



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA M. KAMPOSA SANČESA-BORDONAS [M. CAMPOS
SÁNCHEZ-BORDONA]
SECINĀJUMI,
sniegti 2018. gada 21. novembrī¹

Lieta C-563/17

*Associação Peço a Palavra,
João Carlos Constantino Pereira Osório,
Maria Clara Marques Pires Sarmento Franco,
Sofia da Silva Santos Arauz,
Maria João Galhardas Fitas*

**pret
Conselho de Ministros,
piedaloties
PARPÚBLICA – Participações Públicas, SGPS, SA,
TAP, SGPS, SA**

(*Supremo Tribunal Administrativo* (Augstākā administratīvā tiesa, Portugāle) lūgums sniegt
prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Brīvība veikt uzņēmējdarbību – Aviokompānija –
Reprivatizācijas process – Nosacījumi – Pienākums saglabāt juridisko adresi un faktiskās vadības
centru – Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības – Pienākums saglabāt valsts
mēroga tranzītmegzlu

1. *Supremo Tribunal Administrativo* (Augstākā administratīvā tiesa, Portugāle) uzdod Tiesai konkrētus
jautājumus par to, vai dažas specifikācijās par sabiedrības “TAP Transportes Aéreos Portugueses, S.A.”
(turpmāk tekstā – “TAP SA”) privatizācijas procesu, kas tika īstenots 2015. gadā, paredzētās prasības ir
saderīgas ar Savienības tiesībām.

2. Konkrēti, šīs prasības attiecas uz pienākumu saglabāt juridisko adresi un faktiskās vadības centru
Portugālē, spēju uzņemties sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu, kā arī apņemties
saglabāt un attīstīt valsts mēroga tranzītmegzlu.

3. Lai kļiedētu iesniedzējtiesas šaubas, vispirms būs jānoskaidro, vai šajā lietā ir piemērojama
Direktīva 2006/123/EK² vai Regula (EK) Nr. 1008/2008³. Turpinājumā būs jāpārbauda, vai iespējami
aizskartā brīvība ir brīvība veikt uzņēmējdarbību, pakalpojumu sniegšanas brīvība vai kapitāla brīva
aprite, un katrā ziņā, vai specifikācijas prasībās tās ir ievērotas.

¹ Oriģinālvaloda – spāņu.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2006. gada 12. decembris) par pakalpojumiem iekšējā tirgū (OV 2006, L 376, 36. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai
Kopienā (OV 2008, L 293, 3. lpp.).

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

1. Direktīva 2006/123

4. Atbilstoši šīs direktīvas 21. apsvērumam “transporta pakalpojumi, tostarp pilsētu transports, taksometri un ātrās palīdzības mašīnas, kā arī ostu pakalpojumi būtu jāizslēdz no šīs direktīvas darbības jomas”.

5. Saskaņā ar tās 1. panta 2. punktu “[direktīva] neattiecas ne uz vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojumu liberalizāciju, kurus var sniegt vienīgi publiskas vai privātas struktūras, nedz arī uz tādu publisko struktūru privatizāciju, kuras sniedz pakalpojumus”.

6. Atbilstoši 2. panta 2. punkta d) apakšpunktam direktīvu nepiemēro “pakalpojumiem pārvadājumu jomā, tostarp ostu pakalpojumiem, kas ir Līguma V sadaļas piemērošanas jomā”.

7. IV nodaļas “Pakalpojumu brīva aprīte” 1. iedaļā (“Pakalpojumu sniegšanas brīvība un ar to saistītas atkāpes”) ir iekļauti attiecīgi noteikumi, ar kuriem, no vienas puses, pakalpojumu sniedzējiem tiek garantētas tiesības sniegt pakalpojumus dalībvalstī, kas nav dalībvalsts, kurā tie veic uzņēmējdarbību (16. pants), un, no otras puses, ir paredzētas noteiktas atkāpes no šīm tiesībām (17. pants).

2. Regula Nr. 1008/2008

8. Šīs regulas 10.–12. apsvērumā ir paredzēts:

“(10) Lai pilnībā pabeigtu iekšējā aviācijas tirgus izveidi, būtu jāatceļ joprojām spēkā esošie ierobežojumi, ko savstarpēji piemēro dalībvalstis, piemēram, ierobežojumi attiecībā uz kodu koplietošanu maršrutos uz trešām valstīm vai cenu noteikšanu maršrutos uz trešām valstīm ar nosēšanos citā dalībvalstī [..].

(11) Lai ņemtu vērā īpaši nomaļo reģionu īpatnības un apgrūtinājumus, jo īpaši attālumu līdz tiem, salu stāvokli un mazo teritoriju, un vajadzību nodrošināt to pienācīgus sakarus ar Kopienas centrālajiem reģioniem, var būt pamatoti īpaši pasākumi saistībā ar noteikumiem par to līgumu darbības termiņu, kuri attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām izveidot maršrutus uz šādiem reģioniem.

(12) Skaidri un nepārprotami būtu jāizklāsta nosacījumi, ar kādiem var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, savukārt attiecīgajām konkursa procedūrām vajadzētu būt tādām, kas ļautu konkursā piedalīties pietiekamam skaitam pretendentu. Komisijai vajadzētu būt iespējai iegūt visu nepieciešamo informāciju, lai atsevišķos gadījumos varētu novērtēt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ekonomisko pamatotību.”

9. Regulas 2. pantā ir sniegtas šādas definīcijas:

“1) “darbības licence” ir atļauja, ko kompetentā licencētāja iestāde piešķirusi uzņēmumam, atļaujot tam sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, kā noteikts darbības licencē;

[..]

- 8) “gaisakuģa ekspluatanta apliecība (AOC)” ir apliecība, ko uzņēmumam izdod, apliecinot, ka pārvadātājam piemīt profesionalitāte un ir struktūra, lai nodrošinātu apliecībā norādīto darbību drošību, kā paredzēts Kopienas vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktu attiecīgajos noteikumos;
- 9) “faktiska kontrole” ir attiecības, ko veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kas atsevišķi vai kopā un sakarā ar attiecīgiem faktiskiem vai juridiskiem apsvērumiem dod iespēju tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt uzņēmumu, jo īpaši ar:
- a) tiesībām izmantot visus uzņēmuma aktīvus vai daļu no tiem;
 - b) tiesībām vai līgumiem, kas piešķir izšķirošu ietekmi uz uzņēmumu vadības struktūru sastāvu, balsošanu vai lēmumiem vai kā citādi izšķiroši ietekmē uzņēmuma darbību;
- 10) “gaisa pārvadātājs” ir uzņēmums, kam ir derīga darbības licence vai tai līdzvērtīga licence;
- 11) “Kopienas gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kuram ir darbības veikšanai derīga licence, kuru kompetentā licencētāja iestāde izdevusi saskaņā ar II nodaļu;
- [..]
- 14) “satiksmes tiesības” ir tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp divām Kopienas lidostām;
- [..]
- 26) “galvenā uzņēmējdarbības vieta” ir galvenais birojs vai jebkurš Kopienas gaisa pārvadātāja birojs, kas reģistrēts dalībvalstī, kurā veic Kopienas gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumderīguma uzraudzību.”

10. Regulas 4. pantā ir noteikts:

“Dalībvalsts kompetentā licencētāja iestāde piešķir darbības licenci uzņēmumam, ja:

- a) tā galvenā uzņēmējdarbības vieta ir dalībvalstī;
- b) tam ir derīga gaisakuģa ekspluatanta apliecība (AOC), ko izdevusi tās pašas dalībvalsts valsts iestāde, kuras kompetentā licencētāja iestāde ir atbildīga par Kopienas gaisa pārvadātāja darbības licences izsniegšanu, noraidīšanu, atsaukšanu vai anulēšanu;

[..]

- f) dalībvalstīm un/vai dalībvalstu valstspiederīgajiem pieder vairāk nekā 50 % uzņēmuma, un šīs dalībvalstis un/vai šie valstspiederīgie uzņēmumu faktiski kontrolē – vai nu tieši, vai netieši ar vienu vai vairāku starpniekuzņēmumu palīdzību, izņemot gadījumus, kas paredzēti kādā nolīgumā ar trešo valsti, kura līgumslēdzēja puse ir Kopiena;

[..].”

11. Regulas 8. pantā ir noteikts:

“1. Darbības licence ir derīga tik ilgi, kamēr Kopienas gaisa pārvadātājs atbilst šajā nodaļā noteiktajām prasībām.

Kopienas gaisa pārvadātājam pēc pieprasījuma vienmēr jāspēj pierādīt kompetentajai licencētājai iestādei to, ka tas atbilst visām šajā nodaļā noteiktajām prasībām.

[..]

5. Kopienas gaisa pārvadātājs paziņo kompetentajai licencētājai iestādei:

[..]

b) iepriekš – par jebkādu paredzētu uzņēmumu apvienošanu vai pārņemšanu;

[..]

7. Kompetentā licencētāja iestāde saistībā ar Kopienas gaisa pārvadātājiem, kurus tā licencējusi, izlemj, vai darbības licence no jauna jāiesniedz apstiprināšanai gadījumos, kad mainījies viens vai vairāki elementi, kas skar Kopienas gaisa pārvadātāja juridisko stāvokli, jo īpaši gadījumos, kad notiek uzņēmumu apvienošanās vai pārņemšana.

[..]”

12. Regulas 15. pantā ir noteikts:

“1. Kopienas gaisa pārvadātājiem ir tiesības Kopienā veikt gaisa pārvadājumus.

