

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
JURIDISKĀ FAKULTĀTE
STARPTAUTISKO UN EIROPAS TIESĪBU ZINĀTŅU KATEDRA

Bakalaura darbs

**PASĀKUMI, KAS KVALIFICĒJAMI KĀ VALSTS ATBALSTS LIDOSTĀM
UN LIDSABIEDRĪBĀM LĪGUMA PAR EIROPAS SAVIENĪBAS DARBĪBU
107.PANTA IZPRATNĒ**

Saņemts

Starptautisko un Eiropas tiesību

Zinātņu katedrā 2014.g.19.maijā

Sekretāra(-es) paraksts _____

Pilna laika klātiene

6.semestra studente

Līga Šteinberga (Is11101)

Zinātniskais darba vadītājs

Lektors Arnis Buka

Rīga 2014

ANOTĀCIJA

Bakalaura darbs „Pasākumi, kas kvalificējami kā valsts atbalsts lidostām un lidsabiedrībām Līguma par Eiropas Savienības Darbību 107.panta izpratnē” sniedz ieskatu par valsts atbalsta pasākumiem gaisa pārvadājumu nozarē un to saderību ar Eiropas Savienības iekšējo tirgu. Pētījuma mērķis ir izpētīt Eiropas Savienības regulējumu un praksi valsts atbalsta pasākumu īstenošanā aviācijas nozarē.

Darbs ir sadalīts trīs nodaļās, sākot ar valsts atbalsta jēdziena un tā regulējuma Eiropas Savienības tiesībās vispārīgu skaidrojumu, turpinot ar valsts atbalsta pasākumu analīzi atsevišķi attiecībā uz lidsabiedrībām un lidostām, pievēršot uzmanību arī Eiropas Komisijas izdoto vadlīniju noteikumiem šajā nozarē, un beidzot ar konkrētu prakses piemēru aviācijas nozarē Latvijā vērtējumu. Darbu noslēdz kopsavilkums ar pētījuma rezultātā izdarītajiem galvenajiem secinājumiem un priekšlikumiem attiecībā uz valsts atbalsta pasākumu veidiem lidsabiedrībām un lidostām, to saderību ar Eiropas Savienības iekšējo tirgu un regulējumu Eiropas Savienības tiesībās.

Atslēgvārdi: valsts atbalsts, Līguma par Eiropas Savienības darbību 107.pants, darbības uzsākšanas atbalsts lidsabiedrībām, ieguldījumu atbalsts lidostām, darbības atbalsts lidostām, Eiropas Komisijas vadlīnijas par valsts atbalstu lidostām un lidsabiedrībām.

ANNOTATION

Bachelor's thesis „Measures qualified as state aid to airports and airlines in accordance with Article 107 of the Treaty on Functioning of European Union” provides an insight on state aid measures in the air transport sector and compatibility of such measures with the internal market of European Union. The aim of the research is to explore the legal framework of European Union law and practice of implementing state aid measures in aviation sector.

Thesis consists of three main chapters, starting with the general explanation of the concept of state aid and its legal framework within the European Union law, continuing further with analysis of state aid measures regarding airlines and airports taking into account also provisions of guidelines in this industry issued by European Commission, and ending with an evaluation of specific case examples in air transport practice in Latvia. As the result of carried out study this thesis is concluded by main conclusions and proposals regarding types of state aid measures to airports and airlines, their compatibility with the internal market of European Union and legal framework within the European Union law.

Keywords: state aid, Article 107 of the Treaty on the Functioning of European Union, start-up aid to airlines, investment aid to airports, operating aid to airports, European Commission's guidelines on state aid to airports and airlines.

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS	5
1. VALSTS ATBALSTA JĒDZIENS	7
1.1. Atbalsta nesavienojamība ar iekšējo tirgu un atbalsta aizlieguma mērķis	7
1.2. Valsts atbalsta kritēriji, kas izriet no LESD 107.panta 1.punkta	8
1.2.1. Atbalsts piešķirt labumu konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai	9
1.2.2. Subjekts, kas piešķir atbalstu un veids, kādā atbalsts piešķirts	11
1.2.3. Draudi brīvai konkurencei.....	12
1.2.3. Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.....	14
1.3. Izņēmumi no valsts atbalsta aizlieguma	14
1.4. Valsts atbalsta kontrole Eiropas Savienībā.....	17
2. VALSTS ATBALSTS LIDOSTĀM UN LIDSABIEDRĪBĀM	19
2.1. Valsts atbalsts transporta nozarē	19
2.2. Valsts atbalsta pasākumi lidsabiedrībām.....	23
2.2.1. Vienošanās starp lidostām un lidsabiedrībām pār mārketinga pasākumu īstenošanu	23
2.2.2. Darbības uzsākšanas atbalsts lidsabiedrībām	26
2.2.3. Nodokļu atvieglojumi lidsabiedrībām.....	28
2.3. Valsts atbalsta pasākumi lidostām.....	30
2.3.1. Lidostu pārvaldītājs kā “uzņēmums” saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu	31
2.3.2. Atbalsts lidostu infrastruktūras attīstībai.....	32
2.3.3. Valsts atbalsts lidostu darbībai.....	36
2.3.4. 2014.gada Aviācijas vadlīniju kritēriji valsts atbalsta lidostām saderībai ar iekšējo tirgu.....	37
3. VALSTS ATBALSTS LIDOSTĀM UN LIDSABIEDRĪBĀM LATVIJĀ	42
3.1. Valsts atbalsts saistībā ar ieguldījumiem Lidostas “Rīga” infrastruktūras attīstībā	43
3.2. Iespējamais atbalsts lidsabiedrībai Air Baltic.....	45
3.3. LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpumi Lidostas “Rīga” darbībās	47
3.3.1. Lidostas „Rīga” īstenoto pasākumu apraksts	49
3.3.2. Lidostas “Rīga” īstenoto pasākumu atbilstība LESD 107.panta 1.punktā noteiktajiem valsts atbalsta kritērijiem.....	50
KOPSAVILKUMS	53
IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN JURIDISKO AKTU SARAKSTS	55

IEVADS

Eiropas Komisija savā praksē kopumā ir vērtējusi 233 valsts atbalsta lietas aviotransporta nozarē. Gandrīz puse no šīm lietām, t.i., 103 valsts atbalsta lietas ir izskatītas pēdējo 5 gadu laikā. Šāda statistika liecina par aktīvu iespējamā vai pastāvošā valsts atbalsta lietu skaita pieaugumu tieši pēdējo gadu laikā. Turklāt, šī gada februārī Eiropas Komisija izdeva vadlīnijas par valsts atbalstu lidostām un lidsabiedrībām, kas ir jau trešās Eiropas Komisijas izdotās vadlīnijas šajā nozarē. Tas liek izdarīt secinājumus par pieaugošu valsts atbalsta gaisa transporta nozarē aktualitāti, kā arī Eiropas Komisijas veiktās aptaujas rezultāti¹ liecina par nepieciešamību pēc detalizētāka valsts atbalsta kontroles regulējuma.² Valsts atbalsta noteikumu precizēšanas nepieciešamības pamato arī fakts, ka gaisa pārvadājumu tirgus pēdējo 20 gadu laikā ir piedzīvojis lielas izmaiņas.³

Darba mērķis ir izpētīt dalībvalstu īstenotos pasākumus, kas tiek kvalificēti kā valsts atbalsts lidostām un lidsabiedrībām, un noskaidrot, kādi atbalsta pasākumi lidostām un lidsabiedrībām tiek uzskatīti par saderīgiem ar iekšējo tirgu. Lai sasniegtu mērķi, tiek izvirzīti sekojoši uzdevumi:

1. Izpētīt Eiropas Savienības valsts atbalsta regulējumu, lai noskaidrotu, kādi noteikumi ir attiecināmi uz valsts atbalsta pasākumiem gaisa transporta nozarē;
2. Noskaidrot, kādiem kritērijiem jāizpildās, lai konkrētus pasākumus uzskatītu par valsts atbalstu lidsabiedrībām un lidostām saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 107.pantu;
3. Analizēt galvenokārt Komisijas praksi atbalsta pasākumu izvērtēšanā, noskaidrojot, kādus dalībvalstu īstenotus pasākumus Komisija visbiežāk atzīst par valsts atbalstu, atsevišķi aplūkojot atbalsta pasākumus lidsabiedrībām un lidostām;

¹ European Commission Memo. Pieejams: [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-121_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-121_en.htm) [aplūkots 2014.gada 10.maijā].

² European Commission. Press Release. State aid: Commission adopts new guidelines for state aid to airports and airlines. Brussels, 20 February 2014. Pieejams: [http://europa.eu/rapid/press-release IP-14-172_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm) [aplūkots 2014.gada 5.maijā]; Skatīt arī Nicolaidēs P., The New Guidelines on State Aid to Airports and Airlines (part 1). Pieejams: <http://www.lexxion.eu/training/stateaidblog/2014/02/28/109-the-new-guidelines-on-state-aid-to-airports-and-airlines-part-1>, [aplūkots: 2014.gada 8.martā].

³ European Commission Memo. Pieejams: [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-121_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-121_en.htm) [aplūkots 2014.gada 10.maijā].

4. Analizēt Komisijas izdotās vadlīnijas kopsakarā ar Komisijas un EST praksi, lai noskaidrotu, kāds atbalsts lidostām un lidsabiedrībām uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu;
5. Noskaidrot, kādiem priekšnoteikumiem jāizpildās, lai atbalstu atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu;
6. Izdarīt secinājumus par aktuālākajām atbalsta formām gaisa transporta nozarē un iespējamām nepilnībām valsts atbalsta kontroles īstenošanā.

Valsts atbalsts gaisa pārvadājumu nozarē tiek īstenots visdažādākajās formās, taču pētījuma gaitā darba autore, analizējot Eiropas Komisijas un Eiropas Savienības tiesu praksi, secina, ka ir saskatāmas tendences atbalsta pasākumu formā, kas tiek īstenotas visbiežāk attiecībā uz lidostām un lidsabiedrībām. Šī darba otrajā nodaļā tiks aplūkoti prakses piemēri valsts atbalsta jomā atsevišķi nošķirot valsts atbalstu lidostām un lidsabiedrībām.

Darba ietvaros ir plaši pētīti jaunākie Eiropas Komisijas lēmumi valsts atbalsta jomā, kā arī Eiropas Savienības Tiesu prakse, Eiropas Savienības tiesību regulējums attiecībā uz valsts atbalsta jēdzienu un atbalsta pasākumu kontroli, kā arī literatūra Eiropas Savienības konkurences un valsts atbalsta tiesību jomā. Pētījuma gaitā konstatēts, ka izpētes pakāpe valsts atbalsta jomā Latvijā ir nepietiekama, un literatūra un citas publikācijas par šo tēmu latviešu valodā nav pieejamas.

Pētījuma veikšanā tika izmantotas tādas zinātniski pētnieciskās metodes kā analītiskā metode, pētot normatīvos tiesību aktus, Komisijas lēmumus un tiesību zinātnieku darbus, no tā izdarot secinājumus; vēsturiskā metode, pētot valsts atbalsta regulējuma rašanos un gaisa pārvadājumu tirgus attīstību; sistēmiskā metode, aplūkojot tiesību normu kopējo darbību Eiropas Savienības tiesību ietvaros; teleoloģiskā metode, noskaidrojot valsts atbalsta regulējuma mērķus, uz ko šāds regulējums ir vērsts.

Termins „uzņēmums” šajā darbā netiek lietots saskaņā ar komerclikumā ietvertu šī termina definīciju. Ar vārdu „uzņēmums” šī darba ietvaros saprotams jebkurš komersants, kas saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts normatīvajos tiesību aktos noteikto kārtību reģistrēts atbilstošā institūcijā un kas nodarbojas ar saimnieciskās darbības veikšanu peļņas gūšanas nolūkā. Darbā lietoti šādi saīsinājumi: ES – Eiropas Savienība; EST – Eiropas Savienības Tiesa; LES – Līgums par Eiropas Savienību; LESD – Līgums par Eiropas Savienības Darbību; Komisija – Eiropas Komisija.

1. VALSTS ATBALSTA JĒDZIENS

1.1. Nesavienojamība ar iekšējo tirgu un atbalsta aizlieguma mērķis

Kā tas izriet no LESD, atbalsts, ko piešķir dalībvalsts vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem, nav savienojams ar iekšējo tirgu, pastāvot nosacījumiem, ka šāds atbalsts rada draudus konkurencei un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm. Šāds noteikums ietverts LESD 107.panta 1.punktā. Lai gan panta sākumā ietvertā frāze „ja vien Līgumi neparedz ko citu” liek secināt, ka ir iespējami izņēmumi, šī tiesību norma būtībā norāda uz to, ka pēc vispārīgā principa saskaņā ar ES tiesībām valsts atbalsts ir aizliegts. Vairāki tiesību zinātnes pārstāvji, kas pētījuši valsts atbalsta tiesību institūtu, kā piemēram Adinda Sinnaeve, norāda, ka LESD 107.panta 1.punkts nesatur tiešu atbalsta aizliegumu, bet gan ietver deklarāciju par valsts atbalsta nesavienojamību ar ES iekšējo tirgu.⁴ Pēc autores domām, šādam argumentam ir tikai terminoloģiska nozīme, jo 107.panta 1.punkts, vērtējot to gramatiski, patiesi neietver tiešu valsts atbalsta aizliegumu, bet gan nosaka vien to, ka šāds atbalsts nav savienojams ar iekšējo tirgu. Taču, ja izvērtē šīs normas funkcionālo nozīmi, jāsecina, ka tajā ir ietverts valsts atbalsta aizliegums, jo ES iekšējais tirgus ir būtisks ES kā jaunas starptautisko tiesību kārtības rezultātā izveidotas savienības elements⁵. Līdz ar to var izdarīt secinājumu, ja kāda darbība nav savienojama ar iekšējo tirgu, tad ES šāda darbība nav pieļaujama, proti, ir aizliegta. Taču šis aizliegums nav absolūts, un, pastāvot kādam noteiktam mērķim, kā rezultātā gūtais labums ir lielāks par draudiem, ko atbalsts rada brīvai konkurencei un tirdzniecībai starp dalībvalstīm, valsts atbalsts ir pieļaujams, un tas uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu.

Iemesli tam, kādēļ ES tiesībās valsts atbalsts ir aizliegts, ir meklējami ES izveidošanas un darbības mērķu analizē, kā arī izvērtējot konkurences nozīmi ekonomikas attīstībā. Otrā Pasaules kara radītās sekas un vēlme pēc miera Eiropā viennozīmīgi visbiežāk tiek minētas, kā motivējošs faktors idejai par Eiropas integrāciju.⁶ Ievērojamais karā bojāgājušo cilvēku skaits, kā arī kara rezultātā izpostītās valstis bija iemesls, lai attīstītos ideja par mierīgu un stabilu vidi Eiropas valstīs, jo tikai tā ir iespējama turpmāka valstu attīstība. Tāpat Eiropas integrāciju virzīja tādi politiski faktori kā Padomju Savienības izveidošanās un tās striktā kontrole Eiropas Austrumos,

⁴ Sinnaeve A.. State Aid Control: Objectives and Procedures. Sanoussi Bilal, Phedon Nicolaidis. Understanding State Aid policy in the European Community. Perspectives on Rules and Practice. 1999, Kluwer Law International, The Netherlands, pp 15

⁵ Līgums par Eiropas Savienību. 3.pants 3.punkts. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 326, 26.10.2012.

⁶ Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 4

kas radīja draudus Eiropas valstīm un ieviesa bailes no iespējamās Padomju Savienības vēlmes paplašināt kontroli Eiropā.⁷ Taču ļoti svarīgi bija arī ekonomiskie iemesli. Pēc Otrā Pasaules kara Eiropa bija izpostīta, un tās valstis nespēja konkurēt ar tādām ekonomiski attīstītām valstīm kā Amerikas Savienotās Valstis. Līdz ar to Eiropas valstis nonāca pie loģiska secinājuma, ka konkurētspējīgas ekonomikas attīstībai ir nepieciešama savstarpēja sadarbība starp Eiropas valstīm un vienota tirgus izveidošana. Starptautiskās tirdzniecības teorijas pierāda, ka savstarpēja preču apmaiņa starp valstīm veicina ekonomikas attīstību, jo tādējādi tiek visefektīvāk izmantoti resursi, kas katrai valstij ir atšķirīgi.⁸ Tieši ekonomikas attīstības nepieciešamība uzskatāma par galveno iemeslu ES izveidei, jo no tās izriet arī politiskās stabilitātes un konkurētspējas nostiprināšanās. Tādēļ arī nozīmīgs ES mērķis ir vienota tirgus izveide, kas tika panākta atceļot ierobežojumus ražošanai nepieciešamo resursu (preču, pakalpojumu, darbaspēka, kapitāla) kustībai visā ES teritorijā. Iekšējā tirgus saglabāšana, ar to saprotot jebkādu šķēršļu un tirdzniecības ierobežojumu draudu novēršana, ir svarīgs ES tiesību uzdevums. Dalībvalstu atbalsta piešķiršana atsevišķiem tirgus dalībniekiem var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm un gandrīz visos gadījumos tas negatīvi iespaido konkurenci, tādēļ ES tiesības pēc vispārīgā principa nepieļauj valsts atbalstu.⁹ Tātad atbalsta aizlieguma primārais mērķis ir vienlīdzīgas konkurences apstākļu saglabāšana ES tirgū. Par konkurences ietekmi uz iekšējo tirgu un ekonomikas attīstību skatīt 1.2.3.apakšnodaļu.

