

# Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 27



Izdevums  
latviešu valodā

## Tiesību akti

54. sējums

2011. gada 1. februāris

Saturs

### II Nelegislatīvi akti

#### STARPTAUTISKI NOLĪGUMI

2011/58/ES:

- ★ Padomes Lēmums (2010. gada 25. oktobris) par to, lai Savienības vārdā parakstītu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Marokas Karalisti, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu 1

2011/59/ES:

- ★ Padomes Lēmums (2010. gada 25. oktobris) par to, lai Savienības vārdā parakstītu Nolīgumu protokola veidā starp Eiropas Savienību un Ēģiptes Arābu Republiku, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu, kas jāpiemēro strīdiem attiecībā uz tirdzniecības noteikumiem Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumā, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Ēģiptes Arābu Republiku, no otras puses ..... 2

#### REGULAS

- ★ Komisijas Regula (ES) Nr. 72/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Francijas karogu, zvejojot Eiropas anšovus VIII zonā ..... 3
- ★ Komisijas Regula (ES) Nr. 73/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Francijas karogu, zvejojot siļķes ES un Norvēģijas ūdeņos IV zonā uz ziemeļiem no 53° 30' N ..... 5

Cena: EUR 3

(Turpinājums nākamajā lappusē)

# LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

★ Komisijas Regula (ES) Nr. 74/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Francijas karogu, zvejojot mencas starptautiskajos ūdeņos I un IIb zonā .....	7
★ Komisijas Regula (ES) Nr. 75/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Eiropas Savienības dalībvalsts karogu, zvejojot Atlantijas zilos marlinus Atlantijas okeānā .....	9
★ Komisijas Regula (ES) Nr. 76/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot ogļzivis VIII, IX un X zonā Kopienas ūdeņos un ūdeņos, kas nav trešo valstu suverenitātē vai jurisdikcijā .....	11
★ Komisijas Regula (ES) Nr. 77/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot diegspuru vēdzeles V, VI un VII zonā Kopienas ūdeņos un ūdeņos, kas nav trešo valstu suverenitātē vai jurisdikcijā .....	13
★ Komisijas Regula (ES) Nr. 78/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot parasto jūras mēli VIIIa un VIIIb zonā .....	15
★ Komisijas Regula (ES) Nr. 79/2011 (2011. gada 28. janvāris), ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot Grenlandes paltusus NAFO 3LMNO zonā .....	17
Komisijas Regula (ES) Nr. 80/2011 (2011. gada 31. janvāris), ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai .....	19
Komisijas Regula (ES) Nr. 81/2011 (2011. gada 31. janvāris), ar ko nosaka no 2011. gada 1. februāra piemērojamo ievadmitas nodokli labības nozarē .....	21

#### LĒMUMI

2011/60/ES:

★ Komisijas Lēmums (2010. gada 27. janvāris) par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovēnija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un “Ryanair” (izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 183) <sup>(1)</sup> .....	24
--	----

2011/61/ES:

★ Komisijas Lēmums (2011. gada 31. janvāris) par personas datu pienācīgu aizsardzību Izraēlā atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 95/46/EK attiecībā uz personas datu automatizētu apstrādi (izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 332) <sup>(1)</sup> .....	39
--	----



<sup>(1)</sup> Dokuments attiecas uz EEZ

## II

*(Nelegislatīvi akti)*

## STARPTAUTISKI NOLĪGUMI

## PADOMES LĒMUMS

**(2010. gada 25. oktobris)****par to, lai Savienības vārdā parakstītu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Marokas Karalisti, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu**

(2011/58/ES)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 207. panta 4. punkta pirmo daļu saistībā ar 218. panta 5. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Padome 2006. gada 24. februārī pilnvaroja Komisiju sākt sarunas ar Vidusjūras reģiona partneriem, lai izveidotu strīdu izšķiršanas mehānismu attiecībā uz tirdzniecības noteikumiem.
- (2) Komisija risināja sarunas, apspriežoties ar komiteju, kas izveidota ar LESD 207. pantu, un saskaņā ar Padomes dotajiem sarunu norādījumiem.
- (3) Šīs sarunas ir noslēgušās, un 2009. gada 9. decembrī tika parafēts Nolīgums starp Eiropas Savienību un Marokas Karalisti, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu (turpmāk "nolīgums").
- (4) Nolīgums būtu jāparaksta,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

Ar šo Savienības vārdā tiek apstiprināta Nolīguma parakstīšana starp Eiropas Savienību un Marokas Karalisti, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu, ņemot vērā tā noslēgšanu <sup>(1)</sup>.

*2. pants*

Ar šo Padomes priekšsēdētājs tiek pilnvarots norīkot personu vai personas, kas ir tiesīgas Savienības vārdā parakstīt nolīgumu, ņemot vērā tā noslēgšanu.

*3. pants*

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Luksemburgā, 2010. gada 25. oktobrī

*Padomes vārdā –*  
*priekšsēdētāja*  
C. ASHTON

<sup>(1)</sup> Nolīguma teksts tiks publicēts kopā ar lēmumu par tā noslēgšanu.

## PADOMES LĒMUMS

(2010. gada 25. oktobris)

par to, lai Savienības vārdā parakstītu Nolīgumu protokola veidā starp Eiropas Savienību un Ēģiptes Arābu Republiku, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu, kas jāpiemēro strīdiem attiecībā uz tirdzniecības noteikumiem Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumā, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Ēģiptes Arābu Republiku, no otras puses

(2011/59/ES)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 207. panta 4. punkta pirmo daļu saistībā ar 218. panta 5. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Padome 2006. gada 24. februārī pilnvaroja Komisiju sākt sarunas ar Vidusjūras reģiona partneriem, lai izveidotu strīdu izšķiršanas mehānismu attiecībā uz tirdzniecības noteikumiem.
- (2) Komisija risināja sarunas, apspriežoties ar komiteju, kas izveidota ar Līguma 207. pantu, un saskaņā ar Padomes dotajiem sarunu norādījumiem.
- (3) Šīs sarunas ir noslēgušās, un 2010. gada 27. aprīlī tika parafēts Nolīgums protokola veidā (turpmāk "protokols") starp Eiropas Savienību un Ēģiptes Arābu Republiku, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu, kas jāpiemēro strīdiem attiecībā uz tirdzniecības noteikumiem Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumā, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Ēģiptes Arābu Republiku, no otras puses <sup>(1)</sup>.
- (4) Protokols būtu jāparaksta,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

## 1. pants

Ar šo Savienības vārdā tiek apstiprināta Nolīguma protokola veidā parakstīšana starp Eiropas Savienību un Ēģiptes Arābu Republiku, ar kuru izveido strīdu izšķiršanas mehānismu, kas jāpiemēro strīdiem attiecībā uz tirdzniecības noteikumiem Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgumā, ar ko izveido asociāciju starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Ēģiptes Arābu Republiku, no otras puses ("protokols"), ņemot vērā tā noslēgšanu <sup>(2)</sup>.

## 2. pants

Ar šo Padomes priekšsēdētājs tiek pilnvarots norīkot personu vai personas, kas ir tiesīgas Savienības vārdā parakstīt protokolu, ņemot vērā tā noslēgšanu vēlāk.

## 3. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Luksemburgā, 2010. gada 25. oktobrī

Padomes vārdā –  
priekšsēdētāja  
C. ASHTON

<sup>(1)</sup> OV L 304, 30.9.2004., 39. lpp.

<sup>(2)</sup> Protokola teksts tiks publicēts kopā ar lēmumu par tā noslēgšanu.

# REGULAS

## KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 72/2011

(2011. gada 28. janvāris),

ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Francijas karogu, zvejojot Eiropas anšovus VIII zonā

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

### Kvotas pilnīga apguve

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

(1) Padomes 2010. gada 14. janvāra Regulā (ES) Nr. 53/2010, ar ko 2010. gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas ES ūdeņos un — attiecībā uz ES kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas limiti <sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2010. gadam.

### Aizliegumi

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītas zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītās zvejas darbības,

### Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 21, 26.1.2010., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	59/T&Q
Dalībvalsts	Francija
Krājums	ANE/08.
Suga	Eiropas anšovs ( <i>Engraulis encrasicolus</i> )
Zona	VIII
Datums	1.12.2010.–28.2.2011.

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 73/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Francijas karogu, zvejot siļķes ES un Norvēģijas ūdeņos IV zonā uz ziemeļiem no 53° 30' N**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

**Kvotas pilnīga apguve**

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

(1) Padomes 2010. gada 14. janvāra Regulā (ES) Nr. 53/2010, ar ko 2010. gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas ES ūdeņos un — attiecībā uz ES kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas limiti<sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2010. gadam.

**Aizliegumi**

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītas zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītas zvejas darbības,

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 21, 26.1.2010., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	52/T&Q
Dalībvalsts	Francija
Krājums	HER/4AB.
Suga	Silķe ( <i>Clupea harengus</i> )
Zona	ES un Norvēģijas ūdeņi IV zonā uz ziemeļiem no 53° 30' N
Datums	11.11.2010.



**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 74/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Francijas karogu, zvejojot mencas starptautiskajos ūdeņos I un IIb zonā**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Padomes 2010. gada 14. janvāra Regulā (ES) Nr. 53/2010, ar ko 2010. gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas ES ūdeņos un — attiecībā uz ES kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas limiti <sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2010. gadam.
- (2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.
- (3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītas zvejas darbības,

*1. pants***Kvotas pilnīga apguve**

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

*2. pants***Aizliegumi**

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītas zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

*3. pants***Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 21, 26.1.2010., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	51/T&Q
Dalībvalsts	Francija
Krājums	COD/1/2B.
Suga	Menca ( <i>Gadus morhua</i> )
Zona	Starptautiskie ūdeņi I un IIb zonā
Datums	11.11.2010.

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 75/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Eiropas Savienības dalībvalsts karogu, zvejot Atlantijas zilos marlinus Atlantijas okeānā**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

**Kvotas pilnīga apguve**

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajām dalībvalstīm iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

(1) Padomes 2010. gada 14. janvāra Regulā (ES) Nr. 53/2010, ar ko 2010. gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas ES ūdeņos un — attiecībā uz ES kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas limiti<sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2010. gadam.

**Aizliegumi**

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītas zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minēto dalībvalstu karogu vai ir reģistrēti šajās dalībvalstīs, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minēto dalībvalstu karogu vai ir reģistrēti šajās dalībvalstīs, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītas zvejas darbības,

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 21, 26.1.2010., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	50/T&Q
	Eiropas Savienība — visas dalībvalstis
Krājums	BUM/ATLANT
Suga	Atlantijas zilais marlīns ( <i>Makaira nigricans</i> )
Zona	Atlantijas okeāns
Datums	20.11.2010.

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 76/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot ogļzivis VIII, IX un X zonā  
Kopienas ūdeņos un ūdeņos, kas nav trešo valstu suverenitātē vai jurisdikcijā**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

**Kvotas pilnīga apguve**ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

**Aizliegumi**(1) Padomes 2008. gada 28. novembra Regulā (EK) Nr. 1359/2008, ar ko 2009. un 2010. gadam Kopienas zvejas kuģiem nosaka zvejas iespējas attiecībā uz konkrētiem dziļūdens zivju krājumiem<sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2009. un 2010. gadam.

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītas zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

**Stāšanās spēkā**

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītas zvejas darbības,

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.<sup>(2)</sup> OV L 352, 31.12.2008., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	57/DSS
Dalībvalsts	Spānija
Krājums	BSF/8910-
Suga	Ogļzivis ( <i>Aphanopus carbo</i> )
Zona	VIII, IX un X (Kopienas ūdeņi un ūdeņi, kas nav trešo valstu suverenitātē vai jurisdikcijā)
Datums	30.10.2010.

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 77/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot diegspuru vēdzeles V, VI un VII zonā Kopienas ūdeņos un ūdeņos, kas nav trešo valstu suverenitātē vai jurisdikcijā**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

**Kvotas pilnīga apguve**

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

**Aizliegumi**

(1) Padomes 2008. gada 28. novembra Regulā (EK) Nr. 1359/2008, ar ko 2009. un 2010. gadam Kopienas zvejas kuģiem nosaka zvejas iespējas attiecībā uz konkrētiem dziļūdens zivju krājumiem<sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2009. un 2010. gadam.

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītās zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

**Stāšanās spēkā**

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītās zvejas darbības,

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 352, 31.12.2008., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	55/DSS
Dalībvalsts	Spānija
Krājums	GFB/567-
Suga	Diegspuru vēdzele ( <i>Phycis blennoides</i> )
Zona	V, VI un VII zonā (Kopienas ūdeņi un ūdeņi, kas nav trešo valstu suverenitātē vai jurisdikcijā)
Datums	30.10.2010.



**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 78/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejojot parasto jūrasmēli VIIIa un VIIIb zonā**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

**Kvotas pilnīga apguve**

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

(1) Padomes 2010. gada 14. janvāra Regulā (ES) Nr. 53/2010, ar ko 2010. gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas ES ūdeņos un — attiecībā uz ES kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas limiti<sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2010. gadam.

**Aizliegumi**

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītās zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītās zvejas darbības,

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 21, 26.1.2010., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	58/T&Q
Dalībvalsts	Spānija
Krājums	SOL/8AB.
Suga	Parastā jūrasmele ( <i>Solea solea</i> )
Zona	VIIIa un VIIIb
Datums	20.11.2010.

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 79/2011****(2011. gada 28. janvāris),****ar ko nosaka aizliegumu kuģiem, kuri peld ar Spānijas karogu, zvejot Grenlandes paltusus NAFO 3LMNO zonā**

EIROPAS KOMISIJA,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

1. pants

ņemot vērā Padomes 2009. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 1224/2009, ar ko izveido Kopienas kontroles sistēmu, lai nodrošinātu atbilstību kopējās zivsaimniecības politikas noteikumiem<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 36. panta 2. punktu,

**Kvotas pilnīga apguve**

Nozvejas kvotu 2010. gadam, kura šīs regulas pielikumā minētajai dalībvalstij iedalīta pielikumā norādītajam krājumam, uzskata par pilnībā apgūtu no pielikumā noteiktās dienas.

tā kā:

2. pants

(1) Padomes 2010. gada 14. janvāra Regulā (ES) Nr. 53/2010, ar ko 2010. gadam nosaka konkrētu zivju krājumu un zivju krājumu grupu zvejas iespējas, kuras piemērojamas ES ūdeņos un — attiecībā uz ES kuģiem — ūdeņos, kur nepieciešami nozvejas limiti<sup>(2)</sup>, ir noteiktas kvotas 2010. gadam.

**Aizliegumi**

Ar šīs regulas pielikumā norādīto krājumu saistītas zvejas darbības, ko veic kuģi, kuri peld ar pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ir aizliegtas no pielikumā noteiktās dienas. Konkrēti, no minētās dienas ir aizliegts paturēt uz kuģa, pārvietot, pārkraut citā kuģī vai izkraut zivis, ko minētie kuģi nozvejojuši no šā krājuma.

