



Saturs

II *Informācija*

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

Eiropas Komisija

2014/C 99/01	Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju (Lieta COMP/M.7171 – <i>Varo Energy / Bayernoil Package</i>) ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

IV *Paziņojumi*

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

Eiropas Komisija

2014/C 99/02	Euro maiņas kurss	2
2014/C 99/03	Komisijas paziņojums — Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām	3

DALĪBVALSTU SNIEGTA INFORMĀCIJA

2014/C 99/04	Maltas valdības paziņojums attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļūdeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei	35
--------------	--	----

V *Atzinumi*

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Eiropas Komisija

2014/C 99/05

Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju (Lieta M.7218 – *Brookfield / APMTNA / APMT Elizabeth*) —
Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

II

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Iebildumu necelšana pret paziņoto koncentrāciju**(Lieta COMP/M.7171 – Varo Energy / Bayernoil Package)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2014/C 99/01)

Komisija 2014. gada 28. martā nolēma neiebilst pret iepriekš minēto paziņoto koncentrāciju un atzīt to par saderīgu ar iekšējo tirgu. Šis lēmums pamatots ar Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004⁽¹⁾ 6. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Pilns lēmuma teksts ir pieejams tikai angļu valodā, un to publicēs pēc tam, kad no teksta būs izņemta visa komercnoslēpumus saturošā informācija. Lēmums būs pieejams:

- Komisijas konkurences tīmekļa vietnes uzņēmumu apvienošanās sadaļā (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Šajā tīmekļa vietnē ir pieejamas dažādas individuālo apvienošanās lēmumu meklēšanas iespējas, tostarp meklēšana pēc sabiedrības nosaukuma, lietas numura, datuma un nozaru kodiem,
- elektroniskā veidā *EUR-Lex* tīmekļa vietnē (<http://eur-lex.europa.eu/lv/index.htm>) ar dokumenta numuru 32014M7171. *EUR-Lex* piedāvā tiešsaistes piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem.

⁽¹⁾ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.

IV

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Euro maiņas kurss⁽¹⁾**2014. gada 3. aprīlis**

(2014/C 99/02)

1 euro =

Valūta	Maiņas kurss	Valūta	Maiņas kurss		
USD	ASV dolārs	1,3771	CAD	Kanādas dolārs	1,5172
JPY	Japānas jena	143,12	HKD	Hongkongas dolārs	10,6826
DKK	Dānijas krona	7,4648	NZD	Jaunzēlandes dolārs	1,6149
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,82970	SGD	Singapūras dolārs	1,7395
SEK	Zviedrijas krona	8,9554	KRW	Dienvikorejas vona	1 456,88
CHF	Šveices franks	1,2209	ZAR	Dienvīdāfrikas rands	14,6628
ISK	Islandes krona		CNY	Ķīnas juaņa renminbi	8,5537
NOK	Norvēģijas krona	8,2300	HRK	Horvātijas kuna	7,6480
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	IDR	Indonēzijas rūpija	15 582,21
CZK	Čehijas krona	27,432	MYR	Malaizijas ringits	4,5223
HUF	Ungārijas forints	307,21	PHP	Filipīnu peso	62,021
LTL	Lietuvas lits	3,4528	RUB	Krievijas rublis	48,9370
PLN	Polijas zlots	4,1727	THB	Taizemes bāts	44,726
RON	Rumānijas leja	4,4753	BRL	Brazīlijas reāls	3,1356
TRY	Turcijas lira	2,9493	MXN	Meksikas peso	18,0593
AUD	Austrālijas dolārs	1,4912	INR	Indijas rūpija	82,8670

⁽¹⁾ Datu avots: atsauces maiņas kursu publicējusi ECB.

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS
Pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām
 (2014/C 99/03)

SATURS

1.	Ievads: valsts atbalsta politika aviācijas nozarē	3
2.	Piemērošanas joma un definīcijas	7
2.1.	Piemērošanas joma	7
2.2.	Definīcijas	8
3.	Valsts atbalsta pastāvēšana līguma 107. Panta 1. Punkta nozīmē	10
3.1.	Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens	10
3.2.	Valsts līdzekļu izmantošana un attiecināmība uz valsti	12
3.3.	Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību	13
3.4.	Lidostu publiska finansēšana un tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana	13
3.5.	Finansiālās attiecības starp lidostām un aviokompānijām	14
3.5.1.	Salīdzinājums ar tirgus cenu	14
3.5.2.	Ex ante rentabilitātes izvērtējums	15
4.	Vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumu publiska finansēšana	16
4.1.	Vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma definīcija lidostu un gaisa transporta nozarē	17
4.2.	Atbalsta, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, saderīgums	18
5.	Atbalsta saderīgums saskaņā ar līguma 107. Panta 3. Punkta c) apakšpunktu	18
5.1.	Atbalsts lidostām	19
5.1.1.	Ieguldījumu atbalsts lidostām	19
5.1.2.	Darbības atbalsts lidostām	23
5.2.	Darbības uzsākšanas atbalsts aviokompānijām	26
6.	Sociāls atbalsts saskaņā ar līguma 107. Panta 2. Punkta a) apakšpunktu	27
7.	Kumulācija	28
8.	Nobeiguma noteikumi	28
8.1.	Gada ziņojumi	28
8.2.	Pārredzamība	28
8.3.	Uzraudzība	28
8.4.	Novērtējums	29
8.5.	Atbilstīgi pasākumi	29
8.6.	Piemērošana	29
8.7.	Pārskatīšana	30

1. IEVADS: VALSTS ATBALSTA POLITIKA AVIĀCIJAS NOZARĒ

1. Veidojot saiknes starp cilvēkiem un reģioniem, gaisa transports dod būtisku ieguldījumu Eiropas Savienības integrācijā un konkurētspējā, kā arī tās mijiedarbībā ar visu pasauli. Gaisa transports sniedz būtisku devumu Savienības ekonomikai – katru gadu notiek vairāk nekā 15 miljoni komerciālu lidojumu, 2011. gadā pārvadāti 822 miljoni pasažieru no Savienības lidostām un uz tām, 150 aviokompānijas veic regulārus reisos, pastāv tīkls ar vairāk nekā 460 lidostām un 60 aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem⁽¹⁾. Savienība gūst labumu

⁽¹⁾ Avoti: Eurostat, Association of European Airlines (Eiropas Aviokompāniju asociācija), International Air Transport Association (Starptautiskā Aviokompāniju asociācija).

no sava stāvokļa kā pasaules mēroga aviotransporta mezgls – tikai aviokompānijas un lidostas vien Savienības iekšzemes kopproduktā ik gadu dod vairāk nekā 140 tūkstoš miljonu euro ieguldījumu. Aviācijas nozarē Savienībā ir nodarbināti aptuveni 2,3 miljoni cilvēku⁽²⁾.

2. Stratēģijā “Eiropa 2020”⁽³⁾ (turpmāk “ES 2020”) ir uzsvērtā transporta infrastruktūras nozīme Savienības ilgtspējīgas izaugsmes stratēģijā nākamajai desmitgadei. Jo īpaši Komisija baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu”⁽⁴⁾ ir uzsvērusi, ka ārējo faktoru internalizācija, nepamatotu subsīdiu novēršana un brīva un neizkropļota konkurence ir būtiska daļa no centieniem saskaņot tirgus izvēli ar ilgtspējības vajadzībām. “Ceļvedī uz Eiropas vienoto transporta telpu” ir uzsvērts arī resursu efektīvas izmantošanas svarīgums. Praksē tas nozīmē, ka transportam jāpatērē mazāk enerģijas un enerģijai jābūt tīrākai, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina tā negatīvā ietekme uz klimatu un vidi un jo īpaši uz svarīgākajiem dabas resursiem, piemēram, ūdeni, zemi un ekosistēmām.

3. Iekšējā tirgus pakāpeniskās izveides rezultātā ir atcelti visi komerciālie ierobežojumi aviokompānijām, kas veic lidojumus Savienības iekšienē, piemēram, ierobežojumi attiecībā uz maršrutiem vai lidojumu skaitu un cenu noteikšanu. Kopš gaisa transporta liberalizācijas 1997. gadā⁽⁵⁾ nozare ir augusi vēl nepieredzētos apmēros, un tas ir sekmējis ekonomikas izaugsmi un darbvieta izveidi. Tas arī radīja iespēju tirgū ienākt zemo cenu aviopārvadātājiem, kuri izmanto jaunu darījumdarbības modeli, kas balstās uz īsu apgrieztes laiku un ļoti efektīvu flotes izmantošanu. Šīs norises ir izraisījušas gaisa satiksmes būtisku pieaugumu, zemo cenu aviopārvadājumiem strauji pieaugot kopš 2005. gada. Zemo cenu aviokompāniju tirgus daļa (44,8 %) 2012. gadā pirmo reizi pārsniedza vēsturisko gaisa pārvadātāju tirgus daļu (42,4 %); šī tendence turpinājās 2013. gadā (45,94 % attiecībā uz zemo cenu aviopārvadātājiem un 40,42 % attiecībā uz vēsturiskajiem gaisa pārvadātājiem).

4. Kaut arī lidostas vēl joprojām lielākoties ir publisku personu īpašumā un pārvaldībā⁽⁶⁾, pašlaik visā Savienībā ir vērojama aizvien lielāka privātu uzņēmumu iesaistīšanās. Aizvadītajā desmitgadē ir radīti jauni tirgi, veicot atsevišķu lidostu daļēju privatizāciju, kā arī ieviešot konkurenci attiecībā uz publisko personu īpašumā esošu lidostu, tai skaitā reģionālo lidostu, pārvaldību.

5. Mazākās lidostas visbiežāk ir publisku personu īpašumā⁽⁷⁾, un visbiežāk tās ir atkarīgas no publiskā atbalsta to darbības finansēšanai. Šo lidostu maksas pārsvarā netiek noteiktas, ņemot vērā tirgus apsvērumus un jo īpaši – pamatotas *ex ante* rentabilitātes perspektīvas, bet gan pamatā ņemot vērā vietējos vai reģionālos apsvērumus. Pašreizējos tirgus apstākļos komerciāli pārvaldītu lidostu rentabilitātes perspektīvas arī vēl joprojām ir ļoti atkarīgas⁽⁸⁾ no caurlaidspējas – lidostām, kurās pasažieru skaits ir mazāks par 1 miljonu gadā, parasti ir grūtības segt darbības izmaksas. Tādējādi lielāko daļu reģionālo lidostu regulāri subsidē publiskās iestādes.

⁽²⁾ *Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010*. Stear Davies Gleave Eiropas Komisijas DG MOVE uzdevumā. Nobeiguma ziņojums – 2012. gada augusts.

⁽³⁾ Komisijas paziņojums - EIROPA 2020 – Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei, COM(2010) 2020 galīgā redakcija, 2010. gada 3. marts.

⁽⁴⁾ Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu, COM(2011) 144.

⁽⁵⁾ Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.), Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp.) un Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV L 240, 24.8.1992., 15. lpp.).

⁽⁶⁾ Saskaņā ar *Airport Council International Europe 77 % lidostu 2010. gadā bija pilnīgā publisku personu īpašumā, savukārt 9 % bija pilnīgā privātu personu īpašumā*, sk. *Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010*.

⁽⁷⁾ Uz to norāda fakts, ka, lai gan 2010. gadā 77 % no visām lidostām bija publisku personu īpašumā, minētās lidostas apkalpoja tikai 52 % no visas pasažieru plūsmas.

⁽⁸⁾ Kā norādīts 2002. gadā pētījumā *Study on competition between airports and the application of State aid rules*, Cranfield University, 2002. gada jūnijs, un vēlāk apstiprināts nozares ziņojumos.

6. Daži reģioni vēl joprojām ir grūti sasniedzami no pārējās Savienības, un svarīgi transporta mezglī saskaras ar aizvien lielāku pārslodzi⁽⁹⁾. Tai pašā laikā reģionālo lidostu blīvums dažos Savienības reģionos ir radījis būtisku lidostu infrastruktūras jaudas pārpalikumu salīdzinājumā ar pasažieru pieprasījumu un aviokompāniju vajadzībām.

7. Cenu sistēma lielākajā daļā Savienības lidostu ir tradicionāli veidota kā publicēta lidostas maksu sistēma, kas balstās uz pasažieru skaitu un gaisa kuģa svaru⁽¹⁰⁾. Tomēr tirgus attīstība un ciešā sadarbība starp lidostām un aviokompānijām ir pakāpeniski pavērusi ceļu plašam dažādas komercprakses lokam, tai skaitā ilgtermiņa līgumiem ar diferencētiem tarifiem un dažkārt būtiska apmēra stimuliem un tirgvedības atbalstu, ko aviokompānijām sniedz lidostas un/vai vietējās iestādes. Cita starpā publiskos līdzekļus, kas paredzēti lidostu darbības atbalstam, ir iespējams novirzīt aviokompānijām, lai piesaistītu vairāk komercsatiksmes, tādējādi kropļojot gaisa transporta tirgu⁽¹¹⁾.

8. Paziņojumā par valsts atbalsta modernizāciju (VAM)⁽¹²⁾ Komisija norāda, ka valsts atbalsta politikai vajadzētu būt vērstai uz pārdomāta atbalsta sekmēšanu, kas paredzēts tirgus nepilnību novēršanai un Savienības kopīgo interešu mērķu sasniegšanai, un izvairīšanos no publisko līdzekļu nelietderīgas izmantošanas. Ar zināmiem nosacījumiem valsts atbalsta pasākumi var novērst tirgus nepilnības un tādējādi palīdzēt uzlabot tirgu efektīvu darbību un veicināt konkurētspēju. Turklāt, ja tirgi nodrošina efektīvus rezultātus, bet, no kohēzijas politikas viedokļa raugoties, tie ir uzskatāmi par nepietiekamiem, valsts atbalstu var izmantot, lai iegūtu vēlāmāku un taisnīgāku rezultātu tirgū. Tomēr valsts atbalstam var būt negatīva ietekme, piemēram, tas var kropļot konkurenci starp uzņēmumiem un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm tādā apmērā, kas ir pretrunā Savienības kopīgām interesēm. Tādējādi valsts atbalsta kontrolei lidostu un gaisa transporta nozarē būtu jāveicina publisko līdzekļu saprātīga izmantošana uz izaugsmi orientētas politikas īstenošanā, vienlaikus ierobežojot konkurences kropļojumus, kas varētu apdraudēt vienlīdzīgu konkurences apstākļus iekšējā tirgū, jo īpaši, izvairoties no peļņu nenseošu lidostu, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, darbības pārklāšanās un jaudas pārpalikumu rašanās.

9. Valsts atbalsta noteikumu piemērošana lidostu un gaisa transporta nozarē veido daļu no Komisijas centieniem, kas vērsti uz Savienības lidostu un aviokompāniju nozares konkurētspējas un izaugsmes potenciāla uzlabošanu⁽¹³⁾. Līdzvērtīgi konkurences noteikumi Savienības aviokompānijām un lidostām ir ārkārtīgi svarīgi minēto mērķu sasniegšanai, kā arī iekšējam tirgum kopumā. Vienlaikus reģionālās lidostas var būt nozīmīgas gan vietējai attīstībai, gan piekļuves nodrošināšanai noteiktiem reģioniem, jo īpaši, ņemot vērā pozitīvās prognozes par Savienības gaisa transporta satiksmes apjomu.

10. Kā daļu no vispārējā plāna izveidot vienotu Savienības gaisa telpu un ņemot vērā tirgus attīstību, Komisija 2005. gadā pieņēma vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām⁽¹⁴⁾ (turpmāk "2005. gada Aviācijas vadlīnijas"). Minētajās vadlīnijās tika precizēts, ar kādiem nosacījumiem lidostām un aviokompānijām piešķirta valsts atbalsta noteiktas kategorijas var tikt atzītas par saderīgām ar iekšējo tirgu. Ar tām tika papildinātas 1994. gada Aviācijas pamatnostādnes⁽¹⁵⁾, kurās galvenokārt bija iekļauti noteikumi, kas attiecās uz nacionālo aviokompāniju pārstrukturēšanu un sociālo atbalstu Savienības pilsoņiem.

⁽⁹⁾ Tiek prognozēts, ka 2030. gadā 13 lidostas Savienībā strādās ar pilnu jaudu astoņas stundas dienā katru dienu visa gada garumā salīdzinājumā ar 2007. gadu, kad tikai piecas lidostas strādāja ar pilnu vai gandrīz pilnu jaudu 100 % no laika (sk. Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Lidostu politika Eiropas Savienībā – risināt ar kapacitāti un kvalitāti saistītās problēmas izaugsmes, savienojamības un ilgtspējīgas mobilitātes sekmēšanai", 2011. gada 1. decembris, COM(2011) 823 ("Paziņojums par lidostu politiku Eiropas Savienībā")).

⁽¹⁰⁾ Kā liecina Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas politika attiecībā uz lidostas maksām un navigācijas pakalpojumiem (Dokuments 9082), pēdējo reizi pārskatīta 2012. gada aprīlī.

⁽¹¹⁾ Jo īpaši, ja atbalsts tiek aprēķināts, izmantojot *ex post* aprēķinus (kompensējot deficītu, ja tāds rodas), lidostām var nebūt stimulu ierobežot izmaksas un piemērot lidostas maksas, kas ir pietiekamas izmaksu segšanai.

⁽¹²⁾ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "ES valsts atbalsta modernizācija (VAM)", COM(2012) 209 final.

⁽¹³⁾ Sk. paziņojumu par lidostu politiku Eiropas Savienībā.

⁽¹⁴⁾ Komisijas paziņojums - Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām (OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.).

⁽¹⁵⁾ *Application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to State aids in the aviation sector* (OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.).

11. Šajās pamatnostādņēs ir ņemta vērā jaunā juridiskā un ekonomiskā situācija attiecībā uz lidostu un aviokompāniju publisku finansēšanu un precizēts, kādos gadījumos šāda publiskā finansēšana var būt uzskatāma par valsts atbalstu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē, un, ja tā ir uzskatāma par valsts atbalstu, – ar kādiem nosacījumiem to var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Komisijas vērtējums ir balstīts uz tās pieredzi un lēmumu pieņemšanas praksi, kā arī uz tās vērtējumu par pašreizējiem tirgus apstākļiem lidostu un gaisa transporta nozarēs. Tādējādi tas neskar tās pieeju citām infrastruktūrām vai nozarēm. Komisija jo īpaši uzskata, ka tikai fakts vien, ka lidostas ekspluatants saņem vai ir saņēmis valsts atbalstu, automātiski nenozīmē, ka aviokompānijas, kas ir tā klienti, arī ir uzskatāmas par atbalsta saņēmējiem. Ja aviokompānijai noteiktā lidostā piedāvātos nosacījumus būtu piedāvājis arī uz peļņas gūšanu orientēts lidostas ekspluatants, nav uzskatāms, ka aviokompānija ir saņēmusi priekšrocības valsts atbalsta noteikumu nolūkiem.

12. Ja publiskā palīdzība ir valsts atbalsts, Komisija uzskata, ka ar zināmiem nosacījumiem atsevišķs reģionālajām lidostām un tās lietojošām aviokompānijām sniegtais atbalsts var būt pamatots, jo īpaši, lai izstrādātu jaunus pakalpojumus un palielinātu pieejamību un ekonomikas attīstību vietējā līmenī. Tomēr būtu jāņem vērā konkurences kropļojumi visos attiecīgajos tirgos, un pieņemams var būt tikai tāds valsts atbalsts, kas ir samērīgs un nepieciešams, lai sasniegtu kopīgu interešu mērķi.

13. Šajā saistībā būtu jāatzīmē, ka darbības atbalsts principā ir ļoti kropļojosa atbalsta forma un to var atļaut tikai ārkārtējos apstākļos. Komisija uzskata, ka lidostām un aviokompānijām parasti būtu jāsedz savas darbības izmaksas. Tomēr pakāpeniskā pāreja uz jaunu tirgus realitāti, kas aprakstīta 3. līdz 7. punktā, izskaidro, kāpēc publiskās iestādes pirms šo pamatnostādņu pieņemšanas reģionālajām lidostām ir piešķirušas plašu darbības atbalstu. Ņemot vērā iepriekš minēto, pārejas periodā un lai ļautu aviācijas nozarei pielāgoties jaunajai tirgus situācijai, noteiktas lidostām sniegta darbības atbalsta kategorijas vēl joprojām var būt attaisnojamas, ievērojot zināmus nosacījumus. Kā izskaidrots 5. punktā, pašreizējos tirgus apstākļos pieejamie dati un vienprātība nozarē norāda uz saikni starp lidostas finansiālo situāciju un tajā esošo satiksmes līmeni – mazākās lidostās finanšu vajadzības parasti ir proporcionāli lielākas. Ņemot vērā to devumu ekonomikas attīstībā un Savienības teritoriālajā kohēzijā, mazāku reģionālo lidostu administratoriem tādējādi būtu jānodrošina laiks pielāgoties jaunajai tirgus videi, piemēram, pamazām palielinot lidostu maksājumus aviokompānijām, ieviešot racionalizācijas pasākumus, diferencējot to darījumdarbības modeļus vai piesaistot jaunas aviokompānijas un klientus neizmantoto jaudu aizpildīšanai.

