts uz 15 gadiem, *FFHG* nebūtu bijis ieinteresēts projektēt tehniskās apkopes angāru ekskluzīvi *Ryanair* izmantošanai.

(139) Vācija apgalvo, ka nav pierādījumu, kas pamatotu konstatējumu par priekšrocību, kas piešķirta *Ryanair*, noslēdzot līgumus. *FFHG* veica detalizētu rentabilitātes izpēti, kas tika iesniegta uzraudzības padomei. Komisija apšaubīja dažus šīs izpētes pieņēmumus. Vācijas rīcībā nav pierādījumu, kas liecinātu, ka vadības pieņēmumi tolaik bija acīmredzami nepareizi no attiecīgās *ex ante* perspektīvas.

(140) Turklāt Vācija norāda, ka pat tad, ja šajā gadījumā tiktu pieņemts, ka *Ryanair* tiek piešķirta priekšrocība saskaņā ar valsts atbalsta tiesību aktiem un ka pasākums ir attiecināms uz valsti (kas tā nebija), šādu ieguldījuma atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu un 2005. gada Kopienas vadlīnijām par lidostu finansēšanu un atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām ([28]) ("2005. gada Aviācijas vadlīnijas").

([27]) *Deutsche Lufthansa AG*/Komisija, 2018. gada 9. jūlija tiesas sēde.
([28]) OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

(141) Visbeidzot, Vācija apgalvo, ka apkalpes un pilotu skolas, kā arī tehniskās apkopes angāra finansēšana būtu saderīga ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju, būvējot tehniskās apkopes angāru un būvējot apkalpes un pilotu skolu, tika radītas aptuveni 50 kvalificētas darbvietas. Vācija uzskata, ka izveidotā infrastruktūra bija nepieciešama un piemērota reģionālās attīstības mērķu sasniegšanai, par ko liecina tās labais izmantošanas līmenis, kas atbilst arī vidēja termiņa perspektīvām.

4.2.4. *2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp* FFHG *un* Ryanair

(142) Vācija apgalvo, ka 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp *FFHG* un *Ryanair* nav valsts atbalsts. Turklāt Vācija uzsver, ka pretēji Komisijas pieņēmumam lēmumā par procedūras sākšanu (108. un 109. apsvērums) Vācijas novērtējums un pamatojums laika gaitā nav mainījies.

(143) Šajā nozarē līguma pamata maiņa un pielāgošana aptuveni 15 gadu laikā ir ierasta prakse. Tas ir saistīts, piemēram, ar izmaiņām piemērojamajā tiesiskajā regulējumā un konkrēti ar to, ka šajā laikposmā divas reizes tika ieviestas jaunas Komisijas pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviosabiedrībām, tādējādi no jauna definējot reģionālās lidostas ekspluatācijas praksi.

(144) Vācija apšauba, vai uz valsti varētu attiecināt kādu priekšrocību. Vācija atkārtoti uzsver, ka *FFHG* vadība tolaik rīkojās neatkarīgi, un tas nozīmē, ka šādu līgumu apspriešana ar *Ryanair* notika neatkarīgi. Konkrētāk, šiem līgumiem nebija nepieciešams uzraudzības padomes (*Aufsichtsrat*) apstiprinājums, bet tos juridiski varēja noslēgt tikai vadība.

(145) Tas, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme 2005. gadā un vēlāk arī 2017. gadā noslēdza tirgvedības līgumus ar *Ryanair*, neliecina par to, ka federālā zeme būtu vēlējusies saglabāt un veicināt *Ryanair* gaisa pārvadājumus Frankfurtes-Hānas lidostā.

(146) Turklāt, ņemot vērā jaunāko Savienības tiesu judikatūru, Vācija šaubās par selektivitātes pastāvēšanu. Vācija apgalvo, ka tas vien, ka ir noslēgts divpusējs līgums, pats par sevi nevar pamatot selektivitātes pastāvēšanu. Vispārējā tiesa 2018. gada 13. decembra spriedumā lietā T-77/16 ([29]) norādīja, ka tas vien, ka divpusējo līgumu noteikumi atšķiras no piemērojamā maksu cenrāža prasībām vai citu divpusēju līgumu prasībām, nerada selektivitāti. Drīzāk Komisijai ir jāspēj pierādīt, ka aviosabiedrībai piešķirtie nosacījumi atšķiras no tiem, kas būtu piemērojami citām aviosabiedrībām. Vācija paskaidro, ka 2013. un 2015. gada lidostas pakalpojumu līgumos nav paredzētas jaunas lidostas nodevas, kas atšķiras no Frankfurtes-Hānas lidostā piemērojamās vispārējās lidostas maksu shēmas. Tā vietā 2013. un 2015. gada lidostas pakalpojumu līgumi pagarina spēkā esošos nosacījumus attiecīgi vēl par trim un pieciem gadiem.

(147) Vācija uzskata, ka ar *Ryanair* saskaņotās nodevas atbilst vispārējai lidostas maksu shēmai, ko piemēro Frankfurtes-Hānas lidostā un kas kopš 2006. gada pamatā nav mainījusies. Vienīgā atšķirība starp līguma 2016. gada 2. papildinājumu un Frankfurtes-Hānas lidostā piemērojamo vispārējo lidostas maksu shēmu ir tā, ka lidostas maksa [..] EUR apmērā par katru izlidojošo pasažieri tiek piemērota jau tad, kad izlidojošo un ielidojošo pasažieru skaits sasniedz [..] pasažierus, nevis tikai [..] pasažierus. Turklāt Vācija apgalvo, ka jebkura cita aviosabiedrība, kas nodrošinātu salīdzināmu pasažieru skaitu, būtu varējusi izmantot lidostu ar salīdzināmiem, nediskriminējošiem noteikumiem, t. i., tā būtu varējusi noslēgt līdzīgu līgumu ar *FFHG*.

(148) Vācija apgalvo, ka arī līguma 2016. gada 2. papildinājums atbilda tirgus ekonomikas dalībnieka principam, un apliecinājumam iesniedza *PwC* sagatavoto papildu rentabilitātes analīzi ("*PwC* izpēte"). Lēmuma par procedūras sākšanu 287. apsvērumā norādīts, ka izpēte tika pasūtīta agrākais divas dienas pirms līguma 2016. gada 2. papildinājuma noslēgšanas. Vācija paskaidroja, ka *PwC* izpēte tika gatavota un apspriesta ar *FFHG* ilgu laiku, un tāpēc *FFHG* vadība līguma noslēgšanas brīdī par to pilnībā zināja. Tāpēc Vācija apstrīd, ka izpēte tika pasūtīta tikai divas dienas pirms līguma noslēgšanas. Vācija paskaidro, ka *PwC* faktiski jau no paša sākuma sniedza atbalstu sarunu procesā.

([29]) Vispārējās tiesas spriedums, 2018. gada 13. decembris, *Ryanair* un *Airport Marketing Services*/Komisija, T-77/16, ECLI:EU:T:2018:947.

(149) Turklāt Vācija apgalvo, ka ar līguma 2016. gada 2. papildinājumu *Ryanair* nav piešķirta priekšrocība un *PwC* novērtējums ir pareizs. Divus gados pēc līguma noslēgšanas pasažieru skaits pārsniedza 2 miljonus, t. i., vidēji sasniedzot aptuveni 2,28 miljonus, tādējādi pārsniedzot prognozi vairāk nekā par [7–10] %.

(150) Šajā sakarā Vācija arī uzsver, ka līguma 2013. gada papildinājumā nav neviena noteikuma, kas paredzētu, ka lidostas maksu [..] EUR apmērā par katru pasažieri piemēro, izlidojošo un ielidojošo pasažieru skaitam sasniedzot [..]. Tas nebija nepieciešams, jo līguma papildinājums skaidri nosaka, ka izlidojošo pasažieru izmaksas nav iekļautas līguma 2013. gada papildinājumā. Izlidojošajiem un ielidojošajiem pasažieriem piemēroto lidostas maksu pamatā vienmēr ir bijusi Frankfurtes-Hānas lidostā piemērojamā lidostas maksu shēma, kas vienādi attiecas uz visiem Frankfurtes-Hānas lidostas lietotājiem. Tādējādi ar *Ryanair* saskaņotās nodevas atbilda Frankfurtes-Hānas lidostā piemērojamajai 2012. gada lidostas maksu shēmai, kas kopš 2006. gada gandrīz nebija mainījusies. Vācija norāda, ka Komisija jau ir konstatējusi, ka 2006. gada lidostas maksu shēma, ko piemēroja Frankfurtes-Hānas lidostā, lidostas lietotājiem neradīja ekonomisku priekšrocību ([30]).

(151) Turklāt 2015. gada grozījumu galvenais mērķis bija pagarināt spēkā esošos līgumus līdz 2017. gada 31. martam, lai nodrošinātu juridisko noteiktību privatizācijas procesa sākumā. 2015. gada grozījumos ir iekļauti vairāki aspekti, no kuriem daži iepriekš nebija reglamentēti, piemēram, atbalsts *Ryanair* angāra jaudas palielināšanā. Taču daži noteikumi bija tik vispārīgi un nekonkrēti (piemēram, "sadarboties, lai atrastu angāra telpas ar zemām izmaksām"), ka šķiet acīmredzams, ka puses šajā ziņā pauda tikai nodomus. Tomēr tas neradīja juridiskas saistības ar konkrētām skaitļos izsakāmām monetārajām sekām, par kurām varētu veikt ekonomisko analīzi. Gluži pretēji, būtu bijuši nepieciešami papildu līguma precizējumi, kas netika veikti.

5. **PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS**

5.1. **Atbalsta esība**

(152) Pamatojoties uz 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".

(153) LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai atbalsts būtu valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jāizpilda visi turpmāk minētie nosacījumi. Finansiālo atbalstu piešķīrusi valsts vai tam jābūt piešķirtam no valsts līdzekļiem, priekšroka tiek dota konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, tas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(154) Turpmākajās iedaļās Komisija novērtēs, vai iepriekš 2. iedaļā aprakstītie pasākumi atbilst šiem kumulatīvajiem kritērijiem un tādējādi ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

5.1.1. *Par iespējamā atbalsta pasākumiem* FFHG

5.1.1.1. Reinzemes-Pfalcas federālās zemes piešķirtā garantija *FFHG*

5.1.1.1.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

(155) Komisija saskaņā ar lēmumu par procedūras sākšanu secina, ka *FFHG* ir uzņēmums, kas veic saimniecisku darbību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē (sk. lēmuma par procedūras sākšanu 148. un 149. apsvērumu).

([30]) Komisijas Lēmums (ES) 2016/789 (2014. gada 1. oktobris) par valsts atbalstu SA.21121 (C29/2008) (ex NN 54/2007), ko Vācija īstenojusi attiecībā uz Frankfurtes-Hānas lidostas finansēšanu un finansiālajām attiecībām starp lidostu un *Ryanair* (OV L 134, 24.5.2016., 46. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/789/oj), 494. apsvērums.

5.1.1.1.2. Valsts līdzekļu izmantošana un attiecināmība uz valsti

(156) Komisija saskaņā ar lēmumu par procedūras sākšanu (sk. 150. apsvērumu) uzskata, ka garantija ir attiecināma uz valsti un ietver valsts līdzekļus.

5.1.1.1.3. Ekonomiska priekšrocība

(157) Lēmumā par procedūras sākšanu netika izdarīti secinājumi par ekonomisko priekšrocību.

(158) Jautājums ir par to, vai garantija, ko federālā zeme sniedza *FFHG*, it īpaši garantijas cena, par kuru vienojās *FFHG* un federālā zeme, ir uzskatāma par ekonomisku priekšrocību. Šajā nolūkā ir jānosaka, vai garantija atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam, t. i., ir jānovērtē, vai līdzīgos apstākļos līdzīga lieluma privāts ieguldītājs, kas darbojas normālos tirgus ekonomikas apstākļos, varētu izšķirties piešķirt attiecīgo garantiju ([31]).

(159) Komisijas 2008. gada paziņojuma par EK līguma 87. un 88. panta piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ([32]) ("Paziņojums par garantijām") 3. iedaļā ir izklāstīti vairāki nosacījumi, kas atvieglo novērtējumu par to, vai garantija atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam un vai var uzskatīt, ka priekšrocības nav.

(160) Paziņojuma par garantijām 3.2. punktā minētie kumulatīvie nosacījumi, kas jāizpilda, lai noteiktu ekonomiskas priekšrocības neesību, ir šādi: a) garantijas saņēmējs nav nonācis finansiālās grūtībās, b) garantiju izsniedzot, var pienācīgi noteikt tās apmēru, c) garantija aptver ne vairāk par 80 % no aizdevuma vai citu finanšu saistību nenomaksātās daļas un d) par garantiju tiek maksāta uz tirgu orientēta cena.

(161) Federālā zeme un *FFHG* vienojās par garantijas prēmiju 2,56 % apmērā, pamatojoties uz novērtējumu, ko veica šim nolūkam nolīgts konsultants ([33]). Savā novērtējumā konsultants, ar kuru Vācijas iestādes noslēdza līgumu, vispirms aplēsa *FFHG* atsevišķo reitingu, izmantojot *Moody's RiskCalc* rīku. Pamatojoties uz revidētajiem *FFHG* finanšu pārskatiem par 2012. gadu, atsevišķais reitings tika novērtēts kā [...] viena gada termiņā un [...] piecu gadu termiņā ([34]). Vācijas iestāžu konsultants koriģēja šo atsevišķo reitingu, pamatojoties uz garantijas līguma īpatnībām, iegūstot aplēsi [..] (kas atbilst [..] *Standard & Poor's* skalā).

(162) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par Vācijas iestāžu nolīgto konsultantu aplēsēm. Šaubas bija saistītas ar piemēroto metodi, kā arī to datu atbilstību, kas izmantoti garantijas prēmijas noteikšanai. Turklāt sūdzības iesniedzējs pauda šaubas par tirgus dalībnieka principa piemērojamību.

(163) Tādējādi Komisija novērtēs, vai tirgus dalībnieka princips ir piemērojams un, ja tā, vai garantijas prēmija 2,56 % apmērā atbilst tirgus prasībām.

([31]) Skat., piemēram, Tiesas spriedumu, 1990. gada 21. marts, Beļģija/Komisija (*Tubemeuse*), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 29. punkts; Tiesas spriedumu, 1991. gada 21. marts, Itālija/Komisija (*Alfa Romeo*), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, 18. un 19. punkts; Vispārējās tiesas spriedumu, 1998. gada 30. aprīlis, *Cityflyer Express*/Komisija, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51. punkts; Vispārējās tiesas spriedumu, 1999. gada 21. janvāris, *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija, apvienotās lietas T-129/95, T-2/96 un T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, 104. punkts; Vispārējās tiesas spriedumu, 2003. gada 6. marts, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un Ziemeļreina-Vestfālene/Komisija, apvienotās lietas T-228/99 un T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([32]) OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.

([33]) 21. apsvērums.

([34]) *FFHG* reitinga aplēse, izmantojot *Moody's RiskCalc* rīku un nerevidētus finanšu pārskatus par 2012. gadu, ir vienāda ar [..]

5.1.1.1.3.1. TEDP piemērojamība

(164) Pirmais jautājums ir par to, vai tā, kā rīkojās Reinzemes-Pfalcas federālās zeme, pamatojoties uz ekonomisko analīzi, principā būtu varējis rīkoties privāts uzņēmējs. Tas iepriekšpieņem, ka attiecīgā darbība ir saimnieciska darbība un ka privāts ieguldītājs *a priori* veiktu šādu darbību.

5.1.1.1.3.1.1. Garantijas līguma noslēgšana ir saimnieciska darbība

(165) Saskaņā ar Tiesu "[..] privātā ieguldītāja kritērija piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, ka attiecīgā dalībvalsts piešķir ekonomiskas priekšrocības tai piederošam uzņēmumam akcionāres statusā, nevis valsts varas nesējas statusā" ([35]). Šajā gadījumā valsts ir noslēgusi garantijas līgumu ar *Haitec* par labu *FFHG*. Uz garantijas līgumu ar *Haitec*, kā arī līgumu par garantijas prēmiju ar *FFHG* attiecas civiltiesības, šajā gadījumā – Vācijas *Kreditsicherungsrecht* (nodrošināto darījumu likumi). Tāpēc, noslēdzot šo līgumu, valsts nerīkojās kā suverēns subjekts, bet gan kā privāts uzņēmējs. Ne *Lufthansa*, ne Vācijas valdība neapstrīd, ka attiecīgā darbība nav valsts varas īstenošana un līdz ar to tā ir saimnieciska darbība.

5.1.1.1.3.1.2. Privāts uzņēmējs būtu varējis noslēgt attiecīgo garantijas līgumu

(166) Tiesa uzskata, ka pārbaude par to, vai privāts uzņēmējs būtu veicis šādu saimniecisko darbību, ir jāinterpretē plaši ([36]). Tiek uzskatīts, ja publiskais sektors nodrošina kapitālu, lai nodrošinātu uzņēmuma pagaidu izdzīvošanu, ar nosacījumu, ka tas turpina rentabli darboties pēc pārstrukturēšanas, tas atbilst TEDP ([37]). Tikai tad, ja ekonomiskā situācija sabiedrībā, kurā kapitāls tiek ieguldīts, kopā ar situāciju attiecīgajā nozarē neliecina par uzlabošanās izredzēm, papildu kapitāla ieguldīšanu vairs nevar uzskatīt par saderīgu ar TEDP principu. Šie apsvērumi attiecas arī uz garantijas prēmijām to noteikšanas brīdī ([38]).

