

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2017/132**2017 m. sausio 24 d.****dėl galimybės Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį taikyti skiriamoms sutartims dėl kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimo Austrijoje ir leidimo ja naudotis***(pranešta dokumentu Nr. C(2017) 260)***(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)****(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo ⁽¹⁾, ypač į jos 30 straipsnio 5 dalį,atsižvelgdama į 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB ⁽²⁾, ypač į jos 35 straipsnio 3 dalį,

atsižvelgdama į „Flughafen Wien“ pateiktą prašymą,

kadangi:

1. FAKTAI**1.1. Prašymas**

- (1) 2015 m. sausio 16 d. Komisija iš „Flughafen Wien“ (Vienos oro uostas, toliau – pareiškėjas) gavo prašymą pagal Direktyvos 2004/17/EB 30 straipsnį (toliau – prašymas).
- (2) Prašymas pateiktas dėl veiklos, susijusios su Austrijos teritorijoje esančios geografinės vietovės naudojimu oro uosto infrastruktūrai įrengti ir leisti ja naudotis ⁽³⁾.
- (3) Su prašymu pateikta ir nepriklausomos institucijos, kurios kompetencija apima Austrijoje teikiamas oro uosto paslaugas, t. y. Federalinės transporto, inovacijų ir technologijų ministerijos (toliau – BMVIT), 2014 m. gruodžio 22 d. nuomonė. Toje nuomonėje (toliau – nuomonė) nagrinėjamas klausimas, ar esama galimybių laisvai patekti į rinką ir ar prašyme nurodytą veiklą tiesiogiai veikia konkurencija.
- (4) 2010 m. pareiškėjas į Komisiją pirmą kartą kreipėsi siekdamas neoficialiai aptarti galimybes netaikyti viešųjų pirkimų taisyklių. Pirmuosius kartus nuomonėmis keistasi remiantis prašymo projektu, aptartu per 2010 m. kovo 17 d. posėdį. Po to posėdžio Komisija pareiškėjui 2010 m. balandžio 12 d. nusiuntė neoficialų raštu parengtą pastabų ir klausimų sąrašą.
- (5) 2013 m. rugsėjo 26 d. pareiškėjas pateikė atnaujintą prašymo projektą. Gavusi tą medžiagą, Komisija 2013 m. lapkričio 15 d. raštu pateikė pastabas. Pareiškėjas į Komisijos raštą atsakė 2014 m. balandžio 2 d. raštu, vėliau per 2014 m. birželio 26 d. posėdį dar kartą neoficialiai pasikeista nuomonėmis.

⁽¹⁾ O L L 134, 2004 4 30, p. 1.⁽²⁾ O L L 94, 2014 3 28, p. 243.⁽³⁾ Nors pareiškėjas yra Vienos oro uostas, prašymas susijęs su oro uostų įrengimo ir leidimo jais naudotis Austrijoje veikla, todėl prašymas taikomas visiems Austrijos oro uostams.