14. Pēc šā pārejas perioda lidostām vairs nedrīkstētu piešķirt darbības atbalstu, un tām būtu jāfinansē sava darbība no pašu līdzekļiem. Lai gan kompensācijas sniegšanai par nesegtām darbības izmaksām, kas radušās vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanas dēļ, vēl joprojām vajadzētu būt iespējama mazām lidostām vai savienojumu nodrošināšanai starp visiem reģioniem ar īpašām prasībām, tirgus izmaiņām, ko stimulēs šīs pamatnostādnes, būtu jāļauj lidostām segt to izmaksas, kā jebkurā citā nozarē.

15. Jaunu gaisa pārvadājumu attīstībai būtu principā jābalstās uz pārliecinošu darījumdarbības modeli. Tomēr aviokompānijas bez attiecīgiem stimuliem ne vienmēr ir gatavas uzņemt risku uzsākt jaunus maršrutus no nezināmām un nepārbaudītām mazām lidostām. Tādēļ ar konkrētiem nosacījumiem aviokompānijām var piešķirt darbības uzsākšanas atbalstu pārejas perioda laikā un pat pēc tā beigām, ja tas tām rada nepieciešamos stimulus uzsākt jaunus maršrutus no reģionālajām lidostām, palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti, radot piekļuves punktus lidojumiem Savienības iekšienē, un veicina reģionālo attīstību. Tā kā nomaļus reģionus nelabvēlīgi ietekmē to sliktā pieejamība, darbības uzsākšanas atbalstam attiecībā uz maršrutiem no minētajiem reģioniem tiek piemēroti elastīgāki saderīguma kritēriji.

16. Tādējādi lidostas jaudu sadalei pa aviokompānijām būtu pakāpeniski jāklūst efektīvākai (tas ir, uz pieprasījumu vērstai), un nepieciešamībai piešķirt publisko finansējumu lidostām būtu jābūt mazākai, palielinoties privātiem ieguldījumiem lidostās. Ja iespējams konstatēt, ka reģionā pastāv patiesa nepieciešamība nodrošināt pārvadājumus un veidojas pozitīva ārējā ietekme, ieguldījumu atbalstu lidostām būtu jāturpina akceptēt arī pēc pārejas perioda beigām, ar atbalsta maksimālo intensitāti, kas nodrošina līdzvērtīgus konkurences apstākļus visā Savienībā.

17. Ņemot vērā iepriekš minēto, šajās pamatnostādnēs tiek ieviesta jauna pieeja lidostām piešķirta atbalsta saderīguma novērtēšanai:

- a) 2005. gada Aviācijas vadlīnijās netika aplūkots jautājums par ieguldījumu atbalstu, savukārt šajās pārskatītajās pamatnostādnēs ir definēta maksimālā pieļaujamā atbalsta intensitāte atkarībā no lidostas lieluma;
- b) tomēr attiecībā uz lielām lidostām ar pasažieru skaitu virs 5 miljoniem gadā ieguldījumu atbalstu principā nedrīkstētu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, izņemot ārkārtējus apstākļus, piemēram, esošas lidostas atrašanās vietas pārcelšana, kuros valsts iejaukšanās nepieciešamība ir saistīta ar skaidri redzamu tirgus nepilnību, ņemot vērā ārkārtējus apstākļus, ieguldījumu lielumu un konkurences kropļojumu ierobežoto apmēru;
- c) ieguldījumu atbalsta maksimālo pieļaujamo atbalsta intensitāti lidostām, kas atrodas nomaļos reģionos, palielina par maksimāli 20 %;
- d) pārejas periodā, kas ir 10 gadi, darbības atbalstu reģionālajām lidostām var atzīt par saderīgu iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu; taču attiecībā uz lidostām, kurās pasažieru plūsma ir mazāka nekā 700 000 pasažieru gadā, Komisija pēc četrus gadus ilgā laika perioda vēlreiz izvērtēs šīs kategorijas lidostu rentabilitātes perspektīvas, lai novērtētu, vai būtu jāizstrādā īpaši noteikumi šīm lidostām sniegtā darbības atbalsta saderīguma ar iekšējo tirgu novērtēšanai.

18. Turklāt saderīguma nosacījumi attiecībā uz aviokompānijām piešķirtu atbalstu darbības uzsākšanai ir vienkāršoti un pielāgoti jaunākajām tirgus attīstības tendencēm.

19. Komisija piemēros līdzsvarotu pieeju, kas ir neitrāla attiecībā pret lidostu un aviokompāniju dažādajiem darījumdarbības modeļiem un kurā ņemtas vērā gaisa satiksmes izaugsmes perspektīvas, nepieciešamība nodrošināt reģionālo attīstību un pieejamību un zemo cenu aviopārvadātāju darījumdarbības modeļa pozitīvā ietekme uz dažu reģionālo lidostu attīstību. Vienlaikus ir neapšaubāmi nepieciešama pakāpeniska virzība uz pieeju, kura balstīta uz tirgus principiem; izņemot pamatotos un ierobežotus gadījumus, lidostām būtu jāspēj segt savas darbības izmaksas, un jebkuri publiskie ieguldījumi būtu jāizmanto, lai finansētu dzīvotspējīgu lidostu izbūvi, kas apmierina aviokompāniju un pasažieru pieprasījumu; būtu jāizvairās no konkurences kropļojumiem starp lidostām un starp aviokompānijām, kā arī no nerentablu lidostu darbības pārklāšanās. Šai līdzsvarotajai pieejai vajadzētu būt pārredzamai, viegli saprotamai un vienkārši piemērojamai.

20. Šīs pamatnostādnes neskar dalībvalstu pienākumu ievērot Savienības tiesību aktus. Lai izvairītos no tā, ka ieguldījumi varētu nodarīt kaitējumu videi, dalībvalstīm arī jānodrošina atbilstība Savienības tiesību aktiem vides jomā, tostarp, attiecīgā gadījumā, ietekmes uz vidi novērtējuma veikšana, un visu attiecīgo atļauju saņemšana.

2. PIEMĒROŠANAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

2.1. Piemērošanas joma

21. Šajās pamatnostādnēs izklāstītie principi ir piemērojami valsts atbalstam lidostām un aviokompānijām⁽¹⁶⁾. Tie tiks piemēroti saskaņā ar Līgumu un sekundārajiem tiesību aktiem, kas pieņemti, pamatojoties uz Līgumu, kā arī pārējām Savienības valsts atbalsta pamatnostādnēm⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Šajās pamatnostādnēs izklāstītos principus nepiemēro atbalstam apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem neatkarīgi no tā, vai tos sniedz lidosta pati, aviokompānija vai subjekts, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām; šāds atbalsts tiks izvērtēts, balstoties uz attiecīgajiem vispārējiem noteikumiem. Ievērojot Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvu 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.) vai citu pēcāk pieņemtu tiesību aktu par piekļuvi apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgum Savienības lidostās, lidostām, kuras sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, ir jānodala grāmatvedība par tās sniegtajiem apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem no citām tās darbībām. Turklāt lidosta nedrīkst subsidēt apkalpošanas uz zemes pakalpojumus no ienākumiem, ko tā gūst no lidostas darbībām. Šīs pamatnostādnes nepiemēro arī uzņēmumiem, kuri, lai gan darbojas lidostā, veic ar aeronavigāciju nesaistītas darbības.

⁽¹⁷⁾ Īpaši, taču ne tikai Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.), Direktīva 96/67/EK, Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 11. marta Direktīva 2009/12/EK par lidostas maksām (OV L 70, 14.3.2009., 11. lpp.) un turpmāki tiesību akti par lidostas maksām.

22. Dažas lidostas un aviokompānijas ir specializējušās kravu pārvadājumos. Komisija vēl nav guvusi pietiekamu pieredzi, novērtējot valsts atbalstu, kas sniegts lidostām un aviokompānijām, kuras specializējušās kravu pārvadājumos, lai apkopotu savu praksi konkrētu saderīguma kritēriju formā. Attiecībā uz šo kategoriju uzņēmumiem Komisija piemēros kopējos saderīguma principus, kā noteikts 5. iedaļā, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi.

23. Komisija nepiemēros principus, kas iekļauti Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2007.–2013. gadam⁽¹⁸⁾, Reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2014.–2020. gadam⁽¹⁹⁾ vai citās turpmākās pamatnostādnes reģionālā atbalsta jomā, valsts atbalstam, kas piešķirts lidostu infrastruktūrai.

24. Ar šīm pamatnostādnēm tiek aizstātas 1994. gada un 2005. gada Aviācijas vadlīnijas.

2.2. Definīcijas

25. Šajās pamatnostādnēs:

- 1) "atbalsts" ir pasākumi, kas atbilst visiem kritērijiem, kuri noteikti Līguma 107. panta 1. punktā;
- 2) "atbalsta intensitāte" ir kopējā atbalsta summa, kas izteikta procentos no attiecināmajām izmaksām; abi rādītāji ir izteikti kā neto pašreizējā vērtība atbalsta piešķiršanas brīdī un pirms jebkādu nodokļu vai citu maksu atskaitīšanas;
- 3) "aviokompānija" ir jebkura aviokompānija, kurai ir derīga dalībvalsts vai Eiropas Kopējās aviācijas telpas locekļa izdota darbības licence saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008⁽²⁰⁾;
- 4) "lidostas maksa" ir cena vai nodeva, ko iekasē par labu lidostai un ko maksā lidostas lietotāji par tāda aprīkojuma un tādu pakalpojumu izmantojumu, kurus nodrošina vienīgi lidosta un kuri ir saistīti ar gaisakuģa nosēšanos, pacelšanos, apgaismojumu un novietošanu, kā arī ar pasažieru un kravu apkalpošanu, ieskaitot maksu vai maksājumu par apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem un maksājumus par centralizētu infrastruktūru apkalpošanai uz zemes;
- 5) "lidostas infrastruktūra" ir infrastruktūra un aprīkojums, ko lidosta izmanto, lai sniegtu lidostas pakalpojumus aviokompānijām un dažādiem pakalpojumu sniedzējiem; tas ietver skrejceļus, terminālus, peronus, manevrēšanas ceļus, centralizētu infrastruktūru apkalpošanai uz zemes un citas iekārtas, ar kurām tieši atbalsta lidostas pakalpojumus, taču neietver infrastruktūru un aprīkojumu, kas primāri ir nepieciešams darbībām, kuras nav saistītas ar aeronavigāciju, piemēram, autostāvvietas, veikalus un restorānus;
- 6) "lidosta" ir subjekts vai subjektu grupa, kas veic saimniecisko darbību, sniedzot lidostas pakalpojumus aviokompānijām;
- 7) "lidostas ieņēmumi" ir ieņēmumi no lidostas maksas, atskaitot tirgvedības atbalstu vai citus stimulus, kurus lidosta sniedz aviokompānijām, ņemot vērā ieņēmumus no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju (bez jebkāda publiska atbalsta), izņemot jebkādu publisku atbalstu un kompensāciju par uzdevumiem, kas ir sabiedriskās kārtības jomā, vai vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem;
- 8) "lidostas pakalpojumi" ir pakalpojumi, ko lidosta vai tās meitasuzņēmums sniedz aviokompānijām, lai nodrošinātu gaisa kuģu apkalpošanu no nosēšanās līdz pacelšanās brīdim un nodrošinātu pasažieru un kravu apkalpošanu, tādējādi ļaujot aviokompānijām sniegt gaisa transporta pakalpojumus, ieskaitot apkalpošanas uz zemes pakalpojumus un centralizētas infrastruktūras nodrošināšanu apkalpošanai uz zemes;
- 9) "vidējā ikgadējā pasažieru plūsma" ir rādītājs, ko nosaka, balstoties uz pasažieru ienākošo un izejošo plūsmu divos pēdējos finanšu gados pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots vai piešķirts nepaziņota atbalsta gadījumā;
- 10) "kapitāla izmaksas" ir attiecināmo ieguldījumu izmaksu lidostas infrastruktūrā un aprīkojumā amortizācija, tai skaitā pamatā esošās finansēšanas izmaksas;

⁽¹⁸⁾ Valstu reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2007.–2013. gadam (OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.).

⁽¹⁹⁾ Reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2014.–2020. gadam (OV C 209, 23.7.2013., 1. lpp.).

⁽²⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

- 11) "kapitāla izmaksu finansējuma deficīts" ir starpības starp pozitīvajām un negatīvajām naudas plūsmām, ieskaitot ieguldījumu izmaksas, neto pašreizējā vērtība visā pamatlīdzekļos veiktā ieguldījuma dzīves ciklā;
- 12) "lidostas aptvēruma teritorija" ir ģeogrāfiskā tirgus robežas, ko parasti veido apgabals, kas ir 100 km rādiusā ap lidostu vai no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, izmantojot automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu; tomēr konkrētas lidostas aptvēruma teritorija var būt atšķirīga, un nepieciešams ņemt vērā katras lidostas īpašos apstākļus. Aptvēruma teritorijas lielums un forma katrai lidostai atšķiras, un tie ir atkarīgi no dažādiem lidostas raksturlielumiem, tai skaitā tās darbūm darbības modeļa, atrašanās vietas un tās apkalpotajiem galamērķiem;
- 13) "finansēšanas izmaksas" ir izmaksas, kas saistītas ar attiecināmo izmaksu parāda un pašu kapitāla finansēšanu; citiem vārdiem sakot, finansēšanas izmaksās tiek ņemta vērā tā daļa no kopējiem procentu maksājumiem un atlīdzībās par pašu kapitālu, kas atbilst ieguldījuma attiecināmo izmaksu finansēšanai, neskaitot finansējumu par apgrozāmo kapitālu, ieguldījumiem ar aeronavigāciju nesaistītās darbībās vai citiem ieguldījumu projektiem;
- 14) "atbalsta piešķiršanas datums" ir datums, kurā dalībvalsts uzņēmusies juridiskas saistības piešķirt atbalstu, uz kurām var atsaukties valsts tiesā;
- 15) "attiecināmās ieguldījumu izmaksas" ir izmaksas, kas saistītas ar sākotnējiem ieguldījumiem lidostas infrastruktūrā, ieskaitot projektēšanas izmaksas, taču neieskaitot ieguldījumu izmaksas ar aeronavigāciju nesaistītās darbībās, ieguldījumu izmaksas, kas saistītas ar aprīkojumu apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem, parastās uzturēšanas izmaksas un izmaksas par tādiem uzdevumiem, kuri ir sabiedriskās kārtības jomā;
- 16) "apkalpošanas uz zemes pakalpojumi" ir pakalpojumi, ko lidostās sniedz lidostas lietotājiem, kā aprakstīts Direktīvas 96/67/EK pielikumā un turpmākos tiesību aktos par pieeju apkalpošanas uz zemes pakalpojumu tirgum lidostās;
- 17) "ātrvilciens" ir vilciens, kas spēj sasniegt ātrumu virs 200 km/h;
- 18) "ieguldījumu atbalsts" ir atbalsts, lai finansētu pamatlīdzekļus, jo īpaši, lai segtu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu;
- 19) "neto pašreizējā vērtība" ir starpība starp pozitīvajām un negatīvajām naudas plūsmām visā ieguldījuma dzīves ciklā, kas diskontētas līdz to pašreizējai vērtībai, izmantojot kapitāla izmaksas, tas ir, parasto nepieciešamo atdeves koeficientu, ko attiecīgais uzņēmums izmanto līdzīga veida ieguldījumu projektos, vai, ja tas nav pieejams, kapitāla izmaksas uzņēmumam kopumā vai gaidāmo atdevi, kas parasti vērojama lidostu nozarē;
- 20) "ar aeronavigāciju nesaistītās darbības" ir komercpakalpojumi aviokompānijām vai citiem lidostas lietotājiem, piemēram, papildu pakalpojumi pasažieriem, kravas ekspeditoriem vai citiem pakalpojumu sniedzējiem, biroju un veikalu iznomāšana, automašīnu stāvvietas un viesnīcas;
- 21) "darbības atbalsts" ir atbalsts, lai segtu "darbības izmaksu finansējuma deficītu", vai nu avansa maksājuma veidā, vai periodisku maksājumu veidā gaidāmo darbības izmaksu segšanai (periodiski noteikta apmēra maksājumi);
- 22) "darbības izmaksas" ir izmaksas, kas ir lidostu pakalpojumu sniegšanas pamatā, ieskaitot tādas izmaksu kategorijas kā personāla izmaksas, nolīgti pakalpojumi, komunikācijas, atkritumi, enerģija, uzturēšana, īre un administrācija, taču neietverot kapitāla izmaksas, tirgvedības atbalstu vai citus stimulus, ko lidosta sniegusi aviokompānijām, un izmaksas, kas ir sabiedriskās kārtības jomā;
- 23) "darbības izmaksu finansējuma deficīts" ir zaudējumi no lidostas darbības attiecīgajā laikposmā, kas diskontēti līdz to pašreizējai vērtībai, izmantojot kapitāla izmaksas, t. i., negatīva starpība (neto pašreizējās vērtības izteiksmē) starp lidostas ieņēmumiem un lidostas darbības izmaksām;
- 24) "tālākie reģioni" ir reģioni, kas minēti Līguma 349. pantā⁽²¹⁾;

⁽²¹⁾ Pašlaik: Gvadelupa, Francijas Gviāna, Martinika, Reinjona, Senmartēna, Majota, Azoru salas, Madeira un Kanāriju salas. Saskaņā ar Eiropas Padomes 2010. gada 29. oktobra Lēmumu 2010/718/ES, ar ko groza statusu, kas Senberteļemī salai piešķirts attiecībā uz Eiropas Savienību (OV L 325, 9.12.2010., 4. lpp.), no 2012. gada 1. janvāra Senberteļemī vairs nav tālākais reģions un kļuva par aizjūras zemi vai teritoriju, kā minēts Līguma ceturtajā daļā. Saskaņā ar Eiropas Padomes 2012. gada 11. jūlija Lēmumu 2012/419/ES, ar ko groza statusu, kas Majotai piešķirts attiecībā uz Eiropas Savienību (OV L 204, 31.7.2012., 131. lpp.), no 2014. gada 1. janvāra Majota vairs nav aizjūras zeme vai teritorija un kļūst par tālāko reģionu.

- 25) “samērīga peļņas norma” ir kapitāla atdeves koeficients, ko nosaka, piemēram, kā iekšējās atdeves koeficientu (IRR), ko uzņēmumam normālos apstākļos būtu jāgūst no ieguldījumiem ar līdzīgu riska pakāpi;
- 26) “reģionālā lidosta” ir lidosta, kuras ikgadējā pasažieru plūsma nepārsniedz 3 miljonus;
- 27) “nomaļi reģioni” ir tālākie reģioni, Malta, Kipra, Seūta, Melilja, dalībvalstu teritorijā ietilpstošās salas un mazapdzīvoti apgabali;
- 28) “mazapdzīvoti apgabali” ir NUTS 2. līmeņa reģioni ar mazāk nekā 8 iedzīvotājiem uz km² vai NUTS 3. līmeņa reģioni ar mazāk nekā 12,5 iedzīvotājiem uz km² (pamatojoties uz Eurostat datiem par iedzīvotāju blīvumu);
- 29) “darbu sākums” ir ar ieguldījumu saistītu būvdarbu sākums vai pirmās stingri noteiktās iekārtu pasūtījumu saistības vai citas saistības, kas padara ieguldījumu neatgriezenisku – atkarībā no tā, kas sākas pirmais; tas neietver sagatavošanās darbus, piemēram, atļauju saņemšanu un priekšizpēti veikšanu.