(167) Pretēji sūdzības iesniedzēja apsvērumos apgalvotajam Vācija apstiprināja Komisijai, ka *Haitec* nebija nonācis finansiālās grūtībās. Turklāt jautājumam, vai neviens cits privāts ieguldītājs tajā laikā *de facto* nebūtu piešķīris *Haitec* šādu garantiju par labu FFHG, nav nozīmes. Vienīgais izšķirošais faktors ir tas, vai darbība joprojām ir ekonomiski ilgtspējīga, līdz ar to *hipotētisks* ieguldītājs varētu paredzēt šādu izvēli. Ar to vien, ka *FFHG* bija juridisks pienākums turpināt, iespējams, zaudējumus nesošu darījumu ar *Ryanair* (kas šajā gadījumā tā nav), nepietiek, lai garantiju starp federālo zemi un *Haitec* kvalificētu par komerciāli dzīvotnespējīgu. Kā minēts iepriekš, īslaicīgs deficīts neizslēdz TEDP piemērojamību, ja ilgtermiņā ir acīmredzams ilgtspējīgs uzlabojums. Šajā gadījumā *Haitec* sniegtā informācija liecina, ka *Haitec* ieguldījumi apkopes angārā aptuveni 40 miljonu EUR apmērā bija ievērojami lielāki, nekā sākotnēji plānots, un tas liecina, ka garantijai bija ekonomiska stimulējoša ietekme, kas izraisīja teritorijas ilgtspējīgu stiprināšanu, un tāpēc tā bija ekonomiski pamatota.

(168) Lai novērtētu, vai attiecīgo saimniecisko darbību būtu veicis privāts uzņēmējs, ir jāņem vērā arī pašas saimnieciskās darbības tiesiskais regulējums, šajā gadījumā – garantijas līgums. Citiem vārdiem sakot, lai TEDP nebūtu piemērojams, garantijas līgumam būtu jābūt nerentablam pat tā teorētiskajā izpratnē. Kā minēts iepriekš, garantija tika izstrādāta tā, lai tai būtu pozitīva ekonomiskā ietekme, kas tai bija. Tomēr garantijas līgums bija izstrādāts tā, ka pat būvniecības projekta hipotētiskas neveiksmes gadījumā kāda no 19. apsvērumā minētajiem apstākļiem iestāšanās dēļ, neraugoties uz šiem apstākļiem, tas joprojām būtu ekonomiski ienesīgs. Faktiski garantijas līgums

([35]) Skat. Tiesas spriedumu, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/*Électricité de France* (*EDF*), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 82. un nākamie punkti.

([36]) Pirmās instances tiesas spriedums, 2000. gada 12. decembris, *Aéroports de Paris*/Komisija, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, 107. punkts.

([37]) Skat. Tiesas spriedumu, 1991. gada 21. marts, Francija/Komisija, C-305/89 P, ECLI:EU:C:1991:142, 20. punkts: "Jāpiebilst, ka, lai gan privātais ieguldītājs, kura iesaistīšanās jāsalīdzina ar valsts ieguldītāju, kas virzās uz ekonomikas politikas mērķu sasniegšanu, ne vienmēr rīkosies kā parasts ieguldītājs, kurš ieguldīs kapitālu, lai gūtu peļņu samērā īsā termiņā, šādam ieguldītājam ir vismaz jārīkojas kā privātai kontrolakciju sabiedrībai vai privātai uzņēmumu grupai, kas piemēro strukturālu politiku, ievērojot vispārēju vai nozares stratēģiju, un ko virza izredzes uz ilgtermiņa ienesīgumu".

([38]) Sk. Tiesas spriedums, 1991. gada 21. marts, Itālijas Republika/Komisija, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 23. un 24. punkts.

bija formulēts tā, ka garantijas prasījuma gadījumā federālā zeme maksātu garantijas summu tikai vienlaikus ar īpašuma atdošanu no *Haitec* puses un saskaņā ar līguma C iedaļas 8. panta 3. punktu – bez *FFHG* pienākuma atlīdzināt *Haitec* jebkādus izdevumus. Tas nozīmē, ka garantijas prasījuma gadījumā *FFHG* saņemtu zemesgabalu, arī uz tā uzbūvēto angāru, neatlīdzinot *Haitec* saistītos izdevumus. Tādējādi *FFHG* saņemtu īpašumu ar augstāku vērtību un varētu to izmantot citiem komerciāliem mērķiem. Savukārt federālās zemes īpašumā esošo *FFHG* akciju vērtība palielinātos. Komisija arī norāda, ka pēc federālās zemes *FFHG* akciju nodošanas *HNA* 2017. gadā garantijas izmantošanas gadījumā *FFHG* bija pienākums nodot īpašumu, arī uz tā uzbūvēto angāru, federālajai zemei. Tāpēc privāts ieguldītājs būtu varējis paredzēt šādu saimniecisko darbību.

(169) Komisija secina, ka TEDP ir piemērojams.

5.1.1.1.3.2. Garantijas prēmijas atbilstība tirgum

(170) Otrais izskatāmais jautājums – vai garantijas prēmija 2,56 % apmērā ir tirgum atbilstošo likme.

(171) Komisijai bija šaubas turpmāk aprakstītajos aspektos ([39]). Pirmkārt, lai aprēķinātu ienesīguma likmi obligācijām, ko emitējuši uzņēmumi, kuru reitings ir [..], ar 15 gadu termiņu, "ieguvuma aprēķina pieejā" izmanto šo uzņēmumu emitēto obligāciju ar 10 gadu termiņu ienesīgumu un pēc tam pieskaita starpību starp Vācijas valsts obligāciju ar 15 gadu termiņu un šādu obligāciju ar 10 gadu termiņu ienesīgumu. Rezultātā iegūtā starpība, visticamāk, ir zemāka nekā šāda pati starpība uzņēmumiem ar [..] reitingu, jo Vācijas valsts obligācijām ir ļoti augsts AAA reitings (t. i., attiecībā uz šādiem augstiem reitingiem starpība starp dažādu termiņu obligāciju ienesīguma likmēm nav liela, salīdzinot ar līdzīgu starpību uzņēmumiem ar zemāku reitingu). Tā rezultātā Komisija konstatēja, ka, izmantojot šo metodi, [konsultanta] garantijas prēmijas aplēsēs, visticamāk, ir par zemu novērtēta tirgus etalonvērtība. Otrkārt, tādas pašas šaubas rodas attiecībā uz salīdzinošās novērtēšanas pieejas izmantošanu ar *CDS* likmēm, kas ir plaši atzīti kredītriska rādītāji. *CDS* likmes atklāj, ka atbilstošai garantijas prēmijai uzņēmumam, kura individuālais reitings ir [..], vajadzētu būt diapazonā no 3,10 līdz 4,41 % atkarībā no tā, vai ir iekļauta korekcija attiecībā uz līguma specifiskajām īpašībām. Saskaņotā garantijas prēmija 2,56 % apmērā ir zem šā diapazona apakšējās robežas. Treškārt, Komisija norādīja, ka, pat pieņemot visas Vācijas ierosinātās reitinga korekcijas un pieņemot [..] kā *FFHG* reitingu, garantijas prēmija, kas iegūta no *CDS* likmēm (3,1 %), ir lielāka par 2,56 %, par ko vienojās puses. Kopumā šie argumenti radīja bažas par to, ka saskaņotā garantijas prēmija varētu būt pārāk zema salīdzinājumā ar tirgus apstākļiem uzņēmumiem ar tādu pašu reitingu kā *FFHG*.

(172) Vācijas apsvērums, ka federālā zeme bija tiesīga paļauties uz [konsultanta] kompetenci un ka [konsultanta] noteikto garantijas prēmiju nevarēja apstrīdēt *ex post*, ir jānoraida. Tas nozīmētu, ka Komisijas ekskluzīvo kompetenci pārbaudīt valsts atbalstu varētu apiet ar nepareiziem valsts vai privātu konsultāciju uzņēmumu novērtējumiem. Tāpēc Komisija bija tiesīga apšaubīt [konsultanta] aprēķinus, lai novērtētu, vai pastāvēja ekonomiska priekšrocība.

(173) Tāpat Vācijas arguments, ka Komisija savā aprēķinā nav ņēmusi vērā faktu, ka attiecīgā garantija ir "līguma izpildes garantija", kas piešķīra Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei ekonomisku priekšrocību, ar kuru tika kompensēta zemāka garantijas prēmija, nav būtisks tirgus cenas aprēķinā.

(174) Turpretī *Lufthansa* apgalvoja, ka garantijas prēmija, kas iegūta no kredītriska mijmaiņas darījumu (*CDS*) likmēm (3,1 %), nav atbilstoši izvēlēta etalonvērtība, jo Komisija ir kļūdaini uzskatījusi *FFHG* par "aizņēmēju".

([39]) Lēmums par procedūras sākšanu, 154.–159. apsvērums.

(175) Turklāt *Lufthansa* uzskatīja, ka garantijas prēmijai bija jābūt vismaz 7,98 %, radot priekšrocību 5,42 % apmērā. *Lufthansa* apgalvo, ka Paziņojums par atsauces likmēm bija jāņem vērā, taču izmantojot tās tikai kā aizstājējlikmes garantijas prēmijas aprēķināšanai. Papildus tam *Lufthansa* apgalvo, ka *FFHG* ekonomiskās situācijas dēļ patiešām neviens cits privāts ieguldītājs nebūtu apsvēris šādu līgumu un ka šis riska profils būtu jāņem vērā.

(176) Komisija noraida abus šos argumentus. Komisija bija tiesīga izmantot Paziņojumu par atsauces likmēm un attiecīgi novērtēja *FFHG* ar [..] reitingu, kas – kā paskaidrots iepriekš (171. apsvērumā) – nav augsts reitings un ir tiešā veidā saistīts ar *FFHG* ekonomisko stāvokli.

(177) Tādēļ Komisija secina, ka garantijas prēmija nebija tirgus situācijai atbilstošo likme.

(178) Jāsecina, ka cenas starpība starp Komisijas noteikto minimālo tirgum atbilstošo likmi (3,10 %) un faktisko likmi (2,56 %) attiecībā uz garantiju rada ekonomisku priekšrocību (0,54 %).

5.1.1.1.4. Selektivitāte

(179) LESD 107. panta 1. punktā ir noteikts, ka, lai pasākumu varētu definēt kā valsts atbalstu, tam ir jādod priekšroka "konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai". Garantija, kas uzņēmumam *Haitec* tika piešķirta par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu, dod priekšroku tikai *FFHG* kā uzņēmumam un tādējādi ir selektīva.

5.1.1.1.5. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(180) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda uzskatu, ka *FFHG* – vismaz potenciāli – konkurē ar citiem Savienības lidostu ekspluatantiem, ņemot vērā, ka saskaņā ar Savienības tiesību aktiem gaisa transporta jomā Savienības aviosabiedrības var brīvi piedāvāt gaisa transporta pakalpojumus katrā Savienības iekšējā maršrutā. Tāpēc ekonomiskā priekšrocība, kas sākotnēji tika noteikta *Haitec* garantijas līmenī, vismaz potenciāli izkropļo konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm ([40]).

(181) Tomēr ir jāpārbauda, vai 0,54 punktu starpība, kas rada ekonomisku priekšrocību, ir uzskatāma par atbalsta pasākumu, kurš saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 3. panta 1. punktu ir atbrīvots no LESD 108. panta 3. punktā paredzētās paziņošanas prasības.

(182) Pirmkārt, garantijas prēmija ietilpst Regulas (ES) Nr. 1407/2013 1. panta darbības jomā.

(183) Otrkārt, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 3. panta 2. punkta pirmo daļu kopējais *de minimis* atbalsts, ko viena dalībvalsts piešķīrusi vienam uzņēmumam, jebkurā triju fiskālo gadu periodā nedrīkst pārsniegt 200 000 EUR.

(184) Tomēr, ja – kā tas ir šajā gadījumā – attiecīgais pasākums ir garantija, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 4. panta 6. punktu ir jāņem vērā bruto dotācijas ekvivalents un ir jāievēro citi īpaši nosacījumi. Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 4. panta 1. punktu šo regulu piemēro vienīgi atbalstam, kuram ir iespējams iepriekš precīzi aprēķināt bruto dotācijas ekvivalentu ("pārredzams atbalsts"). Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 4. panta 6. punktu atbalstu garantiju veidā uzskata par pārredzamu *de minimis* atbalstu, ja, pirmkārt, garantijas apmērs sedz līdz 80 % no pamatā esošā aizdevuma un, otrkārt, garantētā summa nepārsniedz 1,5 miljonus EUR piecu gadu laikā vai 750 000 EUR desmit gadu laikā. Turklāt saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 4. panta 6. punkta a) apakšpunktu ir jānodrošina, ka atbalsta saņēmējam netiek piemērota maksātnespējas procedūra vai tas neatbilst valsts tiesību aktos noteiktiem kritērijiem, lai pēc tā kreditoru pieprasījuma uzsāktu maksātnespējas procedūru.

([40]) Lēmums par procedūras sākšanu, 161. apsvērums.

(185) Šajā gadījumā trīs gadu laikā pirms garantijas piešķiršanas ne *FFHG*, ne kādam citam uzņēmumam, kas ar to saistīts Regulas (ES) Nr. 1407/2013 2. panta 2. punkta izpratnē, netika piešķirts valsts atbalsts saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1407/2013. Laikā, kad tika piešķirts atbalsts, *FFHG* netika piemērota maksātnespējas procedūra, nedz arī tas atbilda kritērijiem šādas procedūras uzsākšanai. Vācija arī apstiprināja, ka garantijas apjoms nepārsniedz 80 % no pārdošanas līguma summas. Visbeidzot, 0,54 punktu starpība starp Komisijas noteikto minimālo tirgum atbilstošo likmi (3,10 %) un faktisko likmi (2,56 %) ir konvertēta gada bruto dotācijas ekvivalentā – 33 480 EUR, kas pēc trijiem gadiem atbilst 100 440 EUR; tas ir ievērojami mazāk par regulā noteikto maksimālo summu (200 000 EUR).

(186) Visbeidzot, priekšrocība, kas ar garantiju piešķirta *FFHG*, atbilst Regulas (ES) Nr. 1407/2013 nosacījumam.

5.1.1.1.6. Secinājums

(187) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1407/2013 3. panta 1. punktu pasākums ir uzskatāms par tādu, kas neatbilst visiem LESD 107. panta 1. punkta kritērijiem, un tādējādi ir atbrīvots no LESD 108. panta 3. punktā noteiktās paziņošanas prasības.

5.1.1.2. *FFHG* veiktā zemesgabala "divkāršā" pārdošana

(188) Attiecībā uz to, kā *FFHG* izmantoja atteikuma tiesības attiecībā uz zemesgabala *Housing* pārdošanu Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi veikt analīzi tikai par to punktu, par kuru tā bija paudusi šaubas lēmumā par procedūras sākšanu, proti, vai zemesgabala *Housing* īpašumtiesību nodošana no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes atpakaļ *FFHG* tika veikta par tirgus vērtību.

(189) Pirmkārt, Komisija pauž nožēlu, ka pretēji tam, kas bija paredzēts 2014. gada pārdošanas līgumā, laikā, kad *FFHG* izmantoja atteikuma tiesības, netika pasūtīts neviens eksperta atzinums. Šis apstāklis *prima facie* norāda uz to, ka īpašumtiesību atgūšana, iespējams, nav notikusi par tirgus vērtību.

(190) Tā vietā zemesgabala *Housing* atgūšana notika par tādu pašu cenu, kādu 2014. gada pārdošanas līguma ietvaros šim zemesgabalam noteica Ostaifelas-Hunsrikas apgabala Īpašumu novērtēšanas ekspertu komiteja un ko papildināja *SGD Nord* ziņojums, t. i., nulle EUR.

(191) Otrkārt, Komisija norāda, ka vienu mēnesi pēc tam, kad *FFHG* bija izmantojusi savas atteikuma tiesības, tā ar 2016. gada 6. jūlija līgumu, kas noslēgts starp *ADC*, *FFHG* un Reinzemes-Pfalcas federālo zemi, pārdeva šo pašu zemesgabalu par 1,25 miljoniem EUR uzņēmumam *ADC*, kas ir privāts ieguldītājs (25. apsvērums).

(192) Treškārt, kā Vācija paskaidroja savā 2017. gada 26. oktobra paziņojumā, Komisija norāda, ka šā pārdošanas līguma parakstīšanas procesā bija zināmi notikumi, kuros bija iesaistīta gan *FFHG*, gan Reinzemes-Pfalcas federālā zeme (22.–26. apsvērums).

(193) Lietā *Land Burgenland* un citi/Komisija Tiesa nosprieda, ka gadījumā, ja valsts iestāde ir paredzējusi pārdot tai piederošu uzņēmumu, tam izmantojot atklātu, pārskatāmu un beznosacījuma uzaicinājuma iesniegt piedāvājumu procedūru, var pieņemt, ka tirgus cena atbilst visaugstākajai piedāvātajai cenai, turklāt, pirmkārt, ir jākonstatē, vai šis piedāvājums ir saistošs un ticams un, otrkārt, vai nav pamata ņemt vērā citus faktorus, nevis tikai tirgus cenu. Šādā situācijā Komisijai nav pienākums izmantot citas metodes tirgus cenas pārbaudei, piemēram, neatkarīgas ekspertīzes ([41]).

([41]) Tiesas 2013. gada 24. oktobra spriedumu *Land Burgenland* un citi/Komisija, apvienotās lietas C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, 94. un 95. punkts.