2. Kopienas gaisa pārvadātājam nav jāsaņem atļauja vai pilnvarojums no dalībvalstīm, lai tas Kopienā varētu veikt gaisa pārvadājumus. Dalībvalsts nepieprasa Kopienas gaisa pārvadātājiem iesniegt dokumentus vai sniegt informāciju, ko tie jau nodevuši kompetentās licencētājas iestādes rīcībā, ja attiecīgo informāciju var laikus saņemt no kompetentās licencētājas iestādes.

[..]

4. Kopienas gaisa pārvadātājiem, veicot gaisa pārvadājumus Kopienā, ir atļauts tos savienot un slēgt vienošanās par kodu koplietošanu, neierobežojot Kopienas konkurences noteikumus, ko piemēro uzņēmumiem.

Atceļ visus ierobežojumus, kas attiecas uz Kopienas gaisa pārvadātāju brīvību veikt gaisa pārvadājumus Kopienā un izriet no divpusējiem dalībvalstu nolīgumiem.

5. Neatkarīgi no dalībvalstu divpusējo nolīgumu noteikumiem un saskaņā ar Kopienas konkurences noteikumiem, ko piemēro uzņēmumiem, attiecīgā dalībvalsts vai dalībvalstis atļauj Kopienas gaisa pārvadātājiem apvienot gaisa pārvadājumus un ar jebkuru gaisa pārvadātāju slēgt vienošanās par kodu koplietošanu, veicot gaisa pārvadājumus no lidostas, uz vai caur lidostu to teritorijā uz jebkuru vietu vai vietām vai no jebkuras vietas vai vietām trešās valstis.

[..]”

13. Saskaņā ar 16. pantu:

“1. Pēc apspriedēm ar citām attiecīgajām dalībvalstīm un pēc paziņošanas Komisijai, attiecīgajām lidostām un gaisa pārvadātājiem, kas darbojas konkrētajā maršrutā, dalībvalsts var uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības attiecībā uz regulāriem gaisa pārvadājumiem starp lidostu Kopienā un lidostu, kas apkalpo nomaļus vai attīstības reģionus savā teritorijā, vai attiecībā uz maz noslogotu maršrutu uz jebkuru lidostu tās teritorijā, jebkuru šādu maršrutu uzskatot par vitāli svarīgu ekonomikas un sociālajai attīstībai reģionā, kurā attiecīgā lidosta sniedz pakalpojumus. Minētās

saistības uzliek vienīgi tādēļ, lai šajā maršrutā nodrošinātu regulāru gaisa pārvadājumu minimālo apjomu, kas atbilst noteiktajiem nepārtrauktības, regularitātes, cenu veidošanas vai minimālās kapacitātes standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savas komerciālās intereses.

Noteiktie standarti, ko piemēro maršrutam, attiecībā uz kuru uzlikta minētās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ir izstrādāti pārskatāmā un nediskriminējošā veidā.

[..]

4. Ja dalībvalsts vēlas uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, tai jāpaziņo Komisijai, citām attiecīgajām dalībvalstīm, attiecīgajām lidostām un gaisa pārvadātājam, kas apkalpo attiecīgo maršrutu, pilns tā dokumenta teksts, ar kuru paredzēts uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

Komisija *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicē informatīvu paziņojumu, kurā:

- a) norādītas abas lidostas, ko savieno attiecīgais maršruts, un iespējamās starpnodekšanās vietas;
- b) minēta diena, kad stājas spēkā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; un
- c) norādīta pilna adrese, kurā attiecīgā dalībvalsts nekavējoties un bez maksas dara pieejamu minēto tekstu un visu attiecīgo informāciju un/vai dokumentus, kas saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām.

[..]”

B. Valsts tiesības

14. Ar 2014. gada 24. decembra Dekrētlikumu Nr. 181-A/2014⁴ Portugāles valdība apstiprināja *TAP SA* pamatkapitāla netiešās reprivatizācijas procesu, tiešā sākumpārdošanā reprivatizējot līdz 61 % no *TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, SA* (turpmāk tekstā – “*TAP SGPS*”) pamatkapitālu veidojošajām akcijām un piedāvājot pārdot līdz 5 % no *TAP SGPS* pamatkapitāla darbiniekiem. Turklāt tika paredzēta pārdošanas opcija par labu valstij, kas atlikušo *TAP SGPS* kapitālu var nodot pircējam tiešā sākumpārdošanā pat ar tiesībām saskaņā ar darījuma specifikācijās paredzētajiem noteikumiem vienoties ar šo pircēju par pirkšanas opciju.

15. Ar 2015. gada 15. janvāra Lēmumu Nr. 4-A/2015⁵ Ministru padome apstiprināja specifikācijas attiecībā uz akciju, kuras veido līdz 61 % no *TAP SGPS* pamatkapitāla, tiešo sākumpārdošanu.

16. Specifikāciju 1. pantā ir noteikts:

“1. Šīs specifikācijas reglamentē noteikumus un nosacījumus, ar kādiem veicama [*TAP SGPS*] pamatkapitālu veidojošo akciju tiešā sākumpārdošana, kas paredzēta [*TAP SA*] pamatkapitāla netiešās reprivatizācijas procesa ietvaros.

2. Tiešā sākumpārdošana ir individuālu sarunu darījumā veikta vienas vai vairāku nedalāmu [*TAP SGPS*] pamatkapitāla akciju pakešu pārdošana vienam vai vairākiem pašmāju vai ārvalstu ieguldītājiem individuāli vai kopīgi.

4 2014. gada 24. decembra *Diário da República*, I sērija, Nr. 248.

5 2015. gada 20. janvāra *Diário da República*, I sērija, Nr. 13.

3. Par iepriekšējā punktā minēto akciju tiešo sākumpārdošanu noslēdz līgumu ar vienu vai vairākiem pretendentiem, kas atlasīti kā tiešajā pārdošanā realizējamo akciju pircēji.

4. Tiešās sākumpārdošanas jomā *PARPÚBLICA – Participações Públicas (SGPS), S.A.* [turpmāk tekstā – “*Parpública*”] atsavinās izraudzītā pretendenta vai izraudzīto pretendentu iegādātās akcijas.”

17. Specifikāciju 5. pantā ir noteikti šādi “atlases kritēriji”:

- “a) [*TAP SGPS*] un [*TAP SA*] ekonomiskās un finansiālās spējas un tās kapitāla struktūras stiprināšana, it īpaši pretendenta kapitalizācijas plāna kvalitāte un tā izpilde, izmantojot jaunus aktīvus un resursus, kā arī to pieejamības nosacījumi, lai veicinātu uzņēmumu ilgtspējību, to vērtības pieaugumu un darbības attīstību, kā arī ieguldījums valstij piederošā kapitāla vērtības, kā arī relatīvā apjoma un pārdošanas opcijas vērtības saglabāšanā;
- b) tiešajā sākumpārdošanā realizējamo [*TAP SGPS*] pamatkapitāla akciju iegādes vērtība, proti, vienas akcijas cena, finansiālo ieņēmumu kopsумma, pārdošanas un pirkšanas opciju uzlabošanas metožu un formulu kvalitāte un vērtība, kā arī kopumā iespēja veikt tiešo pārdošanu norādītajā termiņā, maksāšanas nosacījumi un citi atbilstīgi noteikumi, lai aizsargātu valsts mantiskās intereses;
- c) atbilstoša un saskaņota stratēģiska projekta iesniegšana un izpildes nodrošināšana, ņemot vērā [*TAP SA*] izaugsmes veicināšanu un saglabāšanu un nodrošinot valdības noteikto reprivatizācijas procesa mērķu izpildi, tās konkurētspējas kā pasaules mēroga gaisa pārvadātāja stiprināšana esošajos un jaunos tirgos, *TAP* grupas integritātes, komerciālās identitātes un autonomijas saglabāšana, tostarp saglabājot *TAP* preču zīmi un tās asociēšanu ar Portugāli un nodrošinot, ka *TAP* grupas juridiskā adrese un faktiskās vadības centrs joprojām paliek Portugālē, *TAP* grupas darbības un komerciālo iezīmju saglabāšana un attīstība, kā arī tās cilvēkresursu pilnveidošana un attīstība;
- d) spēja nodrošināt savlaicīgu un pienācīgu [*TAP SA*] uzlikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi, tostarp nodrošināt vajadzīgo gaisa satiksmi starp galvenajām valsts un autonomo reģionu lidostām, kā arī to maršrutu turpmāku saglabāšanu un nostiprināšanu, kuros tiek sniegti pakalpojumi autonomajiem reģioniem, portugāļu kopienām ārvalstīs, kā arī valstīs un kopienās, kurās portugāļu valoda ir oficiālā vai saziņas valoda;
- e) ieguldījums valsts tautsaimniecības izaugsmē, tostarp pašreizējā valsts mēroga tranzītmegzla (*hub*) kā būtiskas stratēģiskas nozīmes platformas uzturēšanā un attīstīšanā attiecībās starp Eiropu, Āfriku un Latīņameriku;
- f) juridisko vai ekonomisko un finansiālo šķēršļu neesamība tam, lai pretendents iesaistītos tiešajā sākumpārdošanā, it īpaši līdz minimumam samazināts interešu konflikts starp pretendenta un *TAP* grupas darbību, kā arī novērsti riski, kas varētu apdraudēt valsts mantiskās intereses un iepriekšējos punktus minēto kritēriju mērķu sasniegšanu;
- g) attiecīga tehniska un pārvaldības pieredze aviācijas nozarē, piemērotība un finansiālā spēja, kā arī iespējamās garantijas iepriekšējos punktos noteikto kritēriju izpildei;
- h) apņemšanās par nodarbinātības stabilitātes nodrošināšanu, proti, atbilstoši Konstitūcijai un tiesību aktiem skaidri uzņemties pildīt nolīgumu starp valdību, arodbiedrībām un [*TAP SGPS*], kā arī ievērot visus spēkā esošos darba koplīgumus;
- i) ieguldījums [*TAP SGPS*] un [*TAP SA*] struktūras un akcionāru kopuma stabilitātes stiprināšanā, proti, īstenojot tādu korporatīvās pārvaldības modeli, kurā tiek ņemta vērā [*TAP SGPS*] īpašā iedaba, [*TAP SA*] veiktā darbība un mērķi, kādus valdība izvirzījusi attiecībā uz reprivatizācijas procesu.”

