



KONKURENCES PADOME

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1010 ♦ tālr. 67282865 ♦ fakss 6742141 ♦ e-pasts: konkurence@kp.gov.lv

L Ē M U M S

Rīgā

Nr. E02-12

(Prot. Nr.9, 4.§)

2012.gada 10.februārī

Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu Lieta Nr.1521/10/03.02./5

Par Līgumā par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizliegumu pārkāpumiem VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās

Konkurences padome 02.07.2010. saņēma AS „Air Baltic Corporation” (turpmāk – AirBaltic vai Iesniedzējs) 01.07.2010. iesniegumu. Iesniedzējs norāda, ka pēc grozījumu izdarīšanas 05.05.2009. Ministru kabineta 05.12.2006. noteikumos „Kārtība, kādā nosakāma maksa par aeronavigācijas un valsts akciju sabiedrības "Starptautiskā lidosta "Rīga"" pakalpojumiem, un maksas sadales kārtība” (turpmāk – Noteikumi Nr.991) ar 01.11.2009. tika atceltas atlaides Noteikumos Nr.991 noteiktajām valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” (turpmāk – lidosta) pakalpojumu maksām. Iesniedzējs norāda, ka laikā, kad minētās atlaides vēl bija spēkā, Ryanair un AirBaltic kopumā maksāja līdzīgas maksas par lidostas pakalpojumiem, tomēr pēc 01.11.2009., ņemot vērā lidostas rīcību, tai piemērojot atšķirīgus lidostas sniegto pakalpojumu maksas nosacījumus aviopārvadātājam Ryanair (vienota maksa par pārvadāto pasažieri, kurā iekļauta visu lidostas pakalpojumu maksas) pretēji kā AirBaltic (maksa par katru atsevišķu pakalpojumu par katru apkalpoto lidmašīnu), Ryanair bez objektīva pamatojuma tiek piemērota zemāka pakalpojumu maksa, kādēļ tiek radīti nevienlīdzīgi konkurences apstākļi Ryanair un AirBaltic. Tāpat Iesniedzējs uzskata, ka Ryanair piemērotā lidostas pakalpojumu maksa nesedz attiecīgo pakalpojumu pašizmaksu, kādēļ lidosta izmaksu segšanai iespējams izmanto no pārējām aviosabiedrībām saņemtos maksājumus, un iespējams tādēļ citiem aviopārvadātājiem lidosta ir paaugstinājusi maksas, līdz ar to nosakot tās nepamatoti augstas.

Iesniedzējs uzskata, ka lidostas kā dominējoša uzņēmuma darbības atbilst Līgumā par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD) 102.panta a) un c) apakšpunktos noteiktajiem aizliegumiem.

Tā kā Konkurences padome pie pielīdzināmiem faktiskajiem apstākļiem tās 22.11.2006. lēmuma Nr.134¹ (turpmāk – Lēmums Nr.134) 5.punktā atzina, ka lidostas piemēroto atlaižu rezultātā tiek ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm, tā kā Lēmuma Nr.134 5.punktā konstatētie apstākļi šobrīd nav būtiski mainījušies, tā kā LESD 102.pants ir piemērojams gadījumos, kuros ir ietekmēta tirdzniecība starp Eiropas Savienības dalībvalstīm, tā kā Konkurences likuma 7.panta pirmās daļas 5.punkts

¹ Konkurences padomes 22.11.2006. lēmums Nr.134 „Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma uzlikšanu. Par Eiropas Kopienas Dibināšanas līguma 82.pantā noteiktā aizlieguma iespējamo pārkāpumu VAS Starptautiskā lidosta "Rīga" darbībās”, Latvijas Vēstnesis Nr.197 (12.12.2006.), pieejams arī: <http://www.kp.gov.lv/>

Konkurences padomei dod tiesības piemērot Eiropas Savienības konkurences tiesības, pamatojoties uz AirBaltic iesniegumu, Konkurences likuma 7.panta pirmās daļas 5.punktu, 8.panta pirmās daļas 1.punktu, 23.pantu un 28.panta pirmo daļu, Konkurences padome 30.07.2010. ierosināja lietu Nr.1521/10/03.02./5 „Par Līgumā par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizliegumu pārkāpumiem VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās” (turpmāk – lieta).

Konkurences padome 12.08.2011. informēja AirBaltic un lidostu par lēmuma pieņemšanai nepieciešamo faktu konstatēšanu un par tiesībām iepazīties ar lietā esošajiem pierādījumiem un izteikt viedokli atbilstoši Konkurences likuma 26.panta sestajai un septītajai daļai. AirBaltic un Lidosta iepazīnās ar lietu 22.08.2011. un 23.08.2011., savukārt 25.08.2011. Konkurences padomē saņemts lidostas viedoklis lietā.

Ievērojot Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti Līguma 81. un 82.pantā [tagad LESD 101. un 102.pants], par lietā konstatēto Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorātam paziņots ar Konkurences padomes 17.10.2011. vēstuli Nr.2376.

Konkurences padome lietā ieguva informāciju no AirBaltic, lidostas, VAS „Latvijas Gaisa Satiksme”, Uzņēmumu reģistra un Valsts ieņēmumu dienesta.

Izvērtējot lietā esošo un papildus iegūto informāciju, Konkurences padome

konstatēja:

1. Lietas dalībnieki

AirBaltic ir komercreģistrā ar vienoto reģistrācijas Nr.40003245752 reģistrēta akciju sabiedrība, kuras juridiskā adrese ir: Lidosta „Rīga”, Mārupes novads. AirBaltic veic aviopārvadājumus uz/no Lidostas „Rīga”.

Starptautiskā lidosta „Rīga” ir komercreģistrā ar vienoto reģistrācijas Nr.40003028055 reģistrēta valsts akciju sabiedrība, kuras juridiskā adrese ir: Lidosta „Rīga” 10/1, Mārupes novads. Lidosta nodrošina starptautiskos aviopārvadājumus uz/no Latvijas. Lidosta ir uzskatāma par „uzņēmumu” LESD 102.panta izpratnē², tādēļ uz lidostu attiecas LESD 102.panta noteikumi.

2. Lidostas pakalpojumi un konkrētie tirgi

Konkurences likuma 1.panta 4.punkts nosaka, ka konkrētais tirgus ir konkrētās preces tirgus, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu. Atbilstoši Konkurences likuma 1.panta 5.punktam, konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības. Par konkrēto ģeogrāfisko tirgu Konkurences likuma 1.panta 3.punkta izpratnē uzskatāma ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām.

Ņemot vērā normatīvo regulējumu, lidostas pakalpojumu un to maksu noteikšanas praksi, lidostas pakalpojumus var iedalīt:

1. Lidlauka pamata infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumi aviokompānijām;
2. Virszemes pakalpojumi aviokompānijām;
3. Lidlauka centralizētās infrastruktūras nodrošināšanas virszemes pakalpojumu sniegšanai pakalpojumi.

² Konkurences padomes 22.11.2006. lēmuma Nr.134 1.punkts.

2.1. Lidlauka pamata infrastruktūras nodrošināšanas aviokompānijām pakalpojumu tirgus

Lidlauka pamata infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumus (turpmāk – **PI pakalpojumi**) izmanto aviokompānijas, lai nodrošinātu gaisa kuģu pacelšanos un nosēšanos, stāvvietu lidlaukā un pamata infrastruktūru saviem pasažieriem. Lidostas PI pakalpojumus nosaka Ministru kabineta noteikumi (attiecībā uz laiku pēc 01.11.2009. Noteikumi Nr.991 un Ministru kabineta 28.12.2009. noteikumi Nr.1662 "Aeronavigācijas pakalpojumu un valsts nozīmes civilās aviācijas lidlaukā sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas kārtība" (spēkā no 31.12.2009.) (turpmāk – Noteikumi Nr.991 un Nr.1662). Lidostas PI pakalpojumi ir:

1. Gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojums (skrejceļa un manevrēšanas ceļu, skrejceļa un manevrēšanas ceļu apgaismojuma, lidlauka vadības dienesta pakalpojumu un citas lidlauka infrastruktūras izmantošana lidostā, ja attiecīgā infrastruktūra nepieciešama gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās nodrošināšanai).
2. Gaisa kuģa operatīvās stāvvietas pakalpojums (gaisa kuģa stāvēšana operatīvajā gaisa kuģu stāvvietā laikā, kad tiek veikta gaisa kuģa apkalpošana pirms vai pēc lidojuma).
3. Pasažieru un publisko uzgaidāmo telpu un gaiteņu, kā arī citas pasažieru apkalpošanai nepieciešamās pasažieru termināļu infrastruktūras nodrošināšanas pasažieriem, kas veic tiešos lidojumus, pakalpojums.
4. Pasažieru termināļu infrastruktūras nodrošināšanas tranzīta un transfēra pasažieriem pakalpojums.³

Katrs no iepriekšminētajiem pakalpojumiem nav aizvietojams ar citiem pakalpojumiem un attiecībā uz pasažieru aviopārvadājumiem vai kombinētiem (krava un pasažieri) aviopārvadājumiem pārsvarā tie visi jāizmanto katra lidojuma veikšanai aviokompānijām, kas sniedz aviopārvadājumu pakalpojumus uz/no Lidostas „Rīga”. Tādējādi PI infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumi visi kopā lietā izdalāmi kā atsevišķs konkrētās preces tirgus.

2.2. Virszemes pakalpojumu tirgus

Virszemes pakalpojumus izmanto aviokompānijas, lai nodrošinātu pasažieru, kravas un gaisa kuģu apkalpošanu lidostā, piemēram, pasažieru reģistrācija, bagāžas un kravu apkalpošana, gaisa kuģu sagatavošana lidojumam, degvielas uzpilde, pārtikas piegāde gaisa kuģiem u.c.

Lietā izvērtējami pakalpojumi, kurus lidosta sniedz gan AirBaltic, gan Ryanair. Lidostas virszemes pakalpojumi AirBaltic, gan Ryanair noteikti pakalpojumu līgumos atbilstoši Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA)⁴ izstrādātajam standarta virszemes apkalpošanas līgumam (SGHA).⁵ Atbilstoši lēmuma 1.pielikumā veiktajam

³ Pasažieri, kuri izlido no lidostas tajā pašā gaisa kuģī, ar kuru ielidojuši, vai citā gaisa kuģī, ja atrašanās laikā lidostā viņiem nav jāpamet lidostas kontrolējamā teritorija. **Transfēra pasažieris** ir pasažieris, kas izmanto konkrēto lidostu, lai atlidojot no citas lidostas, pārsēstos, un turpinātu ceļu ar citu reisu, bet **tranzīta pasažieris** ir pasažieris, kas ielido lidostā un turpina savu lidojumu ar to pašu reisu.

⁴ IATA no angļu val. - **I**nternational **A**ir **T**ransport **A**ssociation

⁵ SGHA no angļu val. – **S**tandard **G**round **H**andling **A**greement. Lai nodrošinātu vienotu izpratni par virszemes pakalpojumu saturu un standartiem, IATA ir detalizēti SGHA definējusi darbības, kuras ietver virszemes pakalpojumi un kuru virszemes pakalpojumu sniedzēji un aviopārvadātāji var izmantot, vienojoties par sniedzamo virszemes pakalpojumu apjomu. SGHA ir izdotas vairākas versijas (1998., 2004., 2008.gada versijas). SGHA sastāv no galvenā līguma (ietver pamata noteikumus), A pielikuma (ietver pakalpojumu sarakstu un saturu) un B pielikumiem. B pielikums ir vienkāršotās procedūras līguma

Līgumos noteiktajam pakalpojumu salīdzinājumam gan AirBaltic, gan Ryanair lidosta sniedz sekojošus virszemes pakalpojumus:

1. administratīvie pakalpojumi,
2. pasažieru apkalpošanas pakalpojumi (turpmāk – pasažieru pakalpojumi),
3. apkalpošanas uz perona pakalpojumi (turpmāk – perona pakalpojumi),
4. drošības pakalpojumi (neiekāpušo pasažieru bagāžas izkraušanas pakalpojums).

2.2.1. Administratīvie pakalpojumi

Lidostai ir pienākums gan AirBaltic, gan Ryanair nodrošināt administratīvos pakalpojumus (*). Minēto administratīvo pakalpojumu nodrošināšana ir saistīta ar vispārēju lidostas administrācijas darbību, kā arī saistāma ar citu virszemes pakalpojumu nodrošināšanu. Pakalpojumi, kas saistīti ar vispārēju lidostas administrācijas darbību vai saistīti ar citu sniedzamo virszemes pakalpojumu apjomu, ir uztverami kā daļa no citiem pakalpojumiem, jo gan no piedāvājuma, gan no pieprasījuma puses tie ir uzskatāmi par citu pakalpojumu neatņemamu sastāvdaļu, jo, piemēram, lai nodrošinātu perona un/vai pasažieru pakalpojumus, lidostai kā virszemes pakalpojumu sniedzējai ir pienākums darboties saskaņā ar aviokompānijas vai lidostas procedūrām un standartiem. Tādējādi secināms, ka iepriekšminētie administratīvie pakalpojumi neveido atsevišķu konkrētās preces tirgu.

2.2.2. Pasažieru pakalpojumi

Pasažieru pakalpojums, kas attiecas uz vienoto maksu ir **pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas (turpmāk – PRM)⁶ pakalpojums**. Atbilstoši regulai Nr.1107/2006⁷ lidostai ir pienākums bez maksas Lidostā „Rīga” nodrošināt pasažieriem PRM pakalpojumu un tiesības nediskriminējošā veidā noteikt maksu aviopārvadātājiem. PRM pakalpojums ietver pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas nodrošināšanu Lidostā „Rīga”, tas nav aizvietojams ar citu pakalpojumu un veido atsevišķu konkrētās preces tirgu.

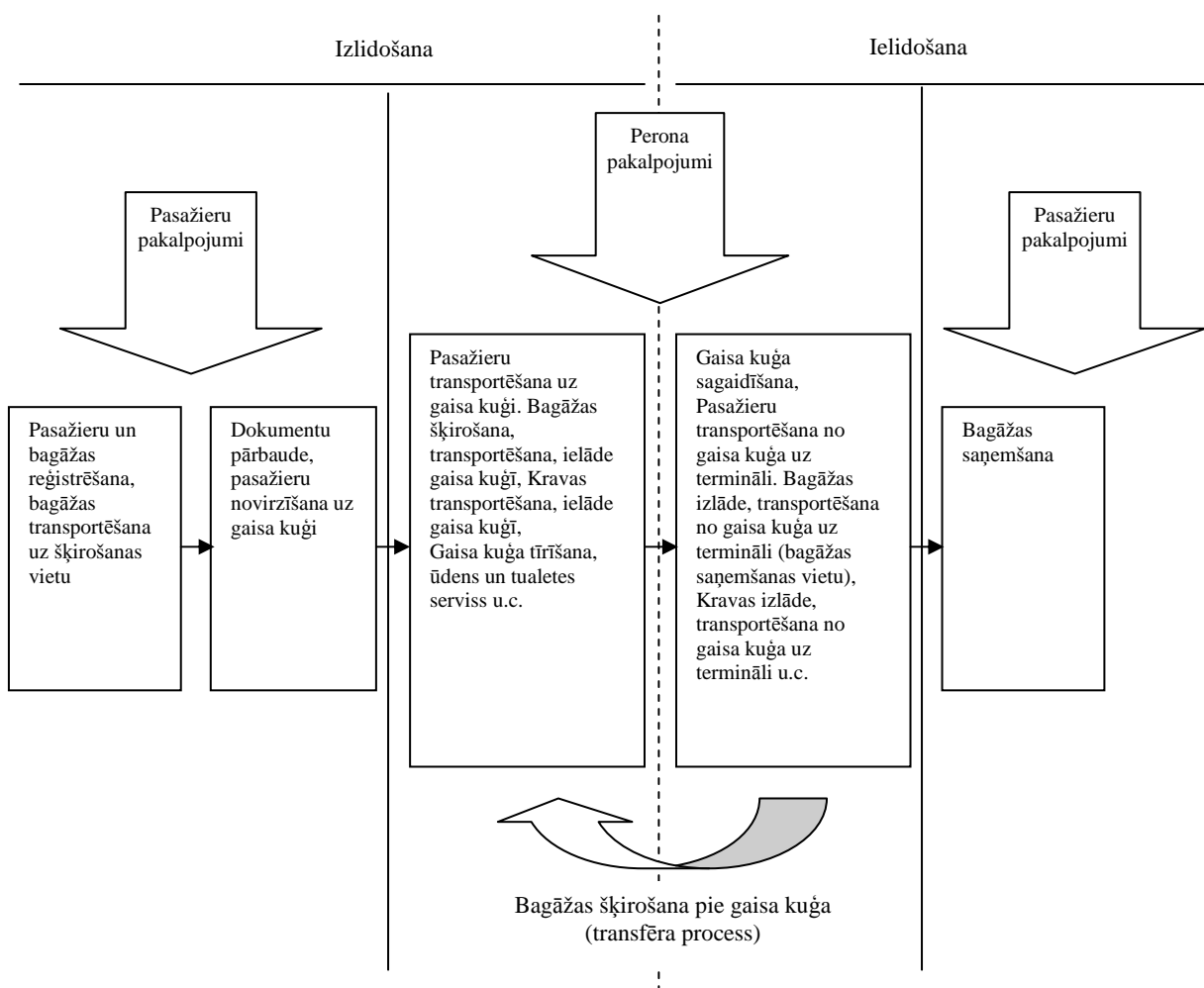
2.2.3. Perona pakalpojumi

Perona pakalpojumi paredzēti, tai skaitā, gaisa kuģu sagatavošanai, bagāžas, kravu un pasažieru nogādāšanai gaisa kuģī pirms izlidošanas. Perona pakalpojumi virszemes apkalpošanas procesā uzskatāmi redzami 1.attēlā.

forma, kurā pakalpojuma devējs un ņēmējs koncentrētā veidā var vienoties par sniedzamajiem pakalpojumiem, tajā atsaucoties uz galveno līgumu un A pielikumu, norādot vienīgi A pielikuma attiecīgo pakalpojumu punktus. SGHA 2004. un 2008.gada versijas pieejamas interneta vietnē: http://www.ahs-de.com/en/about_us/docs/ahs_sgha.pdf

⁶ No angļu val. PRM – Persons with Reduced Mobility.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.1107/2006 (05.07.2006.), par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis 26.07.2006., L 204, 1.lpp.