(2) Saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju kuģi, kas peld ar šīs regulas pielikumā minētās dalībvalsts karogu vai ir reģistrēti šajā dalībvalstī, ar nozveju no pielikumā norādītā krājuma ir pilnībā apguvuši 2010. gadam iedalīto kvotu.

3. pants

(3) Tāpēc jāaizliedz ar šo krājumu saistītas zvejas darbības,

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 28. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektore  
Lowri EVANS

<sup>(1)</sup> OV L 343, 22.12.2009., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 21, 26.1.2010., 1. lpp.

## PIELIKUMS

Nr.	54/T&Q
Dalībvalsts	Spānija
Krājums	GHL/N3LMNO
Suga	Grenlandes paltuss ( <i>Reinhardtius hippoglossoides</i> )
Zona	NAFO 3LMNO
Datums	16.11.2010.

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 80/2011****(2011. gada 31. janvāris),****ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai**

EIROPAS KOMISIJA,

tā kā:

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

Regulā (EK) Nr. 1580/2007, piemērojot Urugvajas kārtas daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumus, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta importa vērtības minētās regulas XV pielikuma A daļā norādītajiem produktiem no trešām valstīm un laika periodiem,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) <sup>(1)</sup>,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

Standarta importa vērtības, kas paredzētas Regulas (EK) Nr. 1580/2007 138. pantā, ir tādas, kā norādīts šīs regulas pielikumā.

*2. pants*

ņemot vērā Komisijas 2007. gada 21. decembra Regulu (EK) Nr. 1580/2007, ar ko nosaka Regulu (EK) Nr. 2200/96, (EK) Nr. 2201/96 un (EK) Nr. 1182/2007 īstenošanas noteikumus augļu un dārzeņu nozarē <sup>(2)</sup>, un jo īpaši tās 138. panta 1. punktu,

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 1. februārī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 31. janvārī

*Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ*

<sup>(1)</sup> OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 350, 31.12.2007., 1. lpp.

## PIELIKUMS

## Standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai

(EUR/100 kg)

KN kods	Trešās valsts kods <sup>(1)</sup>	Standarta ieviešanas vērtība
0702 00 00	IL	116,3
	JO	73,2
	MA	61,8
	TN	128,8
	TR	109,0
	ZZ	97,8
0707 00 05	EG	182,1
	JO	200,0
	MA	100,1
	TR	170,8
	ZZ	163,3
0709 90 70	MA	68,9
	TR	132,7
	ZZ	100,8
0805 10 20	AR	41,5
	BR	41,5
	EG	52,6
	MA	52,3
	TN	67,7
	TR	73,1
	ZA	41,5
	ZZ	52,9
0805 20 10	IL	163,3
	MA	72,8
	TR	79,6
	ZZ	105,2
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	60,4
	IL	111,5
	JM	94,5
	MA	104,0
	PK	50,3
	TR	63,3
	US	79,6
	ZZ	80,5
0805 50 10	AR	45,3
	EG	41,5
	TR	55,7
	UY	45,3
	ZZ	47,0
0808 10 80	BR	55,2
	CA	96,6
	CL	90,0
	CN	118,1
	NZ	78,5
	US	128,3
	ZZ	94,5
0808 20 50	CN	62,5
	US	133,3
	ZA	101,7
	ZZ	99,2

<sup>(1)</sup> Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas Regulā (EK) Nr. 1833/2006 (OV L 354, 14.12.2006., 19. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "citas izcelsmes vietas".

**KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 81/2011****(2011. gada 31. janvāris),****ar ko nosaka no 2011. gada 1. februāra piemērojamo ievadmuitas nodokli labības nozarē**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) <sup>(1)</sup>,ņemot vērā Komisijas 2010. gada 20. jūlija Regulu (ES) Nr. 642/2010 par Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 piemērošanas noteikumiem (ievdmuitas nodokļi labības nozarē) <sup>(2)</sup> un jo īpaši tās 2. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Regulas (EK) Nr. 1234/2007 136. panta 1. punktā paredzēts, ka produktiem ar KN kodu 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (augstas kvalitātes parastie kvieši), 1002, ex 1005, izņemot hibrīdu sēklas, un ex 1007, izņemot hibrīdu sēklas materiālu, ievadmuitas nodoklis ir vienāds ar intervences cenu šādu produktu importam, kura palielināta par 55 % un no kuras atskaitīta attiecīgajam sūtījumam piemērojamā CIF importa cena. Šis nodoklis tomēr nedrīkst pārsniegt kopējā muitas tarifa nodokļu likmi.

- (2) Regulas (EK) Nr. 1234/2007 136. panta 2. punktā paredzēts, ka, aprēķinot tā paša panta 1. punktā minēto ievadmuitas nodokli, attiecīgajiem produktiem regulāri jānosaka reprezentatīvas CIF importa cenas.

- (3) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 642/2010 2. panta 2. punktu izmantojamā cena ievadmuitas nodokļa aprēķināšanai produktiem ar KN kodu 1001 10 00, 1001 90 91, ex 1001 90 99 (augstas kvalitātes parastie kvieši), 1002 00, 1005 10 90, 1005 90 00 un 1007 00 90 ir reprezentatīvā dienas CIF importa cena, kas noteikta pēc minētās regulas 5. pantā paredzētās metodes.

- (4) Laikposmam no 2011. gada 1. februāra jānosaka ievadmuitas nodoklis, ko piemēro līdz tam laikam, kamēr stājas spēkā jauns ievadmuitas nodoklis,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

*1. pants*

No 2011. gada 1. februāra, piemērojamais Regulas (EK) Nr. 1234/2007 136. panta 1. punktā minētais ievadmuitas nodoklis labības nozarē, pamatojoties uz šīs regulas II pielikumā norādīto informāciju, ir noteikts šīs regulas I pielikumā.

*2. pants*

Šī regula stājas spēkā 2011. gada 1. februārī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2011. gada 31. janvārī

Komisijas  
un tās priekšsēdētāja vārdā –  
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

<sup>(1)</sup> OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 187, 21.7.2010., 5. lpp.

## I PIELIKUMS

**Regulas (EK) Nr. 1234/2007 136. panta 1. punktā minētais ievedmuitas nodoklis, ko piemēro no 2011. gada 1. februāra**

KN kods	Preču apraksts	Ievedmuitas nodoklis <sup>(1)</sup> (EUR/t)
1001 10 00	Cietie KVIEŠI, augsta kvalitāte	0,00
	vidēji augsta kvalitāte	0,00
	zema kvalitāte	0,00
1001 90 91	Mīkstie KVIEŠI, sēklas	0,00
ex 1001 90 99	Mīkstie KVIEŠI, augsta kvalitāte, nav paredzēti sēšanai	0,00
1002 00 00	RUDZI	0,00
1005 10 90	KUKURŪZA, sēklas, izņemot hibrīdu sēklas	0,00
1005 90 00	KUKURŪZA, izņemot sēklas <sup>(2)</sup>	0,00
1007 00 90	Graudu SORGO, izņemot sēšanai paredzētus hibrīdus	0,00

<sup>(1)</sup> Par precēm, ko Savienībā ievieš pāri Atlantijas okeānam vai pa Suecas kanālu, importētājs saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 642/2010 2. panta 4. punkta noteikumiem var saņemt šādu nodokļa samazinājumu:

- 3 EUR/t, ja izkraušanas osta atrodas Vidusjūras vai Melnās jūras piekrastē,
- 2 EUR/t, ja izkraušanas osta atrodas Dānijā, Igaunijā, Īrijā, Latvijā, Lietuvā, Polijā, Somijā, Zviedrijā, Apvienotajā Karalistē vai Ibērijas pussalas Atlantijas piekrastē.

<sup>(2)</sup> Importētājs var saņemt vienotas likmes samazinājumu, kura apmērs ir 24 EUR/t, ja ir izpildīti Regulas (ES) Nr. 642/2010 3. punktā paredzētie nosacījumi.



## II PIELIKUMS

## Dati I pielikumā noteiktā ievadmitas nodokļa aprēķināšanai

14.1.2011-28.1.2011

1) Vidējie rādītāji par laika posmu, kas minēts Regulas (ES) Nr. 642/2010 2. panta 2. punktā.

(EUR/t)

	Mīkstie kvieši <sup>(1)</sup>	Kukurūza	Cietie kvieši, augsta kvalitāte	Cietie kvieši, vidēji augsta kvalitāte <sup>(2)</sup>	Cietie kvieši, zema kvalitāte <sup>(3)</sup>	Mieži
Birža	Minnéapolis	Chicago	—	—	—	—
Kotējums	268,47	189,24	—	—	—	—
FOB cena, ASV	—	—	297,66	287,66	267,66	162,77
Piemaksa par Persijas līča reģionu	77,83	11,33	—	—	—	—
Piemaksa par Lielo Ezeru reģionu	—	—	—	—	—	—

<sup>(1)</sup> Ietverta piemaksa 14 EUR/t apmērā (Regulas (ES) Nr. 642/2010 5. panta 3. punkts).<sup>(2)</sup> Atlaide 10 EUR/t apmērā (Regulas (ES) Nr. 642/2010 5. panta 3. punkts).<sup>(3)</sup> Atlaide 30 EUR/t apmērā (Regulas (ES) Nr. 642/2010 5. panta 3. punkts).

2) Vidējie rādītāji par laika posmu, kas minēts Regulas (ES) Nr. 642/2010 2. panta 2. punktā.

Fraktēšanas izmaksas: Meksikas līcis–Roterdama 18,68 EUR/t

Fraktēšanas izmaksas: Lielo Ezeru reģions–Roterdama — EUR/t

# LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2010. gada 27. janvāris)

par valsts atbalstu C 12/08 (ex NN 74/07) – Slovākija – Vienošanās starp Bratislavas lidostu un “Ryanair”

(izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 183)

(Autentisks ir tikai teksts slovāku valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/60/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

Komisijai nepieciešama, lai varētu novērtēt šo pasākumu. Slovākija 2008. gada 11. jūnijā Komisijai nosūtīja savas piezīmes par procedūras uzsākšanu.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienību un Līgumu par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu <sup>(1)</sup>,

- (2) Komisijas lēmums uzsākt procedūru un izdot rīkojumu attiecībā uz informācijas sniegšanu ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* <sup>(4)</sup>. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par šo pasākumu viena mēneša laikā pēc publicēšanas datuma.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas aicinātas iesniegt savas piezīmes saskaņā ar minētajiem pantiem <sup>(2)</sup>, un ņemot vērā šīs piezīmes,

- (3) Komisija saņēma piezīmes par šo jautājumu no divām ieinteresētajām personām. Komisija 2008. gada 11. septembra elektroniskajā pastā šīs piezīmes nosūtīja Slovākijai. Slovākijai deva iespēju atbildēt uz šīm piezīmēm. Pēc Slovākijas iestāžu pieprasījuma 2008. gada 26. novembrī tika organizēta tikšanās. Komisija 2008. gada 17. decembra elektroniskajā pastā saņēma Slovākijas piezīmes.

tā kā:

### 1. PROCEDŪRA

- (1) Komisija 2008. gada 11. marta vēstulē informēja Slovākijas Republiku par savu lēmumu uzsākt LESD 108. panta 2. punktā (bijušais EK līguma 88. panta 2. punkts) paredzēto procedūru attiecībā uz vienošanos starp Bratislavas lidostu un “Ryanair” (turpmāk “vienošanās” vai “Ryanair” vienošanās) un par lēmumu vienlaikus izdot rīkojumu attiecībā uz informācijas sniegšanu saskaņā ar 10. panta 3. punktu Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai <sup>(3)</sup>, [tagad LESD 108. pants] (turpmāk “procedūras regula”) attiecībā uz visiem dokumentiem, datiem un informāciju, kura

### 2. PROCEDŪRAS UZSĀKŠANAS PAMATOJUMS

- (4) Savā lēmumā uzsākt procedūru Komisija atzīmēja, ka *Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s.* (turpmāk “BTS” vai “lidosta”) ir Slovākijas Republikas galvenā starptautiskā lidosta. “BTS” akcionāri pašlaik ir Slovākijas Republikas Satiksmes, pasta un telekomunikāciju ministrija (34 %) un Slovākijas Republikas Valsts īpašumu fonds <sup>(5)</sup> (turpmāk “Valsts īpašumu fonds”) (66 %).

<sup>(1)</sup> Sākot no 2009. gada 1. decembra, EK līguma 87. un 88. pants ir kļuvis attiecīgi par LESD 107. un 108. pantu. Šie divi noteikumu kopumi pēc būtības ir identiski. Šajā lēmumā atsaucies uz LESD 107. un 108. pantu pēc nepieciešamības jāsaprot kā atsaucies uz attiecīgi EK līguma 87. un 88. pantu.

<sup>(2)</sup> OV C 173, 8.7.2008., 9. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

<sup>(4)</sup> Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

<sup>(5)</sup> Valsts īpašumu fonds ir juridiska persona, kas dibināta 1991. gadā saskaņā ar Valsts padomes likumu Nr. 253/1991 par Slovākijas Republikas iestāžu darbību jomu saistībā ar valsts īpašumu nodošanu citām personām un par Slovākijas Republikas Valsts īpašumu fondu (plašāka informācija pieejama <http://www.natfund.gov.sk/>). Tā galvenais mērķis ir nodot privatizācijai paredzēto valsts īpašumu personām, kas nav valsts organizācijas. Fondu tieši uzrauga Slovākijas Republikas Valsts padome, kurai apstiprināšanai iesniedz fonda budžetu kopā ar priekšlikumiem par fonda īpašuma izmantošanu saskaņā ar likuma 28. panta 3. punkta b) apakšpunktu, gada finanšu pārskatus un gada ziņojumu par fonda darbībām.

- (5) Lēmuma uzsākt procedūru pamatā ir sūdzības iesniedzēja sniegtā informācija un plašsaziņas līdzekļu paziņojumi <sup>(6)</sup>, kuros apgalvots, ka “BTS”, pamatojoties uz 2005. gada 5. decembrī noslēgto vienošanos, nodrošināja “Ryanair” lidostas nodevu atlaides par lidojumiem uz jauniem un esošajiem galamērķiem (t. i., par galamērķiem, uz kuriem lidosta lidojumus jau piedāvāja). Šī vienošanās ir spēkā līdz 2016. gada 30. jūnijam.
- (6) Vienošanās ar “Ryanair”, iespējams, paredzēja tā saucamo “pakalpojuma maksu” (vienota cena par dažādiem pakalpojumiem), kas ietver lidmašīnu apkalpošanas un saistītos pakalpojumus, pasažieru pakalpojumus, perona pakalpojumus, slodzes mērīšanu, komunikācijas un ar lidojumu norisi saistītos pakalpojumus, atbalsta pakalpojumus un termināla un infrastruktūras pakalpojumus.
- (7) Piemērotā maksa, iespējams, ir būtiski zemāka par cenām oficiālajā maksu sarakstā, kas publicēts Aeronavigācijas informatīvajā publikācijā <sup>(7)</sup> (turpmāk “AIP”). Iespējams, ka pakalpojumu maksa atšķiras atkarībā no tā, vai aviosabiedrība veic lidojumus uz jaunu galamērķi vai jau esošu galamērķi. Šajā tabulā apkopotas maksas, kas “Ryanair”, iespējams, būtu jāsedz, ja tai piemērotu AIP, un maksas, ko “Ryanair”, iespējams, maksā patiesībā.

