

**KONKURENCES PADOME**

Blaumaņa ielā 5a, Rīgā, LV-1010 ♦ Tālrunis 7282865 ♦ Fakss 7242141

L Ē M U M S

Rīgā

Nr. 134

(Prot. Nr. 67, 3 §)

2006. gada 22. novembrī

**Par pārkāpuma konstatēšanu,
tiesiskā pienākuma uzlikšanu**

Lieta Nr. 897/04/05/9

**Par Eiropas Kopienas Dibināšanas līguma 82. pantā
noteiktā aizlieguma iespējamo pārkāpumu
VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās**

Konkurences padome 29.10.2004. saņēma sešu aviosabiedrību: „Austrian Airlines”, „Czech Airlines”, „Finnair”, „British Airways”, „Deutsche Lufthansa AG” un „KLM Royal Dutch Airlines” iesniegumu sakarā ar LR Satiksmes ministrijas Aviācijas departamenta 23.07.2004. pieņemtajiem noteikumiem Nr.3 „Noteikumi par maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā un VAS *Starptautiskā lidosta „Rīga”* pakalpojumiem”. Aviosabiedrību iesniegumā norādīts, ka, atbilstoši minēto Aviācijas departamenta noteikumu 8.punktam, sākot ar 01.11.2004. VAS „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” (turpmāk – Lidosta) stājas spēkā jauna atlaižu shēma, kas paredz atlaides līdz pat 80% no maksas par gaisa kuģu pacelšanos, nosēšanos un drošības pasākumiem. Aviosabiedrību iesniegumā norādīts, ka šādas atlaižu sistēmas ieviešana radīs nevienlīdzīgas konkurences apstākļus dažādām aviosabiedrībām, turklāt atlaižu apjomam nav ekonomiska pamatojuma, un tas rada nevienlīdzīgas izmaksas aviosabiedrībām, kas strādā maršrutos ar salīdzinoši mazāku tirgus potenciālu. Vairākos maršrutos ir ievērojamas izmaksu starpības konkurējošām aviosabiedrībām. Minētajā iesniegumā aviosabiedrības lūdz nodrošināt Lidostā vienlīdzīgas konkurences apstākļus visām aviosabiedrībām.

Pēc papildus informācijas iegūšanas no aviosabiedrībām: „Czech Airlines”, „Finnair”, „British Airways”, „Deutsche Lufthansa AG”, „KLM Royal Dutch Airlines”, „Air Baltic” un Lidostas Konkurences padome 26.11.2004., pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 1.punktu, 23.panta

pirmo daļu un 28.panta pirmo daļu, nolēma uz aviosabiedrību 29.10.2004. iesnieguma pamata ierosināt lietu Nr. 897/04/05/9 „Par Eiropas Kopienas Dibināšanas līguma 82. pantā noteikto aizliegumu iespējamo pārkāpumu VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās”, piemērojot LR SM Aviācijas departamenta apstiprinātos noteikumus.

Izvērtējot lietā Nr. 897/04/05/9 esošo informāciju, Konkurences padome

konstatēja:

1. VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” atbilstība „uzņēmuma” jēdzienam Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 82. panta izpratnē un „publiska uzņēmuma” jēdzienam Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 86.panta pirmās daļas izpratnē

(1)

Atbilstoši statūtiem (ierakstītiem Komercreģistrā 10.09.2004. ar Nr.40003028055) – „Starptautiskā lidosta „Rīga”” ir Latvijas Republikas valsts akciju sabiedrība (statūtu 1.punkts), un sabiedrības darbības galvenais mērķis ir nodrošināt gaisa kuģu virszemes apkalpošanu un pasažieru apkalpošanas pilnu servisu (statūtu 6.punkts).

Lidosta apsaimnieko starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūru un sniedz aviosabiedrībām arī šādus pakalpojumus:

- a) gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojumi;
- b) perona stāvvietas nodrošināšanas pakalpojumi;
- c) drošības pakalpojumi.

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 28.panta pirmo daļu Lidosta pakalpojumus, kas saistīti ar aviosabiedrību gaisa kuģu piekļuvi lidostas „Rīga” infrastruktūrai un ielidojušo un izlidojušo pasažieru apkalpošanu, sniedz par maksu.

Ņemot vērā augstākminēto, Lidosta veic ekonomiska (jeb saimnieciska) rakstura darbību un ir uzskatāma par „uzņēmumu” Eiropas Kopienas Dibināšanas līguma (turpmāk – EKDL) 82.panta izpratnē.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumu Nr. 242 „Satiksmes ministrijas nolikums” 25.9. un 25.10. apakšpunktu Satiksmes ministrija ir valsts kapitāla daļu turētāja valsts akciju sabiedrībā „Starptautiskā lidosta „Rīga””. Saskaņā ar 2002. gada 26. septembra likuma „Par valsts un pašvaldību kapitāla daļām un kapitālsabiedrībām” 1. panta 4. punktā sniegto „valsts kapitālsabiedrības” definīciju valstij šajā akciju sabiedrībā pieder visas kapitāla daļas.

Jēdziena „publisks uzņēmums” skaidrojumā Eiropas Kopienų Tiesa (turpmāk – EKT) ir norādījusi, ka valsts iestādēm ir iespēja tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt šādu uzņēmumu caur īpašuma tiesībām šajos uzņēmumos, finanšu dalību vai nosakot šo uzņēmumu darbību regulējošas normas. Izšķiroša ietekme pastāv, ja valstij pieder lielākā daļa uzņēmuma parakstītā kapitāla, vairākums balsu, vai arī valstij ir tiesības iecelt vairāk nekā pusi uzņēmuma pārvaldes institūciju locekļu¹. Ņemot vērā Lidostas statusu, nav šaubu, ka tā ir „publisks uzņēmums” EKDL 86.panta 1.punkta izpratnē.

Eiropas Komisija (turpmāk – Komisija) lēmumā Parīzes lidostas lietā, balstoties uz Eiropas Kopienų (turpmāk – EK) tiesu praksi, ir atzinusi, ka EKDL 85. un 86.pants (tagad – 81. un 82.pants) attiecas arī uz publiskiem subjektiem, ja valsts ar to starpniecību veic saimniecisku darbību tirgū. Nav svarīgi, vai valsts to realizē ar subjekta, kas veido valsts administrācijas daļu vai kuram tā piešķirusi speciālas tiesības, starpniecību. Ir svarīgi izvērtēt to darbību, kuru veic publisks uzņēmums (*public undertaking*) vai subjekts, kuram valsts ir piešķirusi speciālas vai ekskluzīvās tiesības, raksturu.²

Līdz ar to ir secināms: a) Lidosta ir uzņēmums EKDL 82.panta izpratnē; b) Lidosta ir „publisks uzņēmums” EKDL 86.panta 1.punkta izpratnē un atbilstošajām valsts iestādēm ir iespēja tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt Lidostu, tai skaitā nosakot šī uzņēmuma darbību regulējošas normas.

(2)

Lidostas pakalpojumi nav atzīti par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi EKDL 86.panta otrās daļas izpratnē, tāpēc nav pamata atzīt Lidostu par uzņēmumu, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. Līdz ar to uz to neattiecas iespējamais EKDL 86.panta otrajā daļā paredzētais izņēmums šā panta pirmajā daļā paredzētajiem pienākumiem. Jēdziens „pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi” ir īpašs EK tiesībām un tā piemērošanai jābūt vienotai visās dalībvalstīs³, tas ietver darbības ar komerciālu raksturu, kuras veic vispārējas intereses vārdā (*mission of general interest*), un tāpēc dalībvalstis ir pakļāvušas šīs darbības īpašam publisko pakalpojumu (*public service*) režīmam, jo īpaši tie ir transporta tīklu, enerģētikas un sakaru pakalpojumi⁴. Lidostas Pakalpojumi nav klasificējami kā

¹ Judgment of the Court of 6 July 1982. French Republic, Italian Republic and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v Commission of the European Communities. Public undertakings - Transparency of financial relations with the State. Joined cases 188 to 190/80. – ECR 1982 I-2545.

² Commission Decision of 11 June 1998 relating to a proceeding under Article 86 of the EC Treaty (IV/35.613 - Alpha Flight Services/Aéroports de Paris), 98/513/EC- OJ L 230 18/08/1998 p.10-27.

³ Judgment of the Court of 14 July 1971. Ministère Public Luxembourggeois v Madeleine Muller, Veuve J.P. Hein and others. Reference for a preliminary ruling: Tribunal d'arrondissement de Luxembourg - Grand Duchy of Luxemburg. Port de Mertert. Case 10-71. – ECR 1971 I-723, 14.,15.punkts.

⁴ Komisijas paziņojums „Vispārējas nozīmes pakalpojumi Eiropā” (*Services of General Interest in Europe*), 2001/C 17/04 - OJ C 17, 19/01/2001., 4.-23.lpp, II pielikums – definīcijas. Arī Komisijas 2004. gada 12. maija Paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu Komitejai un Reģionu

pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi atbilstoši šī jēdziena izpratnei Kopienas tiesībās (tā, balstoties uz EKT judikatūru, skaidrota Komisijas paziņojumos par vispārējas nozīmes pakalpojumiem Eiropā⁵) un, pat ja pastāvētu apstākļi, kas varētu būt par pamatu konkrētam pakalpojumam piešķirt vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes statusu, pusei, kas uztur šādu apgalvojumu, būtu arī jāpierāda, ka izņēmums no Kopienas konkurences tiesību normām (t.i. EKDL 86.panta otrajā daļā paredzētais izņēmums) ir nepieciešams šo Pakalpojumu sniegšanai.