1.attēls. Lidostas virszemes pakalpojumu sniegšanas shēma

Ievērojot piedāvājuma un pieprasījuma apsvērumus, perona un pasažieru pakalpojumus iespējams nodalīt, jo nepastāv šķēršļi pasažieru un perona pakalpojumus sniegt dažādiem virszemes pakalpojumu sniedzējiem, ko apliecina AirBaltic prakse, kopš 2010.gada sākuma pasažieru un perona pakalpojumus pērkot no atšķirīgiem pakalpojumu sniedzējiem. Vienlaicīgi secināms, ka visus perona vai visus pasažieru pakalpojumus aviokompānijas pērk no viena pakalpojumu sniedzēja, jo apkalpošana tiek veikta kompleksi, un vairāku pakalpojumu sniedzēju iesaistīšanās viena gaisa kuģa apkalpošanai ir ierobežota.

Atbilstoši lēmuma 1.pielikumā veiktajam pakalpojumu salīdzinājumam un lidostas sniegtajai informācijai par Ryanair izmantotajiem perona pakalpojumiem⁸ gan AirBaltic, gan Ryanair izmanto tādas lidostas perona pakalpojumus kā bagāžas loģistikas, šķirošanas un nogādes no/uz gaisa kuģi, bagāžas iekraušanas/izkraušanas pakalpojumus, elektroenerģijas piegādes gaisa kuģim pakalpojumu, gaisa kuģa izstumšanas pirms izlidošanas pakalpojumu, pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšanas pakalpojumu. Visi iepriekšminētie pakalpojumi un arī citi perona pakalpojumi nav aizvietojami ar citiem pakalpojumiem, tādējādi lietā par atsevišķu konkrētās preces tirgu izdalāms perona pakalpojumu tirgus, kas, tai skaitā, ietver bagāžas apkalpošanu (tai skaitā, neiekāpušo pasažieru bagāžas izkraušana (skatīt 2.2.4.punktu)), elektroenerģijas piegādes gaisa kuģim un gaisa kuģa izstumšanas pirms izlidošanas, pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšanas pakalpojumus.

⁸ Lidostas 28.07.2010. vēstule Nr.27IP (1.sējuma 215.lpp.). Norādīti pakalpojumi salīdzināmiem gaisa kuģiem. Ryanair izmanto tikai viena tipa gaisa kuģus. Lidostas 02.09.2010. vēstule Nr.1.0/33-IP (2.sējuma 1.lapa)

2.2.4. Neiekāpušo pasažieru bagāžas izkraušanas pakalpojums

Neiekāpušo pasažieru bagāžas izkraušanas pakalpojums nav aizvietojams ar citiem pakalpojumiem. Minētais pakalpojums ir neizbēgami izmantojams, lai nodrošinātu gaisa kuģu apkalpošanu uz perona un ir uzskatāms par perona pakalpojumu.

2.3. Lidlauka centralizētās infrastruktūras nodrošināšanas virszemes pakalpojumu sniegšanai pakalpojumi

Lai veicinātu konkurenci virszemes pakalpojumu tirgos Kopienas lidostās, Eiropas Savienības Padome ir pieņēmusi direktīvu,⁹ kuras normas Latvijā ir pārņemtas ar Ministru kabineta 17.06.2008. noteikumiem Nr.447 „Kārtība, kādā piešķir pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum” (turpmāk – Noteikumi Nr.447). Šie noteikumi attiecas uz lidostām, kurās gada laikā pārvadāto pasažieru skaits sasniedz 2 000 000 pasažieru vai pārvadāto kravu apjoms pārsniedz 50 000 tonnu. Izpildoties iepriekšminētajiem kritērijiem un nepastāvot lidostas platības vai jaudas ierobežojumiem infrastruktūras pārslogotības un intensīvas izmantošanas dēļ, kas neļauj nodrošināt iespēju sniegt virszemes pakalpojumus potenciālajiem pakalpojumu sniedzējiem, lidostai ir pienākums nodrošināt, lai lidostas lietotājam būtu iespēja izvēlēties vismaz starp diviem virszemes pakalpojumu sniedzējiem, tai skaitā, virszemes pakalpojumu kategorijās bagāžas apstrāde, apkalpošana uz perona un ienākošo, izejošo un tranzīta kravu un pasta fiziska pārkraušana posmā starp lidostas termināli un gaisa kuģi.

Atbilstoši Noteikumu Nr.447 45.punktam lidostas administrācijai ir pienākums veikt nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu virszemes pakalpojumu sniedzējiem pieeju lidostas infrastruktūrai, kas nepieciešama virszemes pakalpojumu sniegšanai, kā arī lidostas administrācijai ir tiesības, slēdzot līgumus ar virszemes pakalpojumu sniedzējiem, noteikt maksu par pieeju lidostas centralizētajai infrastruktūrai (46.punkts). **Centralizētā infrastruktūra** (turpmāk – **CI**) ir tāda lidostas infrastruktūra, kuras sadalīšana vai paplašināšana ir sarežģīta, finansiāli neizdevīga vai negatīvi ietekmē apkārtējo vidi, tādējādi šādas infrastruktūras pārvaldi nodrošina lidostas administrācija vai lidostas administrācijas pilnvarota persona (Noteikumu Nr.447 16.punkts). Konkrētajā gadījumā CI pārvaldi nodrošina lidostas administrācija.

Izpildoties Noteikumos Nr.447 noteiktajam kritērijam (2 milj. pasažieri gadā), atbilstoši Noteikumu Nr.447 28.2.apakšpunktam Satiksmes ministrija konkursa kārtībā izvēlējās otru virszemes pakalpojumu sniedzēju SIA „North Hub Services” pakalpojumu kategorijās bagāžas apstrāde un apkalpošana uz perona. SIA „North Hub Services” no 01.01.2010. ieguva tiesības sniegt lidostā pasažieru pakalpojumus, bet no 01.10.2010. arī perona pakalpojumus.¹⁰ Ņemot vērā, ka no 01.01.2010. Lidostā „Rīga” darbību uzsāka otrs virszemes pakalpojumu sniedzējs, lidostai bija pienākums nodrošināt tam piekļuvi lidostas CI. No 01.01.2010. stājās spēkā lidostas apstiprināts CI saraksts, kas ietver CI, kuras sadalīšana vai paplašināšana ir sarežģīta un finansiāli neizdevīga un kura nepieciešama virszemes pakalpojumu sniegšanai:

1. reģistrācijas galdi;
2. iekāpšanas sektors;
3. IT infrastruktūra;

⁹ Eiropas Savienības Padomes Direktīva 96/67/EK (15.10.1996.), par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās, Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis L 272 , 25.10.1996., 0036. – 0045. lpp.

¹⁰ AirBaltic 28.10.2010. vēstule Nr.303/10/10 (4.sējuma 147.lpp.)

4. Bagāžas apstrādes infrastruktūra;
5. Gaisa kuģu tilti;
6. Fiksēta gaisa kuģa apsildīšanas iekārta;
7. Fiksētas gaisa kuģa atdzesēšanas iekārta;
8. Fiksētas elektroenerģijas piegādes iekārtas gaisa kuģiem;
9. Iekārta attīrītā ūdenim gaisa kuģiem;
10. Kanalizācijas sistēma gaisa kuģu tualetes ūdenim;
11. Bērnu aprūpes istaba;
12. Autobusi pasažieru un ekipāžu pārvadāšanai.

Noteikumu Nr.447 izpratnē CI pakalpojumi tiek sniegti virszemes pakalpojumu sniedzējiem, kas Lidostā „Rīga” ir SIA „North Hub Services” un lidosta. Lai arī CI pakalpojumus sniedz un maksu nosaka virszemes pakalpojumu sniedzējiem, lidosta saviem klientiem (aviopārvadātājiem), ja tie vēlas, atsevišķi piemēro maksu par katru izmantoto CI un maksu par virszemes pakalpojumiem.

Ņemot vērā, ka lidosta kopš 01.01.2010. AirBaltic atsevišķi piemēro maksu par konkrētas CI izmantošanu un maksu par virszemes pakalpojumiem un ka lietā izvērtējamas lidostas darbības, sniedzot pakalpojumus aviokompānijām AirBaltic un Ryanair, nevis virszemes pakalpojumu sniedzējiem, šajā lietā CI pakalpojumi saprotami kā pakalpojumi aviokompānijai.

Pieprasījums pēc CI no virszemes pakalpojumu sniedzēja un aviopārvadātāju viedokļa ir atkarīgs no aviokompānijas pieprasījuma pēc konkrētiem virszemes pakalpojumiem. CI infrastruktūra ir paredzēta konkrētu virszemes pakalpojumu sniegšanai un nav aizvietoājama ar citu infrastruktūru. Tādējādi CI konkrētu virszemes pakalpojumu sniegšanai veido atsevišķu konkrētās preces tirgu. Tomēr, ņemot vērā, ka lidosta ir vienīgā CI pakalpojumu sniedzēja lidostā, lidostas tirgus varas izvērtēšanai lietā nav nepieciešams izdalīt katru CI pakalpojumu kā atsevišķu konkrētās preces tirgu, tādējādi par konkrētās preces tirgu nosakāms CI pakalpojumu tirgus.

2.4. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus

Pieprasījums pēc lidlauka infrastruktūras un lidostas un trešo pušu pakalpojumiem lidostā ir atkarīgs no pieprasījuma pēc aviopārvadājumu pakalpojumiem, proti, ja no pasažieru viedokļa lidojumi uz/no Lidostas „Rīga” nav aizvietojami ar lidojumiem no citām lidostām, tad arī aviokompānijām lidostas pakalpojumi Lidostā „Rīga” nav aizvietojami ar pakalpojumiem citās lidostās. Tādēļ konkurence starp lidostām ir tieši atkarīga no tā, vai un cik lielā mērā pārklājas teritorijas, kurās tās piesaista pasažierus, un līdz ar to, cik lielā mērā lidostas ir savstarpēji aizvietojamās. Kā Konkurences padome atzinusi Lēmuma Nr.134 4.2.punktā, pasažieru aviopārvadājumu pakalpojumi no citām Lidostai „Rīga” tuvāk esošajām lidostām no pasažieru viedokļa nav aizvietojami. Konkurences padomes ieskatā šobrīd faktiskie apstākļi nav būtiski mainījušies. Tas nozīmē, ka ģeogrāfiskā tirgus robežas ir ierobežotas ar Lidostas „Rīga” teritoriju, jo lidostas pakalpojumi, kas ir pieprasīti Lidostā „Rīga”, nav aizvietojami ar pakalpojumiem citās lidostās. Līdz ar to, lietā visu konkrēto preču tirgu ģeogrāfiskā robeža ir Lidostas „Rīga” teritorija.

2.5. Konkrētās preces tirgi

Ņemot vērā lēmuma 2.punktā sniegto izvērtējumu, lietā izdalāmi sekojoši konkrētie tirgi:

1. Lidlauka pamata infrastruktūras pakalpojumu tirgus Lidostā „Rīga”.

2. Pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojuma tirgus Lidostā „Rīga”.
3. Perona pakalpojumu tirgus Lidostā „Rīga”.
4. Centralizētās infrastruktūras pakalpojumu tirgus Lidostā „Rīga”.

3. Lidostas dominējošais stāvoklis

3.1. Lidlauka pamata infrastruktūras pakalpojumu tirgus

Attiecībā uz lidlauka pamata infrastruktūras (PI) pakalpojumiem Lidostā „Rīga” nepastāv piedāvājuma puses aizvietojamība un pieeju PI var nodrošināt vienīgi lidosta, tādēļ tā atrodas dominējošā stāvoklī PI pakalpojumu tirgū Lidostā „Rīga”.

3.2. Pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojuma tirgus

Pasažieru ar kustību traucējumiem (PRM) pārvietošanas pakalpojuma nodrošināšanas pienākumu nosaka regula (EK) Nr.1107/2006.¹¹ Atbilstoši minētās regulas noteikumiem lidostai ir pienākums Lidostā „Rīga” nodrošināt pasažieriem PRM pakalpojumu. Lidosta pati var nodrošināt PRM pakalpojumu vai slēgt līgumu par pakalpojuma sniegšanu ar trešajām personām. Konkrētajā gadījumā Lidostā „Rīga” PRM pakalpojumu sniedz tikai lidosta un aviopārvadātājiem nav izvēles iespējas attiecībā uz pakalpojuma sniedzēju, tādējādi lidosta atrodas dominējošā stāvoklī PRM pakalpojuma tirgū Lidostā „Rīga”.

3.3. Perona pakalpojumu tirgus

Līdz 01.10.2010. lidosta bija vienīgais tirgus dalībnieks, kuram bija tiesības sniegt perona pakalpojumus Lidostā „Rīga”.¹² Izpildoties Noteikumos Nr.447 noteiktajam kritērijam (2 milj. apkalpoto pasažieru gadā), atbilstoši Noteikumu Nr.447 28.2.punktam Satiksmes ministrija konkursa kārtībā izvēlējās otru virszemes pakalpojumu sniedzēju SIA „North Hub Services”, kas no 01.10.2010. ieguva tiesības sniegt perona pakalpojumus Lidostā „Rīga”.¹³ AirBaltic uzsāka izmantot SIA „North Hub Services” perona pakalpojumus no 01.01.2011., kad zaudēja spēku AirBaltic un lidostas virszemes pakalpojumu līgums.

Nemot vērā iepriekšminēto, secināms, ka līdz 01.01.2011. lidosta atradās dominējošā stāvoklī perona pakalpojumu tirgū Lidostā „Rīga”. Lidostas iespējamo dominējošo stāvokli perona pakalpojumu tirgū pēc 01.01.2011. Konkurences padome nevērtē, jo AirBaltic pēc 01.01.2011. vairs neizmanto lidostas perona pakalpojumus, līdz ar to perona pakalpojumu tirgū attiecībā pret AirBaltic lidostas darbībās nav konstatējamā LESD 102.panta a) un c) apakšpunktā noteikto aizliegumu tiesiskā sastāva pazīmes.

3.4. Centralizētās infrastruktūras pakalpojumu tirgus

Centralizētā infrastruktūra (CI) ir tāda lidostas infrastruktūra, kuras sadalīšana vai paplašināšana ir sarežģīta, finansiāli neizdevīga vai negatīvi ietekmē apkārtējo vidi,

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (05.07.2006.), par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis 26.07.2006., L 204, 1.lpp.