1. tabula

## AIP maksu salīdzinājums ar maksām, ko nosaka “Ryanair” vienošanās

(EUR)

	AIP maksas <sup>(1)</sup>	Maksas, ko “Ryanair”, iespējams, maksā par jauniem galamērķiem <sup>(2)</sup>	Atlaide par jauniem galamērķiem	Maksas, ko “Ryanair”, iespējams, maksā par esošiem galamērķiem <sup>(3)</sup>	Atlaide par esošiem galamērķiem
Nolaišanās maksa	780				
Pasažieru nodevas	2 030				
Maksa par lidlauka pakalpojumiem	250 <sup>(4)</sup>				
<b>Kopā</b>	<b>3 060</b>	[...] <sup>(*)</sup>	[...]	[...]	[...]

<sup>(1)</sup> Aprēķinos par paraugu ņemta Boeing 737-800 lidmašīna ar 189 sēdvietām, 83 % piepildījuma līmenis un MTOM – 69,9 tonnas.

<sup>(2)</sup> Noliģums, iespējams, paredz būtisku maksu samazinājumu. Ņemot vērā konkrēto noslodzes faktoru (157 pasažieri), “Ryanair” lidostai maksā visaptverošu maksu [...] apmērā par pasažieri ([...] par 157 pasažieriem; izlidošana un ielidošana) par jauniem galamērķiem.

<sup>(3)</sup> Pakalpojuma maksa par esošiem galamērķiem, iespējams, ir [...] par Boeing 737-800 (izlidošana un ielidošana).

<sup>(4)</sup> Maksa par lidlauka pakalpojumiem reglamentē saskaņā ar atsevišķu vienošanos starp lidostu un aviosabiedrību. Saskaņā ar sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju konkurētspējīga maksa par lidlauka pakalpojumiem ir apmēram EUR 250 par katru lidmašīnu.

<sup>(\*)</sup> Konfidenciāla informācija.

- (8) Tā dēvētā pakalpojuma maksa par jauniem galamērķiem tiktu piemērota visiem galamērķiem pirmos 12 mēnešus pēc vienošanās stāšanās spēkā. Par katru nākamo gadu pakalpojuma maksa par jauniem galamērķiem tiktu palielināta par [...]. Pēc pirmajiem [...] gadiem piemērojamā pakalpojuma maksa par jauniem galamērķiem būtu vienāda ar pakalpojuma maksu, ko piemēro esošajiem galamērķiem. Pakalpojuma maksa ietvertu arī stāvvietas maksu. Turklāt jaunu maksu ieviešana nākotnē, kuras “Ryanair” nebūtu jāmaksā, vēl vairāk palielinātu atšķirību starp tarifu ar atlaidi un AIP tarifu.

- (9) Pamatojoties uz iepriekš minēto, lēmumā uzsākt procedūru tika izvirzīti trīs jautājumi:

— vai “BTS” lēmums slēgt vienošanos ar “Ryanair” ir attiecināms uz Slovākijas iestādēm,

<sup>(6)</sup> ETREND, 31.3.2006., <http://relax.etrend.sk/65787/cestovanie/ryanair-si-poistil-bratislavu>; Pravda.sk.

<sup>(7)</sup> Sūdzības iesniedzējs Komisijai iesniedza cenu sarakstu, kas publicēts AIP un kas ir spēkā kopš 2005. gada:

— nolaišanās maksa: SKK 425 (apm. EUR 11,20) par tonnu (MTOM),

— stāvvietas maksa: SKK 9 (apm. EUR 0,237) par tonnu stundā,

— pasažieru nodevas: SKK 490 (apm. EUR 12,90) par pasažieri,

— maksa par piekļuvi un gaisa satiksmes kontroli: SKK 230 (apm. EUR 6,07) par tonnu.

Nolaišanās maksu, stāvvietas maksu un pasažieru nodevas maksā lidostai. Maksu par piekļuvi un gaisa satiksmes kontroli iekasē Slovākijas Republikas gaisa satiksmes dienestī.

- vai “BTS”, apstiprinot zemākas lidostas nodevas jauniem un esošiem “Ryanair” galamērķiem, laikposmā no vienošanās parakstīšanas līdz 2016. gada 30. jūnijam darbojas kā tirgus ekonomikas ieguldītājs, un
- vai, ja pakalpojuma maksa par jauniem un esošiem galamērķiem būtu valsts atbalsts, šis atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.
- (10) Attiecībā uz pirmo jautājumu Komisija izmeklēšanas sākšanas brīdī novēroja, ka 2007. gada 22. oktobrī “BTS” akcionāri pēc Slovērijas Republikas Satiksmes, pasta un telekomunikāciju ministrijas ieteikuma iecēla jauno “BTS” valdes priekšsēdētāju. Tādēļ Komisija pauda šaubas attiecībā uz šīs vienošanās neattiecināmību uz valsti, kā apgalvo Slovērijas iestādes.
- (11) Attiecībā uz otro jautājumu Komisijai bija jāpārbauda, vai šajā konkrētajā gadījumā “BTS” rīcību virzīja izredzes uz rentabilitāti un vai priekšrocība, no kuras “Ryanair”, iespējams, gūst labumu, ir priekšrocība, ko tā negūtu normālos tirgus apstākļos.
- (12) Šajā saistībā Slovērijas iestādes pauda pārliecību, ka “BTS” kā lidostas operators rīkojās kā jebkurš cits uzņēmums tirgū, t. i., nosaka individuālas maksas par pakalpojumiem, ko sniedz aviopārvadātājiem lidostā, pamatojoties uz sarunām, t. i., vienošanos starp pusēm, un saskaņā ar savu komercpolitiku.
- (13) Iestādes arī uzskatīja, ka atlaižu piešķiršana ir parasta komercprakse saistībā ar visām aviosabiedrībām un ka atlaides *“sekmē to, lai gaisa pārvadātāji pārvadātu vairāk pasažieru uz lidostu, kas ļauj lidostas operatoram, “BTS”, nodrošināt lielākus ieņēmumus gan no aviopārvadātājiem sniegto pakalpojumu maksām, gan no citām tā komercdarbībām lidostā, kuras nav saistītas ar gaisa satiksmi, bet kuru mērķis ir lidostas pievilcības vairošana pasažieru acīs; citiem vārdiem sakot, atbalsta sniegšana aviopārvadātāja darbībām ir tiešs atbalsts pašas lidostas attīstībai”*.
- (14) Tomēr Slovērijas iestādes neiesniedza Komisijai ne vienošanās noteikumus, ne informāciju par apstākļiem, kādos vienošanos noslēdza. Tādēļ savā lēmumā uzsākt procedūru Komisija pauda šaubas, vai “BTS” rīcību virzīja ilgtermiņa rentabilitātes izredzes. Tādējādi nevar izslēgt iespēju, ka šī vienošanās “Ryanair” garantēja priekšrocību, ko tā negūtu saskaņā ar parastiem tirgus nosacījumiem.
- (15) Attiecībā uz trešo jautājumu Komisija pauda šaubas, vai šajā gadījumā ir izpildīti saderības nosacījumi, kuri paredzēti Komisijas paziņojumā “Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām” (turpmāk “2005. gada vadlīnijas”) <sup>(8)</sup>, un vai valsts atbalsta pasākumu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (16) Rīkojumā attiecībā uz informācijas sniegšanu, kas izdots saskaņā ar procedūras regulas 10. panta 3. punktu, Slovērijas Republikai pieprasīts iesniegt visus dokumentus, informāciju un datus, kuri nepieciešami pasākuma novērtēšanai, un jo īpaši:
- vienošanās noteikumus,
  - pētījumus, iekšējos dokumentus vai jebkādu citus dokumentus, kas bija pamatā sarunām par vienošanos,
  - lidostas darbības plānu un jebkādu citus stratēģiskus dokumentus, kas saistīti ar uzņēmējdarbības stratēģiju attiecībā uz “Ryanair”,
  - noteikumus/apstākļus, saskaņā ar kuriem un kādos notika sarunas par maksu ar citām aviosabiedrībām, un politiku, atbilstīgi kurai piemēro maksas citiem uzņēmumiem, kas nodrošina lidojumus no Bratislavas lidostas un uz to (“Air Slovakia”, “ČSA”, “Lufthansa”, “SkyEurope”),
  - jebkādas spēkā esošas akcionāru vienošanās starp Valsts īpašumu fondu un Slovērijas valsti saistībā ar “BTS”, un
  - lēmuma uzsākt procedūru 70. punktā noteikto informāciju.

### 3. SLOVĀKIJAS PIEZĪMES

- (17) Slovērijas iestādes savas piezīmes sāka, sniedzot pamata informāciju par galamērķiem, ko 2008. gadā lidostā apkalpoja “Ryanair” (11 galamērķi) un citas aviosabiedrības (“SkyEurope”: deviņi pastāvīgi galamērķi un deviņi vasaras galamērķi; “ČSA”: viens galamērķis; “Air Slovakia”: četri galamērķi; “Lufthansa”: viens galamērķis un “Aeroflot”: viens galamērķis).

<sup>(8)</sup> OV C 312, 9.12.2005., 1. lpp.

(18) Savās piezīmēs Slovākijas iestādes turklāt paskaidroja, ka AIP attiecas uz lidostas standarta maksām. Tomēr lidosta, lai uzlabotu rentabilitāti un palielinātu savas jaudas izmantojumu, var vienoties par šo standarta maksu atlaidēm, pamatojoties uz atsevišķu vienošanos. Šādu atlaižu pamatā ir dažādi kritēriji, piemēram, pārvadāto pasažieru skaits, nodrošināto maršrutu biežums un/vai jaunu maršrutu ieviešana. Ja aviopārvadātājs nenodrošina atbilstību kritērijiem, kas atrunāti saskaņā ar atsevišķu vienošanos, tas zaudē tiesības pieteikties uz atlaidēm.

(19) Slovākijas iestādes turklāt paskaidroja, ka "BTS" kā komerciāla sabiedrība pati ir atbildīga par savu cenu stratēģiju un ar dažādiem aviopārvadātājiem noslēgto vienošanos rentabilitāti. "BTS" padomdevējai valdei iesniedz tikai vispārējo gada stratēģiju attiecībā uz pasažieru skaitu lidostā, tā kopējiem ieņēmumiem un izmaksām, ieguldījumiem un šo ieguldījumu finansējumu. Šajā gada stratēģijas izklāstā neietver ne atsevišķus aviopārvadātājus, ne arī atsevišķas vienošanās.

(20) Slovākijas iestādes turklāt paskaidroja, ka "BTS" neatkarības dēļ tās nevar Komisijai sniegt informāciju par attiecīgo maršrutu rentabilitāti un tāpat nevar nodrošināt nekādus dokumentus par sarunu procesu saistībā ar "Ryanair" vienošanos.

(21) Saskaņā ar Slovākijas iestāžu sniegto informāciju vienošanās starp "BTS" un "Ryanair" pamatā ir komerciāli noteikumi un tā nav saistīta ar valsts atbalstu.

### 3.1. 2005. gada 5. decembra "Ryanair" vienošanās

(22) Slovākijas iestādes ir arī iesniegušas kopiju vienošanās dokumentam "Lidostas pakalpojumu līgums", kas 2005. gada 5. decembrī noslēgts starp "BTS" un "Ryanair". Tajā paredzēti darbības un finansiālie nosacījumi, saskaņā ar ko "Ryanair" ievieš un veic komerclidojumus no lidostas un uz to. Vienošanās stājās spēkā līguma parakstīšanas dienā (t. i., 2005. gada 5. decembrī), un tās beigu termiņš ir 2016. gada 30. jūnijs.

(23) Vienošanās noslēgta neekskluzīvi, kas nozīmē, ka puses vienojušās, ka "Ryanair" saskaņā ar vienošanos piešķirtie nosacījumi var būt pārredzami un nediskriminējoši pieejami jebkurai citai aviosabiedrībai, kura lidostā nodrošinātu darbību tādā pašā apmērā.

(24) Saskaņā ar vienošanos "Ryanair" apņemas maksāt par ne mazāk kā [...] maršruti dienā, sākot no 2009. gada 1. jūlija, pat ja tā laikposmā no 2009. gada 1. jūlija līdz 2016. gada 30. jūnijam apkalpotu mazāk maršrutu. "BTS" apņemas "Ryanair" nodrošināt piemērotu infrastruktūru, lai tā varētu apkalpot šos noteiktos obligātos [...] maršrutus dienā.

### 3.1.1. "Ryanair" pakalpojuma maksa

(25) "Ryanair" pēc līguma parakstīšanas par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem maksās vienotu maksu par katru lidmašīnu (izlidošana un ielidošana), proti, tā dēvēto "pakalpojuma maksu", kas ir [...] par katru B737-800 tipa lidmašīnu. Sākot no katra gada 1. janvāra, šo maksu palielinās par [...], salīdzinot ar iepriekšējo gadu, izņemot gadījumu, kad galamērķis ir "jauns galamērķis" (sk. turpmāk tekstā). Tas ietver nolaišanās nodevu, lidostas izlidošanas nodevu un apkalpošanas maksas, tostarp drošības un drošuma maksas<sup>(9)</sup>. Tas neietver ne maksu par piekļuvi, ko iekasē Gaisa satiksmes kontroles iestāde, ne arī lidmašīnas stāvvietas izmaksas, jo "Ryanair" lidmašīnu bāze neatrodas šajā lidostā.

(26) Vienošanās paredz, ka, ja lidosta ievieš drošības nodokļus vai nodevas, kuras nav jau ietvertas "pakalpojuma maksā", lidostai šīs maksas jāiekasē tieši no pasažieriem.

### 3.1.2. Maksa par jauniem galamērķiem

(27) Slovākijas iestādes arī paskaidro, ka vienošanās izpratnē "jauns galamērķis" ir jebkurš maršruts, ko saskaņā ar grafiku šim pašam laika posmam iepriekšējā gadā pirms attiecīgā maršruta ieviešanas neapkalpoja neviens cits aviopārvadātājs. Maksu piemēro tikai tad, ja aviosabiedrība apkalpo ne mazāk kā [...] maršrutus nedēļā. Attiecībā uz galamērķa piešķiršanu galīgo lēmumu pieņem saskaņā ar lidostas IATA/ICAO kodu; citiem vārdiem sakot, jauna galamērķa definīcija ir saistīta ar lidostu, nevis pilsētu. Maksa par jauniem galamērķiem ietver tās pašas pozīcijas, ko ietver parastā pakalpojuma maksa.