(194) Šajā gadījumā Reinzemes-Pfalcas federālā zeme zināja, ka *FFHG* publiskā iepirkuma ietvaros par zemesgabalu *Housing* bija saņēmusi piedāvājumu 1,25 miljonu EUR apmērā, jo tā izmantoja minēto piedāvājumu, lai noteiktu šā zemesgabala cenu privatizācijas līgumā ar *SYT*. Turklāt Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, pamatojoties uz to, ka tā bija viena no pusēm pārdošanas līgumā, kas tika noslēgts starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi, *FFHG* un *ADC* 2016. gada 6. jūlijā, t. i., vienu mēnesi pēc tam, kad *FFHG* bija izmantojusi savas atteikuma tiesības, zināja arī to, ka šajā līgumā zemesgabals *Housing* tika novērtēts 1,25 miljonu EUR apmērā.

(195) Šo iemeslu dēļ Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, sniedzot piekrišanu un neapstrīdot, ka *FFHG* ir izmantojusi savas atteikuma tiesības, nenorīkojot ekspertu, lai novērtētu zemesgabala *Housing* tirgus vērtību, nerīkojās atbilstoši tirgus ekonomikas dalībnieka principam. Tirgus ekonomikas dalībnieks būtu uzstājis, ka ir jānorīko eksperts, kurš būtu noteicis zemesgabala vērtību. Saskaņā ar 193. apsvērumā izklāstītajiem principiem un ņemot vērā publiskā iepirkuma procedūrā saņemto *ADC* piedāvājumu, vērtība, ko tirgū [potenciālie pircēji] bija gatavi maksāt par zemesgabalu *Housing*, tobrīd bija 1,25 miljoni EUR. Federālajai zemei bija tiesības prasīt *FFHG* šādu cenu kā kompensāciju par zemesgabalu *Housing*.

(196) Tādējādi Komisija secina, ka atteikuma tiesību izmantošana, nosakot cenu, kas ir nulle EUR, nevis 1,25 miljoni EUR, ir sniegusi *FFHG* priekšrocību 1,25 miljonu EUR apmērā.

(197) Kā izklāstīts lēmumā par procedūras sākšanu (179., 180. un 190. apsvērums), ir izpildīti pārējie nosacījumi, lai konstatētu valsts atbalsta esību (uzņēmums un saimnieciskā darbība, valsts līdzekļu izmantošana un attiecināmība uz valsti, selektivitāte, konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību). Ne Vācija, ne ieinteresētās personas savos apsvērumos to nav apstrīdējušas.

(198) Tādējādi atteikuma tiesību izmantošana, nosakot cenu, kas ir nulle EUR, nevis 1,25 miljoni EUR, ir valsts atbalsts *FFHG* 1,25 miljonu EUR apmērā.

5.1.2. *Par iespējamā atbalsta pasākumiem* Ryanair

5.1.2.1. Atbalsts *Ryanair* mācībām

5.1.2.1.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

(199) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka *Ryanair* ir uzņēmums un mācību nodrošināšana ir saimnieciska darbība ([42]).

(200) Tā kā Vācija saglabā savu nostāju, t. i., ka atbalsts mācībām nav uzskatāms par valsts atbalstu, jo tas ietver valsts varas īstenošana, Komisijai ir jāizskata Vācijas iesniegtie argumenti.

(201) Vācijas iestādes apgalvoja, ka pasākumiem, kuru mērķis ir samazināt bezdarbu, piemēram, šim novērtējamajam pasākumam, piemīt sociāls aspekts – sabiedrības intereses. Tomēr neatkarīgi no tā, vai uz šo pasākumu varētu attiekties Vācijas valsts pienākums būt "sociālai valstij" ("Sozialstaatsprinzip", kas noteikts Vācijas Pamatlikuma 20. panta 1. punktā) un tādējādi tas varētu ietvert valsts varas īstenošana saskaņā ar Vācijas tiesisko kārtību, jēdzieni "saimnieciskā darbība" un "valsts varas īstenošana" ir autonomi Eiropas valsts atbalsta tiesību aktu jēdzieni un attiecīgi kā tādi arī jāsaprot. Var uzskatīt, ka struktūra rīkojas, īstenojot valsts varu, situācijā, kad attiecīgā darbība ir uzdevums, kas ir daļa no valsts galvenajām funkcijām vai pēc savas būtības, mērķa un tam piemērojamajiem noteikumiem ar šīm funkcijām ir saistīts ([43]). Kā jau tika norādīts lēmumā par procedūras sākšanu ([44]), bezdarba novēršanas pasākums iepriekš ir ticis uzskatīts par atbalstu saimnieciskai darbībai un tādējādi par valsts atbalstu ([45]).

([42]) Lēmums par procedūras sākšanu, 205.–208. apsvērums.

([43]) Tiesas 1997. gada 18. marta spriedums *Diego Calì & Figli Srl/Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160, 22. un 23. punkts.

([44]) Lēmums par procedūras sākšanu, 207. apsvērums.

([45]) Sk., piemēram, Komisijas 2016. gada 2. jūlija lēmumu valsts atbalsta lietā SA.36671 (2013/N) – Zviedrija – Atbalsts gados jauniem darba ņēmējiem uzsākot darbu savā profesijā (OV C 204, 18.7.2013., 9. lpp.).

(202) Komisija izvērtēja, vai attiecīgo atbalstu mācībām, kura mērķis ir novērst bezdarbu, varētu uzskatīt par vispārējas nozīmes sociālo pakalpojumu un līdz ar to par "valsts varas īstenošanu" saskaņā ar Eiropas valsts atbalsta tiesību aktiem. Tomēr vispārējas nozīmes sociālie pakalpojumi ir uzskatāmi par "valsts varas īstenošanu" tikai tad, ja tie ir balstīti uz solidaritātes principu. Tā kā pasākums sastāv no vairākiem maksājumiem, nav noteiktas sistēmas savstarpējām un tomēr neatkarīgām iemaksām, kas veiktas, pamatojoties uz dalību. Pasākums netiek īstenots arī Vācijas valsts izglītības sistēmas ietvaros.

(203) Turklāt atbalsts mācībām ir ne tikai sabiedrības interesēs, bet arī *Ryanair* ekonomiskajās interesēs. Tā kā *Ryanair* ir piešķirtas tiesības slēgt līgumu par atlīdzību, *Ryanair* vispirms un galvenokārt sniedz standarta komercpakalpojumus, attiecībā uz kuriem pastāv noteikts tirgus.

(204) Visbeidzot, šķiet, ka, lai gan valsts pirms līdzekļu piešķiršanas ir pārbaudījusi nodrošinātās mācības, nav īstenota nekāda pastāvīga uzraudzība. Turklāt šķiet, ka Vācija pati nav noteikusi mācību saturu. Tādējādi atbalsts mācībām nav uzskatāms par valsts varas īstenošanu.

(205) Ja pasākums nav valsts varas īstenošana, tad izvērtējot "valsts atbalsta" esību LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, sabiedrības interešu aspektam nav nozīmes.

(206) Tāpēc, tā kā Vācija neiesniedza nekādus jaunus informācijas elementus, kas varētu likt Komisijai izdarīt citus secinājumus, atbalsts mācībām ir attiecināms uz saimniecisko darbību.

5.1.2.1.2. Valsts līdzekļu izmantošana un attiecināmība uz valsti

(207) Vācija savos apsvērumos attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu (sk. 132. apsvērumu) apstiprināja, ka *Ryanair* bija federālās zemes veikto maksājumu galasaņēmēja un ka *HCM* bija tikai starpnieks. Tādējādi *Ryanair* argumenti, kas apgalvoja pretējo, ir jānoraida.

(208) Faktam, ka Vācija esot finansējusi tikai 50 % no līdzekļiem, ko *HCM* izmaksāja *Ryanair* (kā apgalvo *Ryanair*), nav nozīmes, lai noteiktu, vai ir izmantoti valsts līdzekļi un vai atbalsts mācībām ir attiecināms uz Vāciju, jo šajā gadījumā tiek izmeklēta tikai Vācijas finansētā daļa.

(209) Tādējādi Komisija secina, ka tika izmantoti valsts līdzekļi, kas ir attiecināmi uz valsti.

5.1.2.1.3. Ekonomiska priekšrocība

(210) Lai secinātu, vai *Ryanair* mācību atbalsta rezultātā ir vai nav guvusi priekšrocību, Vācija un ieinteresētās personas tika aicinātas sniegt informāciju par to, vai *Ryanair* parasti pati sedz attiecīgās mācību izmaksas, un par to, vai *Ryanair* par mācību izmaksām, kas radušās šās programmas ietvaros, tika samaksāts divreiz (vienu reizi apmācāmie un vienu reizi – *HCM*).

(211) Saskaņā ar Tiesas judikatūru Komisijai savā lēmumā ir jāpierāda valsts atbalsta esība ([46]). Tomēr šis pienākums ir jāizvērtē, ņemot vērā informāciju, kas bija Komisijas rīcībā laikā, kad tā pieņēma savu lēmumu ([47]). Proti, "Komisijai principā nevar liegt atsaukties uz apstākļiem, kuri kopumā norāda uz atbalsta programmas faktisku pastāvēšanu" ([48]). Veicot ekonomiskas priekšrocības vispārēju novērtējumu, Komisijai ir jāņem vērā visas iespējas, ko šāds uzņēmums būtu pamatoti apsvēris, visa pieejamā informācija, kas varētu būtiski ietekmēt tā lēmumu, un paredzamā attīstība laikā, kad tika pieņemts lēmums par priekšrocības piešķiršanu ([49]).

(212) Vācija un *Ryanair* nesniedza nekādu informāciju par to, vai *Ryanair* parasti pati sedz attiecīgās mācību izmaksas, un par to, vai šai aviosabiedrībai tika samaksāts divreiz. Vācija un *Ryanair* apgalvoja, ka saskaņā ar Īrijas tiesību aktiem pēc sešiem gadiem un saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem pēc desmit gadiem tām vairs nebija pienākuma glabāt informāciju. Tomēr pēc tam, kad *Lufthansa* 2011. gada 4. martā iesniedza oficiālu sūdzību, kas 2011. gada 18. martā tika pārsūtīta Vācijai, Komisija uzdeva Vācijai konkrētus jautājumus par atbalstu mācībām, uz kuriem Vācija atbildi sniedza 2011. gada 14. jūnijā. Valsts tiesību akti par informācijas glabāšanu nedrīkst padarīt mazsvarīgāku dalībvalsts vai ieinteresētās personas pienākumu sadarboties ar Komisiju. Turklāt šajā gadījumā par to, ka atbalsts mācībām varētu tikt kvalificēts kā valsts atbalsts, Vācija uzzināja 2011. gadā, t. i., laikā, kad saskaņā ar valsts tiesību aktiem tai joprojām bija pienākums glabāt attiecīgo dokumentu arhīvos. Tajā laikā bija skaidrs, ka visticamāk tiks pieņemts Komisijas lēmums par šo pasākumu. Tādējādi atbildība par dokumentu neglabāšanu ir jāuzņemas Vācijai. Tāpēc Komisija atbalsta esību izvērtē, pamatojoties uz saņemto informāciju.

(213) Vācijas 2019. gadā iesniegtā informācija liecina, ka laikposmā no 2001. gada līdz 2003. gadam Reinzemes-Pfalcas Darba, sociālo lietu, ģimenes un veselības ministrija piešķīra *HCM* finansējumu [1,5–2,0 miljonu] EUR apmērā.

(214) Saskaņā ar šo Vācijas 2019. gadā iesniegto informāciju *HCM* aviosabiedrībai *Ryanair* izsniedza vismaz divus čekus attiecīgi 220 427,64 EUR un 639 146,04 EUR vērtībā. 2003. gada 17. janvārī čeki tika debetēti no *HCM* konta.

(215) Papildus tam 2003. gadā Reinzemes-Pfalcas Darba, sociālo lietu, ģimenes un veselības ministrija izmaksāja *HCM* vēl 680 627,94 EUR.

(216) Ne Vācija, ne *Ryanair* neiesniedza pierādījumus, kas apliecinātu, ka *Ryanair* nodrošināto mācību cena bija tirgum atbilstoša un atbilda tirgus vajadzībām.

(217) Tāpēc Komisija uzskata, ka atbalsts mācībām rada ekonomisku priekšrocību *Ryanair*.

5.1.2.1.4. Selektivitāte

(218) Ne Vācijas, ne iesaistīto personu apsvērumos netika apstrīdēta pasākuma selektivitāte. Tāpēc Komisija saglabā savu sākotnējo secinājumu, ka jebkura ekonomiska priekšrocība, kura attiecas uz pasākumu un no kuras labumu gūst tikai *Ryanair*, uzskatāma par selektīvu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

([46]) Sk. Tiesas 2022. gada 17. novembra spriedumu *Volotea* un *easyJet*/Komisija, apvienotās lietas C-331/20 P un C-343/20 P, ECLI:EU:C:2022:886, 111. punkts.

([47]) Sk. Tiesas 2022. gada 17. novembra spriedumu *Volotea* un *easyJet*/Komisija, apvienotās lietas C-331/20 P un C-343/20 P, ECLI:EU:C:2022:886, 112. punkts; sk. arī Tiesas 1986. gada 10. jūlija spriedumu Beļģija/Komisija, C-234/84, EU:C:1986:302, 16. punkts, un Tiesas 2017. gada 20. septembra spriedums lietā Komisija/*Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 70. punkts.

([48]) Sk. Tiesas 1994. gada 13. aprīļa spriedumu Vācijas Federatīvā Republika un *Pleuger Worthington GmbH*/Komisija, apvienotās lietas C-324/90 un C-342/90, ECLI:EU:C:1994:129, 15. punkts.

([49]) Sk. Tiesas 2022. gada 17. novembra spriedumu *Volotea* un *easyJet*/Komisija, apvienotās lietas C-331/20 P un C-343/20 P, ECLI:EU:C:2022:886, 113. punkts.

5.1.2.1.5. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(219) Kā jau tika secināts lēmumā par procedūras sākšanu, un tā kā nav saņemtas nekādas piezīmes, kas apstrīdētu konkurences izkropļošanu un ietekmi uz tirdzniecību, Komisija uzskata, ka šis kritērijs ir izpildīts.

5.1.2.1.6. Secinājums

(220) Komisija secina, ka atbalsts mācībām ir valsts atbalsts.

5.1.2.2. Apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana

5.1.2.2.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

(221) *Ryanair* ir uzņēmums, un gaisa kuģu apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana ir saimnieciska darbība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

5.1.2.2.2. Ekonomiska priekšrocība

(222) Kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 105. apsvērumā, Vācija iesniedza attiecīgo līgumu rentabilitātes analīzi, lai pierādītu to atbilstību tirgus ekonomikas dalībnieka principam. Šī analīze ietver uz līgumiem attiecināmo naudas plūsmu (t. i., tehniskās apkopes angāra, gaisa kuģu apkalpes un pilotu skolas un apmācāmo personu izmitināšanas telpu) kopējās neto pašreizējās vērtības (NPV) aprēķinu. Šīs naudas plūsmas ietver ieņēmumus, piemēram, nomas maksas no *Ryanair* un maksājumus par izmitināšanas telpu izmantošanu, kā arī izmaksas, piemēram, uzturēšanas izmaksas. Naudas plūsmu prognozes aptver laikposmu no 2010. gada līdz 2024. gadam un tiek diskontētas, piemērojot [4,0–4,5] % likmi. Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, analīze uzrāda pozitīvu NPV [100 000–200 000] EUR apmērā, kas nozīmē, ka diskontētās ienākošās naudas plūsmas ir lielākas nekā izejošās naudas plūsmas. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju šis rezultāts liecina par līgumu rentabilitāti un norāda uz to atbilstību tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

(223) Vācijas iesniegtajā rentabilitātes analīzē ir vairāki iespējami trūkumi, kas tika izklāstīti lēmumā par procedūras sākšanu.

(224) Pirmkārt, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka Vācijas aprēķinātās naudas plūsmas ietvēra amortizācijas summas, kas atbilst [40 000–50 000] līdz [60 000–70 000] EUR gadā un kas principā nebūtu jāiekļauj aprēķinā, jo amortizācija ir grāmatvedības jēdziens, kas neatbilst faktiskajām naudas plūsmām. Ja amortizācijas summas tiktu izņemtas no aprēķina, neto pašreizējā vērtība būtu negatīva – aptuveni [- 500 000–- 400 000] EUR.

(225) Otrkārt, šķita, ka analīzē nav iekļautas sākotnējo ieguldījumu izmaksas saistībā ar attiecīgo telpu pārveidošanu par dzīvojamām telpām. Tas nešķita ticami, jo Vācija norādīja, ka bija nepieciešama telpu pārveidošana.

(226) Treškārt, analīze ietvēra vienu ienākošo naudas plūsmu – [1 000–10 000] EUR gadā, kuras izcelsmes nebija skaidra. Attiecīgi koriģējot naudas plūsmas, neto pašreizējā vērtība, kas saistīta ar šiem trijiem līgumiem, kļūtu vēl negatīvāka.

(227) Visbeidzot, Komisija sākotnēji uzskatīja, ka diskonta likme [4,0–4,5] % apmērā nešķiet pamatota un liekas pārmērīgi zema laikposmam, kurā šie līgumi tika parakstīti, t. i., 2009./2010. gadam.

(228) *FFHG* spēja sniegt šo trūkumu pamatojumu, ko Komisija uzskata par pietiekamu, lai atzītu par spēkā neesošu Komisijas sākotnējo analīzi, kas izklāstīta lēmumā par procedūras sākšanu.

(229) Pirmkārt, izvērtējot Vācijas iesniegto rentabilitātes analīzi, Komisija secina, ka amortizācijas summa jau bija izņemta no Vācijas aprēķinātajām naudas plūsmām.