¹² Lidostas 02.09.2010. vēstule Nr.1.0/33-IP (2.sējuma 2.lapa)

¹³ AirBaltic 28.10.2010. vēstule Nr.303/10/10 (4.sējuma 147.lpp.)

tādējādi šādas infrastruktūras pārvaldi nodrošina lidostas administrācija vai lidostas administrācijas pilnvarota persona (Noteikumu Nr.447 16.punkts). Lidostā „Rīga” CI pārvaldi nodrošina lidosta. Tādējādi attiecībā uz CI pakalpojumiem Lidostā „Rīga” nepastāv piedāvājuma puses aizvietojamība un pieeju CI var nodrošināt vienīgi lidosta, tādēļ tā atrodas dominējošā stāvoklī CI pakalpojumu tirgū Lidostā „Rīga”.

4. Ietekmētais tirgus – aviopārvadājumu tirgus

Lai vērtētu lidostas darbības atbilstoši LESD 102.pantam, jānoskaidro, vai AirBaltic un Ryanair ir konkurenti un lidostas darbības var ietekmēt to savstarpējo konkurenci.

Gan AirBaltic, gan Ryanair veic starptautiskos pasažieru aviopārvadājumus uz/no Lidostas „Rīga”. Lidosta „Rīga” ir AirBaltic bāzes lidosta, turpretī Lidosta „Rīga” nav Ryanair bāzes lidosta.¹⁴ AirBaltic uz/no Lidostas „Rīga” veic regulāros tiešo, tranzīta un transfēra pasažieru,¹⁵ čartera un kravu aviopārvadājumus (tie ir kompleksi pārvadājumi, kuros vienlaicīgi pārvadā gan pasažierus, gan kravas), turpretī Ryanair nodrošina tikai tiešo pasažieru pārvadājumus, kas ir tipiski zemo cenu aviokompānijām.

Gan AirBaltic, gan Ryanair sevi pozicionē kā zemo cenu jeb zemo izmaksu aviokompānijas,¹⁶ tomēr AirBaltic un Ryanair biznesa modeļi ir atšķirīgi. Attiecībā uz Lidostu „Rīga” AirBaltic veic tiešo, tranzīta un transfēra, čartera un kravas pārvadājumus, kas nav raksturīgi zemo cenu aviokompānijām, kuras veic tikai tiešo pasažieru pārvadājumus, kā tas ir Ryanair gadījumā. Tāpat AirBaltic sniedz pasažieriem arī augstāka līmeņa un komforta pakalpojumus (piemēram, pasažieri no gaisa kuģa uz termināli var nokļūt arī pa gaisa tiltu vai ar autobusu), turpretī Ryanair saviem pasažieriem nodrošina tikai pasažieru kāpnes izkāpšanai no gaisa kuģa, un pasažieri no gaisa kuģa līdz terminālim iet ar kājām. Tādējādi AirBaltic būtu vērtējama kā aviokompānija ar zemo cenu aviokompānijas iezīmēm, bet Ryanair kā tipiska zemo cenu aviokompānija.¹⁷ Neatkarīgi no tā, ka zemo cenu aviokompānijas pieprasa zemāka līmeņa lidostas pakalpojumus, Ryanair ir uzskatāma par AirBaltic konkurentu, ņemot vērā, ka AirBaltic un Ryanair darbojas vienos un tajos pašos aviopārvadājumu tirgos, kā konstatēts turpmāk lēmumā.

Patērētāju pieprasījums pēc aviopārvadājumu pakalpojumiem ir balstīts uz konkrēta maršruta nepieciešamību, t.i., nolemjot nokļūt kādā galamērķī patērētāja izvēle ir vērsta uz aviokompāniju piedāvājumiem, kuras nodrošina lidojumu konkrētā maršrutā uz vēlamo galamērķi. Atšķirīgu pieprasījumu veido patērētāji, kuriem nepieciešams iespējami īsā laikā nokļūt galamērķī, un pasažieri, kam laika faktors nav būtisks. Pasažieri, kuriem laika faktors ir būtisks, izvēlēsies tiešos lidojumus, lai iespējami ātri nokļūtu galamērķī, turpretī pasažieri, kuriem laika faktors nav būtisks, var izvēlēties arī tranzīta vai transfēra lidojumus. Šāda pieeja saskan arī ar Eiropas Komisijas pieeju,

¹⁴ Ryanair ir Īrijā ar reģistrācijas Nr.104547 reģistrēta komercsabiedrība ar biroju Dublinas lidostā Īrijā.

¹⁵ **Tiešie pasažieri** ir pasažieri, kuriem konkrētā lidosta ir izcelsmes vai galamērķa lidosta. Transfēra un tranzīta pasažieri ir pasažieri, kuri izlido no lidostas tajā pašā gaisa kuģī, ar kuru ielidojuši, vai citā gaisa kuģī, ja atrašanās laikā lidostā viņiem nav jāpamet lidostas kontrolējamā teritorija, t.i. **transfēra pasažieris** ir pasažieris, kas izmanto konkrēto lidostu, lai atlidojot no citas lidostas, pārsēstos, un turpinātu ceļu ar citu reisu, bet **tranzīta pasažieris** ir pasažieris, kas ielido lidostā un turpina savu lidojumu ar to pašu reisu.

¹⁶ Zemo cenu jeb zemo izmaksu aviokompānijas jeb pārvadātāji pamatā piedāvā zemākas pakalpojumu cenas un zemāku lidojumu komforta līmeni. Zemāka lidojumu komforta līmeņa nodrošināšana ļauj tām samazināt izmaksas un noteikt zemākas cenas. Parasti zemo cenu aviokompānijas pieprasa saviem klientiem atsevišķu maksu par papildus pakalpojumiem.

¹⁷ „«airBaltic» nominēta kā pasaules labākā zemo cenu aviokompānija”, 17.09.2010., <http://www.apollo.lv/portal/news/articles/214779>

definējot konkrētos tirgus aviopārvadājumu tirgū.¹⁸ Tomēr, ņemot vērā, ka Ryanair veic tikai tiešos lidojumus, AirBaltic un Ryanair izteikta konkurence veidojas pasažieru tiešajos pārvadājumos. Tādējādi katrs tiešais lidojums ir definējams kā konkrētais tirgus. Maršruti, kuros lidojumus 2010.gada 1.pusgadā veica gan AirBaltic, gan Ryanair redzami 1.tabulā:

1.tabula. Maršruti, kuros lidojumus 2010.gada 1.pusgadā veica gan AirBaltic, gan Ryanair

Valsts	Maršruts	Lidosta	Aviokompānija
Lielbritānija	Londona	Stansted	Ryanair
		Gatwick	AirBaltic
Īrija	Dublina	Dublin	Ryanair, AirBaltic
Zviedrija	Stokholma	Skavsta	Ryanair
		Arlanda	AirBaltic
Norvēģija	Oslo	Rygge	Ryanair
		Gardermoen	AirBaltic
Beļģija	Brisele	Charleroi	Ryanair
		Brisele	AirBaltic
Vācija	Diseldorfā	Niederrhein	Ryanair
		Diseldorfā	AirBaltic
Itālija	Milāna	Bergamo	Ryanair
		Malpensa	AirBaltic
Vācija	Frankfurte	Hahn	Ryanair
		Frankfurte	AirBaltic
Somija	Tampere	Tampere	Ryanair, AirBaltic

AirBaltic un Ryanair no Lidostas „Rīga” veic lidojumus uz tām pašām valstīm, bet galvenokārt uz atšķirīgām lidostām. Neatkarīgi no tā, AirBaltic un Ryanair ir uzskatāmi par konkurentiem, jo gan no pārvadātāja, gan pasažiera viedokļa lidojumu mērķis attiecīgajos maršrutos galvenokārt ir vienas un tās pašas valsts pilsētas. Līdz ar to tiešajos lidojumos, ko veic gan AirBaltic, gan Ryanair no Lidostas „Rīga”, konkurence var tikt ietekmēta iepriekšminēto lidostas darbību rezultātā.

5. LESD 102.panta a) apakšpunkta pārkāpuma pazīmju izvērtējums

LESD 102.panta a) apakšpunkts nosaka aizliegumu uzņēmumam, kam ir dominējošs stāvoklis iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, izmantot šo stāvokli ļaunprātīgi, tai skaitā tieši vai netieši uzspiest netaisnīgas pārdošanas cenas vai citus netaisnīgus tirdzniecības nosacījumus. Iesniedzējs uzskata, ka Ryanair piemērotā lidostas pakalpojumu maksa nesedz attiecīgo pakalpojumu pašizmaksu, kādēļ lidosta izmaksu segšanai iespējams izmanto no pārējām aviosabiedrībām saņemtos maksājumus, un iespējams tādēļ citiem aviopārvadātājiem lidosta ir noteikusi nepamatoti augstas pakalpojumu maksas, tādējādi uzskatot tās par pārmērīgām jeb netaisnīgām LESD 102.panta a) apakšpunkta izpratnē.

Konkurences padome pārbaudīja, vai pastāv pārmērīgu jeb netaisnīgu lidostas perona pakalpojumu cenu pazīmes. Konkurences padome salīdzināja AirBaltic noteiktās virszemes pakalpojumu maksas Tallinas lidostā Igaunijā, Viļņas lidostā Lietuvā un Ārlandas lidostā Zviedrijā, kur tās noteiktas pēc līdzīgiem principiem kā Lidostā

¹⁸ Komisijas 14.07.1999. lēmuma 2000/74/EC Virgin/British Airways lietā 81.punkts, Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/...>

„Rīga”. Izvērtējot virszemes pakalpojumu cenas iepriekšminētajās lidostās, jāsecina, ka Tallinas lidostā Igaunijā, Viļņas lidostā Lietuvā un Ārlandas lidostā Zviedrijā kopumā AirBaltic ir noteiktas ievērojami augstākas pakalpojumu maksas nekā Lidostā „Rīga”¹⁹ (skatīt 5.pielikumu), tādēļ Konkurences padome nesaskata pazīmes, ka AirBaltic Lidostā „Rīga” būtu piemērotas pārmērīgas jeb netaisnīgas lidostas pakalpojumu maksas.

Norādot uz iespējamību, ka Ryanair piemērotā lidostas pakalpojumu maksa nesedz attiecīgo pakalpojumu pašizmaksu, ka Ryanair bez objektīva pamatojuma tiek piemērota zemāka pakalpojuma maksa, Iesniedzējs faktiski ir norādījis uz tā tiesisko interešu aizskārumu, kas iespējams rodas no lidostas rīcības, nosakot Ryanair nepamatoti zemāku maksu nekā AirBaltic, kas var radīt Ryanair labvēlīgākus konkurences apstākļus aviopārvadājumu tirgū. Konkrētajā gadījumā var tikt radīti nelabvēlīgāki konkurences apstākļi AirBaltic lejupējā aviopārvadājumu tirgū, ja lidosta augšupējā lidostas pakalpojumu tirgū piemēro nevienādus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos ar AirBaltic un Ryanair, kas izvērtējams saskaņā ar LESD 102.panta c) apakšpunktu. Lidostas darbības atbilstību 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpuma pazīmēm Konkurences padome izvērtē turpmāk lēmumā.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Konkurences padome nekonstatē LESD 102.panta a) apakšpunkta tiesiskā sastāva pazīmes lidostas darbībās.

6. LESD 102.panta c) apakšpunkta pārkāpuma pazīmju izvērtējums

Iesniedzēja ieskatā pēc 01.11.2009., ņemot vērā lidostas rīcību, tai piemērojot atšķirīgu lidostas sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas modeli aviopārvadātājam Ryanair (vienota maksa par pārvadāto pasažieri) pretēji kā AirBaltic (maksa par katru atsevišķu pakalpojumu par katru apkalpoto gaisa kuģi), Ryanair bez objektīva pamatojuma tiek piemērota zemāka lidostas pakalpojumu maksa. Iesniedzējs uzskata, ka iepriekšminētajā situācijā lidosta pārkāpj LESD 102.panta c) apakšpunktā noteikto aizliegumu, jo lidosta kā dominējošā stāvoklī esošs uzņēmums piemēro nevienādus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos, tādējādi radot Ryanair konkurences priekšrocības.

LESD 102.panta c) apakšpunkts nosaka aizliegumu uzņēmumam, kam ir dominējošs stāvoklis iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, izmantot šo stāvokli ļaunprātīgi, tai skaitā piemērot atšķirīgus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, tādējādi radot tiem neizdevīgus konkurences apstākļus.

Lai konstatētu LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpuma pazīmes Iesniedzēja norādītajās lidostas darbībās, nepieciešams salīdzināt lidostas pakalpojumu maksas AirBaltic un Ryanair līdzvērtīgiem pakalpojumiem.

6.1. Virszemes pakalpojumi un maksa līgumā ar AirBaltic

(*) stājās spēkā virszemes pakalpojumu līgums starp AirBaltic un lidostu (turpmāk – AirBaltic līgums), kurš aizstāja iepriekšējo (*) līgumu. Uz Konkurences padomes lēmuma pieņemšana brīdī AirBaltic līgums ir izbeigts, jo pēc 01.01.2011. AirBaltic izmanto SIA „North Hub Services” virszemes pakalpojumus. AirBaltic (*) līgums ir sastādīts par pamatu ņemot Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) izstrādāto standarta virszemes apkalpošanas līguma (SGHA) 2008.gada versijas B pielikumu un A pielikumā noteikto pakalpojumu apjoma iedalījumu. (*)

¹⁹ AirBaltic 28.10.2010. vēstule Nr.303/10/10 (4.sējuma 147.lapa)

Atbilstoši lidostas norādītajai informācijai²⁰ un AirBaltic līgumam lidostas regulāri sniedzamie perona pakalpojumi un pakalpojumu komplekta cenas AirBaltic gaisa kuģiem redzamas 2.tabulā.

2.tabula. Lidostas regulāri sniedzamie perona pakalpojumi un pakalpojumu komplekta cenas AirBaltic gaisa kuģiem

(*)

(*) (skatīt 3.tabulu).

3.tabula. Lidostas neregulāri sniedzamie perona pakalpojumi un pakalpojumu cenas AirBaltic gaisa kuģiem

(*)

(*)

Līdzīgu virszemes pakalpojumu apmaksas kārtību (*) noteica AirBaltic un lidostas (*) virszemes pakalpojumu līgums.

Nemot vērā iepriekšminēto, Konkurences padome konstatē, ka lidostas un AirBaltic (*) līgumi nosaka maksu par virszemes pakalpojumiem par katra gaisa kuģa apkalpošanas reizi.

6.2. Virszemes pakalpojumi un maksa līgumā ar Ryanair

Ryanair un lidostas (*) līguma (turpmāk – Ryanair līgums) spēkā esamības termiņš ir noteikts no (*) līdz (*). Līguma izbeigšanas kārtība līgumā nav noteikta. Ryanair līguma 1. un 2.pielikumā ir noteikts plašs sniedzamo virszemes pakalpojumu klāsts atbilstoši Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) izstrādātā standarta virszemes apkalpošanas līguma (SGHA) A pielikumam. Lai arī Ryanair līgums paredz plašu sniedzamo virszemes pakalpojumu klāstu, atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai faktiski Ryanair katra gaisa kuģa apkalpošanai lidosta sniedz mazāk pakalpojumus (skatīt 4.tabulu).²¹

4.tabula. Lidostas faktiski regulāri sniegtie virszemes pakalpojumi Ryanair

(*)

(*)

Papildus laika periodā no 01.01.2010. – 30.06.2010., lidosta janvārī sniedza Ryanair vienu neregulāru perona pakalpojumu – gaisa kuģa sildīšana/dzesēšana par kopējo summu (*) EUR.²²

Neatkarīgi no faktiskā sniegto virszemes pakalpojumu apjoma, saskaņā ar Ryanair līguma noteikumiem lidostai ir pienākums pēc pieprasījuma nodrošināt plašu virszemes pakalpojumu klāstu, (*).