(28) "Ryanair" lidostai maksā šādas pakalpojuma maksas par katru 12 mēnešu laikposmu, sākot no jauna galamērķa ieviešanas brīža:

— 1. gads: [...] par B 737-800 tipa lidmašīnu (izlidošana + ielidošana),

— 2. gads: [...] par B 737-800 tipa lidmašīnu (izlidošana + ielidošana),

— 3. gads: [...] par B 737-800 tipa lidmašīnu (izlidošana + ielidošana),

— 4. gads: [...] par B 737-800 tipa lidmašīnu (izlidošana + ielidošana),

<sup>(9)</sup> Šīs maksas ietver drošības pasākumus (piemēram, ugunsdrošība), pasažieru un bagāžas drošības pārbaudes un citus drošības pakalpojumus, ko paredz tiesību akti.

- 5. gads: [...] par B 737-800 tipa lidmašīnu (izlidošana + ielidošana),
  - 6. gads: [...] par B 737-800 tipa lidmašīnu (izlidošana + ielidošana), un
  - pēc šiem gadiem sāk piemērot parasto “Ryanair” pakalpojuma maksu (sk. iepriekšējo 25. apsvērumu).
- (29) Maksas par jauniem galamērķiem nepalielinās par [...] gadā.

### 3.1.3. Citi pakalpojumi, kas tiek sniegti “Ryanair”

- (30) Kā apkalpošanas aģents lidosta “Ryanair” nodrošina arī rezervēšanas un biļešu izplatīšanas iespēju. Saskaņā ar vienošanos “Ryanair” lidostai maksā komisijas maksu [...] apmērā par visām jaunām “Ryanair” rezervācijām (izņemot nodokļus, maiņas maksas, citas maksas un pasažieru apkalpošanas un citus maksājumus), ko lidosta pārdevusi, pieņemot apmaksu ar debetkartēm/kreditkartēm. Komisijas maksa ir noteikta saskaņā ar šādu grafiku:
- mēneša vidējā iekasētā maksa par katru izlidojošu pasažieri līdz EUR [...]: [...] komisijas maksa par kopējo summu,
  - mēneša vidējā iekasētā maksa par katru izlidojošu pasažieri no EUR [...] līdz EUR [...]: [...] komisijas maksa par kopējo summu, un
  - mēneša vidējā iekasētā maksa par katru izlidojošu pasažieri EUR [...] un vairāk: [...] komisijas maksa par kopējo summu.

## 4. TREŠO PERSONU PIEZĪMES

### 4.1. “BTS”

- (31) “BTS” piezīmes sniedza 2008. gada 8. jūlija vēstulē.

#### 4.1.1. Vienošanās neattiecināmība uz valsti

- (32) Attiecībā uz saviem akcionāriem “BTS” turklāt paskaidroja, ka vienošanās parakstīšanas laikā (2005. gada 5. decembris) Slovērijas Republikas Satiksmes, pasta un

telekomunikāciju ministrija bija vienīgais lidostas akcionārs. Slovērijas Republikas Valsts īpašumu fonds īpašumtiesības uz “BTS” akcijām ieguva tikai vēlāk privatizācijas procesā. Tādēļ “BTS” uzskata, ka Valsts īpašumu fonda nozīmes un ietekmes turpmāka demonstrēšana nav nepieciešama.

- (33) “BTS” uzskata, ka atlaides, kas piešķirtas “Ryanair”, nekādā gadījumā netika nodrošinātas no valsts resursiem, jo “BTS” kā privātas akciju sabiedrības rīcībā nav valsts resursu. Pēc “BTS” domām, tas, ka valstij pieder “BTS” akcijas, automātiski nenozīmē valsts resursu iesaisti. Saskaņā ar EK līguma 295. pantu nenoskir valsts iestāžu īpašumtiesības un privātu personu īpašumtiesības.

- (34) “BTS” arī paskaidro, ka lēmums parakstīt vienošanos nav attiecināms uz valsti, lai gan ministrija kā vienīgais akcionārs iecēla direktoru valdes locekļus, kuri veda sarunas par šo vienošanos un to parakstīja. “BTS” uzskata, ka šie locekļi tika izvēlēti saskaņā ar “BTS” statūtiem, pamatojoties uz pārredzamu atlases procedūru; saskaņā ar Slovērijas komerckodeksu un “BTS” statūtiem direktoru valde pārvalda uzņēmuma darbības un pieņem uzņēmējdarbības lēmumus, kā arī lēmumus par darbības un organizatorisko kārtību, ja vien šādi lēmumi nav citu iestāžu kompetencē. Turklāt saskaņā ar Slovērijas komerckodeksu direktoru valdei ir jārikojas uzņēmuma interesēs un tā ir atbildīga par radīto kaitējumu, ja vien nav pierādīts, ka tās locekļi veica savus pienākumus ar profesionālu rūpību un godprātīgi uzņēmuma interesēs. Direktoru valde ir atbildīga pat tad, ja to darbības apstiprināja uzraudzības padome.

- (35) “BTS” paskaidro, ka vadība, kas veda sarunas par vienošanos un to noslēdza, rīkojās tikai pēc saviem ieskatiem, akcionāriem neiejaucoties. “BTS” vadībai nekad nav bijis pienākuma akcionāram vai jebkurai citai iestādei iesniegt apstiprināšanai uzņēmuma komercstratēģiju attiecībā uz atsevišķiem aviopārvadātājiem.

#### 4.1.2. AIP cenas salīdzinājumā ar vienošanos

- (36) Attiecībā uz pasažieru un nolaišanās maksu saskaņā ar spēkā esošo AIP lidosta norāda, ka pēdējo dažu gadu laikā maksas nav mainījušās. Tikai 2008. gadā lidostas intensīvākas izmantošanas dēļ nolaišanās maksu samazināja par 7%. Turpmāk sniegtajā tabulā ir apkopotas maksu izmaiņas laikposmā no 2003. gada līdz 2008. gadam.

2. tabula

### AIP cenu attīstība “BTS” lidostā (SKK)

Maksas (SKK)	2003. gads	2004. gads	2005. gads	2006. gads	2007. gads	2008. gads
Pasažieru nodeva (par pasažieri)	490	490	490	490	490	490
Nolaišanās maksa (par 1 tonnu lidmašīnas pacelšanās masas)	425	425	425	425	425	395

- (37) Turklāt lidosta uzskata, ka AIP norādītās cenas ir tikai ieteicamās cenas, un tās "BTS" nav saistošas. Šīs cenas ir piemērojamas aviopārvadātājiem, kuri neuzņemas nekādas citas līgumsaistības attiecībā uz "BTS" saistībā ar apkalpoto maršrutu skaitu, lidojumu biežumu, pasažieru skaitu vai savu veikto darbību laiku lidostā. "BTS" uzskata, ka jebkāda līgumiska vienošanās, kuras piemērošanas joma ir plašāka par noteikumos un standartos paredzētajiem standarta nosacījumiem, ir savstarpēji jālīdzsvaro un jāatspoguļo cenās. Tas lidostas operatoram dod iespēju diferencēt cenas par sniegtajiem pakalpojumiem saistībā ar saistībām, ko uzņēmis aviopārvadātājs, lai maksimāli palielinātu lidostas ekonomiskos ieguvumus.
- (38) "BTS" arī paskaidro, ka, tā kā vienošanās ietver klauzulu par cenu paaugstinājumu katru gadu par [...], atšķirība starp "Ryanair" cenām un AIP cenām pakāpeniski samazinās. Arī "vienreizējais" AIP cenu samazinājums 2008. gadā netika atspoguļots "Ryanair" cenās, kas vēl vairāk samazināja atšķirību.
- (39) Attiecībā uz citām publicētajām AIP cenām "BTS" turklāt paskaidro, ka maksa par piekļuvi un gaisa satiksmes kontroli nav ietverta cenā, par ko vienojusies "BTS" ar "Ryanair", jo šo pakalpojumu nesniedz "BTS". "BTS" arī paskaidro, ka saskaņā ar AIP, kas bija spēkā attiecīgajā laikposmā, lidmašīnas stāvvietā pirmās divas stundas ir bez maksas. Tādēļ "BTS" nesaskata, ka "Ryanair" gūst jebkādu faktisku labumu saskaņā ar vienošanos attiecībā uz bezmaksas stāvvietām, jo šis nosacījums, pirmkārt, atbilst spēkā esošajam AIP un, otrkārt, "Ryanair" lidmašīnas nepavada lidostā vairāk par divām stundām <sup>(10)</sup>.
- (40) Pēc "BTS" domām, iepriekš sniegtā informācija parāda, ka līgumcenas, par ko vienojusies "BTS" ar "Ryanair", nav pretrunā AIP ieteiktajām cenām, lai arī tām ir atšķirīga struktūra, lai arī tās atspoguļo saistības, ko "Ryanair" uzņēmusies, un lai arī tās "BTS" nodrošina ekonomisku ieguvumu, kurš ir salīdzināms ar citu aviopārvadātāju radīto ekonomisko ieguvumu vai ir lielāks par to. "BTS" arī paskaidro, ka atlaide par vienības cenu viena pati nevar būt iemesls apgalvojumam, ka tās saņēmējs ir guvis ekonomisku priekšrocību.

#### 4.1.3. Tirgus ekonomikas ieguldītāja princips un "Ryanair" vienošanās

- (41) "BTS" sīkāk paskaidro, ka, parakstot vienošanos, tā sākotnēji necentās panākt ne reģionālu ekonomisko attīstību, ne arī iespējamo uz iekšu vērsto ieguldījumu. Lidosta apgalvo, ka tās uzņēmējdarbības lēmuma galvenais mērķis bija palielināt ienākumus no aviācijas darbībām un no darbībām, kas nav aviācijas darbības, kā arī dažādot risku un atkarību no "SkyEurope", kurš bija lidostas vienīgais galvenais aviopārvadātājs, un izveidot stabilāku pasažieru skaita attīstību lidostā. "BTS" uzskata, ka visi šie faktori sekmētu tās tirgus vērtības pieaugumu.

#### 3. tabula

##### Regulāras satiksmes attīstība lidostā laikposmā no 2004. gada līdz 2007. gadam (pasažieru skaita ziņā)

Regulāra satiksme (pasažieru skaita ziņā)	2004. gads		2005. gads		2006. gads		2007. gads	
"Ryanair"	—	0 %	62 524	8 %	451 328	30 %	582 135	38 %
"SKYEurope"	329 463	71 %	587 048	73 %	837 325	56 %	815 459	53 %
"ČSA"	85 872	19 %	89 462	11 %	93 955	6 %	91 821	6 %
"Slovenské aerolīnie" <sup>(1)</sup>	25 705	6 %	46 899	6 %	56 165	4 %	3 568	0 %
"AIR Slovakia"	22 115	5 %	22 408	3 %	44 349	3 %	58 379	4 %
<b>Kopā</b>	<b>463 155</b>	<b>100 %</b>	<b>808 341</b>	<b>100 %</b>	<b>1 483 122</b>	<b>100 %</b>	<b>1 551 362</b>	<b>100 %</b>

<sup>(1)</sup> Slovākijas valsts aviosabiedrība, kas tika pārdota "Austrian Airlines" un kas 2006. gadā bankrotēja.

- (42) "BTS" arī apgalvo, ka, tā kā vienošanos slēdza 2005. gada decembrī, salīdzinājumam jāizmanto tajā laikā pieejamie dati, t. i., piemērojamās lidostas nodevas citās Eiropas lidostās, kas konkurēja ar "BTS", piesaistot aviopārvadātājus, kuri ir salīdzināmi ar "Ryanair".

<sup>(10)</sup> "Ryanair" lidmašīnu bāze neatrodas šajā lidostā.