(230) Otrkārt, Komisija konstatē, ka sākotnējo ieguldījumu izmaksas aptuveni [100 000–200 000] EUR apmērā jau tika ņemtas vērā rentabilitātes analīzē, un atzīst, ka pat tad, ja tās nebūtu ņemtas vērā (kā tas nebija šajā gadījumā), tās pievienojot, NPV joprojām būtu pozitīva.

(231) Treškārt, Komisiju apmierina *FFHG* sniegtais skaidrojums, ka lēmumā par procedūras sākšanu apšaubītās gada ienākošās naudas plūsmas faktiski attiecās vai nu uz ikgadējām iekasēšanas izmaksām, vai fiksētajām papildu izmaksām, kas ir izejošās naudas plūsmas un ir pienācīgi aprēķinātas rentabilitātes analīzē.

(232) Ceturtkārt, Komisija atzīst, ka, pat pieņemot, ka diskonta likme [4,0–4,5] % apmērā, kas tika apšaubīta lēmumā par procedūras sākšanu (266. apsvērums), bija pārāk zema, augstākai diskonta likmei būtu bijusi pozitīva, nevis negatīva ietekme uz NPV šo līgumu naudas plūsmas profila dēļ. Komisija norāda, ka *Ryanair* veiktais īpašais nomas maksājums par 2010. gadu veidoja ievērojamu ienākošo naudas plūsmu [0–5] miljonu EUR apmērā, savukārt katrā no turpmākajiem 14 gadiem izejošā naudas plūsma bija ļoti neliela. Komisija secina, ka diskonta likmes palielināšana joprojām novestu pie secinājuma, ka līgumi bija atbilstoši tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

(233) Pamatojoties uz šiem papildu skaidrojumiem, kurus Komisija ir pārbaudījusi, tā maina lēmumā par procedūras sākšanu pausto nostāju un secina, ka *Ryanair* nav ekonomiskas priekšrocības.

5.1.2.2.3. Secinājums

(234) Komisija secina, ka gaisa kuģu apkalpes un pilotu skolas un tehniskās apkopes angāra finansēšana par labu *Ryanair* nav valsts atbalsts aviosabiedrībai *Ryanair* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

5.1.2.3. 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un *Ryanair*

5.1.2.3.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

(235) *Ryanair* kā aviosabiedrība ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Gan tirgvedības, gan gaisa pārvadājumu pakalpojumi ir saimnieciskas darbības. Tādējādi LESD 107. panta 1. punkta pirmais kritērijs ir izpildīts.

5.1.2.3.2. Valsts līdzekļu izmantošana un attiecināmība uz valsti

(236) Tirgvedības līgumi tika noslēgti starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un aviosabiedrību *Ryanair*. Tirgvedības atbalsta maksājumi tika tiešā veidā finansēti no federālās zemes budžeta un tādējādi – no valsts līdzekļiem, tādēļ tie ir attiecināmi uz valsti.

5.1.2.3.3. Ekonomiska priekšrocība

(237) Lai konstatētu, vai pasākums ir uzskatāms par atbalstu, saskaņā ar iedibināto judikatūru ir jānosaka, vai attiecīgais uzņēmums iegūst ekonomisku priekšrocību, ko tas nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos ([50]).

(238) Ir jāanalizē, vai attiecīgajiem līgumiem ir piemērojams tirgus ekonomikas dalībnieka princips, un, ja tā ir, vai šis princips tiek ievērots.

5.1.2.3.3.1. Tirgvedības līgumu individuāls novērtējums

(239) Pirmais jautājums – vai 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi un 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi ir jāizvērtē individuāli vai kopā. Otrais jautājums – vai Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un Frankfurtes-Hānas lidostas ekspluatantu *FFHG* var uzskatīt par vienu saimniecisku vienību, lai piemērotu privātā ieguldītāja principu tirgus ekonomikā.

([50]) Sk., piemēram, Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedumu Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.

(240) Attiecībā uz pirmo jautājumu Vācija uzskata, ka *FFHG* nekādā veidā nebija iesaistīta tirgvedības līgumu slēgšanā. Jo īpaši pēc Frankfurtes-Hānas lidostas privatizācijas, kas notika 2017. gadā, Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei nebija iemesla iesaistīt *FFHG* tirgvedības līgumu slēgšanā. Turklāt 2005. gadā Reinzemes-Pfalcas federālā zeme kā mazākuma akcionārs (17,5 %) nekontrolēja *FFHG*, un tai nebija iemesla to iesaistīt tirgvedības līguma procesā. Līgumslēdzējas puses bija tikai federālā zeme un aviosabiedrība *Ryanair*. Tāpēc tirgvedības stratēģija ir jāaplūko atsevišķi no Frankfurtes-Hānas lidostas attīstīšanas procesa.

(241) Turklāt attiecībā uz otro jautājumu lēmumā par procedūras sākšanu Komisija jau norādīja, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme abus tirgvedības līgumus noslēdza laikā, kad federālā zeme nekontrolēja *FFHG*. Laikā, kad tika noslēgts 2005. gada tirgvedības līgums ar *Ryanair*, Reinzemes-Pfalcas federālās zemes iestādēm piederēja tikai 17,5 % *FFHG* akciju, savukārt lielākā daļa *FFHG* akciju (65 %) piederēja *Fraport* – uzņēmumam, kurā Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei nekad nav piederējušas kapitāla daļas ([51]). Arī 2017. gada oktobrī, kad tika noslēgts 2017. gada tirgvedības līgums, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme nekontrolēja *FFHG*, jo tā bija pārdevusi sev piederošās šā uzņēmuma akcijas *HNA Airport Group GmbH*, pamatojoties uz akciju pirkuma līgumu, kas tika noslēgts 2017. gada 9. augustā un tātad pirms tirgvedības līguma noslēgšanas. Tāpēc, lai piemērotu iepriekš minēto principu, Reinzemes-Pfalcas federālo zemi nevar uzskatīt par lidostas ekspluatantu, kas kopā ar *FFHG* veido vienu saimniecisku vienību. Šī situācija atšķiras no lietas, kurā tika pasludināts pirmais spriedums par Šarlruā lidostu ([52]). Šajā gadījumā lidosta piederēja Valonijas reģionam, kas noslēdza apstrīdēto līgumu ar *Ryanair*, un bija ekonomiski atkarīga no tā, kā rezultātā Valonijas reģions piedalījās lidostas veiktajā saimnieciskajā darbībā un saņēma daļu no finanšu līdzekļiem par pasākumu piešķiršanu.

(242) *Ryanair* apgalvo, ka pat nekontrolējoša līdzdalība, kāda bija federālās zemes līdzdalība *FFHG* pirms 2009. gada, no juridiskā viedokļa var būt pamatojums apvienotai analīzei, jo *Fraport* un Hesenes federālā zeme, kas ir pārējie divi *FFHG* akcionāri, arī bija attiecīgi valstij piederošs uzņēmums un valsts struktūra. *Ryanair* norāda, ka tādējādi, vēl pirms Reinzemes-Pfalcas federālā zeme 2009. gada 1. janvārī ieguva 82,5 % *FFHG* akciju, gan 2005. gada tirgvedības līguma parakstītājs, gan *FFHG* īpašnieki [kopā] galu galā bija Vācijas valsts.

(243) Komisija noraida minēto argumentāciju šādu iemeslu dēļ: pirmkārt, kā norādīts iepriekš, Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei nepiederēja uzņēmuma *Fraport* akcijas. Otrkārt, Hesenes federālā zeme un Reinzemes-Pfalcas federālā zeme ir atsevišķas vietējās pārvaldes struktūras (*Körperschaften des Öffentlichen Rechts*, t. i., *Gebietskörperschaften*) un, ņemot vērā Vācijas federālo sistēmu, nav pakļautas federālās valsts kontrolei, kad tiek slēgti tirgvedības vai lidostas pakalpojumu līgumi, jo federālās kompetences neesības apstākļos reģionālie ekonomiskie ieguldījumi lidostās ietilpst federālo zemju kompetencē (Vācijas Pamatlikuma 30. pants un 70. panta 1. punkts). Tāpēc Hesenes federālajai zemei piederošās akcijas nevarēja ietekmēt akcionāra pilnvaras, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme varētu īstenot attiecībā uz *FFHG*. Arī Hesenes federālās zemes – kā akcionāra – ekonomiskie ieguvumi nesniedz labumu Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei, jo pārvaldes struktūru budžeti ir skaidri nodalīti. Tāpēc Komisija izvērtēs tikai to, vai Reinzemes-Pfalcas federālā zeme kā atsevišķa struktūra rīkojās kā privāts ieguldītājs tirgus ekonomikā.

(244) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija izvērtēs tirgvedības līgumus individuāli un tirgus dalībnieka principu – tikai attiecībā uz Reinzemes-Pfalcas federālo zemi.

([51]) Sk. Hānas I lēmumu, 17. un turpmākie apsvērumi, un 182. apsvērums. Laikā, kad tika noslēgts 2005. gada tirgvedības līgums, *Fraport* galvenie akcionāri bija Hesenes federālā zeme (31,7 %), *Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH* – uzņēmums, kas pieder Frankfurtes pie Mainas pilsētai (20,3 %), Vācijas Federatīvā Republika (apmaināma obligācija; 6,6 %), *Julius Bär Investment Management LLC* (5,4 %) un *Deutsche Lufthansa AG* (4,95 %).

([52]) Pirmās instances tiesas 2008. gada 17. decembra spriedums *Ryanair*/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, 53.–61. punkts.

(245) Tā kā Reinzemes-Pfalcas federālo zemi nevar uzskatīt par Frankfurtes-Hānas lidostas ekspluatantu 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumu novērtēšanas vajadzībām, minētajiem līgumiem nepiemēro inkrementālo izmaksu metodi, kas izklāstīta 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs, attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanu līgumiem starp valsts kontrolētām lidostām un aviosabiedrībām.

5.1.2.3.3.2. Tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērojamība

(246) Saskaņā ar Vācijas pausto viedokli attiecīgie maksājumi nav valsts atbalsts, jo summas, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme samaksāja aviosabiedrībai *Ryanair*, atbilda sniegto tirgvedības pakalpojumu tirgus cenai.

(247) Vispirms ir jāizvērtē, vai tirgvedības līgumu slēgšana ir valsts varas īstenošana. Šādi tirgvedības līgumi parasti tiek noslēgti starp divām privātām struktūrām, piemēram, lidostu un aviosabiedrību. Attiecībā uz jautājumu par tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērojamību ir jāpatur prātā, ka salīdzinājums netiek veikts ar vispārēju tirgus ekonomikas dalībnieku, bet gan ar tādu tirgus ekonomikas dalībnieku, kas atrodas Reinzemes-Pfalcas federālās zemes situācijā.

(248) Tāpēc tirgus ekonomikas dalībnieka principa tvērums ir jāaplūko Reinzemes-Pfalcas federālās zemes kontekstā.

(249) Saskaņā ar Komisijas paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 77. punktu "ir jāņem vērā tikai tās priekšrocības un pienākumi, kas ir saistīti ar valsts kā ekonomikas dalībnieces statusu, izslēdzot tos, kas ir saistīti ar tās kā valsts varas statusu", kas cita starpā nozīmē, ka netiek ņemti vērā tādi sabiedrības interešu apsvērumi kā reģionālā attīstība.

(250) Izvērtējot, vai ir ievēroti tirgus ekonomikas dalībnieka kritēriji, nevar ņemt vērā tirgvedības līgumu sniegtās priekšrocības saistībā ar reģionālā tūrisma attīstību, proti, potenciālos ieņēmumus, ko reģionam radītu tūrisms ([53]). Šajā gadījumā Vācija un *Ryanair* nav sniegušas nekādus pierādījumus, kas liecinātu, ka, noslēdzot tirgvedības līgumus, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme papildus tūrisma attīstībai reģionā būtu varējusi sagaidīt kādu finansiālu labumu kā tirgus ekonomikas dalībnieks.

(251) Tādējādi nav nozīmes tam, cik rūpīgi Vācija bija izvērtējusi, ka *Ryanair* ir augsts kompetences līmenis uz atrašanās vietu balstītas tirgvedības jomā un ka tā ir vienīgā no aviosabiedrībām, kas darbojās Frankfurtes-Hānas lidostā, kuru varēja apsvērt tirgvedības pakalpojumu iepirkumam. Tāpat nav svarīgi, vai *Ryanair* tika izvēlēta saskaņā ar Vācijas publiskā iepirkuma tiesību aktiem. Novērtējums attiecas tikai uz jautājumu, vai tirgvedības līgumi papildus reģionālā tūrisma attīstībai varētu radīt arī finansiālu labumu.

(252) Vācija neapstrīdēja, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme negūst labumu no Frankfurtes-Hānas lidostas ekspluatanta ieņēmumu palielināšanās, kas varētu rasties saistībā ar satiksmes pieaugumu. Reinzemes-Pfalcas federālā zeme neekspluatē Frankfurtes-Hānas lidostu, turklāt 2005. gada tirgvedības līguma noslēgšanas laikā tā bija tikai Frankfurtes-Hānas lidostas mazākuma akcionārs (17,5 %) un 2017. gada tirgvedības līguma noslēgšanas laikā – vispār nebija tās akcionārs; šie ir vienīgie laikposmi, kas ir jāizvērtē attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka principu. Vācijas iestādes nav sniegušas nekādu informāciju par ieguvumiem saistībā ar Frankfurtes-Hānas lidostas ieņēmumu pieaugumu, kas varētu būt devuši labumu Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei kā lidostas akcionāram.

(253) Gluži pretēji, Vācija savās piezīmēs attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu atkārtoja, ka tirgvedības līgumi ir uzskatāmi par tādiem, kas veicina tūrismu, kā arī reģiona pieejamību, savienojamību un ekonomisko attīstību, jo to mērķis nav gūt peļņu no Frankfurtes-Hānas lidostas darbības.

([53]) Sk. Lēmumu (ES) 2020/1671, 178. apsvērumu.

(254) Pirms tika pieņemti lēmumi par tirgvedības līgumu noslēgšanu ar *Ryanair*, nebija izstrādāts neviens uzņēmējdarbības plāns, kurā būtu izvērtēti šādi potenciāli ieguvumi.

(255) Nākotnes ieņēmumi no lidostas maksām un citi ieņēmumi, ko *FFHG* gūtu no *Ryanair* gaisa pārvadājumu pakalpojumiem Frankfurtes-Hānas lidostā, nav tādi ieņēmumi, ko hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks, kuru vada peļņas gūšanas apsvērumi un kurš atrodas tādā pašā situācijā kā Reinzemes-Pfalcas federālā zeme, būtu ņēmis vērā, izvērtējot, vai noslēgt abus attiecīgos tirgvedības līgumus. Laikā, kad tika noslēgts 2017. gada tirgvedības līgums, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme vairs nebija *FFHG* akcionārs. Laikā, kad tika noslēgts 2005. gada tirgvedības līgums, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme bija *FFHG* mazākuma akcionārs. Lai gan 2005. gadā federālā zeme būtu guvusi tikai netiešu labumu no *FFHG* radītās peļņas palielināšanās dividenžu vai kapitāla pieauguma veidā, Reinzemes-Pfalcas federālā zeme kā *FFHG* mazākuma akcionārs nebūtu bijusi ieinteresēta pilnībā finansēt pasākumus, kuru mērķis ir palielināt satiksmi Frankfurtes-Hānas lidostā, bez pašas *FFHG* vai tās kontrolējošā akcionāra līdzfinansējuma un *FFHG* papildu akciju iegādes.

(256) Visi šie elementi apliecina, ka lēmumiem noslēgt tirgvedības līgumus nebija ekonomiskas saiknes ar Reinzemes-Pfalcas federālās zemes akcijām *FFHG* ([54]). Vācija to neapstrīdēja.

(257) Visbeidzot, federālās zemes maksājumi *Ryanair*, pamatojoties uz tirgvedības līgumiem, to veida ziņā ir tādi paši kā maksājumi aviosabiedrībai, ko veic publiskās pārvaldes struktūra, lai uzsāktu vai uzturētu gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz konkrētu lidostu nolūkā veicināt tā reģiona ekonomisko attīstību, kurā šī lidosta atrodas. Lai gan tā ir ierasta prakse, ko izmanto publiskās pārvaldes struktūras, kuras ir atbildīgas par reģiona ekonomisko attīstību, to parasti neizmanto tirgus ekonomikas dalībnieki, kurus vada peļņas gūšanas apsvērumi. Tādējādi Komisija uzskata, ka tirgus dalībnieka princips nav piemērojams.

(258) Tāpēc Reinzemes-Pfalcas federālās zemes 2005. un 2017. gadā noslēgtajiem tirgvedības līgumiem ar *Ryanair* nav piemērojams tirgus ekonomikas dalībnieka princips, jo Reinzemes-Pfalcas federālā zeme neguva labumu no tiem kā ekonomikas dalībnieks, bet gan īstenoja sabiedriskās politikas mērķus.

(259) Visbeidzot, Komisija norāda, ka pasākums nav uzskatāms par tādu, kas rada priekšrocību, ja valsts iejaukšanās ir kompensācija par tādu uzņēmumu sniegtajiem pakalpojumiem, kuriem uzticēti attiecīgie pakalpojumi vispārējās ekonomiskās interesēs, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ja šiem uzņēmumiem netiek radītas reālas finansiālas priekšrocības un ja pasākumam nav tādas ietekmes, kas radītu šiem uzņēmumiem labvēlīgāku situāciju salīdzinājumā ar konkurējošiem uzņēmumiem ([55]). Tomēr šajā gadījumā Vācija nenorādīja, ka *Ryanair* būtu uzticētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

5.1.2.3.3.3. Novērtējuma pilnīguma nolūkā: *Ryanair* piešķirtās priekšrocības noteikšana

(260) Ar konstatējumu, ka tirgus ekonomikas dalībnieka princips nav piemērojams tirgvedības līgumiem, pietiek, lai secinātu, ka maksājumi, kurus saņēma aviosabiedrība *Ryanair*, rada tai priekšrocību.