2. Lidostas piemērotās atlaižu sistēmas apraksts

(3)

Līdz 31.12.2005. spēkā esošā likuma „Par aviāciju” 28.panta otrās daļas redakcija noteica, ka „šā panta pirmajā daļā noteiktos maksājumus pēc Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un gaisa satiksmes organizēšanas valsts uzņēmuma (dienesta) vai lidlauka administrācijas priekšlikuma apstiprina Aviācijas departaments”.

Satiksmes ministrijas Aviācijas departaments (turpmāk attiecīgi - SM AD) 23.07.2004. apstiprināja Noteikumus Nr.3 „Noteikumi par maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā un VAS *Starptautiskā lidosta „Rīga”* pakalpojumiem” (turpmāk - Noteikumi Nr.3), kurus bez būtiskām izmaiņām no 2005.gada 1.janvāri nomainīja tāda paša nosaukuma SM AD 24.12.2004. Noteikumi Nr.5 (turpmāk - Noteikumi Nr.5). Salīdzinot Noteikumu Nr.3 un Nr.5 saturu un vērtējot pēc SM AD 04.11.2005. vēstules Konkurences padomei Nr.14-19/933, noteikumu nomaiņa ir saistīta ar USD izteikto maksājumu pārrēķinu EUR valūtas vienībās pēc tajā brīdī Latvijas bankas noteiktā valūtas kursa. Noteikumos Nr.5 tika noteikts:

4.punktā – maksas pamattarifs par gaisa kuģu pacelšanos un nosēšanos lidostā „Rīga” - 8,12 EUR par katriem 1000 gaisa kuģa maksimālā pacelšanās svara kg;

5.punktā - treniņu lidojuma stundu pielīdzina vienai pacelšanās un nosēšanās reizei, bet katrai nākamajai stundai piemēro koeficientu 0,75;

6.punktā - maksa par perona stāvvietu – pirmās 3 stundas bez maksas, par katriem gaisa kuģa maksimāli pieļaujamās pacelšanās svara 1000 kg un katrām nākamajām 24 stundām – 1,06 EUR;

7.punktā - maksa par lidostas „Rīga” drošības pasākumiem - 12,18 EUR par katru izlidojošo pasažieri;

8.punkts nosaka jebkura pārvadātāja, kurš veic lidojumus uz/no lidostas „Rīga”, tiesības saņemt atlaides no 0% līdz 80% no 4.-7.punktos minētajiem

Komitejai - Baltā grāmata par vispārējas nozīmes pakalpojumiem, COM(2004) 374, 1.pielikums Terminu definīcijas.

⁵ Turpat.

maksājumiem atkarībā no gada laikā pārvadāto pasažieru skaita virzienā no Rīgas.

Noteikumu Nr.5 (tāpat kā Noteikumu Nr.3) 8.punkta tabulā ir noteikta šāda atlaižu gradācija:

Izlidojošo pasažieru skaits (tūkst.)	Atlaide, %
<25	0.0
25	10
50	20
75	30
100	40
125	50
150	60
200	70
250	80

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 28.panta otrās daļas redakciju, kas ir spēkā no 2006.gada 1.janvāra, „šā panta pirmajā daļā minētās maksas noteikšanas un sadales kārtību nosaka Ministru kabinets”⁶ un saskaņā ar Ministru kabineta 03.01.2006. noteikumu Nr.20 *Kārtība, kādā nosakāma maksa par aeronavigācijas un valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” pakalpojumiem, un tās sadales kārtība* (turpmāk - Noteikumi Nr.20), kas stājas spēkā 18.01.2006., 3.punktu maksu par lidostas „Rīga” sniegtajiem pakalpojumiem nosaka šādi:

3.1.apakšpunkts - pamattarifs par gaisa kuģu pacelšanos un nosēšanos lidostā „Rīga” - 8,12 EUR par katriem 1000 gaisa kuģa maksimālās pacelšanās masas kg;

3.2. apakšpunkts - treniņu lidojuma stundu pielīdzina vienai pacelšanās un nosēšanās reizei, bet katrai nākamajai stundai piemēro koeficientu 0,75;

3.3.apakšpunkts - par perona stāvvietu – pirmās 3 stundas bez maksas, katras nākamās 24 stundas par katriem gaisa kuģa maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas 1000 kg – 1,06 EUR;

3.4.apakšpunkts - par drošības pasākumiem - 12,18 EUR par katru izlidojošo pasažieri;

3.5.apakšpunkts nosaka jebkura pārvadātāja, kurš veic lidojumus uz/no lidostas „Rīga”, tiesības saņemt atlaides no 10% līdz 80% no 3.1., 3.2., 3.3., 3.4., apakšpunktā minētajiem maksājumiem atkarībā no gada laikā pārvadāto pasažieru skaita virzienā no Rīgas.

⁶ Atbilstoši 11.05.2006. pieņemtajiem likuma labojumiem, kas stājas spēkā no 13.06.2006. (28.panta otrajai daļai) - „Šā panta pirmajā daļā minētās maksas noteikšanas un sadales kārtību, izņemot maksu par pašvaldību un privātpersonu īpašumā esoša civilās aviācijas lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem, un tās sadales kārtību nosaka Ministru kabinets”.

Noteikumu Nr.20. 3.tabulā ir noteiktas šādas atlaides:

Izlidojošo pasažieru skaits (tūkst.)	Atlaide, %
25	10
50	20
75	30
100	40
125	50
150	60
200	70
250	80

Ņemot vērā, ka Noteikumu Nr.3 un Noteikumu Nr.5 4., 6. un 7.punkti saturiski atbilst Noteikumu Nr.20 3.1, 3.3. un 3.4. apakšpunktiem un ka tajos ir aprakstīti identiski Lidostas pakalpojumi (turpmāk – Pakalpojumi) un attiecīgie bāzes maksājumi par šiem pakalpojumiem, par kuriem noteiktās atlaides tiek izvērtētas šajā Konkurences padomes lēmumā, turpmākais šo pakalpojumu apzīmējums – Pakalpojumi. Ņemot vērā, ka Noteikumu Nr.3 un Noteikumu Nr.5 8.punkts saturiski atbilst Noteikumu Nr.20 3.5.apakšpunktam un ka šajos punktos ir noteikti vienādi atlaižu piešķiršanas nosacījumi samaksai par jebkuru no Pakalpojumiem, turpmāk tiks izmantots vienots iepriekš minētajos punktos aprakstīto atlaižu apzīmējums – Atlaides.

3. Procesa dalībnieku un Satiksmes ministrijas Aviācijas departamenta viedokļi

3.1. Aviosabiedrību iebildumi pret Atlaižu sistēmu

(4)

Atbildot uz Konkurences padomes pieprasījumiem par papildinformācijas iesniegšanu, kas nepieciešama lēmuma pieņemšanai par lietas ierosināšanu, kā arī turpmākajā lietas izpētes procesā tika saņemti šādi aviosabiedrību papildus argumenti pret jauno, no 01.11.2004. Lidostā spēkā esošo Atlaižu sistēmu:

- šāda pieeja (Atlaides) rada nevienlīdzīgas konkurences apstākļus un nevienlīdzīgas izmaksas aviosabiedrībām (saņemts no „Finnair” 15.11.2004., reģ. Nr.976), Lidosta ieņem monopola pozīcijas Latvijas teritorijā („Czech Airlines” 13.11.2004., reģ. Nr.969), izmanto monopola stāvokli („British Airways” 13.11.2004., reģ. Nr.970), grauj godīgu konkurenci un pieļauj Lidostas monopola stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu („Deutsche Lufthansa” AG 16.11.2004., reģ. Nr.980),

- regulējot nodevas, kas nav ne piesaistītas izmaksām, ne pārredzamas („Finnair”, 21.06.2005., reģ. Nr.616);
- jauno atlaižu sistēmu uzskata par ekonomiski neatbilstošu reālajām Lidostas izmaksām („Czech Airlines” 13.11.2004., reģ. Nr.969);
 - 80% atlaide ir pārmērīgi liela, pat 50% atlaide ir reti sastopama jebkurā biznesā („Lufthansa” 06.05.2005., reģ. Nr.388), starpība starp maksu ar 20% vai 80% atlaidi ir ļoti liela („Czech Airlines” 04.04.2005., reģ. Nr.254);
 - atlaižu sistēma diskriminē mazākos pārvadātājus („Czech Airlines” 13.11.2004., reģ. Nr.969) un veicina tirgus koncentrāciju, radot labvēlīgākus apstākļus dominējošiem tirgus dalībniekiem („KLM Royal Dutch Airlines” 17.11.2004., reģ. Nr.981);
 - netiek ievērota ES prakse, ka visas aviosabiedrības maksā publicētos tarifus un tādējādi ir pasargātas no lidostas iespējām negatīvi ietekmēt konkurenci, izmantojot savu monopola situāciju; tiek iebilsts pret atsevišķi parakstāmiem divpusējiem līgumiem ar Lidostu („British Airways” 13.11.2004., reģ. Nr.970);
 - valstij piederoša lidosta piedāvā atlaižu shēmu, kur galvenais ieguvējs ir aviosabiedrība (domāta „Air Baltic”), kuras 51% akciju turētāja ir valsts⁷; to var nosaukt par „netiešām valsts subsīdijām” un tas viennozīmīgi ietekmē godīgu konkurenci („British Airways” 13.11.2004., reģ. Nr.970).

Iepriekš minētajās atbildes vēstulēs tika arī norādīts, ka Lidosta ieņem monopola pozīcijas Latvijas teritorijā, kas aviosabiedrībām nedod iespēju izvēlēties citas lidostas pakalpojumus, veicot lidojumus uz Rīgu („Czech Airlines”, „British Airways”, „Deutsche Lufthansa AG”).