1.2. Kritēriji, lai pasākumus kvalificētu kā valsts atbalstu saskaņā LESD 107.pantu

Nevienā ES tiesību aktā nav ietverta konkrēta valsts atbalsta definīcija, pēc kuras varētu skaidri vadīties, nosakot, vai konkrētais pasākums ir vai nav uzskatāms par valsts atbalstu.¹⁰ Tas ir skaidrojams ar to, ka valsts atbalsts var izpausties dažādos veidos un nozīme ir rezultātam, kādu šādu pasākumu īstenošana atstāj uz ES tirgu vairāk nekā konkrētā atbalsta formai. Tādēļ ir pamats domāt, ka viena konkrēta valsts atbalsta definīcija nemaz nav iespējama. LESD 107.pants,

⁷ Foster N. EU Law. Directions. 3rd edition. 2012, Oxford University Press, United Kingdom. 3-7.lpp

⁸ Carbaugh R.J. International Economics. 7th Edition. 1999, South-Western College Publishing, Ohio, USA. 26-27.lpp.

⁹ Ioannis Kokkoris, Rodrigo Olivares-Caminal. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State aid. Phedon Nicolaides. 349.lpp.

¹⁰ Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 1088; Skatīt arī Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. Law and Economics of Contingent Protection in International Trade. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules? 174.lpp. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].

kas regulē valsts atbalstu, iespējams, ar nodomu ir veidots tādā konstrukcijā, kas pieļauj pēc iespējas plašākas valsts atbalsta formas.¹¹ Tiesību normas piemērotājam tiek nodrošinātas plašākas iespējas nosakot, kādi pasākumi tiek kvalificēti kā valsts atbalsts. Jau 107.panta teksts tieši norāda uz to, ka atbalstu var piešķirt ne vien dalībvalsts tieši, bet tas var tikt piešķirts arī jebkādā citā veidā no valsts līdzekļiem.

LESD ir ietverti kritēriji, kuriem izpildoties var izdarīt pamatotu secinājumu, ka konkrēta darbība ir uzskatāma par valsts atbalstu. Šie kritēriji tieši izriet no LESD 107.panta 1.punkta, proti, jākonstatē ir priekšrocība, kas piešķirta uzņēmumam vai konkrētu preču ražošanai, subjekts, kas to piešķīris, draudi konkurencei un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Turklāt visiem šiem priekšnoteikumiem ir jāizpildās kumulatīvi.¹² Ja veiktais pasākums neatbilst kaut vienam no šiem priekšnoteikumiem, tas nav uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107.panta 1.punkta izpratnē.¹³

1.2.1. Atbalsts piešķir labumu konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai

Pirmkārt, ir jākonstatē, ka konkrētais dalībvalsts īstenotais pasākums piešķir kādam uzņēmumam priekšrocību.¹⁴ Kā tas ir atzīts praksē, par priekšrocību tiek uzskatīts jebkurš ekonomisks labums, kas piešķirts konkrētam uzņēmumam, ko tas normālos tirgus apstākļos nebūtu saņēmis.¹⁵ Līdz ar to kritērijs, lai noteiktu, vai pastāv saņēmējam piešķirts ekonomisks labums, ir hipotētiska privātā tirgus dalībnieka rīcības analīze, proti, vai, pastāvot tādiem pašiem apstākļiem, privāts tirgus ekonomikas dalībnieks īstenotu šādus pasākumus. Valsts atbalsts pastāv

¹¹ Alberto Santa Maria. Competition and State Aid. An Analysis of the EC Practice. Martino Ebner, Edoardo Gambaro. Chapter I. The Notion of State Aid. 2007, Kluwer Law International BV, The Netherlands, pp.15

¹² Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 1087-1088

¹³ Ioannis Kokkoris, Rodrigo Olivares-Caminal. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State aid. Phedon Nicolaides. Page 352

¹⁴ Gaines S. E., Egelund Olsen B., Sorensen K.E., Liberalising Trade in the EU and the WTO. A Legal Comparison. Chapter 11 Rules on state aid and subsidies. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511998560.015> [aplūkots 2014.gada 4.martā]. skatīt arī Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York. 1088-1089.lpp.

¹⁵ Italy v. Commission [1974] ECR 709. 26.paragrāfs; skatīt arī Altmark Trans GmbH and Regierungsprsidium Magneburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH [2003] ECR I-7747, 84.paragrāfs.

tikai tad, ja tirgus ekonomikas dalībnieks, pastāvot tādiem pašiem apstākļiem, nerīkotos tā kā rīkojas attiecīgā dalībvalsts.¹⁶

Viens no piešķirto priekšrocību veidiem, kas neliek šaubīties par to, ka tas varētu būt valsts atbalsts, ir subsīdijas tiešā veidā. Jebkurš finanšu līdzekļu vai citu resursu piešķirums no valsts līdzekļiem kādam konkrētam uzņēmumam acīmredzami piešķir tam labumu, un nav šaubu, ka tas visticamāk tiktu kvalificēts kā valsts atbalsts LESD 107.panta izpratnē. Taču līdzekļi, ar kuriem valsts piešķir kādu labumu konkrētam uzņēmumam var būt ļoti dažādi, bieži vien arī tādi, kuri pēc atbalsta formas nav tik viennozīmīgi uzreiz atzīstami par valsts atbalstu. EST un Komisija savā praksē ir attīstījusi virkni ar līdzekļiem dažādās formās, kas tiek vai var tikt uzskatīti par valsts atbalstu. Šis saraksts ietver ne vien tiešas subsīdijas, bet arī nodokļu atvieglojumus, izņēmumus no citiem obligātajiem maksājumiem valstij, kas nav nodokļu rakstura, izdevīgas procentu likmes, izdevīgi aizdevuma līguma noteikumi, garantijas, uz īpašiem noteikumiem balstīts nekustamā īpašuma (zemes gabala vai ēkas) piešķirums, komersanta kapitāla daļu iegāde, atlīdzība par zaudējumiem, izdevīgi nosacījumi publiskajos iepirkumos, fiskālo un sociālo maksājumu iekasēšanas atlikšana, dividenžu garantijas¹⁷. Kā redzams, atbalsta līdzekļi var būt gan pozitīvi, gan negatīvi, proti, atbalsts var izpausties, kā labuma piešķiršana subjektam un kā atbrīvošana no pienākumiem, kas tādējādi samazina to izdevumi apjomu, kādi subjektam rastos parastā situācijā¹⁸. Šis saraksts nav izsmeļošs, un uzskaitījumam ir tikai ilustratīva nozīme, jo var pastāvēt arī citi līdzekļi, kas būtu kvalificējami kā valsts atbalsts, kā arī pastāv iespēja, ka kāds no šajā sarakstā esošajiem līdzekļiem ne vienmēr un visos gadījumos automātiski tiks uzskatīts par valsts atbalstu.

Tiešs līdzekļu piešķirums subjektam tiek uzskatīts par visizplatītāko atbalsta formu. Taču izplatīts ir atbrīvojums no nodokļu vai sociālo maksājumu veikšanas pienākuma. Tas varētu būt skaidrojams ar ekonomikas lejupslīdi ES. Samazinoties komersantu ienākumiem, pasliktinājās uzņēmumu maksātspēja un veidojās šādu obligāto maksājumu kavējumi. Lai uzņēmums spētu funkcionēt, tam nepieciešami līdzekļi tiešās ekonomiskās aktivitātes īstenošanai. Ja no esošajiem

¹⁶ Alberto Santa Maria. Competition and State Aid. An Analysis of the EC Practice. Martino Ebner, Edoardo Gambaro. Chapter I. The Notion of State Aid. 2007, Kluwer Law International BV, The Netherlands, pp.23-24. skat arī Biondi A., Eeckhout P., Flynn J. The Law of State Aid in the European Union. 2004, Oxford University Press Inc., New York, United States. 222-223.lpp. Skatīt arī Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. Law and Economics of Contingent Protection in International Trade. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules? 176.lpp. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].

¹⁷ Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 1088

¹⁸ Turpat.

līdzekļiem tiek segti visi nodokļu un citu obligātie maksājumi valstij un, iespējams, uzkrātie soda procenti to nokavējuma rezultātā, komersantam faktiski nav iespējams turpināt veikt darbību. Atbrīvojums no nodokļu samaksas tādējādi sniedz komersantam iespēju ierobežotos esošos līdzekļus novirzīt ražošanai (tiešajos izdevumos), tādējādi sniedzot iespēju turpināt ekonomisko darbību un izvairīties no maksātnespējas. Jau 2008.gadā 40% no visa piešķirtā atbalsta tika īstenoti tieši šādā formā¹⁹, proti, atbrīvojumā no nodokļu un sociālo maksājumu veikšanas.

Kā jau norādīts iepriekš, iemesls atbalsta līdzekļu uzskaitījuma dažādībai ir fakts, ka svarīga nozīme šajā jautājumā ir tieši konkrētā pasākuma rezultātam vai iespējamajam rezultātam, kāds rodas tā īstenošanas rezultātā, nevis konkrētā pasākuma forma²⁰. Tieši tādēļ atbalsta līdzekļi var būt dažādi, ja vien var konstatēt, ka tas noved pie viena rezultāta – ietekmes uz konkurenci un iekšējo tirgu. Protams, starp līdzekļiem, ar ko kādam uzņēmumam tiek piešķirtas priekšrocības, var saskatīt tendences to izmantošanā, tādēļ arī iepriekš minētais uzskaitījums norāda uz biežāk izmantotajiem atbalsta līdzekļiem.

1.2.2. Subjekts, kas piešķir priekšrocību un veids, kādā atbalsts piešķirts

Nākamais kritērijs, kam jāizpildās, lai konkrētu darbību kvalificētu kā valsts atbalstu, ir subjekts, kas piešķir kādu no iepriekš minētajiem labumiem jebkādā formā. No LESD 107.panta 1.punkta teksta izriet divi veidi, kādos atbalsts var tikt piešķirts – dalībvalsts tieši piešķirt atbalstu kādam konkrētam subjektam vai atbalsts tiek piešķirts jebkādā citā veidā no valsts līdzekļiem.

Pirmajā variantā būtisks ir pats subjekts, kas piešķir atbalstu – dalībvalsts. Valsts kā sākotnējās publisko tiesību juridiskās personas, kas darbojas saskaņā ar publisko tiesību principiem, vārdā rīkojas tās orgāns – institūcija vai amatpersona, kuras kompetence un tiesības paust valsts kā sākotnējās publisko tiesību juridiskās personas tiesisko gribu ir noteikta attiecīgajā juridiskās personas pamataktā vai darbību reglamentējošā ārējā normatīvo tiesību aktā.²¹ Šāds valsts orgāns Latvijas Republikā ir Ministru kabinets. Taču EST praksē ir atzinusi, ka

¹⁹ Conor Quigley. European State Aid Law and Policy. Second Edition. Hart Publishing Ltd. 2009.pp6

²⁰ Ioannis Kokkoris, Rodrigo Olivares-Caminal. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State aid. Phedon Nicolaides. Page 352

²¹ LR likums. Valsts pārvaldes iekārtas likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=63545>, [aplūkots 2014.gada 10.martā].

LESD 107.pantā minētais subjekts „dalībvalsts” attiecas ne vien uz valsts centrālo valdību, kas valsts vārdā pauž tās tiesisko gribu, bet arī reģionālo valdību (pašvaldībām).²²

Otrs piešķiršanas veids ir, izmantojot valsts līdzekļus. Tas attiecināms uz gadījumiem, kad subjekts, kas piešķir atbalstu, nav kāda no valsts pārvaldes institūcijām, bet privāto tiesību subjekts, ko izveidojusi valsts vai kam valsts deleģējusi pienākumu rīkoties ar konkrētiem valsts resursiem, kā arī valsts kapitālsabiedrības. Kā tas izriet no Komisijas Direktīvas 2006/111/EK 2.panta valsts kapitālsabiedrībām piederošie vai to rīcībā esošie resursi tiek uzskatīti par valsts resursiem.²³ Tomēr šādos gadījumos nav pietiekami konstatēt, ka subjekts, kas piešķīris atbalstu, ir valsts kapitālsabiedrība, lai atzītu, ka piešķirtais labums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107.panta izpratnē. Jākonstatē, ka valsts ir īstenojusi savu kontroli un ir bijusi iesaistīta lēmuma pieņemšanā par labuma piešķiršanu. Tā, piemēram, EST apvienotajā lietās C-67, 68 un 70/85 Kwerkerij Gebroeders van der kooy BV v Commission atzina, ka izdevīgāki gāzes tarifi atsevišķiem saņēmējiem, kurus noteicis uzņēmums Gasunie, kurā 50% pamatkapitāla piederēja Nīderlandes valstij, ir uzskatāms par atbalstu, ko piešķīrusi dalībvalsts, jo, lai gan Gasunie ir privāto tiesību juridiska persona, tai nav pilnīga autonomija piemērojamo tarifu noteikšanā un to ietekmē publiskās varas kontrole un norādījumi.²⁴ Tātad, tika vērtēta valsts kontrole sabiedrības lēmumu pieņemšanā.

1.2.3. Draudi brīvai konkurencei

Trešais kritērijs, kuram jāizpildās, lai kādu pasākumu kvalificētu kā valsts atbalstu, ir šāda pasākuma esošs vai potenciāls konkurences kropļojums. Konkurence tiek definēta kā sacensība starp diviem vai vairākiem konkurentiem, tiekšanās pēc viena un tā paša rezultāta.²⁵ Komercedarbības jomā šis rezultāts, pēc kā konkurenti tiecas ir lielāka peļņa. Ekonomisti vienmēr

²² Eiropas Savienības (bij. Kopienas) Tiesas 1989.gada 11.jūlija spriedums lietā: 323/87 Commission of the European Communities v. Italian Republic. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=95744&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

²³ Leigh Hancher, Tom Ottervanger, Piet Jan Slot, EU state aids. Fourth edition. Sweet & Maxwell. London. 2012. Pp.60-61

²⁴ Apvienotas lietas C-67, 86 un 70/85 Kwerkerij Gebroeders van der Kooy BV v Commission [1988] ECR 219. Skat arī Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. Law and Economics of Contingent Protection in International Trade. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules? 174.lpp. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].

²⁵ Henry Campbell Black, M. A. Black's Law Dictionary. Abridged Sixth Edition. 1991. West Publishing Co. Saint Paul, Minesota.

ir uzsvēršu, ka konkurences pastāvēšana sniedz vairākas priekšrocības. Pirmkārt, ražotāji vadās pēc patērētāju vēlmēm un vajadzībām, tādējādi nodrošinot efektīvāku resursu sadali, proti, netiek tērēti resursi, lai ražotu lietas, kas patērētājiem nav nepieciešamas. Otrkārt, pastāvoša konkurence rosina ražotājus izmantot resursus tādā veidā, lai pēc iespējas samazinātu ražošanas izmaksas un tādējādi arī cenu. Kā arī konkurences apstākļi motivē ražotājus būt inovatīviem, rast jaunus risinājumus patērētāju vajadzībām, tādējādi veicinot vispārēju ekonomisko attīstību.²⁶

Brīva, godīga un vienlīdzīga konkurence ir viens no galvenajiem elementiem ES mērķu – iekšējā tirgus un ekonomikas attīstībā. LES 3.panta trešā daļa nosaka, ka ES izveido iekšējo tirgu. ES darbība ir vērsta uz to, lai panāktu stabilu Eiropas attīstību, kuras pamatā ir līdzsvarota ekonomiskā izaugsme un cenu stabilitāte, sociālā tirgus ekonomika ar augstu konkurētspēju, kuras mērķis ir panākt pilnīgu nodarbinātību un sociālo attīstību, kā arī vides augsta līmeņa aizsardzību un tās kvalitātes uzlabošanu.²⁷ Vienots iekšējais tirgus un brīvās tirgus ekonomikas attīstība bija viens no ES izveidošanas mērķiem. Šo mērķu sasniegšanai ir būtiski nodrošināt brīvu un vienlīdzīgu konkurenci starp tirgus dalībniekiem, jo tieši konkurence tirgus dalībnieku starpā ir tas faktors, kas veicina uzņēmējdarbības efektivitāti, rosina tirgus dalībniekus būt inovatīviem un rast risinājumus, kā ar ierobežotiem resursiem apmierināt cilvēku neierobežotās vajadzības. Konkurence ir virzītājspēks, kas veicina ekonomikas attīstību.

Iepriekš minēto apstākļu dēļ ir svarīgi novērst jebkādas esošus vai potenciālus konkurences izkropļojuma draudus. Tādēļ arī valsts atbalsts pēc būtības uzskatāms par nesavienojamu ar ES iekšējo tirgu, un tikai atsevišķos izņēmuma gadījumos, kad mērķis, kas ar dalībvalsts piešķirtu atbalstu tiek panākts, ir uzskatāms par nozīmīgāku salīdzinājumā ar draudiem, ko atbalsts rada konkurencei, valsts atbalsts ir pieļaujams. Šie gadījumi ir minēti LESD 107.panta 2. un 3.punktā, un tie tiks apskatīti tālāk šajā nodaļā.

Šī kritērija konstatēšana parasti nesagādā problēmas, jo jebkurš atbalsts, ko kāds subjekts saņem, bet tā konkurenti nē, nostāda šo subjektu izdevīgākā pozīcijā salīdzinājumā ar tā konkurentiem. Tiesa, vērtējot šo kritēriju, analizē komersanta pozīciju pirms atbalsta saņemšanas un pēc. Ja komersanta finansiālā pozīcija būs uzlabojusies, tad šis kritērijs uzskatāms par izpildījušos un atzīstams, ka šāds atbalsts ietekmē vai draud ietekmēt godīgu konkurenci.²⁸ Grūti

²⁶ Goyder D.G., Goyder J., Slobos-Llorens A. Goyder's EC Competition Law. Fifth edition. 2009, Oxford University Press Inc., New York, United States. 8-10.lpp.