([54]) Sk. Lēmumu (ES) 2020/1671, 178. apsvērumu.

([55]) Sk. Tiesas 2010. gada 2. septembra spriedumu Komisija/*Deutsche Post AG*, C-399/08, ECLI:EU:C:2010:481, 41. punkts, un Tiesas 2011. gada 9. jūnija spriedumu *Comitato "Venezia vuole vivere"* un citi/Komisija, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, 92. punkts.

(261) Novērtējuma pilnīguma nolūkā, lai noteiktu, vai aviosabiedrībai *Ryanair* tiktu radīta priekšrocība, ja tirgvedības līgumiem būtu piemērojams tirgus ekonomikas dalībnieka princips (kā tas nebija šajā gadījumā), Komisija ir izvērtējusi visus būtiskos lietas apstākļus saskaņā ar Paziņojumu par valsts atbalsta jēdzienu. Piemēram, var būt tādi ārkārtas apstākļi, kuru dēļ publiskās iestādes preču vai pakalpojumu pirkums (arī par tirgus cenu) var nebūt uzskatāms par atbilstīgu tirgus nosacījumiem, it īpaši tad, ja attiecīgā iegāde neatbilst publiskās iestādes reālajām vajadzībām ([56]).

(262) Galvenais jautājums, kas jānoskaidro Komisijas izvērtējumā par *Ryanair* piešķirtās priekšrocības esību šajā alternatīvajā scenārijā, ir tas, vai Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei bija reāla nepieciešamība pēc tirgvedības pakalpojumiem, kas tika iepirkti no *Ryanair*, lai īstenotu tās sabiedriskās politikas mērķi, proti, Reinzemes-Pfalcas federālās zemes popularizēšanu.

(263) Vācijas un *Ryanair* apgalvojums, ka Reinzemes-Pfalcas federālā zeme iegādājās tirgvedības pakalpojumus no *Ryanair* par tirgus cenu, nav tik būtisks. Šajā gadījumā izšķirošais jautājums ir par to, vai ir bijusi reāla nepieciešamība iegādāties šādus pakalpojumus. Tādējādi Komisija neizskatīs ne ārējā eksperta atzinumu par cenas atbilstību tirgum, ne uzraudzības sistēmu, kas tika izveidota, lai uzraudzītu, vai tirgvedības līgumi tiek īstenoti, nodrošinot pastāvīgu potenciālo atbilstību tirgum.

(264) Komisija izvērtē, vai tirgvedības līgumi ir noslēgti, lai iegādātos reālus tirgvedības pakalpojumus, vai arī šo līgumu patiesais mērķis bija piešķirt atbalstu *Ryanair* apmaiņā pret *Ryanair* gaisa pārvadājumu pakalpojumiem no Frankfurtes-Hānas lidostas.

5.1.2.3.3.3.1. Tirgvedības pakalpojumu iegāde tikai kalpoja kā pamatojums maksājumiem, kas veikti aviosabiedrībai *Ryanair*, lai tā turpinātu darbību Frankfurtes-Hānas lidostā

(265) Turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ Komisija secināja, ka tirgvedības pakalpojumu iegāde bija tikai pamatojums maksājumiem, kas veikti *Ryanair*, lai aviosabiedrība turpinātu savu darbību Frankfurtes-Hānas lidostā; pat ja tirgvedības pakalpojumiem būtu zināmi rezultāti tirgvedības jomā (kā tas nebija šajā gadījumā), tas nebija līgumu galvenais nolūks; tie drīzāk ir jāuzskata par slēptām subsīdijām, turklāt tirgvedības rezultāti neradīja finanšu ieguvumus Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei.

— *Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei nebija reāla nodoma reklamēt reģionu*

(266) Vācija apstrīd lēmumā par procedūras sākšanu minēto Komisijas apsvērumu, ka tirgvedības līgumu mērķis nebija reklamēt reģionu. Vācijas iestādes apgalvo, ka Komisijai ir pienākums pierādīt šo apsvērumu. Komisija tam nepiekrīt. Lēmumā par procedūras sākšanu tā ir konstatējusi, ka tirgvedības līgumu mērķis *prima facie* ir bijis nodrošināt, ka *Ryanair* ar noteiktu periodiskumu veic lidojumus uz Frankfurtes-Hānas lidostu. Pēc tam Vācijai bija jāpierāda, ka patiesībā Reinzemes-Pfalcas federālā zeme ir iegādājusies reālus tirgvedības pakalpojumus.

(267) Pamatojoties uz saņemtajiem apsvērumiem, Komisija apstiprina lēmumā par procedūras sākšanu ietverto sākotnējo novērtējumu turpmāk norādīto iemeslu dēļ.

(268) Pirmkārt, par to, ka Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei nav nodoma reklamēt reģionu, liecina apstākļi, kādos tika noslēgts tirgvedības līgums.

([56]) Sk. Vispārējās tiesas 2023. gada 14. jūnija spriedumu *Ryanair* un *Airport Marketing Services*/Komisija, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, 167. punktu: "Attiecībā uz prasītāju pausto kritiku par "reālās nepieciešamības" kritērija juridisko pamatojumu ir jāatgādina, ka Komisijas lēmuma, ar kuru konstatēta valsts atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, tiesiskums ir jāvērtē, galvenokārt ņemot vērā LESD objektīvos noteikumus (šajā saistībā sk. 2014. gada 16. jūlija spriedumu Vācija/Komisija, T-295/12, nav publicēts, EU:T:2014:675, 181. punkts un tajā minētā judikatūra)."

(269) Reinzemes-Pfalcas federālās zemes ekonomiskās politikas interesēs bija nodrošināt, ka *Ryanair* turpina savu darbību Frankfurtes-Hānas lidostā. Reinzemes-Pfalcas federālā zeme laikposmā no 2001. līdz 2003. gadam piešķīra *Ryanair* atbalstu gaisa kuģu pilotu un apkalpes mācību īstenošanai (199.–220. apsvērums). Vācija apgalvoja, ka Frankfurtes-Hānas lidosta ir nozīmīgs darba devējs, kas var atbilstoši samazināt bezdarbu Frankfurtes-Hānas reģionā.

(270) Turklāt pasažieru pārvadājumu segmentā Frankfurtes-Hānas lidostas konkurētspēja attiecībā pret tuvējām lidostām bija ļoti atkarīga no *Ryanair*. Ņemot vērā tās ģeogrāfisko novietojumu, Frankfurtes-Hānas lidostai nav tik viegli piekļūt ar sabiedrisko transportu no tuvākās pilsētas kā, piemēram, Ķelnes-Bonnas, Frankfurtes pie Mainas vai Strasbūras lidostām, kurām (katrai) ir tiešais savienojums ar dzelzceļu. Frankfurte-Hāna pasažierus piesaista galvenokārt ar tās piedāvātajiem zemo cenu lidojumiem. Tādējādi lidosta bija lielā mērā atkarīga no tā, vai *Ryanair* turpinās darboties lidostā, piedāvājot zemas cenas.

(271) Otrkārt, Komisija nespēj izprast, kādēļ Reinzemes-Pfalcas federālā zeme ir centusies popularizēt šo reģionu kā tūrisma galamērķi, ieguldot ievērojamu daļu no sava tirgvedības budžeta (*Lufthansa* norāda uz 30–50 %, ko Vācija šajā jautājumā nav apstrīdējusi) vienas aviosabiedrības sniegtos tirgvedības pakalpojumos.

(272) Reinzemes-Pfalcas federālo zemi var sasniegt, izmantojot dažādus transportlīdzekļus, t. sk. automašīnu, vilcienu un autobusu. Ņemot vērā tās ģeogrāfisko novietojumu, visērtākais veids, kā nokļūt lidostā vai doties prom no tās, ir automašīna vai autobuss. Tūristiem nav īpaši izdevīgi nomāt automašīnu, lai sasniegtu tuvāko tūrisma galamērķi (aptuveni vienas stundas brauciens līdz Trīrei vai Koblencai). Tas liecina, ka lidosta pēc būtības ir vairāk orientēta uz pasažieru lidojumu nodrošināšanu no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes uz citu galamērķi. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju uzņēmuma *Dornier Consulting* veiktajā pētījumā tika konstatēts, ka [75–80] % no lidostas satiksmes bija izejošie lidojumi; tas nozīmē, ka lielākā daļa *Ryanair* pasažieru no Frankfurtes-Hānas izlido. Tas liecina, ka šīs lidostas izejošo un ienākošo maršrutu popularizēšana, visticamāk, veicina tūrismu citviet.

(273) Turklāt Vācija nepaskaidroja *Ryanair* pausto apsvērumu, ka federālā zeme izmantoja tirgvedības pakalpojumus no *Ryanair* kā zīmolu portfeļa. Tāpēc šis *Ryanair* sniegtais *ex post* apsvērums nav turpmāk jāizskata.

(274) Tādējādi Komisija uzskata, ka Reinzemes-Pfalcas federālās zemes nolūks minēto līgumu galvenās paredzamās ietekmes un mērķa ziņā bija nevis iegādāties tirgvedības pakalpojumus, lai popularizētu Reinzemes-Pfalcas apgabalu, bet gan finansiāli atbalstīt *Ryanair* gaisa pārvadājumus no Frankfurtes-Hānas lidostas un uz to.

— *Pasākumi bija paredzēti tieši Ryanair lidojumu nodrošināšanai, nevis tirgvedības pakalpojumiem*

(275) Pakalpojumi, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme iegādājusies, pamatojoties uz tirgvedības līgumiem, ietver *Ryanair* tīmekļa vietnē izvietotas saites uz tūrisma piedāvājumiem Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē ([57]), reklāmas individualizēšanu, izmantojot no *Ryanair* tīmekļa vietnes apmeklētājiem iegūtos datus ([58]), Reinzemes-Pfalcas reklāmas materiāla ievietošanu *Ryanair Facebook* lapā un blogā ([59]), divas lappuses ar informāciju *Ryanair* žurnālā, kas aplūkojams lidojuma laikā ([60]), un mediju kampaņu, kas veltīta Reinzemes-Pfalcas tūrisma nozarei ([61]). Šie mediju avoti galvenokārt ir orientēti uz (potenciālajiem) *Ryanair* klientiem, neaptverot pat visu šo klientu loku. Piemēram, 2017. gada tirgvedības līgumā ir paredzēta tikai Reinzemes-Pfalcas – kā galamērķa – reklāmas izvietošana *Ryanair* Apvienotās Karalistes, Īrijas un Itālijas tīmekļa vietnē, šajā kontekstā iekļaujot skaidras norādes uz *Ryanair* lidojumu savienojumiem ar Londonu-Stenstedu, Edinburgu, Ņūkī un Romu. Tādējādi šķiet, ka *Ryanair* ierobežotie tirgvedības pakalpojumi, kas sniegti, pamatojoties uz 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumiem, it īpaši reklāmas, kuras izvietotas tikai noteiktās aviosabiedrības tīmekļa vietņu daļās, kas ir saistītas ar attiecīgo galamērķi, nevis popularizē Reinzemes-Pfalcas apgabalu kā tādu, bet vispirms un galvenokārt reklamē pašas *Ryanair* gaisa pārvadājumus no Reinzemes-Pfalcas un uz to.

([57]) Sk. 2005. gada tirgvedības līguma 1. pantu un 2017. gada tirgvedības līguma 1. pielikumu.
([58]) Sk. 2017. gada tirgvedības līguma 1. pielikumu.
([59]) Sk. 2017. gada tirgvedības līguma 1. pielikumu.
([60]) Sk. 2005. gada tirgvedības līguma 2. pantu.
([61]) Sk. 2005. gada tirgvedības līguma 3. pantu.

(276) Komisija neapstrīd *Ryanair* apgalvojumu, ka tās tīmekļa vietnē īstenotā tirgvedība varētu būt iedarbīga un mudināt klientus iegādāties lidojumus uz Reinzemi-Pfalcu. Iespējams, ka apmeklētājiem, kā to apgalvo *Ryanair* savās piezīmēs attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu, tiešām tiek nodrošināta "nemanāma pāreja no reklāmas aplūkošanas uz biļetes iegādi tajā pašā tīmekļa vietnē vai otrādi – no biļetes rezervēšanas uz reklāmu par galamērķi, kas varētu ietekmēt viņu nākamā ceļojuma galamērķa izvēli".

(277) Galvenais aspekts, kā paskaidrots iepriekš (275. apsvērums), ir tas, ka *Ryanair* tirgvedības pakalpojumi ir konkrēti orientēti uz tiem cilvēkiem, kuri jau ir nolēmuši apmeklēt *Ryanair* tīmekļa vietni. Kā norādījusi pati *Ryanair*, tas var tikt īstenots lidojuma biļetes iegādes laikā, t. i., parasti orientējoties uz personām, kas jau ir *Ryanair* klienti. Tādējādi šī iezīme ir vēl viena norāde uz to, ka tirgvedības pakalpojumi nedz bija paredzēti reģiona popularizēšanai, nedz arī to rezultātā īstenoja, bet gan drīzāk reklamēja tieši *Ryanair* piedāvātos gaisa pārvadājumu pakalpojumus Frankfurtes-Hānas lidostā.

(278) Turklāt abos tirgvedības līgumos ir ietvertas konkrētas *Ryanair* saistības attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem (noteikta skaita lidmašīnu izvietošana Frankfurtes-Hānas lidostā saskaņā ar 2005. gada tirgvedības līgumu un noteikta skaita pasažieru pārvadāšana gadā saskaņā ar 2017. gada tirgvedības līgumu). Ja struktūra vēlētos iegādāties tikai tirgvedības pakalpojumus, tā nebūtu ieinteresēta līgumos, ar kuriem oficiāli noformē šo iepirkumu, iekļaut saistības, kas jāizpilda tirgvedības pakalpojumu sniedzējam attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem. Šo saistību esība tirgvedības pakalpojumu līgumos faktiski nozīmē, ka *Ryanair* saņem atlīdzību no Reinzemes-Pfalcas federālās zemes tirgvedības maksājumu veidā par šās aviosabiedrības gaisa pārvadājumiem no Frankfurtes-Hānas lidostas un uz to.

— *Pasākumi bija paredzēti tieši Ryanair, nevis jebkuram citam tiešsaistes tirgvedības pakalpojumu sniedzējam*

(279) Reklāma *Ryanair* žurnālā, kas aplūkojams lidojuma laikā, bija orientēta tikai uz šauru potenciālo ceļotāju loku, proti, tiem, kuri jau izmanto *Ryanair* pakalpojumus. Tūristi, uz kuriem orientējās *Ryanair*, nav galvenais klientu loks, kam interesē tūrisms Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē. Reinzemes-Pfalcas federālo zemi var sasniegt, izmantojot dažādus transportlīdzekļus, t. sk. automašīnu, vilcienu un autobusu. Šī pretruna liek domāt, ka Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei, noslēdzot tirgvedības līgumus ar *Ryanair*, nebija reāla nodoma veicināt tūrismu.

(280) Tirgvedības pakalpojumi ir vairāk devuši labumu *Ryanair*, nekā popularizējuši Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un tās apkārtējo reģionu. *Ryanair* sniegtie tirgvedības pakalpojumi nevarēja efektīvi popularizēt Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un tās apkārtējo reģionu, tādējādi *Ryanair* izvēle no ekonomiskā viedokļa nebija pietiekami pamatota; *Ryanair* tirgvedības pakalpojumiem nebija tādas ietekmes, kā tika apgalvots; un pat tad, ja attiecīgajiem līgumiem bija šāda ietekme, tie vairāk nesa labumu *Ryanair* nekā jebkuram citam.

(281) Kā norādīts iepriekš, Komisija apšauba, ka tirgvedības līgumi, kas noslēgti ar *Ryanair*, radīja pozitīvu ietekmi uz federālo zemi. Pieņemot, ka šīs tirgvedības kampaņas veicināja *Ryanair* klientu vēlmi iegādāties lidojumu biļetes uz Reinzemi-Pfalcu, šī ietekme nesa labumu galvenokārt aviosabiedrībai *Ryanair* un bija rezultāts tās centieniem reklamēt savus pakalpojumus, kas *Ryanair* būtu jāfinansē pašai.

(282) Monpeljē lēmumā Komisija konstatēja, ka *Ryanair* sasniedz [lidmašīnas] aizpildījuma līmeņa mērķus, īstenojot savu cenu politiku (ieņēmumu pārvaldība). *Ryanair* ieņēmumu pārvaldības (*yield management*) mērķis ir mudināt *Ryanair* potenciālos klientus izvēlēties konkrētu mērķi par cenu, kas ir ideāla *Ryanair*. *Ryanair* ieņēmumu pārvaldības galvenais elements ir noteikt maksimālo cenu, kādu pasažieris ir gatavs maksāt par lidojuma biļeti, nodrošinot optimālu lidmašīnas aizpildījumu, ar mērķi maksimāli palielināt *Ryanair* ienākumus un apgūt Eiropas tirgu ([62]). *Ryanair* piedāvājumā ir liela atšķirība starp cenām aktīvajā sezonā un klusajā sezonā. Tas nozīmē, ka pasažieri, kuri ceļo aktīvajā sezonā, ienes *Ryanair* lielāku peļņu nekā pasažieri, kuri ceļo klusajā sezonā.