3.2. Lidostas sniegtā informācija un viedoklis

(5)

Uz Konkurences padomes jautājumu Lidostai par 8.punktā iekļauto atlaižu ekonomisko pamatojumu (21.12.2004., Nr.5-1875) tika saņemta atbilde (05.01.2005., reģ. Nr.8): “2004. gadā VAS „*Starptautiskā lidosta “Rīga”*” tika sagatavojusi vairākus priekšlikumus un to ekonomisko pamatojumu pasažieru piesaistīšanai lidostā “Rīga”. Satiksmes ministrija ir izskatījusi lidostas, kā arī citus priekšlikumus. Satiksmes ministrija ir pieņēmusi noteikumu Nr.3 8.punktā noteikto atlaižu sistēmu kā radikālu soli pasažieru skaita strauja pieauguma nodrošināšanai, nosakot, ka lidostai “Rīga” jākalpo par instrumentu visas Latvijas tautsaimniecības attīstībai.”

⁷ Atbilstoši revidenta SIA “Ernst & Young Baltic” 29.03.2004 apstiprinātajam AS Air Baltic Corporation 2003. gada pārskata pielikumam – *Uzņēmuma dibināšana un organizācija*, Latvijas Republikas īpašumā atrodas 52.6% Air Baltic akciju.

(6)

Uz jautājumu - iesniegt aprēķinus par peļņas sliekšņa ieņēmumiem (neto apgrozījumu) no Noteikumu Nr.3 4.-8. punktos aprakstītajiem maksājumiem un tam atbilstošo izlidojošo pasažieru skaitu (21.12.2004., Nr.5-1875) netika saņemta pilnīga atbilde, bet cita starpā tika norādīts (05.01.2005, reģ. Nr. 8), ka detalizētus aprēķinus attiecībā uz turpmāko gadu peļņu vai zaudējumiem šajā mirklī veikt nav iespējams, jo tā kā noteikumi ir spēkā tikai divus mēnešus, nav iespējams prognozēt aviosabiedrību rīcību – vai tās vēlēsies un spēs pārvadāt palielinātu pasažieru skaitu un saņemt atlaides, cik lielu daļu no Lidostā pašlaik operējošo aviosabiedrību pasažieriem pārtvers „Ryanair”, „Easy Yet” un citas jaunas zemo izmaksu aviokompānijas, kāds būs faktiskās atlaides apjoms katrai konkrētai aviokompānijai.

(7)

Lai izvērtētu Lidostas ieņēmumus, peļņu vai zaudējumus pēc Atlaižu sistēmas ieviešanas, Konkurences padome 27.01.2006 vēstulē Nr.152 par informācijas sniegšanu prasīja iesniegt aprēķinus un skaidrojumus par ekonomiju, kas gūta vai kuru plānots gūt uz apkalpoto pasažieru skaita pieauguma rēķina, saglabājoties spēkā esošajām Atlaidēm, un Pakalpojumu vienību izmaksu kalkulācijas vai šo izmaksu vērtējumus.

Uz šiem jautājumiem (ar 10.02.2006. vēstuli Nr.1.0/245) saņemtas sekojošas Lidostas atbildes:

“LR SM Aviācijas departamenta ieviestās atlaides par Lidostas pakalpojumiem netika ieviestas ar mērķi gūt Lidostai papildus ekonomiju vai peļņu. To mērķis ir veicināt aviokompānijas pārvadāt pasažierus par zemāku cenu, palielinot LR iebraukušo ārvalstu tūristu skaitu, un tādējādi veicinot citu LR tautsaimniecības nozaru attīstību. Mērķis nav nodrošināt Lidostai peļņu, bet gan nodrošināt Rīgu un Latviju ar ārzemju viesiem. Tas ir attaisnojies. Viesnīcu, tūrisma, sabiedriskās ēdināšanas, mazumtirdzniecības un citi uzņēmumi palielinājuši apgrozījumu un maksā lielākus nodokļus. Lidostas ekonomijas vai peļņas palielināšana netiek plānota.

Tai pašā laikā var norādīt, ka Lidostas peļņa vai zaudējumi kopumā nav būtiski mainījušies ieviešot norādītās atlaides un netiek arī plānoti, uz ko norāda uzņēmuma peļņas vai zaudējumu aprēķini par 2004. līdz 2005. gadiem (...).”

Turpinājumā iesniegta arī informācija par pārskata gada peļņu - 2004.g. – Ls 185 000 , 2005.g. (pēc provizoriskiem datiem) – Ls 177 000.

Konkurences padomes prasītās Pakalpojumu vienību izmaksu kalkulācijas vai vērtējumi netika iesniegti, bet tā vietā tika skaidrots, kādēļ neesot iespējams noteikt izmaksu kalkulācijas uz 1 izlidojošo pasažieri vai 1 tonnu gaisa kuģa svara un kādēļ Pakalpojumu vienību izmaksu vērtējumam neesot ekonomiska pamata. Bez tam norādīts: “Ekonomiskā izvērtējuma lidostu pakalpojumu atlaidēm

pamatotību var noteikt, salīdzinot 2004.un 2005.gada uzņēmuma darbības rezultātus. Redzams, ka 2005.gadā finanšu rezultāti nav pasliktinājušies. Tas pierāda atlaižu piemērošanas ekonomisko pamatotību un tās precizitāti. Uzņēmuma darbību var izvērtēt ar dažādām metodēm, kuras dos dažādus novērtējumus. Tomēr īstais novērtējums ir tikai tas, kurš balstās uz faktiskiem datiem. Ieviešot atlaides Lidostas kopējā peļņa nav būtiski mainījies; tā ir atbilstoša uzņēmuma īpašnieka - SM apstiprinātai.”

3.3. Satiksmes ministrijas Aviācijas departamenta viedoklis

(8)

SM AD 07.12.2004. atbildes vēstule Nr.14-17/781 uz Konkurences padomes 08.11.2004. vēstuli Nr.5-1638 satur nepilnīgu informāciju uz uzdotajiem jautājumiem. Uz prasījumu iesniegt Atlaižu ekonomisko pamatojumu atbildēts: „(...) Mūsaprāt atlaižu ekonomiskā pamatotība vai arī tādas trūkums nav saistāma ar vienlīdzīgas konkurences iespējām.” Vēstules turpinājumā norādīts, ka par Atlaižu principiem un apjomu ir notikušas konsultācijas gan ar Lidostas valdi, gan satiksmes nozares politisko vadību. Noteikumu Nr.3 projekts ir arī attiecīgi saskaņots (vēstules pielikumā dota Noteikumu Nr.3 eksemplāra kopija ar satiksmes ministra p.i. A.Šlesera saskaņojuma parakstu). Jautājums par Atlaidēm, to ekonomisko pamatojumu un lidostas stratēģijas maiņu ir ticis vispusīgi apspriests Lidostas ārkārtas padomes sēdē ar satiksmes ministra piedalīšanos 23.07.2004⁸. Padome, ņemot vērā Valdes sniegto informāciju, vienbalsīgi akceptējusi satiksmes ministra ierosinātās Lidostas attīstības stratēģiskās vadlīnijas nākošo 10 gadu periodam, kas paredz:

- sasniegt 10 gadu laikā pasažieru apgrozījumu 5-6 miljoni pasažieru gadā;
- saglabāt Aviācijas departamenta apstiprinātās Lidostas maksas par pakalpojumiem;
- piesaistīt Lidostas attīstībai nepieciešamos kredītu resursus, neplānojot papildus valsts garantijas.

4. Konkrētie tirgi

4.1. Konkrētās preces tirgus

(9)

Konkurences padome izvērtēja šādus aviosabiedrībām sniegtos Lidostas pakalpojumus:

- a) gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojumi;
- b) perona stāvvietas nodrošināšanas pakalpojumi;

⁸ Šīs sēdes protokola kopijā, kas tika pievienota vēstulei, ekonomiskais pamatojums Atlaidēm nav atrodams.

c) drošības pakalpojumi.

Katrs no minētiem Pakalpojumiem nav aizvietojams ne savstarpēji, ne ar kādiem citiem Lidostas pakalpojumiem, un aviosabiedrībai, ja tā vēlas sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus, katrā lidmašīnas pacelšanās/nosēšanās reizē jāizmanto visi minētie Pakalpojumi un bez šo Pakalpojumu izmantošanas aviosabiedrībai nav iespējams piekļūt Lidostas infrastruktūrai. Līdz ar to par **konkrētās preces tirgu** nosakāms Lidostas aviosabiedrībām sniegto Pakalpojumu, kas saistīti ar piekļūšanu Lidostas infrastruktūrai, un proti, gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojumu, perona stāvvietas nodrošināšanas pakalpojumu un drošības pakalpojumu, tirgus.

4.2. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

(10)

Lai definētu Lidostas konkrēto ģeogrāfisko tirgu, jānoskaidro Lidostas sniegto Pakalpojumu aizvietojamība ģeogrāfiskā mērogā. Tā ir atkarīga no lidostu aizvietojamības no galapatērētāju puses, proti, vai Lidostai pakalpojuma sniegšanā galapatērētājiem ir būtiski konkurenti, vai arī tā ir dominējošā stāvoklī.

(11)

Komisijas sniegtajā klasifikācijā⁹ lidostas pēc lieluma tiek iedalītas četrās kategorijās:

- A kategorija *lielas Kopienas lidostas* ar vairāk nekā 10 miljoniem pasažieru gadā;
- B kategorija *nacionālās lidostas* ar gadā apkalpoto pasažieru skaitu starp 5 un 10 miljoniem;
- C kategorija *lielas reģionālās lidostas* ar gadā apkalpoto pasažieru skaitu starp 1 un 5 miljoniem;
- D kategorija *mazas reģionālās lidostas* ar gadā apkalpoto pasažieru skaitu mazāku par 1 miljonu.