II. Faktiskie apstākļi

18. “*Associação Peço a Palavra*” (“Apvienība “Es lūdzu vārdu””) un citi iesniedza pieteikumu *Supremo Tribunal Administrativo*, lūdzot atzīt ar Ministru padomes 2015. gada 15. janvāra Lēmumu Nr. 4-A/2015 apstiprināto specifikāciju spēkā neesamību.

19. Pieteicēji uzskata, ka minēto specifikāciju 5. panta c) punkts esot pretrunā LESD 49. un 54. pantam, ciktāl ar to ir prasīts saglabāt TAP grupas juridisko adresi un faktiskās vadības centru. Turklāt, pēc to domām, ar specifikāciju 5. panta d) un e) punktu esot pārkāpts LESD 56. un 57. pants un Direktīvas 2006/123 16. un 17. pants, ciktāl ar to ir noteiktas prasības pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un saglabāt un attīstīt pašreizējo valsts mēroga tranzītmezglu.

III. Prejudiciālie jautājumi

20. Šajā kontekstā *Supremo Tribunal Administrativo* (Augstākā administratīvā tiesa, Portugāle) uzdod šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai Savienības tiesībām, it īpaši LESD 49. un 54. pantam un tajos noteiktajiem principiem, pretrunā ir tas, ka, rīkojot procedūru attiecībā uz valstij piederošas aviopārvadājumu kapitālsabiedrības pamatkapitāla netiešas reprivatizācijas procesu, minēto procedūru reglamentējošajos dokumentos kā kritērijs, lai atlasītu izvēlētos iespējamo ieguldītāju pirkšanas piedāvājumus un izraudzītos piedāvājumus, par kuriem tiks slēgts darījums, ir iekļauta prasība saglabāt minētās sabiedrības juridisko adresi un faktiskās vadības centru dalībvalstī, kurā tā ir nodibināta?
- 2) Vai Savienības tiesībām, it īpaši LESD 56. un 57. pantam un tajos noteiktajiem principiem, kā arī diskriminācijas aizlieguma, samērīguma un nepieciešamības principiem, pretrunā ir tas, ka, rīkojot procedūru attiecībā uz minētās sabiedrības pamatkapitāla netiešas reprivatizācijas procesu, minēto procedūru reglamentējošajos dokumentos kā atlases kritērijs, lai atlasītu izvēlētos iespējamo ieguldītāju pirkšanas piedāvājumus un izraudzītos piedāvājumus, par kuriem tiks slēgts darījums, pircējam ir noteikta prasība pildīt saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumu?
- 3) Vai Savienības tiesībām, it īpaši LESD 56. un 57. pantam un tajos noteiktajiem principiem, pretrunā ir tas, ka, rīkojot procedūru attiecībā uz minētās sabiedrības pamatkapitāla netiešas reprivatizācijas procesu, minēto procedūru reglamentējošajos dokumentos kā kritērijs, lai atlasītu izvēlētos iespējamo ieguldītāju pirkšanas piedāvājumus un izraudzītos piedāvājumus, par kuriem tiks slēgts darījums, pircējam ir noteikta prasība saglabāt un attīstīt pašreizējo valsts mēroga tranzītmezglu (*hub*)?
- 4) Vai, ņemot vērā minētās sabiedrības darbību un to, ka reprivatizācijas procesa priekšmets ir tās pamatkapitāla atsavināšana, būtu jāuzskata, ka šāda darbība ir iekšējā tirgū sniegts pakalpojums, uz kuru attiecas Direktīvas 2006/123/EK noteikumi, ja ir piemērojams šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā noteiktais izņēmums attiecībā uz pakalpojumiem pārvadājumu jomā? Vai arī šajā gadījumā attiecīgajai procedūrai ir piemērojama minētā direktīva?
- 5) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir apstiprinoša, vai minētās direktīvas 16. un 17. panta noteikumiem ir pretrunā, ka, rīkojot procedūru attiecībā uz minētās sabiedrības pamatkapitāla netiešas reprivatizācijas procesu, minēto procedūru reglamentējošajos dokumentos kā kritērijs, lai atlasītu izvēlētos iespējamo ieguldītāju pirkšanas piedāvājumus un izraudzītos piedāvājumus, par kuriem tiks slēgts darījums, pircējam ir noteikta prasība pildīt saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumu?
- 6) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir apstiprinoša, vai minētās direktīvas 16. un 17. panta noteikumiem ir pretrunā, ka, rīkojot procedūru attiecībā uz minētās sabiedrības pamatkapitāla netiešas reprivatizācijas procesu, minēto procedūru reglamentējošajos dokumentos kā kritērijs, lai atlasītu

izvēlētos iespējamo ieguldītāju pirkšanas piedāvājumus un izraudzītos piedāvājumus, par kuriem tiks slēgts darījums, pircējam ir noteikta prasība saglabāt un attīstīt pašreizējo valsts mēroga tranzītmegzlu (*hub*)?”

IV. Tiesvedība Tiesā un lietas dalībnieku nostājas

21. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesas kancelejā ir reģistrēts 2017. gada 25. septembrī. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Parpública*, Portugāles, Itālijas un Nīderlandes valdības, kā arī Komisija, un tās piedalījās 2018. gada 13. septembrī rīkotajā atklātajā tiesas sēdē.

22. *Parpública* uzskata, ka uz pirmo jautājumu ir jāsniedz noraidošā atbilde. Pēc tās domām, strīdīgās prasības neierobežo un nemazina brīvību veikt uzņēmējdarbību un, ja tomēr tas tā būtu, šāds ierobežojums būtu pamatots. Runājot par otro un trešo jautājumu, tā apgalvo, ka LESD 56. un 57. pants neesot piemērojami aviopārvadājumu pakalpojumiem saskaņā ar LESD 58. panta 1. punktu, 90. pantu un 100. panta 2. punktu. Attiecībā uz ceturto jautājumu tā norāda, ka, ņemot vērā Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā paredzēto izņēmumu, *TAP* darbība nevarot tikt uzskatīta par tādu pakalpojumu sniegšanu, kam piemērojama šī direktīva. Tādējādi uz piekto un sesto jautājumu neesot jāatbild.

23. Portugāles valdība attiecībā uz pirmo jautājumu uzskata, ka minētais nosacījums izriet no Regulā Nr. 1008/2008 paredzētās darbības licences piešķiršanas kārtības un neierobežo brīvību veikt uzņēmējdarbību, jo tas nav piemērojams iespējamiem ieguldītājiem. Attiecībā uz otro un trešo jautājumu tā piekrīt *Parpública* nostājai, apgalvojot, ka katrā gadījumā atlases kritēriji neesot pretrunā atvasinātajām tiesībām aviopārvadājumu pakalpojumu jomā. Tā arī atbalsta *Parpública* nostāju attiecībā uz ceturto, piekto un sesto jautājumu, piebilstot, ka esot jāpiemēro Regula Nr. 1008/2008.

24. Pēc Itālijas valdības domām, uz pirmajiem trim jautājumiem esot jāsniedz kopīga atbilde, ka LESD 49., 54., 56. un 57. pantam nav pretrunā konkrētajā reprivatizācijas procesā paredzēto nosacījumu noteikšana. Apstrīdētie nosacījumi neesot prasības, kas ierobežo brīvību veikt uzņēmējdarbību vai pakalpojumu sniegšanas brīvību, un, ja tas tā būtu, tās pamatotu primāri vispārējo interešu apsvērumi.

25. Itālijas valdība ir vienisprātis ar *Parpública* un Portugāles valdību attiecībā uz ceturto, piekto un sesto jautājumu, apgalvojot, ka šajā lietā Direktīva 2006/123 nav piemērojama, lai arī šo apgalvojumu tā pamato nevis ar minētās direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu, bet ar tās 1. panta 2. punktu. Pakārtoti tā apgalvo, ka, tā kā privatizācijas process attiecas nevis uz gaisa pārvadātāja kapitālu, bet gan uz tādas sabiedrības kapitālu, kas to kontrolē, būtu jāizvērtē, vai pēdējās minētās sabiedrības pakalpojumi ietilpst Direktīvas 2006/123 piemērošanas jomā. Pēc tās domām, tas tā nav, jo runa esot par “ieguldījumiem” minētās direktīvas 2. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzētā izņēmuma izpratnē. Ja tā būtu pārvadājumu darbība, būtu jāpiemēro minētās tiesību normas d) apakšpunkts.

26. Nīderlandes valdība saistībā ar pirmo jautājumu uzskata, ka apspriežamie nosacījumi ierobežo brīvību veikt uzņēmējdarbību, lai arī tie varētu būt pamatoti. Attiecībā uz otro jautājumu tā piekrīt *Parpública* un Portugāles valdības nostājai, ka LESD 56. un 57. pants nav piemērojami. Attiecībā un ceturto, piekto un sesto jautājumu tā arī uzskata, ka saskaņā ar Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu tā nav piemērojama.