Ryanair līguma (*) grozījumos lidosta un Ryanair vienojas, ka turpmāk par lidostas pakalpojumiem Ryanair maksās par katru izlidojošo pasažieri vienotu cenu ((*) EUR), no kuras tiks segtas gan PI, gan CI, gan virszemes pakalpojumu maksas. Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai Ryanair līguma (*) grozījumos noteiktā vienotā maksa pilnībā nesedz PRM pakalpojumu maksu, tādēļ papildus Ryanair par

²⁰ Lidostas 28.07.2010. vēstule Nr.27IP (1.sējuma 215.lapa)

²¹ Lidostas 28.07.2010. vēstule Nr.27IP (1.sējuma 215.lapa)

²² Lidostas 25.01.2011. vēstule Nr.1.0/3-IP (4.sējuma 200.lapa)

katru pasažieri maksā (*) EUR par PRM pakalpojumu, kas ir daļa no tā izmantošanas maksas (*) EUR. Tādējādi faktiski vienotā maksa par katru izlidojošo pasažieri ir (*) EUR (*) (turpmāk – Vienotā maksa).²³ Ryanair līguma (*) grozījumos lidosta un Ryanair vienojas, ka (*)

Papildus Vienotajai maksai Ryanair līguma 5.punkta (e) un (f) apakšpunktā noteikta maksa par biļešu servisu:

(*)

Atbilstoši Ryanair līgumam minētās maksas ir noteiktas par pasažieru pakalpojumiem, ko apliecina Ryanair līguma 5.punkta e) apakšpunktā noteiktais: „*Kā atlīdzību par lidostas pakalpojumiem, kas norādīti 5.punkta a) līdz d) apakšpunktā [tajos aprakstīti pasažieru pakalpojumi] (..)*”, tādējādi tās nav attiecināmas uz perona pakalpojumiem.

Nemot vērā iepriekšminēto, Konkurences padome konstatē, ka lidostas un Ryanair līgumā PI, PRM, CI (tai skaitā, par CI, kas izmantota pasažieru pakalpojumu sniegšanai) un perona pakalpojumu maksa ietverta vienotā nemainīgā maksājumā par katru izlidojošo pasažieri, izņemot Ryanair līguma (*) grozījumos noteiktos maksājumus.

Ievērojot 6.1. un 6.2.punktā konstatēto, Konkurences padome uzskata, ka, lai noteiktu, vai AirBaltic salīdzinājumā ar Ryanair nav noteiktas diskriminējošas maksas par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem, nepieciešams veikt AirBaltic un Ryanair lidostas sniegto salīdzināmo pakalpojumu izvērtējumu.

6.3. AirBaltic un Ryanair salīdzināmie saņemtie lidostas pakalpojumi

Neatkarīgi no tā, ka AirBaltic un Ryanair līgumos maksa par lidostas pakalpojumiem ir noteikta pēc atšķirīgiem kritērijiem, Konkurences padome uzskata, ka ir iespējams salīdzināt saņemtos pakalpojumus un maksu par tiem.

Lidlauka pamata infrastruktūras (PI) pakalpojumi

Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai gan AirBaltic, gan Ryanair izmanto šādus PI pakalpojumus:

1. Gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojums;
2. Gaisa kuģa operatīvās stāvvietas pakalpojums;
3. Pasažieru un publisko uzgaidāmo telpu un gaiteņu infrastruktūras pasažieriem, kas veic tiešos lidojumus, nodrošināšanas pakalpojums.

Pasažieru ar kustību traucējumiem (PRM) pārvietošanas pakalpojums

Atbilstoši lēmuma 3.2.punktā konstatētajam, PRM pakalpojumu lidosta sniedz gan AirBaltic, gan Ryanair.

Perona pakalpojumi

Atbilstoši lēmuma 6.1.punktā konstatētajam, lidosta sniedz AirBaltic perona pakalpojumus, tādējādi AirBaltic un Ryanair salīdzināmie pakalpojumi ir perona

²³ Lidostas 02.09.2010. vēstule Nr.1.0/33-IP (2.sējuma 3.lpp.)

pakalpojumi. Atbilstoši lēmuma 6.1. un 6.2.punktā konstatētajam, AirBaltic un Ryanair salīdzināmie perona pakalpojumi ir šādi:²⁴

1. Bagāžas apkalpošana (perona daļa);
2. Ārējā strāvas avota nodrošināšana gaisa kuģim;
3. Gaisa kuģa izstumšanas pakalpojums;
4. Pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšana.

Centralizētās infrastruktūras (CI) pakalpojumi

CI pakalpojumu sniegšana ir pakārtota konkrētu virszemes pakalpojumu, kuru nodrošināšanai nepieciešams izmantot CI, sniegšanai. Atbilstoši iepriekš konstatētajiem perona pakalpojumiem salīdzināmie CI pakalpojumi ir šādi:²⁵

1. Bagāžas apstrādes infrastruktūra izlidojošajiem reisiem (perona daļa);
2. Bagāžas apstrādes infrastruktūra ielidojošajiem reisiem (perona daļa).

6.4. Lidostas pakalpojumu maksa salīdzināmiem pakalpojumiem

Lidlauka pamata infrastruktūras pakalpojumu maksas nosaka Noteikumi Nr.1662 un tās ir:

1. Gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās pakalpojums – 2,05 EUR vai ekvivalenta summa latos atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam valūtas kursam par katrām 1000 gaisa kuģa maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas kilogramiem (noapaļojot uz augšu līdz 10 kg) katrā pacelšanās un nosēšanās reizē;
2. Gaisa kuģa operatīvās stāvvietas pakalpojums – pirmā stunda ir bez maksas, bet par otro un katru nākamo stundu par katrām 1000 gaisa kuģa maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas kilogramiem 0,14 EUR vai ekvivalenta summa latos atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam valūtas kursam, bet ne mazāk kā 30 EUR (vai ekvivalenta summa latos atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam valūtas kursam);
3. Pasažieru un publisko uzgaidāmo telpu un gaiteņu, kā arī citas pasažieru apkalpošanai nepieciešamās pasažieru termināļu infrastruktūras nodrošināšanas pasažieriem, kas veic tiešos lidojumus, pakalpojums – 2,18 LVL vai ekvivalenta summa Eiropas Savienības vienotajā valūtā atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam valūtas kursam par katru izlidojošo pasažieri.

Pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojuma maksu nosaka lidosta, kas ir (*) EUR par katru izlidojošo pasažieri.²⁶

Perona pakalpojumu maksa noteikta lidostas virszemes pakalpojumu līgumos ar aviokompānijām. AirBaltic un Ryanair salīdzināmie perona pakalpojumi (bagāžas apkalpošana, ārējā strāvas avota nodrošināšana, gaisa kuģa izstumšana pirms izlidošanas, pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšana) AirBaltic veido daļu no katrā gaisa kuģa apkalpošanas reizē sniedzamā pakalpojumu komplekta, par ko noteikta kopēja maksa.

²⁴ Pakalpojumi norādīti salīdzināmiem gaisa kuģiem - AirBaltic B757-200 tipa gaisa kuģim un Ryanair B737-800 tipa gaisa kuģim. Ryanair izmanto tikai viena tipa gaisa kuģus. Lidostas 28.07.2010. vēstule Nr.27IP (1.sējuma 215.lpp.).

²⁵ Pakalpojumi norādīti salīdzināmiem gaisa kuģiem - AirBaltic B757-200 tipa gaisa kuģim un Ryanair B737-800 tipa gaisa kuģim. Ryanair izmanto tikai viena tipa gaisa kuģus. Lidostas 28.07.2010. vēstule Nr.27IP (1.sējuma 215.lpp.).

²⁶ Maksa par PRM pakalpojumu piemērojama saskaņā ar 10.12.2008. lidostas valdes lēmumu (Protokols Nr.55). PRM pakalpojuma maksu nepiemēro par pasažieriem, kas jaunāki par 2 gadiem.

Centralizētās infrastruktūras pakalpojumu maksu nosaka lidosta. Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai 2010.gada 1.pusgadā noteikta sekojoša maksa par bagāžas apstrādes centralizētās infrastruktūras pakalpojumiem:

1. Bagāžas apstrādes infrastruktūra izlidojošajiem reisiem – (*) LVL/reiss;
2. Bagāžas apstrādes infrastruktūra ielidojošajiem reisiem – (*) LVL/reiss.

6.5. AirBaltic un Ryanair samaksātās lidostas pamata infrastruktūras, centralizētās infrastruktūras, pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas un perona pakalpojumu maksas 2010.gada 1.pusgadā

Kā konstatēts lēmuma 6.3.punktā, gan AirBaltic, gan Ryanair izmanto lidlauka pamata infrastruktūras (PI), centralizētās infrastruktūras (CI), pasažieru ar kustību traucējumiem (PRM) pārvietošanas un perona pakalpojumus. AirBaltic maksa par PI, CI, PRM un perona pakalpojumiem 2010.gada 1.pusgadā aprēķināta atbilstoši lidostas izrakstītajiem rēķiniem. Atbilstoši lēmuma 2.pielikumā veiktajiem aprēķiniem, konstatējams, ka AirBaltic PI pakalpojumu maksa aprēķināta atbilstoši Noteikumos Nr.1662 noteiktajām pakalpojumu maksām, CI un PRM pakalpojumu maksa aprēķināta atbilstoši lidostas apstiprinātajām maksām un perona pakalpojumu maksa atbilstoši AirBaltic līgumā noteiktajiem principiem.

Kā konstatēts lēmuma 6.2.punktā, Ryanair maksa par biļešu servisu ir maksa par pasažieru pakalpojumiem (izņemot PRM pakalpojumu), tādēļ tā nav attiecināma uz perona pakalpojumiem. Ryanair maksa par PI, CI, PRM un perona pakalpojumiem veidojas no Vienotās maksas par katru izlidojošo pasažieri. Tādējādi Ryanair maksa par PI, CI, PRM un perona pakalpojumiem ir atkarīga no izlidojošo pasažieru skaita un šāds maksas aprēķināšanas princips Ryanair tiek piemērots arī tādiem pakalpojumiem, kuriem maksa AirBaltic netiek noteikta pēc apkalpoto pasažieru skaita. Kā redzams lēmuma 2.pielikumā, AirBaltic vienīgi PI pakalpojumu maksa par pasažieru apkalpošanu un PRM pakalpojuma maksa ir atkarīga no pārvadāto pasažieru skaita. Lai varētu salīdzināt AirBaltic un Ryanair maksātās pakalpojumu maksas lidostai, vispirms (1) nepieciešams aprēķināt Ryanair PI, CI un PRM pakalpojumu maksas atbilstoši metodikai, kāda piemērota AirBaltic, un (2) Ryanair Vienotās maksas summu sadalīt pa attiecīgajiem pakalpojumiem. Lidosta ir apliecinājusi, ka „ienākumu no Ryanair sniegtajiem pakalpojumiem pārdale notiek vienu reizi mēnesī, attiecinot ienākumus pa pakalpojumu veidiem.”²⁷ (*) Sekojot Ryanair līguma (*) grozījumos noteiktajam principam, vispirms lidostas ienākumi no Ryanair Vienotās maksas novirzāmi PI pakalpojumu maksu segšanai. Attiecībā uz CI, PRM un perona pakalpojumu maksu Ryanair līguma (*) grozījumi neparedz kārtību, kādā secībā Vienotās maksas summa tiek novirzīta minēto pakalpojumu apmaksai. Attiecinot Vienoto maksu uz CI, PRM un perona pakalpojumu maksu, Konkurences padome piemēro kārtību, kādu lidosta norādījusi 28.07.2010. vēstules Nr.27IP 4.pielikumā,²⁸ kas pēc PI pakalpojumu maksu segšanas paredz secīgi segt PRM pakalpojuma maksu, CI pakalpojumu maksas (tai skaitā maksa par CI, kas izmantota pasažieru pakalpojumu sniegšanai) un perona pakalpojumu maksu. Tādējādi iespējams noskaidrot, vai Ryanair Vienotās maksas summa sedz pēc vienādas metodikas kā AirBaltic aprēķinātas lidostas pakalpojumu maksas.

Konkurences padomes ieskatā ir pamatoti salīdzināt Ryanair un AirBaltic pakalpojumu maksas, kas aprēķinātas saskaņā ar normatīvajiem aktiem (PI pakalpojumu maksas) un mērvienībām, kas atspoguļo pakalpojuma izmaksu rašanos, jo

²⁷ Lidostas 03.06.2011. vēstule Nr.1.1/23-K (5.sējuma 3.lapa)

²⁸ Lietas 1.sējuma 209.lapa

attiecīgo pakalpojumu maksas iekasēšanas pienākumu lidostai uzliek normatīvais akts vai to izmaksas veidojas par faktiski sniegto pakalpojumu apjomu un no pienākuma sniegt pakalpojumu neatkarīgi no tā, cik pasažieru Ryanair konkrētajā reisā pārvadā.

Ryanair maksājamās lidostas pakalpojumu maksas atbilstoši AirBaltic piemērotajai maksu noteikšanas metodikai

Ryanair maksājamā PI, CI, PRM pakalpojumu maksa un samaksātā perona pakalpojumu maksa 2010.gada 1.pusgadā redzama 3.pielikumā. Ryanair maksājamā PI pakalpojumu maksa 2010.gadā aprēķināta atbilstoši Noteikumos Nr.1662 noteiktajām pakalpojumu maksām, CI un PRM pakalpojumu maksa aprēķināta atbilstoši lidostas apstiprinātajām maksām. Ryanair samaksātā perona pakalpojumu maksa 2010.gada 1.pusgadā aprēķināta kā pārpalikums no Vienotās maksas.

Ryanair maksātās Vienotās maksas sadalījums pa pakalpojumiem

Atbilstoši lidostas izrakstītajiem rēķiniem Ryanair 2010.gada 1.pusgadā lidostai samaksātā Vienotā maksa ir redzama 5.tabulā, savukārt Vienotās maksas sadalījums pa pakalpojumu grupām redzams 6.tabulā.

5.tabula. Ryanair Vienotā maksa 2010.gada 1.pusgadā

Mēn.	PAX*** skaits	Vienotā maksa (EUR (*))				PRM pakalpojuma maksa (EUR (*))				Kopā	
		Rēķ.Nr.	Summa (EUR)	Summa (LVL)	LVL/PAX	Rēķ.Nr.	Summa (EUR)	Summa (LVL)	LVL/PAX	Mēn.	LVL/PAX
Jan. 2010	(*)	80440	(*)	(*)	(*)	80444	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Feb. 2010	(*)	81455	(*)	(*)	(*)	81456	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Mar. 2010	(*)	82094	(*)	(*)	(*)	82095	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Apr. 2010	(*)	83344	(*)	(*)	(*)	83345	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Mai. 2010	(*)	84560	(*)	(*)	(*)	84532	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Jūn. 2010	(*)	85543	(*)	(*)	(*)	85814	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Kopā:										(*)	

* izņemot pasažierus, kas jaunāki par 2 gadiem, jo Vienotā maksa tiem netiek piemērota

** saskaņā ar Latvijas Bankas valūtas kursu 1 EUR = 0.702804 LVL

*** PAX – saīsinājums vārdam „pasažieris”

6.tabula. Ryanair Vienotās maksas sadalījums pa pakalpojumu grupām 2010.gada 1.pusgadā

	Jan. 2010	Feb. 2010	Mar. 2010	Apr. 2010	Mai. 2010	Jūn. 2010	Kopā
PI	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
PRM	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
CI	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Perona u.c.	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Kopā	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)

6.6. AirBaltic un Ryanair pakalpojumu maksu salīdzinājums

Atbilstoši lēmuma 3.pielikumā aprēķinātajām Ryanair maksājamām PI, PRM un CI pakalpojumu maksām un 6.tabulā veiktajam Ryanair Vienotās maksas sadalījumam pa pakalpojumu veidiem, konstatējams, ka Vienotā maksa sedz Ryanair maksājamās PI,

PRM un CI pakalpojumu maksas 2010.gada 1.pusgadā. Tā kā iepriekšminētās lidostas pakalpojumu maksas ir atkarīgas no gaisa kuģa svara (gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās, gaisa kuģu operatīvās stāvvietas maksa), pasažieru skaita (tiešo pasažieru apkalpošanas PI pakalpojumu maksa, PRM pakalpojuma maksa), apkalpoto gaisa kuģu skaita (bagāžas apstrādes CI pakalpojumu maksa, perona pakalpojumu maksa), tad lidostas piemērotās pakalpojumu maksas AirBaltic un Ryanair salīdzināmas par vienu vienību (skatīt 7.tabulu).