Ziņojumā par konkurenci starp lidostām¹⁰ lidostu konkurences iespējas lielā mērā tiek saistītas ar lidostu lielumu. Lielākajos starptautiskajos centros konkurence no tuvāko līdzīga veida lidostu puses ir visai būtiska, arī lielās reģionālās lidostas var savstarpēji konkurēt, turpretim mazās izolētās lidostas pamatā nekonkurē ar citām lidostām, izņemot gadījumus, kad piesaistīto pasažieru teritorijas pārklājas līdzīga lieluma kaimiņu lidostām.

⁹ Komisijas paziņojums „Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām” – OJ C312, 48.sējums, 09.12.2005, 15.punkts.

¹⁰ Study on Competition between Airports and the Application of State Aid Rules. Final Report. Volume 1, September 2002, European Commission, Directorate-General Energy and Transport, Directorate F - Air Transport. Air Transport Group, School of Engineering, Cranfield University, Cranfield, Beds MK43 0AL, United Kingdom. With: Alan Stratford and Associates (SKM Europe), INECO, Gruppo CLAS, Denton Wilde Sapte.

Lidosta 2003. gadā apkalpoja 712 tūkstošus pasažieru, 2004. gadā 1,060 milj. pasažieru, bet 2005.gadā – 1,878 milj. pasažieru.

Lidosta „Rīga” kopš 2005. gada ir pieskaitāma pie trešās jeb C kategorijas. Tas nozīmē, ka, vērtējot pēc lieluma, iespējamība, ka Lidosta varētu konkurēt ar kaimiņu lidostām, ir mazāka nekā gadījumā, ja tā būtu pieskaitāma pie A vai B kategorijas lidostām.

(12)

Konkurences iespējas starp lidostām ir tieši atkarīgas no tā, vai un cik lielā mērā pārklājas to sasniedzamās apkalpotās teritorijas un līdz ar to, cik lielā mērā lidostas ir savstarpēji aizvietošanas. Iepriekšminētajā ziņojumā par konkurenci starp lidostām ar sasniedzamību definē teritoriju, kurā izvietota lielākā daļa no faktiskajiem vai potenciālajiem lidostas izmantotājiem (pasažieriem). Būtībā runa ir par sasniedzamības teritorijām, kuras pārklājas (*overlapping catchment areas*) divām vai vairākām lidostām, attiecībā uz konkurējošiem aviosabiedrību pārvadājumiem.

Sasniedzamības teritorija ir lielāka garas distances pārvadājumiem un pārvadājumiem ar pārsēšanos salīdzinājumā ar īsas un vidējas distances pārvadājumiem. Komisijas lēmuma par Briseles Zaventemas lidostas lietu (95/364/EC)¹¹ 5.punktā ir secināts, ka īsiem un vidēja maršruta lidojumiem (t.i., mazāk nekā divu stundu attālumā) Eiropas Kopienā Briseles lidostai nav reālas alternatīvas, jo Zaventemai tuvākā starptautiskā lidosta atrodas vairāk nekā 100 km attālumā.

Sasniedzamības teritoriju palielina ātrākas vai ērtākas piekļūšanas iespējas konkrētajai lidostai. Rīgas Lidostai tuvākā lidosta Kauņā atrodas vairāk nekā divas reizes tālāk par Briseles lidostas lietā minēto attālumu, pie tam brauciena ilgums no Rīgas līdz Kauņai ar vieglo automašīnu ir lielāks par lidojuma ilgumu no Rīgas gandrīz jebkurā no Lidostas regulārajiem maršrutiem uz Eiropas Savienības (turpmāk – ES) pilsētām. Tas vēl lielākā mērā attiecas uz Viļņas un Tallinas lidostām.

(13)

Izvērtējot, vai no pieprasījuma (pasažieru) puses lidojuma maršruts no Rīgas uz vienu galapunktu ir aizvietošanas ar lidojuma maršrutu no citas lidostas uz to pašu galapunktu, Konkurences padome konstatē, ka:

- 1) Atbilstoši Lidostas 2004. gada pārskata Vadības ziņojumam – VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” ir vienīgais uzņēmums starp Latvijas lidostām un lidlaukiem, kas nodrošina regulāru aviācijas satiksmi ar pārējām pasaules valstīm;

¹¹ Commission Decision of 28 June 1995 relating to a proceeding pursuant to Article 90 (3) of the Treaty, 95/364/EC - OJ L216 12/09/1995 p.8-14.

- 2) attālums līdz tuvākajām starptautiskajām kaimiņu lidostām – Kauņai 263 km; Palangai 277 km; Viļņai 296 km un Tallinai 330 km;
- 3) lielākā daļa maršrutu ir uz ES pilsētām un regulārie pasažieru pārvadājumi uz ES no visiem pasažieru pārvadājumiem 2005. gadā bija 82,7% no Lidostas kopējā pasažieru apgrozījuma. Galvenokārt tie ir īsas vai vidējas distances maršruti vai nedaudz garāki, turpretī garie lidojumi, pie kuriem parasti pieskaita starpkontinentālos, no/uz Rīgu veido nebūtisku daļu no lidojumu kopskaita.

(14)

Lidosta ir viegli sasniedzama pasažieriem no Rīgas un tās apkārtnes, kuri veido būtisku potenciālo pasažieru daļu, un Kauņas, Viļņas, Palangas vai Tallinas lidosta šajā gadījumā nevar tikt uzskatīta par alternatīvu šiem pasažieriem. Konkurence Baltijas lidostu vidū iespējama tikai attiecībā uz potenciāliem pasažieriem vietās, kas dzīvo aptuveni vienādā attālumā no Rīgas un Kauņas, Rīgas un Viļņas vai Rīgas un Tallinas lidostām, kur šo lidostu apkalpotās teritorijas pārklājas, taču uzskatāms, ka minētajās teritorijās dzīvojošie veido nebūtisku potenciālo pasažieru daļu.

Tādējādi secināms, ka Lidosta veido atsevišķu **konkrētu ģeogrāfisko tirgu**.

4.3. Konkrētais tirgus un konkrētie ietekmētie tirgi

(15)

Līdz ar to **konkrētais tirgus ir** gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojumi, perona stāvvietas nodrošināšanas pakalpojumi un drošības pakalpojumi Lidostā.

(16)

Tomēr Lidostas Pakalpojumi aviosabiedrībām ir starppakalpojumi. Gala pakalpojumus sniedz aviosabiedrības, pārvadājot pasažierus noteiktos maršrutos. Atbilstoši Komisijas lēmumam¹², katra regulāro pasažieru pārvadājumu maršrutu kombinācija no patērētāja (pasažiera) viedokļa uzskatāma par atsevišķu tirgu. Tas nozīmē, ka, piemēram, maršruts Rīga – Londona nav aizvietojams ar maršrutu Rīga – Brisele utt., jo pieprasījumu veido pasažiera vajadzība nokļūt konkrētā galapunktā. Šāds gala pakalpojumu tirgus ir tas, kurā konkurences apstākļi var tikt ietekmēti, tai skaitā, piemērojot Atlaides maksājumus par Lidostas Pakalpojumiem.

¹² 2002/746/EC: Commission Decision of 5 July 2002 relating to a proceeding pursuant to Article 81 of the EC Treaty and Article 53 of the EEA Agreement (COMP/37.730 - AuA/LH) - OJ L 242 , 10/09/2002 p. 25 - 43, 46.punkts.

Kā norādīts Komisijas lēmuma 1999/199/EC¹³ 15.punktā, pasažieru un kravu aviopārvadājumu tirgi ir tie, kuri, būdami blakus esoši un nošķirti, var tikt ietekmēti no attiecīgo pakalpojumu sniedzēja (lidostas) puses ar ļaunprātīgu dominējošā stāvokļa izmantošanu konkrētajā tirgū.

Regulāro pasažieru aviopārvadājumu piedāvājumi katrā no atsevišķajiem maršrutiem, kurus no Rīgas uz kādu ES pilsētu un atpakaļ nodrošina aviosabiedrības, veido atsevišķu **konkrēto ietekmēto tirgu**, kurā Lidosta, izmantodama savu dominējošo stāvokli un piemērodama atšķirīgas Atlaišanas, daļai no aviosabiedrībām rada salīdzinoši neizdevīgākus konkurences apstākļus un peļņas gūšanas iespējas.

5. Lidostas dominējošais stāvoklis un Atlaižu ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm

(17)

Atbilstoši EK tiesu praksē izmantotajam definējumam dominējošais stāvoklis ir uzņēmuma ekonomiskā vara, kas dod tam iespēju lielā mērā novērst efektīvu konkurenci, darbojoties neatkarīgi no tā konkurentiem, pircējiem un patērētājiem¹⁴.

Ņemot vērā šajā lietā definēto konkrēto tirgu, to, ka šajā konkrētajā tirgū ir augstas iekļūšanas barjeras un aviosabiedrībām, kas veic lidojumus ES maršrutos no/uz Rīgu, nav citas iespējas, kā izmantot vienīgi Lidostas Pakalpojumus, ir konstatējams, ka Lidostai tajā ir dominējošs stāvoklis.

Lietas izvērtēšana tiek veikta atbilstoši EKDL 82.pantam, kurš nosaka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu, jo Lidostas darbības var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Līguma 82.panta preambula un (c) punkts nosaka:

“Vienam vai vairākiem uzņēmumiem, kam ir dominējošs stāvoklis kopējā tirgū vai būtiskā tā daļā, šāda stāvokļa ļaunprātīga izmantošana ir aizliegta kā nesaderīga ar kopējo tirgu, ciktāl tā var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana var jo īpaši izpausties kā (...) c) atšķirīgi noteikumi līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, tādējādi radot tiem neizdevīgus konkurences apstākļus (...).”