3. VALSTS ATBALSTA PASTĀVĒŠANA LĪGUMA 107. PANTA 1. PUNKTA NOZĪMĒ

3.1. Uzņēmuma un saimnieciskās darbības jēdziens

26. Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu valsts atbalsta noteikumi ir piemērojami tikai tad, ja saņēmējs ir “uzņēmums”. Eiropas Savienības Tiesa par uzņēmumiem konsekventi ir uzskatījusi saimnieciskajā darbībā iesaistītas struktūras neatkarīgi no to juridiskā statusa vai īpašuma tiesībām un finansēšanas veida⁽²²⁾. Jebkura darbība, kas ietver preču vai pakalpojumu piedāvāšanu tirgū, ir saimnieciskā darbība⁽²³⁾. Tas, vai darbība ir uzskatāma par saimniecisku, nav atkarīgs no tā, vai darbības rezultātā tiek gūta peļņa⁽²⁴⁾.

27. Pašlaik ir skaidrs, ka aviokompāniju darbība, kas ir transporta pakalpojumu sniegšana pasažieriem vai uzņēmumiem, ir uzskatāma par saimniecisko darbību. 1994. gada pamatnostādnes par aviāciju tomēr vēl joprojām tika atspoguļots viedoklis, ka “infrastruktūras (piemēram, lidostu, automaģistrāļu, tiltu utt.) būvniecība [vai] paplašināšana ir vispārējs tautsaimniecības politikas pasākums, ko Komisija nevar kontrolēt, pamatojoties uz Līguma noteikumiem par valsts atbalstu”. *Aéroports de Paris*⁽²⁵⁾ Savienības tiesu lemtais bija pretrunā šim viedoklim, un tās konstatēja, ka arī lidostas ekspluatācija, kurā ietilpst lidostas pakalpojumu sniegšana aviokompānijām un dažādiem pakalpojumu sniedzējiem, ir uzskatāma par saimniecisko darbību. Spriedumā *Leipzig-Halle* lidostas lietā⁽²⁶⁾ Vispārējā tiesa precizēja, ka lidostas ekspluatācija ir saimnieciskā darbība un infrastruktūras būvniecība ir neatņemama tās daļa.

28. Attiecībā uz līdzšinējiem finansēšanas pasākumiem pakāpeniskā tirgus spēku attīstība lidostu nozarē⁽²⁷⁾ neļauj noteikt precīzu datumu, no kura lidostas ekspluatācija būtu nešaubīgi uzskatāma par saimniecisko darbību. Tomēr Savienības tiesas ir atzinušas lidostu darbības būtības izmaiņas. Spriedumā *Leipzig/Halle* lidostas lietā Vispārējā tiesa lēma, ka no 2000. gada vairs nevar izslēgt valsts atbalsta noteikumu piemērošanu lidostu infrastruktūras finansēšanai⁽²⁸⁾. Tādējādi kopš *Aéroports de Paris* sprieduma datuma (2000. gada 12. decembris) lidostas infrastruktūras ekspluatācija un būvniecība ir jāuzskata par tādu, uz kuru attiecas valsts atbalsta kontrole.

⁽²²⁾ Sk. Komisijas paziņojumu par Eiropas Savienības atbalsta noteikumu piemērošanu kompensācijai, kas piešķirta par vispārējas tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumu sniegšanu (OV C 8, 11.1.2012., 4. lpp.), 2.1. daļa, un saistīto judikatūru, jo īpaši spriedumu apvienotajās lietās C-180/98 līdz C-184/98 *Pavlov* u. c. (*Recueil* 2000, I-6451. lpp.).

⁽²³⁾ Spriedums lietā 118/85 *Komisija/Itālija* (*Recueil* 1987, 2599. lpp., 7. punkts); spriedums lietā C-35/96 *Komisija/Itālija* (*Recueil* 1998, I-3851. lpp., 36. punkts); spriedums lietā *Pavlov* u.c., 75. punkts.

⁽²⁴⁾ Spriedums apvienotajās lietās no 209/78 līdz 215/78 un 218/78 *Van Landewyck* (*Recueil* 1980, 3125. lpp., 88. punkts); spriedums lietā C-244/94 *FFSA* un citi (*Recueil* 1995, I-4013. lpp., 21. punkts); un spriedums lietā C-49/07 *MOTOE* (Krājums 2008, I-4863. lpp., 27. un 28. punkts).

⁽²⁵⁾ Spriedums lietā T-128/98 *Aéroports de Paris/Komisija* (*Recueil* 2000, II-3929. lpp.), apstiprināts ar spriedumu lietā C-82/01 (*Recueil* 2002, I-9297. lpp., 75.–79. punkts).

⁽²⁶⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG un Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisija* (spriedums *Leipzig-Halle* lidostas lietā) (Krājums 2011, II-1311. lpp.), jo īpaši 93. un 94. punkts; apstiprināts ar spriedumu lietā C-288/11 *P Mitteldeutsche Flughafen un Flughafen Leipzig-Halle/Komisija* (2012. gads), Krājumā vēl nav publicēts.

⁽²⁷⁾ Sk. 3. punktu un sprieduma *Leipzig-Halle* lidostas lietā 105. punktu.

⁽²⁸⁾ Sk. sprieduma *Leipzig-Halle* lidostas lietā 106. punktu.

29. Savukārt, pirms *Aéroports de Paris* sprieduma pastāvējušās neskaidrības dēļ publiskās iestādes varēja leģitīmi uzskatīt, ka finansējums lidostas infrastruktūrai nav uzskatāms par valsts atbalstu un ka līdz ar to par šādiem pasākumiem nav jāpaziņo Komisijai. Tādējādi Komisija, balstoties uz valsts atbalsta noteikumiem, tagad nevar apšaubīt finansēšanas pasākumus, kuri veikti ⁽²⁹⁾ pirms *Aéroports de Paris* sprieduma ⁽³⁰⁾.

30. Jebkurā gadījumā atbalsts, kas tika piešķirts, pirms lidostu nozarē attīstījās konkurence, un piešķiršanas brīdī nebija valsts atbalsts, varētu tikt uzskatīts par pastāvošu atbalstu saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 659/1999 ⁽³¹⁾ 1. panta b) punkta v) apakšpunktu, ja ir izpildīti Līguma 107. panta 1. punkta kritēriji.

31. Subjekts vai subjektu grupa, kas veic saimniecisko darbību, sniedzot lidostas pakalpojumus aviokompānijām, t. i., nodrošina gaisa kuģu apkalpošanu no nosēšanās līdz pacelšanās brīdim un pasažieru un kravu apkalpošanu, tādējādi ļaujot aviokompānijām sniegt gaisa transporta pakalpojumus ⁽³²⁾, tiks saukts par "lidostu" ⁽³³⁾. Lidosta sniedz virkni pakalpojumu ("lidostas pakalpojumi") aviokompānijām, par to saņemot samaksu ("lidostas maksa"). Lai gan konkrētais pakalpojumu apjoms, kurus sniedz lidostas, kā arī maksājumu apzīmējumi, piemēram, "nodevas" vai "nodokļi", Savienībā ir atšķirīgi, lidostu pakalpojumu sniegšana aviokompānijām, par to saņemot lidostas maksu, ir uzskatāma par saimniecisko darbību visās dalībvalstīs.

32. Juridiskais un regulatīvais satvars, kas attiecas uz lidostas īpašuma struktūru un darbības kārtību, dažādās Savienības lidostās ir atšķirīgs. Jo īpaši reģionālās lidostas bieži tiek pārvaldītas, cieši sadarbojoties ar publiskajām iestādēm. Šajā saistībā Tiesa ir lēmusi, ka ar zināmiem nosacījumiem var uzskatīt, ka saimniecisko darbību vairākas vienības veic kopīgi, tādējādi veidojot vienu ekonomisku vienību ⁽³⁴⁾. Aviācijas jomā Komisija uzskata, ka būtiska iesaistīšanās lidostas komerciālajā stratēģijā, piemēram, tieši slēdzot līgumus ar aviokompānijām vai nosakot lidostas maksu, būtu stingra norāde, ka attiecīgais subjekts, viens vai kopīgi ar citiem, veic saimniecisko darbību – lidostas ekspluatāciju ⁽³⁵⁾.

33. Bez lidostas pakalpojumiem, lidosta var sniegt arī citus komercpakalpojumus aviokompānijām vai citiem lidostas izmantotājiem, piemēram, papildu pakalpojumus pasažieriem, ekspeditoriem vai citiem pakalpojumu sniedzējiem (piemēram, iznomājot telpas veikaliem un restorāniem, stāvvietu operatoriem u. c.). Šīs saimnieciskās darbības kopā tiek sauktas par "ar aeronavigāciju nesaistītām darbībām".

34. Tomēr ne visām lidostas darbībām vienmēr ir saimniecisks raksturs ⁽³⁶⁾. Tā kā tas, vai subjekts ir uzskatāms par uzņēmumu, vienmēr tiek noteikts attiecībā uz konkrētu darbību, ir nepieciešams nošķirt attiecīgās lidostas darbības un noteikt, ciktāl minētās darbības ir saimnieciska rakstura. Ja lidosta veic gan saimnieciska rakstura darbības, gan darbības, kas tādas nav, tā ir uzskatāma par uzņēmumu tikai attiecībā uz saimnieciska rakstura darbībām.

⁽²⁹⁾ Attiecīgais kritērijs datuma noteikšanai, kurā iespējamais atbalsta pasākums ir uzskatāms par veiktu, ir tā juridiski saistoša akta datums, ar kuru publiskās iestādes apņemas piešķirt attiecīgo atbalstu tā saņēmējam. Sk. spriedumu lietā T-358/94 *Compagnie Nationale Air France*/Komisija (Recueil 1996, II-2109. lpp., 79. punkts), spriedumu lietā T-109/01 *Fleuren Compost BV*/Komisija (Recueil 2004, II-127. lpp., 74. punkts), spriedumu apvienotajās lietās T-362/05 un T-363/05 *Nuova Agricast*/Komisija (Krājums 2008, II-297. lpp., 80. punkts) un spriedumu apvienotajās lietās T-427/04 un T-17/05 Francija un *France Télécom*/Komisija (Krājums 2009, II-4315. lpp., 321. punkts).

⁽³⁰⁾ 2012. gada 3. oktobra lēmums lietā C 38/2008 par Minhenes lidostas 2. termināli (OV L 319, 29.11.2013., 8. lpp.), 74. līdz 81. punkts.

⁽³¹⁾ Padomes 1999. gada 22. marta Regula (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.).

⁽³²⁾ Sk. Direktīvas 2009/12/EK 1. apsvērumu.

⁽³³⁾ Lidosta var būt vai var nebūt subjekts, kam pieder lidosta.

⁽³⁴⁾ To, vai saimnieciskā darbība tiek veikta kopīgi, parasti izvērtē, analizējot funkcionālu, ekonomisku un organizatorisku saikņu pastāvēšanu starp subjektiem. Sk., piemēram, 2010. gada 16. decembra spriedumu lietā C-480/09 P *AceaElectrabel Produzione SpA*/Komisija (Krājums 2010, I-13355. lpp., 47. līdz 55. punkts); 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA* u. c. (Krājums 2006, I-289. lpp., 112. punkts).

⁽³⁵⁾ Spriedums lietā T-196/04 *Ryanair Ltd*/Komisija (*Charleroi* spriedums) (Krājums 2008, II-3643. lpp., 88. punkts).

⁽³⁶⁾ Sprieduma *Leipzig-Halle* lidostas lietā 98. punkts.

35. Eiropas Savienības Tiesa ir lēmusi, ka darbības, par kurām parasti ir atbildīga valsts, pildot savas oficiālās pilnvaras, kas saistītas ar valsts varas īstenošanu, nav saimnieciska rakstura darbības un valsts atbalsta noteikumi parasti uz tām neattiecas⁽³⁷⁾. Lidostā tādas darbības kā gaisa satiksmes kontrole, policijas darbības, muiša, ugunsdzēsība, darbības, kas nepieciešamas, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, un ieguldījumi saistībā ar minēto darbību veikšanai nepieciešamo infrastruktūru un iekārtām parasti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību⁽³⁸⁾.

36. Šādu darbību, kas nav saimnieciskā darbība, publiska finansēšana nav uzskatāma par valsts atbalstu, bet tā būtu stingri jāierobežo, lai tā attiektos tikai uz tādu izmaksu kompensāciju, kuras rodas šo darbību rezultātā, un lai to nevarētu izmantot citu darbību finansēšanai⁽³⁹⁾. Ja publisko iestāžu sniegtā kompensācija par izmaksām, kas radušās saistībā ar darbībām, kas nav saimnieciskā darbība, ir pārmērīga, tā var tikt uzskatīta par valsts atbalstu. Turklāt, ja lidosta līdzās saimnieciskajai darbībai veic arī darbību, kas nav saimnieciskā darbība, ir nepieciešama atsevišķa izmaksu uzskaitē, lai izvairītos no publisko līdzekļu pārvešanas starp darbībām, kas nav saimnieciskā darbība, un saimnieciska rakstura darbībām.

37. Darbību, kas nav saimnieciskā darbība, publiskā finansēšana nedrīkst radīt nepamatotu diskrimināciju starp lidostām. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru priekšrocība tiek konstatēta, ja publiskās iestādes atbrīvo uzņēmumus no izmaksām, kas ir raksturīgas to saimnieciskajai darbībai⁽⁴⁰⁾. Tādēļ, ja saskaņā ar noteiktu tiesisko regulējumu civilajām lidostām parasti ir jāsedz konkrētas izmaksas, kas izriet no to darbības, savukārt citām civilajām lidostām tās nav jāsedz, lidostām, kurām tās nav jāsedz, varētu būt piešķirta priekšrocība, neatkarīgi no tā, vai šīs izmaksas attiecas uz darbību, kas parasti netiek uzskatīta par saimniecisko darbību.

3.2. Valsts līdzekļu izmantošana un attiecināmība uz valsti

38. Valsts līdzekļu nodošana var izpausties dažādos veidos, piemēram, kā tiesās dotācijas, nodokļu atlaides⁽⁴¹⁾, aizdevumi ar atvieglotiem nosacījumiem vai cita veida atviegloti finansēšanas nosacījumi. Valsts līdzekļi ir ieskaitīti arī tad, ja valsts nodrošina labumu natūrā vai subsidētu pakalpojumu⁽⁴²⁾, piemēram, lidostas pakalpojumu, formā. Valsts līdzekļi var tikt izmantoti⁽⁴³⁾ valsts, reģionālā vai vietējā līmenī. Finansējums no Savienības līdzekļiem tāpat būtu jāuzskata par valsts līdzekļiem, ja šie līdzekļi ir piešķirti pēc dalībvalsts ieskatiem⁽⁴⁴⁾.

39. Eiropas Savienības Tiesa ir arī lēmusi, ka pat ja valsts ir tādā pozīcijā, kurā tā var kontrolēt publisku uzņēmumu un īstenot dominējošu ietekmi uz tā darbību, konkrētā gadījumā nedrīkst automātiski pieņemt, ka šāda kontrole tiek īstenota⁽⁴⁵⁾. Tādēļ ir nepieciešams novērtēt, vai publisko uzņēmumu veiktie pasākumi ir attiecināmi uz valsti. Eiropas Savienības Tiesa ir norādījusi, pasākuma, kuru veicis publisks uzņēmums, attiecināmību uz valsti var secināt no indikatoru kopuma, kas izriet no lietas apstākļiem, un konteksta, kurā pasākums tika veikts⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Spriedums lietā C-118/85 Komisija/Itālija, 7. un 8. punkts un spriedums lietā C-30/87 *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées* (Recueil 1988, I-2479. lpp., 18. punkts).

⁽³⁸⁾ Sk. jo īpaši spriedumu lietā C-364/92 *SAT/Eurocontrol* (Recueil 1994, I-43. lpp., 30. punkts) un spriedumu lietā C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati/Komisija* (Krājums 2009, I-2207. lpp., 71. punkts).

⁽³⁹⁾ Spriedums lietā C-343/95 *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova* (Recueil 1997, I-1547. lpp.). Komisijas 2003. gada 19. marta Lēmums (EK) N 309/2002 *Aviation security – compensation for costs incurred following the attacks of 11 September 2001* (OV C 148, 25.6.2003., 7. lpp.). Komisijas 2002. gada 16. oktobra Lēmums N 438/2002 *Aid in support of public authority functions in the port sector* (OV C 284, 21.11.2002., 2. lpp.).

⁽⁴⁰⁾ Sk., piemēram, spriedumu lietā C-172/03 *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck* (Krājums 2005, I-1627. lpp., 36. punkts) un tajā minēto judikatūru.

⁽⁴¹⁾ Sk. 2006. gada 24. oktobra Lēmumu N 324/2006 – Francija – *Aid in support of the charter of an ATR 72-500 by Air Caraïbes* (OV C 300, 9.12.2006., 10. lpp.).

⁽⁴²⁾ Sk. spriedumu lietā C-126/01 *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA* (Recueil 2003, I-13769. lpp.), 29. punkts.

⁽⁴³⁾ Valsts uzņēmuma līdzekļus uzskata par valsts līdzekļiem Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, jo valsts iestādes kontrolē šos līdzekļus. Sk. spriedumu lietā C-482/99 *Francija/Komisija* (Recueil 2002, I-4397. lpp.) (*Stardust Marine* spriedums).

⁽⁴⁴⁾ Tiesa ir atzinusi, ka, lai finanšu līdzekļus klasificētu kā valsts atbalstu, pietiek ar to, ka tie ir pastāvīgā valsts kontrolē un tādējādi ir pieejami valsts kompetentajām iestādēm, sk. spriedumu lietā C-83/98 *P Francija/Ladbroke Racing Ltd.* un Komisija (Recueil 2002, I-3271. lpp., 50. punkts).

⁽⁴⁵⁾ Sk. *Stardust Marine* sprieduma 52. punktu.

⁽⁴⁶⁾ Sk. *Stardust Marine* sprieduma 55. un 56. punktu.

40. Ņemot vērā iepriekš minēto, publiskas lidostas līdzekļi ir uzskatāmi par publiskiem līdzekļiem. Tādējādi publiska lidosta var piešķirt atbalstu aviokompānijai, kas izmanto lidostu, ja lēmums par pasākuma piešķiršanu ir attiecināms uz valsti un ir izpildīti pārējie Līguma 107. panta 1. punkta nosacījumi. Eiropas Savienības Tiesa ir arī lēmusi, ka tas, vai pasākumu ir veikusi valsts tieši vai izmantojot publiskas vai privātas struktūras, kuras tā izveidojusi vai iecēlusi pasākuma pārvaldībai, nav būtiski, lai to uzskatītu par valsts atbalstu⁽⁴⁷⁾.

3.3. Konkurences kropļojumi un ietekme uz tirdzniecību

41. Saskaņā ar Tiesas judikatūru finansiāla palīdzība kropļo konkurenci, ja tā nostiprina kāda uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem⁽⁴⁸⁾.

42. Parasti, ja dalībvalsts piešķirta priekšrocība stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē noteiktā Savienības tirgū, ir uzskatāms, ka priekšrocība ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm⁽⁴⁹⁾.

43. Konkurenci starp lidostām var izvērtēt, ņemot vērā aviokompāniju izvēles kritērijus un jo īpaši salīdzinot tādas faktorus kā sniegtie lidostas pakalpojumi un attiecīgie klienti, iedzīvotāju skaits vai ekonomiskā aktivitāte, pārslodze, tas, vai pastāv piekļuve pa sauszemi, un maksājumu līmenis un vispārējie komercnosacījumi, ko piemēro lidostas infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanai. Maksas līmenis ir svarīgs faktors, jo lidostas tām piešķirto publisko finansējumu varētu izmantot, lai saglabātu lidostas maksu mākslīgi zemā līmenī nolūkā piesaistīt aviokompānijas, un tādējādi būtiski kropļot konkurenci.

44. Komisija arī ņem vērā, ka lidostas ir konkurences stāvoklī attiecībā uz lidostas infrastruktūras pārvaldību, tai skaitā vietējās un reģionālās lidostās. Tādējādi lidostas publiska finansēšana var kropļot konkurenci lidostu infrastruktūras ekspluatācijas tirgos. Turklāt gan lidostu, gan aviokompāniju publiska finansēšana var kropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību gaisa transporta tirgos visā Savienībā. Visbeidzot, publiskais finansējums lidostām vai aviokompānijām var ietekmēt arī konkurenci starp dažādiem transporta veidiem.