²⁷ Līgums par Eiropas Savienību. 3.pants. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 326, 26.10.2012.

²⁸ Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 1092

iedomāties situāciju, kad valsts piešķirts atbalsts subjektam neuzlabo tā finansiālo stāvokli, tādēļ kā jau iepriekš minēts, šis kritērijs izpildās gandrīz visos gadījumos, kad subjekts saņem atbalstu neatkarīgi no tā formas un apjoma.

1.2.4. Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm

Pēdējais kritērijs ir atbalsta sekas, proti, ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Šī kritērija būtība ir līdzīga iepriekš minētajam kritērijam – draudiem konkurencei, tādēļ šie abi kritēriji ir savstarpēji saistīti. Ja pasākums ir tāds, kas rada esošu vai potenciālu konkurences izkropļojumu, tad tas, protams, arī ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

Tātad, ja saņemtais atbalsts nostāda vienu uzņēmumu salīdzinoši labākā pozīcijā ar citiem uzņēmumiem, kā tas būs gandrīz vienmēr, jo, saņemot kādu labumu no dalībvalsts vai no valsts līdzekļiem, nav iespējama situācija, ka uzņēmuma pozīcija pasliktinās, līdz ar to tiek pieņemts, ka šāds atbalsts ietekmē tirdzniecību starp ES dalībvalstīm. Turklāt nav nozīmes tam, vai atbalsta apjoms ir mazs un atbalsta saņēmējs ir neliels uzņēmums. Šie apstākļi nebūt uzreiz nenozīmē, ka atbalsta saņemšanas rezultātā nevar tikt ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm.²⁹ Kā piemēru var minēt atbalstu komersantam, kas nodarbojas konkrētā jomā tikai vienā dalībvalstī. Sākotnēji varētu šķist, ka šāds atbalsts nevar ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo konkrētais komersants darbojas tikai šīs vienas dalībvalsts tirgū. Tomēr šāds arguments nav pamatots, jo saņemtais atbalsts palīdz nostiprināt uzņēmuma savu pozīciju tirgū, savukārt tas var padarīt grūtāku iekļūšanu šajā tirgū komersantiem no citām dalībvalstīm.

1.3. Izņēmumi no valsts atbalsta aizlieguma

LESD 107.pants norāda, ka valsts atbalsts, pastāvot visiem pantā minētajiem kritērijiem, nav savienojams ar iekšējo tirgu. Taču valsts atbalsta aizliegums nav absolūts, un no tā ir iespējami izņēmumi, ja to paredz Līgumi. Ar vārdu „Līgumi” šeit domāti ES dibināšanas līgumi. Ja šie tiesību akti tieši paredz iespēju īstenot valsts atbalstu, tad šāds atbalsts ir savienojams ar iekšējo tirgu. Galvenās izņēmumu kategorijas ir noteiktas LESD 107.panta 2. un 3.punktā, taču bez tām pastāv arī citi izņēmuma gadījumi, kas regulēti citās LESD normās, tomēr 107.panta 2.

²⁹ Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 1093

un 3.punkta gadījumi vienmēr tiek uzskatīti par svarīgākajiem izņēmumiem.³⁰ LESD 107.panta 2.punkts uzskaita tādus gadījumus, kad valsts atbalsts vienmēr uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu. Šeit Komisijai nav jāvērtē, vai atzīt valsts atbalstu par saderīgu ar iekšējo tirgu vai nē. Ja tiek konstatēts kāds no 107.panta 2.punktā minētajiem gadījumiem, atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Praksē retos gadījumos dalībvalstu īstenotie atbalsta pasākumi tiek konstatēti kā atbilstoši šī panta otrajā daļā minētajiem gadījumiem³¹. LESD 107.panta 2.punktā minētie gadījumi ir:

- 1) Sociāls atbalsts, ko piešķir individuāliem patērētājiem ar noteikumu, ka to piešķir bez diskriminācijas attiecībā uz konkrēto ražojumu izcelsmi. Šeit atbalsta saņēmējs ir fiziska persona, kas parasti pieder pie maznodrošinātu, sociāli neaizsargātu personu kategorijas, taču šāds atbalsts nedrīkst būt saistīts konkrētās fiziskās personas darba devēju vai kā citādi būt netieši saistīts ar kādu konkrētu komersantu, kas atbalsta rezultātā varētu gūt kādu labumu.
- 2) Atbalsts, lai novērstu kaitējumu, kas nodarīts dabas katastrofu vai ārkārtēju notikumu rezultātā. Jāatzīst gan, ka ES valstis ģeogrāfiski atrodas tādā vietā un klimata joslās, kur ārkārtējas dabas katastrofas notiek reti, tādēļ arī valsts atbalsts, kas uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar šo punktu kvalificējams retos gadījumos.
- 3) Atbalsts noteiktu Vācijas Federatīvās Republikas reģionu tautsaimniecībai, kurus ietekmējusi Vācijas sadalīšana pēc Otrā pasaules kara. Sprotams, ka šis izņēmums LESD ietverts vēsturisku politisko apsvērumu dēļ, tādēļ šim noteikumam mūsdienās vairs nav praktiskas nozīmes, un tiek apsvērta iespēja 107.panta 2.punkta c) apakšpunktu izslēgt no LESD, jo, kopš Rietumvācijas un Austrumvācijas atkalapvienošanās 1990.gadā, nav saskaņots neviens pasākums, kas būtu kvalificējams saskaņā ar šo LESD punktu³².

LESD uzskaita arī gadījumus, kad valsts atbalsts var tik uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, atstājot šī jautājuma izvērtēšanu Komisijas kompetencē. LESD 107.panta 3.punktā ir uzskaitīti sekojoši 5 gadījumi, kuros Komisija var atzīt, ka atbalsts ir pieļaujams:

- 1) Atbalsts ekonomikas attīstībai vietās, kur ir zems vidējais dzīves līmenis, kā arī liels bezdarbs. Tāpat atbalsts var tikt sniegts nolūkā attīstīt ekonomiku LESD 349.pantā

³⁰ Ioannis Kokkoris, Rodrigo Olivares-Caminal. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State aid. Phedon Nicolaides. 363.lpp; Skatīt arī Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. Law and Economics of Contingent Protection in International Trade. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules? 177lpp. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].

³¹ Ioannis Kokkoris, Rodrigo Olivares-Caminal. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State aid. Phedon Nicolaides. Page 364

³² Ioannis Kokkoris, Rodrigo Olivares-Caminal. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State aid. Phedon Nicolaides. Page 365

minētajiem reģioniem, attiecībā uz kuriem LESD paredz piemērot īpašus noteikumus. Ne visiem reģioniem, ņemot vērā atšķirīgos apstākļus, kā piemēram iedzīvotāju skaitu, pieejamos dabas resursus, ģeogrāfisko atrašanās vietu, ir līdzīgs potenciāls ekonomikas izaugsmei. Valsts atbalsts ar mērķi veicināt ekonomikas attīstību tajos reģionos, kur tas visvairāk ir nepieciešams, ir pieļaujams un pat atbalstāms.

- 2) Atbalsts svarīga projekta īstenošanai, kas ir visas ES interesēs, vai nopietnu traucējumu novēršanai kādas dalībvalsts ekonomikai.
- 3) Par saderīgu ar iekšējo tirgu var atzīt tādu dalībvalsts vai ar tās līdzekļu palīdzību veiktus pasākumus, kas īstenoti ar mērķi attīstīt kādu konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu. Lai Komisija atzītu šādu atbalstu par pieļaujamu, ir jābūt pārliecībai, ka šādu īstenoto pasākumu rezultātā netiks atstāts tāds iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm. Šis punkts ir visbiežāk lietotais valsts atbalsta saderības ar iekšējo tirgu pamatojums. Tas skaidrojams ar to, ka dalībvalstis ir ieinteresētas atbalstīt kādu konkrētu tautsaimniecības jomas attīstību, kurai iespējams nepieciešamas lielas investīcijas, un tādēļ resursi no privātā sektora vien pietrūkst, lai attīstītu konkrēto jomu. Aplūkojot Komisijas lēmumus aviotransporta nozarē, kas sīkāk analizēti šī darba 2. un 3.nodaļā, jāsecina, ka arī aviācijas nozarē tieši šis izņēmuma gadījums visbiežāk tiek lietots kā pamatojums atbalsta lidsabiedrībām un lidostām saderībai ar iekšējo tirgu.
- 4) Atbalsts kultūras mantojuma saglabāšanai, ja tas pārlietu negatīvi neiespaido tirdzniecības apstākļus starp dalībvalstīm un konkurenci.
- 5) Padome pēc Komisijas priekšlikuma var lemt arī par citām izņēmuma kategorijām, jo uzskaitījums LESD 107.panta 3.punktā nav izsmeļošs.

Kā jau minēts iepriekš, arī citās LESD normās ir ietverti izņēmumi no 107.panta 1.punktā ietvertā valsts atbalsta aizlieguma. Kā piemēru var minēt LESD 42.pantā minēto atbalstu lauksaimniecības un zivsaimniecības nozarē, ja ar šāda atbalsta īstenošana tiek veikta ar mērķi aizsargāt uzņēmumus, kuriem traucējumus rada strukturāli vai dabas apstākļi vai arī atbalsts īstenots saskaņā ar ekonomikas attīstības programmām. Izņēmums no valsts atbalsta aizlieguma paredzēts arī transporta nozarē, konkrēti LESD 93.pantā, kas atļauj dalībvalstīm īstenot valsts atbalstu, ja tas ir nepieciešams transporta koordinācijai vai ja atbalsts ir uzskatāms kā atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Jānorāda, ka šī norma nav attiecināma uz aviotransportu. Vairāk par valsts atbalstu transporta nozarē skatīt darba 2.1.nodaļā.

1.4. Valsts atbalsta kontrole Eiropas Savienībā

Pasākumu, kas uzskatāmi par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu, kontroli regulē 108. un 109. pants, kā arī Padome regula Nr.659/1999 ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93.panta piemērošanai (turpmāk – Regula 659/1999). Saskaņā ar valsts atbalsts kontroles procesuālo regulējumu, galvenais subjekts, kas ir atbildīgas par valsts atbalsta pasākumu kontroli, ir Komisija. Tās pienākumos ietilpst pārskatīt visas atbalsta piešķiršanas sistēmas dalībvalstīs, kā arī Komisija var sniegt ieteikumus dalībvalstīm saistībā ar pasākumiem, kas nepieciešami sakarā ar iekšējā tirgus pakāpenisku attīstību vai darbību.

LESD 108.panta 2.punkts nosaka Komisijas pilnvaras atbalsta pasākumu izvērtēšanā, taču daudz detalizētāk šīs pilnvaras ir noteiktas Regulā 659/1999. Konkrētu atbalsta pasākumu atbilstības ES tiesībām izvērtēšanu Komisija uzsāk tad, kad dalībvalsts ir paziņojusi par plānotu atbalsta pasākumu īstenošanu, ja Komisijai pēc sākotnējā izvērtējuma rodas šaubas par to, vai paziņotajam pasākumam ir valsts atbalsta iezīmes, kā arī rodas šaubas par tā saderību ar kopējo tirgu. Tāpat atbalsta pasākumu izvērtēšanu Komisija var uzsākt pēc savas iniciatīvas, kad tās rīcībā ir nonākušas ziņas par iespējams nelikumīgi īstenotiem valsts atbalsta pasākumiem.³³ Turklāt Komisijai šādā gadījumā ir pienākums izvērtēt šādu informāciju neatkarīgi no tā, kādā veidā šāda informācija saņemta.³⁴ Analizējot Komisijas praksi valsts atbalsta jautājumos, jāsecina, ka visbiežāk informācijas avots šādos gadījumos ir valsts atbalsta saņēmēja konkurentu sūdzības Komisijai, kas ir tikai loģiski, jo prettiesiska valsts atbalsta gadījumā tieši konkurenti ir tie, kuru intereses tiek aizskartas.

Ja Komisija pēc konkrētu atbalsta pasākumu izvērtēšanas konstatē, ka šādi pasākumi ir kvalificējami kā valsts atbalsts LESD 107.panta 1.punkta izpratnē, tā pārbauda, vai atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu, proti, vai uz konkrēto gadījumu ir attiecināms, kāds no LESD paredzētajiem izņēmumiem no valsts atbalsts aizlieguma. Ja tiek konstatēts, ka atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, Komisijas kompetencē ir tiesības pieņemt lēmumu nosakot, ka dalībvalstij noteiktā termiņā atbalsts ir jāizbeidz vai jāmaina. Turklāt saskaņā ar Regulas 659/1999 14.panta noteikumiem Komisija ir tiesīga uzlikt dalībvalstij pienākumu veikt visus

³³ Lever J., EU State Aid Law – Not a Pretty Sight. *European State Aid Law Quarterly*, Lexxion, 1/2013. 6.lpp. Skatīt arī Smith M.P. How Adaptable is the European Commission? The Case of State Aid Regulation. *Journal of Public Policy*, 2001, 21, 221.lpp, pieejams: http://journals.cambridge.org/abstract_S0143814X0100112X [aplūkots 2014.gada 4.martā].

³⁴ Judgement of the European Court of Justice, 16 May 2013, In Case C-615/11 P *European Commission v. Ryanair Ltd, Air One SpA*.

nepieciešamos pasākumus, lai nelikumīgi īstenoto valsts atbalstu atgūtu no tā saņēmēja, un šāda atbalsta atgūšana ietver arī procentus, kas maksājami no dienas, kas atbalsts piešķirts saņēmējam līdz pat tā atgūšanas brīdim.

Tieši Komisija ir tā institūcija, kuras kompetence ir izvērtēt, vai konkrētais pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107.panta 1.punkta izpratnē un vai šāds atbalsts, iespējams, ir saderīgs ar iekšējo tirgu. EST ir norādījusi atbalsta preventīvās kontroles mērķis ir, lai tiktu īstenots tikai ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts. Savukārt šīs kontroles īstenošana ir, pirmkārt, Komisijas kompetencē un, otrkārt, arī dalībvalsts tiesas kompetencē, un to lomas ir viena otru papildinošas, bet atšķirīgas. Dalībvalsts tiesai jā rūpējas par to, lai līdz Komisijas galīgā lēmuma pieņemšanai tiktu nodrošināta indivīdu tiesību aizsardzība gadījumos, kad valsts iestādes, iespējams, pārkāpušas valsts atbalsta aizliegumu, jo LESD 108.panta 3.punkta pēdējam teikumam ir tieša iedarbība³⁵, līdz ar to arī dalībvalsts tiesai ir uzdevums veikt pasākumus, kas ir piemēroti, lai novērsu atbalsta īstenošanas prettiesiskumu, lai atbalsta saņēmējs vairs nevarētu ar to brīvi rīkoties atlikušajā posmā, līdz Komisijas lēmuma pieņemšanai.³⁶ Iepriekš minētās tiesu prakses atziņas norāda, ka arī dalībvalstu tiesām var būt pienākumi attiecībā uz valsts atbalsta kontroli.

Tātad, lai konstatētu, vai konkrētas dalībvalsts īstenotas darbības ir uzskatāmas par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu ir jāizpildās visiem šajā normā ietvertajiem kritērijiem vienlaicīgi, savukārt, kad tas ir konstatēts, pastāv iespēja atbalstu atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja īstenojas kāds no LESD minētajiem izņēmuma no valsts atbalsta aizlieguma gadījumiem. Gan atbalsta pasākumu kritēriju, gan saderības ar iekšējo tirgu izvērtēšanā būtiskākā loma ir Komisijai, taču arī dalībvalstu tiesām ir jānodrošina tiesību aizsardzība, gadījumos, kad pārkāpts valsts atbalsta aizliegums.

³⁵ Eiropas Savienības (bij. Kopienu) tiesas 1973. gada 11. decembra spriedums lietā: 120/73 Lorenz, Recueil. 8.paragrāfs. Pieejams:

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=88574&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=firs t&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī].

³⁶ Eiropas Savienības tiesas 2013.gada 21.novembra spriedums lietā C-284/12 *Deutsche Lufthansa AG, Flughafen Frankfurt -Hahn GmbH*. 31.paragrāfs.

2. VALSTS ATBALSTS LIDOSTĀM UN LIDSABIEDRĪBĀM

Šajā nodaļā tiks analizēta valsts atbalsta prakse aviācijas nozarē, proti, valsts atbalsta pasākumi lidsabiedrībām un lidostām. Nodaļas sākumā aplūkots valsts atbalsts vispārīgi transporta nozarē, pēc tam pievērsoties atbalstam konkrēti lidsabiedrībām un lidostām. Saistībā ar atbalsta pasākumiem šajā nozarē, tiks aplūkoti arī 2014.gada Aviācijas vadlīniju noteikumi valsts atbalsta pasākumu saderības ar ES iekšējo tirgu konstatēšanai.