¹³ Commission Decision of 10 February 1999 relating to a proceeding pursuant to Article 90 of the Treaty (Case No IV/35.703 – Portuguese airports), 1999/199/EC - OJ L69 16/03/1999 p.31-39.

¹⁴ „65 The dominant position referred to in this article relates to a position of economic strength enjoyed by an undertaking which enables it to prevent effective competition being maintained on the relevant market by giving it the power to behave to an appreciable extent independently of its competitors, customers and ultimately of its consumers.” - Judgment of the Court of 14 February 1978., United Brands Company and United Brands Continentaal BV v Commission of the European Communities. Chiquita Bananas. Case 27/76. - European Court reports (ECR) 1978 I-00207.

(18)

Kā konstatēts EKT spriedumā *Corsica Ferries II* lietā¹⁵ (C-18/93), diskriminējošas darbības, kas ietekmē uzņēmumus, kuri nodrošina transporta sakarus starp divām dalībvalstīm, var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Izvērtējot lietas apstākļus atbilstoši Komisijas *Vadlīnijām par 81. un 82. pantos ietvertu ietekmes uz tirdzniecību jēdzienu*¹⁶, noskaidrots, ka no trīspadsmit aviosabiedrībām, kas 2005. gada beigās veica regulārus pasažieru pārvadājumus uz/no Lidostas, desmit ir ārvalstu sabiedrības, kuras reģistrētas kādā ES dalībvalstī, ka no visiem pasažieru pārvadājumiem 2005. gadā 82,7% bija regulārie pasažieru pārvadājumi ES iekšējos maršrutos. Saskaņā ar minētajām Komisijas vadlīnijām un it īpaši to 74. punktu, un atbilstoši nostādņēm, kas ir izmantotas līdzīgā gadījumā Komisijas lēmuma 1999/199/EC Portugāles lidostu lietā 20.punktā, Konkurences padome uzskata, ka Lidostas piemēroto Atlaižu izmantošanas rezultātā tiek ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm.

7. Lidostas piemēroto Atlaižu izvērtējums

(19)

Konkurences padome konstatē, ka Līguma 82.panta preambulas un (c) punkta iespējamais pārkāpums Lidostas darbībās ir noticis, pildot tai saistošo Noteikumu Nr.3 (laikā no 01.11.2004. līdz 31.12.2004.) 8. punktā ietvertās prasības, Noteikumu Nr.5 (no 01.01.2005. līdz 17.01.2006.) 8. punktā ietvertās prasības, Noteikumu Nr.20 (no 18.01.2006.) 3.5. apakšpunktā ietvertās prasības.

EKT ir norādījusi, ka darbības, kuras tiktu uzskatītas par atļautām uzņēmumiem, kuri neatrodas dominējošā stāvoklī, var būt dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana uzņēmumiem, kuri atrodas dominējošā stāvoklī¹⁷. Šis apgalvojums jāņem vērā saistībā ar Lidostā atbilstoši Noteikumu Nr.20 3.5. apakšpunktam ieviesto Atlaižu sistēmu, kurā Lidostas sniegtajiem pakalpojumiem Atlaižu aviosabiedrībām palielinās atkarība no gada laikā pārvadāto pasažieru skaita virzienā no Rīgas.

¹⁵ Judgment of the Court of 17 May 1994. *Corsica Ferries Italia Srl v Corpo dei Piloti del Porto di Genova*. Case C-18/93 - ECR 1994 I-1783, kopsavilkuma 4.punkts.

¹⁶ Commission Notice. Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty (2004/C 101/07).

¹⁷ Judgment of the Court of First Instance (Second Chamber) of 1 April 1993. *BPB Industries Plc and British Gypsum Ltd v Commission of the European Communities*. Competition - Abuse of a dominant position - Exclusive purchase contract - Loyalty payments - Effect on trade between Member States - Attributability of the infringement. Case T-65/89 - ECR 1993 II-389.; 1999/199/EC, 27. punkts.

(20)

Konkurences padome ir ieguvusi informāciju par izlidojušo pasažieru skaitu no Lidostas un faktiski piešķirtajām Atlaidēm maksājumiem par Lidostas Pakalpojumu izmantošanu laikā no 01.11.2004. līdz 31.10.2005. (skat. 1.tabulu).

1.tabula

Aviosabiedrību pārvadāto pasažieru skaits no Rīgas 01.11.2004.-31.10.2005. un Lidostas piešķirtās Atlaides

Aviosabiedrība	Izlidojušie pasažieri kopā	Piešķirtās Atlaides lielums, %
Air Baltic Corporation	374 767	80
Ryanair	190 951	60
Latcharter	46 587	10
CSA	43 857	10
KLM	41 709	10
British Airways	39 137	10
Easy Jet Airlines	38 162	10
Lufthansa	35 167	10
Finnair/Aero	24 190	0
LOT Polish Airlines	12 029	0
Austrian Airlines	12 014	0
Aeroflot	13 370	0
Uzbekistan Airways	5221	0
ISRAIR	2596	0
Lithuanian airlines	1469	0
Citas	5924	0
Kopā	887 150	

Kā redzams no informācijas, tikai vienai aviosabiedrībai („Air Baltic”) ir piešķirta maksimālā 80% Atlaide, vienai („Ryanair”) ir piešķirta 60% Atlaide, bet visām pārējām Atlaide ir vai nu 10% (6 aviosabiedrībām), vai tā nav piešķirta.

„Air Baltic” šo maksimālo Atlaidi var saņemt, galvenokārt pateicoties tam, ka Lidosta tam ir bāzes lidosta un, darbojoties kā nacionālais aviopārvadātājs (*flag carrier*), tas Lidostā ir ieguvis lielāko maršrutu skaitu (uz 2005.gada jūliju – 26 maršruti), atšķirībā no citiem pārvadātājiem, kam Rīga ir viens no daudziem galamērķiem to gaisa satiksmes tīklā. Aviosabiedrības „Ryanair” straujais pasažieru skaita pieaugums, kas balstīts uz zemajām aviobiļešu cenām, varēja notikt, tai skaitā arī pateicoties tai labvēlīgajai Lidostas Atlaižu politikai.

Situācija Lidostā ir līdzīga tai, kas ir izvērtēta Portugāles lidostu lietā,¹⁸ kurā Komisija atzina, ka īpašu labvēlību ir ieguvušas divas nacionālās aviosabiedrības, kuru vidējās atlaides bija 30% un 22%, bet visām pārējām aviosabiedrībām - 1% līdz 8%. Šajā sakarā tika konstatēts, ka lielākās minētās atlaides maksājumiem par līdzvērtīgiem nosēšanās un pacelšanās pakalpojumiem, ko saņēma divas aviosabiedrības, radīja pārējām aviosabiedrībām konkurences ziņā neizdevīgu stāvokli. Tāpat arī EKT atzina, ka šādas maksimālās atlaides, salīdzinot ar zemākajām atlaidēm, ir pārmērīgas, ja vien tam nav īpaša pamatojuma¹⁹.

Lidostas gadījumā, tāpat kā Portugāles lidostu lietā, lielākās atlaides saņem tikai atsevišķas (divas) aviosabiedrības, turklāt atšķirības starp lielākajām un mazākajām Lidostas piemērotajām Atlaidēm ir vēl būtiskākas. Līdz ar to šajā gadījumā arī nepamatotās atšķirības starp aviosabiedrībām konkurences ziņā ir vēl lielākas.

(21)

Lidostas Atlaides netika pamatotas ar darījumu apjomu vai apjoma efektu. No 3.2. punktā minētajām Lidostas atbildēm var secināt:

- 1) Lidostai konkrētajā tirgū nav apjoma efekta, ko būtu devuši lielākie Pakalpojumu saņēmēji salīdzinājumā ar mazākajiem, un tas arī netiek plānots;
- 2) Atlaižu ieviešanas mērķis – nodrošināt Rīgu un Latviju ar ārzemju viesiem.

Kā norādīts Komisijas lēmumā Briseles lidostas lietā²⁰, šāda sistēma (t.i., atlaižu sistēma, kura izmantota Briseles lidostā) varētu tikt attaisnota vienīgi ar ekonomiju no apjoma, kuru sasniedzis gaisa trašu (un lidostas) pārvaldītājs. Taču tas neapstiprinājās Briseles lidostas lietā, jo gaisa trašu pārvaldītājs nebija pierādījis Komisijai, ka kādai vienai aviosabiedrībai piederošu gaisa kuģu apkalpošana salīdzinājumā ar citai piederošu gaisa kuģu apkalpošanu palielinātu ekonomiju no apjoma. Gaisa kuģu nolaišanās vai pacelšanās apkalpošana prasa vienu un to pašu pakalpojumu sniegšanu neatkarīgi no gaisa kuģu īpašnieka vai konkrētās aviosabiedrības rīcībā esošo gaisa kuģu skaita.

Lidostas gadījumā Atlaides tiek aprēķinātas atkarībā no kopējā no Lidostas izlidojošo pasažieru skaita, ko gada laikā nodrošina katra aviosabiedrība. Lidosta nav Konkurences padomei pamatojusi, ka kādai vienai aviosabiedrībai piederošu gaisa kuģu apkalpošana salīdzinājumā ar citai piederošu gaisa kuģu apkalpošanu palielinātu tās ekonomiju no apjoma. Šajā gadījumā nav pamata uzskatīt, ka Lidostai rastos ekonomija no apjoma, ja, piemēram, desmit aviosabiedrību apkalpoto simttūkstoš pasažieru vietā (vai tūkstoš Lidostas

¹⁸ Skat. 1999/199/EC, 25.un 26.punktu.

¹⁹ Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 29 March 2001. Portuguese Republic v Commission, Case 163/99. - ECR 2001 I-02613, 54.punkts.