45. Eiropas Savienības Tiesa *Altmark* spriedumā⁽⁵⁰⁾ lēma, ka pat publiskam finansējumam, kas piešķirts uzņēmumam, kurš sniedz tikai lokālā vai reģionālā transporta pakalpojumus, var būt ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo šā uzņēmuma transporta pakalpojumu piedāvājums šā iemesla dēļ var tikt saglabāts vai palielināts, kā rezultātā uzņēmumiem, kas dibināti citās dalībvalstīs, ir mazāk izredžu piedāvāt savus transporta pakalpojumus. Pat fakts, ka atbalsta apjoms ir neliels, vai atbalstu saņemošā uzņēmuma relatīvi mazais izmērs kā tāds neizslēdz iespēju, ka varētu tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm. Tādējādi lidostu vai aviokompāniju, kas sniedz pakalpojumus no šīm lidostām, publiska finansēšana varētu ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

3.4. Lidostu publiska finansēšana un tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošana

46. Līguma 345. pantā ir teikts, ka Līgums nekādi neietekmē dalībvalstu īpašumtiesību sistēmu. Tādējādi dalībvalstīm var piederēt uzņēmumi un tās var pārvaldīt uzņēmumus un iegādāties daļas vai iegūt citas tiesības publiskos vai privātos uzņēmumos.

47. Tāpēc šajās pamatnostādnēs netiek nošķirti dažādie saņēmēju veidi atkarībā no to juridiskās struktūras vai no to piederības publiskajam vai privātajam sektoram, un visas atsaucēs uz aviokompānijām un lidostām vai uzņēmumiem, kas tās pārvalda, attiecas uz visu veidu tiesību subjektiem.

48. Lai novērtētu, vai uzņēmums ir guvis ekonomisku priekšrocību, piemēro tā saukto tirgus ekonomikas dalībnieka (turpmāk "TED") kritēriju. Šai pārbaudei būtu jābalstās tikai uz publiskā finansējuma piešķiršanas brīdī pieejamo informāciju un paredzamajām attīstības tendencēm, un tā nedrīkstētu balstīties uz vēlākas situācijas izvērtējumu⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Spriedums lietā 78/76 *Steinike & Weinlig/Vācija* (*Recueil* 1977, I-595. lpp., 21. punkts).

⁽⁴⁸⁾ Spriedums lietā C-310/99 *Itālija/Komisija* (*Recueil* 2002, I-2289. lpp., 65. punkts).

⁽⁴⁹⁾ Spriedums lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH un Regierungspräsidium Magdeburg/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ("Altmark" spriedums) (*Recueil* 2003, I-7747. lpp.).

⁽⁵⁰⁾ Sk. *Altmark* sprieduma 77. līdz 82. punktu.

⁽⁵¹⁾ *Stardust Marine* sprieduma 71. punkts. Spriedums lietā C-124/10 P Eiropas Komisija/EDF (2012. gads, Krājumā vēl nav publicēts, 84., 85. un 105. punkts).

49. Tādējādi, ja lidosta saņem publisku finansējumu, Komisija pārbaudīs, vai šāds finansējums ir uzskatāms par atbalstu, izvērtējot, vai līdzīgos apstākļos privāts tirgus dalībnieks, ņemot vērā peļņas gūšanas perspektīvas un neņemot vērā sociālus, reģionālās politikas un sektorālus apsvērumus⁽⁵²⁾, būtu piešķīris tādu pašu finansējumu. Publiskais finansējums, kas piešķirts apstākļos, kuri atbilst normāliem tirgus nosacījumiem, netiek uzskatīts par valsts atbalstu⁽⁵³⁾.

50. Eiropas Savienības Tiesa ir arī lēmusi, ka publiska ieguldītāja darbību var salīdzināt ar privāta ieguldītāja darbību, kurš vadās no ilgtermiņa rentabilitātes perspektīvām⁽⁵⁴⁾ attiecīgā ieguldījuma dzīves ciklā. Šie apsvērumi īpaši attiecas uz ieguldījumiem infrastruktūrā, kas bieži ir saistīti ar lielām finanšu resursu summām un var radīt pozitīvu atdevi tikai pēc daudziem gadiem. Lidostas rentabilitātes izvērtējumā ir jāņem vērā lidostas ieņēmumi.

51. Tādējādi attiecībā uz lidostu publisku finansēšanu atbilstība TED kritērijam būtu jāizvērtē, balstoties uz finansējumu piešķirošā subjekta pamatotām *ex ante* rentabilitātes perspektīvām⁽⁵⁵⁾. Jebkādām prognozēm par satiksmes apjomu, kas izmantotas šajos nolūkos, vajadzētu būt reālistiskām, un attiecībā uz tām jāveic jutīguma izvērtējums. Darījumdarbības plāna neesamība ir norāde uz to, ka TED kritērijs var nebūt ievērots⁽⁵⁶⁾. Ja nav darījumdarbības plāna, dalībvalstis var sniegt attiecīgo publisko iestāžu vai lidostas izvērtējumu vai iekšējos dokumentus, kuros skaidri norādīts, ka pirms publiskā finansējuma piešķiršanas veikts izvērtējums pierāda, ka TED kritērijs ir izpildīts.

52. Lidostām var būt svarīga nozīme vietējās attīstības vai pieejamības veicināšanā. Tomēr reģionālos vai politikas apsvērumus nevar ņemt vērā TED kritērija piemērošanas nolūkos⁽⁵⁷⁾. Šādus apsvērumus ar noteiktiem nosacījumiem var ņemt vērā, izvērtējot valsts atbalsta saderīgumu.

3.5. Finansiālās attiecības starp lidostām un aviokompānijām

53. Ja lidostas rīcībā ir publiski līdzekļi, atbalstu aviokompānijai, kas lieto lidostu, principā var izslēgt, ja attiecības starp lidostu un attiecīgo aviokompāniju izpilda TED kritēriju. Parasti tas tā ir, ja:

a) maksas par lidostas pakalpojumiem atbilst tirgus cenai (sk. 3.5.1. iedaļu), vai

b) izmantojot *ex ante* izvērtējumu, ir iespējams pierādīt, ka lidostas un aviokompānijas vienošanās radīs pozitīvu inkrementālu peļņu lidostai (sk. 3.5.2. iedaļu).

3.5.1. Salīdzinājums ar tirgus cenu

54. Viena pieeja, lai noteiktu, vai pastāv atbalsts aviokompānijai, ir pārbaudīt, vai maksa, kuru lidosta iekasē no konkrētas aviokompānijas, atbilst tirgus cenai. Balstoties uz pieejamām un salīdzinājumam piemērotām tirgus cenām, var noteikt atbilstošo salīdzinošo rādītāju, ņemot vērā 60. punktā izklāstītos elementus.

55. Salīdzinošā rādītāja noteikšanai vispirms ir nepieciešams, lai būtu iespējams izvēlēties pietiekamu skaitu salīdzināmu lidostu, kas sniedz salīdzināmus pakalpojumus normālos tirgus apstākļos.

56. Šajā saistībā Komisija norāda, ka pašlaik lielākā daļa Savienības lidostu saņem publisku finansējumu, lai segtu ieguldījumu un darbības izmaksas. Lielākā daļa no šīm lidostām var turpināt darbību tirgū tikai ar publisku atbalstu.

⁽⁵²⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija (*Recueil* 1999, II-17. lpp., 120. punkts). Sk. arī spriedumu lietā C-40/85 *Belģija/Komisija* (*Recueil* 1986, 02321. lpp., 13. punkts).

⁽⁵³⁾ *Stardust Marine* sprieduma 69. punkts. Sk. arī spriedumu lietā C-303/88 *Itālija/Komisija* (*Recueil* 1991, I-1433. lpp., 20. punkts).

⁽⁵⁴⁾ Spriedums lietā C-305/89 *Itālija/Komisija* (*Alfa Romeo* spriedums) (*Recueil* 1991, I-1603. lpp.), 20. punkts. Spriedums lietā T-228/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale*/Komisija (*Recueil* 2003, II-435. lpp.) 250.–270. punkts)

⁽⁵⁵⁾ Sk. Komisijas lēmumu lietā C 25/2007 – *Somija – Tampere Pirkkala* lidosta un *Ryanair* (OV L 309, 19.11.2013., 27. lpp.).

⁽⁵⁶⁾ Spriedums lietā C-124/10 P *Komisija/EDF* (Krājumā vēl nav publicēts, 84., 85. un 105. punkts).

⁽⁵⁷⁾ Spriedums apvienotajās lietās T-129/95, T-2/96 un T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke* un *Lech-Stahlwerke*/Komisija (*Recueil* 1999, II-17. lpp., 120. punkts). Sk. arī spriedumu lietā C-40/85 *Belģija/Komisija* (*Recueil* 1986, 2321. lpp., 13. punkts).

57. Publiskās iestādes tradicionāli uzskata publisko personu īpašumā esošas lidostas par infrastruktūru vietējās attīstības veicināšanai, nevis par uzņēmumiem, kas darbojas saskaņā ar tirgus principiem. Tādējādi šo lidostu maksas pārsvārā netiek noteiktas, ņemot vērā tirgus apsvērumus un jo īpaši pamatotas *ex ante* rentabilitātes perspektīvas, bet gan pamatā ņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus.

58. Pat ja dažas lidostas ir privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā un to īpašumtiesības vai pārvaldība tiek īstnota, neņemot vērā sociālus vai reģionālus apsvērumus, maksu, kuru iekasē šīs lidostas, var spēcīgi ietekmēt maksa, kuru iekasē no publiskiem līdzekļiem subsidētas lidostas, jo aviokompānijas ņem vērā minēto maksu, veicot sarunas ar privātpersonu īpašumā vai pārvaldībā esošām lidostām.

59. Šajos apstākļos Komisija apšaubā, ka pašlaik ir iespējams identificēt atbilstošu salīdzinošo rādītāju patiesas tirgus cenas noteikšanai par pakalpojumiem, kurus sniedz lidostas. Šī situācija nākotnē var mainīties vai attīstīties, jo īpaši tad, kad valsts atbalsta noteikumi ir pilnībā piemērojami lidostu publiskai finansēšanai.

60. Jebkurā gadījumā Komisija uzskata, ka, nosakot salīdzinošos rādītājus, būtu jāsalīdzina lidostas maksas, no kurām atņemti jebkādi aviokompānijai sniegti labumi (piemēram, tirgvedības atbalsts, atlaides vai citi stimuli), pietiekamā skaitā pienācīgu "salīdzinājuma lidostu", kuru administratori rīkojas kā tirgus ekonomikas dalībnieki. Jo īpaši būtu jāizmanto šādi rādītāji:

- a) satiksmes apjoms;
- b) satiksmes veids (darījumdarbība vai atpūta vai galamērķis), relatīvais kravu svarīgums un relatīvais ieņēmumu svarīgums no lidostas darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju;
- c) sniegto lidostas pakalpojumu veids un līmenis;
- d) lidostas tuvums lielai pilsētai;
- e) iedzīvotāju skaits lidostas aptvēruma teritorijā;
- f) labklājības līmenis apkārtējā teritorijā (IKP uz iedzīvotāju);
- g) dažādie ģeogrāfiskie apgabali, no kuriem iespējams piesaistīt pasažierus.

3.5.2. *Ex ante* rentabilitātes izvērtējums

61. Pašlaik Komisija uzskata, ka *ex ante* inkrementālās rentabilitātes izvērtējums ir visatbilstošākais kritērijs, lai izvērtētu starp lidostām un atsevišķām aviokompānijām noslēgtās vienošanās.

62. Šajā saistībā Komisija uzskata, ka cenu diferenciācija ir darījumdarbības standarta prakse, ja tā atbilst visiem attiecīgajiem konkurences jomas un nozaru tiesību aktiem⁽⁵⁸⁾. Tomēr šādi cenu diferencēšanas politikai, lai tā izpildītu TED kritēriju, vajadzētu būt komerciāli pamatotai⁽⁵⁹⁾.

63. Komisija uzskata, ka vienošanās, kas noslēgtas starp aviokompānijām un lidostu, var uzskatīt, ka tās izpilda TED kritēriju, ja tās, skatoties no *ex ante* perspektīvas, inkrementāli palīdz uzlabot lidostas rentabilitāti. Lidostai, noslēdzot vienošanos ar aviokompāniju (piemēram, atsevišķa līguma vai vispārējas lidostas maksu shēmas), būtu jāpierāda, ka vienošanās darbības laikā tā ir spējīga segt visus izdevumus, kas izriet no vienošanās, ar samērīgu peļņas normu⁽⁶⁰⁾, balstoties uz pamatotām vidējā termiņa perspektīvām⁽⁶¹⁾.

⁽⁵⁸⁾ Attiecīgie noteikumi ietver Līguma 101. un 102. pantu un Direktīvu 2009/12/EK.

⁽⁵⁹⁾ Sk. Komisijas lēmumu lietā C 12/2008 – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un "Ryanair" (OV L 27, 1.2.2011., 24. lpp.) un Komisijas lēmumu lietā C-25/2007 – Somija – Tampere *Pirkkala* lidosta un *Ryanair* (OV L 309, 19.11.2013., 27. lpp.).

⁽⁶⁰⁾ Samērīga peļņas norma ir "normāls" kapitāla atdeves koeficients, t. i. atdeves koeficients, ko vajadzētu tipiskam uzņēmumam, lai veiktu līdzīgas riska pakāpes ieguldījumu. Atdeve tiek noteikta kā iekšējās atdeves koeficients (turpmāk "IRR") attiecībā pret paredzētajām naudas plūsmām, kuras izriet no vienošanās ar aviokompāniju.

⁽⁶¹⁾ Tas neliedz paredzēt, ka turpmākie ieguvumi vienošanās darbības laikā var kompensēt sākotnējos zaudējumus.

64. Lai novērtētu, vai vienošanās, ko lidosta noslēgusi ar aviokompāniju, izpilda TED kritēriju, būtu jāņem vērā gaidāmie no aviokompānijas darbības izrietošie ieņēmumi no darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, un lidostas maksa, no kā atņemtas atlaides, tirgvedības atbalsts vai stimulu shēmas⁽⁶²⁾. Tāpat ir jāņem vērā visas gaidāmās izmaksas, kas inkrementāli radīsies lidostai saistībā ar aviokompānijas darbību lidostā⁽⁶³⁾. Šādās inkrementālās izmaksas var ietvert visas izmaksu vai ieguldījumu kategorijas, piemēram, inkrementālas personāla, aprīkojuma un ieguldījumu izmaksas, ko radījusi aviokompānijas klātbūtne lidostā. Piemēram, ja lidostai ir jāpaplašinās vai jābūvē jauns terminālis vai citas būves galvenokārt, lai apmierinātu kādas konkrētas aviokompānijas vajadzības, šādas izmaksas būtu jāņem vērā, aprēķinot inkrementālās izmaksas. Savukārt izmaksas, kas lidostai rastos jebkurā gadījumā neatkarīgi no vienošanās ar aviokompāniju, nebūtu jāņem vērā, veicot TED kritērija izvērtējumu.

65. Ja lidostas ekspluatants saņem saderīgu atbalstu, šāda atbalsta rezultātā iegūtā priekšrocība netiek nodota tālāk konkrētai aviokompānijai⁽⁶⁴⁾, ja ir izpildīti šādi nosacījumi: infrastruktūra ir pieejama visām aviokompānijām⁽⁶⁵⁾ (tas ietver infrastruktūru, kuru, visticamāk, lietos noteiktas kategorijas, piemēram, zemo cenu aviopārvadātāji vai čarterpārvadātāji), un tā nav paredzēta kādai konkrētai aviokompānijai; un aviokompānijas maksā maksu, kas sedz vismaz inkrementālās izmaksas, kā noteikts 64. punktā. Turklāt Komisija uzskata, ka šādos apstākļos, pat ja būtu sniegts valsts atbalsts aviokompānijām, šāds atbalsts jebkurā gadījumā būtu bijis saderīgs ar iekšējo tirgu to pašu iemeslu dēļ, kas pamato valsts atbalsta saderīgumu ar iekšējo tirgu lidostas līmenī. Ja lidostas ekspluatants saņem nesaderīgu ieguldījumu atbalstu, šāda atbalsta rezultātā iegūtā priekšrocība netiek nodota tālāk konkrētai aviokompānijai, ja ir izpildīti šādi nosacījumi: infrastruktūra ir pieejama visām aviokompānijām, un tā nav paredzēta kādai konkrētai aviokompānijai, un aviokompānijas maksā maksu, kas sedz vismaz inkrementālās izmaksas, kā noteikts 64. punktā. Komisija uzskata, ka šādos apstākļos nevar izslēgt sektorālas priekšrocības aviokompāniju nozarei vai citiem lietotājiem, taču tam nevajadzētu nozīmēt, ka atbalsts būtu jāatgūst no konkrētām aviokompānijām vai citiem lietotājiem.

66. Izvērtējot lidostu/aviokompāniju vienošanās, Komisija ņems arī vērā apmēru, kādā izvērtējamās vienošanās var uzskatīt par lidostas vispārējas stratēģijas īstenošanu, ar kuru paredzēts panākt lidostas rentabilitāti vismaz ilgtermiņā.

4. VISPĀRĒJAS TAUTSAIMNIECISKAS NOZĪMES PAKALPOJUMU PUBLISKA FINANSĒŠANA

67. Dažos gadījumos publiskās iestādes var noteikt, ka lidostas vai aviokompānijas konkrētas darbības ir vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumi (turpmāk "VTNP") Līguma 106. panta 2. punkta un *Altmark* judikatūras⁽⁶⁶⁾ nozīmē, un piešķirt kompensāciju par šādu pakalpojumu sniegšanu.

⁽⁶²⁾ Tiks ņemts vērā jebkāds publiskais atbalsts, piemēram, tirgvedības vienošanās, kas tieši noslēgtas starp publiskām iestādēm un aviokompāniju, kuru nolūks ir kompensēt daļu no parastajām izmaksām, kas lidostai radušās saistībā ar lidostas/aviokompānijas vienošanos. Šajā ziņā nav svarīgi, vai šāds atbalsts attiecīgajai aviokompānijai tiek piešķirts tieši vai ar lidostas vai cita subjekta starpniecību.

⁽⁶³⁾ *Charleroi* sprieduma 59. punkts.

⁽⁶⁴⁾ Šajā punktā attiecībā uz aviokompānijām noteiktais ir tāpat piemērojams arī citiem lidostas lietotājiem.

⁽⁶⁵⁾ Sk. jo īpaši spriedumu apvienotajās lietās T-443/08 un T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG un Flughafen Leipzig Halle GmbH/Komisija* (Krājums 2011, II-1311. lpp., 109. punkts).

⁽⁶⁶⁾ Sk. *Altmark* sprieduma 86. līdz 93. punktu. Publiskais finansējums VTNP sniegšanai neiekļauj selektīvas priekšrocības Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē, ja ir izpildīti šādi četri nosacījumi: a) subjektam, kas saņem atbalstu no valsts finansēšanas mehānisma VTNP sniegšanai, ir oficiāli jāuztic VTNP sniegšana un izpilde, un attiecīgajām saistībām ir jābūt skaidri noteiktām; b) kompensācijas aprēķināšanas parametri jānosaka iepriekš objektīvā un pārredzamā veidā; c) kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai pilnībā vai daļēji segtu izmaksas, kas radušās saistībā ar VTNP izpildi, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu par šo saistību izpildi; un d) ja saņēmējs nav izvēlēts saskaņā ar publiskā iepirkuma procedūru, kas nodrošinātu šo pakalpojumu sniegšanu ar viszemākajām izmaksām sabiedrībai, piešķirtās kompensācijas apjoms jānosaka, pamatojoties uz to izmaksu analīzi, kādas rastos tipiskam un labi pārvaldītam uzņēmumam saistībā ar šo saistību izpildi, ņemot vērā attiecīgos ieņēmumus un saprātīgu peļņu.