2.1. Valsts atbalsts transporta nozarē

Ņemot vērā ES izveidošanas mērķus, ko autore sīkāk analizējusi šī darba 1.1.nodaļā, par ES attīstības būtisku pamatu uzskatāmas četras pamatbrīvības, ko aizsargā ES tiesības – darba spēkā pārvietošanās brīvība, nodibinājumu brīvība, pakalpojumu sniegšanas brīvība, preču un kapitāla brīva kustība.³⁷ Šīs pamatbrīvības ir priekšnoteikums ES ekonomisko mērķu sasniegšanā. Šo brīvību realizēšanā un no ES tiesībām izrietošo tiesību izmantošanas iespējai nozīmīga loma ir tieši transporta nozarei, jo transporta pakalpojumi nodrošina ES iedzīvotāju mobilitāti, izmantojot tiesības brīvi pārvietoties ES. Arī stratēģijā nākamajai desmitgadei „Eiropa 2020”³⁸ ir uzsvērtā transporta nozares nozīme ilgtspējīgai ES izaugsmei.³⁹ Pārvietošanās iespēja, ko nodrošina dažādu veidu transports, ne vien veicina ekonomisko izaugsmi, bet arī, šai nozarei attīstoties, tiek radītas jaunas darbavietas ES. Taču transporta nozares attīstībai ir arī negatīvie aspekti, kā piemēram, dažādu transporta veidu atstātā negatīvā ietekme uz vidi, t.i., daudzi no transporta veidiem nav videi draudzīgi un rada ievērojamu vides piesārņojumu, tādēļ ES transporta nozares turpmāku efektīvu attīstību skata kopsakarā ar tā negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu, kā arī, ņemot vērā resursu ierobežojumus.⁴⁰

Lai gan valsts atbalstam ir vairāk negatīva ietekme uz ekonomikas attīstību, kā dēļ arī ES tiesības aizliedz valsts atbalstu, šādiem dalībvalstu īstenotiem atbalsta pasākumiem konkrētiem uzņēmumiem ir arī savas pozitīvās iezīmes. Tādēļ arī valsts atbalsta aizliegums ES tiesībās nav

³⁷ Borhardt K.D. The ABC of European Union Law. Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2010, 22.lpp.

³⁸ Eiropa 2020. Pieejams: http://ec.europa.eu/europe2020/index_lv.htm [Aplūkots 2014.gada 10.aprīlī]

³⁹ Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3.

⁴⁰ Baltā Grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta vidi. Eiropas Komisija. Briselē, 28.03.2011.

absolūts un, kā jau iepriekš minēts, no tā ir pieļaujami vairāki izņēmumi. Kā piemēru var minēt atbalsta īstenošanas iespēju tieši transporta nozarē, jo transporta infrastruktūras izveide, uzturēšana un attīstība ir saistīta ar nepieciešamību pēc ievērojama resursu ieguldījuma, kas ne visiem komersantiem bez papildus investoru piesaistīšanas var būt pa spēkam. Arī šādu privātu investoru piesaistīšana bieži vien var būt problemātiska. Taču, tā kā transporta infrastruktūras attīstība ir nozīmīga visā ES kontekstā, dalībvalstu atbalsts var tikt uzskatīts par nepieciešamu, lai sasniegtu šos mērķus un nodrošinātu stabilitāti konkrētajā tirgū.

Valsts atbalsta kontrole transporta nozarē ir daudz komplicētāka kā citos sektoros, jo uz to attiecināms dažāds regulējums atkarībā no konkrētās transporta nozares, kā arī atbalstu šajā nozarē ietekmē vairāki savstarpēji mijiedarbīgi faktori. Pirmkārt, valsts atbalstu transporta nozarē regulējošie vispārīgie valsts atbalsta noteikumi, kas ietverti LESD 107. un 108.pantā. Otrkārt, valsts atbalstu transporta nozarē ietekmē arī ES vienotās transporta politikas⁴¹ veidošana, jo no vienas puses valsts atbalsts nav vēlams un ir jāierobežo, jo rada konkurences kropļojumus, taču vienlaikus ar valsts atbalsta palīdzību transporta nozarē tiek sasniegti citi ES nozīmīgi mērķi, jo transports palielina personu mobilitātes iespējas, kas ļauj realizēt ES pamatbrīvības. Trešais faktors, kas ietekmē valsts atbalsta kontroles jautājumus transporta nozarē, tai skaitā, arī aviācijas jomā, ir nepieciešamība ievērot arī citu nozaru politikas apsvērumus, kas cieši saistīta ar transporta nozari, kā piemēram sociālus, reģionālus, kā arī vides aizsardzības apsvērumus.⁴² Ļoti liela ietekme transporta nozarē saistībā ar valsts atbalsta piešķiršanu ir tieši vides aizsardzības politikai.⁴³ ES ilgtspējīgas attīstības mērķos ietilpst videi radītā piesārņojuma samazināšanas iespējas, tai skaitā transporta radītā piesārņojuma samazināšanas, tādēļ ES ir ieinteresēta un veicina videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanā, kas tādējādi, pirmkārt jau, samazina videi radīto piesārņojumu un, otrkārt, veicina ierobežoto resursu efektīvu izmantošanu, tādējādi mazinot ES valstu atkarību no energoresursu importa⁴⁴. Līdz ar to bieži vien valsts atbalsts var tikt izmantots kā līdzeklis, lai veicinātu tieši šādu, videi draudzīgu transporta attīstību ES, piešķirot priekšrocības komersantiem, kas nodarbojas konkrēti šajā jomā.

⁴¹ http://ec.europa.eu/economy_finance/structural_reforms/sectoral/transport/index_en.htm [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī]

⁴² Leigh Hancher, Tom Ottervanger, Piet Jan Slot, EU State Aids. Fourth edition. 2012, Sweet & Maxwell, London. 500.lpp

⁴³ Turpat. 503.lpp.

⁴⁴ Baltā Grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta vidi. Eiropas Komisija. Briselē, 28.03.2011.

Situāciju saistībā ar valsts atbalsta kontroli transporta nozarē vēl vairāk sarežģī fakts, ka atkarībā no transporta nozares veida uz tiem ir attiecināmi dažādi valsts atbalsta nosacījumi. Transporta nozares regulējums ietverts LESD VI sadaļā, konkrēti 93.pants nosaka, ka valsts atbalsts ir saderīgs ar Līgumiem, ja tas vajadzīgs transporta koordinācijai vai ja tas ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskiem pakalpojumiem. Redzams, ka šeit ir ietverts viens no LESD 107.panta sākumā minētajiem izņēmumiem no valsts atbalsta aizlieguma. Taču, tulkojot šo tiesību normu sistēmiski kopsakarā ar pārējām šīs sadaļas normām, var izdarīt secinājumu, ka šis atbalsta regulējums, precīzāk, izņēmums no valsts atbalsta aizlieguma nav attiecināms uz visiem transporta veidiem. 100.panta pirmā daļa nosaka, ka šī sadaļa (VI sadaļa – autores piezīme) attiecas uz dzelzceļa pārvadājumiem, autopārvadājumiem un pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem. Savukārt otrajā daļā seko norādījums, ka Eiropas Parlaments un Padome ir tiesīgas pieņemt attiecīgus noteikumu par jūras transportu un gaisa transportu.⁴⁵ Līdz ar to ES tiesību akti nošķir valsts atbalsta regulējumu dzelzceļa, autotransporta un iekšējo ūdeņu transporta veidiem no gaisa un jūras transporta nozares.⁴⁶

Ņemot vērā iepriekš minēto, redzams, ka attiecībā uz valsts atbalstu gaisa transporta nozarē ir piemērojami vispārīgie valsts atbalsta noteikumi, kas ietverti LESD 107. un 108.pantā. Arī gaisa transporta pārvadājumu nozares darbība prasa lielas investīcijas, tādēļ uzsākt un attīstīt komercdarbību šajā nozarē ir īpaši sarežģīti un, ja pasliktinās ekonomiskā situācija tirgū, zaudējumi, ko cieš komersanti, kas darbojas šajā nozarē, ir milzīgi. Iemesls tam, kādēļ gaisa transporta regulējums LESD ir izslēgts no VI sadaļas tvēruma, meklējams aviotransporta nozares vēsturiskajā attīstībā. Pirms gaisa transporta tirgus liberalizācijas, kas tika uzsākta 1987.gadā, kad ES izdeva tā saucamo pirmo ierobežojumu atcelšanas regulējuma paketi, kam sekoja vēl divas 1990. un 1992.gadā⁴⁷, gaisa pārvadājumu transporta tirgu raksturoja liels valsts iejaukšanās un kontroles līmenis, kā arī bilaterālisms⁴⁸, tādēļ daži ES tiesību zinātnieki, kā piemēram Jurgen Basedow, uzskata, ka gaisa pārvadājumu transporta nozare vienkārši nebija galvenā problēma, kad sešas valstis dibināja ES⁴⁹. Gaisa transporta tirgus liberalizācija veicināja daudzu jaunu gaisa pārvadātāju ES tirgū, tādējādi palielinot konkurenci šajā tirgū. Laikā no 1992.gada līdz

⁴⁵ Līgums par Eiropas Savienības darbību. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis.

⁴⁶ Conor Quigley. *European State Aid Law and Policy*. Second Edition. 2009, Hart Publishing Ltd., Portland, Oregon, 228-229.lpp.

⁴⁷ Finger M., Holvad T. *Regulating Transport in Europe*. 2013, Edward Elgar Publishing Limited, United Kingdom, Edward Elgar publishing Inc., USA, 38.lpp.

⁴⁸ Quigley C. & Collins M. A. *EC State Aid Law and Policy*. Hart Publishing, Oxford-Portland Oregon, 2003, 235.lpp.

⁴⁹ Schmauch M. *EU Law on State Aid to Airlines*. Law, Economics and Policy. 2012, Lexion Publisher, Berlin. 255.lpp

2009.gadam lidojumu maršrutu skaits ES iekšienē bija dubultojies un to maršrutu skaits, kuros pārvadājumus veic vairāk kā divas lidsabiedrības, par trīskāršojās.⁵⁰ Citādāka situācija ir attiecībā uz lidostām, kur, lai gan ir vērojama arī privātu komersantu iesaistīšanās lidostu darbībā, šobrīd joprojām lielākā daļa lidostu ES ir publisku personu īpašumā un pārvaldībā.⁵¹ Līdz ar to lidostu starpā konkurence joprojām ir neliela. Komerciālajām lidostām to rentabilitāte ir atkarīga no apkalpoto pasažieru skaita. Komisijas ieskatā tām lidostām, kur pasažieru skaits gadā ir mazāks par 1 miljonu, parasti ir grūtības segt darbības izmaksas. Mazās lidostas, kas visbiežāk ir publisku personu īpašumā vai pārvaldībā, ir atkarīgas no publiskā atbalsta to darbības finansēšanai.⁵²

Kopumā vērtējot aviopārvadājumu nozares attīstību sākot no perioda pirms gaisa pārvadājumu tirgus liberalizācijas ES un pēc tās, jāsecina, ka gaisa transporta tirgus atvēršana ir būtiski veicinājusi konkurences pieaugumu aviācijas nozarē, lai gan vairāk tieši starp aviosabiedrībām nekā starp lidostām. Līdz ar to radās nepieciešamība pēc striktāka valsts atbalsta regulējumam tieši šajā nozarē.⁵³ Tādēļ jau 1994.gadā Komisija pirmo reizi izdeva vadlīnijas jeb pamatnostādnes par valsts atbalstu gaisa transporta sektorā (turpmāk – 1994.gada Aviācijas vadlīnijas). Mainoties un attīstoties gaisa pārvadājumu tirgus tendencēm, Komisija 2005.gadā izdeva jaunas vadlīnijas (turpmāk - 2005.gada Aviācijas vadlīnijas), kas aizstāja 1994.gadā izdotās, savukārt pavisam nesen, proti šī gada februārī, Komisija publicēja jaunās pamatnostādnes par valsts atbalstu lidostām un aviokompānijām (turpmāk 2014.gada Aviācijas vadlīnijas). Fakts, ka divdesmit gadu laikā šīs ir jau trešās vadlīnijas, ko Komisija izdevusi attiecībā uz valsts atbalstu gaisa pārvadājumu transporta nozarē, liecina par to, ka šī nozare strauji attīstās un mainās, pieaugot konkurencei šajā nozarē rodas lielāka nepieciešamība pēc valsts atbalsta kontroles. Jaunajās vadlīnijās Komisija uzsver, ka būtiska nozīme ir tam, lai dalībvalstis, kuru interesēs ir gaisa pārvadājumu nozares attīstība arī no nacionālās ekonomikas perspektīvas raugoties, īstenotu valsts atbalsta politiku tādā veidā, lai tā būtu vērsta uz pārdomāta atbalsta sekmēšanu, kas nodrošinātu tirgus nepilnību novēršanu, un būtu vērsta uz Eiropas kopējo mērķu sasniegšanu. Lai gan, pastāvot zināmiem nosacījumiem, ar valsts atbalsta pasākumiem ir

⁵⁰ Finger M., Holvad T. *Regulating Transport in Europe*.2013, Edward Elgar Publishing Limited, United Kingdom, Edward Elgar publishing Inc., USA, 48.lpp.

⁵¹ Saskaņā ar *Airport Council International Europe 77 % lidostu 2010. gadā bija pilnīgā publisku personu īpašumā, savukārt 9 % bija pilnīgā privātu personu īpašumā, sk. Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010.*

⁵² Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3.

⁵³ Conor Quigley. *European State Aid Law and Policy*. Second Edition. 2009, Hart Publishing Ltd., Portland, Oregon, 235.lpp.

iespējams novērst tirgus nepilnības, tādējādi uzlabojot tirgus efektīvāku darbību un veicinot konkurētspēju, dalībvalstīm vienlaikus būtu jāizvairās no publisko līdzekļu nelietderīgas izmantošanas. Valsts atbalsta kontrolei gaisa pārvadājumu nozarē ir jāveicina publisko līdzekļu saprātīga izmantošana, kas vienlaikus ir vērsta uz izaugsmi orientētas politikas īstenošanā, taču novērš un ierobežo konkurences izkropļojuma draudus un potenciālās sekas tirgū, kā piemēram izvairoties no peļņu nenesošu lidostu darbības pārklāšanās un jaudas pārpalikuma rašanās.⁵⁴

2.2. Valsts atbalsta pasākumi lidsabiedrībām

Valsts atbalsta pasākumi lidsabiedrībām tiek īstenoti visdažādākajās formās, taču vissarežģītākās atbalsta formas izriet tieši no lidostu un lidsabiedrību noslēgtajiem līgumiem. Bieži vien no šiem līgumiem izrietošo saistību raksturs sastāda valsts atbalstu LESD 107.panta izpratnē, tādēļ galvenais problēmjautājums ir paša valsts atbalsta esamības konstatēšana, kur nozīme ir tirgus ekonomikas dalībnieka principa piemērošanai. Savukārt, konstatējot valsts atbalstu lidsabiedrībām, tā saderība ar iekšējo tirgu tiek pamatota ar LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunktu kā darbības uzsākšanas atbalsts lidsabiedrībām. Šajā apakšnodaļā tiks aplūkoti iepriekš minēto līgumu piemēri no prakses, konkrēti saistībā ar lidsabiedrību īstenojamiem lidostas mārketinga pasākumiem, un Komisijas vadlīniju kritēriji darbības uzsākšanas atbalsta saderības konstatēšanai. Tāpat tiks aplūkots arī valsts atbalsts lidsabiedrībām nodokļu atvieglojumu formā, kas gan neizriet no lidostu un lidsabiedrību noslēgtiem līgumiem, bet ir interesants piemērs kā prettiesisks valsts atbalsts vienlaikus var saturēt arī citu LESD un LES noteikumu pārkāpumu.

2.2.1. Vienošanās starp lidostām un lidsabiedrībām pār mārketinga pasākumu īstenošanu

Viens no piemēriem valsts atbalstam lidsabiedrībām, kas izriet no lidostu un lidsabiedrību noslēgtiem līgumiem, ir lidostu pārvaldītāju noslēgtās vienošanās ar lidsabiedrībām par konkrētās lidostas mārketinga pasākumu īstenošanu. Pats fakts, ka šādas vienošanās tiek slēgtas, nav nekas neparasts, un tā bieži tiek uzskatīta par normālu praksi, kad lidsabiedrības reklamē konkrētus

⁵⁴ Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3.

galamērķus, uz kuriem tās veic pasažieru pārvadājumus.⁵⁵ Šādas aktivitātes parasti izpaužas kā reklāma lidsabiedrības interneta vietnē, dažādu brošūru izplatīšana lidsabiedrības lidojumu laikā un pirms iekāpšanas lidmašīnā, kā arī gadījumi, kad lidsabiedrības tām piederošo gaisa kuģus nosaukumos izmanto konkrētu galamērķu nosaukumus. Taču šādu vienošanos saturs, saistību raksturs un apjoms, ko puses – lidsabiedrība un lidostas pārvaldītājs – uzņemas, noslēdzot konkrēto vienošanos, bieži vien liecina par iespējamiem valsts atbalsta pasākumiem lidsabiedrībām, jo, vērtējot tirgus ekonomikas dalībnieka rīcību līdzīgos apstākļos, rodas pamats šaubām, ka parasts tirgus ekonomikas dalībnieks, pastāvot tiem pašiem vienošanās nosacījumiem, slēgtu šādas vienošanās.⁵⁶ Tieši tirgus ekonomikas dalībnieka tests ir svarīgākais aspekts, vērtējot no lidostu un lidsabiedrību vienošanās izrietošos valsts atbalsta pasākumus.⁵⁷ Komisija mārketinga vienošanās parasti izvērtē kopā ar lidostas noslēgtajiem līgumiem ar lidsabiedrībām par lidostas pakalpojumu izmantošanu un lidojumu veikšanu no konkrētās lidostas.⁵⁸ Iemesls tam ir tas, ka pastāv iespēja, ka zem šādiem mārketinga līgumiem ir aplēpts fakts, ka lidsabiedrība saņemt atpakaļ samaksu, ko tā maksā par daļu no lidostas sniegtajiem pakalpojumiem, jo reizēm mārketinga aktivitātes par, ko noslēgtas šādas vienošanās nemaz netiek dzīvē īstenotas, neatbilst tirgus cenām, kā arī lidsabiedrības neregulāri izsniedz rēķinus par šiem pasākumiem.⁵⁹

Vērtējot, vai lidostu pārvaldītāju noslēgtās vienošanās ar lidsabiedrībām satur valsts atbalsta pazīmes, Komisija analizē, vai samaksa, ko lidostas pārvaldītājs maksā lidsabiedrībai par tās īstenotajiem reklāmas pasākumiem atbilst tirgus cenai par šāda veida pakalpojumiem, jo viens no veidiem, kā lidsabiedrības caur šādiem līgumiem saņem atbalstu, ir tieši neadekvāti augsta samaksa par lidsabiedrības veiktajiem mārketinga pakalpojumiem. Taču šāda veida līgumi parasti satur papildus nosacījumus, kas padara situāciju komplicētāku. Kā piemēru var minēt Rumānijas lidostas Timisoara noslēgto vienošanos ar lidsabiedrību Wizz Air, saskaņā ar kuru Wizz Air apņēmas izvietot lidostas un Wizz Air lidojumu uz šo lidostu reklāmu savā mājas lapā, kā arī

⁵⁵ Eiropas Komisija. Valsts atbalsts Nr. SA.18857 (2012/C) (ex 2011/NN) – Iespējams atbalsts VFAB un Ryanair Ltd – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 172, 16.06.2012.