²⁰ 95/364/EC, 16.punkts.

apkalpoto gaisa kuģu vietā), šo pasažieru skaitu (vai šo gaisa kuģu skaitu) būtu nodrošinājusi viena aviosabiedrība.

Fakts, ka Briseles lidostas lietā (līdzīgi Rīgas Lidostas lietai) atlaides netika pamatotas ar apjoma efektu, bija viens no pret atlaidēm vērstajiem argumentiem arī EKT spriedumā Portugāles lidostu lietā.²¹

(22)

Vairākās lietās Komisija ar lēmumiem ir nostiprinājusi praksi lidostu sniegto pakalpojumu tarifu noteikšanai un skaidri deklarējusi principus, kuru piemērošana lidostu tarifu noteikšanā ir nesaderīga ar ES konkurences noteikumiem. Jau minētā Lieta un Komisijas lēmums par Portugāles lidostu tarifu politiku (1999/199/EC) attiecas uz maksām, kuras ietver par tādiem pakalpojumiem kā skrejceļu, pievadceļu un laukumu lietošana un pieejas nodrošināšana lidostas kontroles sistēmai, ko nodrošina Portugāles lidostu administrācija. Komisija, konstatējot lēmumā EKDL 90. un 86.panta (pašreizējā numerācijā 86. un 82.pants) pārkāpumu, uzdeva atcelt divus nodevu struktūras elementus, ko izmantoja Portugāles lidostu administrācija:

- 1) 50% atlaidi nosēšanās nodevām iekšzemes lidojumiem salīdzinājumā ar Kopienas ietvaros veiktajiem pārrobežu lidojumiem,
- 2) 7% līdz 40% atlaidi no pacelšanās un nosēšanās maksas atkarībā no ikmēneša lidmašīnu nosēšanās skaita.

Konkurences padome secina, ka šīs atlaides būtībā ir līdzīgas Lidostas piemērotajām Atlaidēm atkarībā no izlidojušo pasažieru skaita.

EKT atzina par pareizu Komisijas nostāju minētajā lietā un nosprieda, ka, ja dažādu piedāvāto atlaižu grupu vai atlaižu līmeņu rezultātā atlaides (vai papildu atlaides) var saņemt tikai daži tirgus dalībnieki, dodot tiem ekonomiskās priekšrocības, kas nav pamatotas ar darījumu apjomu vai apjoma efektu, šī atlaižu sistēma attiecībā uz piegādātāju salīdzinājumā ar tā konkurentiem veido kvantitatīvo atlaižu shēmu, kura tiek kvalificēta kā nevienādu nosacījumu piemērošana līdzvērtīgos darījumos.²²

Tāpat Komisija līdzīgus lēmumus ir pieņēmusi jau minētajā Briseles lidostas lietā (95/364/EC), Spānijas lidostu lietā (2000/521/EC) un Somijas lidostu lietā (1999/198/EC).²³ Lidostas, kuru noteikumi tika vērtēti Komisijas lēmumos, ir grozījušas noteikumus par to pakalpojumu izmantošanas maksām.

²¹ Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 29 March 2001. Portuguese Republic v Commission, Case 163/99. - ECR 2001 I-02613, 52.punkts.

²² Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 29 March 2001. C-163/99, 52.punkts.

²³ Commission Decision of 26 July 2000 relating to a proceeding pursuant to Article 86(3) of the EC Treaty (2000/521/EC) - OJ L208 18/08/2000 p.36-46; Commission Decision of 10 February 1999 relating to a proceeding pursuant to Article 86 of the Treaty (IV/35.767 - Ilmailulaitos/Luftfartsverket) (1999/198/EC) - OJ L 069 16/03/1999 p.24-30.

Ņemot vērā minēto, pašlaik Komisijas konkurences tiesību piemērošanas prakse lidostu jautājumos ir skaidri definēta. Tāpēc ES lidostām ir jāveido cenu politika saskaņā ar Komisijas iepriekš pieņemtiem lēmumiem un EKT praksi.

Situācija Lidostā, kurā galvenās priekšrocības no Atlaižu sistēmas izmantošanas gūst tikai atsevišķas aviosabiedrības un kura nav pamatota ar apjoma efektu, atbilstoši ES tiesību normām ir kvalificējama kā nevienādu nosacījumu piemērošana līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, tādējādi radot tiem neizdevīgus konkurences apstākļus.

(23)

Attiecībā uz Atlaižu ieviešanas mērķi - arī atbildot uz Konkurences padomes 05.05.2006. vēstuli Nr.1038 ar uzaicinājumu iepazīties ar lietā esošajiem pierādījumiem (11.05.2006. vēstulē Nr.1.1/761), Lidosta savu nostāju skaidroja šādi: „(...) vēlreiz vēlamies uzsvērt, ka ieviesto atlaižu mērķis bija veicināt gaisa pārvadājumu cenu samazināšanu, plašāku avio maršrutu piedāvājumu, lēto aviokompāniju ienākšanu Latvijas tirgū, tādējādi padarot aviācijas transportu pieejamāku plašākai publikai.” Šāds Atlaižu ieviešanas mērķis ir līdzīgs tam, kādu bija izmantojusi Portugāles lidostu administrācija, mēģinot attaisnot Portugāles lidostās izmantotās atlaides.²⁴ Kā savā lēmumā norādīja Komisija, šāds attaisnojums nevar tikt atzīts par pieļaujamu, jo šis mērķis var tikt sasniegts, neizmantojot diskriminējošas atlaides.²⁵

11.05.2006. vēstulē Nr.1.1/761 Lidosta atsaucas uz jau pieminētajām Komisijas vadlīnijām par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu²⁶, norādot, ka tās “(...) pieļauj pagaidu valsts finansiālu atbalstu ar noteiktiem nosacījumiem, ja tie rada nepieciešamo pamudinājumu aviosabiedrībām radīt jaunus maršrutus vai laika grafikus. Analizējot statistikas datus, redzams, ka no atlaižu noteikšanas dienas ir palielinājies gan jauno reisu, gan lidojumu skaits.”

Attiecībā uz Lidostas minētajām Komisijas vadlīnijām un norādi, ka tās pieļauj pagaidu valsts finansiālu atbalstu ar noteiktiem nosacījumiem, Konkurences padome paskaidro, ka Komisija ir uzskaitījusi nosacījumus, atbilstoši kuriem reģionālo atbalstu var uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar EKDL 87.panta 3.punkta a) un c) apakšpunktu. Atbilstoši šiem noteikumiem vienīgi izņēmuma kārtā un ar stingriem nosacījumiem var atzīt par saderīgu ar kopējo tirgu darbības atbalstu (piemēram, atbalstu darbības uzsākšanai), ko piešķir lidostām vai aviosabiedrībām Eiropas mazāk labvēlīgajos reģionos, uz kuriem attiecas atkāpe no EKDL 87.panta 3.punkta a) apakšpunkta, attālākajos un mazāk apdzīvotajos reģionos²⁷. Tomēr arī šajos gadījumos Komisija prasa nodrošināt

²⁴ “the promotion of Portugal as a tourist destination” - 1999/199/EC, 28.punkts.

²⁵ Turpat, 31.punkts.

²⁶ Komisijas paziņojums „Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām” – OJ C312, 48.sējums, 09.12.2005, 1-14.lapa.

²⁷ Turpat, 27.punkts.

pilnīgu atklātības, nediskriminācijas un proporcionālītātes principu ievērošanu, lai novērstu jebkādas konkurences traucējumus, kas ir pretrunā ar kopīgām interesēm, saistībā ar valsts finansējumiem reģionālajām lidostām un atbalstu, ko piešķir aviosabiedrībām. Tātad arī šajās vadlīnijās ir akcentēta konkurences tiesisko normu ievērošanas nepieciešamība, piešķirot valsts atbalstu. Saskaņā ar EKDL 88.panta trešo daļu jebkurš valsts atbalsts ir jāpaziņo Komisijai.

Attiecībā uz jauno maršrutu un lidojumu skaita palielinājumu, ko raksturo Konkurences padomei iesniegtie Lidostas dati (10.02.2006. vēstule Nr.1.0/245), jāsecina, ka laikā no 2004. gada decembra līdz 2006. gada janvārim tikai divas aviosabiedrības, neskaitot "Air Baltic" un "Ryanair", atklāja jaunus maršrutus. "Czech Airlines" 2005.gada martā uzsāka lidojumus uz Romu, bet 2005.gada septembrī jau tos pārtrauca. 2005.gada novembrī jaunu maršrutu uz Dublinu atklāja aviosabiedrība "Aer Lingus". Lidojumus uz Dublinu 2006.gada janvārī uzsāka arī "Ryanair".

Šie fakti neaplicina, ka Lidostas radītais pamudinājums aviosabiedrībām atklāt jaunus maršrutus ir bijis pietiekami efektīvs, bet, galvenais, tas, tāpat kā izvirzītais Atlaižu ieviešanas mērķis (nodrošināt Rīgu un Latviju ar ārzemju viesiem), nevar kalpot par attaisnojumu nevienlīdzīgu nosacījumu radīšanai līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, tādējādi radot tiem nelabvēlīgākus konkurences apstākļus.

(24)

Vērtējot Atlaižu ekonomisko pamatotību, Konkurences padome konstatē, ka visas aviosabiedrības saņem no Lidostas vienādus Pakalpojumus, līdzvērtīgā apjomā un kvalitātē, tomēr Atlaižu piemērošanas rezultātā par tiem tiek noteikta atšķirīga maksa (līdz pat piecām reizēm 80% atlaides gadījumā). Līdz ar to šīs atlaides dažādām aviosabiedrībām līdzvērtīgos darījumos rada atšķirīgus nosacījumus.