68. Šajos gadījumos VTNP paziņojums⁽⁶⁷⁾ un Komisijas Regula (ES) Nr. 360/2012⁽⁶⁸⁾ sniedz norādes par nosacījumiem, ar kuriem VTNP publiska finansēšana ir uzskatāma par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Atbalsts, kas sniegts kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, tiks izvērtēts, pamatojoties uz Komisijas Lēmumu 2012/21/ES⁽⁶⁹⁾ un VTNP nostādņēm⁽⁷⁰⁾. Kopā minētie četri dokumenti veido "VTNP paketi", kas ir piemērojama arī lidostām un aviokompānijām piešķirtai kompensācijai. Turpmākajā tekstā ir izklāstīta tikai dažu VTNP paketē iekļauto principu piemērošana, ņemot vērā atsevišķas nozares īpašās iezīmes.

4.1. Vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojuma definīcija lidostu un gaisa transporta nozarē

69. Saskaņā ar pirmo *Altmark* kritēriju nepieciešams skaidri definēt uzdevumus, kas ir pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. Šī prasība atbilst Līguma 106. panta 2. punktā ietvertajai prasībai⁽⁷¹⁾. Saskaņā ar judikatūru⁽⁷²⁾ uzņēmumiem, kuriem uzticēta VTNP sniegšana, ir jābūt pilnvarotiem veikt šo uzdevumu ar valsts varas izdotu tiesību aktu. Komisija turklāt ir paskaidrojusi⁽⁷³⁾, ka, lai darbību varētu uzskatīt par VTNP, tai ir jābūt īpašām iezīmēm salīdzinājumā ar parastu saimniecisko darbību un ka vispārējās nozīmes mērķis, kuru vēlas sasniegt publiskās iestādes, nedrīkst būt tikai konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība, kā noteikts Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā⁽⁷⁴⁾.

70. Attiecībā uz gaisa transporta pakalpojumiem sabiedrisko pakalpojumu saistības var uzlikt tikai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1008/2008⁽⁷⁵⁾. Jo īpaši šādas saistības var piemērot vienīgi konkrētiem maršrutiem vai maršrutu grupām⁽⁷⁶⁾, un nevis vispārēji maršrutiem, kuru sākumpunkts ir noteikta lidosta, pilsēta vai reģions. Turklāt sabiedrisko pakalpojumu saistības maršrutam var piemērot tikai, lai apmierinātu pārvadājumu vajadzības, kuras nevar pietiekami nodrošināt esošs gaisa pārvadājumu maršruts vai citi transporta līdzekļi⁽⁷⁷⁾.

71. Šajā ziņā būtu jāuzsver, ka Regulas (EK) Nr. 1008/2008 materiālo un procesuālo noteikumu ievērošana neatbrīvo attiecīgo dalībvalsti no nepieciešamības izvērtēt atbilstību Līguma 107. panta 1. punktam.

72. Attiecībā uz lidostām Komisija uzskata, ka labi pamatotos gadījumos vispārējo lidostas pārvaldību ir iespējams uzskatīt par VTNP. Ņemot vērā 69. punktā izklāstītos principus, Komisija uzskata, ka tas ir iespējams tikai tad, ja daļa no teritorijas, kuru iespējams apkalpot lidosta, bez lidostas tiktu izolēta no pārējās Savienības tādā mērā, ka tiktu skarta tās sociālā un ekonomiskā attīstība. Veicot šādu izvērtējumu, būtu pienācīgi jāņem vērā citi transporta veidi un jo īpaši ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumi vai jūras transporta savienojumi, ko apkalpo prāmji. Šādos gadījumos publiskās iestādes var lidostai piemērot sabiedrisko pakalpojumu saistības, lai nodrošinātu, ka lidosta paliek atvērta komerciālai satiksmei. Komisija atzīmē, ka dažām lidostām ir būtiska nozīme, nodrošinot reģionālos savienojumus ar izolētiem, nomaļiem vai perifērijā esošiem Savienības reģioniem. Šāda situācija var jo īpaši pastāvēt attiecībā uz tālākajiem reģioniem, kā arī attiecībā uz salām vai citiem Savienības apgabaliem. Izvērtējot katru gadījumu atsevišķi un ņemot vērā katras lidostas un tās apkalpotā reģiona īpašās iezīmes, var būt pamatoti noteikt VTNP saistības šajās lidostās.

⁽⁶⁷⁾ Skatīt 22. zemsivēstas piezīmi.

⁽⁶⁸⁾ Komisijas 2012. gada 25. aprīļa Regula (ES) Nr. 360/2012 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 114, 26.4.2012., 8. lpp.).

⁽⁶⁹⁾ Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmums 2012/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

⁽⁷⁰⁾ Komisijas paziņojums – Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu (2011) (OV C 8, 11.1.2012., 15. lpp.).

⁽⁷¹⁾ Spriedums lietā T-289/03 *British United Provident Association Ltd (BUPA)/Komisija* (Krājums 2008, II-81. lpp., 171. un 224. punkts).

⁽⁷²⁾ Skatīt spriedumu apvienotajās lietās T-204/97 un T-270/97 *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Komisija* (*Recueil* 2000, II-2267. lpp. 126. punkts), un spriedumu lietā T-17/02 *Fred Olsen, SA/Komisija* (Krājums 2005, II-2031. lpp. 186., 188.–189. punkts).

⁽⁷³⁾ Sk. VTNP paziņojuma 45. punktu.

⁽⁷⁴⁾ Sk. Lēmumu N 381/04 – Francija – Augstas ietilpības telekomunikāciju tīkla projekts Rietumpireņos (*DORSAL*) (OV C 162, 2.7.2005., 5. lpp.).

⁽⁷⁵⁾ 16., 17. un 18. pants.

⁽⁷⁶⁾ Ir skaidri jānorāda gan sākuma, gan galamērķa lidosta, sk. Regulas (EK) Nr. 1008/2008 16. panta 1. punktu.

⁽⁷⁷⁾ Jo īpaši Komisija uzskata, ka būtu grūti pamatot sabiedrisko pakalpojumu saistību pastāvēšanu maršrutā uz noteiktu lidostu, ja jau pastāv līdzīgi transporta savienojumi jo īpaši attiecībā uz laiku, regularitāti un pakalpojumu kvalitāti, ar citu lidostu, kura apkalpo to pašu aptvēruma teritoriju.

73. Ņemot vērā īpašās prasības, kas noteiktas sabiedrisko pakalpojumu saistībām⁽⁷⁸⁾ gaisa transporta pakalpojumu nozarē, un gaisa transporta tirgu pilnīgo liberalizāciju, Komisija uzskata, ka sabiedrisko pakalpojumu saistības, ko piemēro lidostām, nedrīkstētu ietvert komerciālu gaisa transporta pakalpojumu izstrādi.

4.2. Atbalsta, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, saderīgums

74. Ja kāds no *Altmark* sprieduma kumulatīvajiem kritērijiem nav izpildīts, kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem sniedz ekonomisku priekšrocību tās saņēmējam un var būt valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta nozīmē. Šādu valsts atbalstu saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja ir izpildīti visi minētā punkta piemērošanai izstrādātie saderīguma kritēriji.

75. Uz valsts atbalstu, kas sniegts kā kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem, neattiecas Līguma 108. panta 3. punktā paredzētais paziņošanas pienākums, ja ir izpildītas Lēmumā 2012/21/ES paredzētās prasības. Lēmuma 2012/21/ES darbības joma attiecas uz kompensāciju par sabiedriskiem pakalpojumiem, kas piešķirta:

- a) lidostām, kurās vidējā ikgadējā plūsma nepārsniedz 200 000 pasažieru⁽⁷⁹⁾ visā laikā, kurā uzticēta VTNP sniegšana un
- b) aviokompānijām – attiecībā uz gaisa satiksmes savienojumiem ar salām, ja vidējā ikgadējā plūsma nepārsniedz 300 000 pasažieru⁽⁸⁰⁾.

76. Valsts atbalstu, uz kuru neattiecas Lēmums 2012/21/ES, var atzīt par saderīgu saskaņā ar Līguma 106. panta 2. punktu, ja ir izpildīti VTNP nostādņu nosacījumi. Tomēr būtu jānorāda, ka uz novērtējumu saskaņā ar Lēmumu 2012/21/ES un VTNP nostādņām attieksies apsvērumi saistībā ar lidostām un aviokompānijām piemēroto sabiedrisko pakalpojumu saistību definēšanu šo pamatnostādņu 69. līdz 73. punktā.

5. ATBALSTA SADERĪGUMS SASKAŅĀ AR LĪGUMA 107. PANTA 3. PUNKTA C) APAKŠPUNKTU

77. Ja lidostām un/vai aviokompānijām piešķirts publiskais finansējums ir uzskatāms par atbalstu, minēto atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu ar nosacījumu, ka tas atbilst saderīguma kritērijiem attiecībā uz lidostām, kuri minēti šo pamatnostādņu 5.1. iedaļā, un saderīguma kritērijiem attiecībā uz aviokompānijām, kuri minēti 5.2. iedaļā. Aviokompānijām piešķirts valsts atbalsts, kas inkrementāli samazina lidostas rentabilitāti (sk. šo pamatnostādņu 63. un 64. punktu), tiks uzskatīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu, ja vien nav ievēroti šo pamatnostādņu 5.2. iedaļā izklāstītie saderīguma kritēriji attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalstu.

78. Lai novērtētu, vai valsts atbalsta pasākumu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija parasti analizē, vai atbalsta pasākuma struktūra nodrošina, ka pozitīvā iedarbība uz kopīgu interešu mērķa sasniegšanu pārsniedz tā potenciāli negatīvo iedarbību uz tirdzniecību un konkurenci.

79. Paziņojumā par valsts atbalsta modernizāciju (VAM) tika izteikts aicinājums noteikt un definēt kopējus principus, kas piemērojami, novērtējot visu Komisijas īstenoto atbalsta pasākumu saderīgumu. Atbalsta pasākums tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punktu, ja ir izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi:

- a) ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā – valsts atbalsta pasākuma mērķim ir jābūt kopīgu interešu mērķim saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punktu;
- b) valsts iejaukšanās nepieciešamība – valsts atbalsta pasākumam jābūt vērstam uz tādas situācijas risināšanu, kurā atbalsts var sniegt būtisku uzlabojumu, ko tirgus pats nespētu nodrošināt, piemēram, novēršot tirgus nepilnību vai atrisinot taisnīguma vai kohēzijas problēmu;
- c) atbalsta pasākuma piemērotība – atbalsta pasākumam jābūt piemērotam politikas instrumentam, lai sasniegtu kopīgu interešu mērķi;

⁽⁷⁸⁾ Sk. 70. punktu un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 12. apsvērumu un 16. līdz 18. pantu.

⁽⁷⁹⁾ Šī robežvērtība attiecas uz katru lidojuma virzienu, t. i., pasažieris, kas lido no lidostas un atpakaļ uz to, tiktu ieskaitīts divreiz. Ja lidosta ir daļa no lidostu grupas, pasažieru skaitu nosaka katrai lidostai atsevišķi.

⁽⁸⁰⁾ Šī robežvērtība attiecas uz katru lidojuma virzienu, t. i., pasažieris, kas lido uz salu un atpakaļ no tās, tiktu ieskaitīts divreiz. Tā attiecas uz individuāliem maršrutiem starp lidostu uz salas un lidostu pamatteritorijā.

- d) stimulējoša ietekme – atbalstam ir jāmaina attiecīgo uzņēmumu rīcība tā, lai tie iesaistītos papildu darbībās, ko tie neveiktu bez šāda atbalsta vai veiktu ierobežotā vai atšķirīgā veidā vai vietā;
- e) atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts) – atbalsta summa jāierobežo līdz minimumam, kas nepieciešams, lai stimulētu papildu ieguldījumus vai darbību attiecīgajā apgabalā;
- f) izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm – atbalsta negatīvajai ietekmei jābūt pietiekami ierobežotai, lai pasākuma ietekmes kopējā bilance būtu pozitīva;
- g) atbalsta pārredzamība – dalībvalstīm, Komisijai, uzņēmējiem un ieinteresētiem sabiedrības locekļiem ir jābūt vienkāršai piekļuvei visiem attiecīgajiem tiesību aktiem un attiecīgajai informācijai par atbalstu, kas piešķirts atbilstīgi tiem, kā izklāstīts 8.2. iedaļā.

80. Attiecībā uz valsts atbalstu aviācijas nozarē Komisija uzskata, ka šie kopējie principi ievēroti, ja lidostām vai aviokompānijām piešķirts valsts atbalsts atbilst visiem nosacījumiem, kas izklāstīti attiecīgi 5.1. un 5.2. iedaļā. Tādējādi atbilstība šiem nosacījumiem nozīmē, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

81. Tomēr, ja valsts atbalsta pasākuma neatņemams aspekts un tā nosacījumi (tostarp pasākuma finansēšanas metode, ja tā ir valsts atbalsta pasākuma neatņemama sastāvdaļa) ietver Savienības tiesību aktu pārkāpumu, šādu atbalstu nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu⁽⁸¹⁾.

82. Turklāt Komisija, novērtējot jebkāda valsts atbalsta saderīgumu ar iekšējo tirgu, ņems vērā jebkādu procesu saistībā ar Līguma 101. un 102. panta pārkāpumiem, kas var attiekties uz atbalsta saņēmēju un kas var būt būtisks novērtējuma veikšanai saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punktu⁽⁸²⁾.

5.1. Atbalsts lidostām

5.1.1. Ieguldījumu atbalsts lidostām

83. Lidostām piešķirts ieguldījumu atbalsts, kas piešķirts vai nu kā individuāls atbalsts, vai pamatojoties uz atbalsta shēmu, tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja ir izpildīti kumulatīvi nosacījumi 79. punktā, kā noteikts 84. līdz 108. punktā.

a) Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

84. Tiks uzskatīts, ka ieguldījumu atbalsts lidostām palīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi, ja tas:

a) palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā; vai

b) ir vērsts uz satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Savienības transporta mezgli; vai

c) veicina reģionālo attīstību.

85. Tomēr nerentablu lidostu darbības pārklāšanās vai papildu neizmantošanas jaudas radīšana nepalīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi. Ja ieguldījumu projekts ir galvenokārt vērsts uz jaunu lidostu jaudu radīšanu, jaunajai infrastruktūrai vidējā termiņā ir jāatbilst prognozētajam aviokompāniju, pasažieru un kravu ekspeditoru pieprasījumam lidostas aptvēruma teritorijā. Nevar uzskatīt, ka kopīgu interešu mērķi palīdz sasniegt tāds ieguldījums, kura izmantošanas perspektīvas vidējā termiņā nav apmierinošas vai kas pasliktina aptvēruma teritorijā jau esošas infrastruktūras izmantošanas perspektīvas vidējā termiņā.

⁽⁸¹⁾ Sk., piemēram, spriedumu lietā C-156/98 Vācija/Komisija (*Recueil* 2000, I-6857. lpp., 78. punkts) un spriedumu lietā C-333/07 *Régie Networks/Rhone Alpes Bourgogne* (Krājums 2008, I-10807. lpp., 94.-116. punkts.)

⁽⁸²⁾ Sk. spriedumu lietā C-225/91 *Matra*/Komisija (*Recueil* 1993, I-3203. lpp.), 42. punkts.

86. Attiecīgi Komisija apšaubīs tādas lidostas infrastruktūras izmantošanas perspektīvas vidējā termiņā, kura atrodas jau esošas lidostas aptvēruma teritorijā, ja esošā lidosta neizmanto visu vai gandrīz visu savu darbības jaudu. Vidējā termiņa izmantošanas perspektīvas jāpierāda, balstoties uz *ex ante* darījumdarbības plānā iestrādātām pamatotām prognozēm par pasažieru un kravu plūsmu, un tajās jānosaka ieguldījuma iespējamā ietekme uz pastāvošas infrastruktūras izmantošanu, piemēram, citu lidostu vai citiem transporta veidiem, jo īpaši ātrgaitas dzelzceļa savienojumiem.

b) Valsts iejaukšanās nepieciešamība

87. Lai izvērtētu, vai valsts atbalsts ir efektīvs līdzeklis kopīgu interešu mērķa sasniegšanā, ir jānosaka risināmā problēma. Valsts atbalsts būtu jāvērs uz situācijām, kurās atbalsts var sniegt reālus uzlabojumus, kurus nevar nodrošināt tirgus.

88. Nosacījumi, ar kuriem saskaras mazākās lidostas, izvēršot savus pakalpojumus un piesaistot privāto finansējumu ieguldījumiem infrastruktūrā, bieži vien ir mazāk labvēlīgi salīdzinājumā ar Savienības galvenajām lidostām. Šo iemeslu dēļ pašreizējos tirgus apstākļos mazākajām lidostām bez publiska finansējuma var būt grūtības nodrošināt finansējumu ieguldījumiem.

89. Nepieciešamība pēc publiska finansējuma, ar ko finansēt ieguldījumus infrastruktūrā, augstu pastāvīgo izmaksu dēļ⁽⁸³⁾ būs atšķirīga atkarībā no lidostas lieluma, un parasti tā būs lielāka mazāku lidostu gadījumā. Komisija uzskata, ka pašreizējos tirgus apstākļos ir iespējams izdalīt šādas lidostu kategorijas⁽⁸⁴⁾ un to attiecīgo finansiālo dzīvotspēju:

- a) lidostas, kurās pasažieru skaits ir mazāks nekā 200 000 pasažieru gadā, var nebūt spējīgas lielā mērā segt savas kapitāla izmaksas;
- b) lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 200 000 līdz 1 miljonam pasažieru, parasti nav spējīgas lielā mērā segt savas kapitāla izmaksas;
- c) lidostām, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 1 līdz 3 miljoniem pasažieru, parasti vajadzētu būt spējīgām lielākā mērā segt savas kapitāla izmaksas;
- d) lidostām, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir virs 3 un līdz 5 miljoniem pasažieru, principā vajadzētu būt spējīgām lielā mērā segt visas savas izmaksas (tai skaitā darbības izmaksas un kapitāla izmaksas), tomēr noteiktos apstākļos publisks atbalsts var būt nepieciešams, lai finansētu daļu no to kapitāla izmaksām;
- e) lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma pārsniedz 5 miljonus pasažieru, parasti ir rentablas un spējīgas segt visas savas izmaksas, izņemot ārkārtējus apstākļus.

c) Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

90. Dalībvalstīm ir jāpierāda, ka atbalsta pasākums ir piemērots politikas instruments, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu problēmas, kuru risināšanai šis atbalsts ir paredzēts. Atbalsta pasākums netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja citi mazāk kropļojoši politikas instrumenti vai atbalsta instrumenti ļauj sasniegt to pašu mērķi.

91. Dalībvalstis var izdarīt dažādas izvēles attiecībā uz dažādu politikas instrumentu un atbalsta veidu izmantošanu. Parasti, ja dalībvalsts ir apsvērusi citus politikas risinājumus un selektīva instrumenta, piemēram, tiešas dotācijas veidā sniegta valsts atbalsta, izmantošana ir salīdzināta ar citām mazāk kropļojošām atbalsta formām (piemēram, aizdevumiem, garantijām vai atmaksājamiem avansa maksājumiem), attiecīgie pasākumi ir uzskatāmi par piemērotu instrumentu.

92. Kad vien iespējams, dalībvalstis tiek mudinātas izstrādāt valsts shēmas, kurās atspoguļoti galvenie principi, kas ir publiskā finansējuma pamatā, un norādīt plānotā lidostu publiskā finansējuma būtiskākos raksturlielumus. Pamatshēmas nodrošina publiskā finansējuma konsekventu izmantojumu, samazina administratīvo slogu mazākām atbalsta piešķirējām iestādēm un paātrina individuālo atbalsta pasākumu īstenošanu. Turklāt dalībvalstis tiek mudinātas sniegt skaidras norādes par valsts atbalsta finansējumu reģionālajām lidostām.

⁽⁸³⁾ 70 % līdz 90 % no lidostu izmaksām ir pastāvīgās izmaksas.

⁽⁸⁴⁾ Lidostu kategorijas šajās pamatnostādņēs balstās uz pieejamajiem nozares datiem.

d) Stimulējošas ietekmes pastāvēšana

93. Darbus saistībā ar individuāliem ieguldījumiem drīkst sākt tikai pēc tam, kad ir iesniegts pieteikums piešķirējam iestādei. Ja darbi tiek sākti, pirms tiek iesniegts pieteikums piešķirējam iestādei, tad atbalstu, kas piešķirts attiecībā uz individuālajiem ieguldījumiem, neuzskatīs par saderīgu ar iekšējo tirgu.