⁵⁶ Nicolaidis P., Kekeleki M., Buyskes P. State Aid Policy in the European Community. A Guide for Practicioners. 2005, Kluwer Law International, The Netherlands. 19.lpp.

⁵⁷ Leigh Hancher, Tom Ottervanger, Piet Jan Slot, EU State Aids. Fourth edition. 2012, Sweet & Maxwell, London. 557.lpp.

⁵⁸ European Commission. State aid No SA.31662 - C/2011 (ex NN/2011) – Romania – Timisoara International Airport – Wizz Air. Brussels, 24.05.2011, C (2011) 3497 final. skat. arī Valsts atbalsts SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Bovē lidosta. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C279/23, 14.09.2012.

⁵⁹ European Commission. State aid No SA.31662 - C/2011 (ex NN/2011) – Romania – Timisoara International Airport – Wizz Air. Brussels, 24.05.2011, C (2011) 3497 final. skat. arī Valsts atbalsts SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Bovē lidosta. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C279/23, 14.09.2012.

žurnālos Wizz Air lidmašīnās, izstrādāt kopīgu lidostas un Wizz Air mārketinga stratēģiju un citas aktivitātes saistībā ar lidostas pakalpojumu popularizēšanu. Savukārt Rumānijas lidosta par šiem mārketinga pakalpojumiem apņēmas maksāt summu, kas aprēķināta izmantojot noteiktu formulu atkarībā no pasažieru skaita, ko nodrošina lidsabiedrība Wizz Air.⁶⁰ Arī šajā lietā konkrētā vienošanās par mārketinga pakalpojumiem tika vērtēta kopsakarā ar citiem lidostas un Wizz Air noslēgto līgumu noteikumiem, kā arī vērtēts, vai tirgus ekonomikas dalībnieks līdzīgā situācija slēgtu šādu vienošanos⁶¹, un Komisija sniedza sākotnējo vērtējumu, norādot, ka lidsabiedrība Wizz Air ir saņēmusi valsts atbalstu, jo lidosta nav rīkojusies kā tirgus ekonomikas dalībnieks, un Komisijai neuzskata, ka šāds atbalsts varētu tikt atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunktu.

Kā vēl vienu piemēru var minēt Spānijas Gironas lidostas noslēgtās vienošanās ar lidsabiedrību Ryanair par mārketinga pakalpojumu īstenošanu. Līdzīgi kā iepriekš minētajā lietā, ar noslēgto vienošanos Ryanair apņēmas izvietot reklāmu savā mājas lapā, popularizēt šo galamērķi lidsabiedrības pasažieriem, kā arī izvietot Gironas lidostas pārvaldītāja nosaukumu uz Ryanair gaisa kuģiem. Šie līgumi paredzēja naudas sodu lidsabiedrībai Ryanair, ja tā noteiktā laika posmā nenodrošina pasažieru skaita pieaugumu lidostā. Līdzīgas vienošanās noslēgtas arī starp Ryanair un Spānijas Reus lidostu. Turklāt no 2012.gada Ryanair izvirzījusi papildus nosacījumu, ka turpmāk netiek palielinātas lidostas nodevas. Komisija salīdzināja šo vienošanos nosacījumus ar lidostu un citu lidsabiedrību līgumu nosacījumiem. Tāpat arī šajā lietā Komisija norāda, ka mārketinga pakalpojumu izmaksas un lidostas pakalpojumu izmaksas jāizvērtē kopā, lai noteiktu, vai lidsabiedrība ir saņēmusi ekonomisku labumu.⁶² Komisija izdarīja sākotnējo secinājumu, ka šādas vienošanās var piešķirt lidsabiedrībai labumu, ko tā normālos tirgus apstākļos nebūtu saņēmusi, līdz ar to pasākumi ir vērtējami kā valsts atbalsts un Komisijai ir šaubas par tā saderību ar iekšējo tirgu.⁶³

Izvērtējot Komisijas praksi saistībā ar atbalsta pasākumiem, kas izpaužas kā iepriekš minēto līgumu par mārketinga pakalpojumu īstenošanu noslēgšana ar lidsabiedrībām, jāsecina, ka Komisija vienmēr apšaubā šādu lidostas pārvaldītāja darbību atbilstību tirgus ekonomikas

⁶⁰ Turpat. 20-24.pagrāfs.

⁶¹ Biondi A., Eeckhout, Flynn J. The Law of State Aid in the European Union. 2004, Oxford University Press, United States. 8.-9.lpp.

⁶² European Commission. State aid SA.33909 (2013/C, ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Spain. Alleged aid to Ryanair and other airlines and possible aid to Girona and Reus Airports. Brussels, 16.10.2013, C (2013) 6615 final. 91.pagrāfs.

⁶³ Turpat, 154.-158.pagrāfs; Skatīt arī Eiropas Komisija, Valsts atbalsts SA.33961 2012/C – Nīmes lidosta, Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu, Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 241, 10.08.2012;

dalībnieka principam, tādēļ šādas vienošanās bieži tiek atzītas par valsts atbalsta pasākumiem LESD 107.panta 1.punkta izpratnē.⁶⁴ Praksē ir bijuši arī gadījumi, kad šādas vienošanās atzītas par atbilstošām tirgus ekonomikas dalībnieka principam, jo dalībvalsts spējusi pamatot, ka pirms šāda līguma noslēgšana tika sastādīts biznesa plāns, kas norādīja uz lidostas darbības ieņēmumu ievērojamu palielināšanos.⁶⁵ Savukārt to atbilstība iekšējam tirgum var tikt pamatota tad, ja iespējams konstatēt minēto pasākumu atbilstību Komisijas vadlīnijās ietvertajiem noteikumiem par darbības uzsākšanas atbalstu lidsabiedrībām.

2.2.2. Darbības uzsākšanas atbalsts lidsabiedrībām

Ja tiek konstatēts, ka lidostu un lidsabiedrību vienošanās satur valsts atbalstu, tā saderību ar iekšējo tirgu dalībvalstis cenšas pamatot norādot, ka atbalsts sniegts kā darbības uzsākšanas atbalsts saskaņā ar LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunktu. Jaunās Komisijas vadlīnijas ietver noteikumus šādu atbalsta pasākumu atzīšanai par saderīgiem ar iekšējo tirgu. Šajā apakšnodaļā aplūkoti jauno vadlīniju noteikumi, kas būs jāpiemēro, lai atbalstu, ko satur lidostu un lidsabiedrību vienošanās, atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu. Arī iepriekšējās vadlīnijas, ko Komisija izdeva 2005.gadā, ietvēra kritērijus darbības uzsākšanas atbalsta lidsabiedrībām saderībai ar iekšējo tirgu, taču ar jaunajām vadlīnijām ir veiktas nelielas izmaiņas šajos nosacījumos.

Atbalsts var tik uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu tad, ja tas vērsts uz konkrēta mērķa sasniegšanu. Par šādu mērķi saskaņā ar vadlīnijām var tik atzīta ES pilsoņu mobilitātes nodrošināšana, izveidojot jaunus maršrutus, vai attālāku reģionu attīstības veicināšana.⁶⁶ Ja lidostas aptvēruma teritorijā šajā pašā maršrutā jau darbojas cits transporta veids, kas pārvietošanās ātruma ziņā ir salīdzināms ar gaisa pārvadājumu īstenošanu, atbalsts netiks uzskatīts par atbilstošu šim kritērijam.

Kā nākamais kritērijs ir jākonstatē atbalsta nepieciešamība. Saskaņā ar jaunajām vadlīnijām par nepieciešamu uzskatāms atbalsts lidsabiedrībām tikai tad, ja tiek uzsākti pārvadājumi jaunā maršrutā no lidostas, kas apkalpo mazāk par 3 miljoniem pasažieru gadā.

⁶⁴ Schmauch M. EU Law on State Aid to Airlines. Law, Economics and Policy. 2012, Lexion Publisher, Berlin. 346-347.lpp.

⁶⁵ European Commission Press Release, 20.02.2014. Pieejams: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-175_en.htm [aplūkots 2014.gada 24.aprīlī];

⁶⁶ Schmauch M. EU Law on State Aid to Airlines. Law, Economics and Policy. 2012, Lexion Publisher, Berlin. 329.-330.lpp.

Atsevišķos izņēmumu gadījumos par nepieciešamu var tikt atzīts arī atbalsts tādi maršrutu izveidē no lidostām, kas apkalpo no 3 – 5 miljoniem pasažieru gadā. Taču, ja lidostas pasažieru skaits pārsniedz 5 miljonus, atbalsts netiks uzskatīts par nepieciešamu.

Dalībvalstij jāpamato, ka ar tās īstenotajiem atbalsta pasākumiem tiek sasniegts noteiktais mērķis. Atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu, ja mērķi iespējams sasniegt ar mazāk tirgu kropļojošiem pasākumiem.

Jākonstatē atbalsta stimulējošais efekts, proti, lidsabiedrībai jādemonstrē, ka bez valsts atbalsta saņemšanas tai nebūtu iespējas paplašināt savas ekonomiskās aktivitātes un uzsākt lidojumus jaunajos maršrutos. Svarīgi ir norādīt, ka lidsabiedrības darbībai jaunajā maršrutā jābūt uzsāktai tikai pēc tam, kad lidsabiedrība pieteikusies atbalsta saņemšanai. Ja lidsabiedrība jau veic lidojumus šajā maršrutā pirms atbalsta saņemšanas, atbalsts nevar tikt uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu kā darbības uzsākšanas atbalsts lidsabiedrībām.

Valsts atbalsta apmēram jābūt samērīgam. Darbības uzsākšanas atbalsts nevar pārsniegt 50% lidostas pakalpojumu maksas attiecībā uz konkrēto maršrutu. Turklāt tas nevar tikt saņemts ilgāk kā 3 gadus.⁶⁷ Ja lidsabiedrībai tiek piešķirts darbības uzsākšanas atbalsts, ir jāparedz tā pakāpeniska samazināšanās⁶⁸, jo lidsabiedrības darbībai šajā maršrutā ekonomiski jāattīstās. Nav pamata piešķirt darbības uzsākšanas atbalstu, ja arī pēc kāda laika lidsabiedrība nespēj īstenot ekonomiskās aktivitātes šajā maršrutā bez šī atbalsta, jo tas nonāk pretrunā ar darbības uzsākšanas atbalsta mērķi kā tādu. Un pēdējais kritērijs darbības uzsākšanas atbalsta konstatēšanai ir izvairīšanās no pārmērīgi negatīvas ietekmes uz konkurenci un iekšējo tirgu. Ja eksistē šāds maršruts, kurā pārvadājumus veic ātrgaitas vilcieni vai cita lidosta, kas atrodas aptvēruma teritorijā, atbalsts darbības uzsākšanai netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu. Šī nosacījuma būtība atbilst pirmajam kritērijam, saskaņā ar kuru tiek konstatēts atbalsta mērķis. Vadlīnijas nosaka, ka pirms valsts atbalsta piešķiršanas, ir jāpublicē paziņojums par plāniem šāda atbalsta piešķiršanai konkrēta maršruta īstenošanai, lai visiem ieinteresētajiem subjektiem būtu iespēja pieteikties atbalsta saņemšanai. Turklāt vadlīnijas nosaka, ka darbības uzsākšanas atbalsts nevar tikt savienots ar nevienu citu atbalsta veidu maršruta darbībai.

⁶⁷ Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3.

⁶⁸ Valsts atbalsts C 29/08 (ex NN 54/07) — Vācija — Frankfurtes Hānas lidosta un Ryanair. Uzaicinājums iesniegt apsvērumus saskaņā ar EK līguma 88. panta 2. punktu. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 12, 17.1.2009. 6-7.lpp.

Analizējot Komisijas praksi lietās par valsts atbalstu lidsabiedrībām, kas parasti tiek īstenots caur lidostu un lidsabiedrību noslēgtajiem līgumiem, gan par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem un to cenām, gan par mārketinga pakalpojumiem, kas aprakstīti iepriekšējā apakšnodaļā, secināms, ka šādu valsts atbalsta pasākumu iespējamā saderība ar iekšējo tirgu tiek balstīta tieši uz darbības uzsākšanas atbalstu, norādot dalībvalstu pienākumu pierādīt šādu saderību. Taču, ņemot vērā iepriekš minētos kritērijus, un konkrēti stimulējošā efekta kritēriju, saskaņā ar kuru par valsts atbalstu darbības uzsākšanai tiks uzskatīts atbalsts vienīgi lidsabiedrību darbības uzsākšanai maršrutos, kuros pirms pieteikšanās atbalsta saņemšanai tā neveic pārvadājumus, valsts atbalsts, kas īstenots, noslēdzot lidsabiedrībai izdevīgas vienošanās ar lidostu pārvaldītājiem, nevarētu tikt atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu kā darbības uzsākšanas atbalsts, jo pirms attiecīgās vienošanās noslēgšanas, lidsabiedrība jau veica pārvadājumus šajā maršrutā. Vienīgā iespēja konstatēt atbalsta saderību būtu, ja lidostas pārvaldītājs pierāda, ka šādus nosacījumus, kas atzīstami par valsts atbalstu, saturējusi pirmā vienošanās ar lidsabiedrību, kas noslēgta pirms konkrētā lidsabiedrība uzsākusi lidojumus no konkrētās lidostas.

2.2.3. Nodokļu atvieglojumi lidsabiedrībām

Starp sastopamajiem atbalsta veidiem lidsabiedrībām ir konstatēti arī fiskālā rakstura maksājumu atvieglojumi. Šādi atbalsta pasākumi nav plaši izplatīti, taču ir interesanti piemēri, jo valsts atbalsts šādā formā pārklājas ar citu LESD normu pārkāpumu, piemēram, pakalpojumu sniegšanas brīvības pārkāpumiem.

Iepriekš minēto ilustrē Komisijas 2012.gada 25.jūlija lēmums SA.29064 par diferencētām gaisa satiksmes nodokļa likmēm, ko ieviesa Īrija⁶⁹. 2009.gadā Īrijas valdība ieviesa akcīzes nodokli par gaisa pasažieru pārvadājumiem. Pienākums maksāt nodokli attiecās uz visām lidsabiedrībām par katru no izlidojošo pasažieri gaisa kuģī no jebkuras lidostas, kas atrodas Īrijā. Normatīvais tiesību akts, ar ko tika ieviests šāds nodoklis, paredzēja tiesības lidsabiedrībām šo nodokļa slogu pārnest uz pasažieriem iekļaujot nodokli lidmašīnas biļetes cenā. Ņemot vērā, ka šāda rīcība nav noteikta kā pienākums, kas obligāti izpildāms, aviosabiedrības bija tiesīgas arī neiekļaut nodokļa apmēru lidojuma cenā, bet gan uzņemties to kā lidsabiedrības darbības izmaksas. Maksājamā nodokļa apmēra noteikšana tik balstīta uz lidojuma attāluma no Dublinas

⁶⁹ Commission decision of 25.7.2012 on State aid case SA.29064 (2011/C, ex 2011/NN). Differentiated air travel tax rates implemented by Ireland.

lidostas, t.i., lidojumiem no jebkuras Īrijas lidostas uz vietu, kas atrodas ne vairāk kā 300 kilometru attālumā no Dublīnas lidostas par katru pasažieri maksājams nodoklis EUR 2 apmērā, taču lidojumiem uz visām pārējām vietām, kas atrodas vairāk kā 300 kilometru attālumā no Dublīnas lidostas, piemērojamā likme bija EUR 10 par katru pasažieri.⁷⁰ Kā redzams, atšķirība ir ievērojama, jo nodokļa apmērs tālākiem lidojumiem no Dublīnas lidostas ir 5 reizes lielāks nekā lidojumiem uz galapunktiem, kas atrodas 300 kilometri rādiusā ap Dublīnas lidostu.

Pamatojoties uz saņemto sūdzību no kādas aviokompānijas, kura veica pārsvarā veic pasažieru pārvadājumus uz galamērķiem, kas atrodas tālāk par 300 kilometriem no Dublīnas, Komisija 2011.gada jūlijā uzsāka LESD 108.panta 2.punktā paredzēto sākotnējās izmeklēšanas procedūru, lai noskaidrotu, vai iepriekš minētā nodokļa ieviešana ir kvalificējama kā Īrijas īstenots valsts atbalsts noteiktām lidsabiedrībām.