7.tabula. PI, PRM un CI pakalpojumu, kurus izmanto gan AirBaltic, gan Ryanair, maksas par vienu vienību 2010.gada 1.pusgadā salīdzinājums

Pakalpojums	Vienība	Maksa (LVL)	Ryanair			AirBaltic		
			Skaitis	Summa (LVL)	Par vienību	Skaitis	Summa (LVL)	Par vienību
<i>PI pakalpojumu maksa</i>								
gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās	1000 kg	1,44	(*)	(*)	1,44	(*)	(*)	1,44
gaisa kuģa operatīvā stāvvietā	*	*	*	(*)	*	(*)	(*)	(*)
tiešo pasažieru apkalpošana	PAX	2,18	(*)	(*)	2,18	(*)	(*)	2,18
<i>CI pakalpojumu maksa</i>								
Bagāžas apstrādes infrastruktūra ielidojošiem reisiem	Reiss	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
Bagāžas apstrādes infrastruktūra izlidojošiem reisiem (perona daļa)	Reiss	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
<i>PRM pakalpojuma maksa</i>								
PRM	PAX	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
<i>Perona pakalpojumu maksa</i>								
Perona pakalpojumi	G/K	-	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)

* pirmā stunda bez maksas, par otro un katru nākamo stundu par katriem 1000 gaisa kuģa maksimāli pieļaujamās pacelšanās masas kilogramiem nosaka maksu – EUR 0,14 vai ekvivalentu summu latos atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam valūtas kursam, bet ne mazāk kā EUR 30 (vai ekvivalentu summu latos atbilstoši Latvijas Bankas noteiktajam valūtas kursam).

Atbilstoši 7.tabulā norādītajai informācijai konstatējams, ka 2010.gada 1.pusgadā lidosta piemēroja vienādu pakalpojumu maksu par vienādiem PI, CI un PRM pakalpojumiem, bet atšķirīgas pakalpojumu maksas par gaisa kuģu operatīvās stāvvietas pakalpojumu un perona pakalpojumiem.

Gaisa kuģu operatīvās stāvvietas pakalpojuma maksa

Atbilstoši Noteikumiem Nr.1662 gaisa kuģu operatīvās stāvvietas izmantošana pirmo stundu ir bez maksas. (*) Izvērtējot gaisa kuģu operatīvās stāvvietas pakalpojumu maksu atšķirības, secināms, ka gaisa kuģu operatīvās stāvvietas pakalpojuma maksa pamatoti AirBaltic un Ryanair piemērojama atšķirīga.

Perona pakalpojumu maksa

AirBaltic un Ryanair salīdzināmie perona pakalpojumi (bagāžas apkalpošana, ārējā strāvas avota nodrošināšana, gaisa kuģa izstumšana pirms izlidošanas, pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšana) AirBaltic veido daļu no katrā gaisa kuģa apkalpošanas reizē sniedzamā pakalpojumu komplekta, par ko noteikta kopēja maksa. Kā redzams 7.tabulā, AirBaltic perona pakalpojumu komplekta maksa vidēji par viena gaisa kuģa apkalpošanu 2010.gada 1.pusgadā bija (*) LVL, bet Ryanair maksa par perona apkalpošanu veidoja (*) LVL.

AirBaltic perona pakalpojumu komplektā ietilpst vairāki pakalpojumi, kas tiek sniegti kompleksi, piemēram, vieni un tie paši darbinieki veic gan bagāžas, gan kravu un pasta apkalpošanu, tādējādi salīdzināmo pakalpojumu maksas izdalīšana no kopējās

pakalpojumu komplekta maksas nav lietderīga. Lai izvērtētu salīdzināmo perona pakalpojumu maksu atšķirības AirBaltic un Ryanair, Konkurences padome salīdzināja perona pakalpojumu skaitu, apjomu, pakalpojumu komplekta pašizmaksu AirBaltic un Ryanair salīdzināmiem gaisa kuģiem²⁹ par viena gaisa kuģa apkalpošanu un noteikto peļņas normu.

AirBaltic gaisa kuģa B 757-200 pašizmaksas aprēķins un pēc tādas pašas metodikas aprēķināta Ryanair gaisa kuģa perona pakalpojumu pašizmaksas atbilstoši lidostas izmaksām 2010.gada 1.pusgadā redzama 4.pielikumā. Bagāžas apkalpošanas, ārējā strāvas avota nodrošināšanas, gaisa kuģa izstumšanas, pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšanas pakalpojumus izmanto gan AirBaltic, gan Ryanair, tomēr perona pakalpojumu saturs un apjoms ir atšķirīgs, kā arī atšķiras pakalpojumu skaits (AirBaltic izmanto vairāk pakalpojumus), tādējādi arī kopējā pašizmaksas atšķiras un tā pamatoti Ryanair veidojas zemāka gan kopā par perona apkalpošanu, gan vienādiem pakalpojumiem (skatīt 4.pielikumu):

(*)

Lidosta norāda, ka Ryanair pašizmaksas aprēķinā nav iekļaujamas lidostas Virszemes apkalpošanas departamenta administrācijas izmaksas un pārējās administratīvās izmaksas, pretēji kā AirBaltic. Lidosta norāda, ka Virszemes apkalpošanas departamenta administrāciju veido departamenta direktors, departamenta direktora vietnieks, pasažieru un gaisa kuģu apkalpošanas nodaļu vadītāji, personāla resursu plānotājs un administrators. Minētie darbinieki nodrošina pilna servisa aviokompāniju apkalpošanas kvalitātes kontroli, komunikāciju ar vietējiem pārstāvjiem un apkalpošanā iesaistīto resursu plānošanu. Ryanair pašizmaksas aprēķinā nav iekļaujamas lidostas Virszemes apkalpošanas departamenta administrācijas izmaksas, jo Ryanair kā zemo cenu aviosabiedrības apkalpošanas kvalitātes kontroli veic koordinatori, kuru izmaksas iekļautas perona pakalpojumu pašizmaksā, un komunikāciju ar Ryanair pārstāvjiem veic maiņas priekšnieks vai koordinators.³⁰

Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai pārējās administratīvās izmaksas nav attiecināmas uz Ryanair virszemes pakalpojumu pašizmaksu, jo Ryanair apkalpošanas prasības ir standartizētas (vienkāršotas), tāpēc nav nepieciešami papildu administratīvie resursi. AirBaltic pašizmaksā pārējās administratīvās izmaksas ir iekļaujamas, jo Lidosta „Rīga” ir AirBaltic bāzes lidosta, caur kuru AirBaltic pārvadā arvien vairāk tranzīta pasažierus, kurā palielina gaisa kuģu skaitu un kravas apjomus, līdz ar to izvirzot lidostai arvien jaunus uzdevumus AirBaltic attīstības tempu nodrošināšanai, kam nepieciešami papildu administratīvie resursi. AirBaltic pašizmaksā ietvertas administratīvās izmaksas, kas attiecināmas uz lidostas īstermiņa un ilgtermiņa attīstības īstenošanas personālu.³¹

Izvērtējot lidostas argumentus, jāsecina, ka tie ir tikai daļēji pamatoti. Tā kā vairākas virszemes apkalpošanas funkcijas Ryanair nodrošina cits personāls, tad iespējams Ryanair nebūtu piemērojamas Virszemes apkalpošanas departamenta administrācijas izmaksas tādā apmērā kā citām aviokompānijām, tomēr, piemēram, Ryanair apkalpošanā iesaistīto resursu plānošanu, kas būtu racionāli realizējama centralizēti, nav iespējams veikt bez Virszemes apkalpošanas departamenta administrācijas starpniecības, tādēļ Virszemes apkalpošanas departamenta administrācijas izmaksu nepiemērošana Ryanair apkalpošanas pašizmaksas aprēķinā nekādā apmērā nav pamatota. Nevar apšaubīt, ka lidostas attīstības plānošana ir zināmā mērā pakārtota AirBaltic kā lielākās aviokompānijas darbībai Lidostā „Rīga”, tomēr

²⁹ Saskaņā ar lidostas sniegto informāciju AirBaltic gaisa kuģis B 757-200 ir salīdzināms ar Ryanair gaisa kuģi B 738, jo tie ir līdzīgi pēc pasažieru vietu skaita. Lidostas 02.09.2010. vēstule Nr.1.0/33-IP (2.sējuma 4.lapa).

³⁰ Lidostas 20.10.2010. vēstule Nr.1.0/39-IP (3.sējuma 1.lapa)

³¹ Lidostas 04.02.2011. vēstule Nr.1.0/10-IP (4.sējuma 220.lapa)

lidostas administrācijas izmaksu saistīšana tikai ar AirBaltic darbību un attīstības plāniem nav pamatota. Lidostai kā uzņēmumam ir svarīgi attīstīt Lidostu „Rīga” kopumā, lai apkalpotu arvien vairāk pasažierus, ko nodrošinās visas aviokompānijas, kuras darbojas Lidostā „Rīga”, ne tikai AirBaltic.

Ievērojot iepriekšminēto un no lēmuma 4.pielikumā apkopotās informācijas konstatēto, lidostas sniegto perona pakalpojumu Ryanair pašizmaksa (bez administratīvajām izmaksām) 2010.gada 1.pusgadā ir (*) LVL, bet cena (*) LVL par vienu gaisa kuģa apkalpošanas reizi.

Lidostas pašizmaksa un peļņas norma par katra AirBaltic gaisa kuģa tipa perona apkalpošanu ir atšķirīga (skatīt 8.tabulu).

8.tabula. Lidostas noteiktā peļņas norma, piemērojot perona pakalpojumu komplekta cenas AirBaltic 2010.gada 1.pusgadā

(*)

Lidostas pašizmaksa vidēji par viena AirBaltic gaisa kuģa apkalpošanu 2010.gada 1.pusgadā ir (*) LVL, peļņas norma (*) LVL jeb (*) % un cena (*) LVL.³²

Lidostas perona pakalpojumu pašizmaksa, peļņas norma un cena vidēji par viena AirBaltic un Ryanair gaisa kuģa apkalpošanu 2010.gada 1.pusgadā redzama 9.tabulā.

9.tabula. Lidostas perona pakalpojumu pašizmaksa, peļņas norma un cena vidēji par viena AirBaltic un Ryanair gaisa kuģa apkalpošanu 2010.gada 1.pusgadā

	AirBaltic	Ryanair
Perona pakalpojumu pašizmaksa	(*) LVL	(*) LVL (bez administratīvajām izmaksām)
Peļņas norma	(*) %	(*) %
Perona pakalpojumu komplekta cena	(*) LVL	(*) LVL
Perona pakalpojumu komplekta cenas un pašizmaksas starpība	(*) LVL	(*) LVL

Informācija 9.tabulā atklāj, ka, nosakot AirBaltic perona pakalpojumu komplekta cenu, lidosta ir paredzējusi vidēji (*) % peļņu, bet Ryanair ne tikai nav paredzējusi peļņu, bet noteikusi perona pakalpojumu cenu par 57 % zemāku nekā salīdzināmo pakalpojumu pašizmaksa.

Tā kā Ryanair lidostas perona pakalpojumu pašizmaksa ir (*) LVL par viena gaisa kuģa apkalpošanu, tad, piemērojot tādu pašu peļņas normu kā AirBaltic gadījumā – (*) %, Ryanair perona pakalpojumu komplekta cena viena gaisa kuģa apkalpošanai būtu (*) LVL. Tādējādi Ryanair samaksātā perona pakalpojumu maksa par salīdzināmiem pakalpojumiem vidēji 2010.gada 1.pusgadā bija par 82 % zemāka, nekā maksa, kas Ryanair būtu noteikta, lai segtu izmaksas un veidotu tādu pašu peļņas normu kā vidēji piemērota AirBaltic – (*) %.

Papildus jāņem vērā, ka Ryanair perona pakalpojumu pašizmaksas aprēķinā nav iekļautas administratīvās izmaksas, pretēji kā AirBaltic, tādējādi procentuālā atšķirība ir vēl lielāka.

Ievērojot iepriekšminēto, konstatējams, ka par līdzvērtīgiem pakalpojumiem (bagāžas apstrāde, ārējā strāvas avota nodrošināšana, gaisa kuģa izstumšana pirms izlidošanas, pasažieru kāpņu pie gaisa kuģa nodrošināšana), ievērojot pakalpojumu apjoma atšķirības, lidosta ir piemērojusi būtiski atšķirīgas maksas AirBaltic un Ryanair.

³² Aprēķināts pēc lidostas pašizmaksas un ienākumiem no AirBaltic maksas par 2010.gada 1.pusgadu maršrutos, kuros lidojumus veic gan AirBaltic, gan Ryanair (Lidostas 20.10.2010. vēstule Nr.1.0/39-IP), piemērojot Latvijas Bankas noteikto EUR valūtas kursu 0,702804 LVL.

vienai aviokompānijai nosakot maksu, kas sedz izmaksas, un piemērojot peļņas normu, bet otrai piemērojot maksu, kas nesedz izmaksas.

Tāpat, ņemot vērā, ka Vienotā maksa nav pietiekama, lai segtu Ryanair regulāri izmantoto perona pakalpojumu pašizmaksu, konstatējams, ka par pakalpojumiem, kuri sniedzami pēc Ryanair pieprasījuma, lidosta faktiski vispār nav paredzējusi maksu Ryanair, pretēji kā AirBaltic nosakot maksu par katru pakalpojumu (skatīt lēmuma 6.2.punktu).

Nemot vērā iepriekšminēto, neatkarīgi no tā, ka AirBaltic un Ryanair pastāv izmaksu un pakalpojumu apjoma atšķirības un ka lidosta ir piemērojusi atšķirīgus pakalpojumu maksas noteikšanas kritērijus, līdzvērtīgos darījumos ar AirBaltic un Ryanair diskriminācijas fakts ir konstatējams.

Vienlaicīgi Konkurences padome secina, ka lidostai nav vienota un skaidri saprotama un pamatota metodika, pēc kuras lidosta vadās, nosakot maksu aviopārvadātājiem par virszemes pakalpojumiem. Rezultātā, kā sekas šādai pieejai, nosakot pakalpojumu cenas, ir aviopārvadātāju diskriminācija, radot nevienādu konkurences apstākļus aviopārvadātājiem. Ņemot vērā iepriekš norādīto, jākonstatē, ka:

1. nosakot virszemes pakalpojumu pašizmaksu, Ryanair virszemes pakalpojumu pašizmaksas aprēķinā netiek iekļautas lidostas administratīvās izmaksas, pretēji kā AirBaltic,
2. AirBaltic regulāri sniedzamā perona pakalpojumu komplekta pašizmaksas aprēķinā ietvertas lidostas (*) izmaksas, kuras nav tieši atkarīgas no apkalpoto gaisa kuģu skaita,
3. nosakot perona pakalpojumu cenu, lidosta ir paredzējusi būtiski atšķirīgu peļņas normu par perona pakalpojumu sniegšanu dažādiem gaisa kuģu tipiem AirBaltic,
4. lidosta ne tikai nav paredzējusi peļņu no perona pakalpojumu sniegšanas Ryanair, bet arī Ryanair noteiktā maksa nesedz lidostas perona pakalpojumu pašizmaksu,
5. AirBaltic un Ryanair virszemes pakalpojumu (un arī citu pakalpojumu) maksa tiek piemērota pēc dažādām metodēm – AirBaltic noteikta virszemes pakalpojumu maksa par katra gaisa kuģa apkalpošanu, bet Ryanair nemainīga maksa par katru pārvadāto pasažieri, turklāt no Ryanair maksas par pasažieri paredzēts apmaksāt arī lidostas pamata infrastruktūras, centralizētās infrastruktūras, pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojumu maksas, kuru aprēķinā, tai skaitā, izmantojamas citas pakalpojuma apjoma mērvienības (lēmuma 6.4.punkts).

Lidostai kā dominējošam uzņēmumam ir īpaša atbildība par to, lai tā ar savām darbībām neierobežotu, nekavētu un nedeformētu gan aviopārvadātāju konkurenci, gan virszemes pakalpojumu sniedzēju konkurenci. Lai to nodrošinātu, jo īpaši, nosakot un piemērojot pakalpojumu cenas, lidostas kā dominējošā uzņēmuma darbības pamatā ir jābūt skaidrām, saprotamām un pamatotām metodēm, uz kuru pamata lidosta nosaka pakalpojumu noteikumus un cenas aviopārvadātājiem.