- (6) 2015 m. sausio 16 d. pareiškėjas oficialiai pateikė prašymą padaryti išimtį.
- (7) 2016 m. vasario 5 d. pareiškėjas atsiėmė su mažmenine prekyba susijusias prašymo dalis ⁽¹⁾.
- (8) Austrijos viešųjų pirkimų įstatymas ⁽²⁾ leidžia perkantiesiems subjektams teikti prašymus pagal Direktyvos 2004/17/EB 30 straipsnį.
- (9) Pagal Direktyvos 2014/25/ES 4 straipsnio 1 dalies b punktą VIE yra perkantysis subjektas, nes jis vykdo veiklą, susijusią su geografinės teritorijos naudojimu siekiant įrengti oro uostus pagal Direktyvos 2014/25/ES 12 straipsnį, ir veikia pagal specialią teisę, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/25/ES 4 straipsnio 3 dalyje.
- (10) Po pirmojo vertinimo Komisija laikėsi nuomonės, kad prašyme nepateikta būtinos informacijos, kad būtų galima tinkamai įvertinti atitinkamus kriterijus ir nustatyti, ar galima leisti daryti išimtį ir netaikyti viešųjų pirkimų taisyklių.
- (11) 2015 m. vasario 27 d. Komisija pareiškėjo paprašė papildyti prašymą ir įtraukti trūkstamą informaciją bei pateikti empirinių įrodymų, kad būtų aiški pasirinktos rinkos apibrėžtis, taip pat patikimesnių duomenų apie konkurencinę kiekvienos iš tų rinkų padėtį. Atsakymus pareiškėjas atsiuntė 2015 m. rugsėjo 4 ir 15 d. elektroniniais laiškais. 2015 m. rugsėjo 21 d. ir spalio 23 d. Komisija pareiškėjo paprašė išsamiau paaiškinti 2015 m. rugsėjo 15 d. atsakymą. Pareiškėjo atsakymai buvo gauti 2015 m. spalio 14 d. ir 2016 m. vasario 5 d. Kadangi atsakymų negauta per Komisijos nustatytą terminą, sprendimo priėmimo galutinis terminas buvo sustabdytas laikotarpiu nuo prašymo pateikti informaciją termino pabaigos (2015 m. kovo 13 d.) iki išsamios informacijos gavimo dienos (2016 m. vasario 5 d.). Abi šalys sutiko, kad terminas būtų dar kartą pratęstas. Nustatyta nauja sprendimo priėmimo galutinė data – 2016 m. liepos 29 d.
- (12) Kartu, 2015 m. balandžio 20 d. Komisija paprašė, kad Austrijos valdžios institucijos pateiktų papildomos informacijos. Atsakymus Austrijos valdžios institucijos atsiuntė 2015 m. liepos 3 d. elektroniniais laiškais.
- (13) Buvo toliau susirašinėjama dėl pareiškėjo kaip perkančiojo subjekto teisinio statuso. 2016 m. balandžio 22 d. ir gegužės 19 d. Komisija paprašė pareiškėjo pateikti papildomos informacijos. Pareiškėjas atsakė atitinkamai 2016 m. gegužės 4 d. ir liepos 1 d. Be to, Komisija 2016 m. liepos 11 d. ir rugsėjo 23 d. paprašė Austrijos valdžios institucijų pateikti papildomos informacijos šiuo klausimu. Austrijos valdžios institucijos atsakė atitinkamai 2016 m. rugpjūčio 31 d. ir rugsėjo 30 d.
- (14) Atsižvelgiant į tai, kad reikėjo gauti papildomos informacijos ir ją išanalizuoti, 2016 m. liepos 5 d. Komisijos sprendimo šioje byloje priėmimo terminas šalių susitarimu buvo pratęstas iki 2016 m. spalio 31 d.
- (15) Kadangi per Komisijos nustatytą terminą informacijai pateikti atsakymų negauta, sprendimo priėmimo galutinis terminas buvo sustabdytas laikotarpiu nuo prašymo pateikti informaciją termino pabaigos (2016 m. rugpjūčio 9 d.) iki išsamios informacijos gavimo dienos (2016 m. rugpjūčio 31 d.), todėl buvo nustatyta nauja Komisijos sprendimo priėmimo data – 2016 m. lapkričio 23 d.
- (16) 2016 m. lapkričio 8 d. pareiškėjas atsiėmė tas prašymo dalis, kurios buvo susijusios su oro uosto infrastruktūros, reikalingos keleiviams vežti, antžeminėms paslaugoms ir automobilių stovėjimo aikštelėms, įrengimu ir leidimu ja naudotis. Todėl paliktos galioti tik su kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimu ir leidimu ja naudotis susijusios prašymo dalys. 2016 m. lapkričio 18 d. abipusiu šalių susitarimu nustatytas naujas Komisijos sprendimo priėmimo terminas – 2017 m. sausio 31 d.

⁽¹⁾ 2016 m. vasario 5 d. pareiškėjo rašto 1 p.

⁽²⁾ *Bundesvergabegesetz*, 179 skirsnio 5 dalis.

- (17) 2015 m. rugsėjo 23 d. Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) savanoriškai pateikė savo pozicijos dokumentą dėl konkurencijos vertinimo Austrijos oro uostų sektoriuje, susijusio su prašymu leisti daryti išimtį ir netaikyti viešųjų pirkimų taisyklių. Dokumentas pateiktas paskelbus ⁽¹⁾, kad šioje byloje pradedamas tyrimas. Pozicijos dokumente daugiausia dėmesio skiriama paslaugų tarptautinių reisų oro keleiviams, kurie oro uostą renkami kaip išskridimo ir atvykimo vietą, įvertinimui.

1.2. Austrijos oro uostų sektorius

- (18) Dabar Austrijoje yra šeši komerciniai oro uostai: Vienos (toliau nurodoma IATA kodu – VIE), Graco (toliau – GRZ), Insbruko (toliau – INN), Klagenfurto (toliau – KLU), Linco (toliau – LNZ) ir Zalcburgo (toliau – SZG).
- (19) VIE oro uostą valdanti įmonė yra akcinė bendrovė ⁽²⁾, nuo 1992 m. įtraukta į Vienos vertybinių popierių biržos sąrašus, o kitus Austrijos oro uostus valdančios įmonės yra akcinės bendrovės.
- (20) Visi šeši Austrijos komerciniai oro uostai 2013 m. aptarnavo iš viso 26,3 mln. keleivių ⁽³⁾ ir per juos buvo vežama apie [...] ⁽⁴⁾ tonų krovinių per metus ⁽⁵⁾.