Pamatcena tikai vienam no Pakalpojumiem – drošības nodrošināšanai - noteikta atkarībā no izlidojušo pasažieru skaita, pārējiem – gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojumiem, perona stāvvietas nodrošināšanas pakalpojumiem tā ir par katriem gaisa kuģa maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas 1000 kg. Tomēr Atlaides visiem Pakalpojumiem tiek noteiktas tikai atkarībā no izlidojušo pasažieru skaita.

(25)

Izvērtējamo Atlaižu maksimālais apmērs - 80% nozīmē, ka maksa par līdzvērtīgiem Pakalpojumiem var tikt samazināta līdz pat piecām reizēm.

Atlaižu pārmērīgi augstie sliekšņi vairumam aviopārvadātāju uzliek netaisnīgus maksājumus. Konkurences padomes veiktie aprēķini par aviosabiedrību

maksājumiem Lidostai par drošības pakalpojumiem laikā no 01.11.2004. līdz 31.10.2005. liecina, ka augstāko Atlaižu (60-80%) saņēmējas aviosabiedrības “Air Baltic” un “Ryanair” šajā laikā kopā pārvadājušas 565 700 izlidojušo pasažieru un Lidostai par drošības pakalpojumiem samaksājušas 1 843 000 EUR, turpretī visas pārējās aviosabiedrības, kas nav saņēmušas Atlaides vispār vai kvalificējušās tikai minimālajai 10% Atlaidei, pārvadājušas 321 400 pasažieru un samaksājušas 3 617 000 EUR. Jāpiebilst, ka lielāks pārvadāto pasažieru apjoms nozīmē arī izmaksu ziņā ietilpīgākus Lidostas Pakalpojumus.

Līdz ar to ir pamats secināt, ka lielāko Atlaižu saņēmēji maksā mazāk par Pakalpojumu pašizmaksu, savukārt atlikušo nenomaksāto Pakalpojumu izmaksu daļu sedz citas aviosabiedrības.

(26)

Salīdzinot Lidostas Atlaides ar tām, kuras vērtētas iepriekš minētajos Komisijas lēmumos²⁸, ir konstatējams, ka šajos lēmumos vērtētās un atceltās lidostu atlaides, kuras bija 30%, 40% no pakalpojuma maksas, šādā apjomā tika atzītas par nesamērīgi augstām. Portugāles lidostu lietā EKT spriedumā²⁹ apstiprināja Komisijas konstatēto, ka šāds atlaižu augstākais sliekšnis (32,7% Lisabonas lidostā un 40,6% pārējās lidostās) ir pārmērīgi augsts salīdzinājumā ar zemākiem atlaižu sliekšņiem (līmeņiem).

Līdz ar to ir secināms, ka Lidostas Atlaides, kas noved līdz pat pieckārtīgām cenu atšķirībām, pēc savas būtības nav atlaides, bet gan diskriminējošas cenas par līdzvērtīgiem Pakalpojumiem, no kurām labumu gūst tikai dažas aviosabiedrības un kuras rada atšķirīgus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, radot tiem neizdevīgus konkurences apstākļus, un par kurām nav iesniegti pamatoti attaisnojoši argumenti. Šādas atšķirības liek apšaubīt Pakalpojumu tarifu ekonomisko pamatotību kopumā.

(27)

Lai noskaidrotu minimālo Pakalpojumu cenu, kura sedz izmaksas, lietas izpētes gaitā Konkurences padome (27.01.2006. vēstulē Nr.152) lūdza Lidostai iesniegt Pakalpojumu izmaksu kalkulācijas vai vismaz vērtējumus. Kalkulāciju vai vērtējuma vietā Lidostas sniegtajās atbildēs norādīts (10.02.2006. Nr.1.0/245), ka neesot ekonomiska pamata veikt šādus aprēķinus.

Atlaižu noteikumi paredz, ka “jebkurš pārvadātājs” var saņemt maksimālo atlaidi (80%). Konkurences padome konstatē, ka Atlaižu augstākie sliekšņi nav samēroti ar faktiskajām Lidostas finansiālajām iespējām un kapacitāti, un līdz ar to nav uzskatāmi par ekonomiski pamatotiem. Konkurences padome,

²⁸ 95/364/EC; 1999/199/EC; 2000/521/EC.

²⁹ Judgment of the Court (Sixth Chamber) of 29 March 2001. C-163/99, 54.punkts.

izvērtējusi Pakalpojumu aptuvenās izmaksas, konstatē, ka, sniedzot tos par maksu ar 80% atlaidi, tā ir ievērojami zemāka par pašizmaksu.

Lidostas neto apgrozījuma rentabilitāte 2003. gadā bija 3,6% (bet, ja neskaita procentu un tamlīdzīgus ieņēmumus, tad saimnieciskā darbība bija nerentabla), 2004. gadā neto apgrozījuma rentabilitāte - 1,8% un 2005. gadā pēc provizoriskiem datiem - 1,3%. Ieņēmumi no Pakalpojumiem 2005. gada pirmajā pusgadā deva 45,6% no Lidostas saimnieciskās darbības ienākumiem. Ar tik zemu rentabilitāti un būtisku ieņēmumu no Pakalpojumiem īpatsvaru saimnieciskās darbības ienākumu kopsummā, pieņēmums, ka 80% Atlaide sedz izmaksas, varētu būt spēkā tikai tad, ja Pakalpojumu cena pirms Atlaižu ieviešanas būtu bijusi vairākkārt augstāka par izmaksām, bet šāda situācija neatbilst minētajiem faktiskajiem datiem.

Izvērtējot lidostu atlaižu sistēmas, Komisija iepriekš minētajās lietās ir atsaukusies uz Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*International Civil Aviation Organization* - ICAO) ieteikumiem par pakalpojumu maksas noteikšanu atbilstoši izmaksām. ICAO saviem biedriem rekomendē (*Airport Economics Manual*; 9652. 1991 ICAO) to, ka noteiktiem maksājumiem par skrejceļu, lidmašīnu pievedceļu un laukumu izmantošanu, ieskaitot saistīto apgaismojumu un pieejas nodrošināšanu lidlaukam un tā vadībai, ir jāsedz ekspluatācijas, apkalpošanas un administratīvās izmaksas, kas attiecas uz noteikto jomu un transporta līdzekli. Tāpat ICAO iesaka lidostas un aeronavigācijas pakalpojumu nodrošinātājiem attīstīt un saglabāt tādu izmaksu sistēmu, kura ļautu tās izmantotājiem un nodrošinātājiem izprast sniegto pakalpojumu īstās izmaksas.³⁰

Tātad ICAO ne tikai nenoliedz lidostu pakalpojumu izmaksu izvērtēšanas iespējas (kā to dara Lidosta attiecībā uz saviem Pakalpojumiem), bet pat aicina to nodrošināt.

(28)

Lidostas rīcības rezultātā negatīvi tiek ietekmēta konkurence starp aviosabiedrībām, kas veic lidojumus konkrētos maršrutos un tajos savstarpēji konkurē, kā arī potenciālā konkurence starp aviosabiedrībām, it īpaši pašreizējā tirgus situācijā, kad ir saasinājusies cenu konkurence starp aviosabiedrībām. Komisija lēmumā iepriekš minētajā Briseles lidostas lietā³¹ konstatēja, ka lidostu maksas veido aptuveni 4-6% no aviosabiedrības pamatdarbības izmaksām (*operating costs*), un atzina, ka šīs maksas veido būtisku pamatdarbības izmaksu daļu. Aviosabiedrībai, kura atlaides nesaņem vai saņem būtiski mazākas atlaides, tiek radīti nevienlīdzīgi konkurences apstākļi salīdzinājumā ar

³⁰ ICAO'S POLICIES ON CHARGES FOR AIRPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES. Seventh Edition - 2004. ICAO, 16.punkts.

³¹ 95/364/EC, 19.punkts.

aviosabiedrību, kura saņem augstāko atlaižu apmēru. Ilgākā laika posmā šāda atlaižu piemērošana var būtiski ietekmēt aviopārvadātāju darbību, kuri apkalpo konkurējošus maršrutus. Aviosabiedrības tiek uzskatītas par konkurentiem ne tikai kādā pārvadājumu maršrutā, kurā tās divas vai vairākas darbojas paralēli, bet arī par potenciāliem konkurentiem citos maršrutos, jo nepastāv likumiski šķēršļi jaunu maršrutu atklāšanai. Piemērojot vienai aviosabiedrību grupai vairākkārt lielāku maksu par Lidostas pakalpojumu izmantošanu, tiek kavēta citu aviosabiedrību konkurētspēja, spēja attīstīties un atvērt jaunus, vēl nebijušus maršrutus, un efektīvi konkurēt ar tām aviosabiedrībām, kuras saņem vairākkārt lielāku Atlaižu apjomu. Tas rada arī negatīvu ietekmi uz jaunu dalībnieku ienākšanu konkrētajos ietekmētajos tirgos.

(29)

Lidostā izmantotās Atlaižu tiek attiecinātas pret katras aviosabiedrības kopējo izlidojošo pasažieru skaitu visos maršrutos no Rīgas. Pie šādiem nosacījumiem īpaša ieguvēja ir aviosabiedrība „Air Baltic”, kura kā nacionālais aviopārvadātājs jau daudzus gadus nodrošina vislielāko maršrutu skaitu no Rīgas lidostas un kurai līdz ar to jau Atlaižu ieviešanas sākuma posmā bija vislielākais kopējais apkalpoto pasažieru skaits. Tomēr izvērtējot atsevišķus maršrutus, kuros aviosabiedrības konkurē un kuros „Air Baltic” konkurenti saņem mazākas Atlaižu, konstatējams, ka „Air Baltic” šajos maršrutos Lidostai nenodrošina lielāku pasažieru skaitu (2.tabula).