7. Lidostas darbību ietekme uz AirBaltic un Ryanair konkurenci

Kā konstatēts lēmuma 4.punktā, Ryanair ir tipiska zemo cenu aviokompānija, bet AirBaltic ir pilna servisa aviokompānija ar zemo cenu aviokompānijas iezīmēm. AirBaltic darbojas tiešo, tranzīta un transfēra pasažierus pārvadājumu tirgos, veic kravas un pasta pārvadājumus, kā arī čartera lidojumus. Lidosta „Rīga” ir AirBaltic bāzes lidosta, no kuras AirBaltic veic lidojumus uz vairāk kā 50 galamērķiem. Lidojumos no

Lidostas „Rīga” Ryanair ar AirBaltic 2010.gada 1.pusgadā konkurēja 9 no tiem, lai gan potenciāla konkurence saglabājas arī citos maršrutos.

AirBaltic darbībai vairākos tirgos nepieciešams izmantot vairāk lidostas pakalpojumu, kā arī lielākā to apjomā, nekā Ryanair, kas darbojas tikai tiešo pasažieru aviopārvadājumu tirgū. Vienlaicīgi aviokompānijas var samazināt lidostas pakalpojumu īpatsvaru uz vienu gaisa kuģi un pasažieri, piemēram, izmantojot vieglākus gaisa kuģus, tādējādi maksājot mazāku PI pakalpojuma par gaisa kuģa pacelšanos un nosēšanos maksu, un pārvadājot vairāk pasažierus vienā gaisa kuģī, tādējādi samazinot izmaksas uz vienu pārvadāto pasažieri.

Kopumā AirBaltic maksa par gaisa kuģu un pasažieru apkalpošanu lidostās 2009.gadā veidoja 16 % no AirBaltic kopējām izmaksām.³³

Regulārie starptautiskie aviopārvadājumu reisi, kuros konkurē AirBaltic un Ryanair, AirBaltic 2010.gada 1.pusgadā veidoja (*) no visiem veiktajiem reisiem no Lidostas „Rīga”, savukārt AirBaltic izmaksas Lidostā „Rīga” par lidostas pakalpojumiem šajos reisos veidoja (*) LVL.³⁴

Pēc Konkurences padomes aprēķiniem par visiem lidostas sniegtajiem pakalpojumiem 2010.gada 1.pusgadā Ryanair bija jāmaksā (*) LVL, bet faktiski Ryanair samaksāja (*) LVL, kas ir par (*) LVL jeb 11 % mazāk nekā Ryanair kopējā maksājamā lidostas pakalpojumu maksa. Turklāt, ievērojot to, ka lidosta Ryanair perona pakalpojumu komplekta pašizmaksā neiekļauj administratīvās izmaksas, kas to iekļaušanas gadījumā palielinātu maksājamo perona pakalpojumu komplekta cenu un kopējo maksājamo lidostas pakalpojumu maksu, lidostas perona pakalpojumu komplekta cenas samazinājums Ryanair ir vēl lielāks.

Nemot vērā visu iepriekšminēto, lidostas darbības ietekme uz Ryanair un AirBaltic konkurenci vērtējama kā būtiska no aviokompāniju izmaksu viedokļa, kas Ryanair radīja labāku pozīciju pret AirBaltic aviopārvadājumu tirgū.

8. Lidostas argumentu izvērtējums

Lidosta norāda, ka Ryanair ir lielāks gaisa kuģu pasažieru aizpildījums (2010.gada jūnijā Ryanair () %, bet AirBaltic (*) %)³⁵ un lielāka gaisa kuģu aizpildījuma gadījumā lidostas izmaksas uz pasažieri samazinās, tādējādi attaisnojot Vienotās maksas piemērošanu Ryanair.*

Ryanair ir lielāks gaisa kuģu pasažieru aizpildījums (skatīt 10.tabulu), tomēr, kā konstatēts lēmuma 6.6.punktā, Vienotā maksa nav pietiekama, lai segtu lidostas perona pakalpojumu izmaksas un pēc vienādiem noteikumiem kā AirBaltic līdzvērtīgu perona pakalpojumu maksu, līdz ar to Ryanair gaisa kuģu aizpildījums nav pietiekams.

10.tabula. AirBaltic un Ryanair pasažieru aizpildījums gaisa kuģos (%)

	Ryanair	AirBaltic	
		Tiešie + tranzīta	Tiešie
Jan. 2010	(*)	(*)	(*)
Feb. 2010	(*)	(*)	(*)
Mar. 2010	(*)	(*)	(*)
Apr. 2010	(*)	(*)	(*)
Mai. 2010	(*)	(*)	(*)
Jūn. 2010	(*)	(*)	(*)
Kopā:	(*)	(*)	(*)

³³ AirBaltic 2009.gada pārskata dati

³⁴ 20 % no kopējām lidostas pakalpojumu izmaksām 2010.gada 1.pusgadā

³⁵ Lidostas 28.07.2010. vēstule Nr.27IP (1.sējuma 213.lapa)

Lidosta uzskata, ka būtiskās atšķirības AirBaltic un Ryanair biznesa modeļos norāda uz to, ka lidostas sniegtie pakalpojumi tām nevar tikt uzskatīti par līdzvērtīgiem darījumiem. Par būtiskām atšķirībām biznesa modeļos lidosta uzskata Ryanair un AirBaltic saviem klientiem sniegto pakalpojumu atšķirības, atšķirīgu klientu apkalpošanu (tiešie un tranzīta pasažieri), atšķirīgu lidojumu nodrošināšanu (tiešie un savienojošie ar pārsēšanos), atšķirīga skaita gaisa kuģu tipu izmantošana u.c. atšķirības.

AirBaltic un Ryanair biznesa modeļi ir atšķirīgi, tomēr to atšķirībām nav būtiska nozīme darījumu līdzvērtīguma noteikšanai. AirBaltic un Ryanair biznesa modeļu atšķirībām ir nozīme, izvērtējot, vai AirBaltic un Ryanair konkurē savā starpā (darbojas vienā konkrētajā tirgū) un vai lidostas darbības var ietekmēt AirBaltic un Ryanair konkurenci, ko Konkurences padome izvērtē lēmuma 4.punktā. Darījumu līdzvērtīguma izvērtēšanai būtiski ir lidostas pakalpojumu raksturs un to sniegšanas principi. Konkurences padome ir konstatējusi, ka lidosta sniedz AirBaltic un Ryanair pēc rakstura vienādus perona pakalpojumus (tai skaitā bagāžas apstrāde), bez kuru izmantošanas nav iedomājama pasažieru aviopārvadājumu pakalpojumu sniegšana. Perona pakalpojumu izmaksas veidojas vienādi gan AirBaltic, gan Ryanair, un tās ir atkarīgas no nepieciešamo resursu apjoma. Lidosta sniedz AirBaltic un Ryanair vienādus pakalpojumus atšķirīgā apjomā, kas attaisno atšķirīgu faktisko maksu esamību AirBaltic un Ryanair, un ir ņemtas vērā, izvērtējot diskriminācijas esamību. Tomēr diskriminācijas fakts ir konstatējams, arī ņemot vērā izmaksu un pakalpojumu apjoma atšķirības, jo lidosta ir piemērojusi atšķirīgus maksas noteikšanas principus līdzvērtīgos darījumos ar AirBaltic un Ryanair, vienai aviokompānijai nosakot maksu, kas sedz izmaksas, un piemērojot uzcenojumu, bet otrai piemērojot maksu, kas nesedz pat izmaksas.

Lidosta norāda, ka Konkurences padome nepamatoti uzskata, ka lidostas administratīvās izmaksas būtu iekļaujamas Ryanair pašizmaksas aprēķinā. Lidosta norāda, ka Ryanair apkalpošanā tiek izmantoti minimāli administratīvie resursi, kādēļ uzskatāms, ka to ietekme uz pašizmaksu nav būtiska. Lidosta norāda, ka gadījumā, ja lidosta apkalpotu vienīgi Ryanair, tai būtu iespējams atteikties no administrācijas, jo nepieciešamo resursu plānošanu un komunikāciju ar pārstāvjiem var nodrošināt par katru reisu atbildīgie darbinieki – koordinatori. Savukārt, šāds modelis nebūtu iespējams, apkalpojot vienīgi AirBaltic, kuras prasības bāzes lidostā, kā arī transfēra pasažieru apkalpošanā ir komplikētas un prasa daudz vairāk administrācijas iesaistīšanos.

Konkurences padome neapšaubā, ka uz Ryanair būtu attiecināmas zemākas administratīvās izmaksas, ņemot vērā, ka Ryanair veic mazāk lidojumus uz/no Lidostas „Rīga”, secīgi izmantojot mazāku pakalpojumu apjomu, tomēr lidosta neiekļauj administratīvās izmaksas Ryanair pašizmaksas aprēķinā vispār. Administratīvās izmaksas visbiežāk ir netiešās izmaksas, kuras noteiktā apjomā tiek attiecinātas uz pakalpojumu pašizmaksu jebkuram klientam atkarībā no pašizmaksas aprēķina metodikas, piemēram, ņemot vērā katram klientam sniegto pakalpojuma apjomu. Jebkurā gadījumā lēmumā konstatēta procentuāli būtiska pakalpojumu cenu atšķirība AirBaltic un Ryanair bez administratīvo izmaksu iekļaušanas Ryanair pašizmaksas aprēķinā.

Lidostas ieskatā AirBaltic un Ryanair nav piemērojams vienāds uzcenojums, jo uzcenojums tiek noteikts, izvērtējot riskus, kādi lidostai var rasties, nodrošinot pakalpojumus. AirBaltic apkalpošanai nepieciešams uzturēt papildu tehnikas vienības un cilvēkresursus. Šādu nepieciešamību rada ievērojamais AirBaltic sniegto

pakalpojumu apjoms un bieža gaisa kuģu kavēšanās. AirBaltic kavētu lidojumu stundu skaits ir ap 1100 stundām, bet Ryanair tas veido 240 stundas 2010.gada 1.pusgadā. Turklāt, AirBaltic apkalpošanā ir jāņem vērā ievērojamais transfēra pasažieru īpatsvars, kas aizkavēta reisa gadījumā prasa no lidostas daudz lielāku neplānotu resursu patēriņu, nekā pakalpojuma nodrošināšana kavēta tiešā reisa gadījumā. Tādējādi lidostas ieskatā pakalpojumu maksas uzcenojums AirBaltic un Ryanair ir ekonomiski pamatots.

Papildu tehnikas un cilvēkresursu vienību uzturēšana ir daļa no izmaksām, kuras rodas lidostai darbojoties virszemes pakalpojumu tirgū, un tās nav uzcenojums. Papildu tehnikas un cilvēkresursu vienību uzturēšanas izmaksas ir jau esošas izmaksas, nevis iespējamās un saistāmas ar kādu nejaušu risku iestāšanos saistībā vienīgi ar AirBaltic apkalpošanu. Lidostai var pietrūkt tehnikas un darbinieku gaisa kuģu apkalpošanai, ja kavējas AirBaltic lidojums, un tāpat attiecīgie resursi var pietrūkt arī tad, ja kavējas Ryanair lidojums. Tomēr šādi riski būtu novēršami iepriekš, lai nodrošinātu pakalpojumu kvalitāti un nepārtrauktību, kas jo īpaši ir svarīgi aviopārvadājumu organizēšanā, ņemot vērā, ka lidojumu veikšana ir ierobežota laikā un tiek organizēta saskaņā ar striktu grafiku. Atbilstoši Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) noteiktajiem kodiem, kuri apzīmē lidojumu kavēšanās iemeslus³⁶, ir virkne gadījumu, kad lidojums var aizkavēties, tai skaitā laika apstākļu ietekmē, pasažieru kavēšanās, gaisa kuģa bojājumu, gaisa satiksmes ierobežojumu dēļ u.c. Saskaņā ar lidostas iesniegto informāciju par lidojumu kavēšanos 2010.gada 1.pusgadā AirBaltic un Ryanair kavēšanās iemesli ir bijuši visdažādākie. AirBaltic lidojumu kavēšanās, gaidot pasažierus un bagāžu no cita lidojuma, ir tikai viens no kavēšanās iemesliem. Svarīgi atzīmēt, ka lidostas un AirBaltic līguma 1.9.punktā lidosta ir paredzējusi (*). Tas nozīmē, ka lidosta ir paredzējusi resursu izmaksu pieaugumu (ilgāku izmantošanu) kavēšanās gadījumos, kas saistāms arī ar lidojuma kavēšanos, gaidot pasažierus un bagāžu no cita lidojuma. Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai par kavētu lidojumu stundu skaitu un veikto lidojumu skaitu 2010.gada 1.pusgadā (AirBaltic – (*), Ryanair – (**)) AirBaltic kavēšanās uz vienu izlidojošo reisu veidoja 0,10 stundas, bet Ryanair 0,15 stundas, tādējādi Ryanair lidojumu kavēšanās ir ilgāka nekā AirBaltic.

Perona pakalpojumu maksas atšķirību Ryanair un AirBaltic salīdzināšanai Konkurences padome iepriekš lēmumā norādītajos aprēķinos ir pieņēmusi Ryanair un AirBaltic vienādu uzcenojumu, jo lidosta nav sniegusi objektīvi pamatotus kritērijus, kas attaisnotu atšķirīga uzcenojuma piemērošanu Ryanair un AirBaltic. Vienlaicīgi jānorāda, ka uzcenojums praksē varētu atšķirties, ņemot vērā, ka pakalpojumu maksas noteikšana notiek vienošanās ceļā, tomēr lidosta kā dominējošs uzņēmums konkrētajā tirgū atbilstoši Konkurences likumam ir ierobežota piekrist un piemērot būtiski atšķirīgu uzcenojumu, tādējādi negatīvi ietekmējot aviopārvadātāju konkurenci. Jo īpaši, kā konstatēts iepriekš, lidostas ienākumi no Ryanair par perona pakalpojumiem nesedz perona pakalpojumu pašizmaksu un Ryanair vispār nav piemērots uzcenojums. Tādēļ lidostas apgalvojums par to, ka Ryanair ir piemērots ekonomiski pamatots uzcenojums, nav pamatots.

Ņemot vērā iepriekšminēto, lidostas argumenti ir noraidāmi.

Lidosta norāda, ka Ryanair nodrošina lidostai efektīvāku resursu izmantošanu, jo Ryanair par vienu gaisa kuģi maksā vairāk nekā AirBaltic. Lidosta norāda, ka jebkura tipa gaisa kuģis konkrētu laiku aizņem lidostas infrastruktūru (skrejceļš, manevrēšanas ceļi, gaisa kuģa stāvvietas, iekāpšanas sektors, reģistrācijas galds), kas ir ierobežotā daudzumā. Līdz ar to, apkalpojot vienu gaisa kuģi un saņemot par to lielāku maksu, lidostai tas ir finansiāli izdevīgāk, nekā tajā pašā laikā apkalpot vairāk

³⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/IATA_delay_codes

gaisa kuģus, kas aizņem to pašu resursu par zemāku maksu. Tāpat Ryanair viens gaisa kuģis lidostā uzturas īsāku laiku nekā AirBaltic.