2. TEISINIS PAGRINDAS

- (21) Direktyva 2014/25/ES taikoma skiriant sutartis, kuriomis suteikiama galimybė vykdyti veiklą, susijusią su oro uosto infrastruktūros įrengimu ir leidimu ja naudotis, išskyrus atvejus, kai šiai veiklai taikoma išimtis pagal tos direktyvos 34 straipsnį.
- (22) Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatyta, kad sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti kurią nors iš direktyvos taikymo sritį įtrauktą veiklą, ta direktyva netaikoma, jeigu valstybėje narėje, kurioje tokia veikla yra vykdoma, tokią veiklą tiesiogiai veikia konkurencija rinkose, į kurias patekti nėra jokių apribojimų. Tiesioginis konkurencijos poveikis vertinamas remiantis objektyviais kriterijais, atsižvelgiant į konkrečius susijusio sektoriaus ypatumus. Laikoma, kad patekti į rinką nėra apribojimų, jeigu valstybė narė yra įgyvendinusi ir taiko atitinkamus Sąjungos teisės aktus, kuriais tas sektorius ar jo dalis atveriami konkurencijai. Šie teisės aktai išvardyti Direktyvos 2014/25/ES III priede. Tačiau tame priede nepateikta jokio tinkamo su oro uosto infrastruktūros įrengimu ir leidimu ja naudotis susijusio teisės akto, kuriuo būtų liberalizuotas šis sektorius. Todėl negalima daryti prielaidos, kad į rinką galima laisvai patekti, ir tai reikia įrodyti *de facto* ir *de jure*.
- (23) Tiesioginį konkurencijos poveikį reikėtų vertinti remiantis įvairiais rodikliais, ir nė vienas jų *per se* nėra būtinais lemiamas. Kalbant apie su šiuo sprendimu susijusias rinkas, rinkos dalys yra vienas iš kriterijų, į kuriuos reikėtų atsižvelgti. Atsižvelgiant į šių rinkų savybes, būtų galima atsižvelgti ir į kitus kriterijus.
- (24) Šiuo sprendimu nedaroma poveikio konkurencijos ir kitų ES teisės sričių taisyklių taikymui. Visų pirma kriterijai ir metodai, taikyti pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį vertinant tiesioginį konkurencijos poveikį, nebūtinai visiškai sutampa su kriterijais ir metodais, taikytais atliekant vertinimą pagal Sutarties 101 ar 102 straipsnį arba Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ⁽⁶⁾. Šiam punktui pritarta ir neseniai priimtame Teismo sprendime ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ OL C 93, 2015 3 20, p. 22.

⁽²⁾ 40 % VIE galiausiai priklauso regioninėms institucijoms pagal Direktyvos 2004/17/EB 2 straipsnio 1 dalį, bet VIE, valstybinės įmonės pagal Direktyvos 2004/17/EB 2 straipsnio 1 dalies b punktą, teisinį statusą patvirtino Austrijos federalinis viešųjų pirkimų biuras (žr. *Bundesvergabeamt*, N/0117-BVA/02/2009-24 ir *Bundesvergabeamt*, N/0117-BVA/02/2009-EV8).

⁽³⁾ Remiantis tyrimu „Austrijos aviacijos sektorius, vertinant pagal verslo vietą Austrijoje“ (angl. *The Austrian Aviation sector in the context of business location Austria*), 2014 m. birželio mėn., p. 3.

⁽⁴⁾ Konfidenciali informacija

⁽⁵⁾ Remiantis 7 priede pateikta informacija, bendras krovinių kiekis 2010 m. buvo 226 606 tonos, 2011 m. – 208 913 tonų ir 2012 m. – 188 261 tona.

⁽⁶⁾ 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

⁽⁷⁾ 2016 m. balandžio 27 d. Sprendimo *Österreichische Post AG prieš Komisiją*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, 28 punktą.

