

**KOMISIJAS LĒMUMS****(2004. gada 20. oktobris)****par atbalsta shēmu, ko Spānijas Karaliste piemērojusi par labu aviosabiedrībai *Intermediación Aérea SL****(izziņots ar dokumenta numuru K(2004) 3938)***(Autentisks ir vienīgi teksts spāņu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

(2005/351/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu, un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc aicinājuma ieinteresētajām pusēm iesniegt savus apsvērumus saskaņā ar minētajiem pantiem <sup>(1)</sup> un ņemot vērā šos apsvērumus,

tā kā:

**I. PROCEDŪRA**

- (1) Ar 2002. gada 11. aprīļa vēstuli S(2002) 4231, kas reģistrēta ar numuru NN/110/02, Komisija tika informēta par to, ka Spānijas Karaliste piemērojusi atbalsta pasākumus par labu aviosabiedrībai *Intermediación Aérea SL* (turpmāk tekstā – “*Intermed*”) par gaisa transporta pakalpojumu sniegšanu maršrutā Herona–Madrīde–Herona. Ar 2002. gada 23. maija vēstuli Komisija pieprasīja Spānijas iestādēm visu atbilstīgo informāciju. Šīs iestādes sniedza atbildi ar 2002. gada 1. jūlija vēstuli, kas reģistrēta 2002. gada 5. jūlijā.
- (2) Ar 2002. gada 13. decembra vēstuli Komisija informēja Spānijas Karalisti par savu lēmumu uzsākt attiecībā uz šo atbalstu procedūru, kas paredzēta EK Līguma 88. panta 2. punktā.
- (3) Komisijas lēmums par procedūras uzsākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* <sup>(2)</sup>. Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt savus apsvērumus par atbalstu.
- (4) Ar Spānijas Pastāvīgās pārstāvniecības Eiropas Savienībā 2003. gada 9. janvāra vēstuli Spānijas iestādes lūdza papildu termiņu, lai atbildētu uz 2003. gada 13. decembra vēstuli. Ar 2003. gada 20. janvāra vēstuli TREN/A4(2003)838 Komisija piešķīra papildu termiņu – 15 darba dienas.
- (5) Spānijas iestādes nosūtīja savus apsvērumus ar 2003. gada 18. marta vēstuli, kas reģistrēta Komisijas Ģenerālsēkretariātā 2003. gada 19. martā ar numuru A24-3996.
- (6) Par šo jautājumu Komisija saņēma apsvērumus no ieinteresētajām pusēm. Komisija tos nosūtīja Spānijas Karalistei ar 2003. gada 13. marta un 2003. gada 2. aprīļa vēstuli, dodot Spānijas Karalistei iespēju tos komentēt, un saņēma tās komentārus ar 2003. gada 7. maija vēstuli.

<sup>(1)</sup> OV C 32, 11.2.2003., 2. lpp.<sup>(2)</sup> Sk. 1. piezīmi.

## II. DETALIZĒTS ATBALSTA APRAKSTS

**Atbalsta juridiskais pamats**

- (7) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju Spānijas iestāžu īstenotie pasākumi paredzēti "Līgumā par gaisa satiksmi starp Heronu un Madriidi", kas 2002. gada 26. martā noslēgts starp *Generalitat de Catalunya* (Katalonijas autonomā novada pašvaldību), *Diputación de Girona* (Heronas reģiona padomi), Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kameru un *Intermed* pārstāvi (turpmāk tekstā – "līgums").

**Atbalsta mērķi**

- (8) Atbalsta mērķis ir sekmēt konkurētspējīga un kvalitatīva gaisa transporta attīstību maršrutā Herona–Madride–Herona, izmantojot lidmašīnas, kas atbilst attiecīgiem komforta un drošības nosacījumiem, kā arī panākt šajā maršrutā pienācīgu rentabilitāti.

**Sabiedrības – pakalpojuma sniedzējas – atlases procedūra**

- (9) Tā kā starp Heronu un Madriidi nepastāvēja regulāra satiksme, jo neviena aviosabiedrība nepiedāvāja šo pakalpojumu, Katalonijas autonomā novada pašvaldība laikā no 2001. gada jūlija līdz novembrim ar atsevišķām vēstulēm sazinājās ar vairākiem savas valsts pārvadātājiem, kā arī ar citu Kopienas dalībvalstu pārvadātājiem (*Aerolíneas de Baleares (AeBal)*, *Spanair S.A. (Spanair)*, *Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa)*, *KLM UK Limited*, *Intermed*, *Air Catalunya S.A. (Air Catalunya)*, *Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans)* un *Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa)*), lai iepazīstinātu tos ar savu iniciatīvu, kuras mērķis bija sekmēt šīs gaisa satiksmes izveidošanu, un aicinātu iesniegt savus piedāvājumus vai paziņot savu gatavību nodrošināt šo reisu.
- (10) Minētā procesa beigās Katalonijas autonomā novada pašvaldība konstatēja, ka vienīgā aviosabiedrība, kas izteica gatavību un apliecināja spēju nodrošināt šeit regulāru gaisa satiksmi un uzņemties tai atbilstošas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir *Intermed*, un tādējādi līgums tika noslēgts ar šo pārvadātāju.

**Gaisa satiksme Herona–Madride–Herona**

- (11) Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no Spānijas iestādēm, gaisa satiksmi Herona–Madride–Herona nodrošināja, pirmkārt, regulāri pakalpojumi, kurus no 2002. gada 15. aprīļa īstenoja aviosabiedrība *Intermed* ar lidmašīnu ATR 42-300, kurā ir 48 vietas, un otrkārt, čarterreisi, kurus no 2002. gada 3. aprīļa ar lidmašīnu SA-227 veica sūdzības iesniedzējs šajā lietā.
- (12) Heronas lidosta ir maza lidosta, kurā dati par pasažieru skaitu ir šādi <sup>(3)</sup>:

*Pasažieru pārvadājumu attīstība*

Gads	Pasažieru skaits	Gads	Pasažieru skaits
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

<sup>(3)</sup> *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea* tīmekļa vietne: [www.aena.es](http://www.aena.es), 2004. gada septembris.

### Līguma saturs

- (13) Līgumā paredzēts, ka minēto pakalpojumu sniegšanai *Intermed* izmantos vienu lidmašīnu ATR 42-300 ar turbopropelleru dzinēju, kuras galvenie raksturlielumi ir šādi:
- 48 vietas, kas izvietotas 12 rindās ar 30° slīpumu,
  - maksimālā kravnesība 4 687 kg,
  - bagāžas nodalījuma tilpums 8,94 m<sup>3</sup>,
  - maksimālais augstums 5 485 m (18 000 pēdas),
  - lidojuma ātrums 300 kt (556 km/h).
- (14) Sākotnēji tika noteikti divi lidojumi dienā no pirmdienas līdz piektdienai šādos laikos:
- no rīta – izlidošana no Heronas 7.00/izlidošana no Madrides 9.00,
  - pēcpusdienā – izlidošana no Heronas 17.00/izlidošana no Madrides 19.30.
- (15) Kopumā lidojumu sarakstam jābūt tādām, lai vienmēr ļautu pasažieriem no Heronas uzturēties Madridē vismaz 5 stundas pēc ierašanās galamērķī.

### Pakalpojuma finansēšana

- (16) Maksimālā kopējā atbalsta summa termiņam, uz kuru attiecas līgums, ir EUR 4 337 086,18. Katalonijas autonomā novada pašvaldība un Heronas reģiona padome apņemas finansēt gaisa satiksmi starp Heronu un Madridi šādā maksimālā ikgadējā līmenī:
- 2002. finanšu gads: 2002. finanšu gadā pirmajos sešos maršruta izmantošanas mēnešos *Generalitat de Catalunya* (Katalonijas autonomā novada pašvaldība) un *Diputació de Girona* (Heronas reģiona padome) vienādi sedz maksimālo summu EUR 410 582,34 apmērā katra. Atlikušajai 2002. finanšu gada daļai Katalonijas autonomā novada pašvaldība un Heronas reģiona padome sedz šī perioda finansējumu šādi: Katalonijas autonomā novada pašvaldība EUR 34 166,62 apmērā un Heronas reģiona padome EUR 135 227,75 apmērā.
  - 2003. finanšu gads: šim laika posmam, ietverot arī izlīdzināšanu par 2002. finanšu gadu, maksimālais līmenis sasniedz EUR 1 182 883,13, ko EUR 641 972,13 apmērā sedz Katalonijas autonomā novada pašvaldība un EUR 540 911 apmērā – Heronas reģiona padome.
  - 2004. un 2005. finanšu gads: šim laika posmam maksimālais līmenis sasniedz EUR 1 081 822, no tiem EUR 540 911 sedz Heronas reģiona padome kā finansējumu katra finanšu gada pirmajā pusgadā un EUR 540 911 – Katalonijas autonomā novada pašvaldība kā finansējumu katra finanšu gada otrajā pusgadā.
- (17) *Intermed* izmaksātais atbalsts tiek aprēķināts atkarībā no ikgadējā vidējā piepildījuma lidmašīnās, kas nodrošina satiksmi maršrutā Herona–Madride–Herona, piemērojot līguma V pielikumā norādīto formulu.

- (18) Saskaņā ar Spānijas iestāžu sniegto informāciju viena lidojuma izmaksas, kas aprēķinātas vidējam piepildījumam (32 cilvēki), ir EUR 3 980,55, un tās sadalītas šādi:

Pozīcija	EUR
Lidaparāta amortizācija	353,16
Apdrošināšana	480,00
Maršruta izdevumi (tostarp elektriskās sistēmas, aviācijas elektronikas, šasiju pārbaude un degvielas padeves sistēmas kontrole)	250,00
Degviela	623,37
Personāla uzturēšanas izdevumi (apkalpe un lidlauka personāls, tostarp sociālā apdrošināšana)	1 067,93
Lidostu nodevas un maksa par nosēšanos	447,81
Iekraušanas un izkraušanas darbi (*)	364,09
Eirokontrole (maršruta maksa)	52,89
Pasažieriem sniegtie pakalpojumi (ēdināšana, preses izdevumi utt.)	372,00
Kopā	3 980,55

(\*) Sabiedrībai bija atļauja pašai veikt iekraušanas un izkraušanas darbus, ko tādējādi var uzskatīt par iekšējām izmaksām un iekļaut vispārējās izmaksās.

### Reklāmas pasākumi

- (19) Bez tam Heronas reģiona padome apņemas īstenot un finansēt visus veicināšanas un reklāmas pasākumus, kas attiecas uz šo gaisa satiksmes līniju līguma darbības termiņa laikā par maksimālo summu EUR 120 202.
- (20) Tāpat arī Heronas Tirdzniecības, rūpniecības un kuģniecības kamera apņemas veikt tās kompetencē esošus pasākumus, kas izrādīsies nepieciešami, lai atbalstītu un garantētu līgumā paredzētā reisa sekmīgu darbību.