(283) Tādu galamērķu popularizēšana, kas ļauj *Ryanair* noteikt aktīvās sezonas cenu, ir arī pašas *Ryanair* interesēs. Tādējādi, ja tirgvedības kampaņa rada minēto ietekmi, *Ryanair* gūst tiešu labumu.

([62]) Sk. Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1671, 294. apsvērumu.

(284) Turklāt tirgvedības kampaņa varētu palīdzēt piesaistīt tādus pasažierus, kurus nebūtu pārliecinājis tikai cenas kritērijs vien vai kuri nebūtu plānojuši ceļot uz Reinzemi-Pfalcu ar *Ryanair*, ja viņi nebūtu redzējuši šīs kampaņas pasākumus. Tādējādi pasažieru piesaistīšana, izmantojot tirgvedības kampaņas, samazina spiedienu uz *Ryanair* piesaistīt pasažierus vienīgi ar tās cenu politiku, lai tā varētu sasniegt lidmašīnas aizpildījuma līmeņa mērķus.

5.1.2.3.3.3.2. *Ryanair* prakse, kas novērota citās lietās

(285) Komisija arī norāda, ka šāda tirgvedības līgumu izmantošana par pamatojumu maksājumiem *Ryanair*, lai šī aviosabiedrība turpinātu darbību attiecīgajā reģionālajā lidostā, nav bezprecedenta gadījums. Konkrētāk, Komisijas formālā izmeklēšana lietā SA.33961 attiecībā uz Nīmas lidostu parādīja, ka situācijā, kad lidmašīnu aizpildījuma līmenis konkrētā maršrutā bija ievērojami samazinājies, *Ryanair* izdarīja spiedienu uz attiecīgajām pārvaldes struktūrām, lai tās iegādātos papildu tirgvedības pakalpojumus, draudot pārtraukt apkalpošanu maršrutā, ja vienreizēji netiks palielināts finansiālais ieguldījums ([63]). Saistībā ar Altenburgas-Nobicas lidostu Komisijas formālajā izmeklēšanas procedūrā lietā SA.26500 ([64]) tika atklāts, ka pēc tam, kad lidostas ekspluatants bija atteicies pārskaitīt summu, ko *Ryanair* pieprasīja kā tirgvedības maksājumus par 2011. gada vasaras sezonu, *Ryanair* izbeidza darbību šajā lidostā 2011. gada martā ([65]). Pavisam nesen lietā SA.47867 attiecībā uz Monpeljē lidostu ([66]) Komisija uzskatīja, ka tirgvedības līgumi ar vietējo asociāciju bija slēptas subsīdijas *Ryanair* lidojumu maršrutu popularizēšanai. Pēc tam šo secinājumu apstiprināja Vispārējā tiesa ([67]).

5.1.2.3.3.3.3. Novērtējuma pilnīguma nolūkā: secinājums par *Ryanair* piešķirto priekšrocību

(286) Pamatojoties uz iepriekš minētajiem pierādījumiem, Komisija secina, ka Reinzemes-Pfalcas federālās zemes īstenotā tirgvedības pakalpojumu iegāde no *Ryanair* tiek izmantota tikai kā pamatojums maksājumiem *Ryanair* par tās lidojumu nodrošināšanu, taču nesniedz finansiālu labumu Reinzemes-Pfalcas federālajai zemei kā ekonomikas dalībniekam un neatbilst reālai pakalpojumu iegādei tūrisma veicināšanas nolūkā. Tādējādi arī 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi šā iemesla dēļ piešķīra priekšrocību *Ryanair*.

5.1.2.3.4. Selektivitāte

(287) Tirgvedības līgumi ar *Ryanair* tika noslēgti pēc individuālām sarunām, turklāt, ciktāl Komisijai zināms, bez iepriekšējas publiskas iepirkuma procedūras. Tāpēc jebkādas ekonomiskas priekšrocības, kas izriet no šiem līgumiem, uzskatāmas par selektīvām ([68]).

5.1.2.3.5. Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

(288) Tā kā Savienības iekšējā tirdzniecībā pastāv aviosabiedrību savstarpēja konkurence un *Ryanair* ir aviosabiedrība, kas darbojas visā Savienībā, Komisija provizoriski uzskata, ka jebkādas ekonomiskās priekšrocības, kas saistītas ar attiecīgajiem līgumiem, var izkropļot konkurenci un ietekmēt Savienības iekšējo tirdzniecību.

([63]) Sk. Komisijas Lēmumu (ES) 2016/633 (2014. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN), ko Francija sniegusi Nīmas-Uzē-Levigānas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Veolia Transport Aéroport de Nîmes*, *Ryanair Limited* un *Airport Marketing Services Limited* (OV L 113, 27.4.2016., 32. lpp.), 102., 547. un 548. apsvērums.

([64]) Komisijas Lēmums (ES) 2016/287 (2014. gada 15. oktobris) par valsts atbalstu SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ko Vācija piešķīrusi par labu *Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH* un *Ryanair Ltd* (OV L 59, 4.3.2016., 22. lpp.).

([65]) Sk. Vispārējās tiesas 2018. gada 13. decembra spriedumu *Ryanair* un AMS/Komisija, T-165/16, ECLI:EU:T:2018:952, 258. punkts.

([66]) Sk. Komisijas Lēmumu (ES) 2020/1671, 245. apsvērumu.

([67]) Sk. arī Vispārējās tiesas 2023. gada 14. jūnija spriedumu *Ryanair* un *Airport Marketing Services*/Komisija, T-79/21, ECLI:EU:T:2023:334, 161.–310. punkts.

([68]) Sk. 126. punktu Komisijas paziņojumā par valsts atbalsta jēdzienu un Tiesas 2015. gada 4. jūnija spriedumu Komisija/*MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. un turpmākos punktus.

5.1.2.3.6. Secinājums

(289) Komisija secina, ka attiecīgie tirgvedības līgumi ir valsts atbalsts aviosabiedrībai *Ryanair* LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

5.1.2.4. 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi starp *FFHG* un *Ryanair*

(290) Attiecībā uz 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumiem, kas noslēgti starp *FFHG* un *Ryanair*, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi sākt tās novērtējumu, piemērojot tirgus ekonomikas dalībnieka principu, lai novērtētu, vai 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi piešķīra priekšrocību *Ryanair*.

(291) Saistībā ar to jāatceras, ka pirms šo līgumu noslēgšanas attiecības starp *Ryanair* un lidostu reglamentēja 2002. un 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumi. Attiecībā uz šiem līgumiem Komisija Hānas I lēmumā konstatēja, ka tie atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam un tāpēc nav uzskatāmi par valsts atbalstu.

(292) Turklāt ir svarīgi paturēt prātā, ka lidostas maksas, ko *Ryanair* samaksāja saskaņā ar 2013. un 2015. gada lidostas pakalpojumu līgumiem, ir atbilstošas lidostas maksām, kas iekļautas lidostas maksu vispārējā shēmā, kura piemērojama Frankfurtes-Hānas lidostai. Hānas I lēmumā Komisija izvērtēja 2002. un 2006. gada vispārējos maksu grafikus un secināja, ka tie nav valsts atbalsts.

(293) 2002. gada lidostas pakalpojumu līgums sākotnēji bija piemērojams līdz 2017. gada 13. februārim ar iespēju to pagarināt līdz 2022. gada 13. februārim, un 2005. gada lidostas pakalpojumu līgums sākotnēji bija piemērojams līdz 2027. gadam.

(294) Tādējādi 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi ir jāizvērtē, ņemot vērā šo pamatscenāriju, jo *Ryanair* principā bija tiesības turpināt darbību Frankfurtes-Hānas lidostā, pamatojoties uz tirgum atbilstošiem nosacījumiem, par kuriem 2002. un 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumos bija panākta vienošanās ar *FFHG*, attiecīgi līdz 2022. un 2027. gadam. Ja vien vēlāk noslēgtie lidostas pakalpojumu līgumi principā atbilst spēkā esošajiem līgumiem (2002. un 2005. gada lidostas pakalpojumu līgumi), kas parasti turpinātu darboties, 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumu noslēgšana nemaina *Ryanair* un *FFHG* ekonomisko stāvokli.

5.1.2.4.1. Līguma 2013. gada papildinājums

(295) Līguma 2013. gada papildinājums ir pielikums standarta līgumam par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem. Kā uzsvēra Vācija un *Ryanair* savos apsvērumos, kas tika iesniegti pēc lēmuma par procedūras sākšanu, līguma 2013. gada papildinājums neparedz atkāpes no lidostas maksu grafika, bet apstiprina tā piemērojamību un tikai atjaunina *Ryanair* piemērojamos noteikumus par apkalpošanu uz zemes, ņemot vērā vispārējo aviācijas nozares attīstību.

(296) Tā kā līguma 2013. gada papildinājums būtiski negroza iepriekš piemērojamos noteikumus un iepriekš piemērojamie noteikumi atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam (kā Komisija noteikusi Hānas I lēmumā), Komisija secina, ka līguma 2013. gada papildinājums nerada nekādas priekšrocības *Ryanair* un tādējādi nav uzskatāms par valsts atbalstu.

5.1.2.4.2. Papildinājuma 2015. gada grozījumi

(297) Kā aprakstīts 41. apsvērumā, ar 2015. gada grozījumiem tiek par trim gadiem, t. i., līdz 2017. gadam, pagarināts līguma 2013. gada papildinājums. Turklāt tie ietver grozījumus attiecībā uz perona transportlīdzekļa / tehniskās apkopes furgona nodrošināšanu, kā arī administrācija biroja un rezerves daļu noliktavas telpu nodrošināšanu.

(298) Perona transportlīdzekļa / tehniskās apkopes furgona, kā arī administrācijas biroja un noliktavas telpu nodrošināšana ir tikai komerciāls labās gribas žests lidostas galvenajam klientam. Šie apstākļi nevar mainīt Komisijas konstatējumu Hānas I lēmumā, saskaņā ar kuru maksājumi, ko *Ryanair* veica *FFHG* par lidostas pakalpojumiem, atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam.

(299) Tā kā papildinājuma 2015. gada grozījumi būtiski nemaina iepriekš piemērotos noteikumus un šie noteikumi atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam, Komisija secina, ka 2015. gada grozījumi nerada nekādas priekšrocības *Ryanair* un tādējādi nav uzskatāmi par valsts atbalstu.

5.1.2.4.3. Līguma 2016. gada 2. papildinājums

(300) Līguma 2016. gada 2. papildinājums ietver divus grozījumus attiecībā uz lidostas maksām, kas *Ryanair* jāmaksā: a) samazinātu lidostas maksu [..] EUR apmērā, kuru piemēro par katru pasažieri, sākot no [..]. pasažiera gadā (iepriekš, pamatojoties uz 2006. gada vispārējo maksu grafiku, to piemēroja tikai, sākot no [..]. pasažiera gadā); un b) jaunu tirgvedības atbalsta sistēmu, saskaņā ar kuru brīdī, kad ir pārsniegts iepriekšējā gadā izlidojušo pasažieru skaits, par visiem turpmākajiem pasažieriem netiek piemērotas nekādas lidostas maksas. Līgums ir spēkā līdz 2022. gada 31. martam.

(301) Vācija ir sniegusi atbildi attiecībā uz šaubām, ko Komisija pauda lēmumā par procedūras sākšanu un ko *Lufthansa* atkārtoti norādīja informācijā, ko tā iesniedza par *PwC* izpētes datumu. Konkrētāk, saskaņā ar paskaidrojumiem, ko *FFHG* sniedza savās piezīmēs attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu, Vācija ir precizējusi, ka *PwC* izpēte netika pasūtīta divas dienas pirms līguma noslēgšanas, bet gan tika gatavota un apspriesta ar *FFHG* ilgākā laikposmā, un tāpēc tās konstatējumi bija zināmi *FFHG* vadībai brīdī, kad tika noslēgts līgums.

(302) Turklāt Komisijai ir jālabo lēmumā par procedūras sākšanu ietvertais sākotnējais konstatējums (288. apsvērums), ka hipotētiskais scenārijs ietvertu *Ryanair* pasažieru skaita pakāpenisku samazināšanos turpmākajos gados.

(303) Kā Vācija detalizēti paskaidroja, līguma 2016. gada 2. papildinājuma noslēgšana bija saistīta ar plānoto lidostas privatizāciju. *Ryanair* uzstāja, ka ir jānoslēdz lidostas pakalpojumu līgums uz pieciem gadiem, un pretējā gadījumā draudēja nekavējoties pārtraukt darbību šajā lidostā. Pamatojoties uz Vācijas iesniegto informāciju, Komisija secina, ka acīmredzot lidosta šo draudus ir uzskatījusi par ticamiem. Šo draudu īstenošanas ticamību patiešām apstiprina gan *Lufthansa*, kas vairākkārt ir atsaukusies uz faktu, ka *Ryanair* var vienkārši pārtraukt darbību lidostā, gan *Ryanair* iesniegtais *Oxera* ziņojums. Pretēji tam, ko Komisija bija paudusi lēmumā par procedūras sākšanu (288. apsvērums), *PwC* izpētē ietvertais pieņēmums, ka saskaņā ar hipotētisko scenāriju *Ryanair* nekavējoties pārtrauktu visu darbību *FFHG*, sākot no 2016. gada, tādējādi ir uzskatāms par iespējamu.

(304) Vācija arī paskaidroja, ka *PwC* izpētē minētās izmaksu un ieņēmumu prognozes *FFHG* bija pieejamas pirms līguma parakstīšanas un *FFHG* tās izmantoja, lai izvērtētu iespēju noslēgt līgumu.

(305) *PwC* izpētē tiek pieņemts, ka saskaņā ar pamatscenāriju laikposmā no 2017. līdz 2021. gadam *FFHG* varētu rēķināties ar nemainīgu *Ryanair* pārvadāto pasažieru skaitu, proti, [2–3] miljoniem gadā. Lēmumā par procedūras sākšanu (287. apsvērums) Komisija pauda uzskatu, ka šis scenārijs ir diezgan optimistisks. Tomēr, kā apstiprināts Vācijas apsvērumos attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu, šie pieņēmumi bija balstīti uz *FFHG* iekšējiem plānošanas dokumentiem, kurus *FFHG* darīja pieejamus *PwC*. Tāpēc, tā kā nav ticamu norāžu par pretējo, Komisija piekrīt šiem scenārijiem.

(306) *PwC* izpētē ir salīdzināts scenārijs, saskaņā ar kuru *Ryanair* turpina darbību lidostā, ar scenāriju, saskaņā ar kuru *Ryanair* šādu darbību pārtrauc. Tajā konstatēts, ka *Ryanair* līgums 2017. gadā radīja papildu brīvo naudas plūsmu [4–5 miljonu] EUR apmērā, kas pakāpeniski palielinājās, 2021. gadā sasniedzot [4,5–5,5 miljonus] EUR. Neraugoties uz noteiktām izpētes nepilnībām, it īpaši to, ka jutīguma pārbaudēs *Ryanair* pasažieru skaits bija nemainīgs, Komisija galu galā uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībnieks savu lēmumu varēja pamatot ar šādu izpēti.

(307) Izpēte parādīja, ka līguma 2016. gada 2. papildinājuma kapitāla vērtība bija [20–25] miljoni EUR, kas iegūta, summējot brīvās naudas plūsmas un diskontējot tās ar [5–10] % gadā.

(308) Šis rezultāts netiek apšaubīts arī *AT Kearney* eksperta atzinumā, kurš tika veikts ar citu mērķi. Tajā tika analizēta *FFHG* rentabilitāte kopumā. Tomēr attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanu līguma 2016. gada 2. papildinājumam būtiskais jautājums ir par to, vai bez šā līguma *FFHG* būtu sliktākā situācijā. Tas šajā gadījumā apstiprinās, jo lidostas brīvā naudas plūsma gadā būtu par [4–5] līdz [4,5–5,5] miljoniem EUR mazāka.

(309) Pamatojoties uz minētajiem iemesliem, Komisija secina, ka līguma 2016. gada 2. papildinājums atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijam. Tādējādi līguma 2016. gada 2. papildinājums nepiešķir priekšrocību *Ryanair* un nav uzskatāms par valsts atbalstu.

5.2. **Atbalsta saderība**

(310) Šajā iedaļā Komisija izvērtēs to pasākumu saderību, kuri jau ir atzīti par valsts atbalstu:

a) valsts atbalsts *FFHG* sakarā ar to, ka 2016. gadā tika izmantotas atteikuma tiesības attiecībā uz 2014. gadā noslēgtajā zemes pārdošanas līgumā iekļauto zemesgabalu *Housing*;

b) atbalsts *Ryanair* mācībām;

c) tirgvedības atbalsts *Ryanair*.

5.2.1. *Attiecībā uz atbalsta pasākumu FFHG*

(311) Vienīgais izmeklējamais pasākums attiecībā uz *FFHG*, par kuru Komisija secina, ka tas ir uzskatāms par atbalstu, ir *FFHG* veiktā zemesgabala "divkāršā pārdošana" (200. apsvērums).

(312) Lēmumā par procedūras sākšanu (326.–330. apsvērums) Komisija izklāstīja iemeslus, kādēļ – ja *FFHG* atteikuma tiesību izmantošana, nosakot cenu nulle EUR, ir valsts atbalsts – tai ir šaubas par tā saderību ar iekšējo tirgu, un atgādināja Vācijai, ka pienākums pierādīt saderību gulstas uz Vāciju.

(313) Vācija nav sniegusi nekādu atbalsta saderības pamatojumu un savā argumentācijā ir tikai apgalvojusi, ka šis pasākums neietver atbalstu *FFHG*.

(314) Tāpēc Komisija secina, ka atbalsts 1,25 miljonu EUR apmērā saistībā ar zemesgabala *Housing* pārdošanu nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Vācijai tas ir jāatgūst no atbalsta saņēmēja.