- (25) Reikėtų atsižvelgti į tai, kad šiuo sprendimu siekiama nustatyti, ar prašyme nurodytų paslaugų rinkoje esama tokio lygio konkurencijos (rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje), kad (net jeigu netaikomos drausminės priemonės, nustatytos išsamiais Direktyvos 2014/25/ES viešųjų pirkimų taisyklėmis) su atitinkamos veiklos vykdymu susiję pirkimai bus vykdomi skaidriai, be diskriminacijos, remiantis kriterijais, kurių pagrindu pirkėjai gali priimti ekonominiu požiūriu geriausią sprendimą.

3. VERTINIMAS

3.1. Galimybė laisvai patekti į rinką

- (26) Šiuo atveju atitinkama veikla yra kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimas ir leidimas ja naudotis.
- (27) Kalbant apie oro uosto infrastruktūros įrengimą ir leidimą ja naudotis, tinkamų Sąjungos teisės aktų, kuriais remiantis būtų galima daryti prielaidą, kad esama galimybės laisvai patekti į rinką, nėra, todėl reikia atlikti atitinkamą vertinimą, grindžiamą esama Teisingumo Teismo praktika, susijusia su įsisteigimo laisve pagal SESV 49 straipsnį.
- (28) Pasak pareiškėjo, galimybė patekti į rinką *de jure* neribojama. Austrijos aviacijos įstatymo (vok. *Luftfahrtgesetz*, toliau – LFG) 71 skirsnio 1 dalyje nustatyta, kad oro uostą valdanti įmonė, kuri kreipiasi dėl civilinio oro uosto licencijos, turi teisę gauti civilinio oro uosto licenciją, jeigu planas steigti oro uostą yra tinkamas techniniu požiūriu ir galima tikėtis, kad oro uostas bus saugiai valdomas, o įmonė yra patikima, tinkama, turi pakankamai finansinių išteklių ir jos siekiai neprieštarauja jokiems kitiems viešiesiems interesams. Šiuo atžvilgiu pagal LFG 71 skirsnio 2 dalį laikoma, kad planai steigti viešąjį oro uostą neatitinka viešųjų interesų, jeigu visos kartu įvykdomos šios trys sąlygos: i) oro uostas yra už mažiau kaip 100 km nuo esamo viešojo oro uosto, ii) dėl oro uosto greičiausiai bus daromas neigiamas poveikis esamo oro uosto su vežimu susijusiai veiklai ir iii) esamas oro uostas geba ir nori per šešis mėnesius perimti planuojamo oro uosto numatomas pareigas.
- (29) Reikia priminti, jog iš nusistovėjusios Teismo praktikos matyti, kad išankstinio leidimo tvarka negali pateisinti nacionalinės valdžios institucijų savo nuožiūra priimtų sprendimų, dėl kurių Sąjungos nuostatos tampa neveiksmingos ⁽¹⁾. Tam, kad išankstinio leidimo tvarka būtų pateisinama, net jeigu nukrypstama nuo tokios pagrindinės laisvės teikti paslaugas, ji bet kuriuo atveju turi būti pagrįsta objektyviais, nediskriminaciniais ir iš anksto žinomais kriterijais, taip apribojant nacionalinės valdžios institucijų veiksmų laisvę, kad ja nebūtų piktnaudžiaujama ⁽²⁾.
- (30) Be to, jeigu leidimų išdavimo tvarka nustatomos sąlygos, susijusios su mažiausiu atstumu tarp įmonių, tokia tvarka gali būti laikoma pateisinama, jeigu ji iš esmės tinkama siekiant tikslo užtikrinti, kad būtų tinkamai teikiamos geros kokybės viešosios paslaugos, tokios kaip oro uosto infrastruktūros įrengimas ir leidimas ja naudotis, taip pat su tuo susijusios paslaugos ⁽³⁾. Remiantis Teismo praktika, nacionalinės teisės aktai turėtų būti laikomi tinkamais nurodytam tikslui įgyvendinti, tik jeigu jais iš tikrųjų nuosekliai ir sistemškai siekiama šio tikslo ⁽⁴⁾.
- (31) Kalbant apie antrąjį kriterijų, susijusį su prielaida, kad viešojo intereso nėra, t. y. apie sąlygą, kad dėl planuojamo oro uosto greičiausiai bus daromas neigiamas poveikis esamo oro uosto su vežimu susijusiai veiklai, pareiškėjas nurodo sprendimą byloje dėl Austrijos reguliariojo susisiekimo variklinėmis transporto priemonėmis kodekso ⁽⁵⁾ (vok. *Kraftfahrlineingesetz*, toliau – KfLG), kai Austrijos Aukščiausiasis administracinis teismas (toliau – VwGH) nustatė, kad antrasis kriterijus neturėtų būti suprantamas kaip esamos įmonės apsaugojimas nuo konkurencijos. Tačiau, pasak Austrijos Aukščiausiojo administracinio teismo, net jeigu naujos koncesijos turėtojui gali tekti

⁽¹⁾ 2001 m. liepos 12 d. Sprendimo *Smits ir Peerbooms*, C-157/99, ECLI:EU:C:2001:404, 90 punktas; 2003 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Müller-Fauré ir van Riet*, C-385/99, ECLI:EU:C:2003:270, 84 punktas; 2006 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Watts*, C-372/04, ECLI:EU:C:2006:325, 115 punktas. 70 punktas yra iš generalinio advokato nuomonės, 115 punktas – iš sprendimo.