- (43) "BTS" arī apgalvo, ka ir vispārzināms, ka privātās lidostas parasti sniedz atlaides aviosabiedrībām, cerot sasniegt lielāku rentabilitāti. Atlaides, kas tika piešķirtas "Ryanair", var šķist kā ekonomiska priekšrocība, ja salīdzina vienības cenas, neņemot vērā lidostas ekonomiskos ieguvumus un ietekmi. Pēc "BTS" domām, vienības cenas nevar novērtēt, neņemot vērā citus līguma noteikumus un nesaistot tās ar pārvadāto pasažieru skaitu, kopējo pasažieru skaitu gadā, lidmašīnu masu, lidojumu biežumu un skaitu gada laikā, sezonālītāti un attiecīgās izmaksas, kā arī citus faktorus, kas ietekmē lidostas rentabilitāti kopumā. Visi šie faktori ietekmē lidostas ieņēmumus un izmaksas, un tie ir jāņem vērā, salīdzinot cenas, ko piemēro atsevišķiem pārvadātājiem.
- (44) "BTS" uzskata, ka, slēdzot vienošanos, tā rīkojās kā privāts tirgus ekonomikas ieguldītājs. Pirms "Ryanair" vienošanās parakstīšanas "BTS" veica šīs vienošanās ekonomiskos aprēķinus. Lai vienotos par nosacījumiem, starp "BTS" vadību un "Ryanair" tika organizēti vairāki konferences zvani. "BTS" aprēķinos bija novērtētas izmaksas un paredzamie ieņēmumi saistībā ar vienošanos, un šo aprēķinu pamatā bija dažādu lidostu pieredze attiecībā uz zemo cenu aviosabiedrībām.
- (45) "BTS" turklāt paskaidro, ka vienošanās noslēgšanas brīdī lidostai bija pietiekama darbības jauda, lai turpmākajos gados palielinātu pasažieru skaitu, un tādēļ tā negaidīja fiksēto izmaksu papildu palielināšanos saistībā ar palielinātu jaudu. "BTS" arī apgalvo, ka vienošanās ar citu aviopārvadātāju, lai nodrošinātu tādu pašu pasažieru skaita pieaugumu, kādu nodrošināja "Ryanair", būtu noslēgta ar salīdzināmiem nosacījumiem. Attiecībā uz to pakalpojumu veidu, ko "BTS" sniedza "Ryanair" pasažieriem un lidmašīnām, lidosta paskaidro, ka šie pakalpojumi ir būtiski lētāki par pakalpojumiem, kuri tiek sniegti standarta pārvadātājiem.
- (46) "BTS" paskaidro, ka ieņēmumi no "Ryanair" vienošanās nodrošina "garantētu ienākumu" plūsmu. To jo īpaši nosaka vienošanās 2.1. pants: laikposmā no 2009. gada 1. jūlija līdz 2016. gada 30. jūnijam "Ryanair" ir "BTS" jāmaksā par ne mazāk kā [...] lidojumiem dienā, pat ja tā šajā laikposmā veic mazāk lidojumu. "BTS" uzskata, ka šī "Ryanair" apņemšanās ļauj labāk plānot ilgtermiņa ieguldījumus lidostā. Turklāt "BTS" paskaidro, ka, pateicoties "Ryanair", lidostā būtiski palielinājās ieņēmumi no pakalpojumiem, kas nav aviācijas pakalpojumi.
- (47) Attiecībā uz mehānismu vienošanās noteikumos paredzētu atlaižu piemērošanu jauniem galamērķiem "BTS" uzsver, ka atlaidi nevar aprēķināt saistībā ar pirmo vienošanās spēkā esamības gadu, bet gan saistībā ar pirmajiem 12 mēnešiem, sākot no attiecīgo galamērķu apkalpošanas sākuma.
- (48) Attiecībā uz atlaidēm tā dēvētajiem "jaunajiem galamērķiem" "BTS" arī uzskata, ka šādas atlaides nerada selektīvu ekonomisku priekšrocību "Ryanair", jo "BTS" ir gatava piedāvāt cenas ar atlaidēm galamērķiem, kas atbilst attiecīgajiem kritērijiem, kurus paredz vienošanās, un kas lidostai nodrošina ekonomisku ieguvumu. "BTS" arī uzsver, ka pārvadātājs ir tiesīgs saņemt cenu ar atlaidi tikai tad, ja tas veic vismaz [...] lidojumus nedēļā uz regulāru galamērķi. Ar B 737-800 lidmašīnas paredzamo obligāto jaudas izmantojumu (63 %) <sup>(11)</sup> tas nozīmē vismaz 90 000 jaunu pasažieru gadā, kas atbilst vairāk nekā 6,5 % no kopējā pasažieru skaita, ko lidosta apkalpoja vienošanās parakstīšanas laikā, un kas arī atbilst vairāk nekā 4,3 % no kopējā pasažieru skaita, ko lidosta apkalpoja 2007. gadā.
- (49) Tajā pašā laikā jānorāda, ka līdz šai dienai tikai viens no "Ryanair" galamērķiem kopš vienošanās parakstīšanas ir atbildis nosacījumiem par atlaides piešķiršanu, proti, Frankfurte (Hāna). Vienošanās parakstīšanas laikā neviens cits aviopārvadātājs neveica un arī tagad neveic regulārus lidojumus uz šo galamērķi, tādēļ "Ryanair" nav pārņēmis esošus pasažierus no cita aviopārvadātāja.
- (50) Turklāt "BTS" paskaidro, ka, ja aviopārvadātājs atbilst nosacījumiem par "jauno galamērķi", ekonomiskais ieguvums no šāda galamērķa pat pēc vislielākās atlaides piešķiršanas pirmajā gadā ir vairāk nekā [...] gadā, kas ir par [...] vairāk nekā no parasta vidēja galamērķa, kuru apkalpo cits aviopārvadātājs, veicot trīs lidojumus nedēļā saskaņā ar AIP cenām (t. i., [...]), un kas ir gandrīz par [...] vairāk nekā cita pārvadātāja galamērķis, veicot piecus lidojumus nedēļā saskaņā ar AIP cenām (t. i., [...]).
- (51) "BTS" uzskata, ka jauns galamērķis būtiski sekmē lidostas izaugsmi un attīstību jo īpaši lidostas jaudas (terminālu ēkas un skrejceļi) intensīvākas izmantojamības dēļ un ieguvums no lieliem ieņēmumiem, kas gūti šādā jaunā galamērķa ieviešanas dēļ, lielā mērā pārsniedz sniegtās atlaides un būtiski palielina uzņēmuma esošās fiksētās izmaksas <sup>(12)</sup>, kā arī vienlaikus lidostas sniegto pakalpojumu cenu ilgtspēju (sk. AIP cenu attīstību). "BTS" arī apgalvo, ka šāds jauns galamērķis sekmē arī regulāras satiksmes daļas pieaugumu lidostā un samazina lidostas

<sup>(11)</sup> Pēc "BTS" domām, sūdzības iesniedzējs nepareizi uzskata, ka "Ryanair" noslodzes faktors ir 83 %. Ne "Ryanair", ne kāds cits salīdzināms aviopārvadātājs nekad nav sasniedzis šādu noslodzes faktoru lidostā. "Ryanair" var salīdzināt tikai ar citiem zemo cenu pārvadātājiem, kuri darbojas "BTS" (piemēram, "SkyEurope" 2005. gadā) un kuri gadā, kad tika parakstīta "Ryanair" vienošanās, sasniegta 63 % noslodzes faktoru.

<sup>(12)</sup> "BTS" arī paskaidro, ka gandrīz 100 % darbības jaudas izmaksu, neietverot lidmašīnu apkalpošanas izmaksas (termināls, skrejceļi un citas teritorijas, nolietojums, procenti, remontdarbi un apkope, energoresursi, pakalpojumi, IT sistēmas licences, personāla izmaksas un administrācija), var uzskatīt par uzņēmuma fiksētajām izmaksām, kas būtiski nemainās atkarībā no izmaiņām pasažieru skaitā, kuru apkalpo lidosta.



jaudas neregulāru izmantojumu, ko rada vasaras (čartera) lidojumi, kuri ir visbūtiskākie faktori, kas skar vajadzību veikt ieguldījumus jaunas lidostas jaudas radīšanā un kas negatīvi ietekmē lidostas budžetu, radot nolietojumu un procentus, un rezultātā rada vajadzību palielināt sniegto pakalpojumu cenas.

- (52) "BTS" precizē, ka nosacījumos par atlaižu piešķiršanu jauniem galamērķiem jāņem vērā prasība veikt septiņus lidojumus nedēļā, ko "Ryanair" izpildīja tikai attiecībā uz galamērķi Frankfurtē (Hāna). Tomēr "Ryanair" sāka lidojumus uz vairākiem "jauniem" galamērķiem, kuriem tā nesaņēma atlaides, jo nedēļas lidojumu biežums nebija pietiekams (piemēram, Stokholma (Skavsta), Īstmidlenda, Bristole un Brēmene).
- (53) Attiecībā uz maršrutu rentabilitāti "BTS" paskaidro, ka tās rīcībā nav šāda informācija un ka maršruta rentabilitāti var novērtēt tikai aviopārvadātājs. Kopš pakalpojumu sniegšanas sākuma "BTS" lidostā "Ryanair" ir atcēlusi tikai vienu maršrutu (Bratislava–Brēmene, Vācija). Maršrutu atcēla pēc astoņiem darbības mēnešiem, lai gan "Ryanair" samaksāja par to atrunāto cenu (t. i., zemāku par AIP noteikto). "BTS" norāda, ka tas ir labs piemērs tam, ka jebkādas atlaides piešķiršana par galamērķiem saskaņā ar parastiem tirgus nosacījumiem nav pietiekams faktors, lai uzturētu nerentablu maršrutu.

#### 4.1.4. Atbalsta saderība

- (54) "BTS" uzskata, ka vienošanās "Ryanair" nenodrošināja priekšrocību, jo tās pamatā bija tirgus noteikumi, un ka tādēļ tā nav valsts atbalsts. Tāpēc tā nesniedza paskaidrojumus par saderības kritērijiem.
- (55) "BTS" arī uzskata, ka 2005. gada vadlīnijas nav juridiski saistoši tiesību akti Kopienas tiesībās, t. i., tās nav saistošas ES dalībvalstīm un fiziskām un juridiskām personām. Tikai regulas, direktīvas un lēmumi ir saistoši. Ieteikumiem un atzinumiem nav saistoša spēka. Turklāt "BTS" apgalvo, ka vienošanos noslēdza 2005. gada 5. decembrī, savukārt 2005. gada vadlīnijas publicēja 2005. gada 9. decembrī, un ka tās šai lietai nepiemēro ar atpakaļejošu spēku.

#### 4.2. "Ryanair"

- (56) "Ryanair" savas piezīmes (2008. gada 8. augusts) sāka, norādot, ka, pēc tās domām, oficiālas izmeklēšanas procedūras uzsākšana bija netaisnīga un nevajadzīga.

Aviosabiedrība arī paziņoja, ka tā pauž nožēlu par to, ka Komisija "Ryanair" nedeva iespēju piedalīties iepriekšējā pārbaudē.

- (57) Attiecībā uz lietas būtību "Ryanair" uzskata, ka Komisijai savs viedoklis bija jābalsta uz standarta komerciāliem pasākumiem un, cita starpā, uz pierādījumiem no salīdzināmām lidostām, ko "Ryanair" iesniedza "Charleroi" izmeklēšanā, un uz šā pamata Komisijai bija jāpieņem lēmums, ka šī vienošanās atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un līdz ar to tā nav valsts atbalsts.

#### 4.2.1. Vienošanās neattiecināmība uz valsti

- (58) Attiecībā uz vienošanās finansēšanu, izmantojot valsts resursus, un tās neattiecināmību uz Slovākijas iestādēm "Ryanair" uzskata, ka "BTS", slēdzot vienošanos, rīkojās autonomi un ka tādēļ šajā gadījumā nav iesaistīts valsts pasākums.
- (59) Pēc "Ryanair" domām, sūdzības iesniedzēju ietekmējuši "Ryanair" iebildumi pret to, ka Vīnes lidosta pārņemt "BTS", un vienošanās slēgšanas laiks kā pierādījums valsts atbalsta piešķiršanai, un aviosabiedrība arī domā, ka sūdzības iesniedzējs ir palielinājis šķietamo "Ryanair" piešķirtās iespējamās priekšrocības apmēru.
- (60) Lai gan "Ryanair" apliecina, ka "BTS" privatizācijas procesā<sup>(13)</sup> pircēja izvēle patiesi izraisīja ar konkurenci saistītas bažas, tā uzskata, ka, ņemot vērā "Ryanair" situāciju, būtu absurdi secināt, ka aviosabiedrība ir pret lidostas privatizāciju vai ka tā iebilda pret to, ka Vīnes lidosta pārņem "BTS", jo vienošanās, iespējams, varētu būt spēkā tikai, ja lidosta piederētu valstij, jo ir nepieciešams valsts atbalsts. "Ryanair" arī paskaidro, ka tā nebija pret "BTS" privatizāciju kā tādu, bet gan pret lidostas pircēja (Vīnes lidosta) izvēli, jo tas būtu likvidējis konkurences spiedienu, ko radīja Bratislavas lidosta attiecībā uz Vīnes lidostu, un būtu izslēdzis izvēles iespēju aviosabiedrībām, kuras vēlas apkalpot teritoriju, kas ietver Slovākijas Republikas, Austrijas, Ungārijas un Čehijas Republikas daļas.

- (61) Attiecībā uz vienošanās noslēgšanas laiku "Ryanair" paskaidro, ka pirms vienošanās noslēgšanas notika ilgstoša sagatavošanās un sarunas starp "Ryanair" un "BTS", kas sākās vismaz 2003. gada decembrī. Vienošanās patiesi noslēdza 2005. gada 5. decembrī, lai gan pēdējais piedāvājumu iesniegšanas termiņš bija 2006. gada 24. janvāris, t. i., vairāk nekā pusotru mēnesi vēlāk.

<sup>(13)</sup> Šis process netika īstenots.

(62) Turklāt "Ryanair" arī paskaidro, ka laikposmā no 2005. gada septembra līdz 2006. gada martam tai bija plānots saņemt 20 lidmašīnas, no kurām ne vairāk kā četras bija paredzēts izmantot "BTS" darbībām. Šo darbības apsvērumu dēļ vienošanās noslēgšanu nevarēja atlikt uz vairāk nekā desmit mēnešiem, gaidot uz privatizācijas piedāvājumu noslēgšanu un Slovērijas Republikas Pretmonopola biroja apstiprinājumu (pirmais termiņš bija 2006. gada 15. augusts ar pagarinājumu par 45 dienām līdz 2006. gada oktobrim).

#### 4.2.2. Paskaidrojumi par AIP un tajā ietvertajām lidostas pakalpojumu maksām

(63) Attiecībā uz AIP "Ryanair" uzskata, ka šis dokuments sniedz tikai norādes un nav "BTS" saistošs sarunās ar aviosabiedrībām. Turklāt AIP nodrošina īpašas atlaides un atvieglojumus attiecībā uz tā noteikumiem, tādējādi publiskojot tādu atlaižu pieejamību, par ko var vest sarunas starp lidostas operatoriem un aviosabiedrībām katrā gadījumā atsevišķi.

(64) Attiecībā uz standarta stāvvietas maksu, ko piemēro, ja lidmašīna tiek novietota stāvvietā ilgāk par divām stundām, "Ryanair" paskaidro, ka šī maksa uz to neattiektos tās darbību specifisko iezīmju dēļ un tādēļ, ka Bratislavas lidosta nav "Ryanair" "bāze". "Ryanair" lidmašīnas nekad netiek novietotas "BTS" stāvvietā, un "Ryanair" ātrā apgrozījuma procesa dēļ aviosabiedrības lidmašīnas lidostā katru reizi pavada tikai 25 minūtes un nekad netiek novietotas īpašajās stāvvietu zonās.

(65) Attiecībā uz jaunu maksu ieviešanu "Ryanair" uzskata, ka Komisijas interpretācija ir maldinoša, jo liek noprast, ka uz "Ryanair" jaunas maksas neattieksies. Tomēr šādas maksas vienkārši tieši iekasēs "BTS", nevis "Ryanair". "Ryanair" arī paskaidro, ka šādas maksas, ja tās tieši iekasēs "Ryanair", negatīvi ietekmētu aviosabiedrības uzņēmējdarbības modeli un pasažieru skaitu.

(66) Turklāt "Ryanair" apgalvo, ka, ja konkrētas standarta maksas, kas piemērojamas lidostā, tiktu likvidētas vai samazinātas, aviosabiedrība negūtu nekādu labumu, jo apvienoto nolaišanās, lidostas izlidošanas un apkalpošanas maksu, kuru paredz vienošanās, nesamazina, ja tiek samazinātas lidostas standarta maksas. Slēdzot vienošanos, "Ryanair" uzņemas šādu risku. Un šis risks faktiski īstenojās, jo nolaišanās maksa 2008. gada janvārī tika samazināta par 7,1 %. Turklāt vienošanās paredz pakalpojuma maksas ikgadēju paaugstinājumu par [...].

#### 4.2.3. Vienošanās atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam

(67) "Ryanair" apstrīd Komisijas provizoriskos secinājumus, ka nav atbilstības privāta tirgus ekonomikas ieguldītāja prin-

cipam, jo Slovērijas iestādes starp vienošanās nodrošinātajām priekšrocībām ir minējušas reģionālās ekonomikas attīstību, iespējamo ieguldījumu ieplūdumu un citu sekundāru un terciāru ekonomisko ietekmi.