5.2.2. *Attiecībā uz atbalsta pasākumiem* Ryanair

5.2.2.1. Atbalsts *Ryanair* mācībām

(315) Vispirms ir jāpārbauda, vai atbalsts mācībām atbilst grupu atbrīvojuma nosacījumiem un, ja tas tā nav, vai ir izpildīts LESD 107. panta 2. un 3. punktā paredzētais nosacījums.

5.2.2.1.1. Vispārējā grupu atbrīvojuma regula

(316) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sākotnēji pauda nostāju, ka atbalsts mācībām varētu atbilst VGAR 31. pantā paredzētajam nosacījumam, taču, lai pieņemtu galīgo nostāju, bija nepieciešama papildu informācija. Tomēr, lai gan Komisija pieprasīja papildu informāciju, tā no Vācijas un ieinteresētajām personām neko nesaņēma.

(317) Vācija un *Ryanair* apgalvoja, ka tās nevarēja iesniegt papildu dokumentus, jo saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem jau bija beidzies to pienākuma saglabāt pieprasītos dokumentus izpildes termiņš.

(318) Tiesa ir lēmusi, ka dalībvalstij ir jāsniedz iespējamais saderības pamatojums un jāpierāda, ka ir izpildīti saderības nosacījumi ([69]). Dalībvalstis un ieinteresētās personas ir informētas par Regulas (ES) 2015/1589 17. pantā noteikto 10 gadu noilguma termiņu. Tādējādi tās nevar atsaukties uz (kā apgalvots) īsāku valsts reglamentētu noilguma termiņu, kas piemērojams to pienākumam saglabāt dokumentus, nolūkā izvairīties no šā pierādīšanas pienākuma izpildes.

(319) Komisijas rīcībā nav informācijas par precīzām izmaksām, kas tika segtas no atbalsta mācībām, tāpēc tā nevar novērtēt, vai tās bija attiecināmās izmaksas atbilstoši VGAR nosacījumiem. Saskaņā ar VGAR 31. panta 3. punktu attiecināmās izmaksas būtu a) mācību personāla izmaksas par stundām, kurās mācību personāls piedalās apmācībā; b) mācību personāla un apmācāmo darbības izmaksas, kas tieši saistītas ar mācību projektu; c) ar mācību projektu saistīto konsultāciju pakalpojumu izmaksas; d) apmācāmā personāla izmaksas un vispārējās netiešās izmaksas par tām stundām, kuras apmācāmie piedalās mācībās.

(320) Turklāt Vācija nav iesniegusi informāciju par mācību raksturu un saturu, kas ļautu Komisijai noteikt, ka mācības vai to daļa nebija tāda veida mācības, kuras uzņēmumi rīko, lai nodrošinātu atbilstību valsts obligātajiem standartiem attiecībā uz mācībām (VGAR 31. panta 2. punkts).

(321) Turklāt Vācija nesniedza informāciju, kas liecinātu, ka ir ievērota VGAR 31. panta 4. punktā noteiktā atbalsta maksimālā intensitāte.

(322) Tā kā šādas informācijas nav, Komisija uzskata, ka Vācija nav pierādījusi, ka atbalsts mācībām atbilst VGAR 31. panta nosacījumam.

5.2.2.1.2. LESD 107. panta 2. punkts

(323) Komisija nevar atzīt atbalstu mācībām par saderīgu [ar iekšējo tirgu] saskaņā ar LESD 107. panta 2. punktu, jo atbalstam nav sociāla rakstura LESD 107. panta 2. punkta a) apakšpunkta šaurā nozīmē un tas nav paredzēts, lai novērstu kaitējumu, ko nodarījušas dabas katastrofas vai ārkārtēji notikumi (LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts), kā arī tas netiek piešķirts tautsaimniecībai konkrētos Vācijas Federatīvās Republikas apgabalos, kurus iespaidojusi Vācijas sadalīšana (LESD 107. panta 2. punkta c) apakšpunkts).

5.2.2.1.3. LESD 107. panta 3. punkts

(324) Saskaņā ar Tiesas judikatūru Komisijai ir pienākums īstenot savu rīcības brīvību, lai novērtētu valsts atbalsta pasākumu, kas neatbilst VGAR nosacījumiem, saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu. Šādi rīkojoties, Komisija var izmantot iepriekš izskatītajās lietās gūto pieredzi, kas apkopota VGAR kritērijos ([70]), un Komisijas 2009. gada paziņojumu ([71]), ar ko nosaka kritērijus, pēc kuriem novērtē tāda atbalsta mācībām saderīgumu, uz kuru attiecas prasība par paziņošanu ("paziņojums").

([69]) Sk. Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedumu Itālija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. punkts.

([70]) Sk. Vispārējās tiesas 2011. gada 14. jūlija spriedumu, *Freistaat Sachsen* (Vācija)/Eiropas Komisija, T-357/02 RENV, ECLI:EU:T:2011:376, 42.–48. punkts.

([71]) Komisijas paziņojums – Kritēriji saderīguma analīzei attiecībā uz valsts atbalstu mācībām gadījumos, uz kuriem attiecas prasība par paziņošanu (OV C 188, 11.8.2009., 1. lpp.), 3. punkts: "Šo norādījumu mērķis ir nodrošināt Komisijas motivācijas pārredzamību un radīt prognozējamību un juridisko noteiktību. Atbilstīgi Komisijas 2008. gada 6. augusta Regulas (EK) Nr. 800/2008, kas atzīst noteiktas atbalsta kategorijas par saderīgām ar kopējo tirgu, piemērojot Līguma 87. un 88. pantu (Vispārējā grupu atbrīvojuma regula), 6. panta 1. punkta g) apakšpunktam [..], ikvienam individuālam mācību atbalstam neatkarīgi no tā, vai tas ir piešķirts kā *ad hoc* atbalsts vai saskaņā ar atbalsta shēmu, piemēros šos norādījumus, ja šā atbalsta dotāciju ekvivalents pārsniegs 2 miljonus euro vienam mācību projektam."

(325) Šajā gadījumā [LESD] 107. panta 3. punkta a), b) un d) apakšpunktā paredzētie atbrīvojumi nav piemērojami ([72]).

(326) Lai atbalstu varētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, tam ir jāatbilst diviem nosacījumiem, no kuriem pirmais – tam ir jābūt paredzētam, lai veicinātu konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, un otrais – tam nedrīkst būt tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm ([73]).

(327) Vispirms Komisija norāda, ka 2009. gadā tā pieņēma iepriekš minēto paziņojumu. Ja Komisija pieņem pamatnostādnes, tai principā tās ir jāievēro, īstenojot savu rīcības brīvību. Tomēr, ja dalībvalstis atsaucas uz īpašiem iemesliem, kuru dēļ Komisijai būtu jāatkāpjas no savām pamatnostādnēm, Komisijai ir pienākums izvērtēt šos argumentus un īstenot savu rīcības brīvību, ņemot vērā minētos argumentus ([74]).

(328) Šajā lietā atbalsts tika piešķirts pirms paziņojuma pieņemšanas. Vācija un ieinteresētās personas nav sniegušas nekādas īpašas piezīmes par atbalsta atbilstību paziņojumam. Pamatojoties uz minētajiem iemesliem, Komisija uzskata, ka ir atbilstoši balstīt tās novērtējumu tieši uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ņemot piemēru no paziņojumā izklāstītajiem principiem.

(329) Pirmkārt, atbalstam jābūt vērstam uz saimnieciskās darbības attīstības veicināšanu. Vācija norādīja, ka atbalsts mācībām ir sniegts, pamatojoties uz Reinzemes-Pfalcas federālās zemes darba tirgus politiku. Atbalsta mērķis ir nodrošināt cilvēkiem attiecīgu kvalifikāciju, lai viņi varētu iekļauties darba tirgū, it īpaši gaisa transporta nozarē. No vienas puses, potenciālo darbinieku apmācība ir ieguldījums gaisa transporta nozares ekonomiskajā attīstībā. Turklāt, no otras puses, nodarbinātības pieaugumam reģionā ir tieša ietekme uz reģiona ekonomiku, jo tas ietekmē [iedzīvotāju] patēriņu un ieguldījumus. Tādējādi pirmais nosacījums ir izpildīts.

(330) Otrkārt, atbalsts mācībām nedrīkst nelabvēlīgi iespaidot tirdzniecības apstākļus tādējādi, ka tas būtu pretēji kopīgām interesēm.

(331) Saskaņā ar paziņojuma 9., 10., 12. un 16. punktu tiek pieņemts, ka mācību atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, ja a) pastāv tirgus nepilnība, kas pamato atbalstu, b) atbalsts nav vienīgais politikas instruments, kas pieejams dalībvalstīm mācību veicināšanai, c) mācību atbalstam ir stimulējoša ietekme un tas bija nepieciešams, un, visbeidzot, d) atbalsts ir samērīgs.

(332) Paziņojumā norādīts, ka, pirmkārt, atbalsts mācībām būtu jāpiešķir tikai tirgus nepilnību gadījumā. Šajā novērtējumā nozīme ir mācību raksturam, kā arī mācību laikā iegūto prasmju plašai izmantojamībai. Jo vispārīgākas ir mācības un jo plašāka ir prasmju izmantojamība, jo lielāka ir iespēja, ka mācības radīs pozitīvas papildu sekas. Turklāt pozitīvas papildu sekas var izraisīt arī strādājošu personu ar invaliditāti vai nelabvēlīgākā situācijā esošu darba ņēmēju iekļaušana mācībās.

([72]) LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunkts attiecas uz tādu piešķirto atbalstu, kas veicina ekonomikas attīstību apgabalos, kur dzīves līmenis ir ārkārtīgi zems vai kur valda liels bezdarbs. Šis atbrīvojums attiecas tikai uz tiem reģioniem, kuros ekonomiskā situācija ir ārkārtīgi nelabvēlīga salīdzinājumā ar ES kopumā, taču Reinzemes-Pfalcas gadījumā tas tā nav.
LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkts attiecas uz atbalstu, kas veicina kāda svarīga projekta īstenojumu visas Eiropas interesēs vai novērš nopietnus traucējumus kādas dalībvalsts tautsaimniecībā. Darba tirgus politika, kas attiecas tikai uz Reinzemes-Pfalcas reģionu, nav svarīgs projekts visas Eiropas interesēs.
Visbeidzot, atbalsts neveicina kultūru un kultūras mantojuma saglabāšanu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta d) apakšpunktu.

([73]) Sk. Tiesas 2020. gada 22. septembra spriedumu Austrijas Republika/Komisija un citi, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18.–20. punkts.

([74]) Sk. Tiesas 2016. gada 19. jūlija spriedumu *Kotnik* un citi/*Državni zbor Republike Slovenije* C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 37.–41. punkts.

(333) Atbalsts tika īstenots darba tirgus politikas ietvaros un ietvēra programmas "2001./2002. gada pilotu kvalifikācija kapteiņa vai kabīnes otrā pilota amatam", "2001./2002. gada salona apkalpes locekļu kvalifikācija", "2002./2003. gada pilotu kvalifikācija kapteiņa vai kabīnes otrā pilota amatam" un "2002./2003. gada salona apkalpes locekļu kvalifikācija".

(334) Mācību raksturs ir visai specifisks. Pabeidzot mācības, apmācāmais var strādāt tikai kā salona apkalpes loceklis vai lidojumu kapteinis / otrais pilots. Attiecībā uz iegūto prasmju plašu izmantojamību jānorāda, ka mācības nodrošināja tikai *Ryanair*, tāpat Vācija un *Ryanair* nav iesniegušas pierādījumus, lai apstrīdētu faktu, ka 80–90 % no attiecīgā personāla pēc mācībām darbā pieņēma pati *Ryanair*, kā to apgalvoja sūdzības iesniedzējs. Var pieņemt, ka mācībās apgūtās prasmes ir izmantojamas darbam citās aviosabiedrībās, tāpēc pat tad, ja šis sūdzības iesniedzēja apgalvojums ir pareizs, personāls var izvēlēties nestrādāt *Ryanair*. Tomēr nav zināms, vai mācības bija sertificētas un tādējādi personu, kura apguvusi šīs mācības, faktiski varētu nodarbināt arī citas aviosabiedrības. Vācija tikai norādīja, ka attiecīgās mācības bija paredzētas bezdarbniekiem un personām, kurām draud bezdarbs. Tā neprecizēja, vai mācības bija paredzētas strādājošām personām ar invaliditāti vai nelabvēlīgākā situācijā esošiem darba ņēmējiem, kuri šādu iespēju darba tirgū nebūtu saņēmuši.

(335) Pamatojoties uz lietas materiālos iekļauto informāciju, aviosabiedrībām ir atšķirīga politika attiecībā uz to, vai tās apmaksā pilotu un salona apkalpes locekļu mācības (kā tas ir "tradicionālo" aviosabiedrību gadījumā), vai arī attiecīgo amatu pretendentiem pašiem ir jāmaksā par savām mācībām. Taču saskaņā ar abiem modeļiem mācības parasti tiek nodrošinātas tirgus ietvaros, un nav nepieciešama valsts iejaukšanās vai valsts finansējums mācībām.

(336) Pamatojoties uz minētajiem iemesliem, Komisija uzskata, ka Vācija nav pierādījusi, ka pastāv kāda tirgus nepilnība, un secina, ka kopumā attiecīgās mācības tiek nodrošinātas tirgus ietvaros un nav nepieciešamības valstij iejaukties, piešķirot atbalstu mācībām.

(337) Katrā ziņā, lai apliecinātu atbalsta nepieciešamību un stimulējošo ietekmi, ir jāpierāda, ka, salīdzinot ar situāciju bez atbalsta, attiecīgā uzņēmuma piedāvātās mācības bija labākas apjoma, kvalitātes, tvēruma vai plānoto dalībnieku ziņā. Komisija nesaņēma nekādu informāciju par to, kāda bija mācību ietekme uz bezdarbu attiecīgajā reģionā, nedz arī par vispārējo ekonomisko situāciju Reinzemes-Pfalcas federālajā zemē. Vācija neiesniedza hipotētisku analīzi, kurā būtu salīdzināti paredzēto mācību līmeņi ar atbalstu un bez tā. Vācija nevarēja pierādīt, ka personas, kas piedalījās mācībās, pēc tam faktiski bija nodarbinātas. Tāpēc Komisija nezina, vai salona apkalpes locekļu / lidojumu kapteiņu mācības bija nepieciešamas, lai samazinātu bezdarbu. Vācija nav parādījusi, kā atbalsts mācībām ir stimulējis aviosabiedrību nozares pārstāvjus pieņemt darbā vairāk darbinieku. Tāpēc Komisija nevar novērtēt atbalsta mācībām nepieciešamību un stimulējošo ietekmi.

(338) Lai atbalsts būtu samērīgs, tam jābūt ierobežotam līdz minimālajai summai, kāda nepieciešama izvirzītā mērķa sasniegšanai. Tā kā jau tika konstatēts, ka nav pierādījumu par tirgus nepilnībām un tādējādi nav nepieciešami politikas pasākumi mācību veicināšanai, ka atbalsts nebija nepieciešams un tam nebija stimulējošas ietekmes, nav nekādas vajadzības izvērtēt, vai atbalsta summa tika samazināta līdz minimumam, lai sasniegtu atbalsta mērķi. Tādējādi atbalsts mācībām nav saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kas interpretēts, ņemot vērā paziņojumā izklāstītos kritērijus.

(339) Tādēļ atbalsts *Ryanair* mācībām bija nesaderīgs valsts atbalsts.

5.2.2.2. 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi starp Reinzemes-Pfalcas federālo zemi un *Ryanair*

(340) Tirgvedības līgumi ir darbības atbalsts aviosabiedrībai *Ryanair*, kas mazina darbības izmaksas, kuras tai parasti būtu jāsedz pašai, lai nodrošinātu lidojumus no Frankfurtes-Hānas lidostas un uz to.

(341) Saskaņā ar Tiesas judikatūru dalībvalstij ir jāsniedz iespējamais saderības pamatojums un jāpierāda, ka ir izpildīti šādas saderības nosacījumi ([75]).

(342) Vācija neuzskata, ka 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi ar *Ryanair* ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, tāpēc tā nav sniegusi nekādus argumentus attiecībā uz šā līguma saderību ar iekšējo tirgu.

(343) Atbalsta saderība ir jāizvērtē tā piešķiršanas dienā ([76]). Attiecībā uz 2005. gada tirgvedības līgumu tas bija 2005. gada 4. novembris, t. i., pirms 2005. gada 9. decembrī stājās spēkā 2005. gada Aviācijas vadlīnijas. 2017. gada tirgvedības līgumam tas bija 2017. gada 20. oktobris. Tādējādi 2017. gada tirgvedības līgumam ir piemērojamas 2014. gada Aviācijas pamatnostādnes.

(344) Attiecībā uz 2005. gada tirgvedības līgumu Komisija izmanto to pašu pieeju, ko tā izmantojusi iepriekšējos lēmumos, kad tai bija jānovērtē tāda atbalsta saderība, kas piešķirts pirms pašreizējo 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu un 2005. gada Aviācijas vadlīniju stāšanās spēkā ([77]).

(345) Pirms 2005. gada Aviācijas vadlīniju pieņemšanas spēkā bija Komisijas pieņemtās 1994. gada Pamatnostādnes aviācijas jomā ([78]). Tomēr 1994. gada Pamatnostādnēs aviācijas jomā nebija konkrēti noteikti saderības nosacījumi darbības atbalstam, kura mērķis ir veicināt gaisa satiksmi no reģionālajām lidostām. Tāpēc saskaņā ar iepriekšējos lēmumos izmantoto pieeju Komisijai ir jānovērtē attiecīgā atbalsta saderība, tieši pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(346) Šajā saistībā jānorāda, ka novērtējums, ko Komisija veic attiecībā uz šāda veida valsts atbalstu, laika gaitā ir pilnveidots, lai gan daži punkti ir palikuši nemainīgi. Šie punkti izriet no vispārējiem principiem, kas reglamentē atbalsta saderību saskaņā ar iepriekš minēto LESD noteikumu.