Ryanair lidostas pakalpojumu maksu 2010.gada 1.pusgadā vidēji maksāja vairāk uz vienu gaisa kuģi – (*) LVL, nekā AirBaltic – (*) LVL, tomēr zemākas perona pakalpojumu maksas noteikšana Ryanair nav pamatojama ar lielākiem ienākumiem no PI un PRM pakalpojumu maksas par vienu gaisa kuģi, jo:

1. Lielāka maksa par gaisa kuģi nenozīmē, ka Ryanair nodrošina efektīvāku resursu izmantošanu, jo Ryanair vienlaicīgi izmanto arī lielāku pakalpojumu apjomu viena gaisa kuģa apkalpošanai. PI pakalpojumu maksas un PRM pakalpojuma maksa nav atkarīga no gaisa kuģu skaita, bet gan no gaisa kuģu svara un pasažieru skaita. Tā kā Ryanair lidojumiem izmanto smagākus gaisa kuģus nekā vidēji AirBaltic, tad Ryanair uz vienu gaisa kuģi izmanto lielāku gaisa kuģa nolaišanās un pacelšanās pakalpojuma apjomu, kas atkarīgs no gaisa kuģa svara. Un tāpat Ryanair uz vienu gaisa kuģi vairāk nekā AirBaltic izmanto pasažieru PI infrastruktūras un PRM pakalpojuma apjomu (atkarīgs no pasažieru skaita), jo pārvadā lielāku pasažieru skaitu vienā gaisa kuģī.
2. Pēc lidostas apgalvojama ir šķietami izdevīgāk apkalpot vienu gaisa kuģi, kas sniedz lielākus ienākumus salīdzinot ar citu gaisa kuģi. Tomēr uzņēmumu saimnieciskās darbības efektivitāti nevar vērtēt tikai no vienas – gūto ieņēmumu – puses. Pakalpojumu sniegšana ir efektīva tikai tad, ja tā ir rentabla, tātad ieņēmumus nepieciešams pretstatīt *izdevumiem* un peļņai, kas rodas sniedzot konkrēto pakalpojumu. Konkurences padome ir konstatējusi, ka Ryanair maksa par perona pakalpojumiem nesedz to sniegšanas izmaksas. Turklāt, lidosta apkalpo ievērojami vairāk AirBaltic gaisa kuģus ar ievērojami lielāku kopējo svaru un arī ievērojami vairāk pasažierus, tādēļ AirBaltic arī izmanto lielāku pakalpojumu apjomu un nodrošina lielākus ienākumus lidostai nekā Ryanair, tādējādi nodrošinot lidostai iespēju pilnvērtīgi izmantot tās jaudu pakalpojumu sniegšanā. Ja AirBaltic un pārējās aviokompānijas nenodrošinātu optimālu lidostas infrastruktūras resursu izmantošanu, tad aritmētiski lielāki ieņēmumi par viena Ryanair gaisa kuģa apkalpošanu salīdzinājumā ar AirBaltic nenodrošinātu pietiekamus ieņēmumus lidostas izmaksu segšanai.
3. PI pakalpojumu maksas ir noteiktas Noteikumos Nr.447 un PRM pakalpojuma maksa ir noteikta ar 10.12.2008. lidostas valdes lēmumu (Protokols Nr.55), izpildot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.1107/2006 (05.07.2006.) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, prasības. Tādējādi subsidējot perona pakalpojumu izmaksas no PI maksas, lidosta faktiski neiekasētu normatīvajā aktā noteiktās maksas un pārkāptu to vai, subsidējot tās gan no PI, gan no PRM pakalpojumu maksas, nenodrošinātu nediskriminējošu PI un PRM pakalpojumu maksas piemērošanu AirBaltic un Ryanair.

Lidosta norāda, ka maksa par lidostas pakalpojumiem noteikta lidostai vienojoties ar konkrēto aviokompāniju, un tā nav noteikta ar mērķi radīt neizdevīgus konkurences apstākļus citām aviokompānijām.

LESD 102.panta pārkāpuma konstatēšanai mērķim, radīt neizdevīgus konkurences apstākļus no dominējošā uzņēmuma puses, nav nozīmes. Ir pietiekami, ka dominējošais uzņēmums nevienlīdzīgus konkurences apstākļus ir radījis un ietekmējis konkurenci. Pat ja maksu par virszemes pakalpojumiem nosaka vienojoties, kas ir vispārēja prakse darījuma attiecībās, dominējošā stāvokļa konkrētajos tirgos esamība lidostai uzliek īpašu atbildību par to, lai tā ar savu rīcību nekavētu un neierobežotu

konkurenci lejupējā aviopārvadājumu tirgū. *Michelin*³⁷ lietā Eiropas Kopienu tiesa noteica, ka dominējošs stāvoklis pats par sevi nav nekas nosodāms, taču uzņēmumam, kas atrodas dominējošā stāvoklī, neatkarīgi no tā, kā šis dominējošais stāvoklis ir izveidojies, ir īpaša atbildība par to, lai ar savu darbību šis uzņēmums nekropļotu konkurenci kopējā tirgū.

Papildus iepriekš minētajam, nav saprotama lidostas saimnieciska interese vienoties par tādu pakalpojumu maksu, kas nesedz izmaksas, un ir finansiāli neizdevīga lidostai. Pat ja lidosta vēlējās piesaistīt Ryanair Lidostai „Rīga”, pakalpojumu sniegšana zem izmaksām nav racionāla.

9. LESD 102.panta c) apakšpunkta pārkāpuma izvērtējums

Iesniedzēja ieskatā pēc 01.11.2009., ņemot vērā lidostas rīcību, tai piemērojot atšķirīgus lidostas sniegto pakalpojumu maksas aprēķināšanas modeļus aviopārvadātājam Ryanair (vienota maksa par pārvadāto pasažieri) pretēji kā AirBaltic (maksa par katru atsevišķu pakalpojumu par katru apkalpoto gaisa kuģi), Ryanair bez objektīva pamatojuma tiek piemērota zemāka lidostas pakalpojumu maksa. Iesniedzējs uzskata, ka iepriekšminētajā situācijā lidosta pārkāpj LESD 102.panta c) apakšpunktā noteikto aizliegumu, jo lidosta kā dominējošā stāvoklī esošs uzņēmums piemēro nevienādus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos, tādējādi radot Ryanair konkurences priekšrocības.

LESD 102.panta c) apakšpunkts nosaka aizliegumu uzņēmumam, kam ir dominējošs stāvoklis iekšējā tirgū vai būtiskā tā daļā, izmantot šo stāvokli ļaunprātīgi, tai skaitā, piemērot atšķirīgus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, tādējādi radot tiem neizdevīgus konkurences apstākļus. Lai pareizi piemērotu LESD 102.panta c) apakšpunktu, nepieciešams noskaidrot (ievērojot, ka iepriekš ir konstatēts lidostas dominējošais stāvoklis konkrētajā tirgū / tirgos), vai piepildās panta piemērošanas priekšnosacījumi – respektīvi – vai darījumi, kuriem tiek piemēroti atšķirīgi nosacījumi, vērtējami kā līdzvērtīgi, un – vai tiek radīti neizdevīgi konkurences apstākļi līdzvērtīgos darījumos, un vai šādai nevienlīdzīgai attieksmei ir objektīvi pamatoti iemesli.

Attiecībā uz pirmo jautājumu: kā konstatēts lēmuma 4.punktā „(..) Neatkarīgi no tā, ka zemo cenu aviokompānijas pieprasa zemāka līmeņa lidostas pakalpojumus, Ryanair ir uzskatāma par AirBaltic konkurentu, ņemot vērā, ka AirBaltic un Ryanair darbojas vienos un tajos pašos aviopārvadājumu tirgos, kā konstatēts turpmāk lēmumā. (..) AirBaltic un Ryanair no lidostas veic lidojumus uz vienādām valstīm, bet galvenokārt uz atšķirīgām lidostām. Neatkarīgi no tā, AirBaltic un Ryanair ir uzskatāmi par konkurentiem, jo gan no pārvadātāja, gan klienta viedokļa lidojumu mērķis attiecīgajos maršrutos galvenokārt ir vienas un tās pašas attiecīgās valsts pilsētas. Līdz ar to tiešajos lidojumos, ko veic gan AirBaltic, gan Ryanair no lidostas „Rīga”, konkurence var tikt ietekmēta iepriekšminēto lidostas darbību rezultātā. (..)”

Attiecībā uz otro jautājumu: noskaidrojot, ka tirgus dalībnieki, attiecībā uz kuriem konstatēta diskriminējoša attieksme ir konkurenti, lēmumā identificēti konkrētie pakalpojumi, kuriem ir piemērota atšķirīga samaksas kārtība, un sniegta to analīze, identificējot līdzvērtīgos pakalpojumus, kurus lidostas sniedz Airbaltic un Ryanair, un salīdzinot tiem piemērotās maksas.

³⁷ Lieta T-228/97 (1999) ECR II- 2969 66.punkts.

Analīzes rezultātā Konkurences padome lēmuma 6.6.punktā konstatē, ka nemainīgas Vienotās maksas piemērošanas rezultātā lidosta piemēro būtiski atšķirīgas peronu pakalpojumu maksas līdzvērtīgiem perona pakalpojumiem, turklāt par neregulāri sniedzamiem pakalpojumiem AirBaltic nosakot maksu par katru pakalpojumu, bet Ryanair vispār neparedzot maksu par potenciāli sniedzamiem perona pakalpojumiem. Tādējādi konstatējams, ka situācijā, kurā Ryanair tiek piemērota nemainīga maksa par pārvadāto pasažieri, lidosta nevar nodrošināt nediskriminējošas pakalpojumu maksas attiecībā pret AirBaltic.

Diskriminācijas principa ilustrēšanai ir pamatoti sniegt atsauci uz EKT praksi. Lietā *Portuguese Republic v Commission of the European Communities (C-163/99)* EKT konstatēja: „Eiropas Kopienas Tiesa iepriekš ir īpaši uzsvērusi, ka gadījumos, kad nacionālās tiesību normas (lai arī piemērotas visiem kuģiem vienlīdzīgi neatkarīgi no tā, vai tos lieto vietējie pakalpojumu sniedzēji vai pakalpojumu sniedzēji no citām dalībvalstīm) izveido dalījumu atkarībā no tā, vai attiecīgie kuģi ir nodarbināti iekšzemes transportā vai starp-dalībvalstu transportā, nodrošinot īpašas priekšrocības vietējam tirgum un attiecīgi konkrētās dalībvalsts iekšējā transporta pakalpojumu sniedzējiem. Ir uzskatāms, ka šādas tiesību normas ietver ierobežojumus kuģošanas transporta pakalpojumu sniegšanas brīvībai. (..) Nav šaubu, ka šāda veida noteikumi rada priekšrocības arī pārvadātājiem, kas salīdzinoši vairāk sniedz pakalpojumus iekšzemes maršrutos, nekā starptautiskos maršrutos, tādējādi radot situāciju, kurā vienādiem darījumiem tiek piemēroti nevienlīdzīgi noteikumi, tādējādi ietekmējot brīvu konkurenci. Konkrētajā lietā diskriminācija izriet no atšķirīgu tarifu sistēmu piemērošanas attiecībā uz vienādu skaitu viena un tā paša tipa lidaparātu nosēšanas apkalpošanu (sprieduma 66.punkts).³⁸

Konkurences padome uzskata, ka, lai piesaistītu aviokompānijas, lidostai būtu jābūt tiesībām noteikt atšķirīgus lidostas pakalpojumu cenu noteikšanas modeļus,³⁹ tomēr atšķirīgas cenu noteikšanas metodes piemērošanas gadījumā lidostai kā dominējošam uzņēmumam ir jānodrošina, ka neveidojas būtiskas atšķirības (diskriminējošas) piemērotajās cenās par pakalpojumiem. Piemēram, konkrētajā gadījumā, nosakot un piesaistot Vienotās maksas apmēru pārvadāto pasažieru skaitam, lidostai būtu jānodrošina, lai mazāka pasažieru skaita pārvadāšanas gadījumā tā varētu segt izmaksas un piemērot Ryanair cenu, kas līdzvērtīga citām aviokompānijām.

Attiecībā uz trešo jautājumu: lai noskaidrotu vai konkrētā lidostas cenu noteikšanas kārtība ir atzīstama par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu LESD 102.panta piemērošanas kontekstā⁴⁰, jānoskaidro vai konkrētajai lidostas rīcībai ir objektīvi pamatojoši iemesli. Kā norādīts lēmuma 8.punktā, lidosta nav sniegusi objektīvi pamatotus kritērijus, kas attaisnotu atšķirīgas maksas piemērošanu Ryanair un AirBaltic.

Ņemot vērā, ka AirBaltic pēc 01.01.2011. vairs neizmanto lidostas perona pakalpojumus, attiecībā pret AirBaltic nav konstatējamas LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma tiesiskā sastāva pazīmes lidostas darbībās perona pakalpojumu tirgū.

Ievērojot iepriekšminēto, lidosta laika periodā no 01.11.2009. līdz 31.12.2010. līdzvērtīgos darījumos ar AirBaltic un Ryanair piemēroja AirBaltic diskriminējošu

³⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61999J0163:EN:HTML>

³⁹ Lidosta norāda, ka Ryanair šādu cenas noteikšanas principu izmanto arī citās lidostās, kas liecina par to, ka Ryanair vēlme bija noteikt vienotu cenu par visiem lidostas pakalpojumiem.

⁴⁰ Šajā saistībā skatīt, piemēram, Lietu C-95/04P *British Airways v Commission*, 69.punktu; lieta Case 395/87 *Ministère public v Jean-Louis Tournier*, 38. un 46.punkts.

lidostas pakalpojumu maksu noteikšanas metodi Ryanair, piemērojot būtiski atšķirīgas perona pakalpojumu maksas un radot AirBaltic neizdevīgākus konkurences apstākļus lejupējā aviopārvadājumu tirgū, tādējādi lidostas darbībā konstatējams LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpums.

Ņemot vērā, ka lidosta joprojām aviopārvadātājiem sniedz PI un PRM pakalpojumus, kā arī virszemes pakalpojumu sniedzējiem CI pakalpojumus, un šo pakalpojumu tirgos atrodas dominējošā stāvoklī, lidostai piemērojot Ryanair nemainīgu lidostas pakalpojumu maksu par pasažieri, pastāv risks, ka mazāka pasažieru skaita gadījumā PI, PRM un/vai CI pakalpojumu maksas netiek segtas, rezultātā piemērojot nevienlīdzīgas pakalpojumu maksas Ryanair un citiem aviopārvadātājiem, kā arī virszemes pakalpojumu sniedzējiem CI pakalpojumu maksu nesegšanas gadījumā.

10. Tiesiskā pienākuma izvērtējums

Lidostai kā dominējošam uzņēmumam ir īpaša atbildība par to, lai tā ar savām darbībām neierobežotu, nekavētu un nedeformētu gan aviopārvadātāju konkurenci, gan virszemes pakalpojumu sniedzēju konkurenci. Lai to nodrošinātu, jo īpaši, nosakot un piemērojot pakalpojumu cenas, lidostas kā dominējošā uzņēmuma darbības pamatā ir jābūt skaidrām, saprotamām un pamatotām metodēm, uz kuru pamata lidosta nosaka pakalpojumu noteikumus un cenas aviopārvadātājiem.

Balstoties uz lidostas sniegto informāciju, Konkurences padome lēmumā konstatē, ka:

1. Nosakot virszemes pakalpojumu pašizmaksu, Ryanair virszemes pakalpojumu pašizmaksas aprēķinā netiek iekļautas lidostas administratīvās izmaksas, pretēji kā AirBaltic (lēmuma 6.6.punkts),
2. AirBaltic regulāri sniedzamā perona pakalpojumu komplekta pašizmaksas aprēķinā ietvertas lidostas (*) izmaksas, kuras nav tieši atkarīgas no apkalpoto gaisa kuģu skaita (lēmuma 6.6.punkts),
3. Nosakot perona pakalpojumu cenu, lidosta ir paredzējusi būtiski atšķirīgu peļņas normu par perona pakalpojumu sniegšanu dažādiem gaisa kuģu tipiēm AirBaltic (lēmuma 6.6.punkts).
4. Lidosta ne tikai nav paredzējusi peļņu no perona pakalpojumu sniegšanas Ryanair, turklāt Ryanair maksa nesedz lidostas perona pakalpojumu pašizmaksu (lēmuma 6.6.punkts).
5. AirBaltic un Ryanair virszemes pakalpojumu (un arī citu pakalpojumu) maksa tiek piemērota pēc dažādām metodēm – AirBaltic noteikta virszemes pakalpojumu maksa par katra gaisa kuģa apkalpošanu, bet Ryanair nemainīga maksa par katru pārvadāto pasažieri, turklāt no Ryanair maksas par pasažieri paredzēts apmaksāt arī lidostas pamata infrastruktūras, centralizētās infrastruktūras, pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojumu maksas, kuru aprēķinā, tai skaitā, izmantojamas citas pakalpojuma apjoma mērvienības (lēmuma 6.4.punkts).

Ministru kabineta 17.06.2008. noteikumu Nr.447 „Kārtība, kādā piešķir pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum” izpratnē centralizētās infrastruktūras pakalpojumi tiek sniegti virszemes pakalpojumu sniedzējiem, kas Lidostā „Rīga” ir SIA „North Hub Services” un lidosta. Tā kā lidosta pati ir virszemes pakalpojumu sniedzēja, tad tā pati sev nodrošina pieeju centralizētajai infrastruktūrai un it kā sev arī samaksā par centralizētās infrastruktūras izmantošanu, bet faktiski centralizētās infrastruktūras maksu samaksā aviopārvadātāji. Lai arī centralizētās infrastruktūras pakalpojumus sniedz un maksu nosaka virszemes pakalpojumu sniedzējiem, lidosta

aviopārvadātājiem, ja tie vēlas, atsevišķi piemēro maksu par katru izmantoto centralizēto infrastruktūru un maksu par virszemes pakalpojumiem.