27. Komisija ierosina uz pirmo jautājumu atbildēt tādējādi, ka LESD 49. pantam nav pretrunā šajā lietā izskatītie nosacījumi, ja saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem starp Portugāli un konkrētām trešajām dalībvalstīm sabiedrības satiksmes tiesību saglabāšana ir pakārtota tās juridiskās adreses un galvenās uzņēmējdarbības vietas saglabāšanai Portugālē.

28. Attiecībā uz otro jautājumu Komisija norāda, ka izvirzītā prasība varētu būt pieļaujama saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 16., 17. un 18. pantu. Attiecībā uz trešo jautājumu tā uzskata, ka pienākumu saglabāt un attīstīt valsts mēroga tranzitmezglu varētu tikt pamatots ar primāriem vispārējo interešu apsvērumiem, nevis ar valsts tautsaimniecības izaugsmes veicināšanu. Attiecībā uz ceturto, piekto un sesto jautājumu tā uzskata, ka Direktīva 2006/123 nav piemērojama saskaņā ar tās 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu – ja strīda priekšmets attiecas uz pārvadājumu jomu – vai saskaņā ar tās 5. panta 4. punktu – ja tas attiecas uz publiskajiem iepirkumiem.

V. Vērtējums

29. *Supremo Tribunal Administrativo* (Portugāle) ir jānoskaidro, vai ar Savienības tiesībām ir saderīgas trīs prasības no tām, kas ir noteiktas specifikācijās, ko Portugāles valdība apstiprināja aviopārvadātāja TAP reprivatizācijas procesā⁶.

30. Vispirms ir jāprecizē, ka šīs lietas mērķiem runa būtībā ir par “prasībām” vai “nosacījumiem”, lai gan formāli tie ir iekļauti specifikāciju nodaļā ar nosaukumu “Atlases kritēriji”.

31. *Parública* tiesas sēdē uzsvēra, ka iesniedzējtiesa, kvalificējot vienkāršus “atlases kritērijus” kā prasības attiecībā uz pretendentu spēju, esot pieļāvusi kļūdu. Šāda kļūda, pēc tās domām, esot “inficējusi” pārējo lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu daļu.

32. Es uzskatu, ka ir jāpieturas pie juridiskās kvalifikācijas, ko sniegusi iesniedzējtiesa, kura, atsaucoties uz apstākļiem, kas specifikācijās ir minēti kā “kritēriji”, skaidri un atkārtoti lieto vārdu “prasības”⁷. Varētu diskutēt par to, cik lielā mērā ir pamatots šis iesniedzējtiesas sniegtais vērtējums, bet tikai no valsts tiesību viedokļa, kuru interpretācijā Tiesa nevar iesaistīties, jo tai ir pienākums ņemt vērā iesniedzējtiesas lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu aprakstīto faktisko un juridisko situāciju, kurā ir noteiktas pamattiesvedības priekšmeta robežas.

33. Tajā pašā laikā atbilde uz prejudiciālajiem jautājumiem nemainīsies, ja tiks pieņemts, ka specifikācijās ir ietverti patiesi atlases kritēriji, jo pārbaude par atbilstību Savienības tiesībām var tikt attiecināta arī uz šiem kritērijiem, kā parasti tas ir darīts Tiesas spriedumos par publisko iepirkumu specifikācijām.

34. Visbeidzot, neatkarīgi no tā, vai tie bija atlases kritēriji vai patiesas prasības, to saturs privatizācijas procesā beigu beigās ieguva saistošu spēku tādējādi, ka akciju pircējam bija jāizpilda ar tām saistītās prasības, kas tagad ir iekļautas minēto akciju iegādes līgumā.

35. Atgādināšu, ka trīs strīdīgās prasības bija pienākums a) saglabāt Portugālē sabiedrības juridisko adresi un faktiskās vadības centru, b) pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un c) saglabāt un attīstīt pašreizējo valsts mēroga tranzitmezglu (*hub*).

36. Mainot iesniedzējtiesas piedāvāto secību un atbilstoši vairāku lietas dalībnieku viedoklim, vispirms būtu jāizskata ceturtais prejudiciālais jautājums. No atbildes uz šo jautājumu būs atkarīgs, vai problēma pēc būtības ir jāatrisina, piemērojot Direktīvu 2006/123, vai saskaņā ar citām Savienības tiesību normām.

⁶ Iesniedzējtiesa galvenokārt lieto vārdu “reprivatizācija”, lai arī dažkārt izmanto lietvārdu “privatizācija” (piemēram, lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu 1.1. punktā un 3.1. punkta III apakšpunktā). Šeit aplūkojamajā gadījumā atšķirīgai terminoloģijai, kā tas tika atzīts tiesas sēdē, tomēr nav nozīmes.

⁷ Tādējādi pirmajā jautājumā ir atsauce uz “*prasību* saglabāt [...] juridisko adresi un faktiskās vadības centru”. Otrajā un piektajā jautājumā ir minēta “*prasība* pildīt saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumu”, savukārt trešajā un sestajā jautājumā runa ir par “*prasību* saglabāt un attīstīt pašreizējo [...] tranzitmezglu” (mans izcēlums).

A. Direktīvas 2006/123 piemērojamība (ceturtais, piektais un sestais jautājums)

37. Iesniedzējtiesa pauž šaubas par Direktīvas 2006/123 piemērojamību, ciktāl *TAP* reprivatizācija attiecas uz aviopārvadājumu sabiedrības kapitālu. Pēc tās domām, ņemot vērā šo darbību, varētu tikt piemērots Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā paredzētais izņēmums, jo direktīva nav piemērojama “pakalpojumiem pārvadājumu jomā”.

38. Praktiski visi lietas dalībnieki ir vienisprātis, ka Direktīva 2006/123 nav piemērojama, jo šī lieta attiecas vienīgi uz gaisa pārvadātāja privatizāciju un tādējādi tajā esot jāpiemēro šīs direktīvas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā paredzētais izņēmums.

39. Tomēr Itālijas valdība apgalvo, ka Direktīvas 2006/123 nepiemērojamību drīzāk pamato tās 1. panta 2. punktā minētais izņēmums, saskaņā ar kuru minētā direktīva neattiecas uz “tādu publisko struktūru privatizāciju, kuras sniedz pakalpojumus”⁸.

40. Es piekrītu šim vērtējumam⁹. Proti, runa ir par līdz tam laikam publiskas sabiedrības privatizāciju, un tādējādi neatkarīgi no privatizētās struktūras pakalpojumu veida ar šo apstākli vien pietiek, lai noraidītu Direktīvas 2006/123 piemērojamību.

41. Ja turklāt – kā papildu arguments – tiktu aplūkota tās darbības būtība, ko veic *TAP SA*, proti, sabiedrība, kuras kapitāldaļas pieder subjektam, kura kapitāls tiek reprivatizēts (*TAP SPGS*), būtu jākonstatē, ka ir piemērojams arī Direktīvas 2006/123 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā paredzētais izņēmums.

42. Kā lietā *Grupo Itevelesa* u.c. atgādinājusi Tiesa¹⁰, “no Pakalpojumu direktīvas tiesību akta pieņemšanas vēstures izriet, ka “pakalpojumu pārvadājumu jomā” izņēmums projektā tika izteikts tādējādi, lai tas saskanētu ar EKL 51. pantu, kas ir kļuvis par LESD 58. pantu, kura 1. punktā ir noteikts, ka “pakalpojumu sniegšanas brīvību transporta jomā reglamentē noteikumi, kas izklāstīti sadaļā par transportu””.

43. Tiesa uzskata, ka “jēdziens “pakalpojums transporta jomā” ietver ne tikai pārvadājumu pakalpojumu pašu par sevi, bet arī pakalpojumus, kas ir cieši saistīti ar fizisku personas vai preces pārvietošanas darbību no vienas vietas uz otru ar transportlīdzekļa palīdzību”¹¹. Saskaņā ar tik plašu definīciju uz *TAP SA* un, ņemot vērā loģisko saikni, arī uz *TAP SPGS* darbību var dabiski tikt attiecināts šis jēdziens. Pēdējā minētā ir tikai akciju sabiedrība, kurai pieder *TAP SA*, uz ko attiecas reprivatizācijas process, kapitāls.

44. Tādējādi šajā lietā Direktīva 2006/123 nebūtu piemērojama divu iemeslu dēļ, tāpēc uz piekto un sesto prejudiciālo jautājumu nav jāatbild. Tomēr es uzskatu, ka, ņemot vērā, ka Direktīvas 2006/123 1. panta 2. punktā ir atsauce uz loģiski agrāku apstākli, jo 2. pants attiecas uz pēdējās minētās *piemērošanas jomu*, savukārt 1. pantā ir noteikts tās *regulējuma priekšmets*, ārpus kura direktīva nav piemērojama, ir jādod priekšroka direktīvas 1. panta 2. punktā paredzētajam iemeslam. Tādējādi, tā kā tās piemērojamība pēc definīcijas nav iespējama, izņēmums nebūtu jāpiemēro.

⁸ Itālijas valdības rakstveida apsvērumu 6. punkts.

⁹ Turklāt šķiet, ka iesniedzējtiesa, ņemot vērā tās apgalvojumus lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu 3.4. punkta XXXII un XXXIII apakšpunktā, tam piekrīt.

¹⁰ Spriedums, 2015. gada 15. oktobris (C-168/14, EU:C:2015:685), 44. punkts.

¹¹ Spriedums, 2017. gada 20. decembris, *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:981), 41. punkts.

B. Par pamatlietā aplūkoto brīvību

45. Aviokompānijas privatizācija ir tā pamatkapitāla, kas līdz šim piederēja valstij, daļas atsavināšana par labu ieguldītājiem (privātpersonas), kuri iegādājas tās akcijas. Ar akciju pārdošanu saistītās privatizācijas raksturam ir dodama priekšroka pār privatizētā subjekta materiālo darbību. Tādējādi jautājums ietilpst LESD 345. panta, kurā ir noteikts princips par Līgumu neitralitāti attiecībā uz īpašumtiesību sistēmu dalībvalstīs, piemērošanas jomā.