(68) Tā arī paskaidro, ka "BTS" galvenais mērķis bija optimizēt pasažieru skaitu un konkurēt lidostu pakalpojumu tirgū un ka "BTS" savu lēmumu balstīja uz nepārtraukti atjauninātām finanšu analizēm, ko var apstiprināt arī vēstulju apmaiņa starp "BTS" un "Ryanair" garā sarunu procesa laikā, kurš sākās 2003. gada decembrī. "Ryanair" norāda, ka, piemēram, "BTS" 2003. gada 12. decembra vēstule, kurā ietverts starpposma piedāvājums par atlaidēm, norāda uz to, ka lidosta bija veikusi finansiālo izmaksu un ieguvumu analīzes. Turklāt "Ryanair" norāda, ka arī no 2004. gada 16. novembra elektroniskā pasta izriet, ka "BTS" analizējusi riskus saistībā ar vienošanos, piemēram, lidosta piekrita pakalpojuma maksā ietvert tikai tās maksas, kuras tā kontrolē (piemēram, pakalpojuma maksā tā neietvēra gaisa satiksmes kontroli, jo šo maksu "BTS" nekontrolē). "Ryanair" arī sniedz piemēru, ka tā "BTS" iesniedza UNISYS ziņojumu par sekundāru lidostu spēju pārņemt daļu no primāru lidostu satiksmes.

(69) "Ryanair" paskaidro, ka maksas, ko tā maksāja "BTS", ir tādas pašas kā citās salīdzināmās lidostās vai pat augstākas (piemēram, privātā Blekpūlas lidosta Apvienotajā Karalistē). "Ryanair" apgalvo, ka tā Komisijai sniedza arī piemērus par maksām vairākās privātās un privāti finansētās lidostās "Charleroi" lietas administratīvās un tiesu procedūras dažādos posmos, un atsaucas uz apgalvojumiem, datiem un secinājumiem, kas sniegti "Charleroi" lietā turpmākiem paskaidrojumiem. Pēc aviosabiedrības domām, nav vajadzības veikt sarežģītu ekonomisku novērtējumu; jāpietiek ar vienkāršu privātu un privāti finansētu lidostu maksu salīdzinājumu.

(70) "Ryanair" arī uzskata, ka, tā kā ar 2009. gada 1. jūliju no Bratislavas lidostas tā ir apņēmusies apkalpot vismaz [...] maršrutus dienā, kas atbilst vairāk nekā 2 miljoniem pasažieru gadā, pieņemot, ka noslodzes faktors ir 75 %, aviosabiedrība lidostai nodrošināja stabilu ienākumu plūsmu. Turklāt "Ryanair" norāda, ka šos ienākumus garantēja soda nauda, kas būtu maksa par [...] maršruti dienā, ja "Ryanair" neizpildītu šo apņemšanos. Tādēļ aviosabiedrība domā, ka zemāku maksu piemērošana lidostā tika īstenota, ņemot vērā ekonomisko priekšrocību, tāpēc tā atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.

(71) Turklāt pakalpojuma maksa par jauniem galamērķiem ir balstīta uz lidojumu biežumu (septiņi lidojumi nedēļā) un atbilst vairāk nekā 100 000 pasažieriem gadā (ar pieņēmumu, ka noslodzes faktors ir 75 %). "Ryanair" paskaidro, ka atlaides par jauniem galamērķiem aviosabiedrības piezīmju sagatavošanas laikā attiecās tikai uz

maršrutu Bratislava–Frankfurte (Hāna). Tā arī apgalvo, ka atlaides, ko “BTS” piešķirusi par jauniem galamērķiem, atbilst nozares praksei, jo daudzas privātas un valstij piederošas lidostas piemēro tāda paša vai augstāka līmeņa atlaides par jauniem galamērķiem.

(72) “Ryanair” arī paskaidro, ka, nodrošinot lidostai lielu skaitu pasažieru, tā palīdz maksimāli palielināt ar aviāciju nesaistīto ieņēmumu un terminālu izmantošanu. Ar aviāciju nesaistītie ieņēmumi ietver pasažieru stāvvietu maksas, ieņēmumus no uzņēmumiem, kas piesaistīti lidostai, piemēram, automašīnu noma, veikali, pasta nodaļas un restorāni, ieņēmumi no lidostas transporta uz tuvākajām pilsētām, kā arī ieņēmumi no reklāmas. Turklāt “Ryanair” uzskata, ka lidosta var nodrošināt papildu ieņēmumus saistībā ar biļešu un papildu bagāžas komisijas maksām, kā arī ietaupīt izmaksas, izmantojot atšķirīgas reģistrācijas procedūras.

(73) “Ryanair” noraida sūdzības iesniedzēja pieņēmumus, ka tās lidmašīnu noslodzes faktors, iespējams, ir 84 % un ka maksimālā pacelšanās masa uz lidmašīnu ir 69,9 tonnas. Šie pieņēmumi ir pārspīlēti, lai palielinātu “Ryanair” piešķirtās iespējamās priekšrocības apjomu. “Ryanair” paskaidro, ka sarunu laikā ar “BTS” aviosabiedrības pieņēmums par noslodzes faktoru uz lidmašīnu bija 75–80 %, ko apstiprināja *ex-post* statistika. Maksimālā pacelšanās masa “Ryanair” lidmašīnai, kas lido uz Bratislavas lidostu un no tās, ir 67 tonnas.

(74) Pēc “Ryanair” domām, jau 2005. gadā bija paredzams, ka ar “BTS” noslēgtā vienošanās lidostai nodrošinās lielāku peļņu un tādējādi arī pievienoto vērtību akcionāriem. Aviosabiedrība ir noslēgusi līdzīgus līgumus ar citām privātām un valsts lidostām, piemēram, Londonas Stanstedas lidostu, Londonas Lūtonas lidostu, Prestviku vai Hānu.

#### 4.2.4. Selektivitātes neesamība

(75) “Ryanair” domā, ka šim pasākumam pietrūkst selektivitātes, jo vienošanos noslēdza neekskluzīvi, un jebkurš cits aviopārvadātājs varēja saņemt tādas pašas nosacījumus, kādi “Ryanair” piešķirti saskaņā ar tās saistībām. Tā arī uzskata, ka vienošanās nodrošina pārredzamību un nediskrimināciju attiecībā uz citām aviosabiedrībām piedāvāto finanšu un darbības nosacījumu piemērošanu.

(76) “Ryanair” paskaidro, ka vienošanās noslēgšanas laikā lidosta neizmantoja pilnu savu jaudu un ka tā būtu varējusi uzņemt “Ryanair” konkurentus. Tā apgalvo, ka “SkyEurope” tika piešķirti vismaz tādi paši nosacījumi kā “Ryanair”, jo “SkyEurope” saistības bija salīdzināmas.

#### 4.2.5. Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm un konkurences izkroplošana

(77) “Ryanair” apstrīd Komisijas provizoriskos secinājumus procedūras uzsākšanā saistībā ar konkurences izkroplošanu un ietekmi uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Jo īpaši tā iebilst pret to, ka Komisija neanalizēja pasākumus starp konkurējošām aviosabiedrībām un lidostām.

#### 5. SLOVĀKIJAS PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

(78) Slovākijas iestādes savas piezīmes sāka, apgalvojot, ka tās pilnībā atbalsta “BTS” un “Ryanair” apgalvojumus par to, ka vienošanās nav saistīta ar valsts atbalstu “Ryanair” un ka tā noslēgta saskaņā ar tirgus noteikumiem.

(79) Attiecībā uz vienošanās attiecināmību uz valsti iestādes jo īpaši uzsver, ka vienošanos noslēdza tikai pēc ilgstoša sarunu procesa starp lidostas vadību un “Ryanair”. Pēc Slovākijas iestāžu domām, ja vienošanās būtu attiecināma uz valsti, sarunu process būtu bijis ātrāks. Ir arī skaidrs, ka vienošanās netika noslēgta spiediena ietekmē. Iestādes arī apgalvo, ka lidosta ir neatkarīga no vietējām un reģionālām iestādēm un ka tā spēja finansēt savas darbības izmaksas, izmantojot savus ieņēmumus un bez iestāžu iejaukšanās.

(80) Slovākijas iestādes arī apgalvo, ka “BTS” rīkojās kā tirgus ieguldītājs ar mērķi lidostai iegūt vislabvēlīgākos līguma noteikumus. “BTS” bija nesen Finanšu ministrijai iesniegusi 2003. gada nogalē sagatavotu ziņojumu, ko izstrādājis konsultāciju uzņēmums attiecībā uz zemo cenu stratēģiju lidostā. Šā ziņojuma mērķis bija aprakstīt zemo cenu aviosabiedrību uzņēmējdarbības darbības un tendences pasaulē un Centrāleiropā, lai lidostas vadībai sniegtu ieteikumus saistībā ar cenām, kā arī mārketinga un finanšu jautājumiem. Vēl vienu analīzi veica 2004. gada aprīlī, lai novērtētu pasažieru skaita pieaugumu lidostā un cenu iespējas.

(81) Slovākijas iestādes apstiprina, ka “BTS” arī piemēroja vai piedāvāja atlaides par jauniem plānotiem galamērķiem citiem pārvadātājiem, piemēram, “Easyjet” un “SkyEurope”, un ka vienošanās ar “Ryanair” neietvēra īpašu atkāpi. Tās arī apgalvo, ka “jauna galamērķa” definīcija bija salīdzināma ar citiem pārvadātājiem piemēroto definīciju un ka “Ryanair” nekādā veidā netika nodrošināta priekšrocība.

(82) Slovākijas iestādes arī paskaidro, ka, lai gan tās uzskata, ka vienošanās ar “Ryanair” neietver valsts atbalstu, tās lūgušas lidostai veikt *ex-post* analīzi attiecībā uz vienošanās rentabilitāti. No analīzes rezultātiem izriet, ka vienošanās rezultātā laikposmā no 2006. līdz 2007. gada lidostas rentabilitāte bija 8,5 % līdz 10 %.

## 6. ATBALSTA ESAMĪBA

### 6.1. Valsts atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu

- (83) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- (84) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tādēļ, lai noteiktu, vai šis pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jābūt atbilstībai visiem šiem nosacījumiem. Jo īpaši finansiālajam atbalstam jāatbilst šādiem nosacījumiem:
- jābūt piešķirtam no valsts vai valsts resursiem,
  - jāatbalsta konkrēti uzņēmumi vai konkrētu preču ražošana,
  - jāizkropļo vai jārada draudi izkropļot konkurenci, un
  - jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.
- (85) Šajā gadījumā Slovākijas iestādes apgalvo, ka "BTS" ir rīkojusies tā, kā tirgus ekonomikas ieguldītājs būtu rīkojies līdzīgā situācijā. Tādā gadījumā "Ryanair" ar vienošanos nav saņēmusi priekšrocību un pasākumā nav iesaistīts valsts atbalsts.

### 6.2. Tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošana

- (86) Novērtējot, vai vienošanās tika noslēgta saskaņā ar parastiem tirgus nosacījumiem, Komisijai jāizvērtē, vai līdzīgos apstākļos privāts ieguldītājs, kas darbojas saskaņā ar parastiem tirgus ekonomikas nosacījumiem, būtu iesaistījies tādos pašos vai līdzīgos komerciālos pasākumos, kādos iesaistījās "BTS" <sup>(14)</sup>.
- (87) Abas ieinteresētās personas (t. i., "BTS" un "Ryanair") apgalvo, ka arī citas privātas un valstij piederošas lidostas piešķir atlaides, kuru pamatā ir pasažieru skaits, kā arī atlaides par jauniem galamērķiem, paredzot savas rentabilitātes palielināšanos un infrastruktūras labāku izmantošanu. Tādējādi ieinteresētās personas uzskata, ka Komisijai tās privātā tirgus ieguldītāja tests jāierobežo, veicot tikai vienošanās noteikto maksu salīdzinājumu ar lidostu maksām, ko zemo cenu aviosabiedrībām piemēro citas Eiropas lidostas. Jo īpaši "Ryanair" apgalvo, ka Bratislavas

lidostas maksas ir līdzīgas maksām, ko piemēro salīdzināmas lidostas (piemēram, Blekpūlas lidosta Apvienotajā Karalistē) vai pat augstākas par tām.

- (88) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka, lai gan citās Eiropas lidostās piemērotās maksas var nodrošināt ļoti vispārīgu kritēriju attiecībā uz lidostu pakalpojumu cenām, tās neļauj secināt, ka "BTS" šajā gadījumā ir rīkojusies kā privāts ieguldītājs.
- (89) Ieņēmumu un izmaksu struktūra katrā lidostā ir atšķirīga. Šīs struktūras it sevišķi ir atkarīgas no lidostas attīstības līmeņa, jo īpaši attiecībā uz pasažieru skaitu, aviosabiedrībām, kas apkalpo lidojumus no lidostas un uz to, pieejamo jaudu (pārmērīga jauda, jaudas ierobežojumi vai nepieciešamība veikt jaunus ieguldījumus pasažieru skaita palielināšanās dēļ), infrastruktūras darbmūžu, aizstāšanas ieguldījumu nepieciešamību, nolietojuma līmeņiem, regulatīvo nastu, kura var atšķirties katrā dalībvalstī, kā arī vēsturiskiem parādiem un saistībām. Komisija arī piebilst, ka vienošanās ar aviosabiedrībām katrā lidostā var būt atšķirīgas un ka tās var būt atkarīgas no lidostas atrašanās vietas pievilcības attiecīgajai aviosabiedrībai un tās konkurentiem, teritorijas izmēra un piedāvāto pakalpojumu līmeņa.
- (90) Tādēļ Komisija uzskata, ka jautājums par to, vai vienošanās nodrošina priekšrocību "Ryanair", ir jāizvērtē saistībā ar Bratislavas lidostas nosacījumiem un nevis citās Eiropas lidostās piemēroto maksu vienkāršu salīdzinājumu, kuru raksturpazīmes var atšķirties.
- (91) Saskaņā ar tiesu prakses principiem Komisijai ir jāsalīdzina "BTS" rīcība ar tāda privāta operatora rīcību, ko vada rentabilitātes izredzes <sup>(15)</sup>. "BTS" apgalvo, ka tā rīkojās racionāli, taču neiesniedza Komisijai oficiālu rakstisku ziņojumu.
- (92) Tiesa "Stardust Marine" spriedumā atzina, ka "[...] vai valsts ir rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas principu vadīts ieguldītājs, ir jāņem vērā stāvoklis laikposmā, kad tika veikti finansiāli atbalsta pasākumi, lai tādējādi varētu novērtēt, vai valsts rīcība ir bijusi ekonomiski saprātīga, un ir jāatturas no vērtējuma, kura pamatā ir vēlāka situācija" <sup>(16)</sup>.
- (93) Lai varētu veikt privāto ieguldītāju pārbaudi, Komisijai ir jāņem vērā stāvoklis laikposmā, kad tika parakstīta vienošanās. "BTS" vienošanos ar "Ryanair" parakstīja 2005. gada 5. decembrī. Komisijai savs novērtējums jāpamato arī uz informāciju un pieņēmumiem, kas operatoram bija pieejami vienošanās parakstīšanas laikā.

<sup>(14)</sup> Lai veiktu šo novērtējumu, Komisija ir ekspertam Moore Stephens (turpmāk "Komisijas eksperts") uzdevusi veikt pētījumu. Komisijas eksperts ir izanalizējis finanšu datus un pieņēmumus, kas ir "Ryanair" vienošanās pamatā. Šā pētījuma veikšanā palīdzību sniedza "BTS", un Komisijas ekspertam tika nodrošināta piekļuve visiem vajadzīgajiem dokumentiem datu telpā, kā arī "BTS" vadībai. Viņam tika sniegta neierobežota piekļuve lidostas finanšu, līguma un citiem dokumentiem.