2.tabula “British Airways” un “Air Baltic” faktiskie darbības rezultāti maršrutā Rīga - Londona 01.11.2004. - 31.10.2005.

Izlid. pasažieru skaits	Lidoj. skaits	MTOW (gaisa kuģu maks. pieļauj. pacelš. svārs), metriskās tonnas	Pamatdarbības izmaksas, EUR	Izmaksas par Lidostas Pakalpoj., EUR	Atlaide	Maksa par Lidostas Pakalpojumiem	Maksas par Lidostas Pakalpojumiem īpatsvars pamatdarbības izmaksās, %*
1	2	3	4	5	6	7	8
British Airways							
39 079	688	55 218	**	**	**	**	6.56
Air Baltic							
33 372	662	37 734	**	**	**	**	1,59

* 7. kolonna attiecināta pret 4. kolonnu (izteikta procentos)

2.tabulā sniegtā informācija liecina, ka maršrutā Rīga-Londona “British Airways” pārvadāja par 17% vairāk pasažieru un par 46% vairāk MTOW nekā „Air Baltic” un maksa par Lidostas pakalpojumiem tam bija 6,3 reizes lielāka, bet aviosabiedrības pamatdarbības izmaksās šīs maksas īpatsvars bija 4,1 reizi lielāks nekā „Air Baltic”. Turklāt, kaut arī „British Airways” pārvadāja lielāku pasažieru skaitu, tas saņēma astoņkārt mazāku Atlaidi nekā „Air Baltic”.

Situācija, kur aviosabiedrība ar mazāku maršrutā pārvadāto pasažieru skaitu var saņemt lielāku Atlaidi, norāda uz konkurences apstākļu neizdevīgumu lielākajam vairumam aviosabiedrību vai nu faktiski (kā šajā piemērā “British Airways” maršrutā Rīga - Londona), vai potenciāli - apgrūtinot aviosabiedrībām ar salīdzinoši mazāku kopējo no Lidostas Rīga izlidojošo pasažieru skaitu ienākt maršrutos, kuros jau lido kāds no aviopārvadātājiem, kas saņem lielākās atlaides.

8. Secinājumi

(30)

Ņemot vērā konstatēto, Konkurences padome secina:

- galveno labumu no Atlaidēm, kuras piemēro Lidosta, nosakot maksu par saviem Pakalpojumiem, iegūst tikai divas aviosabiedrības, bet visas pārējās vai nu saņem daudzkārt mazākas Atlaides, vai nesaņem tās nemaz;
- Atlaides ir netaisnīgas (par vienāda satura, apjoma un kvalitātes Pakalpojumiem tiek iekasēta līdz pat piecām reizēm atšķirīga maksa), līdz ar to tās ir nevis Atlaides, bet daudzkārt atšķirīgas cenas, kuras rada nevienlīdzīgus konkurences nosacījumus, liekot vienām aviosabiedrībām segt citu radītās izmaksas, turklāt Atlaides Lidosta nav pamatojusi ar iegūto apjoma efektu;
- Lidostas piemēroto Atlaižu rezultātā negatīvi tiek ietekmēta konkurence starp aviosabiedrībām, kas veic lidojumus konkrētos maršrutos un tajos savstarpēji konkurē, kā arī potenciālā konkurence starp aviosabiedrībām;
- EKDL 82.panta, kurš nosaka dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegumu, pārkāpums Lidostas darbībā ir izpaudies laikā no 01.11.2004. līdz 31.12.2004. pildot Noteikumu Nr.3 8. punktā ietvertās prasības; laikā no 01.01.2005. līdz 17.01.2006. pildot Noteikumu Nr.5 8. punktā ietvertās prasības, bet no 18.01.2006. pildot tai saistošo Noteikumu Nr.20 3.5.apakšpunktā ietvertās prasības, kuras ir pretrunā ar EKDL 82.panta c) punktu (skatot to kopā un saistībā ar šā līguma 10.pantu) un kuras faktiski izraisa šo pārkāpumu.

9. Nacionālās konkurences iestādes pienākums EKDL 82.panta piemērošanā

(31)

Konkurences padome atbilstoši Padomes regulas (EK) Nr.1/2003 *Par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82.pantā* 5. un 35.pantam un Konkurences likuma 7.panta pirmās daļas 5. un 6.punktam ir tiesīga piemērot ES konkurences tiesības, t.i., Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 81. un 82.pantu.

EKT ir atzinusi, ka EKDL 81.pants kopā ar 10.pantu uzliek par pienākumu dalībvalstīm atturēties no tādu soļu speršanas, kuri būtu pretrunā ar Kopienas konkurences tiesību normām. Tiesa ir atzinusi, ka pienākums novērst (*disapply*) nacionālo tiesību normu piemērošanu, kuras ir pretrunā ar Kopienas tiesību normām, attiecas ne tikai uz nacionālajām tiesām, bet arī uz visām valsts iestādēm, ieskaitot izpildvaras institūcijas³². No tā izriet, ka, ja apstākļi pieprasa, nacionālajai konkurences iestādei ir pienākums izmantot visus atbilstošos līdzekļus, lai sekmētu to, ka Kopienas tiesību norma ir pilnībā piemērota³³. Minētais EKT atzinums ir vienlīdz attiecināms arī uz EKDL 82.panta noteikumu piemērošanu, skatot to kopā un saistībā ar šā līguma 10.pantu.

Atbilstoši EKT spriedumam³⁴, ja EKDL 81. vai 82. panta pārkāpums ir noticis, uzņēmumam pildot tam saistošas nacionālās tiesību normas, kuras ir izraisījušas šo pārkāpumu, tad šo uzņēmumu var sodīt par nacionālās konkurences institūcijas vai Komisijas lēmumā konstatēto pārkāpumu tikai pēc tam, kad ir stājies spēkā nacionālās konkurences institūcijas vai Komisijas lēmums novērst (*disapply*) nacionālo tiesību normu, kuras ir pretrunā ar EK konkurences tiesību normām, piemērošanu³⁵. Arī Lidostas Atlaižu piemērošanas gadījumā Lidostas atbildība par Konkurences padomes lēmuma ievērošanu iestāsies pēc šā lēmuma spēkā stāšanās.

Ja nacionālie tiesību akti nedod iespēju uzņēmumam atturēties no darbībām, kas ir pretrunā ar konkurences tiesību normām, tad nacionālo konkurences iestāžu pienākums ir novērst šo nacionālo tiesību normu piemērošanu (*disapply*). Tā kā uz jebkuru uzņēmumu attiecas tiesiskās paļāvības princips, ne administratīvas, ne kriminālas sankcijas par laika posmu līdz konkurences iestādes lēmuma spēkā stāšanās brīdim nav piemērojamas.

Līdz ar to Lidostu sodīt par EKDL 82. panta pārkāpumu, piemērojot netaisnīgas atlaides saskaņā ar Latvijas tiesību normām, ir tiesisks pamats tad, ja pēc šī Konkurences padomes lēmuma spēkā stāšanās tā turpina piemērot par EKDL neatbilstošām atzītās nacionālās tiesību normas.

(32)

Ņemot vērā, ka EKDL 82.panta pārkāpums Lidostas darbībās ir izpaudies, pildot tai saistošo Noteikumu Nr.3 (laikā no 01.11.2004. līdz 31.12.2004.) 8. punktā ietvertās prasības, Noteikumu Nr.5 (no 01.01.2005. līdz 17.01.2006.) 8. punktā

³² Case C-198/01 Consorzio Industrie Fiammiferi (CIF), Autorita Garante della Concorrenza e del Mercato, 2003 ECR I-08055, 49., 51.punkts.

³³ Turpat.

³⁴ Case C-198/01 Consorzio Industrie Fiammiferi (CIF), Autorita Garante della Concorrenza e del Mercato, 2003 ECR I-08055, 53.-55.punkts.

³⁵ Turpat, 51.punkts.

ietvertās prasības, Noteikumu Nr.20 (no 18.01.2006.) 3.5. apakšpunktā ietvertās prasības, kuras ir pretrunā ar EKDL 82.panta c) punktu (skatot to kopā un saistībā ar šā līguma 10.pantu) un kuras izraisa šo pārkāpumu, gadījumā, ja Lidosta šā Lēmuma lemjošās daļas otrajā punktā noteiktās prasības izpilda noteiktajā termiņā, naudas sods par konstatēto pārkāpumu netiek aprēķināts.

Ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz EKDL 10.pantu, 82.pantu c) punktu un Padomes regulas (EK) Nr.1/2003 *Par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82.pantā* 3.pantu, Konkurences likuma 28. pantu, Konkurences padome

nolēma:

1. Atzīt, ka Lidostas piemērotā Atlaižu sistēma, kas pašlaik ir ietverta Noteikumos Nr.20, satur Eiropas Kopienų Dabināšanas līguma 82.panta (c) punktā minētā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpumu, un tādēļ attiecīgās Noteikumu Nr.20 normas nav piemērojamas attiecībā uz VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga””.
2. Uzlikt Lidostai tiesisko pienākumu pārtraukt Atlaižu piemērošanu ne vēlāk kā 90 dienu laikā pēc Konkurences padomes lēmuma spēkā stāšanās.
3. Lidostai 30 dienu laikā pēc Lēmuma otrajā punktā noteiktā termiņa beigām iesniegt Konkurences padomei pierādījumus par Lēmuma otrajā punktā noteiktā tiesiskā pienākuma izpildi.

Saskaņā ar Konkurences likuma 8.panta otro daļu Konkurences padomes lēmumu var pārsūdzēt Administratīvajā rajona tiesā viena mēneša laikā no Lēmuma spēkā stāšanās dienas.

Priekšsēdētāja

I. Jaunzeme

** - ierobežotas pieejamības informācija