46. Tomēr minētais pants “neatbrīvo dalībvalstīs pastāvošās īpašumtiesību sistēmas no LESD pamatnoteikumiem, tostarp noteikumiem par nediskrimināciju, brīvību veikt uzņēmējdarbību un kapitāla aprites brīvību”¹².

47. Ņemot vērā apspriežamās specifikāciju prasības, es uzskatu, ka runa ir drīzāk par brīvību veikt uzņēmējdarbību, nevis par kapitāla brīvu apriti vai pakalpojumu sniegšanas brīvību.

48. Tādējādi akciju, kas veido līdz 61 % no *TAP SGPS* pamatkapitāla, pārdošana ļautu to pircējam zināmā mērā ietekmēt minētās sabiedrības un sabiedrības, kurā tai pieder kapitāldaļas (*TAP SA*), pārvaldību. Saskaņā ar Tiesas judikatūru šim faktoram ir izšķiroša nozīme, lai pamatotu, ka īstenotā brīvība ir brīvība veikt uzņēmējdarbību¹³.

49. Saskaņā ar lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu sniegto izklāstu¹⁴ drīz pēc līguma par [akciju] pārdošanu noslēgšanas ar izraudzīto sabiedrību Portugāles valdība¹⁵ uzsāka sarunas, lai pārformētu valsts dalības *TAP SGPS* kapitālā noteikumus un nosacījumus. Pēc šīm sarunām pircēja sabiedrība piekrita pārdot *Parpública* akcijas, kas bija nepieciešamas, lai tai piederētu 50 % no *TAP SGPS* pamatkapitāla.

50. Šajā jaunajā situācijā, lai arī būtiska kapitāla daļa joprojām pieder reprivatizācijas procesā izraudzītajai sabiedrībai, tai vairs nav garantēta iespēja īstenot izšķirošu ietekmi uz *TAP SGPS* pārvaldību, kā tas būtu gadījumā, ja tās īpašumā būtu 61 % no sabiedrības kapitāla¹⁶. Tomēr iepriekš minētajā judikatūrā noteiktais kritērijs nav izšķiroša vai noteicoša ietekme, bet “zināma ietekme”, proti, tāda ietekme, kas sabiedrības pārvaldībā var tikt aktīvi izmantota, kāda, manuprāt, var tikt izmantota, ja īpašumā ir 45 % no pamatkapitāla¹⁷.

51. Katrā ziņā Tiesai ir jāņem vērā, ko iesniedzējtiesa ir norādījusi savos jautājumos, proti, reprivatizācijas procesa sākotnējie nosacījumi. Neminot citus iemeslus, kas nav saistīti ar atbilstības prezumpciju, kuru Tiesa atzīst prejudiciālajiem jautājumiem¹⁸, pietiek norādīt, ka tāda darījuma dzīvotspēja, kurā *Parpública* atkārtoti iegādājās *TAP SGPS* pamatkapitāla daļas, savukārt var būt

12 Spriedums, 2013. gada 22. oktobris, *Essent* u.c. (no C-105/12 līdz C-107/12, EU:C:2013:677), 36. punkts un tajā minētā judikatūra.

13 Saskaņā ar 2000. gada 13. aprīļa sprieduma *Baars* (C-251/98, EU:C:2000:205) 22. punktu “tiesības veikt uzņēmējdarbību īsteno dalībvalsts valstspiederīgais, kuram pieder citas dalībvalsts sabiedrības akcijas, kuras piešķir tam zināmu ietekmi uz sabiedrības lēmumiem un ļauj noteikt tās darbību”. Tādā pašā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 13. novembris, *Test Claimants in the FII Group Litigation* (C-35/11, EU:C:2012:707), 91. punkts, un 2015. gada 10. jūnijs, *X* (C-686/13, EU:C:2015:375), 18. punkts. Turpretī saskaņā ar 2017. gada 7. septembra sprieduma *Egiom* un *Enka* (C-6/16, EU:C:2017:641) 41. punktu “valsts tiesību normas, kas ir piemērojamas dalībai kapitālā, kuras vienīgais mērķis ir bijusi līdzekļu ieguldīšana, bet ne uzņēmuma vadības un kontroles ietekmēšana, ir jāizvērtē, ņemot vērā vienīgi kapitāla brīvu apriti”. Skat. arī spriedumu, 2017. gada 20. decembris, *Deister Holding* un *Juhler Holding* (C-504/16 un C-613/16, EU:C:2017:1009), 78. punkts.

14 Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu 3.1. punkta VII apakšpunkts.

15 Ministru padomes lēmums (91-A/2015) par privatizācijas procesa pabeigšanu tika pieņemts 2015. gada 12. novembrī. Jauna izpildvara, kurai bija atšķirīga politiska nostāja un kura nāca pie varas tā paša gada 26. novembrī, nekavējoties uzsāka sarunas par minētās procedūras pārveidošanu.

16 Tiesas sēdē *Parpública* atzina, ka Portugāles valsts, kurai tagad pieder lielākā daļa no aviokompānijas pamatkapitāla, pilnībā saglabā balsstiesības, kas izriet no tai piederošā akciju vairākuma.

17 Portugāles valstij pieder 50 % no pamatkapitāla un *TAP* darbaņēmējiem – atlikušie 5 %.

18 Skat. it īpaši spriedumus, 2002. gada 10. decembris, *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco* (C-491/01, EU:C:2002:741), 35. punkts; 2016. gada 5. jūlijs, *Ognyanov* (C-614/14, EU:C:2016:514), 19. punkts; 2016. gada 15. novembris, *Ullens de Schooten* (C-268/15, EU:C:2016:874), 54. punkts, un 2017. gada 28. marts, *Rosneft* (C-72/15, EU:C:2017:236), 50. un 155. punkts.

atkarīga no sākotnējā privatizācijas procesa spēkā esamības. Tādējādi vēl joprojām ir vērts atbildēt uz jautājumiem, kas uzdoti saistībā ar līdz tam laikam publiskas sabiedrības 61 % pamatkapitāla privatizāciju, kura šī iemesla dēļ bija pietiekama, lai piešķirtu šīs sabiedrības pircējam ne tikai *zināmu*, bet patiesībā arī *izšķirošu* ietekmi.

52. Atbilstošās tiesību normas, lai noteiktu specifikācijās paredzēto noteikumu saderību ar Savienības tiesībām, tādējādi ir LESD 49. un 54. pants. No šī skatpunkta pirmais, otrais un trešais jautājums būtu jāpārformulē tādējādi, lai katrs no tajos minētajiem atlases kritērijiem tiktu analizēts no minēto LESD normu viedokļa.

53. Tāpat būs jāņem vērā Regula Nr. 1008/2008 (kurā iekļauti “attiecīgi noteikumi par [...] gaisa transportu”, ko Eiropas Parlaments un Padome ir paredzējuši, īstenojot ar LESD 100. panta 2. punktu piešķirtās pilnvaras), ciktāl dažas no ar to saskaņotajām normām attiecībā uz gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulējumu ir aplūkojamas šajā lietā¹⁹.

C. Par nosacījumu ierobežojošo raksturu brīvības veikt uzņēmējdarbību gaismā

54. Manuprāt, lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu minētie trīs kritēriji paši par sevi ietver brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu. Atgādināšu, ka Tiesa ir nospriedusi, ka “par brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumiem ir uzskatāmi visi pasākumi, kas aizliedz, traucē vai padara mazāk pievilcīgu šīs brīvības izmantošanu”²⁰.

55. Ir taisnība, ka ar nosacījumiem, kurus Portugāles valdība ir paredzējusi privatizācijas procesā, nav liegts izmantot šo brīvību, ne arī traucēt to tik lielā mērā, ka tiktu aizliegts to izmantot. Tomēr ar tiem tā ir padarīta mazāk pievilcīga.

56. Šie nosacījumi nav mazsvarīgi. Tie nozīmē, ka tam, kurš iegādāsies līdz 61 % no TAP SGPS pamatkapitāla, ja tas nevarēs atteikties no sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanas, kā arī tas nedrīkstēs pārcelt savu juridisko adresi vai faktiskās vadības centru un atteikties no pašreizējā tranzītmegzla, būs liegts pilnīgi brīvi pārvaldīt aviokompāniju saskaņā ar savām saimnieciskajām interesēm.

57. Lai arī Itālijas valdība uzsver, ka tie nebūtu jāpielīdzina ierobežojumiem, kas izriet no tādu prerogatīvu īstenošanas, kas saistītas ar tā saucamajām “zelta akcijām”²¹, man šķiet, ka pastāv būtiska līdzība starp šīm prerogatīvām un pašlaik apspriestajiem nosacījumiem.

¹⁹ Ja saskaņošana būtu bijusi pilnīga, vispārīgās LESD normas par pakalpojumu sniegšanas brīvību nebūtu piemērojamas un valsts tiesiskais regulējums, kā tas izriet no Tiesas judikatūras, kas tostarp izstrādāta 2015. gada 17. novembra spriedumā *RegioPost* (C-115/14, EU:C:2015:760), 57. punkts, būtu jāpiemēro, ievērojot saskaņošanas pasākumu normas, nevis Savienības primārās tiesības.

²⁰ Piemēram, spriedums, 2017. gada 8. marts, *Euro Park Service* (C-14/16, EU:C:2017:177), 59. punkts.

²¹ Tās rakstveida apsvērumu 17. un 18. punkts.