<sup>(15)</sup> Komisijas spriedums lietā C-305/89 *Itālija pret Komisiju* ("Alfa Romeo"), 1991, ECR I-1603, 20. punkts; spriedums lietā T-296/97 "*Alitalia*" pret Komisiju, 2000, ECR II-3871, 84. punkts.

<sup>(16)</sup> Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums lietā C-482/99 *Francija pret Komisiju* (turpmāk "Stardust Marine" spriedums), 2002, *Recueil*, I-04397. lpp., 71. punkts.

- (94) Saskaņā ar vienošanos (2.1. pants) "Ryanair" apņēmas no 2009. gada vidus nodrošināt, ka tā apkalpo ne mazāk kā [...] esošus galamērķus dienā. Pēc 2009. gada vidus tika paredzēta daudz mazāka izaugsme. Vienošanās 6.4. pantā noteikts, ka cena par standarta galamērķi ir EUR [...] par lidojumu (ielidošana un izlidošana), kas gadā palielinās par [...].
- (95) Saskaņā ar vienošanās 6.3. pantu par jauniem galamērķiem piemēro samazinātu likmi EUR [...] apmērā par katru lidmašīnas lidojumu turp un atpakaļ, un šī likme palielinātos par EUR [...] gadā sešu gadu laikposmā, sākot no jaunā galamērķa ieviešanas. Arī lidostas sniegtā informācija liecina, ka jauni galamērķi veidotu ne vairāk kā 20 % no kopējā galamērķu skaita, ko apkalpo "Ryanair" <sup>(17)</sup>.
- (96) Uz šāda pamata lidosta varēja paredzēt ieņēmumus, ko nodrošinātu vienošanās ar "Ryanair". Jāuzsver, ka šādos ieņēmumos ņem vērā tikai aviācijas ieņēmumus un nevis netiešos ieņēmumus.
- (97) Komisija piebilst, ka "Ryanair" apņemšanās dēļ apkalpot ne mazāk kā [...] maršrutus no lidostas dienā, "BTS" vienošanās spēkā esamības laikā varēja paredzēt stabilus un paredzamus ieņēmumus.
- (98) Aplēses par lidostas izmaksām vienošanās spēkā esamības laikā veica, paredzot faktiskās izmaksas <sup>(18)</sup> līdz 2016. gadam, pamatojoties uz lidostas darbības plānu.
- (99) Daļa katru attiecīgo izmaksu pozīcijas bija attiecināta uz vienošanos saskaņā ar kodiem, kas apzīmēja pasažieru daļu (29,38 % pasažieru 2007. gadā), lidmašīnu kustību lidostā (12,69 % – 2007. gadā), maksimālo pacelšanās masu (19,07 %) un administratīvās vajadzības, kuras attiecināmas uz vienošanos, kā arī "Ryanair" piedāvāto pakalpojumu līmeni. Gada plānotie izmaksu attiecināšanas kodi ir sīkāk attēloti 4. tabulā, kas parāda, ka izmaksu daļa, ko sedz "Ryanair", palielinās, paplašinoties tās darbībai lidostā.

## 4. tabula

## Izmaksu sadales principi attiecībā uz "Ryanair" vienošanos, 2008.–2016. gads

Izmaksu attiecināšanas kodi	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.
Pasažieri	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksimālā pacelšanās masa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Lidmašīnu kustība lidostā	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Administrācija	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (100) Tādēļ izmaksas bija saplānotas līdz 2016. gadam, veicot šādus galvenos pieņēmumus, pamatojoties uz lidostas darbības plānu:
- gada nolietojumu pamato ar ieguldījumu programmu, kas ietver jauna termināla izmaksas un krasi palielinās jaunā termināla izbūves laikā no 2009. gada līdz 2012. gadam,
  - personāla izmaksu pamatā ir pieņēmums, ka darbinieku skaits palielināsies par 50 % attiecībā pret pasažieru skaita palielinājumu gadā, reizinot ar vidējo algu katram darbiniekam, ko savukārt reizina ar gada inflācijas likmi,

<sup>(17)</sup> Saistībā ar iespējamo maksu diskrimināciju starp pārvadātājiem "BTS" lidostā Komisija secina, ka "Ryanair" pakalpojuma maksa par pasažieri 2008. gadā ir salīdzināma ar maksu par pasažieri, ko maksāja "SkyEurope", piemēram, "SkyEurope" 2008. gadā pārvadāja 892 939 pasažierus un samaksāja maksu [...] apmērā par pasažieri, tostarp lidmašīnas stāvvietas maksu lidostā; salīdzinājumā ar iepriekš aprakstīto "Ryanair" pārvadāja 762 541 pasažieri un samaksāja maksu [...] apmērā par pasažieri, un šajā maksā nebija iekļauta lidmašīnas stāvvietas maksa. Tādējādi "BTS" maksas atšķiras tikai atkarībā no sniegtā pakalpojuma līmeņa un pārvadāto pasažieru skaita. Komisija oficiālās izmeklēšanas gaitā nesaņēma pretrunīgas piezīmes no "Ryanair" "BTS" konkurentiem.

<sup>(18)</sup> Aprēķinos izmaksu bāze attiecas uz 2007. gadu; 2005. gada izmaksas bija zemākas.

- energoresursu patēriņa (gāze, elektroenerģija) un ūdensapgādes izmaksas aprēķina, pieņemot, ka tie palielināsies par 25 % no paredzētā pasažieru skaita palielinājuma, reizinot ar gada inflācijas likmi un pieskaitot vienreizēju palielinājumu 35 % apmērā 2010. gadā, lai atspoguļotu jaunā termināļa 1. posma sākšanu; saistībā ar jaunā termināļa 2. posma sākšanu 2012. gadā nepastāv atbilstīgs palielinājums, jo 2. posmā esošu ēku aizstāj ar jaunu ēku, tādēļ nav energoresursu izmantojuma neto palielinājuma,
  - remontdarbu un apkopes izmaksu pamatā ir pieņemtais palielinājuma koeficients 50 % apmērā no paredzētā pasažieru skaita palielinājuma koeficienta, reizinot ar gada inflācijas likmi,
  - gada inflācijas līmenis pamatots ar Slovākijas Finanšu ministrijas plānoto līmeni,
  - valūtas maiņas kurss, ko izmanto SKK konvertēšanai EUR, ir fiksēts ar likmi, kāda bija vienošanās parakstīšanas dienā (37,798 SKK/EUR).
- (101) Tabulā turpmāk sniegts ieņēmumu un izmaksu aprēķinu kopsavilkums saistībā ar vienošanos un tās ietekmi uz "BTS" peļņu spēkā esības laikā. Šo aprēķinu pamatā ir "BTS" vadības nodrošinātais darbības plāns un iepriekš izklāstītie pieņēmumi.

5. tabula

**"Ryanair" vienošanās rentabilitātes analīze, 2005.–2016. gads**

(EUR 1 000)

	2006. gads	2007. gads	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	2012. gads	2013. gads	2014. gads	2015. gads	2016. gads
Ieņēmumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Izmaksas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peļņa/zaudējumi	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peļņas norma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Peļņas NPV <sup>(1)</sup>	[...]										
Vidējā peļņas norma	[...]										

(<sup>1</sup>) Neto pašreizējā vērtība (turpmāk "NPV"), kas aprēķināta, pamatojoties uz atlaižu likmi 6,9 % apmērā.

- (102) Komisija atzīmē, ka "Ryanair" vienošanās tās spēkā esības laikā sniedz pozitīvu ieguldījumu "BTS" finanšu rādītājos ar peļņas NPV, kas ir [...] miljoni. Tāpat vienošanās spēkā esamības laikā paredzēja pozitīvu "BTS" vispārējo NPV.
- (103) Komisija arī secina, ka vienošanās ietver visas ar to saistītās izmaksas. Tā dēvētā "pilnu izmaksu pieeja" šajā gadījumā ietver lidostas infrastruktūras nolietojuma izmaksas un visas citas darbības izmaksas; tā ietver arī vēsturiskas infrastruktūras izmaksas <sup>(19)</sup> un drošības un drošuma pasākumu izmaksas, kas var ietvert pasākumus, kuri ietilpst valsts policijas kompetencē un nebūtu saimnieciska darbība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Arī ieņēmumi, kas nav aviācijas ieņēmumi, bet ir attiecināmi uz vienošanos, netika ņemti vērā. Tādējādi peļņas NPV, šķiet, ir novērtēts pārāk zemu un vienošanās pozitīvajam ieguldījumam jābūt lielākam.
- (104) Komisija arī secina, ka 2010. un 2011. gadā, kad darbību sāks jaunā termināļa pirmā daļa <sup>(20)</sup> un lidostā tiks nodrošināta papildu jauda, tās izmaksas (jo īpaši nolietojuma un energoresursu izmaksas) palielināsies par 33 % līdz 38 % salīdzinājumā ar 2008. gadu un negatīvi ietekmēs rezultātus šo pirmo divu gadu laikā.

<sup>(19)</sup> Ieguldījumi infrastruktūrā un tās finansēšanā, kas neatsaucami veikti, pirms lidostas uzskatīja par uzņēmumiem LESD 107. panta 1. punkta nozīmē (pirmā *Aéroport de Paris* sprieduma datums).

<sup>(20)</sup> Lēmumu par ieguldījumu vecā termināļa aizstāšanā pieņēma neatkarīgi no lēmuma slēgt līgumattiecības ar "Ryanair", proti, pirms "Ryanair" vienošanās parakstīšanas. "BTS" nesaņēma valsts atbalstu jaunā termināļa būvniecībai.

- (105) No 5. tabulas izriet, ka vienošanās vidējā peļņas norma <sup>(21)</sup> (vai tā dēvētie ienākumi no tirdzniecības) ir [...] un ir salīdzināma ar vidējām peļņas normām citās ES lidostās 2006. un 2007. gadā (sk. tabulā turpmāk).

6. tabula

**Peļņas norma citās ES lidostās, 2006. un 2007. gads**

Lidostas	2006.g. peļņas norma	2007.g. peļņas norma
Fraport	10,51	8,60
Aéroports de Paris	7,65	14,04
Flughafen München	6,73	4,98
Manchester Airports Group	17,69	20,42
Aeroporti di Roma	10,63	3,21
Flughafen Wien	17,62	16,77
SEA Aeroporti di Milano	7,44	5,90
Flughafen Düsseldorf	5,47	10,15
Aerportos de Portugal	16,71	16,10
Finavia	8,85	10,82
Flughafen Köln-Bonn	1,98	2,00
Flughafen Berlin-Schönefeld	2,07	7,16
Hannover-Langenhagen	0,00	5,61
Lyon-Saint Exupéry	0,00	0,42
Peel Airports	- 3,64	2,93
Vidējā peļņas norma	7,31	8,61

- (106) Komisijas eksperts arī veica vienošanās neto pašreizējās vērtības jutīguma analīzi, lai izvērtētu, kā līguma rentabilitāti ietekmē nolietojuma un energoresursu izmaksu variācijas gadījumā, kad šīs izmaksas bija novērtētas par zemu.

7. tabula

**Jutīguma analīze (nolietojuma un energoresursu izmaksu palielināšanās) par "Ryanair" vienošanās rentabilitāti**

Dažādi scenāriji	"Ryanair" līguma neto pašreizējā vērtība, izteikta EUR 1 000
Pamata scenārijs	[...]
1. alternatīvais scenārijs: nolietojuma un energoresursu izmaksu palielinājums par 10 % 2013. gadā un par 15 % 2014.–2016. gadā	[...]
2. alternatīvais scenārijs: nolietojuma un energoresursu izmaksu palielinājums par 15 % 2013. gadā un par 25 % 2014.–2016. gadā	[...]

- (107) Neskatoties uz jutīguma analīzes variācijām no 10 % līdz 25 %, vienošanās ieguldījums "BTS" neto peļņā ir pozitīvs un ir no EUR [...] miljoniem līdz EUR [...] miljoniem.
- (108) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka "BTS" lēmums noslēgt vienošanos ar "Ryanair" bija racionāls, pamatojoties uz iepriekš minēto izmaksu un ieguvumu analīzi.

<sup>(21)</sup> Peļņas norma (dēvēta arī par ienākumiem no tirdzniecības) salīdzina neto peļņu no tirdzniecības (ieņēmumus). Šis koeficients parāda, vai uzņēmums gūst pietiekamus ienākumus no tirdzniecības, jo tas nosaka, kādu peļņu gūst tirdzniecības ieņēmumi viena euro apmērā; tas ir rentabilitātes un efektivitātes rādītājs.

Citi vienošanās aspekti un "BTS" riska analīze

- (109) Komisija uzskata, ka ir svarīgi aplūkot vienošanos saistībā ar "BTS" iepriekšējo darbību un tās pozīciju tirgū attiecīgajā laikā.
- (110) Komisija arī atzīmē, ka saskaņā ar "Charleroi" spriedumu<sup>(22)</sup> šo pasākumu novērtēšanā tai jāizskata visas attiecināmās pasākuma iezīmes un to konteksts.
- (111) Šajā gadījumā, novērtējot "BTS" lēmuma slēgt vienošanos pamatojumu, papildus izmaksu un ieguvumu analīzei jāizvērtē citas iezīmes – lidostā darbojošos aviosabiedrību dažādība (un tādējādi riska samazinājums), labāka resursu sadale un pārmērīgas jaudas samazināšana.
- (112) Tā kā Slovākijas Republikai pašlaik nav valsts aviosabiedrības un tās iepriekšēja aviopārvadātāja darbība pārvadājumu ziņā bija neliela (6 % no "BTS" pasažieriem 2005. gadā) un tā kā citās dalībvalstīs salīdzināmas aviosabiedrības joprojām pārvadā vismaz 40 % no pasažieriem salīdzināmās lidostās, "BTS" bija lielā mērā atkarīga no privātās aviosabiedrības "SkyEurope", kas pārvadāja apmēram 73 % no lidostas pasažieriem 2005. gadā. Jāatzīmē, ka ar "Ryanair" noslēgtās vienošanās dēļ "BTS" patiesi spēja dažādot savu klientu bāzi un tādējādi samazināt risku, kas radās 2009. gadā, jo "SkyEurope" bankrotēja.
- (113) Turklāt "BTS" samazināja arī risku radīt pārmērīgu jaudu, veco termināli aizstājot ar jaunu un lielāku termināli. Infrastruktūras izmantojuma optimizācija un biežāka izmantojamība ļāva arī, sākot no 2008. gada, samazināt standarta AIP maksas. Turklāt "BTS" neietvēra tā dēvētās "pakalpojuma maksas", ko tā nekontrolēja, piemēram, gaisa satiksmes kontroles maksas.
- (114) Turklāt "Ryanair" savā tīmekļa vietnē Bratislavu reklamē kā vienu no tās galamērķiem. Tomēr "BTS" nemaksā par šo publicitāti, lai gan nevar izslēgt iespēju, ka tai varētu būt zināma vērtība.
- (115) Komisija atzīmē, ka visi šie kvalitatīvie faktori arī ir pozitīvi ietekmējuši "BTS" darbības un finansiālo situāciju un palielinājuši tās tirgus vērtību akcionāriem. Tādēļ tie papildina iepriekšminēto izmaksu un ieguvumu analīzi.