⁽²⁾ 2001 m. vasario 20 d. Sprendimo *Analir ir kiti*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 38 punktas; 2006 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Watts*, C-372/04, ECLI:EU:C:2006:325, 116 punktas.

⁽³⁾ 2010 m. birželio 1 d. Sprendimo *Blanco Pérez ir Chao Gómez*, sujungtos bylos C-570/07 ir C-571/07, ECLI:EU:C:2010:300, 94 punktas.

⁽⁴⁾ Žr., pavyzdžiui, 2009 m. kovo 10 d. Sprendimo *Hartlauer*, C-169/07, ECLI:EU:C:2009:141, 55 punktą; 2007 m. kovo 6 d. Sprendimo sujungtose bylose *Placanica ir kiti*, C-338/04, C-359/04 ir C-360/04, ECLI:EU:C:2007:133, 53 ir 58 punktus

⁽⁵⁾ 2009 m. kovo 25 d. sprendimas, 2008/03/0090.

susitaikyti su tuo, kad vykdant veiklą jam teks konkuruoti su kitomis įmonėmis, ši nuostata būtų nebetaikoma tada, kai esamos koncesijos turėtojas prarastų tiek pajamų, kad dėl to kiltų dvejonų dėl esamo maršruto ekonominio naudingumo. Be to, pasak to paties teismo, tai, kad neigiamai pakinta pajamų ir sąnaudų santykis ir tas pokytis yra tik laikinas (nesvarbu, kas jį lemia – sezoninis srautų svyravimas, laikini išorės veiksniai ar investicijos į maršrutą, kurias koncesijos turėtojas ketina amortizuoti per tam tikrą laikotarpį), negali būti laikoma pagrindu atsisakyti suteikti naują koncesiją.

- (32) Remiantis tuo, kas pirmiau išdėstyta, atrodytų, kad Austrijos Aukščiausiasis administracinis teismas aiškina, kad antruoju kriterijumi iš esmės nesiekama riboti konkurencijos. Juo tik užtikrinama, kad koncesiją suteikiančiai institucijai nebūtų galimybių priimti savavališką sprendimą. Be to, iš Austrijos Aukščiausiojo administracinio teismo sprendimo galima numanyti, kad leidimų teikimo tvarka, kai nustatomi konkretūs kriterijai, kuriais remiantis galima daryti prielaidą, kad naujasis oro uostas neatitinka viešojo intereso, nustatyta remiantis prielaida, kad naujasis oro uostas teiktų patikimas ir geros kokybės paslaugas. Atrodytų, kad atitinkami Austrijos teisės aktai ir minėtas Austrijos Aukščiausiojo administracinio teismo pateiktas antrojo kriterijaus vertinimas iš tikrųjų susiję su tuo, kad siekiama nuosekliai ir sistemingai siekti teisės akto tikslų. Todėl šiame sprendime galima daryti išvadą, kad sąlygos, kurias reikia įvykdyti siekiant gauti licenciją Austrijoje steigti oro uostą, atitinka objektyvumo, nediskriminavimo ir skaidrumo principus, taigi, galima laikyti, kad *de jure* yra galimybė laisvai patekti į rinką norint įrengti oro uosto infrastruktūrą ir leisti ja naudotis.
- (33) Kalbant apie vertinimą, ar *de facto* galima laisvai patekti į rinką, pareiškėjas teigia, kad patekimas neribojamas, nes steigiami nauji komerciniai oro uostai. Pareiškėjas kaip pavyzdžius nurodo Berlyno Brandenburgo ir Liublino oro uostus. Pasak pareiškėjo, ir „Lufthansa Group“, ir „airberlin group“ Berlyno Brandenburgo oro uostą laiko konkrečia alternatyva Vienos oro uostui. Be to, karinius aerodromus galima pritaikyti tapti komerciniais oro uostais, pavyzdžiu galėtų būti Austrijos GRZ ir LNZ oro uostai. Be to, pareiškėjas teigia, kad esami komerciniai oro uostai gali būti plečiami, kaip, pavyzdžiui, Vokietijos Frankfurto Hano ir Vėcės oro uostai.
- (34) Sudėtinga remiantis pareiškėjo pateikta informacija galutinai nustatyti, ar galimybė patekti į rinką, t. y. steigti naujus oro uostus, yra *de facto* ribojama. Steigdamas naują oro uostą galimas naujas rinkos dalyvis turės investuoti daug kapitalo, taigi kyla didelė negrįžtamųjų sąnaudų rizika, dėl kurios galimi rinkos dalyviai gali būti atbaidyti. Tačiau atrodo, kad šios sąnaudos yra dalis įprastos komercinės rizikos, kylančios rinkos dalyviams nusprendus steigti naują oro uostą. Nėra informacijos, kad būtų faktinių kliūčių, trukdančių patekti į šią rinką, išskyrus įprastą komercinę riziką, būdingą imantis didelių investicijų, kurių reikia oro uosto infrastruktūrai įrengti ir leisti ja naudotis. Todėl šiame sprendime laikomasi nuomonės, kad galimybė patekti į rinką *de facto* neribojama.