58. “Zelta akcijas”, kuras dalībvalsts paturēja uzņēmumu, kas līdz tam laikam bija publiski uzņēmumi, privatizācijas procesos un par kurām savā laikā lēma Tiesa²², piešķīra to īpašniekam “ietekmi uz [uzņēmuma] vadīšanu, kuru nepamatoja tam šajā sabiedrībā piederošo daļu apmērs, [tās] varēja atturēt citu dalībvalstu uzņēmējus no tiešu ieguldījumu veikšanas [minētajā uzņēmumā], ciktāl tie proporcionāli savu daļu vērtībai nespēja piedalīties šīs sabiedrības pārvaldē un kontrolē”²³. Visbeidzot tās ietvēra “risku, ka [dalīb]valsts var izmantot savas īpašās tiesības interesēs, kas nesaskan ar attiecīgās sabiedrības ekonomiskajām interesēm”, un attiecīgi atturēt no ieguldījumu veikšanas tajā²⁴.

59. Izskatāmie nosacījumi ne tikai ietver iespēju, ka Portugāles valdība “var bloķēt lēmumus, ko [šīs sabiedrības] institūcijas ir ierosinājušas kā [šīs sabiedrības] interesēm atbilstošus”²⁵, bet tajos ir paredzēta šīs iespējas realizēšanās. Privatizētās sabiedrības institūcijas pat nevarētu ierosināt lēmumus par juridiskās adreses un faktiskās vadības centra pārcelšanu, – tie, piemērojot jaunajam sabiedrības īpašniekam izvirzīto nosacījumu, kuru nav iespējams apiet, tiktu jau iepriekš noraidīti.

60. Gan *Parpública*²⁶, gan Portugāles valdība²⁷ aizstāv atlases kritēriju saistībā ar sabiedrības juridiskās adreses saglabāšanu Portugālē, atsaucoties uz spriedumu *Yellow Cab Verkehrsbetriebe*²⁸, kurā tika nopriests, ka “prasība par juridiskās adreses vai cita [dibinājuma] esamību uzņemošajā dalībvalstī pati par sevi loģiski nav šķērslis vai ierobežojums brīvībai veikt uzņēmējdarbību”, jo “ši prasība neietver ne mazāko ierobežojumu citās dalībvalstīs reģistrētiem tirgus dalībniekiem [minētajā] teritorijā izveidot pārstāvniecības vai citus [dibinājumus]”²⁹.

61. Minētajā lietā tika apspriests pienākums saglabāt juridisko adresi vai citu dibinājumu dalībvalsts teritorijā kā nosacījums, lai piešķirtu atļauju personu publisko pārvadājumu ar autobusu pilsētas līnijas izmantošanai. Lai gan šis pienākums *pats par sevi* nav pretrunā brīvībai veikt uzņēmējdarbību, apstākļi, kādos tika pieprasīta tā izpilde (pirms atļaujas piešķiršanas), tomēr padarīja to nesavienojamu ar šo brīvību³⁰.

62. Savukārt šajā lietā runa ir nevis par vienkāršu pienākumu nodrošināt, ka Portugālē ir kāda juridiska adrese vai pastāvīgs dibinājums, bet gan par pienākumu saglabāt sabiedrības *galveno* juridisko adresi un faktiskās vadības centru šīs dalībvalsts teritorijā.

22 Spriedumi, 2002. gada 4. jūnijs, Komisija/Portugāle (C-367/98, EU:C:2002:326), Komisija/Francija (C-483/99, EU:C:2002:327) un Komisija/Belģija (C-503/99, EU:C:2002:328); 2003. gada 13. maijs, Komisija/Spānija (C-463/00, EU:C:2003:272) un Komisija/Apvienotā Karaliste (C-98/01, EU:C:2003:273); 2007. gada 6. decembris, *Federconsumatori* u.c. (C-463/04 un C-464/04, EU:C:2007:752); 2006. gada 28. septembris, Komisija/Nīderlande (C-282/04 un C-283/04, EU:C:2006:608); 2007. gada 23. oktobris, Komisija/Vācija (C-112/05, EU:C:2007:623); 2009. gada 26. marts, Komisija/Itālija (C-326/07, EU:C:2009:193); 2010. gada 8. jūlijs, Komisija/Portugāle (C-171/08, EU:C:2010:412); 2010. gada 11. novembris, Komisija/Portugāle (C-543/08, EU:C:2010:669), un 2011. gada 10. novembris, Komisija/Portugāle (C-212/09, EU:C:2011:717).

23 Spriedums, 2010. gada 8. jūlijs, Komisija/Portugāle (C-171/08, EU:C:2010:412), 60. punkts.

24 Spriedums, 2006. gada 28. septembris, Komisija/Nīderlande (C-282/04 un C-283/04, EU:C:2006:608), 29. punkts.

25 Spriedums, 2006. gada 28. septembris, Komisija/Nīderlande (C-282/04 un C-283/04, EU:C:2006:608), 30. punkts.

26 Tās rakstveida apsvērumu 81. punkts.

27 Tās rakstveida apsvērumu 63. un 64. punkts.

28 Spriedums, 2010. gada 22. decembris, C-338/09, EU:C:2010:814.

29 Turpat, 34. punkts.

30 Spriedums, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetriebe* (C-338/09, EU:C:2010:814), 37. punkts: “prasībai, lai uzņēmējam, kas ir reģistrēts citā dalībvalstī un kas vēlas saņemt atļauju personu pārvadājumu ar autobusu regulārās līnijas izmantošanai uzņemošajā dalībvalstī, būtu juridiskā adrese vai cits uzņēmums pēdējās minētās valsts teritorijā, pirms vēl tam ar koncesiju ir piešķirta šīs līnijas izmantošana, ir atturoša iedarbība. Vidusmērā piesardzīgs uzņēmējs, esot pilnīgā neziņā par šādas atļaujas saņemšanu, nebūtu gatavs veikt, iespējams, būtiskus ieguldījumus”.

63. Tiesa uzskata, ka brīvība veikt uzņēmējdarbību ietver “tiesības sabiedrībai, kas izveidota atbilstoši dalībvalsts tiesību aktiem, tikt reorganizētai par sabiedrību, uz kuru attiecas citas dalībvalsts tiesības [..], ja vien ir ievēroti šīs otras dalībvalsts tiesību aktos paredzētie nosacījumi”³¹. Tādējādi pienākums, ka arī turpmāk Portugālē ir sabiedrības juridiskā adrese, manuprāt, arī ir brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums.

64. Tas pats ir attiecināms uz publiskajās tiesībās paredzēto saistību uzlikšanu un pienākumu saglabāt Portugālē privatizētās sabiedrības tranzītmegzlu (*hub*). Abas prasības var atturēt iespējamo pircēju iegādāties tās pamatkapitāla lielāko daļu, jo tās lielā mērā iepriekš nosaka turpmākus lēmumus saistībā ar uzņēmējdarbību.

65. Pamatojoties uz šo premisu, ir jāpārbauda, vai strīdīgie nosacījumi var tikt attaisnoti no Savienības tiesību viedokļa un vai tie ir piemēroti, lai sasniegtu mērķi, kas, iespējams, tos attaisno, un nav nesamērīgi to sasniegšanai.

66. Šajā ziņā es piekřītu Nīderlandes valdības viedoklim³², kura ierosina sākumā analizēt nosacījumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu. Motīvs, kuram es piekřītu, tam ir tas, ka nosacījums par sabiedrības juridiskās adreses un faktiskās vadības centra saglabāšanu Portugālē varētu būt ar to saistīts, faktiski veidojot tā turpinājumu.

D. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšana (otrais prejudiciālais jautājums)

67. Saskaņā ar specifikāciju 5. panta d) punktu viens no atlases kritērijiem ir “spēja nodrošināt savlaicīgu un pienācīgu [TAP SA] uzlikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi, tostarp nodrošināt vajadzīgo gaisa satiksmi starp galvenajām valsts un autonomo reģionu lidostām, kā arī to maršrutu turpmāku saglabāšanu un nostiprināšanu, kuros tiek sniegti pakalpojumi autonomajiem reģioniem, portugāļu kopienām ārvalstīs, kā arī valstīs un kopienās, kurās portugāļu valoda ir oficiālā vai saziņas valoda”.

68. Brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums, kā esmu norādījis, izriet no tā, ka ar šo noteikumu pircējam, kurš ir iegādājies 61 % no reprivatizētā kapitāla, ir uzlikta tādas saistības, kas principā var atturēt to no tā pirkšanas, ierobežojot tā spēju rīkoties savā uzņēmējdarbībā autonomi.

69. Taču no Tiesas judikatūras viedokļa nav šaubu par to, ka vispārējo interešu pakalpojumu sniegšanas nodrošināšana var būt primārs apsvērums, kas var attaisnot Līgumos garantēto brīvību ierobežojumu³³.

70. Manuprāt, nodrošināt aviopārvadājumus atbilstoši specifikāciju 5. panta d) punktā noteiktajam – kur it īpaši ir uzsvērtā satiksme ar autonomajiem Portugāles reģioniem, proti, tālākajiem reģioniem LESD 349. panta izpratnē³⁴, – ir vispārējo interešu apsvērums, kas ir pietiekams, lai attaisnotu brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu.