Lai noteiktu vai Īrijas īstenotie pasākumi, ieviešot šādu lidojumu nodokli, ir uzskatāmi par valsts atbalstu, Komisija izvērtēja visus LESD 107.panta 1.punktā ietvertos valsts atbalsta kritērijus, kuri analizēti šī darba 1.2.nodaļā. Vērtējot, vai konkrētajam pasākumam ir selektīvs raksturs, proti, vai tiek piešķirts labums konkrētiem komersantiem vai konkrētām precēm, Komisija, atsaucoties uz EST praksi norādīja, ka fiskāli pasākumi tiek uzskatīti *prima facie* par selektīviem, ja tie veido atkāpes no vispārējās nodokļu sistēmas normālas piemērošanas, tādēļ svarīgi ir identificēt šo vispārējo sistēmu un konstatēt atkāpes no tās.⁷¹ Par vispārējo nodokļu sistēmu konkrētajā lietā atzīta nodokļa piemērošana pasažieriem, kas izlido no jebkuras Īrijas lidostas. Tā kā zemākā nodokļu likme, t.i. EUR 2 tika piemērota tikai vietējiem lidojumiem, kas sastādīja 10-15% no visiem lidojumiem, kam tiek piemērots šis nodoklis, Komisija atzina, ka EUR 10 likme uzskatāma par normālu vispārējās sistēmas likmi, savukārt, EUR 2 likme uzskatāma par izņēmumu no vispārējās sistēmas. Īrija šādu nodokli centās attaisnot, argumentējot, ka nodokļa piemērošana šādā veidā ir pamatota, jo ir proporcionāla lidojuma attālumam. Taču šāds arguments nav uzskatāms par pamatotu, jo nodokļa likme bija atkarīga no lidojuma galamērķa atrašanās vietas attāluma no Dublīnas lidostas neatkarīgi no tā, vai lidojumus uzsākt no Dublīnas vai kādas citas Īrijas lidostas. Tādējādi lielākā nodokļa likme varēja tikt piemērota

⁷⁰ Commission decision of 25.7.2012 on State aid case SA.29064 (2011/C, ex 2011/NN). Differentiated air travel tax rates implemented by Ireland. 8-10.paragrāfs.

⁷¹ Eiropas Savienības (Bij Kopienų) Tiesas 2006.gada 6.septembra spriedums lietā: Nr.C-88/03 Portugāles Republika pret Eiropas Komisiju. 56 paragrāfs. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=66445&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=firs t&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 5.maijā].

lidojumiem, kas distances ziņā ir pat mazāki par 300 kilometriem, taču to galamērķis atrodas tālāk par 300 kilometriem no Īrijas galvaspilsētas.

Par to, ka šāda diferencēta nodokļa ieviešana piešķir labumu subjektiem, kam piemērojama zemākā likme, nav šaubu, neatkarīgi no tā, vai nodokļa slogs tiek pārnests uz pasažieriem vai arī to uzņemas pati lidsabiedrība. Pirmajā gadījumā atbalsta saņēmēji varēs nodrošināt saviem klientiem zemākas lidojumu cenas nekā sabiedrības, kam piemērojams lielāks nodoklis. Savukārt, otrā gadījumā šāds nodoklis rezultējas kā lidsabiedrības izdevumu pieaugums, kas atbalsts saņēmējiem būtu mazāks nekā tām sabiedrībām, kas atbalstu nesaņem. Tādējādi šāds piešķirtais labums nostāda labuma saņēmēju ekonomiski izdevīgākā situācijā, līdz ar to tiek ietekmēta konkurence. Arī par to, ka atbalsts tiek piešķirts no dalībvalsts līdzekļiem, nerodas nekādas šaubas, jo jebkurš nodokļu atvieglojums rada valsts nodokļu ieņēmumu samazinājumu.⁷² Līdz ar to, šāds diferencēts nodoklis ir kvalificējams kā valsts atbalsta pasākums saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu.

Tā kā konkrētajā gadījumā valsts atbalsts veido uzņēmuma darbības atbalstu, tas saskaņā ar praksē paustajām atziņām⁷³, nav uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu. Turklāt, pat ja šāds atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar 107.panta 2. vai 3.punktā minētajiem izņēmumiem no valsts atbalsta aizlieguma, šo noteikumu piemērošana nekādā gadījumā nedrīkstētu novest pie rezultāta, kas ir pretrunā citiem LESD vai LES noteikumiem. EST vairakkārt ir norādījusi, ka lietās, kas skar lidostu nodokļus, LESD un LES noteikumi par pakalpojumu sniegšanas brīvību ir piemērojami arī transporta nozarē. Tā kā situācijā, kāda bija arī konkrēti šajā lietā, fiskāli pasākumi var ietvert gan nodokļu politikas, gan valsts atbalsts elementus, tie jāuzskata par nedalāmiem un līdz ar to nav iespējama situācija, kad tiek piešķirts valsts atbalsts nepārkāpjot pakalpojumu sniegšanas brīvību (LESD 56.pantu).

2.3. Valsts atbalsta pasākumi lidostām

Valsts atbalsta pasākumu forma lidostām nedaudz atšķiras no atbalsta lidsabiedrībām, un visbiežāk valsts atbalsts lidostām tiek sniegts kā ieguldījumu atbalsts lidostas infrastruktūras

⁷² Schmauch M. EU Law on State Aid to Airlines. Law, Economics and Policy. 2012, Lexion Publisher, Berlin. 360.lpp.

⁷³ Eiropas Savienības (Bij Kopienų) Tiesas 1995.gada 8.jūnija spriedums lietā: T-459/93 Siemens SA v Commission of the European Communities. 48.paragrāfs. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=103343&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

attīstībai vai kā lidostu darbības atbalsts. Taču svarīgs jautājums, visas atbalsta lietās lidostām ir tas, vai lidostas pārvaldītājs veic ekonomiskas aktivitātes un tādējādi ir uzskatāms par uzņēmumu LESD 107.panta izpratnē, jo prakse šajā jautājumā pēdējo 10 gadu laikā ir mainījusies. Šajā apakšnodaļā sākumā tiks pamatota lidostu pārvaldītāja kā ekonomiskas aktivitātes veicēja loma un tiks aplūkoti prakses piemēri iepriekš minētajiem atbalsta veidiem un to saderības ar iekšējo tirgu izvērtējums, ņemot vērā arī 2014.gada Aviācijas vadlīniju noteikumus.

2.3.1. Lidostu pārvaldītājs kā „uzņēmums” saskaņā ar LESD 107.panta pirmās daļu

Attiecībā uz valsts atbalstu lidostām, liela nozīme ir LESD 107.panta pirmajā daļā minētā jēdziena „uzņēmums” piemērošanā attiecībā uz lidostām. Liela daļa ES dalībvalstu lidostu joprojām atrodas valsts kontrole, taču ir arī tādas lidostas, kuru pārvalda privātas komercsabiedrības. Jebkurā gadījumā, lai kādu atbalsta pasākumu varētu kvalificēt kā valsts atbalstu LESD 107.panta izpratnē ir jānoskaidro, vai subjekts, kas pārvalda lidostu, ir uzskatāms par „uzņēmumu” iepriekš minētā panta izpratnē un vai tā veiktās darbības ir ekonomiska rakstura. Būtiska jaunākā prakse šajā jautājumā ir 2012.gada 19.decembra EST spriedums lietā Nr.C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig-Halle GmbH* pret *Eiropas Komisiju* (turpmāk – Leipzig-Halle lieta), kur tiesa atkārtoti pamato atkāpšanos no iepriekšējās prakses, kas jau 2000.gadā tikai veiktā lietā T-128/98 *Aéroports de Paris/Komisija*⁷⁴. Pirms šīs prakses tika piemērots Komisijas 1994.gada aviācijas vadlīnijās noteiktais princips, proti, lidostas infrastruktūras būvniecība ir vispārīgo interešu pakalpojumu būtisks elements, jo tas esot tipisks publiskās varas īstenošanas uzdevums, tādēļ lidostas finansēšana un būvniecība nav jāpakļauj Komisijas pārbaudei.⁷⁵

Leipzig-Halle spriedumā EST, atsaucoties uz *Aeropors de Paris* spriedumu atkārtoti uzsvēra, „ka, pirmkārt, uzņēmuma jēdziens saistībā ar konkurences tiesībām ietver visas struktūras, kas veic saimniecisku darbību, neatkarīgi no to juridiskā statusa un finansējuma veida, un, otrkārt, saimnieciskā darbība ir visu veidu darbība, saskaņā ar kuru attiecīgajā tirgū tiek piedāvātas preces vai pakalpojumi. Saimnieciskās darbības esamība nav atkarīga ne no vienības,

⁷⁴ Eiropas Savienības (Bij Kopienų) Tiesas 2000.gada 12.decembra spriedums lietā: T-128/98 *Aéroports de Paris v. Commission of the European Communities*. 125. punkts. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=45456&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 29.aprīlī].

⁷⁵ Application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to State aids in the aviation sector, OV C 350, 10.12.1994, 5. lpp.

kas to veic, privātā vai publiskā statusa, ne arī no šīs darbības rentabilitātes.”⁷⁶ Līdz ar to ir pamats izdarīt secinājumu, ka neatkarīgi no tā, vai lidostu pārvalda valsts vai privāts uzņēmums, ir uzskatāms, ka lidostas pārvaldītājs ir „uzņēmums” LESD 107.panta izpratnē un tas veic ekonomiskās aktivitātes, piedāvājot lidostas pakalpojumus lidsabiedrībām u.c. pakalpojumu saņēmējiem.⁷⁷ Tādēļ arī attiecībā uz lidostu pārvaldītājiem piešķirtu atbalstu ir piemērojami LESD noteikumi par valsts atbalstu.

2.3.2. Atbalsts lidostu infrastruktūras attīstībai

Visbiežāk sastopamais veids, kādā lidostas saņem atbalstu no dalībvalstīm vai no dalībvalsts līdzekļiem, ir finanšu līdzekļu ieguldījums lidostu infrastruktūras attīstībā. Šāda veida ieguldījumu piešķiršana nerada šaubas par tā kvalificēšanu par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu. Taču jautājums, kas seko tālāk, ir, vai šāds atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Saskaņā ar ES tiesībām valsts atbalstu lidostām šādā formā uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, jo tas ir īstenots saskaņā ar LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunktu, proti, atbalsts lidostu infrastruktūras attīstībai veicina konkrētas saimnieciskās darbības attīstību vai konkrētās tautsaimniecības jomas attīstību un šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgajām interesēm.

Šo argumentu ilustrē viens no jaunākajiem Komisijas paziņojumiem dalībvalstij valsts atbalsta lietā par Somijas piešķirto finansējumu Tampere-Pirkkalas lidostas termināla T2 infrastruktūras attīstībai.⁷⁸ Pagājušā gada maijā Somija iesniedza Komisijai paziņojumu par plānotiem atbalsta pasākumiem Tampere-Pirkkalas lidostā. Šī lidosta sastāv no diviem termināliem, viens apkalpo tādas lidsabiedrības kā Finnair, Flybe, SAS, Blue1 un Air Baltic, otrs sākotnēji tika izmantots kā kravas angārs, ko izmantoja komersants DHL, un pēc tam tika pārstrukturizēts kā zemo izmaksu termināls, ko šobrīd izmanto lidsabiedrība Ryanair. Kādā citā

⁷⁶ Eiropas Savienības Tiesas 2011.gada 24.marta spriedums apvienotajās lietās: T-443/08 un T-455/08 Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig-Halle GmbH v Eiropas Komisija. 50.paragrāfs. Pieejams:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=80341&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 16.aprīlī].

⁷⁷ Barents R., Directory of EC Case Law on State Aids. 2008, Kluwer Law International, United States of America. 45.lpp.

⁷⁸ Letter to the Member State. State aid No SA. 36560 - Finland - Financing of airport infrastructure at Tampere-Pirkkala airport T2. Pieejams:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/248752/248752_1512944_157_2.pdf [aplūkots 2014.gada 16.aprīlī].

lietā Komisija jau 2012.gadā pēc lidsabiedrības Blue1 saņemtās sūdzības, izvērtēja šī termināla pārveidošanu par lidostas zemo cenu terminālu un atzina, ka Finavia Oyi un Airpro Oy (Tampere-Pirkkalas lidostas termināla T2 pārvaldītājs) īstenotie pasākumi, izlietojot līdzekļus termināla T2 pārveidošanai no kravas gaisa pārvadājumu termināla par zemo cenu lidsabiedrību terminālu, nav uzskatāms par valsts atbalstu, jo Finavia rīcība, ieguldot līdzekļus termināla transformēšanā, atbilst privātā tirgus ieguldītāja principam, tādēļ nav uzskatāms, ka būtu piešķirts ekonomisks labums Airpro.⁷⁹

Tā kā termināls T2 tika uzbūvēts 1979.gadā, pēc tam pārveidots par kravas angāru DHL vajadzībām 1990.gadā, radās nepieciešamība veikt šī termināla infrastruktūras remontu. Paziņotie atbalsta pasākumi ietver investīcijas Finavia pamatlīdzekļos, kas tiks izmantoti tādiem infrastruktūras uzlabošanas darbiem kā jaunas bagāžas konveijera lentes iegāde, drošības pārbaudes zonas rentgena skeneru iegāde, pasu kontroles punktu pārvietošana, termināla otrā stāva modernizācija, apvienojot vairākas zonas, lai radītu plašāku telpu.

Izvērtējot šo atbalsta pasākumu atbilstību ES tiesībām, Komisija vispirms konstatēja labuma saņēmējas atbilstību „uzņēmuma” jēdzienam, kas ietverts LESD 107.panta pirmajā daļā. Lai pamatotu Finavia atbilstību „uzņēmuma” jēdzienam, Komisija atsaucās uz EST spriedumā Leipzig-Halle lidostas lietā ietvērto argumentāciju, ko darba autore izskaidrojusi šī darba 2.3.1.nodaļā. Taču, lai gan lidostas pārvaldītājs šajā gadījumā ir uzskatāms par uzņēmumu, Komisija norādīja, ka ne visām lidostu pārvaldītāju veiktajām darbībām ir ekonomisks raksturs, tādēļ nepieciešams ir nošķirt tās darbības, ko lidostu pārvaldītājs īsteno lidostas pakalpojumu nodrošināšanā peļņas gūšanas nolūkos no tām darbībām, ko lidostas veic, izpildot dalībvalsts deleģētos pienākumus, kas parasti ietilpst valsts kompetencē. Par publiskās pārvaldes pienākumiem, ko veic lidostas, ir uzskatāmas drošības pārbaužu veikšana, gaisa satiksmes kontrole, policijas, muitas veiktās aktivitātes utt. Tā kā valsts atbalsta noteikumi attiecas uz uzņēmumu īstenotām ekonomiska rakstura darbībām, finansējums, ko valsts piešķir uzņēmumiem un kas nepieciešams publiskās pārvaldes pienākumu īstenošanai, nav uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107.panta izpratnē un līdz ar to uz šādiem pasākumiem nav attiecināmi ES tiesību regulējums.

Tā kā šajā lietā Somijas īstenotie pasākumi atbilda visiem 107.panta 1.punktā ietvertajiem valsts atbalsta kritērijiem, Komisija atzina, ka tas ir atzīstams par valsts atbalstu. Taču tā kā

⁷⁹ Commission decision of 25.07.2012 on the measure SA.23324 – C 25/2007 (ex NN 26/2007) – Finland. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/220969/220969_1409148_139_2.pdf [aplūkots 2014.gada 17.aprīlī].

atbalsta projekts paredzēja izdevumus muitas un drošības kontroles ekipējumam utt. šie izdevumi tika atskaitīt no kopējā plānotā finansējuma EUR 3.3miljonu apmērā.⁸⁰

Konstatējot, ka investīcijas termināla T2 renovācijai ir uzskatāmas par valsts atbalstu, nākamais Komisijas solis ir izvērtēšana, vai veiktie pasākumi uzskatāmi par atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētas tautsaimniecības jomas attīstību saskaņā ar LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunktu. Lai to izvērtētu, Komisija piemēroja 2005.gada Aviācijas vadlīnijās⁸¹ noteiktos kritērijus.

Pirmkārt, atbalsta pasākumiem ir jābūt skaidri definētam vispārējas nozīmes mērķim.⁸² Komisija šajā lietā atzina, ka šāds mērķis ir piekļuves uzlabošana konkrētajam reģionam, reģionālā attīstība un jaunu darba vietu izveide.

Otrkārt, infrastruktūrai ir jābūt nepieciešamai un proporcionālai iepriekš minēto mērķu sasniegšanā. Šeit Komisija ņēma vērā, ka lidostas terminālī T2, kopš tā uzbūvēšanas 1979.gadā, ir veikti tikai nelieli remontdarbi, turklāt tā sākotnējais lietošanas mērķis bija kravas angārs, taču tagad tas tiek izmantots pasažieru pārvadājumu apkalpošanai, tādēļ ir nepieciešama termināla pārbūve, lai pielāgotu to tā lietošanas mērķim. Kā alternatīvu šim ieguldījuma infrastruktūras projektam izvērtēja lidostas termināla T2 pilnīgu slēgšanu, un jauna termināla būvniecību tā vietā, kas, protams, prasa vēl lielākas investīcijas, tāpēc būtu neiespējama. Līdz ar to Komisija secināja, ka atbalsts ir nepieciešams un ir proporcionāls noteikto mērķu sasniegšanai. Treškārt, tika vērtēts, vai infrastruktūrai ir apmierinošas vidēja termiņa izmantošanas perspektīvas, it īpaši attiecībā uz esošās infrastruktūras izmantošanu. Konkrētajā gadījumā investīciju projekts paredzēja uzlabot esošās infrastruktūras izmantošanas iespējas, nevis palielināt infrastruktūras kapacitāti, tādēļ arī trešais kritērijs tika izpildīts. Ceturtkārt, visiem potenciālajiem infrastruktūras izmantotājiem ir jābūt vienādām un nediskriminējošām iespējām to izmantot. Somija apgalvoja, ka lidostas termināli T2 pārvaldīs Finavia un ka visiem potenciālajiem lietotājiem tiks nodrošinātas vienādas iespējas to izmantot, bez komerciāli nepamatotas diskriminācijas. Vērtējot šī kritērija izpildi, Komisijai nav plašas interpretācijas iespējas. Būtībā Komisijai ir jāpaļaujas uz dalībvalsts

⁸⁰ Letter to the Member State. State aid No SA. 36560 - Finland - Financing of airport infrastructure at Tampere-Pirkkala airport T2.