94. Ieguldījumu projekts lidostā var būt ekonomiski pievilcīgs kā tāds. Tādēļ ir nepieciešams pārliecināties, ka bez valsts atbalsta ieguldījums netiktu veikts vai arī tas netiktu veikts tādā pašā apmērā. Ja tas tiešām tā ir, Komisija uzskatīs, ka atbalsta pasākumam ir stimulējoša ietekme.

95. Stimulējošo ietekmi nosaka hipotētiskā analizē, salīdzinot paredzētās darbības līmeņus ar atbalstu un bez tā.

96. Ja konkrēts hipotētiskais scenārijs nav zināms, stimulējošas ietekmes pastāvēšanu var pieņemt, ja pastāv kapitāla izmaksu finansējuma deficīts, tas ir, ja, balstoties uz *ex ante* darījumdarbības plānu, ir iespējams pierādīt, ka ieguldījuma dzīves ciklā pastāv starpība starp pozitīvajām un negatīvajām naudas plūsmām (ieskaitot ieguldījumu izmaksas pamatlīdzekļos), kas izteiktas neto pašreizējā vērtībā⁽⁸⁵⁾.

e) Atbalsta summas samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts)

97. Valsts atbalsta maksimālā pieļaujamā summa ir izteikta procentos no attiecināmajām izmaksām (atbalsta maksimālā intensitāte). Attiecināmās izmaksas ir izmaksas, kas saistītas ar ieguldījumiem lidostas infrastruktūrā, ieskaitot projektēšanas izmaksas, apkalpošanas uz zemes infrastruktūrā (piemēram, bagāžas slīdentes u.c.) un lidostas aprīkojuma. Ieguldījumu izmaksas, kas attiecas uz darbībām, kuras nav saistītas ar aeronavigāciju (jo īpaši stāvvietas, viesnīcas, restorāni un biroji), nav attiecināmas⁽⁸⁶⁾.

98. Ieguldījumu izmaksas, kas attiecas uz apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem (piemēram, autobusi, automašīnas u. c.), nav attiecināmas, ciktāl tie nav daļa no apkalpošanas uz zemes infrastruktūras⁽⁸⁷⁾.

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

100. Tā kā finansējuma deficīts būs atšķirīgs atkarībā no lidostas lieluma un parasti tas ir lielāks mazāku lidostu gadījumā, Komisija izmantos atbalsta maksimālās pieļaujamās intensitātes diapazonu, lai nodrošinātu vispārējo samērīgumu. Atbalsta intensitāte nedrīkst pārsniegt maksimālo pieļaujamo ieguldījumu atbalsta intensitāti, un tā jebkurā gadījumā nedrīkstētu pārsniegt ieguldījumu projekta faktisko finansējuma deficītu.

101. Šajā tabulā ir sniegts kopsavilkums par maksimālo pieļaujamo atbalsta intensitāti atkarībā no lidostas lieluma, kuru nosaka pēc pasažieru skaita gadā⁽⁸⁸⁾:

Lidostas lielums atkarībā no pasažieru vidējās plūsmas (pasažieri gadā)	Maksimālā ieguldījumu atbalsta intensitāte
>3-5 miljoni	līdz 25 %
1-3 miljoni	līdz 50 %
<1 miljons	līdz 75 %

⁽⁸⁵⁾ Tas neliedz paredzēt, ka turpmākie ieguvumi var kompensēt sākotnējos zaudējumus.

⁽⁸⁶⁾ Šis pamatnostādnes neattiecas uz šādu darbību finansēšanu, jo tās nav darbības transporta jomā, un tādēļ tās tiks izvērtētas, balstoties uz attiecīgajiem nozares un vispārējiem noteikumiem.

⁽⁸⁷⁾ Šajās pamatnostādnēs izklāstītos principus nepiemēro atbalstam apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem neatkarīgi no tā, vai tos sniedz lidosta pati, aviokompānija vai subjekts, kas sniedz apkalpošanas uz zemes pakalpojumus trešām personām; šāds atbalsts tiks izvērtēts, balstoties uz attiecīgajiem vispārējiem noteikumiem.

⁽⁸⁸⁾ Faktiskā vidējā ikgadējā pasažieru plūsmā divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots vai faktiski piešķirts vai izmaksāts (nepaziņota atbalsta gadījumā). Jaunizveidotās pasažieru lidostas gadījumā būtu jāņem vērā prognozētā vidējā ikgadējā pasažieru plūsmā divu finanšu gadu laikā pēc komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu uzsākšanas. Šis robežvērtības attiecas uz katru lidostu virzienu. Tas nozīmē, ka pasažieris, kas lido no lidostas un atpakaļ uz to, tiktu ieskaitīts divreiz; tas attiecas uz individuāliem maršrutiem. Ja lidosta ir daļa no lidostu grupas, pasažieru skaitu nosaka katrai lidostai atsevišķi.

102. Ieguldījumu atbalsta, ar kuru finansē lidostas infrastruktūru, maksimālo pieļaujamo atbalsta intensitāti var palielināt par maksimāli 20 % attiecībā uz lidostām, kas atrodas nomaļos reģionos neatkarīgi no to lieluma.

103. Lidostām, kuru vidējā pasažieru plūsma ir mazāka nekā 1 miljons pasažieru gadā, būtu pašām jāfinansē vismaz 25 % no kopējām attiecināmajām ieguldījumu izmaksām. Tomēr ieguldījumu projekti noteiktās lidostās, kurās vidējā pasažieru plūsma ir mazāka nekā 1 miljons pasažieru gadā un kuras atrodas reģionos Savienības perifērijā, var radīt finansējuma deficītu, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo atbalsta intensitāti. Izvērtējot katru gadījumu atsevišķi un atkarībā no katras lidostas, ieguldījumu projekta un apkalpotā reģiona īpašajām iezīmēm, intensitāte, kas pārsniedz 75 %, var būt attaisnojama ārkārtējos apstākļos attiecībā uz lidostām, kurās pasažieru plūsma nepārsniedz 1 miljonu pasažieru gadā.

104. Lai ņemtu vērā īpašos apstākļus saistībā ar esošas lidostas atrašanās vietas pārceļšanu un lidostas darbību izbeigšanu esošajā darbības vietā, Komisija jo īpaši izvērtēs piešķirtā valsts atbalsta samērīgumu, nepieciešamību un maksimālo atbalsta intensitāti, pamatojoties uz katra konkrētā gadījuma finansējuma deficīta analīzi vai hipotētisko scenāriju, neatkarīgi no attiecīgās lidostas vidējās pasažieru plūsmas.

105. Turklāt ārkārtējos apstākļos, kuros pastāv skaidri redzama tirgus nepilnība, un ņemot vērā ieguldījumu apmēru, neiespējamību iegūt finansējumu šiem ieguldījumiem kapitāla tirgos, ļoti augstu pozitīvu ārējo ietekmi un konkurences kropļojumus, lidostas ar vidējo pasažieru plūsmu, kas pārsniedz 5 miljonus pasažieru gadā, var saņemt atbalstu lidostas infrastruktūras finansēšanai. Tomēr šādos gadījumos Komisija vienmēr veiks padziļinātu izvērtējumu, jo īpaši attiecībā uz piešķirtā valsts atbalsta samērīgumu, nepieciešamību un maksimālo atbalsta intensitāti, pamatojoties uz katra konkrētā gadījuma finansējuma deficīta analīzi un hipotētisko scenāriju, neatkarīgi no attiecīgās lidostas vidējās pasažieru plūsmas.

f) Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

106. Jo īpaši nerentablu lidostu pārklāšanās vai papildu neizmantotas jaudas radīšana pastāvošas infrastruktūras aptvēruma teritorijā var radīt kropļojošu ietekmi. Attiecīgi Komisija principā apšaubīs ieguldījuma lidostas infrastruktūrā saderīgumu, kas veikti tādā lidostā, kura atrodas jau pastāvošas lidostas aptvēruma teritorijā⁽⁸⁹⁾, ja esošā lidosta neizmanto visu savu darbības jaudu vai nav tuvu visas darbības jaudas izmantošanai.

107. Turklāt, lai novērstu atbalsta negatīvo ietekmi, kas var rasties, ja lidostas saskaras ar "nenopietniem" budžeta ierobežojumiem⁽⁹⁰⁾, ieguldījumu atbalstu lidostām, kurās pasažieru plūsma nepārsniedz 5 miljonus, var piešķirt kā noteikta apmēra avansa maksājumu attiecināmo ieguldījumu izmaksu segšanai vai kā ikgadējus maksājumus no lidostas darījumdarbības plāna izrietoša kapitāla izmaksu finansējuma deficīta kompensēšanai.

108. Lai ierobežotu jebkādas kropļojumus, lidostai, tai skaitā jebkādiem ieguldījumiem, kam piešķirts atbalsts, ir jābūt pieejamiem visiem potenciālajiem lietotājiem un tā nedrīkst būt paredzēta vienam konkrētam lietotājam. Ja jauda ir ierobežota fizisku iemeslu dēļ, tās sadale būtu jāveic, balstoties uz piemērotiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

Paziņošanas prasības atbalsta shēmām un individuāliem atbalsta pasākumiem

109. Dalībvalstis tiek mudinātas paziņot tāda ieguldījumu atbalsta valsts atbalsta shēmas, kas sniegts lidostām, kurās vidējā ikgadējā pasažieru plūsma ir mazāka nekā 3 miljoni pasažieru.

110. Izvērtējot atbalsta shēmu, nosacījumi attiecībā uz atbalsta nepieciešamību, stimulējošo ietekmi un atbalsta samērīgumu tiks uzskatīti par izpildītiem, ja dalībvalsts ir apņēmusies piešķirt individuālu atbalstu, pamatojoties uz apstiprināto atbalsta shēmu, tikai pēc tam, kad tā ir pārliecinājusies par to, ka ir izpildīti šajā iedaļā minētie kumulatīvie nosacījumi.

111. Tā kā pastāv lielāks konkurences kropļojumu risks, vienmēr atsevišķi būtu jāpaziņo šādi atbalsta pasākumi:

- a) ieguldījumu atbalsts lidostām, kurās vidējā ikgadējā pasažieru plūsma ir virs 3 miljoniem pasažieru;
- b) lidostai, kurā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma ir mazāka nekā 1 miljons pasažieru, paredzēts ieguldījumu atbalsts, kura intensitāte pārsniedz 75 %, izņemot lidostas, kas atrodas nomaļos reģionos;
- c) ieguldījumu atbalsts, kas paredzēts lidostu atrašanās vietas pārceļšanai;

⁽⁸⁹⁾ Skatīt 5.1.1. a) iedaļu.

⁽⁹⁰⁾ Ja atbalsts tiktu aprēķināts, izmantojot *ex post* aprēķinus (kompensējot deficītu, ja tāds rodas), lidostām varētu nebūt stimulu ierobežot izmaksas un piemērot lidostas maksas, kas ir adekvātas izmaksu segšanai.

- d) ieguldījumu atbalsts, ar ko finansē jauktu pasažieru/kravu apkalpošanas lidostu, kurā divos iepriekšējos finanšu gados pirms atbalsta paziņošanas ir apkalpots vairāk nekā 200 000 tonnas kravu;
- e) ieguldījumu atbalsts, kura mērķis ir jaunas pasažieru lidostas izveidošana (tai skaitā pastāvoša lidlauka pārveidošana par pasažieru lidostu);
- f) ieguldījumu atbalsts, kura mērķis ir izveidot vai attīstīt lidostu, kuras attālums no esošas lidostas nepārsniedz 100 km vai tās sasniegšanai ceļā pavadītais laiks, izmantojot automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu, nepārsniedz 60 minūtes.

5.1.2. Darbības atbalsts lidostām

112. Lidostām piešķirts darbības atbalsts, kas piešķirts vai nu kā individuāls atbalsts, vai pamatojoties uz atbalsta shēmu, 10 gadus ilgā pārejas periodā, kas sākas no 2014. gada 4. aprīļa, tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja ir izpildīti kumulatīvi nosacījumi 79. punktā, kā noteikts 113. līdz 134. punktā.

- a) Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

113. Kā izklāstīts 13. punktā, lai dotu lidostām laiku pielāgoties jaunajai tirgus realitātei un izvairītos gaisa satiksmes un reģionu savienojumu pārrāvumiem, tiks uzskatīts, ka 10 gadus ilgā pārejas periodā lidostām piešķirts darbības atbalsts palīdzēs kopējās interesēs esošu mērķu sasniegšanai, ja tas:

- a) palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Savienībā; vai
- b) ir vērsts uz satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas Savienības transporta mezgli; vai
- c) veicina reģionālo attīstību.

114. Tomēr nerentablu lidostu darbības pārklāšanās nepalīdz sasniegt kopīgu interešu mērķi. Ja lidosta atrodas citās tādas lidostas, kuras jauda nav pilnībā izmantota, aptvēruma teritorijā, darījumdarbības plānā, kas balstās uz pamatotām pasažieru un kravu plūsmas prognozēm, ir jānosaka ticamā ietekme uz plūsmu apjomu citās lidostās, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā.

115. Attiecīgi Komisijai būs šaubas par nerentablas lidostas perspektīvām pilnībā segt darbības izmaksas pēc pārejas perioda beigām, ja tajā pašā aptvēruma teritorijā atrodas cita lidosta.

- b) Valsts iejaukšanās nepieciešamība

116. Lai izvērtētu, vai valsts atbalsts ir efektīvs līdzeklis kopīgu interešu mērķa sasniegšanā, ir jānosaka risināmās problēmas. Valsts atbalsts būtu jāvērs uz situācijām, kurās atbalsts var sniegt reālus uzlabojumus, kurus nevar nodrošināt tirgus.

117. Nosacījumi, ar kuriem saskaras mazākās lidostas, izvēršot savus pakalpojumus un piesaistot privāto finansējumu, bieži vien ir mazāk labvēlīgi salīdzinājumā ar Savienības galvenajām lidostām. Tādēļ pašreizējos tirgus apstākļos mazākajām lidostām bez publiska finansējuma var būt grūtības nodrošināt finansējumu to darbībai.

118. Pašreizējos tirgus apstākļos nepieciešamība pēc publiska finansējuma, ar ko finansēt darbības izmaksas, augstu pastāvīgo izmaksu dēļ būs atšķirīga atkarībā no lidostas lieluma, un parasti tā būs proporcionāli lielāka mazāku lidostu gadījumā. Komisija uzskata, ka pašreizējos tirgus apstākļos ir iespējams izdalīt šādas lidostu kategorijas un to attiecīgo finansiālo dzīvotspēju:

- a) lidostas, kurās pasažieru skaits ir mazāks nekā 200 000 pasažieri gadā, var nebūt spējīgas lielā mērā segt savas darbības izmaksas;
- b) lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 200 000 līdz 700 000 pasažieru, var nebūt spējīgas segt būtisku daļu savu darbības izmaksu;
- c) lidostām, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 700 000 līdz 1 miljonam pasažieru, parasti vajadzētu būt spējīgām lielākā mērā segt savas darbības izmaksas;

- d) lidostām, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir no 1 līdz 3 miljoniem pasažieru, parasti vajadzētu būt spējīgām segt lielāko daļu savu darbības izmaksu;
- e) lidostas, kurās ikgadējā pasažieru plūsma pārsniedz 3 miljonus pasažieru, parasti ir rentablas darbības līmenī, un tām vajadzētu būt spējīgām segt savas darbības izmaksas.

119. Tādēļ Komisija uzskata, ka lidostas ikgadējā pasažieru plūsma nedrīkst pārsniegt 3 miljonus pasažieru, lai lidosta būtu tiesīga saņemt darbības atbalstu⁽⁹¹⁾.

c) Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

120. Dalībvalstīm ir jāpierāda, ka atbalsts ir piemērots, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu problēmas, kuru risināšanai šis atbalsts ir paredzēts. Atbalsta pasākums netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja mazāk kropļojoši politikas instrumenti vai atbalsta instrumenti ļauj sasniegt to pašu mērķi⁽⁹²⁾.

121. Lai nodrošinātu pareizus stimulus efektīvai lidostu pārvaldībai, atbalsta summa ir principā jānosaka *ex ante* kā fiksēta summa, kas sedz gaidāmo darbības izmaksu finansējuma deficītu (ko nosaka, balstoties uz *ex ante* darījumdarbības plānu) 10 gadus ilgā pārejas periodā. Šo iemeslu dēļ atbalsta summas *ex post* palielināšanu principā nedrīkstētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Dalībvalsts var maksāt *ex ante* fiksēto summu kā noteikta apmēra avansa maksājumu vai kā periodiskus maksājumus, piemēram, ikgadējus maksājumus.

122. Ārkārtējos apstākļos, ja izmaksu un ieņēmumu turpmākās attīstības tendences ir ļoti neskaidras un publiskā iestāde saskaras ar būtisku informācijas asimetriju, publiskā iestāde var aprēķināt maksimālo saderīga darbības atbalsta apjomu saskaņā ar modeli, kas balstās uz sākotnējo darbības izmaksu finansējuma deficītu pārejas perioda sākumā. Sākotnējais darbības izmaksu finansējuma deficīts ir darbības izmaksu finansējuma deficītu vidējais lielums (tas ir, darbības izmaksu summa, ko nesedz ieņēmumi) piecu gadu laikā pirms pārejas perioda sākuma (no 2009. līdz 2013. gadam).

123. Kad vien iespējams, dalībvalstis tiek mudinātas izstrādāt valsts shēmas, kurās atspoguļoti galvenie principi, kas ir publiskā finansējuma pamatā, un norādīt plānotā lidostu publiskā finansējuma būtiskākos raksturlielumus. Pamatshēmas nodrošina publiskā finansējuma konsekventu izmantojumu, samazina administratīvo slogu mazākām atbalsta piešķirējam iestādēm un paātrina individuālo atbalsta pasākumu īstenošanu. Turklāt dalībvalstis tiek mudinātas sniegt skaidras norādes par valsts atbalsta finansējumu reģionālajām lidostām un aviokompānijām, kuras izmanto šīs lidostas.

d) Stimulējošas ietekmes pastāvēšana

124. Darbības atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir ticams, ka bez darbības atbalsta un ņemot vērā iespējamo ieguldījumu atbalstu un pasažieru plūsmas apjomu, saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā tiktu būtiski samazināts.

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

125. Lai darbības atbalsts būtu samērīgs, tam ir jāaprobežojas ar minimumu, kas nepieciešams, lai atbalstītā darbība notiktu.

126. Lidostas darījumdarbības plānā ir jānorāda, kādā veidā līdz pārejas perioda beigām tiks panākta darbības izmaksu segšana pilnā apmērā. Šī darījumdarbības plāna galvenie parametri ir Komisijas veiktā saderīguma novērtējuma neatņemama daļa.

127. Veids, kādā līdz pārejas perioda beigām tiks panākta darbības izmaksu segšana pilnā apmērā, būs atšķirīgs katrai lidostai un būs atkarīgs no lidostas sākotnējā darbības izmaksu finansējuma deficīta pārejas perioda sākumā. Pārejas periods sākas no 2014. gada 4. aprīļa.

⁽⁹¹⁾ Faktiskā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots vai faktiski piešķirts vai izmaksāts (nepaziņota atbalsta gadījumā). Jaunizveidotas pasažieru lidostas gadījumā būtu jāņem vērā prognozētā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu finanšu gadu laikā pēc komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu uzsākšanas. Šis robežvērtības attiecas uz katru lidojuma virzienu. Tas nozīmē, ka pasažieris, kas lido no lidostas un atpakaļ uz to, tiktu ieskaitīts divreiz; tas attiecas uz individuāliem maršrutiem. Ja lidosta ir daļa no lidostu grupas, pasažieru skaitu nosaka katrai lidostai atsevišķi.

⁽⁹²⁾ Sk. arī 91. punktu.

128. Jebkurā gadījumā atbalsta maksimālā pieļaujamā summa visā pārejas periodā nedrīkstēs pārsniegt 50 % no sākotnējā finansējuma deficīta 10 gadu laikposmā⁽⁹³⁾. Piemēram, ja laikposmā no 2009. līdz 2013. gadam vidējais ikgadējais finansējuma deficīts noteiktā lidostā ir 1 miljons euro, darbības atbalsta maksimālā summa, ko lidosta varētu saņemt kā *ex ante* noteiktu fiksētu summu, būtu 5 miljoni euro desmit gadu laikposmā (50 % x 1 miljons x 10). Attiecībā uz šo lidostu nekāds turpmāks darbības atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu.