31 Spriedums, 2017. gada 25. oktobris, *Polbud – Wykonawstwo* (C-106/16, EU:C:2017:804), 33. punkts, kurā minēts spriedums, 1988. gada 27. septembris, *Daily Mail and General Trust* (81/87, EU:C:1988:456), 17. punkts. Vairāk atsauču var atrast 2011. gada 29. novembra sprieduma *National Grid Indus* (C-371/10, EU:C:2011:785) 35. punktā, kurā ir atgādināts, ka, “lai gan atbilstoši to formulējumam Līguma noteikumu par brīvību veikt uzņēmējdarbību mērķis ir nodrošināt pret ārvalstu pilsoņiem un sabiedrībām uzņēmējā dalībvalstī tādu pašu attieksmi kā pret šīs valsts pilsoņiem un uzņēmējabsabiedrībām, tie arī aizliedz izcelsmes dalībvalstij radīt šķēršļus kādam savam pilsonim vai sabiedrībai, kas dibināta saskaņā ar tās tiesību aktiem, veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī”.

32 Nīderlandes valdības rakstveida apsvērumu 25. punkts.

33 Tā tika nospriests attiecībā uz universālu pasta pakalpojumu (spriedums, 2006. gada 28. septembris, Komisija/Nīderlande, C-282/04 un C-283/04, EU:C:2006:608, 38. punkts) vai regulāriem jūras pārvadājumiem uz un no salām vai starp salām (spriedums, 2001. gada 20. februāris, *Analir* u.c., C-205/99, EU:C:2001:107, 27. punkts).

34 Teritorijas, uz kurām īpaši attiecas principiāls paziņojums, kas iekļauts LESD pievienotā 26. protokola 1. pantā, tādā ziņā, ka Savienības kopīgās vērtības attiecībā uz sabiedriskiem pakalpojumiem LESD 14. panta nozīmē ietver tostarp “daudzo [minēto] pakalpojumu dažādīb[u] un atšķirīgās patērētāju vajadzības [..], ko var radīt atšķirīgs ģeogrāfiskais stāvoklis [..]”.

71. Komisija savos apgalvojumos īpašu uzmanību ir vēršusi uz to, vai *TAP SA* ir *faktiski* uzlikta publisko pakalpojumu sniegšanas saistības un vai tās ir noteiktas saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 16. pantu. Ja tas tā nebūtu, tā apgalvo, tad tās nebūtu saderīgas ar minēto regulu³⁵.

72. Šajā pašā nozīmē Nīderlandes valdība “secina”, ka *TAP SA* sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir noteiktas saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 16. pantu³⁶. *Parública*, precīzāk, atsaucas uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas *TAP SA* bija jāpilda 2015. gada 20. janvārī, proti, dienā, kad oficiāli tika publicētas specifikācijas³⁷.

73. Šī lietas dalībnieku pieeja ir izraisījusi debates par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas ir jāpilda *TAP SA*, ņemot vērā, ka tās jau pastāv (Nīderlandes valdība), vai apgalvojot, ka faktiski tās ir spēkā (*Parública*) vai arī ka par to pastāvēšanu ir pieejama tikai daļēja informācija (Komisija)³⁸.

74. Pēc manām domām, šī nostāja novērš uzmanību no pamatproblēmas, kas ir lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu un iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu pamatā.

75. Ir jāatgriežas pie specifikāciju 5. panta d) punktā aprakstītā nosacījuma formulējuma. Šeit[, oriģinālvalodā – portugāļu valodā – izmantojot konjunktīva izteiksmi,] ir runa par “spēju nodrošināt savlaicīgu un pienācīgu [*TAP SA*] uzlikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu izpildi”³⁹. Tajā ir minētas nevis saistības, kas ir jāpilda sabiedrībai [īstenības izteiksmē] – proti, saistības, kas faktiski uz to attiecas –, bet drīzāk saistības, kuras tai būtu jāpilda – proti, saistības, kuras, iespējams, tai būs jāuzņemas.

76. Tādējādi atlases kritērijs nav spēja turpmāk nodrošināt *TAP SA* uzlikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību (lai kādas tās arī būtu) izpildi, bet spēja uzņemt saistības, kuras var tikt noteiktas tam, kurš, būdams izraudzīts reprivatizācijas [procesā], iegādāsies daļu no tās kapitāla.

77. Ir taisnība, ka specifikāciju 5. panta d) punktā arī ir minētas it īpaši [saistības] “nodrošināt vajadzīgo gaisa satiksmi starp galvenajām valsts un autonomo reģionu lidostām, kā arī to maršrutu turpmāku saglabāšanu un nostiprināšanu, kuros tiek sniegti pakalpojumi autonomajiem reģioniem [...]”. Tādējādi ir minēti pakalpojumi, kuros *TAP SA* būtu pienākums sniegt saskaņā ar Regulas Nr. 1008/2008 16. pantu. Bet papildus apstāklim, ka nav tieši pateikts, ka šīs saistības ir spēkā, es uzskatu, ka noteikumā ir paredzēta iespējama saistība gadījumā, kad runa ir par “vajadzīgo” satiksmi ar autonomajiem reģioniem⁴⁰.

35 Tās rakstveida apsvērumu 71. punkts.

36 Tās rakstveida apsvērumu 26. un 27. punkts. “Secinājums” ir balstīts uz diviem Komisijas paziņojumiem saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2408/92, kas ir Regulas Nr. 1008/2008 priekštece, – pirmais attiecas uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšanu attiecībā uz regulārajiem gaisa pārvadājumiem Portugālē (OV 1995, C 200, 3. lpp.), bet otrais paziņojums attiecas uz grozījumiem saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšanu attiecībā uz atsevišķiem regulārajiem gaisa pārvadājumiem Portugālē (OV 2004, C 248, 6. lpp.).

37 *Parública* rakstveida apsvērumu 107. punkts, kurā ir atsauce uz Komisijas 2010. gada 20. oktobra paziņojumu saskaņā ar 16. panta 4. punktu Regulā Nr. 1008/2008 par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām attiecībā uz regulārajiem gaisa pārvadājumiem (OV 2010, C 283, 14. lpp.).

38 Tiesas sēdē tika precizēts, ka *TAP* kopš 2015. gada 28. marta neveic nevienu lidojumu, uz kuru attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. No šīs dienas ir noteikta sociālā nodrošinājuma sistēma mobilitātes jomā, kas tiek piemērota jebkuras sabiedrības, kura nodrošina attiecīgos lidojumus, biļetēm.

39 Mans izcēlums. Oriģinālvalodā – portugāļu valodā: “obrigações de serviço público que incumbam à TAP, SA”.

40 Šajā nozīmē minētajā noteikumā ir atsauce uz “to maršrutu turpmāku saglabāšanu un nostiprināšanu, kuros tiek sniegti pakalpojumi autonomajiem reģioniem, portugāļu kopienām ārvalstīs, kā arī valstīs un kopienās, kurās portugāļu valoda ir oficiālā vai saziņas valoda”. Atkārtoti, tajā ir klātesoša iespējamības nianse un katrā ziņā attiecībā uz tādu gaisa satiksmi, kas nav Regulas Nr. 1008/2008 16. pantā paredzēta.

78. Ja šī interpretācija būtu bijusi pārāk burtiska vai formāla un ja būtu vēlams vienoties par to, ka specifikāciju mērķis ir turpmāk nodrošināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību, kas *jau* ir saistošas *TAP SA*, izpildi, tomēr nenoliedzams ir fakts, ka iesniedzējtiesa savā jautājumā atsaucas uz [prasību] “pircējam [...] pildīt saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumu”. Tādējādi nav minēta tā spēja uzņemties konkrētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas ir jāpilda nopirktajam subjektam.

79. Iespējams, ka šajā lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu daļā minētās “saistības” ir *TAP SA* jau noteiktās saistības. Taču – un tam, manuprāt, ir nozīme – iesniedzējtiesa nevaicā ne par šīm konkrētajām saistībām (saistības, kā tika norādīts, šķiet, vairs nepastāv kopš 2015. gada), ne arī, vai tās tika uzliktas *TAP SA* saskaņā ar Regulu Nr. 1008/2008, ne arī, pretējā gadījumā, vai, neraugoties uz to, šo saistību pildīšanas garantija varētu būt atlases kritērijs. Tās jautājums stingri attiecas uz to, vai prasība attiecībā uz spēju pildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības var būt ar Savienības tiesībām saderīgs atlases kritērijs.

80. Ņemot vērā šo izteikti abstrakto formulējumu, atbildē nebūtu jāatsaucas uz konkrētajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kas privatizācijas brīdī bija jāpilda *TAP*. Atkārtoju, iesniedzējtiesa neko nevaicā par šo aspektu, un turklāt nekas neliedz iesniedzējtiesai konkrētajā gadījumā arī noskaidrot, vai minētās saistības tika vai netika noteiktas juridiski korekti (un otrajā gadījumā – kādas bija sekas). Skaidrs, ka tas varētu notikt, ja par šo konkrēto gadījumu šajā tiesvedībā tiktu izvirzīts prasījums par spēkā neesamības atzīšanu, kas, šķiet, nav noticis.

81. Tādējādi pieprasīt pircējam, lai tam būtu spēja uzņemties sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības gaisa satiksmes maršrutos, kas savieno galvenās valsts lidostas ar lidostām autonomajos reģionos, ir prasība, kas, kaut arī ierobežo brīvību veikt uzņēmējdarbību, ir attaisnota, ciktāl tā attiecas uz primāru vispārējo interešu apsvērumu. Šis apsvērums galu galā ir tas pats apsvērums, kas attaisno tādu saistību uzlikšanas tiesiskumu, kuras nepārprotami pamato Regulas Nr. 1008/2008 16. pants.

82. Tādējādi attiecīgā prasība ir ne tikai attaisnota, bet arī atbilstīga un piemērota, jo ar to tiek garantēta tādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde, kuras var tikt noteiktas privatizētajai sabiedrībai, nepārsniedzot šī mērķa sasniegšanai nepieciešamo.