### Līguma izbeigšana

- (21) Paredzēts, ka līgums tiks likumīgi izbeigts gadījumā, ja, piemēram, cita aviosabiedrība bez valsts atbalsta vai cita valsts finansējuma uzsāks lidojumus starp Heronu un Madridi ar parametriem, kas līdzīgi līgumā paredzētā reisa parametriem, jo īpaši, attiecībā uz lidmašīnas tipu, lidojumu biežumu, tarifiem un pakalpojumu sniegšanas laika posmu.

### Atbalsta ilgums

- (22) Līgums ir noslēgts uz laika posmu no 2002. gada 26. marta līdz 2005. gada 31. decembrim. Taču pakalpojums tika apturēts 2002. gada decembrī sakarā ar to, ka Komisija uzsāka formālu pārbaudes procedūru.

### Citi nosacījumi

- (23) Minētais līgums paredz arī nosacījumus, kas attiecas uz vietu piepildījumu, regularitāti, precizitāti, gaisa transporta vadības pakalpojumiem, kā arī piemērojamajiem tarifiem.

*Procedūras uzsākšanas lēmuma pamatojums*

- (24) Savā lēmumā par formālas pārbaudes procedūras uzsākšanu Komisija izteica šaubas par minētā atbalsta saderību ar EK dibināšanas līguma 86. panta 2. punktu, jo īpaši tādēļ, ka nav ievērota procedūra, kas noteikta 4. pantā Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem<sup>(4)</sup>.
- (25) Komisija jo īpaši pieprasīja Spānijai atsūtīt, pirmkārt, informāciju, kas parādītu kompensācijas nepieciešamību, kā arī minētā sabiedriskā pakalpojuma tīrās izmaksas un informāciju, kas kalpoja par pamatu kompensācijas apjoma aprēķinam, un otrkārt, pamatojumu, kāpēc netiek ievērota Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā noteiktā procedūra.

**III. IEINTERESĒTO PUŠU APSVĒRUMI**

- (26) Sabiedrība *Air Catalunya* norāda, ka gaisa satiksmi starp Heronu un Madridi nodrošina, no vienas puses, atbalsta saņēmējs, un no otras puses, minētā sabiedrība pati no 2002. gada 3. aprīļa, nesākot valsts finansējumu. Šī sabiedrība vērs uzmanību uz kaitējošām sekām, kas tai radušās sakarā ar acīmredzamu konkurences izkropļojumu. Tā norāda, ka maršruts Herona–Madride–Herona nebija sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību objekts saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā noteikto procedūru. Minētais atbalsts nevar tikt pasludināts par tādu, kas saderīgs ar Līgumu, jo neatbilst sabiedriskā pakalpojuma uzdevumam piemītošajiem nepieciešamības un proporcionalitātes nosacījumiem. Tādēļ *Air Catalunya* apturēja savus pakalpojumus 2002. gada decembrī.
- (27) *Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines)* norāda, ka šajā gadījumā nav ievēroti nosacījumi, kas paredzēti Pamatnostādnēs par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē.

**IV. SPĀNIJAS KARALISTES KOMENTĀRI**

- (28) Spānijas iestādes norāda, ka kopš formālas pārbaudes procedūras uzsākšanas 2002. gada decembrī atbalsta maksājums *Intermed* ir apturēts un tādējādi minētā sabiedrība 2002. gada decembrī bija spiesta pārtraukt lidojumus Herona–Madride, nespējama segt ar tiem saistītos izdevumus, kas parāda, ka minētais reiss nav rentabls nevienai sabiedrībai.
- (29) Maršruta Herona–Madride daļēja finansēšana ierobežota līdz laikam, kad minētā līnija nostiprināsies un pati kļūs rentabla.
- (30) Spānijas iestādes uzskata, ka īstenotā procedūra, kuras rezultātā tika izraudzīta sabiedrība *Intermed*, neatbilst Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā paredzētajai procedūrai, lai kādā noteiktā maršrutā uzliktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.
- (31) Katalonijas autonomā novada pašvaldība iesniedza formālu lūgumu Spānijas Reģionālās attīstības ministrijai, lai maršrutam Herona–Madride tiktu noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 nosacījumiem. Taču minētā ministrija lūgumu noraidīja, motivējot to tādējādi, ka nav pietiekamu iemeslu, lai izmantotu šīs regulas 4. pantu.

<sup>(4)</sup> OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

### Uzskatīšana par sabiedrisko pakalpojumu

- (32) Spānijas iestādes uzskata, ka ir izpildīti materiālie nosacījumi, kas prasīti Regulā (EEK) Nr. 2408/92, lai attiecīgais pakalpojums tiktu kvalificēts kā sabiedriska pakalpojums vai vispārējas intereses pakalpojums.
- (33) Tas apstākļi, ka nav aviosabiedrības, kura varētu apkalpot maršrutu, nepārprotami parāda, ka šī līnija neizraisa ekonomisku interesi. Līdz ar to vienīgi valsts iestāžu iejaukšanās var garantēt maršrutā Herona–Madrīde zināmu pakalpojumu stabilitāti un regularitāti. Šajā sakarā ir svarīgi atgādināt, ka *Air Catalunya* uzsāka darbību maršrutā Herona–Madrīde tajā pašā laikā, kad *Intermed*, proti, 2002. gada aprīlī. Līdz tam no 2001. gada 28. oktobra, kad iepriekšējā aviosabiedrība to pārtrauca, neviena aviosabiedrība neveica lidojumus maršrutā Herona–Madrīde. Šī līnija, kas tiek uzskatīta par nozīmīgu, piecus mēnešus netika izmantota, un tas pamatoja nepieciešamo valsts iestāžu iejaukšanos, ņemot vērā, cik svarīgs pilsoņiem ir šis maršruts.
- (34) Spānijas iestādes norāda, ka gaisa satiksme starp Heronu un Madrīdi ir svarīga reģiona ekonomiskajai attīstībai.

### Sekas Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta pārkāpumam

- (35) Tomēr, tā kā nav tikuši ievēroti formālie nosacījumi saistību uzlikšanai, proti, nav izsludināts atklāts konkurss, kurā var piedalīties visas sabiedrības un par kuru paziņots Komisijai un citām dalībvalstīm, tad subsīdijai nevar piemērot prezumpciju par valsts palīdzības neesamību EK līguma 87. panta nozīmē un līdz ar to tā pakļaujama Līguma vispārējiem noteikumiem, kas reglamentē šo nozari. Šādu analīzi apstiprina valsts atbalsta aviosabiedrībām izvērtēšanas pamatnostādnes, kas minētas Komisijas paziņojumā par EK līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē<sup>(5)</sup>, un pamatnostādņu 23. punktā norādīts, ka “kompensācija par zaudējumiem, kas radušies pārvadātājam, kurš nav ticis izraudzīts saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantu, joprojām tiks izvērtēta saskaņā ar vispārējiem nosacījumiem, kas piemērojami valsts atbalstam. Tas attiecas arī uz kompensācijām, kuras nav aprēķinātas, balstoties uz regulas 4. panta 1. punkta h) apakšpunktā norādītajiem kritērijiem.”
- (36) Saskaņā ar Spānijas iestāžu teikto tas, ka nav formāla paziņojuma par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, nekādi neietekmē minētās līnijas sabiedriskā pakalpojuma raksturu.

### Kompensācija ir saderīga ar EK līguma 86. panta 2. punktu

- (37) Saskaņā ar Spānijas iestāžu teikto kompensāciju, kas piešķirta *Intermed*, var uzskatīt par valsts atbalstu EK līguma 87. panta nozīmē, kas ir nelikumīga, ja nav iepriekšēja paziņojuma Komisijai un nav ievēroti Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta nosacījumi, tomēr ir saderīga ar kopējo tirgu saskaņā ar Līguma 86. panta 2. punktu. Kaut arī tas nav pienācīgs pamatojums aviosabiedrībām uzliktu sabiedrisko pakalpojumu finansēšanai, īpašie apstākļi šajā gadījumā, jo īpaši minimālā ietekme uz konkurenci un Kopienas tirdzniecību, atbalsta apturēšana tūlīt pēc formālas pārbaudes procedūras uzsākšanas, secīga *Intermed* lidojumu pārtraukšana, nelielais atbalsta apjoms un līguma īslaicīgais termiņš, kas ierobežots līdz astoņiem mēnešiem, varētu attaisnot šā nosacījuma piemērošanu izņēmuma kārtā.
- (38) Lai varētu piemērot 86. panta 2. punktu, kompensācijai jābūt nepieciešamai un proporcionālai.

<sup>(5)</sup> OV C 350, 10.12.1994., 5. lpp.

### Kompensācijas nepieciešamība

- (39) Nosacījumi, kas līgumā uzlikti *Intermed* attiecībā uz pakalpojuma regularitāti, nepārtrauktību, jaudām un tarifiem, padara lidojumu nerentablu jebkurai sabiedrībai. Patiešām iestāžu uzliktie nosacījumi rada papildu izmaksas, ko sabiedrība, kuras darbība balstīta uz komerciāliem principiem, pati nevarētu uzņemties.
- (40) Kā pierādījums tam ir apstāklis, ka nav neviena vērā ņemama konkurenta, kas apkalpotu maršrutu Herona–Madride ar tādiem lidojumu biežuma, jaudas un nepārtrauktības nosacījumiem, kādi tika uzlikti *Intermed*. Sabiedrība, kas izmantoja šo maršrutu pagātnē, bija spiesta to pārtraukt sakarā ar rentabilitātes trūkumu. Vairākas aviosabiedrības, pie kurām autonomā novada pašvaldība vērsās ar lūgumu piedāvāt tādu pakalpojumu, neizrādīja interesi un skaidri norādīja, ka šaubās par tā ekonomisko dzīvotspēju.
- (41) Kas attiecas uz *Air Catalunya*, to nevar uzskatīt par vērā ņemamu konkurentu. Tik tiešām *Air Catalunya* tika uzaicināta piedalīties atlases procedūrā, taču tās piedāvājums nevarēja tikt pieņemts, jo šai aviosabiedrībai nav aviopārvadātāja sertifikāta (AOC) vai licences, lai darbotos Spānijā<sup>(6)</sup>. Pat ja Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā paredzētā procedūra par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību uzlikšanu tiktu piemērota, *Air Catalunya* nevarētu piedalīties atklātajā konkursā, jo tajā bija atļauts piedalīties sabiedrībām, kurām ir darbības licence regulāros maršrutos. Jebkurā gadījumā nosacījumi, ar kādiem tā piedāvāja veikt savus lidojumus, stipri atšķīrās no lidojumu biežuma un jaudas, kas tika prasīta no *Intermed*. Piemēram, kad *Air Catalunya* nofraktētā lidaparāta papildījums bija minimāls, reiss tika atcelts un esošie pasažieri atstāti bez ātra un efektīva transporta uz Madridi.
- (42) Visbeidzot, šī maršruta rentabilitātes trūkumu uzsver tas apstāklis, ka, lai gan *Intermed* pakalpojumi tika atcelti, neviena aviosabiedrība, pat ne *Air Catalunya*, nesniedz šo pakalpojumu.