129. Vēlākais 10 gadus pēc pārejas perioda sākuma visām lidostām ir pilnībā jāsedz savas darbības izmaksas, un pēc minētā datuma darbības atbalsts lidostām vairs netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, izņemot darbības atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar horizontālajiem valsts atbalsta noteikumiem, piemēram, noteikumiem, kas piemērojami VTNP finansēšanai.

130. Pašreizējos tirgus apstākļos lidostas, kuru ikgadējā pasažieru plūsma ir mazāka nekā 700 000 pasažieru, var saskarties ar lielākām grūtībām, lai pēc 10 gadus ilgā pārejas perioda nodrošinātu izmaksu segšanu pilnā apmērā. Šā iemesla dēļ atbalsta maksimālā pieļaujamā summa lidostām, kurās pasažieru plūsma ir mazāka nekā 700 000 pasažieru gadā, piecu gadu laikposmā pēc pārejas perioda sākuma būs 80 % no sākotnējā darbības izmaksu finansējuma deficīta. Piemēram, ja laikposmā no 2009. līdz 2013. gadam vidējais ikgadējais finansējuma deficīts mazā lidostā ir 1 miljons euro, darbības atbalsta maksimālā summa, ko lidosta varētu saņemt kā *ex ante* noteiktu fiksētu summu, būtu 4 miljoni euro piecu gadu laikposmā (80 % x 1 miljons x 5). Komisija atkārtoti izvērtēs nepieciešamību turpināt īpašas kārtības piemērošanu un šīs kategorijas lidostu turpmākās perspektīvas panākt pilnīgu darbības izmaksu segšanu, jo īpaši ņemot vērā izmaiņas tirgus apstākļos un rentabilitātes perspektīvās.

f) Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

131. Izvērtējot darbības atbalsta saderīgumu, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus un ietekmi uz tirdzniecību. Ja lidosta atrodas citās tādās lidostas aptvēruma teritorijā, kuras jauda nav pilnībā izmantota, darījumdarbības plānā, kas balstās uz pamatotām prognozēm par pasažieru un kravu plūsmu, ir jānosaka iespējamā ietekme uz plūsmas apjomu citās lidostās, kuras atrodas attiecīgajā aptvēruma teritorijā.

132. Darbības atbalsts lidostai, kas atrodas tajā pašā aptvēruma teritorijā, tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu tikai tad, ja dalībvalsts pierāda, ka visas lidostas, kas atrodas vienā aptvēruma teritorijā, pēc pārejas perioda beigām spēs pilnībā segt darbības izmaksas.

133. Lai turpmāk ierobežotu konkurences kropļojumus, lidostai ir jābūt pieejamai visiem potenciālajiem lietotājiem, un tā nedrīkst būt paredzēta vienam konkrētam lietotājam. Ja jauda ir ierobežota fizisku iemeslu dēļ, tās sadale būtu jāveic, balstoties uz piemērotiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

134. Turklāt, lai ierobežotu negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, Komisija apstiprinās darbības atbalstu lidostām 10 gadus ilga pārejas perioda laikā, kas sākas no 2014. gada 4. aprīļa. Komisija pēc četriem gadiem no pārejas perioda sākuma vēlreiz izvērtēs situāciju tajās lidostās, kurās ikgadējā pasažieru plūsma ir mazāka nekā 700 000 pasažieru.

Paziņošanas prasības atbalsta shēmām un individuāliem atbalsta pasākumiem

135. Dalībvalstis tiek stingri mudinātas paziņot darbības atbalsta valsts shēmas lidostu finansēšanai, nevis atsevišķus atbalsta pasākumus katrai lidostai. Tas tiek darīts nolūkā samazināt administratīvo slogu dalībvalstu iestādēm un Komisijai.

136. Tā kā pastāv lielāks konkurences kropļojumu risks, vienmēr atsevišķi būtu jāpaziņo šādi atbalsta pasākumi:

- a) darbības atbalsts, ar ko finansē jauktu pasažieru/kravu apkalpošanas lidostu, kurā divos iepriekšējos finanšu gados pirms atbalsta paziņošanas ir apkalpots vairāk nekā 200 000 tonnas kravu;
- b) darbības atbalsts lidostai, ja citas lidostas atrodas ne vairāk kā 100 km attālumā vai to sasniegšanai ceļā pavadītais laiks, izmantojot automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu, nepārsniedz 60 minūtes.

Pirms pārejas perioda sākuma piešķirts atbalsts

⁽⁹³⁾ Atbalsta intensitāte 50 % apmērā atbilst finansējuma deficītam 10 gadu laikposmā lidostai, kas, izejot no sākotnējā darbības izmaksu segšanas apmēra pārejas perioda sākumā, pēc 10 gadiem panāk darbības izmaksu segšanu pilnā apmērā.

137. Darbības atbalstu, kas piešķirts pirms pārejas perioda sākuma (tai skaitā atbalstu, kas izmaksāts pirms 2014. gada 4. aprīļa), var atzīt par saderīgu apjomā, kas atbilst nesegtajām darbības izmaksām, ja ir izpildīti 5.1.2. iedaļas nosacījumi, izņemot 115., 119., 121., 122., 123., 126. līdz 130., 132., 133. un 134. punktu. Jo īpaši, novērtējot pirms 2014. gada 4. aprīļa piešķirta darbības atbalsta saderīgumu, Komisija ņems vērā konkurences kropļojumus.

5.2. Darbības uzsākšanas atbalsts aviokompānijām

138. Kā minēts 15. punktā, valsts atbalsts, kas aviokompānijām piešķirts jauna maršruta uzsākšanai ar mērķi uzlabot piekļuvi reģionam, tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja ir izpildīti kumulatīvi nosacījumi 79. punktā, kā noteikts 139. līdz 153. punktā.

a) Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

139. Tiks uzskatīts, ka darbības uzsākšanas atbalsts aviokompānijām palīdz sasniegt precīzi definētu kopīgu interešu mērķi, ja tas:

a) palielina Savienības iedzīvotāju mobilitāti un savienojumus starp reģioniem, nodrošinot jaunus maršrutus; vai

b) veicina nomaļu reģionu reģionālo attīstību.

140. Ja savienojums, kas tiks nodrošināts ar jauno gaisa satiksmes maršrutu, jau tiek nodrošināts ar ātrvilcienu vai no citas lidostas tajā pašā aptvēruma teritorijā ar salīdzināmiem nosacījumiem, jo īpaši attiecībā uz ceļā pavadīto laiku, nav uzskatāms, ka tas palīdz sasniegt precīzi definētu kopīgu interešu mērķi.

b) Valsts iejaukšanās nepieciešamība

141. Nosacījumi, ar kuriem saskaras mazākās lidostas, izvērsot savus pakalpojumus, bieži vien ir mazāk labvēlīgi salīdzinājumā ar Savienības galvenajām lidostām. Tāpat aviokompānijas ne vienmēr ir gatavas uzņemties risku uzsākt jaunus maršrutus no nezināmām un nepārbaudītām lidostām, un tām iespējams nav attiecīgu stimulu šādi rīkoties.

142. Ņemot vērā iepriekš minēto, darbības uzsākšanas atbalsts tiks uzskatīts par saderīgu tikai attiecībā uz maršrutiem, kas savieno lidostu, kura apkalpo mazāk nekā 3 miljonus pasažieru gadā⁽⁹⁴⁾, ar citu lidostu Eiropas Kopējā aviācijas telpā⁽⁹⁵⁾.

143. Darbības uzsākšanas atbalstu attiecībā uz maršrutiem, kas savieno nomaļā reģionā esošu lidostu ar citu lidostu (Eiropas Kopējā aviācijas telpā vai ārpus tās), būs saderīgs neatkarīgi no attiecīgās lidostas lieluma.

144. Darbības uzsākšanas atbalstu maršrutiem, kas nodrošina savienojumu ar lidostu, kura apkalpo vairāk nekā 3 miljonus pasažieru gadā⁽⁹⁶⁾, bet mazāk nekā 5 miljonus pasažieru gadā, un kura neatrodas nomaļā reģionā, var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu tikai pienācīgi pamatotā izņēmuma gadījumā.

145. Darbības uzsākšanas atbalstu maršrutiem, kas nodrošina savienojumu ar lidostu, kura apkalpo vairāk nekā 5 miljonus pasažieru gadā un kura neatrodas nomaļā reģionā, nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

c) Valsts atbalsta kā politikas instrumenta piemērotība

146. Dalībvalstīm ir jāpierāda, ka atbalsts ir piemērots, lai sasniegtu paredzēto mērķi vai atrisinātu problēmas, kuru risināšanai šis atbalsts ir paredzēts. Atbalsta pasākums netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja mazāk kropļojoši politikas instrumenti vai atbalsta instrumenti ļauj sasniegt to pašu mērķi⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Faktiskā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms gada, kurā atbalsts ir paziņots vai faktiski piešķirts vai izmaksāts (nepaziņota atbalsta gadījumā). Jaunizveidotas pasažieru lidostas gadījumā būtu jāņem vērā prognozētā vidējā ikgadējā pasažieru plūsma divu finanšu gadu laikā pēc komerciālu pasažieru gaisa pārvadājumu uzsākšanas. Šis robežvērtības attiecas uz katru lidojuma virzienu. Tas nozīmē, ka pasažieris, kas lido no lidostas un atpakaļ uz to, tiktu ieskaitīts divreiz; tas attiecas uz individuāliem maršrutiem.

⁽⁹⁵⁾ Padomes Lēmums 2006/682/EK, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Daudzpusējo nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, Albānijas Republiku, Bijušo Dienvidslāvijas Maķedonijas Republiku, Bosniju un Hercegovinu, Bulgārijas Republiku, Horvātijas Republiku, Islandes Republiku, Melnkalnes Republiku, Norvēģijas Karalisti, Rumāniju, Serbijas Republiku un Apvienoto Nāciju Organizācijas Pagaidu pārvaldes misiju Kosovā par Eiropas Kopējās aviācijas telpas (EKAT) izveidi (OV L 285, 16.10.2006., 1. lpp.).

⁽⁹⁶⁾ Skatīt arī 94. zemsvītras piezīmi.

⁽⁹⁷⁾ Skatīt arī 91. zemsvītras piezīmi.

147. Aviokompānijas *ex ante* sagatavotā darījumdarbības plānā būtu jāpierāda, ka atbalstītajam maršrutam bez publiska finansējuma ir perspektīvas kļūt rentablam šai aviokompānijai pēc 3 gadiem. Ja attiecībā uz maršrutu darījumdarbības plāna nav, aviokompānijai attiecībā pret lidostu ir jāuzņemas neatsaucamas saistības apkalpot šo maršrutu laikposmā, kas ilgst vismaz tikpat, cik laikposms, kurā tā saņēma darbības uzsākšanas atbalstu.

d) Stimulējošas ietekmes pastāvēšana

148. Aviokompānijām sniegtam darbības uzsākšanas atbalstam ir stimulējoša ietekme, ja ir ticams, ka bez atbalsta aviokompānijas saimnieciskā darbība konkrētajā lidostā netiktu izvērsta. Piemēram, netiktu uzsākta jauna maršruta apkalpošana.

149. Jauno maršrutu jāuzsāk tikai pēc atbalsta pieteikuma iesniegšanas piešķirējai iestādei. Ja darbība jaunā maršrutā tiek sākta, pirms piešķirējai iestādei tiek iesniegts atbalsta pieteikums, tad atbalsta piešķirumus saistībā ar minēto individuālo maršrutu neuzskatīs par saderīgiem ar iekšējo tirgu.

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

150. Ar darbības atbalstu var segt līdz pat 50 % no lidostas maksām attiecībā uz vienu maršrutu maksimāli trīs gadus ilgā laikposmā. Attiecināmās izmaksas ir lidostas maksas, kas saistītas ar maršrutu.

f) Izvairīšanās no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību

151. Lai izvairītos no nepamatotas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību, ja savienojums (piemēram, starp divām pilsētām), kas tiks nodrošināts ar jauno gaisa satiksmes maršrutu, jau ir nodrošināts ar ātrvilcienu vai no citas lidostas tajā pašā aptvēruma teritorijā ar salīdzināmiem nosacījumiem, jo īpaši attiecībā uz ceļa pavadīto laiku, šāds gaisa satiksmes maršruts nav atbilstīgs darbības uzsākšanas atbalsta saņemšanai.

152. Jebkurai publiskai iestādei, kas ar lidostas starpniecību vai bez tās plāno piešķirt aviokompānijai darbības uzsākšanas atbalstu jaunam maršrutam, ir laikus un pienācīgā apmērā jāpublisko savi plāni, lai ļautu visām ieinteresētajām aviokompānijām piedāvāt savus pakalpojumus.

153. Darbības uzsākšanas atbalstu nevar kombinēt ar citiem valsts atbalsta veidiem, ko piešķir maršruta apkalpošanai.

Paziņošanas prasības atbalsta shēmām un individuāliem atbalsta pasākumiem

154. Dalībvalstis tiek stingri aicinātas paziņot darbības uzsākšanas atbalsta valsts shēmas aviokompānijām, nevis atsevišķus atbalsta pasākumus attiecībā uz katru lidostu. Tas tiek darīts nolūkā samazināt administratīvo slogu dalībvalstu iestādēm un Komisijai.

155. Darbības uzsākšanas atbalsts lidostām, kuras neatrodas nomaļos reģionos un kuru vidējā ikgadējā pasažieru plūsma pārsniedz 3 miljonus pasažieru, vienmēr būtu jāpaziņo atsevišķi, jo konkurences kropļošanas risks ir lielāks.

6. SOCIĀLS ATBALSTS SASKAŅĀ AR LĪGUMA 107. PANTA 2. PUNKTA A) APAKŠPUNKTU

156. Sociāls atbalsts gaisa transporta pakalpojumiem tiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 2. punkta a) apakšpunktu, ja ir izpildīti šādi kumulatīvi nosacījumi⁽⁹⁸⁾:

a) atbalstam faktiski jāsniedz labums galapatērētājiem;

b) atbalstam jābūt sociāla rakstura atbalstam, tas ir, tam principā jāattiecas tikai uz noteiktām pasažieru kategorijām, kuri ceļo noteiktā maršrutā (piemēram, tādiem pasažieriem ar konkrētām vajadzībām kā bērniem, invalīdiem, personām ar zemiem ienākumiem, studentiem, vecāka gadagājuma cilvēkiem u. c.); tomēr, ja attiecīgais maršruts nodrošina savienojumu ar nomaļiem reģioniem, piemēram, tālākajiem reģioniem, salām un mazapdzīvotiem apgabaliem, atbalsts varētu attiekties uz visiem attiecīgā reģiona iedzīvotājiem;

⁽⁹⁸⁾ Attiecībā uz atsevišķiem patērētājiem piešķirta sociāla rakstura atbalsta novērtējumu sk. Komisijas 2006. gada 16. maija lēmumu N 169/2006 – Apvienotā Karaliste – Atbalsts sociāla rakstura gaisa satiksmes pakalpojumiem Skotijas Kalnienēs un salās (OV C 272, 9.11.2006., 10. lpp.); Komisijas 2007. gada 11. decembra lēmumu N 471/2007 – Portugāle – *Auxílios sociais aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira e aos estudantes, nas ligações aéreas entre o Continente e a Madeira* (OV C 46, 19.2.2008., 2. lpp.); un Komisijas 2011. gada 5. janvāra lēmumu N 426/2010 – Francija – *Régime d'aides à caractère social au bénéfice de certaines catégories de personnes ayant leur résidence habituelle dans la Région Réunion* (OV C 71, 5.3.2011., 5. lpp.).

c) atbalsts ir jāpiešķir bez diskriminācijas atkarībā no pakalpojumu izcelsmes, tas nozīmē – neatkarīgi no tā, kura aviokompānija sniedz attiecīgos pakalpojumus.

157. Dalībvalstis tiek stingri mudinātas paziņot sociāla rakstura atbalsta valsts shēmas, nevis atsevišķus atbalsta pasākumus.

7. KUMULĀCIJA

158. Saskaņā ar šīm pamatnostādnēm piemērojamā maksimālā atbalsta intensitāte ir piemērojama neatkarīgi no tā, vai atbalsts tiek pilnībā finansēts no valsts līdzekļiem vai tiek daļēji finansēts no Savienības līdzekļiem.

159. Atbalstu, kas atļauts saskaņā ar šīm pamatnostādnēm, nedrīkst kombinēt ar citu valsts atbalstu, *de minimis* atbalstu vai citām Savienības finansējuma formām, ja šādas kombinēšanas rezultātā veidojas atbalsta intensitāte, kas ir augstāka nekā šajās pamatnostādnēs paredzētā.

8. NOBEIGUMA NOTEIKUMI

8.1. Gada ziņojumi

160. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 659/1999 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 794/2004⁽⁹⁹⁾ dalībvalstīm Komisijai ir jāiesniedz gada ziņojumi. Gada ziņojumus publicē Komisijas interneta vietnē.

8.2. Pārredzamība

161. Komisija uzskata, ka ir nepieciešami turpmāki pasākumi, lai uzlabotu valsts atbalsta pārredzamību Savienībā. Jo īpaši ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu, ka dalībvalstīm, uzņēmējiem, ieinteresētiem sabiedrības locekļiem un Komisijai ir vienkārša piekļuve visu aviācijas nozarē piemērojamo atbalsta shēmu pilnam tekstam un būtiskajai informācijai par individuālajiem atbalsta pasākumiem.

162. Dalībvalstīm visaptverošā valsts atbalstam veltītā tīmekļa vietnē valsts vai reģionālajā līmenī būtu jāpublicē šāda informācija:

- a) katras apstiprinātās atbalsta shēmas vai atsevišķā atbalsta piešķiršanas lēmuma un to īstenošanas noteikumu pilns teksts;
- b) atbalsta piešķirējas iestādes identitāte;
- c) atsevišķo saņēmēju identitāte, katram saņēmējam piešķirtā atbalsta veids un summa, piešķiršanas datums, uzņēmuma veids (MVU/liels uzņēmums), reģions, kurā saņēmējs atrodas (*NUTS* II līmenī), un galvenā ekonomikas nozare, kurā saņēmējs darbojas (*NACE* grupas līmenī); atbrīvojumu no šīm prasībām var piešķirt attiecībā uz individuālu atbalstu, kura apmērs ir mazāks nekā 200 000 euro.

163. Šāda informācija jāpublicē pēc tam, kad ir pieņemts lēmums par atbalsta piešķiršanu, tā jāsauglabā vismaz 10 gadus un tai bez ierobežojumiem jābūt pieejamai ieinteresētiem sabiedrības locekļiem⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Uzraudzība

164. Dalībvalstīm ir jānodrošina, ka tiek glabāta detalizēta informācija par visiem pasākumiem, kas saistīti ar valsts atbalsta piešķiršanu saskaņā ar šīm pamatnostādnēm. Šādai informācijai ir jāsaturs visas ziņas, kas nepieciešamas, lai noteiktu, vai ir ievēroti saderīguma nosacījumi un jo īpaši – attiecīgā gadījumā – nosacījumi par attiecināmajiem izdevumiem un maksimālo pieļaujamo atbalsta intensitāti. Minētā informācija ir jāuzglabā 10 gadus no dienas, kurā atbalsts tika piešķirts, un pēc pieprasījuma jāsniedz Komisijai.

165. Lai ļautu Komisijai uzraudzīt darbības atbalsta lidostām pakāpenisku izbeigšanu un tās ietekmi uz konkurenci, dalībvalstīm ir regulāri (ik gadu) jāiesniedz ziņojumi par progresu, kas panākts saistībā ar darbības atbalsta samazināšanu katrai lidostai, kura saņem šādu atbalstu. Noteiktos gadījumos var iecelt pārraudzības pilnvarnieku, lai nodrošinātu, ka tiek ievēroti atbalsta atļaušanas pamatā esošie nosacījumi un pienākumi.

⁽⁹⁹⁾ Komisijas 2004. gada 21. aprīļa Regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁰⁾ Šī informācija būtu regulāri jāatjaunina (piemēram, ik pēc 6 mēnešiem), un tai būtu jābūt pieejamai formātā, uz ko neattiecas ekskluzīvas tiesības.