E. Pienākums saglabāt Portugālē aviokompānijas juridisko adresi un faktiskās vadības centru (pirmais prejudiciālais jautājums)

83. Saskaņā ar specifikāciju 5. panta c) punktu atlases kritērijs ir tāda “atbilstoša un saskaņota stratēģiska projekta iesniegšana un izpildes nodrošināšana”, kura mērķis ir saglabāt un veicināt *TAP SA* izaugsmi, saglabājot tās integritāti, identitāti un autonomiju. Ir uzsvērtā nepieciešamība saglabāt “*TAP* preču zīmi un tās asociēšanu ar Portugāli” un saglabāt šajā dalībvalstī tās juridisko adresi un faktisko vadības centru.

84. Pēc Nīderlandes valdības domām, šī prasība var tikt pietiekami attaisnota ar mērķi garantēt, ka pircēja sabiedrība pildīs uzliktās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības (vai ka tās var tikt uzliktas)⁴¹. Tomēr tās argumentācija mani nepārliecina pilnībā.

⁴¹ Nīderlandes valdības rakstveida apsvērumu 36. punkts.

85. Proti, judikatūrā nav novērojama tendence atbalstīt šādu juridiskās adreses noteikšanas veidu, jo parasti ir iespējams izmantot mazāk ierobežojošus pasākumus⁴². Ja Regulas Nr. 1008/2008 16. pantā minētās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības (proti, tikai satiksme Kopienas iekšienē) tiktu noteiktas tieši attiecībā uz maršrutiem, neatkarīgi no sabiedrības, kas tos apkalpo, iepriekš minētā tēze pamatotu to, ka ikvienas sabiedrības, kas vēlētos apkalpot šos maršrutus, juridiskajai adresei būtu jābūt Portugālē, un tas, manuprāt, būtu pārmērīgi.

86. Turklāt dažas no specifikāciju 5. panta d) punktā minētajām saistībām ([nodrošināt] “to maršrutu turpmāku saglabāšanu un nostiprināšanu, kuros tiek sniegti pakalpojumi [...] portugāļu kopienām ārvalstīs, kā arī valstīs un kopienās, kurās portugāļu valoda ir oficiālā vai saziņas valoda”) pašas par sevi nevar tikt uzskatītas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām jau minētā Regulas Nr. 1008/2008 16. panta izpratnē.

87. Tomēr, kā norādīja Komisija, parasta prakse aviopārvadājumu jomā ir prasības par valstisko piederību iekļaušana divpusējos nolīgumos, kurus ar trešajām valstīm ir noslēgusi gan Savienība, gan dalībvalstis⁴³. Tie būtu, piemēram, divpusēji nolīgumi starp Portugāli un tādām trešajām valstīm, kas pieder portugāļu valodā runājošajai kopienai, kā Angola, Brazīlija vai Mozambika⁴⁴, ar kurām Portugāle uztur īpašas vēsturiskas, kultūras, sociālās un politiskās attiecības, kuru attīstīšanai un nostiprināšanai ir nepieciešama stabila, regulāra un pietiekama aviopārvadājumu sistēma.

88. Šajā ziņā *Parpública* uzsver, ka nolīgumos, kas tostarp ir noslēgti ar Angolu un Mozambiku, ir paredzēts, ka satiksmes ar Portugāli nodrošināšanai izraudzītās aviokompānijas juridiskajai adresei ir jābūt Portugāles teritorijā, savukārt tās pārcelšana uz citu valsti nozīmētu darbības licences un ar to saistīto satiksmes tiesību zaudēšanu⁴⁵, tādējādi ar to ļoti nelabvēlīgi varētu tikt ietekmēts viens no komunikācijas pamatelementiem, kas ir Portugāles tradicionālo attiecību ar portugāļu valodā runājošo valstu kopienu pamatā un kam šai dalībvalstij ir primāra kultūras un politiskā vērtība.

89. Ja tas tā ir, un tas būtu jāpārbauda valsts tiesai, es uzskatu, ka šis atlases kritērijs ir ierobežojums, kas ir nepieciešams un nav nesamērīgs.

F. Pienākums saglabāt un attīstīt valsts mēroga tranzītmezglu. (trešais jautājums)

90. Specifikāciju 5. panta e) punktā pircējai sabiedrībai izvirzītā prasība ir “ieguldījums valsts tautsaimniecības izaugsmei, tostarp pašreizējā valsts mēroga tranzītmezgla (*hub*) kā būtiskas stratēģiskas nozīmes platformas uzturēšanā un attīstīšanā attiecībās starp Eiropu, Āfriku un Latīņameriku”.

91. Šķiet, ir skaidrs, ka tranzītmezgla uzturēšana un attīstīšana ir tīri tautsaimniecisks mērķis, proti, valsts tautsaimniecības izaugsmes veicināšana.

92. Iespējams, šī kritērija pamatojumam varētu minēt (kā tas tika norādīts saistībā ar iepriekšējo kritēriju) tā piemērotību nodrošināt attiecību ar portugāļu valodā runājošo valstu vēsturisko kopienu saglabāšanu. Tomēr specifikāciju noteikumā runa ir tikai par “[tranzītmezgla] būtisko stratēģisko nozīmi [...] attiecībās starp Eiropu, Āfriku un Latīņameriku”, ievērojot, ka šo attiecību nozīmīgums privatizācijas normas kontekstā ir saistīts ar valsts tautsaimniecību un ir faktors, kas var veicināt tās izaugsmi.

42 Nīderlandes valdība atsauca uz spriedumu, 1998. gada 7. maijs, *Clean Car Autoservice* (C-350/96, EU:C:1998:205), 36. un 37. punkts.

43 Tās rakstveida apsvērumu 52. punkts.

44 Turpat, 55. punkts.

45 Tās rakstveida apsvērumu 40. un 41. punkts.

93. Ņemot vērā šo tīri ekonomisko aspektu, saskaņā ar Tiesas judikatūru kritērijs attiecībā uz valsts mēroga tranzītmēzгла saglabāšanu nevarētu attaisnot brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu.

94. Atbilstoši 2016. gada 21. decembra spriedumam *AGET Iraklis*⁴⁶ “saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tādi tīri ekonomiski mērķi kā, it īpaši, valsts tautsaimniecības veicināšana vai tās sekmīga darbība nevar tikt izmantoti par pamatojumu ar Līgumu aizliegtiem šķēršļiem”.

95. Tas nenozīmē, ka Tiesa neņemtu vērā dalībvalstu ekonomiskās intereses, kad uz tām tiek veikta atsauce, lai ierobežotu brīvību veikt uzņēmējdarbību likumīgu sociālās politikas mērķu sasniegšanas nolūkā. Piemēram, tajā pašā spriedumā *AGET Iraklis* ir norādīts, ka, “tā kā Savienībai ir ne tikai ekonomiskais mērķis, bet arī sociālais mērķis, tiesības, kas izriet no Līguma noteikumiem par preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīvu apriti, ir jāizvērtē, ņemot vērā sociālās politikas mērķus, kuru vidū, kā izriet no LESD 151. panta pirmās daļas, ir arī nodarbinātības veicināšana, dzīves un darba apstākļu uzlabošana nolūkā tos saskaņot, turpinot ieviest uzlabojumus, kā arī pienācīga sociālā aizsardzība, dialogs starp darba devējiem un darba ņēmējiem, cilvēkresursu attīstība, kas vērsta uz pastāvīgi augstas nodarbinātības uzturēšanu, un cīņa pret sociālo atstumtību”⁴⁷.

96. Tomēr šajā gadījumā šim kritērijam piemīt tikai tīri ekonomisks aspekts, un tas ir vienīgais aspekts, kas minēts šajā specifikāciju punktā. Tā piemērošana rada brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumu, kas nav saderīgs ar Savienības tiesībām, ja tam nav saprātīga pamatojuma.

VI. Secinājumi

97. Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, ierosinu Tiesai uz *Supremo Tribunal Administrativo* (Augstākā administratīvā tiesa, Portugāle) uzdotajiem jautājumiem atbildēt šādi:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/123/EK (2006. gada 12. decembris) par pakalpojumiem iekšējā tirgū 1. panta 2. punkts nav piemērojams publiska uzņēmuma, kuram pieder aviokompānijas pamatkapitāls, reprivatizācijas procesam.
- 2) LESD 49. un 54. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem pretrunā nav tas, ka tādos apstākļos kā izskatāmajā lietā reprivatizācijas procesu reglamentējošo prasību vidū ir iekļautas šādas prasības:
 - kapacitāte, lai nodrošinātu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, kas ir jāveic pircējam, un
 - sabiedrības juridiskās adreses un faktiskās vadības centra saglabāšana dalībvalstī, kurā tā tika dibināta, ciktāl tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu gaisa satiksmes tiesības, kas atzītas ar trešām valstīm, ar kurām to vieno īpašas vēsturiskās, valodas, kultūras un sociālās saites, noslēgtajos divpusējos nolīgumos, ja vien minētajos nolīgumos ir paredzēta prasība, ka sabiedrībai, kurai ir piešķirta attiecīga darbības licence, ir jābūt parakstītājas dalībvalsts valstiskajai piederībai.
- 3) LESD 49. un 54. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem pretrunā ir tas, ka viena no minētajām prasībām ir “ieguldījums valsts tautsaimniecības izaugsmē, tostarp pašreizējā valsts mēroga tranzītmēzгла [...] uzturēšanā un attīstīšanā”.

⁴⁶ Spriedums, 2016. gada 21. decembris (C-201/15, EU:C:2016:972), 72. punkts.

⁴⁷ Spriedums, 2016. gada 21. decembris, *AGET Iraklis* (C-201/15, EU:C:2016:972), 77. punkts.