3.2. Konkurencinis vertinimas. Rinkos analizė

- (35) Šiame skirsnyje bus analizuojama, ar įvykdyta antroji išimties taikymo sąlyga, t. y. ar prašyme nurodytą veiklą, atitinkančią *de jure* ir *de facto* neribojamo patekimo į rinką sąlygą, tiesiogiai veikia konkurencija. Taigi buvo apibrėžta atitinkama produkto ir geografinė rinka ir tuo remiantis atlikta rinkos analizė.

3.2.1. Produkto rinkos apibrėžimas

- (36) Ankstesniuose Komisijos sprendimuose ⁽¹⁾ šios produkto rinkos, oro vežėjoms ir oro uostams taikant Sąjungos konkurencijos teisę, laikytos atitinkamomis produkto rinkomis: i) oro uosto infrastruktūros paslaugų (įskaitant kilimo ir tūpimo tako įrenginių, riedėjimo takų ir kitų oro uosto statinių plėtojimą, techninę priežiūrą, naudojimą ir priežiūrą, taip pat su šia infrastruktūra susijusios veiklos koordinavimą ir kontrolę), teikimo; ii) antžeminių paslaugų teikimo (arba pirkimo pagal sutartis) ir iii) susijusių komercinių paslaugų teikimo (arba pirkimo pagal sutartis) (pvz., aprūpinimo maistu ir gėrimais, vietos reklamai pardavimo) ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Komisijos sprendimo Nr. M.7398 – *Mirael/Ferrovial/NDH1* 19 konstatuojamoji dalis; Komisijos sprendimo Nr. M.786 – *Birmingham International Airport* 15 konstatuojamoji dalis; Komisijos sprendimo Nr. M. 6732 – *Ferrovial/Qatar Holding/CDPQ/Baker Street/BAA* 21 konstatuojamoji dalis; Komisijos sprendimo Nr. M. 5652 – *GIP/Gatwick Airport* 21 konstatuojamoji dalis; Komisijos sprendimo Nr. M. 1035 – *Hochtief/Aer Rianta/Düsseldorf Airport* 11 konstatuojamoji dalis; Komisijos sprendimo Nr. M.2262 – *Flughafen Berlin II* 13 konstatuojamoji dalis ir Komisijos sprendimo Nr. M.3823 – *MAG/Ferrovial Aerpuertos/Exeter Airport* 15 konstatuojamoji dalis.

⁽²⁾ Oro uosto saugumo paslaugos paprastai nelaikomos ekonomine veikla, taigi konkurencijos taisyklės jai paprastai būtų netaikomos (pvz., 2005 m. gegužės 2 d. Komisijos sprendimas Nr. COMP/D3/38469; skundas buvo pateiktas dėl įmonių „AIA SA“ ir „Olympic Fiel Company SA“ taikomų mokesčių).

- (37) Oro uosto infrastruktūros paslaugas galima skirstyti pagal tai, kas vežama – keleiviai ar kroviniai, nes, išskyrus kilimo ir tūpimo takus, vežant keleivius ir krovinius naudojamosi skirtinga infrastruktūra.
- (38) Kroviniai paprastai vežami įvairiarūšėmis transporto priemonėmis – iki pakrovimo į orlaivį ir iškrovus iš jo naudojamosi kitomis transporto priemonėmis. Dar, kitaip nei vežant keleivius, krovinius galima vežti su daugiau sustojimų. Be to, remiantis ankstesniais Komisijos sprendimais ⁽¹⁾, oro transportu vežamų krovinių rinkos dėl savo pobūdžio yra vienakryptės, nes kiekvienoje maršruto pabaigoje paklausa skiriasi.
- (39) Pareiškėjas sutinka su Komisijos paprastai vartojama produkto rinkos apibrėžtimi ir prašymą parengė atsižvelgdamas į tą apibrėžtį.
- (40) Atsižvelgiant į 36–39 konstatuojamosiose dalyse išnagrinėtą informaciją ir siekiant įvertinti, ar tenkinamos Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatytos sąlygos, taip pat nedarant poveikio konkurencijos taisyklių ar kitų sričių Sąjungos teisės taikymui, atitinkama produkto rinka yra kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimas ir leidimas ja naudotis.

3.2.2. Geografinės rinkos apibrėžimas ir konkurencijos vertinimas

- (41) Šiame skirsnyje nagrinėjama atitinkamos geografinės rinkos apibrėžtis, atitinkanti apibrėžtą produkto rinką, pateikiami pareiškėjo argumentai ir su jais susijusios Komisijos pastabos bei išvados, vertinama konkurencinė padėtis.
- (42) Pasak pareiškėjo ⁽²⁾, tiksli krovinių rinkos apibrėžtis gali būti nenustatyta nagrinėjant šį prašymą. Be to, pareiškėjas tvirtina, kad geografinė rinka aprėpia visą Europą.
- (43) Nors Komisija ankstesniuose sprendimuose ⁽³⁾ nustatė, kad atitinkama oro krovinių transporto maršrutų Europoje rinka gali būti apibrėžta kaip visą Europą apimanti rinka ir kad reikėtų įtraukti alternatyvias transporto priemones, t. y. kelių ir geležinkelių transportą, vis dėlto reikėtų priminti, kad šio sprendimo paskirtis – ne oro krovinių transportas, o kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimas ir leidimas ja naudotis.
- (44) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad, vertinant Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje išdėstytas sąlygas ir nepažeidžiant konkurencijos ar bet kurios kitos srities Sąjungos teisės, tiksli geografinė atitinkamos produkto rinkos apibrėžtis gali būti nenustatyta, nes pareiškėjo rinkos dalis, kad ir kaip siaurai apibrėžta, tebebūtų maža.
- (45) Remiantis pareiškėjo pateikta informacija ⁽⁴⁾ ir darant prielaidą, kad atitinkama geografinė rinka apima visą Europą, VIE oro uostui ⁽⁵⁾ 2010 m. teko [...] %, 2011 m. [...] % ir 2012 m. [...] % krovinių rinkos dalis, o kitų oro uostų rinkos dalis visus trejus metus buvo mažesnė nei 1 %. Vertinant konservatyviau, kai geografinė rinka apima tik „Lufthansa“ persėdimo centrus, VIE 2010 m. teko [...] %, 2011 m. [...] % ir 2012 m. [...] % rinkos dalis, o kitų Austrijos oro uostų rinkos dalis visus trejus metus buvo mažesnė nei 1 %. Taigi, iš šios informacijos matyti, kad ši veikla yra tiesiogiai veikiama konkurencijos.

⁽¹⁾ Komisijos sprendimo Nr. M.5141 – KLM/Martinair 38 konstatuojamoji dalis; Komisijos sprendimo Nr. M.5440 –Lufthansa/Austrian Airlines 31 konstatuojamoji dalis.

⁽²⁾ Pareiškėjo rugsėjo 4 d. raštas, p. 19.

⁽³⁾ 2004 m. vasario 11 d. Sprendimo Nr. M.3280 Air France/KLM 36 punktą; 2009 m. rugpjūčio 28 d. Sprendimo Nr. M.5440 Lufthansa/Austrian Airlines 29 punktą; 2010 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo Nr. M.5747 Iberia/British Airways 41 punktą.

⁽⁴⁾ Prašymo 7 priedas.

⁽⁵⁾ Rinkos dalys buvo apskaičiuotos atsižvelgiant ne į visus Europos oro uostus, o į keletą oro uostų, iš kurių labiausiai tikėtinas konkurencinis spaudimas VIE. Šie oro uostai yra: Amsterdamo oro uostas (AMS), Paryžiaus Charles'io de Gaulle'io oro uostas (CDG), Diuseldorfo oro uostas (DUS), Romos Fjumičino oro uostas (FCO), Frankfurto oro uostas (FRA), Miuncheno oro uostas (MUC), Milano Malpensos oro uostas (MXP), SZG; Berlyno Tėgelio oro uostas (TXL) ir Ciuricho oro uostas (ZRH).

- (46) Šio sprendimo tikslais ir nepažeidžiant konkurencijos teisės, iš 45 konstatuojamojoje dalyje pateiktos informacijos matyti, kad Austrijoje ši veikla tiesiogiai veikiama konkurencijos. Todėl, kadangi Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatytos sąlygos įvykdytos, turėtų būti nustatyta, kad Direktyva 2014/25/ES netaikoma sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę Austrijoje vykdyti šią veiklą.

4. IŠVADOS

- (47) Atsižvelgiant į 1–46 konstatuojamosiose dalyse išnagrinėtus veiksnius, laikoma, kad kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimas Austrijoje ir leidimas ja naudotis tenkina Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatytą tiesioginės konkurencijos sąlygą.
- (48) Kadangi laikoma, jog neribojamo patekimo į rinką sąlyga įvykdyta, Direktyva 2014/25/ES neturėtų būti taikoma, kai perkantieji subjektai sudaro sutartis, kurių paskirtis – suteikti galimybę Austrijoje teikti tas paslaugas, taip pat rengiant projektų konkursus dėl tokios veiklos vykdymo toje šalyje.
- (49) Kaip matyti iš pareiškėjo ir Austrijos valdžios institucijų pateiktos informacijos, šis sprendimas pagrįstas teisine ir faktine padėtimi nuo 2015 m. sausio mėn. iki 2016 m. lapkričio mėn. Sprendimas gali būti persvarstytas, jeigu teisinė ar faktinė padėtis iš esmės pasikeistų ir dėl to Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio taikymo sąlygos būtų nebevykdomos.
- (50) Kadangi kai kurioms su oro vežėjoms reikalingos oro uosto infrastruktūros įrengimu ir leidimu ja naudotis susijusioms paslaugoms (pvz., oro uosto infrastruktūra, reikalinga keleiviams vežti, antžeminėms paslaugoms, su oro susisiekimu nesusijusioms paslaugoms) tebegalioja Direktyva 2014/25/ES, primenama, kad kelias veiklas apimančios pirkimo sutartys turi būti reglamentuojamos remiantis tos direktyvos 6 straipsniu. Tai reiškia, kad, kai perkantysis subjektas rengia mišrius pirkimus, t. y. pirkimus, kuriais siekiama paremti tiek veiklą, kuriai netaikoma Direktyva 2014/25/ES, tiek veiklą, kuriai ji taikoma, turi būti atsižvelgiama į pagrindinę veiklą, dėl kurios visų pirma siekiama sudaryti sutartį. Rengiant tokius mišrius pirkimus, kurių pagrindinis tikslas – remti veiklos rūšis, kurioms direktyva taikoma, turi būti taikomos Direktyvos 2014/25/ES nuostatos. Jeigu neįmanoma objektyviai nustatyti, dėl kurios veiklos sutartis yra iš esmės sudaroma, ji turi būti sudaroma pagal Direktyvos 2014/25/ES ⁽¹⁾ 6 straipsnio 3 dalyje nustatytas taisykles.
- (51) Primenama, jog Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/23/ES ⁽²⁾ 16 straipsnyje, nustatyta, kad ta direktyva netaikoma perkančiųjų subjektų suteikiamoms koncesijoms, kai pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį nustatyta, kad ta veikla yra tiesiogiai veikiama konkurencijos. Kadangi padaryta išvada, kad oro vežėjoms kroviniams vežti reikalingos oro uostų infrastruktūros įrengimas ir leidimas ja naudotis yra veikiami konkurencijos, koncesijos sutartims, kurių paskirtis – suteikti galimybę Austrijos Respublikoje vykdyti tą veiklą, Direktyva 2014/23/ES nebus taikoma.
- (52) Šiame sprendime nustatytos priemonės atitinka Viešųjų sutarčių patariamąjį komitetą nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2014/25/ES netaikoma sutartims, kurios sudarytos perkančiųjų subjektų ir kurių paskirtis – sudaryti sąlygas įrengti kroviniams vežti reikalingą oro uosto infrastruktūrą Austrijoje ir leisti ja naudotis.

⁽¹⁾ Toks pat esminis rezultatas būtų ir taikant Direktyvos 2004/17/EB 9 straipsnį.

⁽²⁾ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1).

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Austrijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2017 m. sausio 24 d.

Komisijos vardu
Elżbieta BIENKOWSKA
Komisijos narė