Secinājums

- (116) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija secina, ka "Ryanair" vienošanās parakstīšanas laikā "BTS" uzskatīja, ka vienošanās nodrošinās lidostai lielāku rentabilitāti. Tādēļ Komisija var pieņemt, ka līdzīgos apstākļos tirgus ekonomikas operators būtu pieņēmis lēmumu slēgt līdzīgu vienošanos ar "Ryanair", kādu noslēdza "BTS".
- (117) Tā kā nav izpildīts vismaz viens kumulatīvais kritērijs saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, Komisija uzskata, ka vienošanās nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē,

IR PIENĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Starp *Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s.* – un "Ryanair" Ltd. 2005. gada 5. decembrī noslēgtā vienošanās nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Slovākijas Republikai.

Briselē, 2010. gada 27. janvārī

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Antonio TAJANI

<sup>(22)</sup> Spriedums lietā T-196/04 "Ryanair" pret Komisiju ("Charleroi" spriedums), 2008. gads, 59. punkts.



## KOMISIJAS LĒMUMS

(2011. gada 31. janvāris)

## par personas datu pienācīgu aizsardzību Izraēlā atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 95/46/EK attiecībā uz personas datu automatizētu apstrādi

(izziņots ar dokumenta numuru C(2011) 332)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/61/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 25. panta 6. punktu,

apspriedusies ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju,

tā kā:

- (1) Atbilstīgi Direktīvai 95/46/EK dalībvalstīm jāparedz tas, ka personas datus var nodot trešai valstij tikai tad, ja attiecīgā trešā valsts nodrošina pienācīgu aizsardzības līmeni un ja pirms nosūtīšanas ievēroti dalībvalstu tiesību akti, ar kuriem īsteno citus minētās direktīvas noteikumus.
- (2) Komisija var atzīt, ka trešā valsts nodrošina atbilstīgu aizsardzības līmeni. Tādā gadījumā personas datus no dalībvalstīm var nosūtīt bez papildu garantijām.
- (3) Atbilstīgi Direktīvai 95/46/EK datu aizsardzības līmenis ir jānovērtē, ņemot vērā visus apstākļus, kādos tiek veikta viena datu nosūtīšanas darbība vai vairākas datu nosūtīšanas darbības, un īpašu uzmanību pievēršot vairākiem elementiem, kas ir būtiski nosūtīšanai un kas uzskaitīti direktīvas 25. pantā.
- (4) Ņemot vērā trešo valstu dažādās pieejas datu aizsardzībai, jāveic atbilstības novērtējums un ikviens lēmums, kas ir balstīts uz Direktīvas 95/46/EK 25. panta 6. punktu, jāpieņem un jāizpilda tādā veidā, lai tas neradītu patvaļīgu vai neattaisnojamu diskrimināciju attiecībā uz tām trešām valstīm vai to trešo valstu starpā, kurās dominē līdzīgi apstākļi, kā arī neradītu slēptus tirdzniecības šķēršļus, ņemot vērā Eiropas Savienības pašreizējās starptautiskās saistības.
- (5) Izraēlas Valsts tiesību sistēmā nav rakstītas konstitūcijas, bet valsts konstitucionālo iekārtu regulē noteikti Izraēlas Austākās tiesas "pamatlikumi". Šos "pamatlikumus" papildina liels daudzums judikatūras, jo Izraēlas tiesību sistēma lielā mērā ir balstīta uz vispārējām tiesībām. Tiesības uz privāto dzīvi ir iekļautas pamatlikuma "Cilvēka cieņa un brīvība" 7. daļā.
- (6) Personas datu aizsardzības tiesību standarti Izraēlas Valstī lielā mērā ir balstīti uz Direktīvā 95/46/EK noteiktajiem standartiem, un tie ir ietverti Privātās dzīves aizsardzības likumā 5741-1981, kas pēdējoreiz grozīts 2007. gadā, lai noteiktu jaunas personas datu apstrādes prasības un uzraudzības iestādes detalizētu struktūru.
- (7) Šos datu aizsardzības tiesību aktus papildināja valdības lēmumi par Privātās dzīves aizsardzības likumu 5741-1981 un par uzraudzības iestādes struktūru un darbību, kas lielā mērā balstās uz ieteikumiem, kas formulēti ziņojumā Tieslietu ministrijai, ko sagatavojusi Komiteja datubāzu tiesību aktu pārbaudes jautājumos (tā sauktais *Schoffman* ziņojums).
- (8) Datu aizsardzības noteikumi ir ietverti arī vairākos juridiskos aktos, kas reglamentē dažādas nozares, piemēram, finanšu nozares tiesību aktos, veselības noteikumos un publiskos reģistros.
- (9) Izraēlas Valstī piemērojami datu aizsardzības tiesiskie standarti attiecas uz visiem pamatprincipiem, kas vajadzīgi pienācīgam fizisko personu privātuma aizsardzības līmenim, attiecībā uz personas datu apstrādi automatizētajās datubāzēs. Privātās dzīves aizsardzības likuma 5741-1981 2. daļu, kas nosaka personas datu apstrādes principus, nepiemēro personas datu apstrādi neautomatizētās datubāzēs (manuālajās datubāzēs).
- (10) Datu aizsardzības tiesisko standartu piemērošanu garantē administratīvās un tiesiskās aizsardzības līdzekļi un neatkarīga uzraudzība, ko veic uzraudzības iestāde – Izraēlas Tiesību, informācijas un tehnoloģiju iestāde ("ITITI"), kurai ir tiesības veikt izmeklēšanu un iejaukties lietā un kura rīkojas pilnīgi neatkarīgi.

<sup>(1)</sup> OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

(11) Izraēlas datu aizsardzības iestādes ir iesniegušas paskaidrojumus un apliecinājumus attiecībā uz to, kā interpretējami Izraēlas tiesību akti, un ir iesniegušas apliecinājumus, ka Izraēlas datu aizsardzības noteikumi ir īstenoti saskaņā ar šādu interpretāciju. Šis lēmums ņem vērā minētos paskaidrojumus un apliecinājumus, tādēļ tas ir atkarīgs no tiem.

(12) Tādēļ var uzskatīt, ka attiecībā uz automatizētu starptautisko datu pārsūtīšanu no Eiropas Savienības uz Izraēlas Valsti vai tādu datu pārsūtīšanu, kurus nepārsūta automatizēti, bet vēlāk automatizēti apstrādā Izraēlas Valsts teritorijā, Izraēlas Valsts nodrošina pietiekamu aizsardzības līmeni atbilstoši Direktīvai 95/46/EK. Turpretim starptautisko datu pārsūtīšanai no ES uz Izraēlas Valsti, kurā pati pārsūtīšana un arī vēlākā datu apstrāde tiek veikta tikai neautomatizētā veidā, nevajadzētu piemērot šo lēmumu.

(13) Pārredzamības labad un lai nodrošinātu dalībvalstu kompetento iestāžu spēju nodrošināt indivīdu aizsardzību attiecībā uz viņu personas datu apstrādi, jānosaka izņēmuma apstākļi, kuros konkrētu datu plūsmu apturēšana var būt attaisnojama neatkarīgi no tā, ka konstatēta atbilstīga aizsardzība.

(14) Atbilstības atzinumi par šo lēmumu attiecas uz Izraēlas Valsti, kā tas ir noteikts saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem. Tālāku datu nodošanu saņēmējam ārpus Izraēlas Valsts, kā tas ir noteikts saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem, vajadzētu uzskatīt par personas datu nodošanu trešai valstij.

(15) Darba grupa personu aizsardzībai attiecībā uz personas datu apstrādi, kas ir izveidota ar Direktīvas 95/46/EK 29. pantu, ir sniegusi labvēlīgu atzinumu par personas datu aizsardzības līmeni attiecībā uz automatizētu starptautisko datu pārsūtīšanu no Eiropas Savienības uz Izraēlu vai tādu datu pārsūtīšanu, kurus nepārsūta automatizēti, bet vēlāk automatizēti apstrādā Izraēlas teritorijā. Šajā labvēlīgajā atzinumā darba grupa ir aicinājusi Izraēlas iestādes pieņemt jaunus tiesību aktus, kas paplašinās Izraēlas tiesību aktu piemērošanu manuālajām datubāzēm, kas skaidri atzīst proporcionālītes principa piemērošanu personas datu apstrādei privātajā sektorā un kas interpretē izņēmumus starptautisko datu pārsūtīšanā, kā noteikts saskaņā ar "Darba dokumentu par Direktīvas 95/46/EK 26. panta 1. punkta vienotu interpretāciju" <sup>(1)</sup>. Šis atzinums ir ņemts vērā šā lēmuma sagatavošanā <sup>(2)</sup>.

(16) Komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 31. panta 1. punktu, priekšsēdētāja noteiktajā termiņā atzinumu nesniedza,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

### 1. pants

1. Direktīvas 95/46/EK 25. panta 2. punkta nolūkā tiek uzskatīts, ka Izraēlas Valsts nodrošina no Eiropas Savienības nosūtīto personas datu pienācīgu aizsardzības līmeni attiecībā uz automatizētu starptautisko datu pārsūtīšanu no Eiropas Savienības uz Izraēlu vai tādu datu pārsūtīšanu, kurus nepārsūta automatizēti, bet vēlāk automatizēti apstrādā Izraēlas Valsts teritorijā.

2. Kompetentā Izraēlas Valsts uzraudzības iestāde, kas piemēro datu aizsardzības tiesiskos standartus Izraēlas Valstī, ir Izraēlas Tiesību, informācijas un tehnoloģiju iestāde (ITITI), kas norādīta šā lēmuma pielikumā.

### 2. pants

1. Šis lēmums attiecas tikai uz aizsardzības atbilstību, ko saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem Izraēlas Valsts nodrošina, lai izpildītu Direktīvas 95/46/EK 25. panta 1. punkta prasības, un tas neietekmē citus minētās direktīvas noteikumu īstenošanai paredzētos nosacījumus vai ierobežojumus, kuri attiecas uz personas datu apstrādi dalībvalstīs.

2. Šis lēmums ir piemērojams, ņemot vērā starptautiskās tiesības. Ievērojot starptautiskās tiesības, tas neskar Golānas augstieņu, Gazas joslas, Rietumkrasta, ieskaitot Austrumjeruzālemi, statusu.

### 3. pants

1. Neskarot dalībvalstu kompetento iestāžu pilnvaras rīkoties, lai nodrošinātu atbilstību valsts tiesību aktiem, kuri pieņemti atbilstīgi Direktīvas 95/46/EK noteikumiem, izņemot 25. pantu, šīs iestādes var īstenot savas pašreizējās pilnvaras, lai apturētu datu plūsmu pie saņēmēja Izraēlas Valstī, ar mērķi aizsargāt indivīdus attiecībā uz viņu personas datu apstrādi, ja:

a) Izraēlas kompetentā iestāde ir noteikusi, ka saņēmējs neievēro piemērojamos aizsardzības standartus; vai

<sup>(1)</sup> 2005. gada 25. novembra dokuments WP114. Pieejams: [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2005/wp114_en.pdf)

<sup>(2)</sup> Atzinums 6/2009 par personas datu aizsardzības līmeni Izraēlā. Pieejams [http://ec.europa.eu/justice\\_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2009/wp165_en.pdf)

b) pastāv reāla iespēja, ka aizsardzības standarti tiek pārkāpti, ir nopietns pamats uzskatīt, ka kompetentā Izraēlas Valsts iestāde neveic vai neveiks atbilstīgus un savlaicīgus pasākumus, lai nokārtotu attiecīgo lietu, turpmāka pārraide varētu nodarīt nopietnu kaitējumu personām, kuru dati tiek pārraidīti, un dalībvalstu kompetentās iestādes šajos apstākļos ir pielikušas visas pūles, lai informētu par datu apstrādi atbildīgo pusi Izraēlā un dotu tai iespēju attiecīgi reaģēt.

2. Apturēšanu atceļ, tiklīdz ir nodrošināti aizsardzības standarti un par to paziņots attiecīgo dalībvalstu kompetentajai iestādei.

#### 4. pants

1. Ja, pamatojoties uz 3. pantu, pieņem pasākumus, dalībvalstis par to nekavējoties informē Komisiju.

2. Dalībvalstis un Komisija informē viena otru par gadījumiem, kad iestādes, kas Izraēlas Valstī ir atbildīgas par aizsardzības standartu ievērošanu, nav panākušas šādu ievērošanu.

3. Ja saskaņā ar 3. pantu un šā panta 1. un 2. punktu apkopotā informācija sniedz pierādījumu, ka kāda no iestādēm, kas Izraēlas Valstī ir atbildīga par aizsardzības standartu ievērošanu, savu uzdevumu nepilda efektīvi, Komisija par to informē Izraēlas kompetento iestādi un vajadzības gadījumā iesniedz

pasākumu projektu saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 31. panta 2. punktā minēto procedūru, lai atceltu vai apturētu šo lēmumu vai ierobežotu tā darbības jomu.

#### 5. pants

Komisija uzrauga šā lēmuma darbību un par visiem atbilstīgiem atzinumiem ziņo Komitejai, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 31. pantu, tostarp par visiem pierādījumiem, kuri varētu ietekmēt šā lēmuma 1. pantā minēto atzinumu, ka Izraēlas Valstī tiek veikta atbilstīga aizsardzība Direktīvas 95/46/EK 25. panta nozīmē, un par pierādījumiem, ka šo lēmumu īsteno diskriminējošā veidā. Tā īpaši uzrauga personas datu apstrādi manuālajās datubāzēs.

#### 6. pants

Dalībvalstis trīs mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šā lēmuma prasības.

#### 7. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2011. gada 31. janvārī

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietniece  
Viviane REDING

## PIELIKUMS

Šā lēmuma 1. panta 2. punktā minētā kompetentā uzraudzības iestāde:

**Izraēlas Tiesību, informācijas un tehnoloģiju iestāde (ITITI)**

*The Government Campus*

*9th floor*

*125 Begin Rd.*

*Tel Aviv*

*Israel*

Pasta adrese:

*P.O. Box 7360*

*Tel Aviv, 61072*

Tālr.: + 972 37634050

Fakss: + 972 26467064

E-pasts: [ILITA@justice.gov.il](mailto:ILITA@justice.gov.il)

Timekļa vietne: <http://www.justice.gov.il/MOJEng/RashutTech/default.htm>

---







## Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

*Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša*, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

*Oficiālā Vēstneša* pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

*Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

## Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_lv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_lv.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.**

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>