(347) Attiecīgi 1999. gada jūnija lēmumā par Mančestras lidostu ([79]) Komisija konstatēja, ka lidostas maksu samazinājumi, kas nediskriminējošā veidā un uz noteiktu laiku piešķirti jaunu maršrutu veicināšanai, bija saderīgi ar noteikumiem par valsts atbalstu.

(348) Pēc tam savā 2004. gada februāra lēmumā par Šarlruā lidostu ([80]) Komisija paskaidroja, ka "darbības atbalsts nolūkā palīdzēt uzsākt jaunus maršrutus vai palielināt atsevišķu reisu biežumu var būt nepieciešams rīks mazo reģionālo lidostu attīstībai. Šie pasākumi patiešām var pārliecināt ieinteresētās sabiedrības investēt jaunos maršrutos. Tomēr, lai šādu atbalstu atzītu par saderīgu, pamatojoties uz Līguma 87. panta 3. punkta

([75]) Sk. Tiesas 1993. gada 28. aprīļa spriedumu Itālija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. punkts.

([76]) Sk. 2005. gada Aviācijas vadlīniju 85. apsvērumu un 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 174. apsvērumu.

([77]) Sk, piemēram, Komisijas Lēmumu (ES) 2015/1227 (2014. gada 23. jūlijs) par valsts atbalstu SA.22614 (C 53/07), ko Francija piešķīrusi Po-Bearnas tirdzniecības un rūpniecības kamerai, *Ryanair*, *Airport Marketing Services* un *Transavia* (OV L 201, 30.7.2015., 109. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1227/oj), 452.–470. apsvērumu; un Lēmumu (ES) 2016/633, 511.–531. apsvērumu.

([78]) Komisijas paziņojums par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

([79]) Sk. Komisijas 1999. gada 14. jūnija lēmumu valsts atbalsta lietā NN 109/98, Apvienotā Karaliste, Mančestras lidosta (OV C 65, 13.3.2004., 5. lpp.).

([80]) Komisijas Lēmums 2004/393/EK (2004. gada 12. februāris) par Valonijas reģiona un *Brussels South Charleroi Airport* piešķirtajām priekšrocībām aviosabiedrībai *Ryanair* tās darbības uzsākšanas laikā Šarlruā (OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2004/393/oj) ("Šarlruā lēmums"). Šis lēmums tika atcelts ar Pirmās instances tiesas spriedumu lietā *Ryanair*/Komisija, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Tādējādi tas parāda, ka Komisijas novērtējumā par attiecīgo atbalstu ir notikušas izmaiņas.

c) apakšpunktu, ir jānosaka, vai šis atbalsts ir nepieciešams un samērīgs ar izvirzīto mērķi, un vai tas ietekmē tirdzniecību tādā apmērā, kas ir pretrunā kopīgām interesēm." Tāpēc Komisija paredzēja dažus nosacījumus, kas jāizpilda, lai šo darbības atbalstu varētu atzīt par saderīgu, proti ([81]):

a) atbalstam jāpalīdz sasniegt Kopienas nozīmes mērķi attīstīt reģionālo lidostu, veicinot satiksmes neto pieaugumu jaunajos maršrutos ([82]);

b) atbalstam jābūt nepieciešamam tādā nozīmē, ka tas nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviosabiedrība vai cita aviosabiedrība jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam ([83]);

c) atbalstam jābūt stimulējošam tādā nozīmē, ka tam jāveicina tādas darbības attīstība, kura pēc noteikta perioda varētu kļūt rentabla, kas savukārt nozīmē, ka atbalsta sniegšanas ilgumam jābūt ierobežotam ([84]);

d) atbalstam jābūt samērīgam, t. i., summai ir jābūt saistītai ar satiksmes neto pieaugumu ([85]);

e) atbalstam jābūt piešķirtam pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un to nedrīkst apvienot ar citiem atbalsta veidiem.

(349) 2005. gada Aviācijas vadlīnijās un 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs ir skaidri noteikti šie saderības principi, tomēr aviosabiedrībām piešķirto darbības atbalstu Komisija var atzīt par saderīgu, ja tas veicina mazāku lidostu attīstību, palielinot satiksmes neto apjomu jaunos maršrutos, ja atbalsts ir nepieciešams (nav paredzēts maršrutam, ko attiecīgā aviosabiedrība vai cita aviosabiedrība jau izmanto, vai līdzīgam maršrutam), ja tas ir ierobežots sniegšanas ilguma ziņā, ja maršruts, kuram atbalsts tiek piešķirts, var kļūt rentabls, ja summa ir saistīta ar satiksmes neto pieaugumu, ja atbalsts ir piešķirts pārredzamā un nediskriminējošā veidā un ja tas netiek apvienots ar citiem atbalsta veidiem ([86]).

(350) Secinājumā Komisija uzskata, ka šajā gadījumā 2005. gada tirgvedības līguma saderība jāizvērtē saskaņā ar iepriekš minētajiem vispārējiem principiem.

(351) 2017. gada tirgvedības līguma saderība būtu jāizvērtē, pamatojoties uz 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēm, kuras arī atspoguļo šos vispārējos principus. Saskaņā ar 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 138.–155. apsvērumu attiecībā uz aviosabiedrībām sniegtu darbības uzsākšanas atbalstu ir jābūt izpildītiem šādiem nosacījumiem:

a) ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā, t. i., Savienības iedzīvotāju mobilitātes palielināšanā vai nomaļu reģionu reģionālās attīstības veicināšanā;

b) valsts iejaukšanās nepieciešamība;

c) valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība;

d) stimulējošas ietekmes pastāvēšana;

e) atbalsta summas samērīgums;

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

g) prasības attiecībā uz atbalsta pārredzamību, neapvienošanu un nediskrimināciju, kas izriet no 2014. gada Aviācijas pamatnostādņu 133., 159. un 161.–163. apsvēruma.

([81]) Līdzīgu novērtējumu Komisija ir veikusi arī citās nesenās lietās. Sk., piemēram, Lēmumu (ES) 2015/1227, 452.–470. apsvērumu; un Lēmumu (ES) 2016/633, 511.–531. apsvērumu.
([82]) Sk. Šarlruā lēmuma 283.–297. apsvērumu.
([83]) Sk. Šarlruā lēmuma 288.–309. apsvērumu.
([84]) Sk. Šarlruā lēmuma 311.–317. apsvērumu.
([85]) Sk. Šarlruā lēmuma 318.–325. apsvērumu.
([86]) Sk. Lēmumu (ES) 2015/1227, 457. apsvērumu; un Lēmumu (ES) 2016/633, 516. apsvērumu.

(352) Vācija un *Ryanair* nesniedza informāciju, kā darbības atbalsts, kas piešķirts *Ryanair* saskaņā ar 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumiem, veicinātu precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanu. Komisija iepriekš (266.–288. apsvērums) ir atspēkojusi argumentu, ka federālās zemes nodoms bija veicināt tūrismu vai ekonomikas attīstību reģionā.

(353) Katrā ziņā, pat pieņemot, ka tirgvedības pakalpojumu iegādei bija kopīgu interešu mērķis (kā tas nebija šajā gadījumā), Vācija un *Ryanair* nav iesniegušas nevienu argumentu, lai pierādītu, ka atbalsts, kas piešķirts ar 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumiem, atbilst pārējām iepriekš minētajām prasībām.

(354) Tāpēc Komisija secina, ka Vācija un *Ryanair* nav pierādījušas, ka bija nepieciešama valsts iejaukšanās un ka atbalsts *Ryanair* bija atbilstošs mērķim veicināt reģiona ekonomisko attīstību. Vācija un *Ryanair* arī nepierādīja, ka atbalsta summa bija samērīga un bija iespējams izvairīties no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību. Visbeidzot, Vācija un *Ryanair* nav pierādījušas, ka ir izpildītas 2014. gada Aviācijas pamatnostādnēs noteiktās atbalsta pārredzamības, neapvienošanas un nediskriminācijas prasības.

(355) Tādējādi atbalsts, kas piešķirts ar 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumiem, ir uzskatāms par nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu.

6. **ATGŪŠANA**

(356) Saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību un Eiropas Savienības tiesu iedibināto judikatūru Komisija ir kompetenta lemt par to, vai attiecīgajai dalībvalstij ir jāmaina vai jāatceļ atbalsts, ja Komisija ir konstatējusi, ka tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu ([87]). Tāpat Savienības tiesas ir pastāvīgi lēmušas, ka dalībvalstij pienākumu atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, nosaka, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ([88]).

(357) Šajā saistībā Savienības tiesas ir noteikušas, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgi piešķirtās atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi iekšējā tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bija pirms atbalsta piešķiršanas ([89]).

(358) Ievērojot šo judikatūru, Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 1. punktā ir noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".

(359) Tādējādi, ņemot vērā, ka valsts atbalsts *FFHG* sakarā ar to, ka 2016. gadā tika izmantotas atteikuma tiesības attiecībā uz 2014. gadā noslēgtajā zemes pārdošanas līgumā iekļauto zemesgabalu *Housing*, kā arī atbalsts mācībām un 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumi ar *Ryanair* tika īstenoti, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un ir uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, tie ir jāatgūst, lai atjaunotu stāvokli, kāds bija iekšējā tirgū pirms to piešķiršanas. Atgūšanu attiecina uz laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots saņēmēju rīcībā, līdz tā faktiskās atgūšanas dienai. Atgūstamajai summai pieskaita procentus, kas aprēķināti no dienas, kad valsts atbalsts nodots saņēmēju rīcībā, līdz tā faktiskās atgūšanas dienai.

(360) Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 17. panta 1. punktu "uz Komisijas tiesībām atgūt atbalstu attiecas desmit gadu noilguma termiņš" un saskaņā ar 2. punkta pirmo teikumu "noilguma termiņš sākas dienā, kad nelikumīgais atbalsts piešķirts saņēmējam vai nu kā individuāls atbalsts, vai arī kā atbalsts saskaņā ar atbalsta shēmu".

([87]) Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums Komisija/Vācija, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.
([88]) Tiesas 1990. gada 21. marta spriedums Beļģija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. punkts.
([89]) Tiesas 1999. gada 17. jūnija spriedums Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

(361) Attiecībā uz atbalstu *Ryanair* mācībām Vācija norādīja, ka laikposmā no 2001. līdz 2003. gadam *HCM* tika piešķirti 1 880 197,11 EUR. Vācija iesniedza pierādījumus par vismaz diviem čeku maksājumiem attiecīgi 220 427,64 EUR un 639 146,04 EUR apmērā, kurus *Ryanair* saņēma ar *Gettmann Arbeitsmarkt- und Organisationsberatung* starpniecību. Šie maksājumi tika veikti no *HCM* konta 2003. gada 17. janvārī. Saskaņā ar Vācijas sniegto informāciju atbalsts tika pilnībā izmaksāts līdz 2003. gada beigām. Tādējādi Komisija uzskata, ka atbalsts tika piešķirts 2003. gadā.

(362) Regulas (ES) 2015/1589 17. panta 2. punktā teikts: "Visas darbības attiecībā uz nelikumīgu atbalstu, kuras veic Komisija vai dalībvalsts pēc Komisijas lūguma, pārtrauc noilguma termiņu. Pēc katra pārtraukuma noilgums sākas no jauna. Noilguma termiņu pārtrauc uz laiku, kamēr Komisijas lēmumu izskata Eiropas Savienības Tiesas procesā."

(363) Komisijas paziņojums dalībvalstij par to, ka ir iesniegta sūdzība, ir darbība, kas pārtrauc noilguma termiņu Regulas (ES) 2015/1589 17. panta 2. punkta izpratnē.

(364) Faktiski *Lufthansa* 2011. gada 4. martā iesniedza oficiālu sūdzību, kas 2011. gada 18. martā tika pārsūtīta Vācijai. Izvērtējot šo sūdzību, Komisija uzdeva Vācija konkrētus jautājumus par atbalstu mācībām, uz kuriem tā sniedza atbildi 2011. gada 14. jūnijā.

(365) Ar šo 2011. gadā veikto darbību tika pārtraukts noilguma termiņš Regulas (ES) 2015/1589 17. panta 2. punkta izpratnē, un tā rezultātā 2003. gadā piešķirtā atbalsta atgūšanai nav iestājies noilgums.

7. **SECINĀJUMS**

(366) Komisija konstatē, ka garantija, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme piešķīra *FFHG*, ir *de minimis* atbalsts, un tāpēc tā ir atbrīvota no iepriekšējas paziņošanas. Komisija arī konstatē, ka 2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp *FFHG* un *Ryanair*, un finansējums gaisa kuģu apkalpes un pilotu skolai un tehniskās apkopes angāram par labu *Ryanair*, atbilst tirgus ekonomikas dalībnieka principam un nav uzskatāmi par valsts atbalstu.

(367) Komisija konstatē, ka Vācija, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, ir nelikumīgi īstenojusi turpmāk norādītos pasākumus un ka šos pasākumus nevar atzīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu, tādējādi Vācijai ir jāatgūst nesaderīgais valsts atbalsts ar procentiem:

a) valsts atbalsts *FFHG* sakarā ar to, ka 2016. gadā tika izmantotas atteikuma tiesības attiecībā uz 2014. gadā noslēgtajā zemes pārdošanas līgumā iekļauto zemesgabalu *Housing*;

b) atbalsts mācībām par labu *Ryanair*;

c) valsts atbalsts *Ryanair* saskaņā ar 2005. un 2017. gada tirgvedības līgumiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

2013., 2015. un 2016. gada lidostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti starp *FFHG* un *Ryanair*, un finansējums gaisa kuģu apkalpes un pilotu skolai un tehniskās apkopes angāram par labu *Ryanair*, ko Vācija ir īstenojusi, nav uzskatāmi par atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107. panta 1. punkta nozīmē.

Garantija, ko Reinzemes-Pfalcas federālā zeme piešķīrusi *FFHG* un ko Vācija ir īstenojusi, ir atbrīvota no iepriekšējas paziņošanas saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu, jo tā ir *de minimis* atbalsts.

2. pants

Ar iekšējo tirgu nav saderīgi šādi pasākumi, kurus par labu *FFHG* un *Ryanair* nelikumīgi īstenojusi Vācija, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu:

a) valsts atbalsts 1,25 miljonu EUR apmērā, kas 2016. gadā piešķirts *FFHG* sakarā ar to, ka 2016. gadā tika izmantotas atteikuma tiesības attiecībā uz 2014. gadā noslēgtajā zemes pārdošanas līgumā iekļauto zemesgabalu *Housing*;

b) valsts atbalsts 220 427,64 EUR, 639 146,04 EUR un 680 627,93 EUR apmērā, kas piešķirts *Ryanair* mācību finansēšanai;

c) valsts atbalsts, kas saskaņā ar 2005. gada tirgvedības līgumu piešķirts *Ryanair* laikposmā no 2005. gada līdz 2016. gadam 11,2 miljonu EUR apmērā (sk. sadalījumu pa gadiem iepriekš 1. tabulā) un saskaņā ar 2017. gada tirgvedības līgumu – apmērā, kas Vācijas iestādēm vēl jānosaka (350 000 EUR par 2017. gadu un līdz 1,2 miljoniem EUR par katru nākamo gadu).

3. pants

1. Vācija atgūst no atbalsta saņēmējiem 2. pantā minēto atbalstu.

2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus par laikposmu no dienas, kad atbalsts nodots saņēmēju rīcībā, līdz tā faktiskās atgūšanas dienai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([90]) V nodaļu.

4. pants

1. Šā lēmuma 2. pantā minētā atbalsta atgūšana veicama nekavējoties un efektīvi.

2. Vācija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā pēc tā paziņošanas.

([90]) Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

5. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Vācija iesniedz šādu informāciju:

a) kopējā summa (pamatsumma un atgūšanas procenti), kas jāatgūst no atbalsta saņēmējiem;

b) šā lēmuma izpildes nodrošināšanas nolūkā veikto un plānoto pasākumu sīks apraksts;

c) dokumenti, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

2. Vācija informē Komisiju par to, kā virzās šā lēmuma īstenošanai noteiktie valsts pasākumi, līdz ir pabeigta 2. pantā minētā atbalsta atgūšana. Tā pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma bez kavēšanās sniedz informāciju par pasākumiem, kas jau paveikti un vēl plānoti šā lēmuma izpildei. Tā sniedz arī sīku informāciju par atbalsta un atgūšanas procentu summām, kas jau ir atgūtas no saņēmējiem.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Vācijas Federatīvajai Republikai.

Komisija var publicēt atbalsta summu un atgūšanas procentu summu, kas atgūta, piemērojot šo lēmumu, neskarot Regulas (ES) 2015/1589 30. pantu.

Ja lēmumā ir konfidenciāla informācija, ko nedrīkst publicēt, lūdzam par to informēt Komisiju piecpadsmit darbdienu laikā no tā saņemšanas dienas. Ja Komisija līdz minētajam termiņam nesaņems pamatotu lūgumu, tiks uzskatīts, ka piekrītat šā lēmuma pilna teksta publicēšanai. Šāds lūgums, kurā norādīta attiecīgā informācija, jānosūta elektroniski uz šādu adresi:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Briselē, 2024. gada 9. septembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Margrethe VESTAGER