Pirmkārt, lai nodrošinātu skaidru un pārskatāmu lidostas darbību, novēršot diskrimināciju un tās riskus, lidostai nepieciešams izstrādāt vienotu, skaidru un pamatotu virszemes pakalpojumu pašizmaksas un cenu noteikšanas metodiku.

Otrkārt, lai lidostas darbība tirgos, kuros tā atrodas dominējošā stāvoklī, būtu pārskatāma, lai ierobežotu lidostas pakalpojumu izmaksu šķērssubsidēšanas risku, lai aviopārvadātājiem būtu pieejama skaidra informācija par dažādu (šobrīd lidosta un SIA „North Hub Services”) virszemes pakalpojumu sniedzēju cenām, tādējādi veicinot konkurenci virszemes pakalpojumu tirgū, lidostai, neatkarīgi no tā, vai aviopārvadātājs izsaka vēlmi, lai lidosta norādītu tam atsevišķi maksu par virszemes pakalpojumiem un centralizēto infrastruktūru, būtu jānodrošina šāds dalījums visiem aviopārvadātājiem, arī attiecībā uz citiem lidostas pakalpojumiem.

11. Naudas soda piemērošana

11.1. Ņemot vērā lietā konstatētos faktus un pierādījumus to kopsakarā, Konkurences padome secina, ka lidostas darbības atbilst LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpuma tiesiskā sastāva pazīmēm (lēmuma 9.punkts).

11.2. Saskaņā ar Konkurences likuma 14.panta pirmo daļu un 28.panta otro daļu, ja Konkurences padome konstatē tirgus dalībnieku darbības LESD 102.panta pārkāpumu, tā pieņem lēmumu par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma uzlikšanu un naudas soda piemērošanu. Konkurences likuma 28.panta otrā daļa nosaka, ka par Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumu Konkurences padome uzliek sodu saskaņā ar šā likuma 12. vai 14.pantu un Ministru kabineta noteikumiem par naudas soda noteikšanas kārtību, kuri izdoti saskaņā ar šā likuma 12.panta piekto daļu un 14.panta ceturto daļu. Turpat 14.panta otrās daļas 1.punkts paredz, ka Konkurences padome ir tiesīga piemērot tirgus dalībniekam naudas sodu līdz 5 procentu apmēram no tā pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma, bet ne mazāk kā 250 latu.

11.3. Konkurences padome 20.01.2012. saņēma lidostas 17.01.2012. vēstuli Nr.12-3.2/79, kurā lidosta lūdz izbeigt lietu, pamatojoties uz tās apņemšanos līdz 31.07.2012:

1. Izstrādāt vienotu lidostas virszemes pakalpojumu, kas neietver centralizētās infrastruktūras pakalpojumus, pašizmaksas un cenu noteikšanas metodiku;
2. Lidostas izrakstītajos rēķinos par sniegtajiem pakalpojumiem nodalīt maksu par:
 - Lidostas pamata infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumiem,
 - Centralizētās infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumiem,
 - Pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojumu,
 - Virszemes (pasažieru) pakalpojumiem,
 - Virszemes (perona) pakalpojumiem,
 - Telpu īres (nomas) pakalpojumiem.

Saskaņā ar Konkurences likuma 27.² panta otro daļu lēmumu par lietas izpētes izbeigšanu var pieņemt, ja tirgus dalībnieks rakstveidā apņemas pildīt noteiktus tiesiskos pienākumus, kas novērš konkurences kavēšanu, ierobežošanu vai deformēšanu, un Konkurences padome, izvērtējusi lietas faktiskos un tiesiskos apstākļus, uzskata to par lietderīgu. Konkurences padomes ieskatā lidostas apņemšanās izstrādāt vienotu virszemes pakalpojumu pašizmaksas un cenu noteikšanas metodiku un lidostas izrakstītajos rēķinos atsevišķi norādīt maksu par sniegtajiem pakalpojumiem

nevar novērst konkurences kavēšanu, ierobežošanu vai deformēšanu tirgos, kuros jau radīta negatīva ietekme.

Lidostas darbība kvalificējama kā smags Konkurences likuma pārkāpums – dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana, tādējādi Konkurences padome uzskata, ka lietā nepieciešams izdot administratīvo aktu par pārkāpuma konstatēšanu un piemērot naudas sodu par pārkāpuma izdarīšanu, lai atturētu šī lēmuma adresātus un citus tirgus dalībniekus no Konkurences likuma pārkāpumu izdarīšanas. Tādējādi lietas izpētes izbeigšana ar rakstveida apņemšanos lietā nav uzskatāma par lietderīgu.

Taču, izstrādājot tiesiskos pienākumus, kā arī samazinot noteikto naudas sodu Konkurences padome ir tiesīga ņemt vērā lidostas izradīto iniciatīvu - apņemties veikt konkrētas darbības, tādējādi nepieļaujot turpmākus pārkāpumus,

11.4. Saskaņā ar taisnīguma principu par katru izdarīto pārkāpumu pārkāpējam jāpiemēro samērīgs sods. Lai noteiktu naudas soda apmēru, Konkurences padome izvērtēja pārkāpumu atbilstoši Ministru kabineta 29.09.2008. noteikumiem Nr.796 „Kārtība, kādā nosakāms naudas sods par Konkurences likuma 11.panta pirmajā daļā un 13.pantā paredzētajiem pārkāpumiem” (turpmāk – Noteikumi Nr.796) kopsakarā ar Administratīvā procesa likuma 66.panta pirmajā daļā noteiktajiem lēmuma satura noteikšanas pamatprincipiem.

11.5. Noteikumu Nr.796 3.punkts paredz, ka naudas sodu aprēķina procentos no tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas. Ievērojot Administratīvās apgabaltiesas 28.06.2010. spriedumā SIA „Mobilux” lietā Nr.A43005309 noteikto, ka naudas soda aprēķinā gada pārskata datus var ņemt vērā tikai pēc tam, kad tie apstiprināti akcionāru sapulcē, lidostas neto apgrozījums nosakāms saskaņā ar pēdējā finanšu gada pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas gada pārskata datiem, kas apstiprināti akcionāru sapulcē. Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai pēdējais finanšu gads pirms pārkāpuma konstatēšanas dienas, par kuru gada pārskata dati ir apstiprināti akcionāru sapulcē, ir 2010.gads, tādējādi naudas sods nosakāms, par pamatu ņemot lidostas neto apgrozījumu 2010.gadā.⁴¹ Atbilstoši 2010.gada finanšu pārskata informācijai lidostas neto apgrozījums 2010.gadā bija 22 700 611,00 LVL.⁴²

11.6. Nosakot naudas soda apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu (Noteikumu Nr.796 13.punkts). Turpat 14.punktā noteikts, ka, nosakot pārkāpuma smaguma pakāpi, ņem vērā pārkāpuma veidu, radītās vai iespējamās sekas, katra iesaistītā tirgus dalībnieka lomu pārkāpumā.

Pārkāpuma smagums. Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 15.punktu – pēc **pārkāpuma veida** dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu uzskata par smagu pārkāpumu.

Pārkāpuma radītās vai iespējamās sekas. Lidosta laika periodā no 01.11.2009. līdz 31.12.2010. ir nepamatoti piemērojusi atšķirīgus nosacījumus līdzvērtīgos darījumos ar AirBaltic un Ryanair, radot AirBaltic neizdevīgākus konkurences apstākļus pasažieru aviopārvadājumu tirgū. Tomēr pārkāpuma perioda ilgums nebija tik ievērojams, lai AirBaltic atstātu kādu konkrēto tirgu.

Tirgus dalībnieka loma pārkāpumā. Izvērtējot pārkāpumā iesaistītā tirgus dalībnieka lomu, ņem vērā, vai tirgus dalībnieks bijis pārkāpuma iniciators un vai tam bijusi aktīva vai pasīva loma (MK noteikumu Nr.796 16.punkts). Ievērojot lidostas kā dominējošā stāvoklī esoša tirgus dalībnieka īpašo atbildību,

⁴¹ Lidostas 01.02.2012. vēstule Nr.12-3.0/172 (5.sējuma 256.lapa)

⁴² VID 17.11.2011. vēstule Nr.9.11/25025 (5.sējums 227.lapa)

lai tā ar savu rīcību nedeformētu konkurenci tirgū, lidostas loma bija izšķiroša pārkāpuma izdarīšanā.

Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 18.3.apakšpunktu, ja izdarīts smags pārkāpums, naudas soda apmērs nosakāms no 0,5 līdz 1,5 % no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma. Atbilstoši Konkurences likuma 14.panta otrās daļas 1.punkta noteikumiem, un ņemot vērā izdarītā pārkāpuma smagumu, sekas un lidostas lomas izvērtējumu pārkāpumā, naudas sods lidostai nosakāms 0,6 % apmērā no pēdējā finanšu gada neto apgrozījuma.

Pārkāpuma ilgums. Kā norādīts lēmuma 9.punktā pārkāpuma ilgums ir no 01.11.2009. līdz 31.12.2010. Saskaņā ar Noteikumu Nr.796 19.2.apakšpunktu, ja pārkāpums ilgst vairāk par gadu, bet nepārsniedz piecus gadus, naudas sods ir līdz 0,5 %. Ņemot vērā pārkāpuma ilgumu, naudas sods nosakāms 0,1 % apmērā.

11.7. Atbilstoši Noteikumu Nr.796 17.punktu kopējo naudas soda apmēru par vienu pārkāpumu aprēķina, summējot saskaņā ar šo noteikumu 18. un 19.punktu noteiktos naudas sodus. Tādējādi kopējais naudas sods, kas noteikts atbilstoši Noteikumu Nr.796 18. un 19.punktam, ir 0,7 % no lidostas neto apgrozījuma 2010.gadā.

11.8. Konkurences padome konstatē, ka lietā nepastāv Noteikumu Nr.796 21.1.apakšpunktā norādītie atbildību pastiprinošie apstākļi, tādējādi kopējais naudas soda apmērs nav palielināms.

11.9. Noteikumu Nr.796 23.1.apakšpunktā norādīts, ka Konkurences padome kopējo naudas soda apmēru var samazināt ja pastāv atbildību mīkstinoši apstākļi. Konkurences padome kā atbildību mīkstinošu apstākli vērtē lidostas izradīto iniciatīvu (lidostas 17.01.2012. vēstule Nr.12-3.2/79) apņemties veikt konkrētus uzdevumus konstatēto pārkāpumu izbeigšanā un novēršanā (lēmuma 11.3.punkts) Ņemot vērā minēto, Konkurences padome par pamatotu uzskata naudas soda samazinājumu 0,2 % apmērā.

11.10. Atbilstoši Noteikumu Nr.796 23.punktam un 23.2.apakšpunktam Konkurences padome kopējo naudas soda apmēru var samazināt, ja tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījums tirgū, kurā noticis pārkāpums, ir mazāks par 10 % no šā tirgus dalībnieka pēdējā noslēgtā finanšu gada neto apgrozījuma. Atbilstoši lidostas sniegtajai informācijai 2010.gada 1.pusgadā AirBaltic vien nodrošināja lidostai (*) LVL ieņēmumus par perona pakalpojumiem, kas veido (*) % no neto apgrozījuma 2010.gadā. Ņemot vērā, ka AirBaltic turpināja darbību lidostā „Rīga” arī 2010.gada 2.pusgadā un ka pusgadā lidostas ienākumi no peronu pakalpojumu sniegšanas AirBaltic veido (*) %, ir pamatoti uzskatīt, ka lidostas ieņēmumi 2010.gadā kopā no AirBaltic un citiem aviopārvadātājiem pārsniedz 10 % no lidostas neto apgrozījuma 2010.gadā. Līdz ar to, atbilstoši iepriekš veiktajam novērtējumam Konkurences padome secina, ka apgrozījums 2010.gadā perona pakalpojumu tirgū, kurā konstatēts pārkāpums, nav mazāks par 10 % no lidostas neto apgrozījuma 2010.gadā, tādēļ atbilstoši Noteikumu Nr.796 23.punktam un 23.2.apakšpunktam kopējais naudas sods nav samazināms.

11.11. Izvērtējot iepriekšminēto, naudas sods saskaņā ar Noteikumiem Nr.796 ir nosakāms 0,5 % apmērā no lidostas 2010.gada neto apgrozījuma, kas veido 113 503,06 LVL.

11.12. Nosakot galējo naudas sodu, Konkurences padome uzskata, ka, ņemot vērā konkrētās lietas apstākļus (pārkāpums izbeigts 31.12.2010.), pārkāpuma smagumu un

raksturu, labums sabiedrības interesēm var tikt sasniegts ar mazāka naudas soda piemērošanu nekā iepriekš lēmumā aprēķinātais, t.i. 50 000 LVL.

Ņemot vērā iepriekšminēto un pamatojoties uz Konkurences likuma 8.panta pirmās daļas 3.punktu, 14.panta pirmo daļu, 28.panta pirmo daļu, Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta c) apakšpunktu, kā arī Administratīvā procesa likuma 8., 13., 65. un 66.pantu, Konkurences padome

n o l ē m a:

1. Konstatēt Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpumu VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās.

2. Uzlikt VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” naudas sodu LVL 50 000 (piecdesmit tūkstoši latu) apmērā, naudas soda summu 45 dienu laikā no lēmuma spēkā stāšanās dienas ieskaitot Valsts budžetā (Saņēmējs: Valsts kase reģ. Nr.90000050138, konta Nr. LV78TREL1060001019900, BIC:TRELLV22). Uzlikt VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” pienākumu 10 (desmit) dienu laikā pēc šajā punktā minētā termiņa paziņot Konkurences padomei par uzliktā pienākuma izpildi, iesniedzot normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā apstiprinātu naudas soda maksājumu apliecināša dokumenta kopiju.

3. Uzlikt VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” tiesisko pienākumu 5 (piecu) mēnešu laikā no lēmuma spēkā stāšanās dienas:

3.1. Izstrādāt un ieviest vienotu lidostas virszemes (pasažieru) pakalpojumu, kas neietver centralizētās infrastruktūras un lidostas telpu nomas pakalpojumus, pašizmaksas un cenu noteikšanas metodiku;

3.2. Izstrādāt un ieviest vienotu lidostas virszemes (perona) pakalpojumu, kas neietver centralizētās infrastruktūras un lidostas telpu nomas pakalpojumus, pašizmaksas un cenu noteikšanas metodiku;

3.3. Piemērojot lidostas pakalpojumu maksu, lidostai visām aviosabiedrībām rēķinos uzrādīt maksu:

- atsevišķi par katru lidostas pamata infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumu,
- atsevišķi par katru centralizētās infrastruktūras nodrošināšanas pakalpojumu,
- atsevišķi par pasažieru ar kustību traucējumiem pārvietošanas pakalpojumu,
- atsevišķi par virszemes (pasažieru) pakalpojumiem,
- atsevišķi par virszemes (perona) pakalpojumiem,
- atsevišķi par telpu īres (nomas) pakalpojumiem.

4. 5 (piecu) dienu laikā no 3.punktā noteiktā pienākuma izpildes iesniegt Konkurences padomei normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā apstiprinātu dokumenta kopiju, kas apliecina uzliktā pienākuma izpildi.

Pielikumā: 1. AirBaltic, Ryanair un lidostas līgumos noteiktais virszemes pakalpojumu apjoms; (*)

2. AirBaltic maksa par PI, CI, PRM un perona pakalpojumiem 2010.gada 1.pusgadā; (*)

3. Ryanair maksa par PI, CI, PRM perona pakalpojumiem 2010.gada 1.pusgadā; (*)
4. AirBaltic gaisa kuģa B 757-200 un Ryanair gaisa kuģa perona pakalpojumu pašizmaksas 2010.gada 1.pusgadā aprēķins; (*)
5. AirBaltic virszemes pakalpojumu maksa Tallinas lidostā Igaunijā, Viļņas lidostā Lietuvā un Ārlandas lidostā Zviedrijā; (*)

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

(*) – Ierobežotas pieejamības informācija

Priekšsēdētāja

I.Jaunzeme