⁸¹ Komisijas paziņojums. Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis C 312. 9.12.2005.

⁸² Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. Law and Economics of Contingent Protection in International Trade. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules?. 177.lpp. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].

apgalvojumu, ka tiešām tiks nodrošinātas vienlīdzīgas izmantošanas iespējas, ja kā šajā gadījumā tiek vērtēts atbalsta pasākums pirms tā īstenošanas. Citādi būtu gadījumā, kad tiek izvērtēta iepriekš nepaziņota atbalsta saderība ar iekšējo tirgu, jo tad ir iespēja novērtēt, kas konkrētajā brīdī izmanto infrastruktūru un vai visiem lietotājiem ir vienādas piekļuves iespējas. Iespējams, šādos gadījumos būtu nepieciešams, lai Komisija veiktu atkārtotu valsts atbalsta vērtējumu pēc tam, kad plānotie pasākumi ir īstenoti dzīvē. Kā piektais kritērijs vērtēts, vai atbalsta pasākumi nelabvēlīgi neietekmē tirdzniecības attīstību tādā mērā, ka tas nonāk pretrunā ar ES tiesībām. Konkrētajā gadījumā tika aplūkotas tuvākās lidostas Tampere-Pirkkalas lidostai – Jyväskylä, kas atrodas 145 km attālumā no Tampere, un Pori lidostas, kas atrodas 110 km attālumā. Tādējādi tika izdarīts secinājums, ka Tampere lidosta ar konkurentu lidostām neatrodas vienā aptvēruma teritorijā⁸³, turklāt abas konkurentu lidostas ir nelielas – apkalpo vidēji 100 000 pasažieru gadā. Līdz ar to Komisija secināja, ka atbalsta pasākumi neietekmē tirdzniecības attīstību tādā mērā, ka tas nonāktu pretrunā ar ES tiesībām. Visbeidzot, Komisija izvērtēja atbalsta nepieciešamību un samērīgumu, analizējot, vai valsts atbalsts ietekmē tā saņēmēju tādā veidā, ka tas iesaistās aktivitātēs, kas vērstas uz vispārēja sabiedriska labuma sasniegšanu, ko bez minētā atbalsta nebūtu iespējams panākt vai tas tiktu īstenots citādākā, ierobežotā veidā. Atbalsts tiek uzskatīts par samērīgu, ja tāds pats rezultāts nevarētu tikt sasniegts ar mazāku atbalsta apmēru un mazāku konkurences negatīvo ietekmi. Komisija konstatēja finansējuma deficītu kā arī to, ka prognozētās darbības peļņa no investīcijām neto tagadnes vērtība (net present value) ir mazāka par nepieciešamo līdzekļu apmēru, tādējādi bez atbalsta šo projektu nebūtu iespējams īstenot. Turklāt 2005.gada Aviācijas vadlīnijas nenoteica citus ierobežojumus atbalsta intensitātei kā vienīgi to, ka atbalsts nevar pārsniegt finansējumu deficītu, kas ir saprotams, jo tādējādi atbalsts nebūtu proporcionāls.

Līdzīgi kā iepriekš analizētajā lietā Komisija nolēma arī par valsts atbalstu Somijas Vāsas lidostai, kas paredzēja veikt vispārējus lidostas remonta un pārbūves darbus, lai pielāgotu lidostu lidsabiedrību un pasažieru vajadzībām, kā arī valsts iestāžu darba apstākļiem. Arī šajā lietā Komisija konstatēja pasākumu atbilstību valsts atbalsta jēdzienam, izņemot finansējumu drošības kontroles aprīkojuma un piekļuves kontroles sistēmu uzlabošanai, un atzina tos par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunktu, t.i., kā atbalstu, kas veicina

⁸³ Aptvēruma teritorija - vispārējā gadījumā ir ģeogrāfiskā tirgus robežas, ko parasti veido apgabals, kas ir 100 km rādiusā ap lidostu vai no kura uz lidostu ceļā pavadītais laiks nepārsniedz 60 minūtes, izmantojot automašīnu, autobusu, vilcienu vai ātrvilcienu. Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3.

konkrētas saimnieciskās darbības attīstību. arī šajā lietā tika piemērotas 2005.gada aviācijas vadlīnijās noteiktie kritēriji valsts atbalsta saderībai ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107.panta trešās daļas c) apakšpunktu. Secinājums, pie kā nonāk analizējot Komisijas praksi, ir fakts, ka Komisija dalībvalsts finanšu līdzekļu ieguldīšanu lidostu infrastruktūras attīstībā uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu un nekonstatē valsts atbalsta noteikumu pārkāpumu, ja piešķirto līdzekļu apmērs ir samērīgs.⁸⁴

2.3.3. Valsts atbalsts lidostu darbībai

Ja valsts atbalsts, kas izpaužas kā ieguldījumu atbalsts, pārsvarā visos gadījumos tiek īstenots kā tiešas dotācijas jeb tiešs finanšu resursu piešķirums lidostai vai lidostas pārvaldītājam, turklāt visbiežāk tas tiek īstenots ar mērķi attīstīt lidostas infrastruktūru, tad valsts atbalsts lidostu darbībai tiek īstenots visdažādākajās formās un reti kad tas ir tiešu dotāciju veidā. Darbības atbalsts lidostām tiek īstenots, piemēram, piešķirot lidostām aizdevumus ar izdevīgiem nosacījumiem, kā arī slēdzot citas vienošanās, kā piemēram, valsts atbalsta lietā C29/2008, kur Frankfurtes-Hānas lidostas pārvaldītājs noslēdza vienošanos ar tās mātes sabiedrību, kas ir valsts kapitālsabiedrība par peļņas un zaudējumu pārvešanu. Darbības atbalsta būtība ir tāda, ka īstenotie atbalsta pasākumi ļauj samazināt lidostas darbības izmaksas, tādējādi pozitīvi ietekmējot lidostas finansiālo stāvokli.

Lidostas darbības atbalsta prakses piemērs ir pavisam jauns Komisijas lēmums, ar kuru tā konstatēja Nīderlandes valsts atbalsta esamību Groningen lidostai⁸⁵, taču atzina to par saderīgu ar ES iekšējo tirgu. Būtiski ir norādīt, ka šajā lēmumā Komisija atbalsta saderības izvērtēšanā ir piemērojusi jaunās 2014.gada aviācijas vadlīnijas (ar atsevišķiem piemērošanas izņēmumiem, kas nav attiecināmi uz darbībām pirms vadlīniju publicēšanas).

Šajā lietā valsts atbalsts izpaužas kā lidostas darbības zaudējumu segšana. Uzņēmumu, kas pārvalda šo lidostu, izveidoja kopīgi Nīderlandes valsts, Groningenas vietējā pašvaldība un uzņēmums NV Luchtvaartterrein Noord Nederland's, pastāvot nosacījumiem, ka tā dalībnieki – Nīderlandes valsts un Groningenas vietējā pašvaldība – segs uzņēmuma darbības zaudējumus

⁸⁴ Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. Law and Economics of Contingent Protection in International Trade. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules? 192.lpp. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].

⁸⁵ European Commission. State aid SA.24258 NN 43/2009 – The Netherlands – Operating aid in favour of Groningen Airport Eelde NV. Brussels, 9.4.2014, C (2014) 2218 final.

attiecīgi 40% un 60% apmērā. Tā tas tika īstenots katru gadu, kopš 1955.gada. 2001.gada decembrī Nīderlandes valsts pārdeva savas daļas uzņēmumā, savukārt 2003.gadā Groingenas vietējā pašvaldība nolēma turpmāk maksāt uzņēmumam EUR 1 milj. gadā, nevis segt 60% darbības zaudējumu katru gadu.

Kā jau minēts iepriekš, Komisija atzina, ka šādas darbības ir uzskatāmas par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu, jo atbilst visiem valsts atbalsta kritērijiem, tai skaitā, piešķir ekonomisku priekšrocību uzņēmumam, jo atbrīvo to no zaudējumu segšanas, ko tam parastos apstākļos, bez valsts atbalsta, būtu jāsedz.⁸⁶ Taču Komisija atzina, ka atbalsts ir ar noteiktu mērķi – ES iedzīvotāju mobilitātes veicināšanu, tas ir nepieciešams, jo Groningenas lidosta ir maza lidosta, kas apkalpo vidēji 200 000 pasažieru gadā, tāpat atbalsts ir piemērots, tam ir stimulējošs efekts, atbalsts ir proporcionāls un, tā kā lidostas aptvēruma teritorijā neatrodas neviena cita lidosta, atbalsts nerada nepamatoti negatīvu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm.⁸⁷

2.3.4. 2014.gada Aviācijas vadlīniju kritēriji valsts atbalsta lidostām saderībai ar iekšējo tirgu.

Jaunajās Komisijas izdotajās vadlīnijās definētie kritēriji ieguldījumu un darbības atbalsta lidostām saderības izvērtēšanā ir pamatā balstīti uz tiem pašiem kritērijiem, kas noteikti 2005.gada aviācijas vadlīnijās, ko minēti 2.3.2. apakšnodaļā aprakstītajā lietā par atbalstu Tamperes-Pirkkalas lidostai. Taču jāņem vērā, ka kopš 2005.gada situācija aviopārvađājumu nozarē ir mainījusies, līdz ar to radusies arī nepieciešamība precizēt 2005.gada vadlīnijās ietvertos kritērijus. Jaunajās vadlīnijās šie kritēriji ir paplašināti un noteikti precīzāki, kā arī stingrāki nekā iepriekšējās vadlīnijās.

Saskaņā ar 2014.gada Aviācijas vadlīnijām tāpat kā iepriekš (a) ieguldījumam ir jābūt vērštam uz skaidri definēta vispārējas nozīmes mērķa sasniegšanu. Par šādiem mērķiem Komisija ir atzinusi (i) ES pilsoņu mobilitātes palielināšanu, izveidojot piekļuves punktus iekšējiem lidojumiem Eiropā, (ii) satiksmes pārslodzes novēršanu lidostās, kas ir svarīgākie Eiropas

⁸⁶ Paul Craig, Grainne de Burca. EU Law: Text, Cases and Materials. Fifth edition. 2011. Oxford University Press Inc., United States, New York, pp. 1088; Skatīt arī Conor Quigley. European State Aid Law and Policy. Second Edition. Hart Publishing Ltd. 2009. 5-6.lpp.

⁸⁷ European Commission. State aid SA.24258 NN 43/2009 – The Netherlands – Operating aid in favour of Groningen Airport Eelde NV. Brussels, 9.4.2014, C (2014) 2218 final. 46-72.paragrāfs.

transporta mezgli, vai (iii) reģionālās attīstības veicināšanu.⁸⁸ Jaunās vadlīnijas šo kritēriju papildina ar nosacījumu, ka ieguldījums uzskatāms par nepieciešamu tikai tad, ja tirgus nenodrošina šā mērķa sasniegšanu. Šis ir otrais kritērijs - (b) nepieciešamība pēc dalībvalsts iejaukšanās. Tādējādi tiek sašaurināts atbalsta pasākumu loks, kas kvalificētos kā ar iekšējo tirgu saderīgs atbalsts, jo var eksistēt situācijas, kad ieguldījums tik tiešām ir vērsts uz vispārējas nozīmes mērķa sasniegšanu un nav šaubu, ka šāda mērķa sasniegšana ir būtiska un nepieciešama, taču šo pašu mērķi var sasniegt arī bez valsts iejaukšanās konkrētajā tirgū, jo iespējams esošā tirgus situācija var nodrošināt šā mērķa sasniegšanu, piemēram, ir reāla iespēja piesaistīt privātus investorus, kas vēlas ieguldīt lidostas infrastruktūras attīstībā. Šeit saskatāms samērīguma izvērtējuma iezīmes attiecībā uz piemērotajiem atbalsta pasākumiem un noteikto mērķu sasniegšanu. No iepriekš minētā var izdarīt secinājumu, ka šāds papildus nosacījums ir ietverts ar mērķi, lai netiktu nepamatoti izmantoti dalībvalstu resursi, kas ir viens no valsts atbalsta kontroles nepieciešamības iemesliem.

Komisija jaunajās vadlīnijās ir norādījusi, ka šāda tirgus nespēja nodrošināt noteikto mērķu sasniegšanu un līdz ar to lielāka nepieciešamība pēc valsts atbalsta ir mazajām lidostām, proti tām, kurās vidējais pasažieru skaits gadā ir zem 5 miljoniem. Tādēļ Komisija ir izdalījusi 5 lidostu kategorijas pēc to izmēra attiecībā uz spēju pašām nodrošināt nepieciešamo finansējumu infrastruktūras izveidei vai uzlabošanai. Šīs kategorijas ir sekojošas:

- 1) lidostas, kuru pasažieru skaits ir mazāks par 200 000 pasažieriem gadā, lielā mērā varētu nebūt spējīgas segt savas kapitāla izmaksas un darbības izmaksas;
- 2) lidostas, kuru pasažieru plūsma ir no 200 000 līdz 1 miljonam gadā, parasti nav spējīgas lielā mērā segt savas kapitāla izmaksas, taču tām parasti vajadzētu būt spējīgām daļēji segt savas darbības izmaksas;
- 3) lidostām, kuru pasažieru plūsma ir no 1 līdz 3 miljoniem gadā, vajadzētu būt spējīgām segt lielāko daļu darbības izmaksu un daļēji segt savas kapitāla izmaksas;
- 4) lidostām, kuru pasažieru plūsma ir no 3 līdz 5 miljoniem pasažieru gadā, principā vajadzētu būt spējīgām lielā mērā segt visas savas izmaksas (tai skaitā darbības izmaksas un kapitāla izmaksas), tomēr noteiktos apstākļos publisks atbalsts var būt nepieciešams, lai finansētu daļu no to kapitāla izmaksām;

⁸⁸ Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3. 77.pārgrāfs.

5) lidostas, kurās pasažieru plūsma pārsniedz 5 miljonus gadā, parasti ir rentablas un spējīgas segt visas savas izmaksas.⁸⁹

Zem šī kritērija ir ietverts noteikums, ka jaunajai infrastruktūrai vidējā termiņā ir jāatbilst prognozētajam aviokompāniju, pasažieru un kravu ekspeditoru pieprasījumam lidostas aptvēruma teritorijā, kas iepriekšējās vadlīnijās tika izdalīts kā atsevišķs kumulatīvais kritērijs. Šīs prasības mērķis ir saistīts ar vienu no brīvās konkurences uzdevumiem, proti, izslēgt no tirgus dalībniekus, kas nav spējīgi efektīvi darboties tirgū. Iespējams, ka daļa no mazajām lidostām ir nerentablas, tādēļ valsts atbalsta piešķiršana tām nebūtu pamatota, ja tas rezultātā radītu papildus neizmantotu lidostas kapacitāti. Ir skaidrs, ka tādējādi arī netiktu sasniegts vispārējais nozīmes mērķis. Valsts atbalsts nevar tikt izmantots, lai finansētu nerentablu komersantu darbību, glābjot tos no maksātnespējas u. tml. draudiem.

Savukārt attiecībā uz darbības atbalsta nepieciešamību, turpmāk par nepieciešamu Komisija atzīs tādu atbalstu, kas sniegts lidotu darbībai, kurās apkalpoto pasažieru skaits ir mazāks par 3 miljoniem gadā.

Valsts atbalstam ir jābūt (c) piemērotam politikas instrumentam, respektīvi, atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu, ja ir iespējami mazāk konkurenci kropļojoši pasākumi, kas ļauj sasniegt to pašu mērķi. Pie šī kritērija tiek analizēts vai dalībvalsts, izvēloties konkrēto atbalsta pasākumu formu, ir apsvērusi citus iespējamus risinājumus un salīdzinājusi to izmantošanas iespēju ar mazāk kropļojošām atbalsta formām.⁹⁰ Ja Komisija konstatē, ka dalībvalsts ir izvērtējusi arī citus variantus, salīdzinot tos ar izvēlēto atbalsta formu, tiek uzskatīts, ka izvēlēta atbalsta forma ir piemērots valsts atbalsta politikas instruments.

Jebkurš ieguldījuma projekts lidostas infrastruktūrā var nest lidostai ekonomisku labumu, līdz ar to būt izdevīgs, tādēļ ir nepieciešams konstatēt (d) valsts atbalsta pasākumu stimulējošās iedarbības pastāvēšana. Tādēļ tiek analizēts, vai bez valsts atbalsta šāds investīciju projekts tiktu īstenots. Lai noteiktu, vai valsts atbalsta pasākumiem ir stimulējoša iedarbība, tiek veikta hipotētiskā analīze, salīdzinot lidostas darbību ar atbalstu un bez tā vai, ja nav zināma konkrētā alternatīvā situācija, stimulējošās iedarbības pastāvēšanu konstatē, ja pastāv finansējuma deficīts – ieguldījumu izmaksas pārsniedz plānotās ieguldījuma peļņas neto pašreizējo vērtību (*net present value*). Redzams, ka šis kritērijs ir tāds pats, ka 2005.gada vadlīnijās.

⁸⁹ Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3. 80.paragrāfs.

⁹⁰ Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3. 83-84.paragrāfs.