### Subsīdijas proporcionalitāte

- (43) Atbalsts, kas piešķirts *Intermed*, nepārsniedz nepieciešamo minimālo kompensāciju, lai līdzsvarotu papildu izmaksas, kas radušās sakarā ar iestāžu noteiktajām prasībām. *Intermed* piešķirtās kompensācijas apjoms ir EUR 919 879,98. Kā izriet no līguma III pielikuma, viena lidojuma izmaksas, kas aprēķinātas vidējam papildījumam (32 cilvēki), ir EUR 3 980,55. Līguma spēka esamības periodā *Intermed* veica 640 lidojumus, un rezultātā ieņēmumi sasniedza EUR 876 934,30. No tā izriet, ka pakalpojuma sniegšanas izraisītais iztrūkums bija apmēram EUR 1 670 608,70. Šis skaitlis iegūts, reizinot lidojuma izmaksas, proti, EUR 3 980,55, ar veikto lidojumu skaitu, kas dod EUR 2 547 552,00, un atņemot gūtos ieņēmumus, proti, EUR 876 943,30. Tādējādi valsts iestāžu piešķirtais atbalsts (EUR 919 879,98) bija mazāks par sabiedrībai radīto iztrūkumu, laikā no 2002. gada aprīļa līdz decembrim darbojoties maršrutā Herona–Madride.
- (44) Saskaņā ar pastāvīgo Eiropas Kopienų Tiesas praksi “atbilstīgi Līguma 86. panta 2. punktam valsts atbalsta izmaksai var netikt piemērots minētā Līguma 87. panta aizliegums, ja šis atbalsts paredzēts tikai papildu izmaksu kompensēšanai, kuras izraisījusi īpaša uzdevuma pildīšana, kas jāveic uzņēmumam, kam uzdota vispārējas ekonomiskas intereses pakalpojuma sniegšana, un tā piešķiršana ir nepieciešama, lai minētais uzņēmums varētu nodrošināt savas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ekonomiskā līdzsvara apstākļos.”<sup>(7)</sup>

<sup>(6)</sup> Sākotnēji (divus mēnešus) *Air Catalunya* darbojās ar līgumreisu veikšanas atļauju, ko Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts izsniedzis Dānijas sabiedrībai *North Flying*, un pēc tam ar licenci, kuras turētāja bija sabiedrība *Oestavi*.

<sup>(7)</sup> Sk. Lietu C-174/97, *La Poste* [1998] ECR I-1303. lpp.

**Ierobežotā ietekme uz konkurenci un Kopienas iekšējo tirdzniecību**

- (45) *Intermed* piešķirtā atbalsta apjoms ir neliels, jo nesasniedz 1 miljonu EUR. Turklāt līgums bija salīdzinoši īslaicīgs (tikai 8 mēneši no 2002. gada aprīļa līdz decembrim).
- (46) *Air Catalunya* vai citu potenciālo konkurentu pozīcijām šajā maršrutā nekāds kaitējums nākotnē netiks nodarīts, jo atbalsta izmaksāšana tika pārtraukta pēc procedūras uzsākšanas un autonomā novada pašvaldība, kā arī Heronas reģiona padome apņēmas oficiāli lauzt ar *Intermed* noslēgto līgumu.
- (47) Tādējādi negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm, ko varētu izraisīt atbalsta piešķiršana *Intermed*, ir samazināta līdz minimumam.

**Tiesu prakses *Altmark* lietā piemērošana**

- (48) Spānijas iestādes uzskata, ka *Altmark* lietā (kas tika izskatīta EKT laikā, kad Spānijas iestādes nosūtīja savus apsvērumus) radītā tiesu prakse nebūtu piemērojama aplūkojamajā gadījumā, jo šajā lietā izskatāmie materiāli attiecas uz Līguma 73. panta piemērošanu, lai uzliktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ārpus sauszemes transporta jomā piemērojamajās regulās paredzētajiem nosacījumiem.

**Atbalsta neatgūšana**

- (49) Spānijas iestādes uzskata, ka procedūra, kas uzsāka sakarā ar sabiedrībai *Intermed* piešķirtajām subsīdijām, varētu noslēgties ar tāda Komisijas lēmuma pieņemšanu, kas, kaut arī pasludina atbalstu par nelikumīgu un apturamu, tomēr neliek atgūt izmaksāto atbalstu un uzskata to par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar 86. panta 2. punktu.

**V. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS****Atbalsta novērtējums saskaņā ar Līguma 87. panta 1. punktu**

- (50) Līguma 87. panta 1. punktā noteikts, ka ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, dodot priekšroku atsevišķiem uzņēmumiem vai atsevišķu preču ražošanai, ciktāl šāda palīdzība iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

**Finansiālās priekšrocības**

- (51) Komisijas paziņojuma par EK Līguma 92. un 93. panta un EEZ līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstam aviācijas nozarē 18. punktā noteikta atbalsta neesamības prezumpcija, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības uzliktas un ar tām saistītās kompensācijas aprēķins veikts saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem 4. pantā paredzēto procedūru. Kritēriji, kas ļauj novērtēt atbalsta klātesamību sabiedriskā pakalpojuma kompensācijās, vēlāk ir tikuši izskaidroti 2003. gada 24. jūlija spriedumā *Altmark* lietā<sup>(8)</sup>.
- (52) Kā paskaidrots šā lēmuma 9. līdz 23. apsvērumā, Katalonijas autonomā novada pašvaldība ir izvēlējusies sabiedrību, neievērojot Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā noteiktās saistības, kam ir būtiska nozīme, lai garantētu vienlīdzīgas attieksmes principu un sekmīgu procedūras norisi.

<sup>(8)</sup> Sk. Lietu C-280/200, *Altmark* [2003] ECR I-7747. lpp.



- (53) Jo īpaši,
- Komisija nav informēta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību uzlikšanu maršrutā Herona–Madrīde–Herona,
  - šīs saistības nav publicētas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*,
  - nav notikušas konsultācijas ar citām dalībvalstīm,
  - konkursa uzaicinājums nav publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un
  - aviosabiedrību iesniegtie priekšlikumi nav tikuši paziņoti citām ieinteresētajām dalībvalstīm vai Komisijai.
- (54) Spānijas iestādes uzskata, ka aplūkojamais pasākums tomēr ir kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību uzlikšanu sabiedrībai *Intermed*.
- (55) Komisija uzskata, ka vienīgais veids, lai noteiktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības gaisa transporta nozarē, ir Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta piemērošana. Minētajā regulā Padome ir noteikusi vienādus un nediskriminējošus nosacījumus gaisa satiksmes tiesību nodošanai maršrutos, kuros uzlikta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Kompensācijas aprēķina kritēriji ir tikuši skaidri definēti. Trūkstot norādēm vienā vai otrā virzienā, atbildība, kas aprēķināta saskaņā ar minētās regulas 4. panta 1. punkta h) apakšpunktu, būtu jāvusi pieņemt, ka nepastāv finansiālas priekšrocības par labu attiecīgajai aviosabiedrībai <sup>(9)</sup>.
- (56) Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta 1. punkta h) apakšpunktā noteikts, ka “dalībvalsts var atļūdzināt saskaņā ar f) apakšpunktu atlasītajam gaisa pārvadātājam par to standartu ievērošanu, ko prasa saskaņā ar šo punktu uzliktais sabiedrisko pakalpojumu pienākums; šādā atļūdzībā ņem vērā šā pakalpojuma izmaksas un no tā gūto ienākumu.” Komisija uzskata, ka Spānijas iestāžu paredzētais pasākums par labu sabiedrībai *Intermed* neatbilst minētās regulas 4. panta nosacījumiem.
- (57) No tā izriet, ka minētā atbalsta neesamības prezumpcija šajā gadījumā nedarbojas.
- (58) Pamatnostādņu par valsts atbalstu aviācijas nozarē 23. punktā norādīts, ka “kompensācija par zaudējumiem, kas radušies pārvadātājam, kurš nav ticis izraudzīts saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantu, joprojām tiks izvērtēta saskaņā ar vispārējiem nosacījumiem, kas piemērojami valsts atbalstam. Tas attiecas arī uz kompensācijām, kuras nav aprēķinātas, balstoties uz regulas 4. panta 1. punkta h) apakšpunktā norādītajiem kritērijiem.” Turklāt 17. punktā noteikts, ka “atļūdzības pamatība jāizvērtē, vadoties no tiem principiem, kuri attiecas uz valsts atbalstu un noteikti Tiesas praksē”.

<sup>(9)</sup> Sk. Pirmās instances tiesas 2003. gada 5. augusta spriedumu lietās *P&O European Ferries T-116/01* un *T-118/01* [2003], [ECR] 118. lpp., atzīmēts, ka “saskaņā ar Komisijas pastāvīgo praksi šādas atklāta konkursa procedūras pastāvēšana pirms dalībvalsts veikta iepirkuma parasti tiek uzskatīta par pietiekamu, lai uzskatītu, ka šī dalībvalsts necenšas kādam noteiktam uzņēmumam piešķirt priekšrocības (skatīt, jo īpaši, Komisijas paziņojuma par Kopienas kontroli pār valsts atbalstu pētniecībai un attīstībai (OV C 45, 17.2.1996., 5. lpp.) 2.5. punktu, un šajā nozīmē Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras transportam (OV C 205, 5.7.1997., 5. lpp.), 9. sadaļa”.

- (59) Komisija uzskata, ka tad, ja kādā atsevišķā nozarē Kopienas tiesību aktos paredzēts, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības uzliekamas, veicot konkursa procedūru, šo tiesību aktu neievērošana nozīmē, ka piešķirtā kompensācija parasti ir atbalsts Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. Tomēr Komisija izvērtē, vai šis pasākums piešķir sabiedrībai *Intermed* finansiālas priekšrocības un, sevišķi, vai šī kompensācija atbilst kritērijiem, ko nosaka Tiesas prakse, jo īpaši 2003. gada 24. jūlija spriedums *Altmark* lietā.
- (60) Minētais spriedums apstiprina, ka summas, kas piešķirtas, lai kompensētu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, nav valsts atbalsts, ja izpildīti vairāki nosacījumi. Pēc Tiesas domām, no tās prakses izriet <sup>(10)</sup>, "ka tiktāl, ciktāl valsts pasākums jāuzskata par kompensāciju attiecībā uzņēmēju uzņēmumu sniegtajiem pakalpojumiem, lai pildītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, tā, ka šie uzņēmumi patiesībā negūst finansiālas priekšrocības un minētās kompensācijas mērķis nav radīt šiem uzņēmumiem labvēlīgākus konkurences apstākļus salīdzinājumā ar konkurējošiem uzņēmumiem, uz šādu iejaukšanos nav attiecināms Līguma 92. panta 1. punkts. Tomēr, lai konkrētā gadījumā šāda kompensācija varētu netikt kvalificēta kā valsts atbalsts, jābūt izpildītiem vairākiem nosacījumiem." <sup>(11)</sup>.
- (61) Tiesa ir noteikusi četrus nosacījumus. Trīs pirmie nosacījumi tiek piemēroti visos gadījumos. Ceturtais nosacījums paredz divas alternatīvas, lai izslēgtu pat vismazāko finansiālo priekšrocību, kas piešķirta ar kompensāciju.
- (62) Saskaņā ar pirmo Tiesas noteikto nosacījumu nepieciešams, lai saņēmējam uzņēmumam tiešām būtu uzdots pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un šīm saistībām jābūt skaidri definētām. Saskaņā ar otro nosacījumu parametriem, uz kuriem balstās kompensācijas aprēķins, jābūt iepriekš noteiktiem objektīvā un caurredzamā veidā.
- (63) Konkrētajā gadījumā saņēmējam uzņēmumam bija uzdots veikt noteiktus pienākumus, kas definēti līgumā. Šie pienākumi, kā arī parametri kompensācijas aprēķinam noteikti līguma III, IV un V pielikumā un ir rezultāts sarunām starp kompetentajām reģionālajām iestādēm un sabiedrību, kas jau bija izraudzīta, lai sniegtu gaisa pārvadājumu pakalpojumus. Patiešām Katalonijas autonomā novada pašvaldība laikā no 2001. gada jūlija līdz novembrim ar atsevišķām vēstulēm sazinājās ar vairākiem pārvadātājiem, lai darītu zināmu savu iniciatīvu, kas vērsta uz to, lai veicinātu šīs gaisa satiksmes izveidošanu, un uzaicinātu tos iesniegt savus piedāvājumus vai izteikt gatavību nodrošināt šo lidojumu. Šā procesa laikā reģionālās iestādes uzaicināja iesniegt piedāvājumu tikai tās aviosabiedrības, pie kurām tās vērsās. Minētajās vēstulēs nav norādīta nekāda sīkāka informācija par pienākumiem, kas jāuzņemas sabiedrībām, ne arī par kompensācijas parametriem. Nav izslēgts, ka aviosabiedrības, kuras noraidīja reģionālo iestāžu lūgumu, varētu būt bijušas ieinteresētas slēgt līgumu, ja jau uzreiz pēc reģionālo iestāžu lūguma nosūtīšanas būtu bijusi zināma konkrēta informācija par šiem pienākumiem un parametriem, lai aprēķinātu kompensāciju.

Komisija uzskata, ka konkrētajā gadījumā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības nav definētas skaidrā un caurredzamā veidā, un līdz ar to spriedumā *Altmark* lietā noteiktais pirmais nosacījums nav ticis izpildīts.

- (64) Bez tam līgums, kas noslēgts 2002. gada 26. martā starp Katalonijas autonomā novada pašvaldību, Heronas reģiona padomi, Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kameru un sabiedrības *Intermediación Aérea SL (Intermed)* pārstāvi, vienkārši ir minēts paziņojumā presei, bet nav ticis oficiāli publicēts un saskaņā ar Komisijas rīcībā esošajām ziņām nav bijis pieejams ieinteresētajām trešām pusēm. Bez tam gaisa transporta nozarē parametrus, lai iepriekš objektīvā un caurredzamā veidā aprēķinātu kompensāciju, ir noteicis Kopienas likumdevējs Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā, kas nav ievērots.

<sup>(10)</sup> Skatīt 1985. gada 7. februāra spriedumu *ADBHU* Lietā 240/83, [ECR 1985] 531. lpp., 3. punkta pēdējais teikums un 18. punkts, un 2001. gada 22. novembra spriedumu *Ferring* Lietā C-53/00, [ECR 2001] I-9067. lpp., 27. punkts.

<sup>(11)</sup> Spriedums *Altmark* lietā, 87. un 88. punkts.

- (65) Bez tam Komisija uzskata, ka konkrētajā gadījumā parametri, uz kuriem balstoties ir aprēķināta kompensācija, iepriekš nav tikuši noteikti skaidrā un caurredzamā veidā. Tādējādi *Altmark* spriedumā noteiktais otrais nosacījums nav ticis izpildīts.
- (66) Saskaņā ar trešo Tiesas noteikto nosacījumu kompensācija nedrīkst pārsniegt summu, kas nepieciešama, lai pilnībā vai daļēji segtu izdevumus, ko radījusi sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, kā arī saprātīgus ienākumus šo saistību izpildei. Šāda nosacījuma ievērošana ir nepieciešama, lai garantētu, ka saņēmējam uzņēmumam nav piešķirtas nekādas priekšrocības, kas rada vai draud radīt konkurences traucējumus, nostiprinot šī uzņēmuma konkurētspējas pozīcijas. Šāda nosacījuma mērķis ir nepieļaut pārāk lielu kompensāciju piešķiršanu uzņēmumiem un nepieļaut kompensāciju piešķiršanu tādā veidā vai tādā apjomā, kas ļautu uzņēmumam iegūt naudas līdzekļu atlikumu, ko tas varētu izmantot darbībās, kas radītu konkurences izkropļojumus.
- Aviācijas nozarē likumdevēja izmantotā metode, lai nepieļautu pārāk lielas kompensācijas, kā arī, cik vien iespējams, mazinātu kaitīgo ietekmi, kāda rodas, ierobežojot pieeju tirgum, ir stingra Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā noteiktās atklāta konkursa procedūras ievērošana.
- (67) Komisija uzskata, ka šāda atklāta konkursa procedūra pirms dalībvalsts veikta iepirkuma parasti tiek uzskatīta par pietiekamu, lai uzskatītu, ka šī dalībvalsts necenšas kādam uzņēmumam piešķirt priekšrocības. Pirmās instances tiesa apstiprina šādu pieeju<sup>(12)</sup>. Tā uzskata, ka, nenotiekot atklātam konkursam, ir grūti precīzi noteikt, vai sabiedrības *Intermed* saņemtā summa atbilst izdevumiem, ko radījusi sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistību izpilde, vai arī tā ir pārāk liela kompensācija un priekšrocība par labu sabiedrībai.
- (68) Spānijas iestādes uzskata, ka piešķirtās subsīdijas summa ir mazāka par iztrūkumu, kas radies to mēnešu laikā, kad pakalpojums tika sniegts, un tādējādi nevar runāt par pārāk lielu kompensāciju. Komisija uzskata, ka, nepastāvot objektīviem līdzekļiem, lai noteiktu kompensācijas līmeni, piemērojot Padomes noteiktos obligātos nosacījumus, nav izslēgts, ka citas sabiedrības būtu varējušas piedāvāt šo pakalpojumu ar zemāku subsīdiju līmeni.
- (69) Komisija uzskata, ka trešais *Altmark* lietas sprieduma nosacījums konkrētajā gadījumā nav izpildīts.
- (70) Ceturtais nosacījums satur divus alternatīvus noteikumus:
- a) vai nu "tā uzņēmuma izvēle, kuram tiks uzdota sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde, konkrētajā gadījumā notiek ar publiskā iepirkuma procedūras palīdzību, kas ļauj atlasīt kandidātu, kurš spēj sniegt šos pakalpojumus ar vismazākajiem izdevumiem pašvaldībai",
- b) vai arī "nepieciešamās kompensācijas līmenis jānosaka, balstoties uz izmaksu analīzi, kādas būtu vidējam, labi pārvaldītam un ar transporta līdzekļiem adekvāti nodrošinātam uzņēmumam, lai atbilstu izvīrztajām sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas prasībām un veiktu šos pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī saprātīgus ienākumus šo pienākumu izpildei."

<sup>(12)</sup> Pirmās instances tiesas 2003. gada 5. augusta spriedums *P&O European Ferries* lietās T-116/01 un T-118/01, [2003 ECR] 118. lpp. Skatīt 9. zemsvītras piezīmi.

- (71) Ceturtā nosacījuma pirmais noteikums konkrētajā gadījumā nav izpildīts. Spānijas iestāžu īstenotā atlases procedūra neatbilst caurredzamības un objektivitātes kritērijiem, kas nepieciešami ikvienai publiskā piedāvājuma procedūrai, kā norādīts šā lēmuma 51. un 52. punktā, lai to uzskatītu par patiesu konkursu, un tādējādi nevar tikt uzskatīta par pietiekami caurredzamu, lai nodrošinātu "vismazākos izdevumus pašvaldībai".
- (72) Šā lēmuma 70. apsvēruma b) apakšpunktā minētais ceturtā nosacījuma otrais noteikums šķiet principā piemērojams tikai tad, ja nepastāv pienākums izsludināt atklātu konkursu, nevis tad, ja pienākums pastāv, bet nav ticis ievērots. Tomēr, ja pieņem, ka konkrētajā gadījumā būtu jāpiemēro ceturtā nosacījuma otrais noteikums, Komisijai jāsecina, ka tas nav ticis ievērots. Kompensācija netika aprēķināta, balstoties uz "izmaksu analīzi, kādas būtu vidējam, labi pārvaldītam un ar transporta līdzekļiem adekvāti nodrošinātam uzņēmumam, lai atbilstu izvīrztajām sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas prasībām un veiktu šos pienākumus, ņemot vērā ar tiem saistītos ieņēmumus, kā arī saprātīgus ieņēmumus šo pienākumu izpildei". Kā paskaidrots otrā noteikuma analīzē, iestādes nav veikušas nekādu iepriekšēju analīzi ne attiecībā uz izmaksām, ne arī attiecībā uz to saderību vai nesaderību ar šo standartu, bet aprobežojušās ar attiecīgā operatora reālo izmaksu kompensēšanu. Spānijas iestādes nav sniegušas datus, kas ļautu Komisijai veikt šādu pārbaudi. Šādos apstākļos ir acīmredzams, ka arī ceturtais nosacījums, kas noteikts spriedumā *Altmark* lietā, nav izpildīts.
- (73) Līdz ar to Komisija konstatē, ka neviens no sprieduma *Altmark* lietā nosacījumiem konkrētajā gadījumā nav izpildīts. Vadoties no iepriekš minētā, šis pasākums rada priekšrocības saņēmējam.

#### Valsts līdzekļu nodošana

- (74) Valsts atbalsta jēdziens Līguma terminos un tā, kā to interpretē Tiesa, atsaucas uz jebkādu priekšrocību, kas piešķirta tieši vai netieši ar valsts līdzekļu palīdzību vai veido papildu izdevumus valstij vai institūcijām, kas pilnvarotas vai izveidotas šim nolūkam.
- (75) Konkrētajā gadījumā līgums paredz, ka saņēmēja sabiedrība maksimāli saņems EUR 4 337 086,18 visā līguma darbības laikā, ko finansē Katalonijas autonomā novada pašvaldība un Heronas reģiona padome. Kā apstiprinājušas Spānijas iestādes, faktiski samaksātā atbalsta summa ir EUR 919 879,98. Tā kā minēto summu tiešā veidā piešķir Spānijas iestādes, tad tas skaidri apliecina valsts līdzekļu klātbūtni.

#### Pasākuma selektīvais raksturs

- (76) Minētie pasākumi attiecas tikai uz vienu transporta nozari, proti, gaisa transportu, un tikai vienu avioliņiju Herona–Madrīde–Herona.
- (77) Līgums tika noslēgts tikai ar vienu aviosabiedrību. No informācijas, kas saņemta no Spānijas iestādēm, nav iespējams secināt, ka tādi paši pasākumi būtu piemērojami arī citām sabiedrībām, kuras varētu nolemt sniegt regulārus gaisa transporta pakalpojumus starp Madrīdi un Heronu.
- (78) Tādējādi minētais pasākums uzskatāms par selektīvu.

**Ietekme uz konkurenci un uz Kopienas iekšējo tirdzniecību**

- (79) Lai konstatētu konkurences izkropļošanu, pietiek, ja valsts iejaukšanās maksīgā veidā groza dažus kāda uzņēmuma ražošanas izmaksu elementus un nostiprina šā uzņēmuma pozīcijas salīdzinājumā ar citiem konkurējošiem uzņēmumiem Kopienas iekšējā tirdzniecībā<sup>(13)</sup>. Tiesa uzskata<sup>(14)</sup>, ka nebūt nav izslēgts, ka valsts subsidija, kas piešķirta kādam uzņēmumam, kurš sniedz tikai vietējos vai reģionālos transporta pakalpojumus un nesniedz transporta pakalpojumus ārpus savas izcelsmes valsts, tomēr var atstāt ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Bez tam Tiesa arī uzsver, ka atbalsts var būt tāds, kas ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļo konkurences nosacījumus, pat ja saņēmējs uzņēmums, konkurējot ar citu dalībvalstu uzņēmumiem, pats nepiedalās starpvalstu darbībās. Tik tiešām, kad dalībvalsts piešķir atbalstu kādam uzņēmumam, iekšējais piedāvājums tā var tikt uzturēts vai palielināts, un sekas var būt tādas, ka citu dalībvalstu uzņēmumu izredzes piedāvāt savus pakalpojumus šīs dalībvalsts tirgū samazinās<sup>(15)</sup>.
- (80) Komisijas 2001. gada 12. janvāra Regula (EK) Nr. 69/2001 par EK Līguma 87. un 88. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam<sup>(16)</sup> netiek piemērota transporta nozarei saskaņā ar tās trešo apsvērumu un 1. panta a) apakšpunktu. Saskaņā ar Tiesas praksi nepastāv sliekšnis vai procentu līmenis, zem kura var uzskatīt, ka tirdzniecība starp dalībvalstīm nav ietekmēta. Atbalsta salīdzinoši mazais apmērs vai salīdzinoši nelielie saņēmēja uzņēmuma izmēri paši par sevi neizslēdz iespēju, ka konkurence un tirdzniecība starp dalībvalstīm tiktu ietekmēta<sup>(17)</sup>.
- (81) Konkrētajā gadījumā gaisa satiksmi starp Heronu un Madridi nodrošina divi operatori, no kuriem viens saņem valsts finansējumu, bet otrs valsts finansējumu nesaņem.
- (82) Ir tiesa, ka līgums satur punktu par līguma pirmstermiņa izbeigšanu, kas piemērojams gadījumā, ja cita aviosabiedrība bez valsts atbalsta un cita valsts finansējuma uzsāktu lidojumus starp Heronu un Madridi, kas atbilstu raksturlielumiem, kuri līdzīgi tā reisa raksturlielumiem, kurš ir līguma priekšmets, attiecībā uz lidmašīnas tipu, lidojumu biežumu, tarifiem un pakalpojuma periodu.
- (83) Tomēr, ja iespējama konkurējošais operators sniedz pakalpojumus, kuri neatbilst iepriekš minētajiem raksturlielumiem (piemēram, izmantojot mazāku lidmašīnu), selektīvais raksturs būtu pat apstiprināts, jo divi operatori darbotos vienā maršrutā, viens – saņemot atbalstu, bet otrs – nē. Tiešām, prasītājs šajā lietā apkalpo aviolīniju Herona–Madride–Herona, nesaņemot valsts atbalstu. Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no Spānijas iestādēm, prasītājs veic čarterreisu Herona–Madride–Herona, izmantojot lidmašīnas, kuru ietilpība ir mazāka par 20 sēdvietām, kas neatbilst līguma prasībām.
- (84) Bez tam šie pasākumi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tie attiecas uz sabiedrību, kuras darbība transporta jomā, kas tiešā veidā skar tirdzniecību, sedz daļu no kopējā tirgus. Turklāt tie kropļo konkurenci šā tirgus iekšienē, jo vērsti tikai uz vienu uzņēmumu, kas atrodas konkurences apstākļos ar citu Kopienas aviosabiedrību, jo īpaši kopš gaisa transporta liberalizācijas trešās daļas (“trešā pakete”) stāšanās spēkā 1993. gada 1. janvārī. Šādos apstākļos Spānijas iestāžu īstenotā priekšrocību piešķiršana par labu *Intermed* ir atbalsts EK līguma 87. panta nozīmē.

<sup>(13)</sup> Tiesas 1974. gada 2. jūlija spriedums lietā *Itālija pret Komisiju* 173/73, [1974] ECR 709. lpp., un 1980. gada 17. septembra spriedums lietā *Philip Morris* 730/79, [1980] ECR 2671. lpp.

<sup>(14)</sup> Spriedums *Altmark* lietā, 77. līdz 82. punkts.

<sup>(15)</sup> Tiesas 1991. gada 21. marta spriedums lietā *Itālija pret Komisiju*, C-303/88, [1991] ECR I-1433. lpp., 27. punkts, 1988. gada 13. jūlija spriedums lietā *Francija pret Komisiju*, 102/87, [1988] ECR I-4067. lpp., 19. punkts, un 1991. gada 21. marta spriedums lietā *Itālija pret Komisiju*, C-305/89, [1991] CR I-1603. lpp., 26. punkts.

<sup>(16)</sup> OV L 10, 13.1.2001., 30. lpp.

<sup>(17)</sup> Spriedums *Altmark* lietā, 81. punkts; 1990. gada 21. marta spriedums lietā *Beļģija pret Komisiju*, “*Tubemeuse*” 142/87, [1990] ECR I-959. lpp., 43. punkts, un 1994. gada 14. septembra spriedums lietā *Spānija pret Komisiju*, C-278/92 līdz C-280/92, [1994] ECR I-4103. lpp., 42. punkts.

**Veicināšanas un tirdzniecības reklāmas darbības**

- (85) Heronas reģiona padomes īstenotie pasākumi, lai veiktu un finansētu visas veicināšanas un reklāmas darbības, kuras attiecas uz šo avioliņiju, līguma spēkā esības laikā par maksimālo summu EUR 120 202, arī jāuzskata par valsts atbalstu. Šie pasākumi, kas finansēti no valsts līdzekļiem, paredzēti, lai sabiedrību informētu par jaunas gaisa satiksmes līnijas izveidošanu.

**Secinājums**

- (86) Tā kā ir izpildīti Līguma 87. panta 1. punkta nosacījumi, Komisijai jāsecina, ka runa ir par valsts atbalsta pasākumu, kurš jāuzskata, lai pārbaudītu tā saderību ar Līguma nosacījumiem.

*Atbalsta likumība*

- (87) Komisija izsaka nožēlu, ka Spānija ir īstenojusi atbalstu, pārkāpjot EK līguma 88. panta 2. punkta nosacījumus.

*Atbalsta saderība*

## 87. panta 2. un 3. punkta piemērošana

- (88) Pēc tam, kad noteikts, ka izskatāmajiem pasākumiem ir valsts atbalsta daba saskaņā ar Līguma 87. panta 1. punktu, un šādu novērtējumu apstiprinājušas Spānijas iestādes, Komisijai jāuzskata, vai tie var tikt paziņoti par saderīgiem ar kopējo tirgu Līguma 87. panta 2. un 3. punkta un Līguma 86. panta 2. punkta nozīmē.
- (89) Komisijai jānovērtē atbalsta saderība attiecībā uz Līguma 87. panta 2. punkta a) apakšpunktu, saskaņā ar kuru ar kopējo tirgu ir saderīgs sociāla rakstura atbalsts, kas piešķirts individuāliem patērētājiem, ar nosacījumu, ka atbalsts piešķirts bez diskriminācijas, kas būtu saistīta ar produktu izcelsmi. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu par valsts atbalstu aviācijas nozarē atbalstam jābūt sociāla rakstura pasākumam, tas ir, tam principā jāattiecas tikai uz atsevišķām pasažieru kategorijām, kas izmanto šo maršrutu (bērnus, invalīdus, maznodrošinātas personas). Tomēr, ja runa ir par maršrutu uz trūcīgu reģionu, īpaši uz salām, atbalsts varētu attiekties uz visiem reģiona iedzīvotājiem. Saskaņā ar to pašu paziņojumu atbalstam jātiec piešķirtam bez diskriminācijas attiecībā uz pakalpojumu izcelsmi, tas ir, attiecībā uz jebkuru Eiropas Ekonomikas zonas aviosabiedrību. Tas prasa arī, lai nevienai Kopienas aviosabiedrībai nebūtu nekādu šķēršļu pieejai attiecīgajam maršrutam.
- (90) Konkrētajā gadījumā atbalsts tiek maksāts tikai vienai aviosabiedrībai, kas apkalpo šo maršrutu, izslēdzot konkurējošo aviosabiedrību. Nešķiet, ka šā atbalsta juridiskais pamats ļautu citām aviosabiedrībām piekļūt atbalsta shēmai. Līdz ar to šis atbalsts neatbilst pirmajam no nepieciešamajiem nosacījumiem, proti nediskriminējošai attieksmei pret operatoriem.
- (91) Līguma 87. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzētā atkāpe nav piemērojama, jo konkrētajā gadījumā runa nav par atbalstu, kas paredzēts, lai atļūdinātu kaitējumu, ko nodarījušas dabas katastrofas vai ārkārtēji notikumi.
- (92) 87. panta 3. punktā noteikts to atbalsta veidu saraksts, kurus var uzskatīt par saderīgiem ar kopējo tirgu.

- (93) Lai saglabātu sekmīgu kopējā tirgus darbību, kā arī, ņemot vērā Līguma 3. panta g) apakšpunkta principus, atkāpes no 87. panta 1. punkta nosacījumiem, kā tās definētas 87. panta 3. punktā, ir objekts stingrai interpretācijai, izskatot atbalsta shēmu vai jebkuru individuālu pasākumu. Bez tam, ņemot vērā pieaugušo konkurenci sakarā ar gaisa transporta liberalizāciju, Komisijai jāievēro stingra valsts atbalsta kontroles politika, lai nepieļautu, ka tā izraisītais sekundārais efekts būtu pretējs sabiedrības interesēm.
- a) un c) apakšpunkts pieļauj atkāpes par labu atbalstam, kas veicina vai atvieglo atsevišķu apgabalu attīstību<sup>(18)</sup>. Komisija atzīmē, ka Heronas reģions nav apgabals, uz kuru attiecas 87. panta 3. punkta a) apakšpunkts, un līdz ar to šī atkāpe nav piemērojama. Bez tam Komisija atzīmē, ka Heronas reģions nav tiesīgs izmantot 87. panta 3. punkta c) apakšpunktā minēto atkāpi, izņemot rajonus, kuri atrodas Pirenejos un uz kuriem šī lieta neattiecas.
  - b) un d) apakšpunkts nav piemērojams, jo runa nav par atbalstu, kas veicina kāda svarīga projekta īstenojumu vispārējās interesēs vai novērš nopietnus traucējumus kādas dalībvalsts tautsaimniecībā, vai par atbalstu, kas veicina kultūru un kultūras mantojuma saglabāšanu, un jebkurā gadījumā Spānijas iestādes šādu atkāpi nav pieminējušas.
  - c) apakšpunktā paredzētā atkāpe attiecas uz atbalstu, kas veicina atsevišķu saimniecisko darbību attīstību. Komisija uzskata, ka operatīva rakstura atbalsts, kas nav paredzēts investīciju veicināšanai, var tikt atļauts tikai izņēmuma gadījumā. Šajā sakarā tā konstatē, ka atbalstam nav mērķu, kas saistīti ar vidi vai izglītību. Bez tam Komisija var atļaut šīs atkāpes izmantošanas iespēju uzņēmuma pārstrukturēšanas procesā. *Intermed* gadījumā tā nav.
- (94) Tomēr šis atbalsts varētu tikt pielīdzināts atbalstam darbības uzsākšanai, kura analīze veikta 101. punktā.

#### Līguma 86. panta 2. punkta piemērošana

- (95) Vienīgais Spānijas iestāžu piesauktais pamatojums attiecas uz Līguma 86. panta 2. punkta piemērošanu. Attiecībā uz to Komisija uzskata, ka, lai atbalstu pasludinātu par saderīgu, balstoties uz šo Līguma noteikumu, jāievēro divi nosacījumi – atbalsta nepieciešamība un proporcionalitāte.
- (96) Komisija uzskata par nepieciešamu atgādināt, ka Spānijas iestādes neapstrīd to, ka noteikumi, kas attiecas uz Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantu, nav tikuši ievēroti. Šis apstāklis varētu nepārprotami norādīt, ka Spānijas iestādes neuzskatīja par nepieciešamu uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības šajā gaisa satiksmes maršrutā. Tas tika apstiprināts, kad Komisija jau bija uzsākusi administratīvo procedūru, jo pēc Katalonijas autonomā novada iestāžu 2002. gada 13. jūnija lūguma Spānijas kompetentās iestādes atteicās uzsākt procedūru par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību uzlikšanu, "tā kā nav pietiekamu iemeslu, lai izmantotu minētās regulas 4. pantu"<sup>(19)</sup>. Šajos apstākļos šķiet pretrunīgi, no vienas puses, uzturēt spēkā apgalvojumu, ka pakalpojums ir nepieciešams saskaņā ar Līguma 86. panta 2. punktu, un, no otras puses, uzskatīt, ka šis pakalpojums nav nepieciešams, lai piemērotu parasto tiesisko regulējumu, kas piemērojams sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām gaisa transporta nozarē.

<sup>(18)</sup> Komisijas paziņojums par pamatnostādņēm attiecībā uz valsts atbalstu reģionālā līmenī (OV C 74, 10.3.1998.). Atsaucē uz šo reģionālo atbalstu dota arī pamatnostādņu par valsts atbalstu aviācijas nozarē 36. punktā. Skatīt arī 5. zemsviras piezīmi.

<sup>(19)</sup> Spānijas iestāžu apsvērumi, kas nosūtīti ar 2003. gada 18. marta vēstuli, kas reģistrēta Komisijas Ģenerālsēkretariātā 2003. gada 19. martā.

- (97) Tā kā nav ievērota Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā noteiktā procedūra, tad nevar apstiprināt arī atbalsta proporcionalitāti. Spānijas iestādes uzskata, ka piešķirtās subsīdijas summa ir mazāka par iztrūkumu, kas radies to mēnešu laikā, kad pakalpojums tika sniegts, un, tādējādi, nevar runāt par pārāk lielu kompensāciju. Komisija neapstrīd to, ka atbalsta summa ir mazāka par pakalpojuma radīto iztrūkumu, taču tā uzskata, ka, nepastāvot objektīviem līdzekļiem, lai noteiktu kompensācijas līmeni, piemērojot Padomes noteiktos obligātos nosacījumus, nevar izslēgt, ka citas sabiedrības būtu varējušas piedāvāt šo pakalpojumu ar zemāku subsīdiju līmeni.
- (98) Saskaņā ar Tiesas praksi <sup>(20)</sup> jāuzsāk kopīga saderības izvērtēšanas procedūra, kad atsevišķi atbalsta nosacījumi nonāk pretrunā ar citiem EK līguma īpašajiem noteikumiem nekā šā līguma 87. un 88. pants un ir nesaraunami saistīti ar atbalsta objektu, tā ka nav iespējams tos izvērtēt atsevišķi vienu no otra. Tādā pieņēmumā šo citu noteikumu nosacījumi pievienojas saderības nosacījumiem, kas izriet no EK līguma 86. panta 2. punkta. Bez tam ir skaidrs, ka procedūra valsts atbalsta jomā nekad nevar beigties ar rezultātu, kas pretējs Līguma īpašajiem noteikumiem <sup>(21)</sup> vai Kopienas tiesību aktiem, kas pieņemti, balstoties uz šiem noteikumiem.
- (99) Konkrētajā gadījumā Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. panta procedūra ir nesaraunami saistīta ar atbalstu. Atbilstoši tiesu praksei nav iespējams pasludināt par saderīgu tādu atbalstu, kura piešķiršanas noteikumos nav ievērots Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pants. Bez tam Līguma 86. panta 2. punkta pēdējā teikumā ir arī papildu prasība: "tie nedrīkst ietekmēt tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu Kopienas interesēm". Komisija uzskata, ka tādā gadījumā kā šis tāda atbalsta atļaušana, kas piešķirts, pārkāpjot Regulu (EEK) Nr. 2408/92, kaitētu Kopienas interesēm.
- (100) Līdz ar to šis atbalsts nevar tikt pasludināts par saderīgu ar Līguma 86. panta 2. punktu.

#### Atbalsts darbības uzsākšanai

- (101) Komisija 278. apsvērumā 2004. gada 12. februāra Lēmumā 2004/393/EK par priekšrocībām, ko Valonijas reģions un Briseles Dienvidu Šarleruā lidosta piešķir sabiedrībai *Ryanair*, uzsākot darbību Šarleruā <sup>(22)</sup>, uzskata, ka atbalsts, kas ļauj attīstīt un nodrošināt labāku ekspluatāciju reģionālās lidostas infrastruktūrām, kuras pašlaik netiek izmantotas pilnā mērā un rada izmaksas pašvaldībai, var būt Eiropas Kopienas interesēs un iekļauties kopējās transporta politikas mērķos.
- (102) Minētajā lēmumā Komisija uzskatīja, ka daži operatīvā atbalsta veidi, lai atvieglotu jaunu avioliņiju atvēršanu vai dažu lidojumu biežuma palielināšanu, var kalpot par nepieciešamu instrumentu mazo reģionālo lidostu attīstībai. Šīs lidostas tiešām var pārliecināt ieinteresētos uzņēmumus uzņemties risku investēt jaunos maršrutos. Tomēr, lai šādu atbalstu pasludinātu par saderīgu, balstoties uz Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, nepieciešams katrā gadījumā noteikt, vai šis atbalsts ir nepieciešams un proporcionāls, salīdzinot ar izvirzīto mērķi, un vai tas neietekmē tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu vispārējām interesēm.
- (103) Atbalsts darbībai reti kad var tikt pasludināts par saderīgu ar kopējo tirgu, jo tas parasti kropļo konkurences nosacījumus nozarēs, kurās tas piešķirts, tomēr nespējot sasniegt mērķus, kas izklāstīti Līguma īpašajos nosacījumos. Tiešām, neparedzot uzņēmumā nekādas tehniskas vai strukturālas izmaiņas un veicinot vienīgi tā komerciālo attīstību, atbalsts ļauj uzņēmumam piedāvāt tā klientiem tikai mākslīgi labvēlīgus nosacījumus un bez jebkāda pamatojuma palielināt tā tīros ienākumus.

<sup>(20)</sup> 1977. gada 22. marta spriedums *Iannelli* lietā 74/76, [1977] ECR 557. lpp.

<sup>(21)</sup> 1993. gada 15. jūnija spriedums lietā C-225/91 *Matra pret Komisiju*, [1993] ECR I-3203. lpp.

<sup>(22)</sup> OV L 137, 30.4.2004., 1. lpp.



- (104) Tomēr šis princips pieļauj zināmus izņēmumus, un Komisija reizēm ir paziņojusi, ka šis atbalsta veids ir saderīgs, ja ievēroti zināmi nosacījumi <sup>(23)</sup>.
- (105) Lai šādu atbalstu paziņotu par saderīgu, balstoties uz 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ir jānosaka, vai konkrētajā gadījumā izmaksātais atbalsts ir nepieciešams un proporcionāls izvirzītajam mērķim un vai tas neietekmē tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu vispārējām interesēm.

#### Pasākuma mērķis un Kopienas interešu ievērošana

- (106) Pirmais nosacījums, lai piešķirtu atbalstu darbības uzsākšanai, ir tāds, ka tam jāiekļaujas atbilstošā lidostas attīstības projektā un jāatspoguļo vēlme attīstīt infrastruktūru rentabilitāti, kas ne vienmēr ir peļņu nesošas.
- (107) Reģiona attīstības, tūrisma, vietējās ekonomikas vai reģiona tēla veicināšana būs tikai sekas šai atbilstošajai politikai, kas pirmām kārtām vērsta uz to, lai attīstītu ilglaicīgu lidostas darbību.
- (108) Reģionālās lidostas varētu arī būt risinājums vienai no transporta politikas problēmām – nozīmīgāko lidostu jaudu piesātināšanai <sup>(24)</sup>.
- (109) Aplūkojamajā gadījumā nav nekādas informācijas, kas norādītu, ka citām sabiedrībām, kuras vēlētos uzsākt lidojumus starp Heronu un citām pilsētām, būtu bijis pieejams līdzīgs atbalsts. Komisija nav informēta par šāda lidostas darbības attīstības projekta pastāvēšanu. Spānijas iestādes aprobežojas ar to, ka informē, ka Heronas lidostā nebija neviena regulāra reisa līdz satiksmes nodibināšanai starp Heronu un Madridi.

#### Atbalsta nepieciešamība

- (110) Atbalsta nepieciešamības kritēriju Komisija ir definējusi lēmumā *Ryanair* lēmumā <sup>(25)</sup>. Šajā ziņā atbalstam darbības uzsākšanai jābūt būtiski nepieciešamam lidostas attīstībai. Jābūt izpildītiem zināmiem nosacījumiem.
- (111) Pirmkārt, atbalsts, kas piešķirts aviosabiedrībām, var tikt piemērots tikai jaunu maršrutu atklāšanai vai jaunam lidojumu biežumam, kas izraisa pasažieru skaita pieaugumu, kuri izlido no reģionālās lidostas, un tādējādi tas sedz daļu no riska, ko uzņemas sabiedrība.
- (112) Otrkārt, atbalsts nav jāizmaksā, ja maršruts jau tiek ekspluatēts: risks, ko uzņemas sabiedrība, ir mazāks vai pat vispār nepastāvošs, un atbalsta nepieciešamība nav pamatota. Tādējādi, ja sabiedrība jau darbojas maršrutā, izlidojot no kādas lidostas, tā nevarēs saņemt valsts atbalstu.
- (113) Treškārt, atbalsts aviosabiedrībai nevar tikt izmaksāts arī jaunam maršrutam, ko tā sāktu ekspluatēt kā aizvietotāju pēc atteikšanās no iepriekšēja maršruta, kurā jau būtu izmantots atbalsts darbības uzsākšanai. Tā kā visi citi apstākļi ir līdzvērtīgi, tad lidostai no tā nebūtu nekāda pozitīva efekta saistībā ar tajā uzņemto pasažieru skaitu. Bez tam atbalsts nevar tikt piešķirts maršrutam, kurā sabiedrība uzsāktu darbību, aizstājot citu maršrutu, ko tā agrāk apkalpoja no citas lidostas, kura atrodas tajā pašā ekonomiskās piesaistes vai iedzīvotāju zonā. Tiešām Komisija uzskata par būtisku, lai atbalsts darbības uzsākšanai neradītu pārmērīgas subsīdijas, piemēram, veicot šādu maršrutu delokalizāciju, tiklīdz saņemts maksimālais atbalsts. Šāda prakse tiešām būtu pretēja mērķiem, kādi ir atbalstam darbības uzsākšanai, proti, attiecīgās lidostas attīstībai atbilstoši vispārējām interesēm.

<sup>(23)</sup> Lēmums *Ryanair* lietā, 281. apsvērums.

<sup>(24)</sup> Lēmums *Ryanair* lietā, 287. līdz 296. apsvērums.

<sup>(25)</sup> Lēmums *Ryanair* lietā, 298. līdz 307. apsvērums.

- (114) Ceturtkārt, atbalsts nevar būt paredzēts, lai palīdzētu jaunpienācējam atklāt jau atklātus maršrutus un uzsākt tiešu konkurenci ar esošu operatoru, kurš jau ekspluatē šo maršrutu no lidostas. Lai sacenstos ar esošu operatoru, jaunpienācējam būs jārēķinās ar saviem paša spēkiem, nevis ar valsts atbalstu.
- (115) Kas attiecas uz pirmo, otro un ceturto nosacījumu, jāatgādina, ka līdz 2001. gada 28. oktobrim maršrutu Herona–Madrīde–Herona ekspluatēja cita sabiedrība, bet tad atteicās no tā, ņemot vērā, ka pakalpojums nebija rentabls. Brīdī, kad 2002. gada 26. martā tika noslēgts līgums starp kompetentajām valsts iestādēm un *Intermed*, neviens cits transporta operators maršrutu neekspluatēja. Tomēr dažas dienas vēlāk, 2002. gada 3. aprīlī, cits operators, *Air Catalunya*, uzsāka tā paša maršruta ekspluatāciju. *Intermed* uzsāka lidojumus 2002. gada 15. aprīlī. Tas apstāklis, ka abas sabiedrības sāka ekspluatēt maršrutu Herona–Madrīde–Herona ar 12 dienu starpību, neļauj skaidri un galīgi noteikt, vai *Intermed* sniegtais pakalpojums var tikt uzskatīts par jaunu maršrutu.
- (116) Konkrētajā gadījumā trešais nosacījums ir izpildīts, jo maršrutu Herona–Madrīde–Herona kā pirmā ekspluatēja *Intermed*.
- (117) Mārketinga un reklāmas izmaksas, kas sākumā jāuzņemas, lai iepazīstinātu ar maršrutu, uzskatāmas par nepieciešamām atkarībā no to mērķa – iepazīstināt publiku ar šādas avioliņijas pastāvēšanu.

#### Atbalsta veicinošais raksturs

- (118) Atbalstam jābūt ar veicinošu ietekmi: tam jāļauj uzņēmumam attīstīt darbību, ko tas nebūtu uzsācis bez valsts atbalsta. Taču šai darbībai perspektīvā jābūt rentablai arī bez atbalsta. Tādēļ atbalstam, kas paredzēts jaunu maršrutu uzsākšanai vai lidojumu biežuma palielināšanai, jābūt ierobežotam laikā. Atbalsts kalpo jauna maršruta uzsākšanai, bet nevar mākslīgi uzturēt šo maršrutu: maršrutiem perspektīvā jābūt ekonomiski dzīvotspējīgiem.
- (119) Attiecībā uz atbalstu darbības uzsākšanai gaisa transporta jomā <sup>(26)</sup> Komisija uzskatīja, ka saprātīgs būtu piecu gadu maksimālais periods pēc katra maršruta atklāšanas, jo sevišķi Eiropas iekšējos maršrutos no viena galapunkta uz otru.
- (120) Konkrētajā gadījumā daļējs maršruta Herona–Madrīde finansējums, kā arī reklāmas pasākumi ir ierobežoti laikā (līguma bija spēkā trīs gadus), piemēram, līdz tam laikam, kad šis maršruts nostiprināsies un pats kļūs rentabls, vai tāpēc, ka cits operators bez valsts atbalsta un cits valsts finansējums īstenos starp Heronu un Madridi reisus, kura raksturlielumi ir analogiski reisam, kas ir līguma objekts, jo īpaši, kas attiecas uz lidmašīnas tipu, lidojumu biežumu, tarifiem un pakalpojumu periodu.

#### Atbalsta proporcionalitāte

- (121) Starp atbalstu un tā kontekstu jāizveido divējāda proporcionalitātes saikne. Pirmkārt, jāpastāv stingrai saiknei starp mērķi attīstīt lidostu ar pasažieru pārvadāšanas pieauguma palīdzību un aviosabiedrībai izmaksāt atbalsta līmeni. Tātad jāaprēķina atbalsta summa vienam pasažierim. Tādējādi aviosabiedrība, kura nevar lidostai nodrošināt pasažieru skaitu, kas nepieciešams tās attīstībai, netiks nepamatoti atbalstīta. Un otrādi, sabiedrība, kura īsteno mērķus, kas ļauj attīstīt lidostu, no tā gūs peļņu.

<sup>(26)</sup> Lēmums *Ryanair* lietā, 312. līdz 314. apsvērumam.

(122) Otrā proporcionalitātes saikne jānovērtē starp atbalstu un izdevumiem, ko uzņemas atbalsta saņēmējs. Komisija atgādina, ka atbalsta intensitāte, ko Komisija ierobežo 50 % līmenī gadījumā, kad runa ir par atbalstu darbības uzsākšanai, netiek piemērota visām attiecīgās avioliņijas funkcionālajām izmaksām, atskaitot peļņu.

a) Atbalsts darbības uzsākšanai tādējādi ir attiecināms tikai uz darbības uzsākšanas papildu izmaksām, kas gaisa satiksmes operatoram nebūtu jāuzņemas optimālā režīmā un kam nepieciešama valsts piedalīšanās, lai dalītu konkurētspējas risku darbības uzsākšanas periodā. *Intermed* gadījumā, piemēram, tās attiecas uz mārketinga un reklāmas izdevumiem, kas sākumā jāuzņemas, lai iepazīstinātu ar maršrutu, kā arī uz darbības uzsākšanas izmaksām, ko *Intermed* uzņēmas Heronas objektā.

b) Pretēji tam atbalsts nevar attiekties uz regulārajām darbības izmaksām, ko uzņemas *Intermed*, kā, piemēram, lidmašīnu noma vai amortizācija, degviela, apkalpju algas, ēdināšanas pakalpojumu izmaksas.

Caurredzamība, vienlīdzīga attieksme pret operatoriem un nediskriminācija atbalsta piešķiršanā

(123) Atbalsta summai, kas piešķirta vienai aviosabiedrībai gaisa satiksmes pakalpojumu attīstībai, jābūt caurskatāmā, piemēram, aprēķinātai vienam iekāpjošam pasažierim, lai tā būtu viegli identificējama un tiktu identificēta.

(124) Tas apstākļi, ka lidosta ir gatava piešķirt atbalstu, saņemot pretī kā kompensāciju ekonomiskus pakalpojumus, piemēram, jaunu maršrutu atklāšanu, jāpaziņo publiski tādā veidā, kas ļautu ieinteresētajām aviosabiedrībām pieteikties. Attiecīgajā gadījumā jāievēro noteikumi un principi, kas ir spēkā iepirkuma līgumu un koncesiju jomā.

(125) Lidostai, kura vēlas veicināt gaisa satiksmes attīstību, jāizstrādā objektīvi kritēriji maksimālās summas un atbalsta ilguma aspektā, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret aviosabiedrībām.

(126) Dalībvalstu līmenī jāparedz pārsūdzēšanas kārtība, lai nodrošinātu to, ka atbalsta piešķiršanā nebūs nekādas diskriminācijas un ka konkrētā lidostā nevienai aviosabiedrībai netiks piešķirtas nepamatotas priekšrocības.

Sankciju un atmaksāšanas mehānismi

(127) Sankciju mehānismi jāīsteno, ja aviosabiedrība neievēro saistības, kuras atbalsta izmaksas brīdī uzņēmusies attiecībā uz kādu lidostu. Atbalsta atgūšanas sistēma var ļaut lidostai pārliecināties, ka aviosabiedrība ievēros savas saistības. Konkrētajā gadījumā līgums tiešām satur atbalsta atgūšanas mehānismu gadījumā, ja *Intermed* neievērotu saistības.