8.4. Novērtējums

166. Lai papildus nodrošinātu konkurences un tirdzniecības kropļojumu ierobežošanu, Komisija var pieprasīt, lai konkrētas shēmas būtu ierobežotas laikā un tiktu novērtētas. Jo īpaši būtu jāveic tādu shēmu novērtējums, kuras var būtiski kropļot konkurenci, tas ir, shēmu, kuras var būtiski ierobežot konkurenci, ja to īstenošana netiek laikus pārskatīta.

167. Ņemot vērā tās mērķus un lai neradītu pārmērīgu slogu dalībvalstīm un mazākiem atbalsta pasākumiem, šī prasība attiecas tikai uz atbalsta shēmām ar lielu atbalsta budžetu un iepriekš nebijušām iezīmēm vai gadījumiem, kad paredzētas būtiskas izmaiņas tirgū, tehnoloģijās vai regulējumā. Novērtējums jāveic no atbalsta piešķirējas iestādes neatkarīgam ekspertam, pamatojoties uz kopēju metodiku⁽¹⁰¹⁾, un tas ir jāpublisko.

168. Novērtējums jāiesniedz Komisijā laikus, lai varētu izvērtēt atbalsta pasākuma darbības iespējamo pagarināšanu, un jebkurā gadījumā shēmas darbības beigās. Veicamā novērtējuma precīzu darbības jomu un metodiku nosaka lēmumā, ar kuru apstiprina atbalsta shēmu. Šā novērtējuma rezultāti jāņem vērā turpmākos atbalsta pasākumos ar līdzīgu mērķi.

8.5. Atbilstīgi pasākumi

169. Dalībvalstīm, ja nepieciešams, vēlākais 12 mēnešu laikā no 2014. gada 4. aprīļa būtu jāgroza savas esošās atbalsta shēmas, lai tās pielāgotu šīm pamatnostādnēm.

170. Dalībvalstis tiek aicinātas skaidri un bez atrunām paust savu piekrišanu šīm pamatnostādnēm divu mēnešu laikā no 2014. gada 4. aprīļa. Ja atbilde netiks saņemta, Komisija uzskatīs, ka attiecīgā dalībvalsts ierosinātajiem pasākumiem nepiekrīt.

8.6. Piemērošana

171. Šajās pamatnostādnēs izklāstītie principi tiks piemēroti no 2014. gada 4. aprīļa. Šīs pamatnostādnes no minētā datuma aizstāj 1994. gada Aviācijas pamatnostādnes un 2005. gada Aviācijas vadlīnijas.

172. Ņemot vērā aviācijas nozares attīstību un jo īpaši tās liberalizāciju, Komisija uzskata, ka tās paziņojums par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai⁽¹⁰²⁾, nebūtu piemērojams izskatīšanā esošām lietām par nelikumīgu darbības atbalstu lidostām, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa. Tā vietā Komisija piemēros šajās pamatnostādnēs izklāstītos principus visām lietām, kas attiecas uz darbības atbalstu (izskatīšanā esoši paziņojumi un nelikumīgs nepaziņots atbalsts) lidostām, pat ja atbalsts piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa un pārejas perioda sākuma.

173. Attiecībā uz ieguldījumu atbalstu lidostām Komisija piemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus visiem paziņotajiem ieguldījumu atbalsta pasākumiem, par kuriem tai būs jālemj, sākot ar 2014. gada 4. aprīli, pat ja projekti paziņoti pirms minētā datuma. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, lidostām piešķirta nelikumīga ieguldījumu atbalsta gadījumā Komisija piemēros noteikumus, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī. Attiecīgi tā nepiemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus tāda lidostām piešķirta nelikumīga ieguldījumu atbalsta gadījumā, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa.

174. Attiecībā uz darbības uzsākšanas atbalstu lidostām Komisija piemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus visiem paziņotajiem darbības uzsākšanas atbalsta pasākumiem, par kuriem tai būs jālemj, sākot ar 2014. gada 4. aprīli, pat ja pasākumi tika paziņoti pirms attiecīgā datuma. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par noteikumiem, kas piemērojami nelikumīga valsts atbalsta novērtēšanai, nelikumīga aviokompānijām piešķirta darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā Komisija piemēros noteikumus, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī. Attiecīgi tā nepiemēros šajās pamatnostādnēs iekļautos principus tāda aviokompānijām piešķirta nelikumīga darbības uzsākšanas atbalsta gadījumā, kas piešķirts pirms 2014. gada 4. aprīļa.

⁽¹⁰¹⁾ Šādu vispārēju metodiku var nodrošināt Komisija.

⁽¹⁰²⁾ Commission notice on the determination of the applicable rules for the assessment of unlawful State aid (OV C 119, 22.5.2002, 22. lpp.).

8.7. Pārskatīšana

175. Komisija var izvērtēt šīs pamatnostādnes jebkurā laikā, un tās tiks izvērtētas ne vēlāk kā sešus gadus pēc 2014. gada 4. aprīļa. Izvērtēšana pamatosies uz faktisku informāciju un plašu apspriežu rezultātiem, kuras Komisija rīkos, balstoties uz datiem, kurus sniedz dalībvalstis un ieinteresētās personas. Komisija vēlreiz izvērtēs to lidostu situāciju, kurās pasažieru ikgadējā plūsma ir mazāka nekā 700 000 pasažieri, lai noteiktu nepieciešamību turpināt īpašu saderīguma noteikumu piemērošanu attiecībā uz darbības atbalstu šīs kategorijas lidostām, ņemot vērā turpmākās perspektīvas pilnībā segt darbības izdevumus, jo īpaši saistībā ar tirgus apstākļu un rentabilitātes perspektīvu izmaiņām.

176. Pēc apspriešanās ar dalībvalstīm Komisija var aizstāt vai papildināt šīs pamatnostādnes, pamatojoties uz svarīgiem konkurences politikas vai transporta politikas apsvērumiem.

PIELIKUMS

Kopsavilkums par saderīguma nosacījumiem

1. tabula

Pārskats par lidostām piešķirta atbalsta saderīguma nosacījumiem

Saderīguma nosacījumi	Ieguldījumu atbalsts lidostai	Darbības atbalsts lidostai
a) Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā	<ul style="list-style-type: none"> — Mobilitātes palielināšana, radot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Eiropas Savienībā — Pārslodzes novēršana svarīgos transporta mezglos — Reģionālās attīstības veicināšana <p>Lidostu darbības pārklāšanās un neizmantota jauda, ja nav apmierinošu izmantojuma vidējā termiņa perspektīvu, nesekmē precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanu.</p>	
b) Valsts iejaukšanās nepieciešamība	<p><3 miljoniem pasažieru</p> <p>>3–5 miljoni pasažieru, noteiktos konkrēta gadījuma apstākļos</p> <p>>5 miljoniem pasažieru, tikai ārkārtējos apstākļos</p>	<3 miljoniem pasažieru
c) Atbalsta pasākuma piemērotība	<p>Atbalsta pasākumam jābūt piemērotam politikas instrumentam, lai sasniegtu kopīgu interešu mērķi.</p> <p>Mazāk kropļojošu atbalsta instrumentu apsvēršana (garantijas, aizdevumi ar atvieglotiem nosacījumiem u. c.)</p>	<p><i>Ex ante</i> kā noteikts maksājums, kas sedz darbības izmaksu gaidāmo finansējuma deficītu (ko nosaka, balstoties uz <i>ex ante</i> darījumdarbības plānu) 10 gadu ilgā pārejas periodā.</p>
d) Stimulējoša ietekme	<p>Stimulējoša ietekme pastāv, ja ieguldījumi netiktu veikti vai arī tiktu veikti citādā apmērā (hipotētiska scenārija vai finansējuma deficīta analīze, pamatojoties uz <i>ex ante</i> darījumdarbības plānu).</p>	<p>Stimulējoša ietekme pastāv, ja bez atbalsta lidostas saimnieciskās darbības līmenis būtiski samazinātos.</p>
e) Atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts)		
<i>Attiecināmās izmaksas</i>	<p>Izmaksas, kas attiecas uz ieguldījumiem lidostu infrastruktūrā un aprīkojumā, izņemot ieguldījumu izmaksas ar aeronavigāciju nesaistītās darbībās</p>	<p>Lidostas darbības izmaksu finansējuma deficīts</p>
<i>Maksimālā pieļaujamā atbalsta intensitāte</i>	<p>>3–5 miljoni līdz 25 %</p> <p>1–3 miljoni līdz 50 %</p> <p><1 miljonu līdz 75 %</p>	<p>Pārejas periodā: 50 % no sākotnējā, vidējā darbības izmaksu finansējuma deficīta, kas aprēķināts kā vidējais lielums pēdējos piecos gados pirms pārejas perioda (2009.–2013. gads)</p> <p>Pēc 10 gadu pārejas perioda: darbības atbalsts nav atļauts (izņemot gadījumus, kad tas piešķirts saskaņā ar horizontāliem noteikumiem)</p>
<i>Izņēmumi</i>	<p>Lidostām, kas atrodas nomaļos reģionos (neatkarīgi no to lieluma), atbalsta maksimālo intensitāti ieguldījumu atbalstam, kas paredzēts lidostas infrastruktūras</p>	<p>Lidostām ar <700 000 pasažieru gadā: 80 % no sākotnējā, vidējā darbības izmaksu finansējuma deficīta pēdējos piecos gados pēc pārejas perioda sākuma</p>

Saderīguma nosacījumi	Ieguldījumu atbalsts lidostai	Darbības atbalsts lidostai
	<p>finansēšanai, var palielināt par maksimāli 20 %</p> <p>Perifērijā esošām lidostām ar <1 miljonu pasažieru gadā: intensitāte ārkārtējos apstākļos var pārsniegt 75 %, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi</p> <p>Pārvietošanas gadījumā: neatkarīgi no vidējā satiksmes apjoma tiks novērtēts samērīgums, nepieciešamība un atbalsta maksimālā intensitāte</p> <p>Lidostām ar pasažieru skaitu, kas pārsniedz 5 miljonus gadā: tikai ārkārtējos apstākļos, ko raksturo skaidri noteikta tirgus nepilnība, un ņemot vērā ieguldījuma mērogu un konkurences kropļojumus</p>	
<p>f) Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm</p>	<p>Pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem, un nav paredzēta vienam konkrētam lietotājam</p> <p>Lidostām ar <5 miljoniem pasažieru gadā: noteikta apmēra avansa maksājums vai ikgadēji maksājumi kapitāla izmaksu finansējuma deficīta kompensēšanai, kurš izriet no lidostas darbības plāna</p>	<p>Konkurences kropļojumu un ietekmes uz tirdzniecību novērtējums</p> <p>Pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem, un nav paredzēta vienam konkrētam lietotājam</p> <p>Lidostām ar <700 000 pasažieru gadā: atkārots novērtējums četrus gadus pēc pārejas perioda sākuma</p>
<p>Paziņošanas prasības atbalsta shēmām un individuāliem atbalsta pasākumiem</p>	<p>Atbalsta shēmas:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lidostas ar <3 miljoniem pasažieru gadā <p>Individuāla paziņošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lidostas ar >3 miljoniem pasažieru gadā — ieguldījumu atbalsts lidostai ar <1 miljonu pasažieru gadā, kas pārsniedz atbalsta intensitāti 75 % apmērā — ieguldījumu atbalsts, kas piešķirts lidostu pārvietošanai — jauktas pasažieru/kraavu lidostas ar >200 000 tonnām kravu divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms paziņošanas gada — jaunas pasažieru lidostas izveide (tai skaitā pastāvoša lidlauka pārveidošana) — tādas lidostas izveide vai attīstība, kura atrodas līdz 100 km attālumā no esošas lidostas vai no kuras uz esošu lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes 	<p>Atbalsta shēmas:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lidostas ar <3 miljoniem pasažieru gadā <p>Individuāla paziņošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> — jauktas pasažieru/kraavu lidostas ar >200 000 tonnām kravu divu iepriekšējo finanšu gadu laikā pirms paziņošanas gada — darbības atbalsts lidostai, kura atrodas līdz 100 km attālumā no citām lidostām vai no kuras uz citām lidostām ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes

2. tabula

Pārskats par aviokompānijām piešķirta darbības uzsākšanas atbalsta saderīguma nosacījumiem

Saderīguma nosacījumi	Darbības uzsākšanas atbalsts aviokompānijām
a) Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā	<ul style="list-style-type: none"> — Mobilitātes palielināšana, radot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Eiropas Savienībā — Reģionālās attīstības veicināšana <p>Nepārklājas ar esošiem salīdzināmiem savienojumiem, ko apkalpo ātrgaitas dzelzceļš vai cita lidosta tajā pašā aptvēruma teritorijā, piemērojot salīdzināmus nosacījumus</p>
b) Valsts iejaukšanās nepieciešamība	<ul style="list-style-type: none"> — Lidostas ar <3 miljoniem pasažieru gadā — Lidostas, kas atrodas nomaļos reģionos, neatkarīgi no to lieluma — Lidostas ar >3–5 miljoniem pasažieru gadā, tikai ārkārtējos apstākļos — Darbības uzsākšanas atbalstu nepiešķir gaisa satiksmes savienojumiem no lidostām ar vairāk nekā 5 miljoniem pasažieru gadā
c) Atbalsta pasākuma piemērotība	<ul style="list-style-type: none"> — Nav tiesību saņemt atbalstu, ja maršrutu jau apkalpo ātrgaitas dzelzceļš vai cita lidosta tajā pašā aptvēruma teritorijā, piemērojot tos pašus nosacījumus — <i>Ex ante</i> darījumdarbības plāns, kas pierāda maršruta rentabilitāti vismaz pēc trim gadiem, vai aviokompānijas neatsaucamas saistības apkalpot šo maršrutu vismaz laikposmā, kas ilgst tikpat, cik laikposms, kurā tā saņēma darbības uzsākšanas atbalstu
d) Stimulējoša ietekme	<p>Stimulējoša ietekme pastāv, ja bez atbalsta aviokompānijas saimnieciskās darbības līmenis attiecīgajā lidostā būtiski samazinātos (piemēram, netiktu uzsākts jaunais maršruts)</p> <p>Jaunu maršrutu vai jaunu lidojumu grafiku var sākt tikai pēc tam, kad ir iesniegta pieteikuma veidlapa atbalsta no piešķirējas iestādes saņemšanai</p>
e) Atbalsta samērīgums (līdz minimumam ierobežots atbalsts)	
— Attiecināmās izmaksas	Lidostas maksas saistībā ar maršrutu
— Maksimālā pieļaujamā atbalsta intensitāte	50 % laikposmā, kas nepārsniedz trīs gadus
f) Izvairīšanās no pārmērīgas negatīvas ietekmes uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm	<ul style="list-style-type: none"> — Publiskajām iestādēm ir laikus jāpublisko savi plāni, lai ļautu visām ieinteresētajām aviokompānijām piedāvāt savus pakalpojumus — Nav kumulācijas ar cita veida valsts atbalstu maršruta apkalpošanai
Paziņošanas prasības atbalsta shēmām un individuāliem atbalsta pasākumiem	<p>Atbalsta shēmas:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lidostas ar <3 miljoniem pasažieru gadā un lidostas, kas atrodas nomaļos reģionos <p>Individuāla paziņošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lidostas ar >3 miljoniem pasažieru gadā, izņemot lidostas, kas atrodas nomaļos reģionos

3. tabula

Sociālais atbalsts*Saderīguma nosacījumi*

- a) Faktiski sniedz labumu galapatērētājiem
 b) Sociāla rakstura atbalsts:

Attiecas tikai uz noteiktām pasažieru kategorijām (piemēram, pasažieriem ar konkrētām vajadzībām tādiem kā bērni, invalīdi, personas ar zemiem ienākumiem, studenti, vecāka gadagājuma cilvēki u. c.)

Izņēmums: ja maršruts savieno nomaļus reģionus (piemēram, attālākus reģionus, salas, mazapdzīvotas teritorijas), atbalsts var attiekties uz visiem reģiona iedzīvotājiem

- c) Bez diskriminācijas attiecībā uz to aviokompānijas izcelsmi, kas sniedz attiecīgos pakalpojumus

4.tabula

Atbalsta, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu, saderība

Lidostas lielums atkarībā no vidējās plūsmas (pasažieri gadā)	Piemērojamais tiesiskais regulējums	Paziņošanas pienākums
Lidostas administratori lidostās ar <200 000 pasažieru gadā laikā, kurā uzticēta VTNP sniegšana Aviokompānijas attiecībā uz gaisa satiksmes savienojumiem ar salām, ja plūsma ir <300 000 pasažieru gadā	Līguma 106. panta 2. punkts Lēmums 2012/21/ES	Atbrīvojums no paziņošanas pienākuma
Lidostas ar vairāk nekā 200 000 pasažieru gadā laikā, kurā uzticēta VTNP sniegšana	Līguma 106. panta 2. punkts VTNP nostādnes	Paziņošanas pienākums ir spēkā

DALĪBVALSTU SNIEGTA INFORMĀCIJA

Maltas valdības paziņojums attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 94/22/EK par atļauju piešķiršanas un izmantošanas noteikumiem ogļudeņražu meklēšanai, izpētei un ieguvei

(2014/C 99/04)

Ievērojot Maltas valdības paziņojumu attiecībā uz iepriekš minēto direktīvu, kas publicēta *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2013. gada 4. maijā (2013/C 127/04), Maltas Transporta un infrastruktūras ministrija ar šo paziņo, ka attiecībā uz 4. un 5. apgabala 3. bloku patlaban var pretendēt uz izpētes vai izpētes un ieguves pastāvīgo atļauju.

Informāciju par šo paziņojumu var iegūt, rakstot uz Transporta un infrastruktūras ministrijas Kontinentālā šelfa departamenta F bloka e-pasta adresi – dgcs.mti@gov.mt (pasta adrese: *Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta*).

V

(Atzinumi)

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS
ĪSTENOŠANU

EIROPAS KOMISIJA

Iepriekšējs paziņojums par koncentrāciju

(Lieta M.7218 – *Brookfield / APMTNA / APMT Elizabeth*)

Lieta, kas pretendē uz vienkāršotu procedūru

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2014/C 99/05)

1. Komisija 2014. gada 27. martā saņēma paziņojumu par ierosinātu koncentrāciju, ievērojot Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004⁽¹⁾ 4. pantu, kuras rezultātā uzņēmumi *Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC* (*Brookfield*, Amerikas Savienotās Valstis), kuru kontrolē *Brookfield Asset Management Inc.* (Kanāda), un *APM Terminals North America Inc.* (*APMTNA*, ASV), kuru kontrolē *A.P. Møller-Mærsk A/S* (Dānija), iegūst Apvienošanās regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē kopīgu kontroli pār uzņēmumu *APM Terminals Elizabeth, LLC* (*APMT Elizabeth*, ASV), iegādājoties akcijas.

2. Attiecīgie uzņēmumi veic šādu uzņēmējdarbību:

— *Brookfield*: aktīvu pārvaldība, ietverot ieguldījumus īpašumos, atjaunojamos energoresursos, infrastruktūrā un pašu kapitālā,

— *APMTNA*: konteineru termināļu ekspluatācija Ziemeļamerikā, līdzdalība deviņos termināļos Amerikas Savienotajās Valstīs,

— *APMT Elizabeth*: konteineru termināļa ekspluatācija Ņujorkas ostas *Elizabeth Container Terminal*.

3. Iepriekšējā pārbaudē Komisija konstatē, ka uz paziņoto darījumu, iespējams, attiecas Apvienošanās regulas darbības joma. Tomēr galīgais lēmums šajā jautājumā netiek pieņemts. Ievērojot Komisijas paziņojumu par vienkāršotu procedūru dažu koncentrācijas procesu izskatīšanai saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004⁽²⁾, jānorāda, ka šī lieta ir nododama izskatīšanai atbilstoši paziņojumā paredzētajai procedūrai.

4. Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai savus iespējamus apsvērumus par ierosināto darījumu.

⁽¹⁾ OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp. ("Apvienošanās regula").

⁽²⁾ OV C 366, 14.12.2013., 5. lpp.

Apsvērumiem jānonāk Komisijā ne vēlāk kā 10 dienu laikā pēc šīs publikācijas datuma. Apsvērumus Eiropas Komisijai var nosūtīt pa faksu (+32 22964301), pa e-pastu uz adresi COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu vai pa pastu ar atsauces numuru M.7218 – *Brookfield / APMTNA / APMT Elizabeth* uz šādu adresi:

*European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË*

ISSN 1977-0952 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5201 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV