

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2017/132**(2017. gada 24. janvāris)****par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērojamību līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas attiecībā uz lidostu infrastruktūras nodrošināšanu kravu pārvadājumu apkalpošanai Austrijā***(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 260)***(Autentisks ir tikai teksts vācu valodā)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvu 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 30. panta 5. punktu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīvu 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK ⁽²⁾, un jo īpaši tās 35. panta 3. punktu,

ņemot vērā pieprasījumu, ko iesniedza *Flughafen Wien*,

tā kā:

1. FAKTU IZKLĀSTS**1.1. Pieprasījums**

- (1) Eiropas Komisija 2015. gada 16. janvārī saskaņā ar Direktīvas 2004/17/EK 30. pantu saņēma no *Flughafen Wien* (Vīnes lidosta, turpmāk tekstā – “Pretendents”) pieprasījumu (turpmāk tekstā – “Pieprasījums”).
- (2) Pieprasījums attiecas uz darbībām saistībā ar ģeogrāfiskā apgabala izmantošanu, lai nodrošinātu lidostas infrastruktūru Austrijas teritorijā ⁽³⁾.
- (3) Pieprasījumam ir pievienots neatkarīgas iestādes, kas ir kompetenta lidostu pakalpojumu jautājumos Austrijā – Federālās transporta, inovāciju un tehnoloģiju ministrijas (turpmāk tekstā – “BMVIT”) atzinums, kas datēts ar 2014. gada 22. decembri. Šajā atzinumā (turpmāk tekstā – “atzinums”) izskatīts jautājums par to, vai pakalpojumu sniedzējiem ir brīva piekļuve tirgum un vai uz darbībām, par kurām iesniegts Pieprasījums, attiecas tieša konkurence.
- (4) 2010. gadā Pretendents pirmo reizi vērsās Komisijā, lai neformāli apspriestu publiskā iepirkuma noteikumu izņēmumu iespējas. Pirmās viedokļu apmaiņas pamatā bija pieprasījuma projekts, ko apsprieda sanāksmē 2010. gada 17. martā. Pēc šīs sanāksmes rakstveidā tika sagatavots neformāls apsvērumu un jautājumu saraksts, kuru Komisija nosūtīja Pretendentam 2010. gada 12. aprīlī.
- (5) Pretendents 2013. gada 26. septembrī iesniedza atjauninātu Pieprasījuma projektu. Pēc šā projekta iesniegšanas Komisija rakstiski puda savu viedokli (2013. gada 15. novembra vēstulē). Pretendents 2014. gada 2. aprīlī sniedza atbildes uz Komisijas vēstuli, un 2014. gada 26. jūnija sanāksmē norisinājās turpmāka neformāla viedokļu apmaiņa.

⁽¹⁾ OVL 134, 30.4.2004., 1. lpp.⁽²⁾ OVL 94, 28.3.2014., 243. lpp.⁽³⁾ Kaut arī Pretendents ir Vīnes lidosta, Pieprasījums attiecas uz darbību saistībā ar lidostu nodrošināšanu Austrijā, tādēļ Pieprasījums attiecas uz visām Austrijas lidostām.

- (6) Pretendents 2015. gada 16. janvārī formāli iesniedza pieprasījumu par atbrīvojuma piemērošanu.
- (7) Pretendents 2016. gada 5. februārī atsauca mazumtirdzniecību no Pieprasījuma darbības jomas ⁽¹⁾.
- (8) Austrijas Publiskā iepirkuma likums ⁽²⁾ saskaņā ar Direktīvas 2004/17/EK 30. pantu ļauj līgumslēdzējiem iesniegt pieprasījumus.
- (9) VIE ir kā līgumslēdzēja iestāde saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu un veic darbības, kas saistītas ar ģeogrāfiska apgabala izmantošanu, lai nodrošinātu lidostu pakalpojumus saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 12. pantu, un darbojas, pamatojoties uz īpašām tiesībām Direktīvas 2014/25/ES 4. panta 3. punkta nozīmē.
- (10) Komisija pēc pirmās izvērtēšanas uzskatīja, ka Pieprasījumā nebija iesniegta vajadzīgā informācija, lai spētu pienācīgi izvērtēt attiecīgos kritērijus publiskā iepirkuma noteikumu izņēmumu piemērošanai.
- (11) Komisija 2015. gada 27. februārī pieprasīja Pretendentam iesniegt Pieprasījumā trūkstošo informāciju un sniegt empīriskos pierādījumus tirgus definīcijas izvēlei, kā arī ticamākus datus par konkurences situācijas vērtējumu katrā tirgū. Pretendents 2015. gada 4. un 15. septembrī nosūtīja atbildes e-pasta vēstules veidā. Komisija 2015. gada 21. septembrī un 2015. gada 23. oktobrī pieprasīja Pretendentam precizēt 2015. gada 15. septembrī iesniegto atbildi. Pretendenta atbildes tika saņemtas attiecīgi 2015. gada 14. oktobrī un 2016. gada 5. februārī. Ņemot vērā to, ka atbildes netika iesniegtas Komisijas noteiktajā termiņā, lēmuma pieņemšanas termiņš tika atlikts laika posmā starp informācijas pieprasījumā noteikto termiņu (2015. gada 13. martu) un pilnīgas informācijas saņemšanas termiņu (2016. gada 5. februāri). Termiņš tika pagarināts, Pusēm savstarpēji vienojoties. Jaunais pieņemšanas termiņš tika noteikts uz 2016. gada 29. jūliju.
- (12) Vienlaikus Komisija 2015. gada 20. aprīlī pieprasīja Austrijas iestādēm sniegt papildu informāciju. Austrijas iestādes 2015. gada 3. jūlijā nosūtīja atbildes e-pasta vēstules veidā.
- (13) Turpmākā vēstuļu apmaiņā risināja jautājumu par Pretendenta kā līgumslēdzēja juridisko statusu. Komisija 2016. gada 22. aprīlī un 19. maijā pieprasīja papildu informāciju no Pretendenta. Pretendents atbildēja attiecīgi 2016. gada 4. maijā un 1. jūlijā. Turklāt 2016. gada 11. jūlijā un 23. septembrī Komisija pieprasīja no Austrijas iestādēm papildu informāciju par šo jautājumu. Austrijas iestādes atbildēja attiecīgi 2016. gada 31. augustā un 30. septembrī.
- (14) Tā kā bija nepieciešams iegūt un analizēt papildu informāciju, 2016. gada 5. jūlijā ar Pušu piekrišanu Komisijas lēmuma pieņemšanas termiņš šai lietā tika pagarināts līdz 2016. gada 31. oktobrim.
- (15) Ņemot vērā to, ka atbildes uz informācijas pieprasījumu netika saņemtas Komisijas noteiktajā termiņā, lēmuma pieņemšanas termiņš tika atlikts laika posmā starp informācijas pieprasījumā noteikto termiņu (2016. gada 9. augustu) un pilnīgas informācijas saņemšanas termiņu (2016. gada 31. augustu), tādēļ par jauno Komisijas lēmuma pieņemšanas termiņu kļuva 2016. gada 23. novembris.
- (16) Pretendents 2016. gada 8. novembrī atsauca Pieteikumu attiecībā uz lidostu infrastruktūras pakalpojumu sniegšanu pasažieru pārvadāšanai, apkalpošanu uz zemes un autostāvvietām. Tādējādi Pieteikums palika spēkā tikai attiecībā uz lidostu infrastruktūras nodrošināšanu kravu pārvadājumu apkalpošanai. 2016. gada 18. novembrī ar Pušu piekrišanu Komisijas lēmuma pieņemšanas termiņš šai lietā tika pagarināts. Šo termiņu noteica uz 2017. gada 31. janvāri.

⁽¹⁾ Pretendenta 2016. gada 5. februāra vēstule, 1. lpp.

⁽²⁾ *Bundesvergabegesetz* (Federālais likums par publiskā iepirkuma līgumiem) 179. panta 5. punkts.

- (17) Starptautiskā Gaisa transporta asociācija (IATA) 2015. gada 23. septembrī brīvprātīgi iesniedza dokumentu, kurā pausta asociācijas nostāja par Austrijas lidostu nozares konkurences novērtējumu saistībā ar pieprasījumu par atbrīvojuma piemērošanu no publiskā iepirkuma noteikumiem. Šā iesnieguma pamatā bija paziņojums ⁽¹⁾ par procedūras uzsākšanu šajā lietā. Nostājas dokumentā galvenā uzmanība pievērsta gaisa pasažieru starptautisko sākumpunkta–galapunkta pakalpojumu novērtējumam.

1.2. Lidostu nozare Austrijā

- (18) Pašlaik Austrijā ir sešas komerciālās lidostas, proti, Vīnes lidosta (turpmāk tekstā minēts tās IATA kods – “VIE”), Grācijas lidosta (turpmāk tekstā – “GRZ”), Insbrukas lidosta (turpmāk tekstā – “INN”), Klāgenfurtes lidosta (turpmāk tekstā – “KLU”), Lincas lidosta (turpmāk tekstā – “LNZ”) un Zalcburgas lidosta (turpmāk tekstā – “SZG”).
- (19) VIE operators ir akciju sabiedrība ⁽²⁾, kura kopš 1992. gada ir iekļauta Vīnes Fondu biržā, savukārt visi pārējie Austrijas lidostu operatori ir akciju sabiedrības.
- (20) Visas sešas Austrijas komerciālās lidostas 2013. gadā kopumā apkalpoja 26,3 miljonus pasažieru ⁽³⁾ un apmēram [...] ⁽⁴⁾ tonnas kravu gadā ⁽⁵⁾.

2. TIESISKAIS REGULĒJUMS

- (21) Direktīva 2014/25/ES attiecas uz līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas darbībām saistībā ar lidostu infrastruktūras nodrošināšanu, ja vien šai darbībai nav piemērojams atbrīvojums saskaņā ar minētās direktīvas 34. pantu.
- (22) Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu šī direktīva neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības veikt darbību, uz kuru attiecas minētā direktīva, ja dalībvalstī, kurā attiecīgo darbību veic, uz konkrēto darbību attiecas tieša konkurence tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota. To, vai kāda darbība ir pakļauta tiešai konkurencei, novērtē, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem un ņemot vērā attiecīgās nozares īpatnības. Uzskata, ka piekļuve tirgum nav ierobežota, ja dalībvalsts ir īstenojusi un piemēro attiecīgos Savienības tiesību aktus, ar kuriem padara pieejamu konkrētu nozari vai tās daļu. Šie tiesību akti ir uzskaitīti Direktīvas 2014/25/ES III pielikumā. Tomēr attiecībā uz lidostas objektu nodrošināšanu minētajā pielikumā nav norādīts neviens attiecīgs tiesību akts, ar ko liberalizē šo nozari. Tāpēc nevar pieņemt, ka pastāv brīva piekļuve tirgum, un tas ir jāpierāda *de facto* un *de jure*.
- (23) Tas, vai uz kādu darbību attiecas vai neattiecas tieša konkurence, ir jānovērtē, pamatojoties uz dažādiem rādītājiem, no kuriem pats par sevi izšķirīgs nav neviens. Attiecībā uz šajā lēmumā minētajiem tirgiem tirgus daļām ir viens vērā ņemams kritērijs. Ņemot vērā attiecīgo tirgu pazīmes, ir jāizvērtē arī citi kritēriji.
- (24) Šis lēmums neskar noteikumu piemērošanu konkurences un citās Savienības tiesību aktu jomās. Konkrētāk, kritēriji un metodika, kas izmantoti, lai novērtētu tiešu pakļautību konkurencei saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu, ne vienmēr ir identiski tiem, kurus izmanto, lai veiktu novērtējumu saskaņā ar Līguma 101. vai 102. pantu vai Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ⁽⁶⁾. Tiesa savā nesenojā spriedumā ⁽⁷⁾ šo punktu apstiprināja.

⁽¹⁾ OVC 93, 20.3.2015., 22. lpp.

⁽²⁾ Direktīvas 2004/17/EK 2. panta 1. punkta izpratnē reģionālajām iestādēm īpašumā piederošā proporcionālā VIE daļa ir 40 %, taču Direktīvas 2004/17/EK 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē Austrijas Federālais iepirkumu birojs apstiprināja, ka VIE juridiskais statuss ir publisks uzņēmums (sk. *Bundesvergabamt*, N/0117-BVA/02/2009-24 un *Bundesvergabamt*, N/0117-BVA/02/2009-EV8).

⁽³⁾ Saskaņā ar pētījumu par “Austrijas aviācijas nozari saistībā ar uzņēmumu atrašanās vietu Austrijā”, kas tika veikts 2014. gada jūnijā, 3. lpp.

⁽⁴⁾ Konfidenciāla informācija.

⁽⁵⁾ Saskaņā ar informāciju, kas iekļauta 7. pielikumā, kopējais kravu apjoms 2010. gadā bija 226 606 tonnas, 2011. gadā – 208 913 tonnas un 2012. gadā – 188 261 tonna.

⁽⁶⁾ Padomes 2004. gada 20. janvāra Regula (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās Regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Spriedums lietā *Österreichische Post AG* pret Komisiju, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, 2016. gada 27. aprīlī, 28. punkts.

- (25) Jāpatur prātā, ka šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai uz Pieprasījumā minētajiem pakalpojumiem attiecas konkurence (tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota Direktīvas 2014/25/ES 34. panta izpratnē) tādā līmenī, kas nodrošinātu, ka arī gadījumā, ja nav ieviesta Direktīvā 2014/25/ES noteikto detalizēto iepirkuma noteikumu disciplīna, iepirkums attiecīgo darbību veikšanai tiks īstenots pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pamatojoties uz kritērijiem, kas pircējiem ļautu noteikt risinājumu, kurš kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais.

3. NOVĒRTĒJUMS

3.1. Brīva piekļuve tirgum

- (26) Šajā gadījumā attiecīgā darbība ir lidostu infrastruktūras nodrošināšana kravu pārvadājumu apkalpošanai.
- (27) Attiecībā uz lidostu infrastruktūras nodrošināšanu Savienībā nav tiesību aktu, pamatojoties uz kuriem var pieņemt, ka pastāv brīva piekļuve tirgum, tāpēc ir nepieciešams veikt attiecīgo novērtējumu, kura pamatā ir pašreizējā Tiesas prakse, kas attiecas uz brīvību veikt uzņēmējdarbību – LESD 49. pants.
- (28) Saskaņā ar Pretendenta teikto brīvo piekļuvi tirgum *de jure* neierobežo. Austrijas Aviācijas likuma (*Luftfahrtgesetz (LFG)*) 71. panta 1. punktā ir paredzēts, ka operators, kas piesakās civilās lidostas atļaujas saņemšanai, ir tiesīgs saņemt "civilo lidostu atļauju", ja no tehniskā viedokļa plāns izveidot lidostu ir piemērots un var sagaidīt drošu pārvaldību, operators ir uzticams, piemērots un viņam ir pietiekami finanšu resursi un nepastāv citas konfliktējošas sabiedrības intereses. Šajā sakarā saskaņā ar LFG 71. panta 2. punktu plānotu publisko lidostu neuzskata par esošu sabiedrības interesēs, ja tiek vienlaicīgi izpildīti šādi trīs nosacījumi: i) lidosta atrodas tuvāk nekā 100 km attālumā no esošas publiskās lidostas; ii) lidosta var ietekmēt esošās lidostas transportēšanas uzdevumu izpildi; un iii) esošā lidosta ir spējīga un ir gatava pārņemt sešu mēnešu laikā plānotās lidostas paredzētos pienākumus.
- (29) Ir lietderīgi atgādināt, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru iepriekšēju atļauju sistēma nevar leģitimizēt valsts iestāžu diskrecionāru lēmumu pieņemšanu, kas var negatīvi ietekmēt Savienības tiesību aktu⁽¹⁾ noteikumu efektivitāti. Lai iepriekšēju atļauju sistēma būtu pamatota, pat ja tajā izdarītas atkāpes no šādas pamatbrīvības sniegt pakalpojumus, tai jebkurā gadījumā ir jābūt pamatotai ar objektīviem, nediskriminējošiem un iepriekš zināmiem kritērijiem tā, lai noteiktu robežas valsts iestāžu rīcības brīvības izmantošanai, lai to nevarētu izmantot patvaļīgi⁽²⁾.
- (30) Turklāt, ja atļauju sistēma paredz nosacījumus par minimālo attālumu starp uzņēmumiem, tad šāda sistēma ir uzskatāma par pamatotu, ja tā vispārēji ir piemērota sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai, piemēram, lidostu infrastruktūras un ar to saistīto pakalpojumu nodrošināšanai, un ir uzticama un kvalitatīva⁽³⁾. Saskaņā ar Tiesas judikatūru, lai nodrošinātu izvīrītā mērķa sasniegšanu, jābūt atbilstībai valsts tiesību aktiem, uz kuriem var atsaukties vienīgi tad, ja tie patiesi atspoguļo centienus sasniegt šo mērķi konsekventā un sistemātiskā veidā⁽⁴⁾.
- (31) Attiecībā uz otro kritēriju, kas nosaka, vai pastāv sabiedrības interešu neesamības prezumpcija, proti, nosacījums, ka plānotā lidosta var ietekmēt esošās lidostas transportēšanas uzdevumu izpildi, Pretendents atsauca uz spriedumu lietā par Austrijas Transporta līniju darbības kodeksu⁽⁵⁾ (*Kraftfahrliengesetz, KfLG*), kurā Austrijas Augstākā administratīvā tiesa (*VwGH*) nolēma, ka otrais kritērijs nav jāsaprot tādā veidā, ka esošais uzņēmums tiek pasargāts no konkurences. Tomēr saskaņā ar Austrijas Augstāko administratīvo tiesu, pat ja jaunajam

⁽¹⁾ Lieta C-157/99, *Smits un Peerbooms* (2001), ECLI:EU:C:2001:404, 90. punkts; lieta C-385/99, *Müller-Fauré un van Riet* (2003), ECLI:EU:C:2003:270, 84. punkts; lieta C-372/04, *Watts* (2006), ECLI:EU:C:2006:325, 115. punkts. 70. punkts ir norādīts no ģenerālvokāta atzinuma, 115. punkts – no sprieduma.

⁽²⁾ Lieta C-205/99, *Analir un citi* (2001), ECLI:EU:C:2001:107, 38. punkts; lieta C-372/04, *Watts* (2006), ECLI:EU:C:2006:325, 116. punkts.

⁽³⁾ Apvienotās lietas C-570/07 un C-571/07 *Blanco Pérez un Chao Gómez* (2010), ECLI:EU:C:2010:300, 94. punkts.

⁽⁴⁾ Skatīt, piemēram, lietu C-169/07, *Hartlauer* (2009), ECLI:EU:C:2009:141, 55. punkts. Apvienotās lietas C-338/04, C-359/04 un C-360/04, *Placanica un citi* (2007), ECLI:EU:C:2007:133, 53. un 58. punkts.

⁽⁵⁾ Tiesas 2009. gada 25. marta spriedums 2008/03/0090.

koncesijas īpašniekam būtu jāiztur savas uzņēmējdarbības konkurenci ar citiem uzņēmumiem, tā paredz ierobežojumus, kad esošajam koncesijas īpašniekam, ciešot no gūtās peļņas zaudējumiem, būtu apšaubāma esošā maršruta apkalpošana. Turklāt saskaņā ar šo pašu Tiesas nolēmumu ieņēmumu un izmaksu attiecības pasliktināšanās, kas ir tikai īslaicīga, vai nu sakarā ar sezonālām svārstībām, vai pārejošiem ārējiem faktoriem, vai ieguldījumiem maršrutā, ko koncesijas īpašnieks gatavojas amortizēt noteiktā laika periodā, nevar attaisnot atteikumu piešķirt jaunu koncesiju.

- (32) Pamatojoties uz iepriekš minēto, izriet, ka Austrijas Augstākā administratīvā tiesa ir interpretējusi otro kritēriju tādā veidā, ka tas neierobežo konkurenci kā tādu. Tas ierobežo jebkādas koncesijas piešķirējas iestādes patvaļīga lēmuma pieņemšanas iespējas. Turklāt no Austrijas Augstākās administratīvās tiesas sprieduma izriet, ka atļauju sistēma, kas nosaka īpašus kritērijus sabiedrības interešu neesamības prezumpcijas noteikšanai, tika izveidota, pamatojoties uz pieņēmumu, ka jaunā lidostā sniedz uzticamus un kvalitatīvus pakalpojumus. Attiecīgie Austrijas tiesību akti un Austrijas Augstākās administratīvās tiesas iepriekšminētā otrā kritērija interpretācija, šķiet, patiesi atspoguļo centienus sasniegt tiesību aktu mērķus konsekventā un sistemātiskā veidā. Tādēļ šā lēmuma vajadzībām var secināt, ka atļaujas piešķiršanas nosacījumi lidostas izveidei Austrijā atbilst objektivitātes, nediskriminācijas un pārskatāmības kritērijiem un līdz ar to piekļuvi tirgum, lai varētu nodrošināt lidostu infrastruktūru, var uzskatīt *de jure* par brīvu.
- (33) Attiecībā uz *de facto* brīvas piekļuves tirgum novērtējumu Pretendents apgalvo, ka piekļuve nav ierobežota, jo tiek būvētas jaunas komerciālās lidostas. Pretendents kā piemērus norāda Berlīnes Brandenburgas lidostu un Ļubļinas lidostu. Pēc Pretendenta uzskatiem gan *Lufthansa* grupa, gan arī *Air Berlin* grupa uzskata Berlīnes Brandenburgas lidostu par konkrētu Vīnes lidostas alternatīvu. Turklāt ir iespējams pielāgot militārās lidostas, kuras varētu ekspluatēt kā komerciālās lidostas, piemēram, *GRZ* un *LNZ* Austrijā. Turklāt Pretendents apgalvo, ka esošās komerciālās lidostas var paplašināt, piemēram, Vācijā esošās Frankfurtes Hānas un Vēzes lidostas.
- (34) Pamatojoties uz Pretendenta iesniegto informāciju, ir grūti viennozīmīgi noteikt, vai piekļuve tirgum jaunas lidostas izveidei *de facto* ir ierobežota. Potenciālajam ienācējam jaunas lidostas izveidē būs jāveic lieli kapitāla ieguldījumi, un līdz ar to pastāv liels zaudēto izmaksu risks, kas var atturēt potenciālos ienācējus. Tomēr šķiet, ka šīs izmaksas veido parasto komerciālo risku daļu, kādu nepieciešams segt ienācējiem, pieņemot lēmumu par jaunas lidostas izveidi. Nav informācijas par esošajiem faktiskajiem šķēršļiem saistībā ar ienākšanu attiecīgajā tirgū, izņemot parasto komerciālo risku, kas ir raksturīgs, veicot lielus ieguldījumus saistībā ar lidostu infrastruktūras nodrošināšanu. Tādēļ, pieņemot šo lēmumu, tiek uzskatīts, ka piekļuve tirgum *de facto* ir brīva.

3.2. Konkurences novērtējums– tirgus analīze

- (35) Šajā iedaļā tiek analizēts, vai ir izpildīts otrais atbrīvojuma piemērošanas nosacījums, proti, vai uz darbību, uz ko attiecas pieprasījums un kas atbilst nosacījumam par brīvu piekļuvi tirgum *de jure* un *de facto*, attiecas tieša konkurence. Šādā nolūkā definē attiecīgo produktu un attiecīgo ģeogrāfisko tirgu un, uz to pamatojoties, veic tirgus analīzi.

3.2.1. Produktu tirgus definīcija

- (36) Saskaņā ar Komisijas iepriekšējiem lēmumiem ⁽¹⁾ šādi produktu tirgi tika uzskatīti par attiecīgo produktu tirgiem, lai piemērotu Savienības konkurences tiesību aktus aviosabiedrībām un lidostām: i) lidostu infrastruktūras pakalpojumu sniegšanā (tostarp skrejceļa iekārtu, manevrēšanas ceļu un citu lidostas struktūru izstrādē, uzturēšanā, izmantošanā un nodrošināšanā, kā arī darbību koordinācijā un kontrolē, ko veic attiecībā uz šo infrastruktūru); ii) apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanā (vai līguma slēgšanā par šo pakalpojumu sniegšanu); un iii) saistīto komercpakalpojumu sniegšanā (vai līguma slēgšanā par šo pakalpojumu sniegšanu) (piemēram, pārtika un dzērieni, reklāmas laukuma pārdošana) ⁽²⁾.

⁽¹⁾ M.7398 – *Mirael/Ferrovial/NDH1*, 19. apsvērums; M.786 – Birmingemas starptautiskā lidosta, 15. apsvērums, M.6732 – *Ferrovial / Qatar Holding / CDPQ / Baker Street / BAA*, 21. apsvērums; M.5652 – *GIP / Gatwick Airport*, 21. apsvērums; M.1035 – *Hochtief / Aer Rianta / Diseldorfas lidosta*, 11. apsvērums; M.2262 – *Flughafen Berlin II*, 13. apsvērums; un M.3823 – *MAG / Ferrovial Aeropuertos / Eksteras lidosta*, 15. apsvērums.

⁽²⁾ Parasti lidostu drošības dienesti netiek uzskatīti par saimniecisko darbību, līdz ar to tiem konkurences noteikumus nepiemēro (piemēram, Komisijas 2005. gada 2. maija lēmums lietā COMP/D3/38469 par iebildumu attiecībā uz *AIA SA* un *Olympic Fiel Company SA* iekasētām maksām).

- (37) Lidostu infrastruktūras pakalpojumus var iedalīt pēc transportēšanas priekšmeta, respektīvi, gaisa satiksmes pasažieru un kravu pārvadājumi, kur – atšķirībā no skrejceļiem – pasažieru un kravu pārvadājumiem ir nepieciešama atšķirīga infrastruktūra.
- (38) Parasti kravu pirms un pēc sākumpunkta un galapunkta transportē transmodālā veidā. Turklāt atšķirībā no pasažieru pārvadājumiem kravu pārvadājumus var veikt, izmantojot lielāku skaitu apstāšanās punktu. Turklāt saskaņā ar Komisijas iepriekšējiem lēmumiem ⁽¹⁾ gaisa kravas pārvadājumu tirgi pēc savas būtības ir vienvirziena, kas ir saistīts ar pieprasījuma atšķirībām katra maršruta galā.
- (39) Pretendents piekrita produktu tirgus definīcijai, kas noteikta saskaņā ar Komisijas iedibināto praksi, un attiecīgi strukturēja Pieprasījumu.
- (40) Ņemot vērā faktorus, kas aplūkoti 36.–39. apsvērumā, lai izvērtētu, vai ir izpildīti Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā paredzētie nosacījumi, un neskarot konkurences tiesību aktu vai jebkuras citas Savienības tiesību aktu jomas piemērošanu, attiecīgais produktu tirgus ir lidostu infrastruktūras nodrošināšana kravu pārvadājumu apkalpošanai.

3.2.2. Ģeogrāfiskā tirgus definīcija un konkurences novērtējums

- (41) Šajā iedaļā aplūkota konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definīcija, kas atbilst noteiktajam produktu tirgum, norādīti Pretendenta argumenti un sniegti Komisijas novērojumi un secinājumi, kā arī konkurences situācijas izvērtējums.
- (42) Saskaņā ar Pretendenta teikto ⁽²⁾ jautājums par precīzu tirgus definīciju kravas pārvadājumiem var palikt atklāts Pieprasījuma nolūkā. Turklāt Pretendents apgalvo, ka ģeogrāfiskais tirgus, šķiet, ir visā Eiropā.
- (43) Iepriekšējos lēmumos ⁽³⁾ Komisija jau ir nolēmusi, ka konkrēto tirgu Eiropas iekšējos gaisa kravas pārvadājumu maršrutos var definēt kā Eiropas mēroga tirgu, kurā jābūt ietvertiem alternatīviem transportēšanas veidiem, jo īpaši attiecībā uz autoceļu un dzelzceļu, jāatceras, ka šā lēmuma nolūkos produktu tirgus ir nevis gaisa kravu pārvadājumi, bet gan lidostu infrastruktūras nodrošināšana kravu pārvadājumu apkalpošanai.
- (44) Lai izvērtētu nosacījumus, kas noteikti Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā, un neskarot konkurences tiesību aktus vai jebkuru citu Savienības tiesību aktu jomu, Komisija uzskata, ka attiecīgā produktu tirgus precīzā ģeogrāfiskā dimensija var palikt nenoteikta, jo Pretendenta tirgus daļa visšaurākajā iespējamajā izpratnē joprojām būs maza.
- (45) Saskaņā ar Pretendenta iesniegto informāciju ⁽⁴⁾, pamatojoties uz pieņēmumu, ka attiecīgās VIE tirgus daļas ⁽⁵⁾, ņemot vērā, ka ģeogrāfiskais tirgus ir Eiropas mērogā, attiecībā uz kravas pārvadājumiem 2010. gadā bija [...] %, 2011. gadā [...] % un 2012. gadā [...] %, savukārt pārējās lidostas tirgus daļas ir mazākas par 1 % visu trīs gadu garumā. Izmantojot konservatīvāku pieeju, ņemot vērā, ka ģeogrāfiskajā tirgū ir ietverti tikai *Lufthansa* centrmezgli, VIE tirgus daļa 2010. gadā bija [...] %; 2011. gadā [...] % un 2012. gadā [...] %, bet pārējām Austrijas lidostām visu trīs gadu laikposmā bija mazāk nekā 1 %. Tādēļ šie faktori jāuzskata par norādi uz tiešas konkurences esamību attiecībā uz šo darbību.

⁽¹⁾ M.5141 – *KLM/Martinair*, 38. apsvērumš; M.5440 – *Lufthansa / Austrian Airlines*, 31. apsvērumš.

⁽²⁾ Pretendenta 4. septembra vēstule, 19. lpp.

⁽³⁾ Lieta M.3280 – *Air France / KLM*, 36. punkts, 2004. gada 11. februāris; lieta M.5440 – *Lufthansa / Austrian Airlines*, 29. punkts, 2009. gada 28. augusts; lieta M.5747, *Iberia / British Airways*, 41. punkts, 2010. gada 8. septembris.

⁽⁴⁾ Pieprasījuma 7. pielikums.

⁽⁵⁾ Tirgus daļas tika aprēķinātas, ņemot vērā nevis visas lidostas Eiropā, bet mazāku skaitu lidostu, kuras visdrīzāk varētu radīt konkurences spiedienu VIE lidostai. Šīs lidostas ir šādas: Amsterdamas Skipholas lidosta (AMS); Šarla de Golla lidosta (CDG); Diseldorfas lidosta (DUS); Fumicino lidosta (FCO); Frankfurtes lidosta (FRA); Mīnhenes lidosta (MUC); Milānas Malpensas lidosta (MXP); SZG; Berlīnes Tēgelas lidosta (TXL) un Čirihes lidosta (ZRH).

- (46) Šā lēmuma vajadzībām un neskarot konkurences tiesību aktus, 45. apsvērumā norādītie faktori būtu jāuzskata par norādi uz to, ka šī darbība Austrijā ir pakļauta konkurencei. Līdz ar to, tā kā Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā izklāstītie nosacījumi ir izpildīti, būtu jānosaka, ka Direktīva 2014/25/ES neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības Austrijā veikt šo darbību.

4. SECINĀJUMI

- (47) Ņemot vērā 1.–46. apsvērumā izvērtētos faktoros, tiešas konkurences nosacījums, kas noteikts Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā, tiek uzskatīts par izpildītu Austrijā attiecībā uz lidostu infrastruktūras nodrošināšanu kravas pārvadājumu apkalpošanai.
- (48) Nosacījums par neierobežotu piekļuvi tirgum uzskatāms par izpildītu, tāpēc Direktīva 2014/25/ES nebūtu jāpiemēro nedz gadījumos, kad līgumslēdzēji piešķir līgumus, kas paredzēti, lai dotu tiesības Austrijā veikt šos pakalpojumus, nedz arī tad, kad tiek organizēti projektu konkursi šādas darbības veikšanai minētajā valstī.
- (49) Šā lēmuma pamatā ir juridiskā un faktiskā situācija laikposmā no 2015. gada janvāra līdz 2016. gada novembrim, kas izklāstīta Pretendenta un Austrijas iestāžu iesniegtajā informācijā. Lēmumu var pārskatīt, ja pēc krasām juridiskās vai faktiskās situācijas pārmaiņām Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērošanas nosacījumi vairs nav izpildīti.
- (50) Tā kā uz dažiem pakalpojumiem, kas saistīti ar lidostu infrastruktūras pakalpojumu sniegšanu aviosabiedrībām (piemēram, lidostu infrastruktūra pasažieru pārvadāšanai, apkalpošana uz zemes, ar aeronavigāciju nesaistīti pakalpojumi), joprojām attiecas Direktīva 2014/25/ES, jāatceras, ka iepirkuma līgumi, kas aptver vairākas darbības, būtu jāuzskata saskaņā ar minētās direktīvas 6. pantu. Tātad, ja līgumslēdzējs ir iesaistīts jauktā iepirkumā, proti, tādā, ko izmanto, lai atbalstītu gan tās darbības, kuras ir atbrīvotas no Direktīvas 2014/25/ES piemērošanas, gan tās, kuras nav atbrīvotas, ir jāņem vērā tās darbības, kuru veikšanai līgums galvenokārt paredzēts. Šāda jaukta iepirkuma gadījumā, ja mērķis galvenokārt ir atbalstīt darbības, uz kurām neattiecas atbrīvojums, ir jāpiemēro Direktīvas 2014/25/ES noteikumi. Ja nav iespējams objektīvi noteikt, kura darbība ir paredzēta kā līguma galvenā darbība, līguma slēgšanas tiesības piešķir saskaņā ar noteikumiem, kas minēti Direktīvas 2014/25/ES ⁽¹⁾ 6. panta 3. punktā.
- (51) Jāatgādina, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/23/ES ⁽²⁾ 16. pantā par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu noteikts atbrīvojums no šīs direktīvas piemērošanas, kas attiecas uz koncesijām, kuras piešķir līgumslēdzēji, ja dalībvalstī, kurā šādas koncesijas īsteno, konkrētā darbība ir tieši pakļauta konkurencei saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu. Tā kā tika secināts, ka darbība, ar kuru aviosabiedrībām nodrošina lidostu infrastruktūru kravas pārvadājumu apkalpošanai, ir pakļauta konkurencei, koncesijas līgumi, kas paredzēti, lai dotu tiesības veikt šo darbību Austrijas Republikā, tiks izslēgti no Direktīvas 2014/23/ES piemērošanas jomas.
- (52) Šajā lēmumā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar Publiskā iepirkuma padomdevējas komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Direktīvu 2014/25/ES nepiemēro līgumslēdzēju piešķirtiem līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības nodrošināt lidostu infrastruktūru kravas pārvadājumu apkalpošanai Austrijā.

⁽¹⁾ Tāds pats būtisks iznākums rastos arī no Direktīvas 2004/17/EK 9. panta piemērošanas.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/23/ES par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.).

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Austrijas Republikai.

Briselē, 2017. gada 24. janvārī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Elżbieta BIENKOWSKA