Apvienošana ar citu atbalstu

(128) Piešķirtais atbalsts principā nevar tikt apvienots ar citām subsīdijām, ko saņēmušas aviosabiedrības, ja runa ir par sociāla rakstura atbalstu vai sabiedrisko pakalpojumu kompensācijām, ja tās kvalificētas kā atbalsts. Atbilstoši augstākminētajiem proporcionalitātes noteikumiem, tas nevarēs tikt apvienots arī ar citu atbalstu par tām pašām izmaksām, tostarp ar atbalstu, kas izmaksāts citā valstī. Atbalsta kopsumma, ko piešķir jaunam maršrutam, nekad nedrīkst pārsniegt 50 % no darbības uzsākšanas izmaksām šajā maršrutā.

(129) Lai saglabātu atbalsta veicinošo raksturu attiecībā uz darbības uzsākšanu avioliņijās kā vienīgi reģionālo lidostu attīstības instrumentu, Komisija uzskata par nepieciešamu pārliecināties, ka šāds atbalsts nedos nekādas netiešas priekšrocības lielajām lidostām, kuras jau ir plaši atvērtas starptautiskajai satiksmei un konkurencei. Līdz ar to īpaša uzmanība jāpievērš attiecināmo izdevumu ierobežojumiem, kad šajā gadījumā avioliņija savieno Heronu ar tādu nozīmīgu lidostu kā Madride.

(130) Bez tam šādu atbalstu nevarēs piešķirt, ja piekļūšana maršrutam rezervēta tikai vienai aviosabiedrībai saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantu un jo īpaši minētā panta 1. punkta d) apakšpunktu.

- (131) Konkrētajā gadījumā *Intermed* saviem maršrutiem no Heronas nesaņem subsīdijas kā sociālo palīdzību vai iepriekš minēto sabiedriskā pakalpojuma kompensāciju. Piekļuve maršrutam no Heronas, kurā darbojas *Intermed*, arī nav rezervēta tikai šim pārvadātājam saskaņā ar konkursa procedūru, kas paredzēta Regulas (EEK) Nr. 2408/92 4. pantā.

Pasākumu apraksts, kuri jāveic attiecīgajai dalībvalstij, lai atbalstu padarītu par saderīgu

- (132) Komisija konstatē, ka atbalsts, ko Katalonijas autonomā novada pašvaldība, Heronas reģiona padome un Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kamera izmaksāja *Intermed*, atbilst zināmiem nosacījumiem, kas piemērojami atbalstam darbības uzsākšanai, kura mērķis ir veicināt gaisa satiksmi no reģionālajām lidostām, bet citi nosacījumi nav ievēroti, un tādējādi dažos gadījumos jāuzliek šie nosacījumi, lai būtu iespējama saderība.

- (133) Katalonijas autonomā novada pašvaldības, Heronas reģiona padomes un Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kameras piešķirtās dotācijas finansējuma veidā gaisa satiksmei starp Heronu un Madridi tiek uzskatītas par saderīgām ar kopējo tirgu kā atbalsts darbības uzsākšanai jaunās līnijās ar šādiem nosacījumiem.

a) Iemaksām jāiekļaujas Heronas lidostas attīstības programmā.

b) Visām iemaksām jābūt ar ierobežotu ilgumu. Šis ilgums nepārsniedz maksimālo piecu gadu periodu pēc attiecīgās līnijas atklāšanas.

c) Šīs iemaksas nevar tikt izmaksātas, ja atbalsts paredzēts, lai palīdzētu jaunpienācējam atklāt jau atklātus maršrutus un uzsākt tiešu konkurenci ar esošu operatoru, kurš jau ekspluatē šo maršrutu no Heronas lidostas ar līdzīgiem nosacījumiem.

d) Iemaksām jābūt pamatotām ar attīstības plānu, ko attiecīgajam maršrutam izstrādājusi *Intermed* un iepriekš apstiprinājušas kompetentās iestādes. Šajā plānā tiks precizēti radušies un attaisnotie izdevumi, kuriem tieši jāattiecas uz maršruta veicināšanu ar mērķi padarīt to dzīvotspējīgu arī bez atbalsta pēc līguma izbeigšanas. Attiecināmie izdevumi ir izdevumi, kas tieši saistīti ar darbības uzsākšanu, kā aprakstīts šā lēmuma 122. apsvērumā. Kompetentās iestādes nepieciešamības gadījumā lūgs neatkarīga revidenta palīdzību šajā uzdevumā.

e) Atbalsta kopsumma, ko piešķir jaunam maršrutam, nekad nedrīkst pārsniegt 50 % no darbības uzsākšanas un reklāmas izmaksām šajā maršrutā. Tāpat arī veiktās iemaksas nevar pārsniegt 50 % faktisko izmaksu šajā maršrutā.

f) *Intermed* jāatmaksā Katalonijas autonomā novada pašvaldības, Heronas reģiona padomes un Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kameras veiktās iemaksas, kuras līgumā paredzētā darbības uzsākšanas perioda beigās pārsniegušas tādējādi noteiktos kritērijus.

g) Spānijai jāīsteno nediskriminējoša un caurredzama atbalsta shēma, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret aviosabiedrībām, kuras vēlas attīstīt jaunas aviolīnijas no Heronas lidostas, atbilstoši šajā lēmumā noteiktajiem objektīvajiem kritērijiem.

- (134) Gadījumā, ja šie nosacījumi netiks ievēroti, Spānijai būs jāatgūst viss attiecīgais atbalsts, kas minēts iepriekšējā apsvērumā.

## VI. SECINĀJUMI

Komisija konstatē, ka Spānija ir nelikumīgi piemērojusi atbalsta pasākumus par labu aviosabiedrībai *Intermediación Aérea SL*, pārkāpjot Līguma 88. panta 3. punktu. Tomēr, ņemot vērā iegudījumu, kāds šim atbalstam var būt, lai uzsāktu jaunus gaisa transporta pakalpojumus un ilgtermiņā attīstītu reģionālo lidostu, daļa no šī atbalsta var tikt pasludināta par saderīgu ar kopējo tirgu ar nosacījumiem, kuri izklāstīti 133. apsvērumā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

## 1. pants

Valsts atbalsts, ko piemērojusi Spānijas Karaliste par labu aviosabiedrībai *Intermediación Aérea SL* par summu EUR 919 879,98, no vienas puses, un EUR 120 202, no otras puses, tiek paziņots par saderīgu ar kopējo tirgu, balstoties uz 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu kā atbalsts darbības uzsākšanai jaunos maršrutos ar turpmāk izklāstītajiem nosacījumiem.

## 2. pants

1. Iemaksām jāiekļaujas Heronas lidostas attīstības programmā.
  2. Visām iemaksām jābūt ar ierobežotu ilgumu. Šis ilgums nepārsniedz maksimālo piecu gadu periodu pēc attiecīgās līnijas atklāšanas.
  3. Šīs iemaksas nevar tikt izmaksātas, ja atbalsts paredzēts, lai palīdzētu jaunpienācējam atklāt jau atklātus maršrutus un uzsākt tiešu konkurenci ar esošu operatoru, kurš jau ekspluatē šo maršrutu no Heronas lidostas ar līdzīgiem nosacījumiem.
  4. Iemaksām jābūt pamatotām ar attīstības plānu, ko attiecīgajam maršrutam izstrādājusi *Intermed* un iepriekš apstiprinājušas kompetentās iestādes. Šajā plānā tiks precizēti radušies un attaisnotie izdevumi, kuriem tieši jāattiecas uz maršruta veicināšanu ar mērķi padarīt to dzīvotspējīgu arī bez atbalsta pēc līguma izbeigšanas starp Katalonijas autonomā novada pašvaldību, Heronas reģiona padomi, Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kameru un *Intermed*.
  5. Attaisnotajiem izdevumiem, kas tieši saistīti ar darbības uzsākšanu, jāatbilst šādiem nosacījumiem:
    - a) jāsedz darbības uzsākšanas papildu izmaksas, ko aviosabiedrībai nebūtu bijis jāuzņemas, ja tā jau būtu pilnībā darbojusies, un kam nepieciešama valsts piedalīšanās, lai dalītu pastāvošo konkurētspējas risku darbības uzsākšanas periodā;
    - b) un pretēji, nav jāsedz regulārie darbības izdevumi, tādi kā lidmašīnu noma vai amortizācija, degviela, apkalpju algas vai ēdināšanas pakalpojumu izmaksas.
- Kompetentās iestādes nepieciešamības gadījumā lūgs neatkarīga revidenta palīdzību šajā uzdevumā.
6. Atbalsta kopsomma, ko piešķir jaunam maršrutam, nekad nedrīkst pārsniegt 50 % no darbības uzsākšanas un reklāmas izmaksām šajā maršrutā. Tāpat arī veiktās iemaksas nevar pārsniegt 50 % faktisko izmaksu šajā maršrutā.
  7. *Intermed* jāatmaksā Katalonijas autonomā novada pašvaldības, Heronas reģiona padomes un Heronas Tirdzniecības un rūpniecības kameras veiktās iemaksas, kuras līgumā paredzētā darbības uzsākšanas perioda beigās pārsniegušas tādejādi noteiktos kritērijus.

8. Spānija īsteno nediskriminējošu un caurredzamu atbalsta shēmu, lai nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret aviosabiedrībām, kuras vēlas attīstīt jaunas avioliņijas no Heronas lidostas, atbilstoši šajā lēmumā noteiktajiem objektīvajiem kritērijiem.

### 3. pants

1. Spānijas Karaliste veic visus nepieciešamos pasākumus, lai atgūtu no atbalsta saņēmēja 2. pantā minēto atbalstu, kurš nav saderīgs ar kopējo tirgu un nelikumīgi nodots tā rīcībā.

2. Atgūšana notiek bez kavēšanās saskaņā ar valsts tiesību aktos paredzētajām procedūrām ar nosacījumu, ka tās ļauj nekavējoties un efektīvi īstenot šo lēmumu. Atgūstamais atbalsts ietver procentus, sākot no dienas, kad tas nodots saņēmēja rīcībā, līdz atgūšanas dienai. Procentus aprēķina, balstoties uz atsaucēs likmi, kas izmantota, lai aprēķinātu subsīdiju ekvivalentu atbalstam reģionālā līmenī.

### 4. pants

Spānijas Karaliste divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas dienas informē Komisiju par pasākumiem, ko tā veiks, lai īstenotu šo lēmumu.

### 5. pants

Šis lēmums ir adresēts Spānijas Karalistei.

Briselē, 2004. gada 20. oktobrī

Komisijas vārdā —  
priekšsēdētāja vietniece  
Loyola DE PALACIO

---