Kā nākamais kumulatīvais kritērijs, kurām jāizpildās, lai valsts atbalstu lidostu infrastruktūrai uzskatītu par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107.panta trešās daļas c) apakšpunktu, ir (e) atbalsta apmērā proporcionalitāte (atbalsta ierobežošana līdz minimumam). Valsts atbalsta 2014.gada aviācijas vadlīnijās atšķirībā no iepriekšējām vadlīnijām šajā jomā ir noteikti maksimālā valsts atbalsta intensitātes ierobežojumi atkarībā no lidostas izmēra (vidējā apkalpoto pasažieru skaita gadā). Maksimālais atļautais atbalsta apmērs tiek izteikts procentuāli no attiecināmo izmaksu apmēra. Ar attiecināmajām izmaksām saprotot izmaksas, kas ir saistītas ar ieguldījumiem lidostas infrastruktūrā, piemēram, projektēšanas izmaksas, apkalpošanas uz zemes infrastruktūras izmaksas un lidostas aprīkojums, bet attiecināmajās izmaksās netiek ieskaitītas tās ieguldījumu izmaksas, kas attiecas uz darbībām, kas nav saistītas ar aeronavigāciju, piemēram, lai izveidotu auto stāvlaukumu pie lidostas, restorānu un veikalu vai biroju izveidošanai nepieciešamās izmaksas. Komisijas ieskatā finansējuma deficīts ir atšķirīgs atkarībā no lidostu lieluma un parasti tas ir lielāks mazākām lidostām, tādēļ Komisija ir noteikusi maksimālā atbalsta intensitātes apmērus atkarībā no lidostas lieluma, kuru nosaka pēc pasažieru skaita gadā:

- 0%, ja pasažieru skaits ir lielāks par 5 miljoniem gadā, respektīvi, atbalsts infrastruktūras attīstībai nav atļauts;
- līdz 25%, ja pasažieru skaits ir 3-5 miljoni gadā;
- līdz 50%, ja pasažieru skaits ir 1-3 miljoni gadā;
- līdz 75%, ja pasažieru skaits ir mazāks par 1 miljonu gadā.

Šāds atbalsta apmēra ierobežojums nevarētu tikt balstīts vienīgi uz vidējā apkalpoto pasažieru skaita gadā un būtu jāņem vērā arī citi faktori, kas var ietekmēt lidostas infrastruktūras attīstības investīciju projekta finansējuma deficītu. Kā piemērs var tikt minēta Lidosta „Rīga”, kas ikgadējā apkalpoto pasažieru skaita ziņā ir tuvu tai lidostu kategorijai, kurai saskaņā ar 2014.gada aviācijas vadlīniju noteikumiem valsts atbalsts lidostas infrastruktūras attīstībai nemaz nav atļauts. Noteikti būtu jāņem vērā fakts, ka ES ir dalībvalstis, kurā ir tikai viena lidosta, kā piemēram Lidosta „Rīga”, kas ir vienīgā lidosta Latvijā, tādēļ šādai lidostai ir būtiska nozīme, piemēram, Latvijas iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā. Turklāt tās aptvēruma teritorijā nav nevienas citas lidostas, kā arī jebkādi citi transporta veidi, kas nodrošina iedzīvotāju pārvietošanās iespējas ES, piemēram ātrgaitas vilcienu u. tml. Tuvākās lidostas ir Tallinā, kas atrodas 310 km attālumā no Rīgas un Viļņā, kas atrodas 294 km attālumā no Rīgas. Šādas

lidostas nevar salīdzināt ar apkalpoto pasažieru skaita ziņā tādām pašām lidostām, piemēram, Francijā, kur kopumā ir 44 lidostas⁹¹ visā valstī.

Savukārt darbības atbalsts atļauts tikai 50% apmērā no lidostas darbības finansējuma trūkuma, turklāt pēc pārejas perioda – 10 gadi kopš šo vadlīniju publicēšanas datuma – darbības atbalsts lidostām vairs nebūs pieļaujams.

Izvairīšanās no atbalsta pasākumu negatīvās ietekmes uz tirdzniecību un konkurenci (f) ir nākamais kritērijs, kas jākonstatē, lai atbalstu atzītu par saderīgu ar iekšējo tirgu. Komisija ir norādījusi, ka konkurenci īpaši kropļo tādi atbalsta pasākumi, kas rada nerentablu lidostu darbības pārklāšanos un papildus neizmantotas jaudas radīšanu, tādēļ Komisija ir norādījusi, ka tā apšaubīs ieguldījumu lidostas infrastruktūrā atbilstību, kas veikti tādā lidostā, kura atrodas jau pastāvošas lidostas aptvēruma teritorijā, proti, ja 100 km rādiusā vai 60 minūšu brauciena attālumā no lidostas atrodas kāda cita lidosta. Tāpat, lai izvairītos no valsts atbalsta negatīvās ietekmes, Komisija ir norādījusi, ka atbalsts var tikt īstenots kā fiksēts avansa maksājums vai arī kā ikgadējs maksājums lidostai, lai kompensētu kapitāla izmaksu finansējuma deficītu.

Lai vēl vairāk ierobežotu jebkādas konkurences vai tirdzniecība kropļojumus, lidostai jābūt atvērtai jebkuriem potenciālajiem lietotājiem un atbalsts infrastruktūras attīstībai nedrīkst būt vērsts kādam konkrētam lietotājam par labu.⁹²

Kopumā vērtējot 2014.gada Aviācijas vadlīniju kritērijus valsts atbalsta saderības ar iekšējo tirgu pamatošanai, jāatzīst, ka tās satur jau daudz skaidrākus un vienlaikus vairāk ierobežojošus noteikumus nekā iepriekšējās vadlīnijas. Komisija to skaidro ar to, ka iepriekšējo vadlīniju noteikumi nebija pietiekoši skaidri, kā par to liecina Komisijas veiktās aptaujas rezultāti. Fakts, ka valsts atbalsta pasākumi aviācijas nozarē tiek arvien vairāk ierobežoti uzskatāms par pareizu soli, jo attīstoties gaisa pārvadājumu tirgum un konkurencei tajā, tirgum jāspēj pašam nodrošināt normālu darbību un atbalsta pasākumi ir pakāpeniski jāsamazina.

⁹¹ Statistiques de trafic. Pieejams: http://www.aeroport.fr/fichiers/Rapport_activite_2013.pdf [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī]

⁹² Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3. 106-108.paragrāfs

3. VALSTS ATBALSTS LIDOSTĀM/LIDSABIEDRĪBĀM LATVIJĀ

Kopumā no 27 valsts atbalsta lietām attiecībā uz Latviju (individuālās un *ad hoc* lietas, neskaitot atbalsta shēmu vērtēšanu), kurās Komisija veikusi vai joprojām veic atbalsta pasākumu izvērtēšanu attiecībā uz to atbilstību ES tiesībām, 3 no šīm lietām, kas ir 11% no kopējā skaita, ir saistītas tieši ar valsts atbalstu aviācijas nozarē.⁹³ Šis skaits ir ievērojams cēlonis, ņemot vērā faktu, ka gaisa pārvadājumu tirgus Latvijā ir niecīgs, proti, Latvijā ir tikai viena lidosta Valsts akciju sabiedrība „STARPTAUTISKĀ LIDOSTA „RĪGA”” (turpmāk – Lidosta „Rīga”), kuras akcijas pilnā apmērā pieder Latvijas valstij⁹⁴, kā arī viena lidsabiedrība akciju sabiedrība „Air Baltic Corporation” (turpmāk – Air Baltic), kuras akcijas 99,8% apmērā pieder Satiksmes Ministrijai, proti Latvijas valstij, savukārt pārējās daļas pieder Krievijā reģistrētais Atklātai akciju sabiedrība TRANSAERO AIRLINES, FRONTIER ENTERPRISES SIA u.c.⁹⁵ Divas no Komisijas lietvedībā esošajām lietām saistītas ar valsts atbalstu Lidostai „Rīga” un viena – ar valsts atbalstu lidsabiedrībai Air Baltic. Neskatoties uz to, ka gaisa pārvadājumu transporta tirgus Latvijā ir neliels, Lidosta „Rīga” pēdējos gados apkalpojusi tuvu 5 miljonus pasažieru, savukārt, 2011.gadā pasažieru skaits pat pārsniedza 5 miljonus.⁹⁶ Tādējādi Latvijas vienīgā lidosta saskaņā ar jaunajām 2014.gada Aviācijas vadlīnijām, ietilpst tajā lidostu grupā, kura nevar saņemt valsts atbalstu lidostas darbībai (to piešķirt var lidostām, kurās vidējais ikgadējais apkalpoto pasažieru skaits ir mazāks par 3 miljoniem) un ieguldījumu lidostas infrastruktūrā atbalsta intensitāte nevarēs pārsniegt 25%, taču ja pasažieru skaits turpinās pieaugt un pārsniegt 5 miljonus, kā tas bija 2011.gadā, Lidosta „Rīga” nebūs tiesīga saņemt arī ieguldījumu lidostas infrastruktūrai atbalstu.

Šajā nodaļā tiks apskatīti trīs valsts atbalsta prakses piemēri aviācija nozarē Latvijā – atbalsts Lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstībai, iespējamais atbalsts lidsabiedrībai Air Baltic un

⁹³ Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp_result [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

⁹⁴ Lursoft uzņēmumu datu bāze. Pieejams: <https://www.lursoft.lv/uznemuma-pamatdati/starptautiska-lidosta-riga> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī], skat. arī Starptautiskās lidostas „Rīga” interneta vietnē pieejamo informāciju: <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

⁹⁵ Lursoft uzņēmumu datu bāze. Pieejams: <https://www.lursoft.lv/uznemuma-izzina/?&code=000324575&pscode=QTMIGRXUOFJEVNLQNTLTEREJONNIVC> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī], skat arī Air Baltic interneta vietnē pieejamo informāciju: <https://www.airbaltic.com/lv/fakti-skaitli> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

⁹⁶ Lidostas „Rīga” statistiskā informācija. Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/statistika> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

Lidostas „Rīga” dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizlieguma pārkāpums, analizējot šo darbību iespējamo atbilstību valsts atbalsta pasākumiem.

3.1. Valsts atbalsts saistībā ar ieguldījumiem lidostas „Rīga” infrastruktūrā

Šī lieta ir piemērs darba 2.3.2.nodaļā aprakstītajam valsts atbalsta pasākumu veidam Latvijā, kas, lai gan tika uzsākts 2010.gadā, tiek īstenots Lidostā „Rīga” joprojām. Lietas apstākļi ir sekojoši: 2010.gada februārī Latvija paziņoja Komisijai par savu nodomu finansēt Lidostas „Rīga” infrastruktūru, lai optimizētu lidostas darbību. Infrastruktūras attīstības projekts ietvēra jaunu manevrēšanas ceļu izbūvi, lai uzlabotu drošību un palielinātu skrejceļu jaudu, peronu rekonstrukciju, lai palielinātu drošību un gaisa kuģu stāvvietu skaitu, lidlauka apgaismojuma sistēmas modernizāciju, skrejceļa seguma atjaunošanu, lietus ūdens un apakšzemes meliorācija sistēmu rekonstrukciju, jaunas elektroapakšstacijas izveide, degvielas apgādes hidrantu sistēmas izbūve, kā arī vides apstākļu uzlabošanu, ieguldot videi draudzīgu pret apledošanas apstrādes platformu izbūvē, transportlīdzekļu mazgāšanas angāra izbūvē un atkritumu savākšanas teritorijas izbūvē.⁹⁷

Sākotnējās infrastruktūras uzlabošanas izmaksas tika aprēķinātas EUR 165 miljonu apmērā. Tikai 25% no tiem paredzēts segt izmantojot privātu līdzfinansējumu, kas nozīmē, ka valsts atbalsta apmērs paredzēts 75% apmērā no projekta kopējām izmaksām. Tas tika segts izmantojot Kohēzijas fonda piešķirtos līdzekļus, taču tas nenozīmē, ka neizpildās LESD 107.panta pirmajā daļā ietvertais valsts atbalsta pasākumus kvalificējošais kritērijs, proti, ka atbalsts piešķirts no valsts līdzekļiem, jo Eiropas Kohēzijas fonda līdzekļus, pirms tie tiek piešķirti konkrēta projekta finansēšanai, ieskaita dalībvalsts budžetā, tādēļ tie ir dalībvalsts iestāžu rīcībā un ir uzskatāmi par valsts līdzekļiem. Relatīvi augsto atbalsta intensitāti Latvija pamatoja ar ieguldījuma zemo ienākumu radīšanas potenciālu, jo atskaitot ieguldījumus lidostas jaudas palielināšanai, galvenokārt ieguldījumi ir vērsti drošības uzlabošanai un vides apstākļu uzlabošanai. Atbalsta nepieciešamības proporcionalitātes pamatojumam Latvija norādīja, ka projekta neto pašreizējā vērtība ir negatīva, tāpēc Lidostai „Rīga” nebūtu iespējams piesaistīt privātu finansējumu visu projekta izmaksu segšanai. Jānorāda, ka tik liela atbalsts intensitāte

⁹⁷ Eiropas Komisija. Par Valsts atbalstu Nr. N 41/2010 — Latvija. Valsts atbalsts saistībā ar ieguldījumiem lidostas „Rīga” infrastruktūrā. Eiropas Komisija, Briselē, 27.04.2010. C(2010)2539 galīgā redakcija. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234980/234980_1101913_34_2.pdf [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

saskaņā ar jaunajām 2014.gada aviācijas vadlīnijām būtu pieļaujama tikai attiecībā uz lidostām, kas apkalpo ne vairāk kā 1 miljonu pasažieru gadā, taču tobrīd Lidosta „Rīga” jau vidēji gadā apkalpoja vairāk kā 4 miljonus pasažieru⁹⁸.

Komisija šajā lietā konstatēja atbilstību visiem LESD 107.pantā ietvertajiem valsts atbalsta priekšnoteikumiem, tādējādi kvalificējot plānotos ieguldījuma atbalsta pasākumus Lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstībā kā valsts atbalstu ES tiesību izpratnē. Lai noteiktu, vai atbalsts uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107.panta trešās daļas c) apakšpunktu, Komisija piemēroja 2005.gada aviācijas vadlīnijās noteiktos kritērijus.

Kā vispārējo interešu mērķis tikai noteikta efektīvākas gaisa transporta infrastruktūras izveide un tāda drošības līmeņa nodrošināšana, kas atbilst starptautiskajiem standartiem, kā arī vides apstākļu uzlabošana un vides aizsardzības nodrošināšana. Komisija konstatēja, ka tādējādi šis projekts īsteno mērķi attiecībā uz kohēzijas reģionu attīstību. Jānorāda, ka Komisija šajā lietā ņēma vērā Lidostas „Rīga” statusu un konkrētos vispārējā un gaisa transporta satiksmes apstākļus Latvijā. Komisija uzsvēra Lidostas „Rīga” izšķirošo lomu reģionā saistībā ar piekļuves politiku, salīdzinot ar alternatīvu – līdzvērtīgu pakalpojumu dzelzceļa transporta nozarē, kā izveidei būtu nepieciešams daudz ilgāks laiks.

Komisija atzina, ka lai gan nerodas iespāids, ka vidēja termiņa satiksmes prognozes attaisnotu jauna skrejceļa būvi, esošās infrastruktūras izmantojuma nepieciešamība pilnībā attaisno satiksmes attīstības prognozes un tas uzskatāms par ievērojamu ieguldījumu vispārējā mērķa – reģionālās pieejamības attīstības – sasniegšanā. Tāpat komisija atzina, ka paredzētie pasākumi ir proporcionāli, un radītā infrastruktūra bez diskriminācijas būs pieejama jebkuram lietotājam. Jānorāda gan, ka pēdējos divos kritērijos Komisija savu atzinumu balstījusi vienīgi uz Latvijas norādījumiem.

Tika izdarīts secinājums, ka plānotie pasākumi neietekmē tirgus apstākļus veidā, kas būtu pretrunā ES tiesībām. Komisija norādīja, ka Lidosta „Rīga” nekonkurē ar citām lidostām par tiešajiem pasažieriem, jo 200 km rādiusā nav lidostas, kas piedāvātu regulārus pasažieru pārvadājumus. Turklāt lielākajai daļai plānoto pasākumu nav ekspansīva rakstura, tie vērsti uz drošības un vides aizsardzības nodrošināšanu.

Atbalsta pasākumi tika atzīti par nepieciešamiem un proporcionāliem, jo bez atbalsta lidostas nevarētu veikt ieguldījumus paredzētajā apjomā un laikā. Projekta neto pašreizējā vērtība

⁹⁸ Lidostas „Rīga” statistiskā informācija. Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/statistika> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].

bija negatīva, tādēļ, ka jau iepriekš norādīts, lidotai nebūtu iespējams piestāstīt privātu finansējumu visu projekta izmaksu segšanai. Lai ierobežotu atbalsta summu līdz nepieciešamajam minimumam, ir lietderīgi izsludināt publisko iepirkumu par projekta īstenošanu.

Pagājušā gada martā Latvija iesniedza paziņojumu Komisijai par grozījumiem šajā projektā par infrastruktūras attīstību Lidostā „Rīga”. Tā kā projekta īstenošanas pirmajā posmā tika izmantota konkursa procedūra, veicamo ieguldījumu īstenošana izmaksāja mazāk nekā tas sākotnēji tika plānots. Rezultātā ietaupītos līdzekļus plānots izmantot, lai finansētu papildu ieguldījumus tādiem mērķiem kā papildu persona rekonstrukciju, kas pastiprinātu gaisa kuģu apkalpošanas drošību un optimizētu lidostas darbību, kā arī samazinātu augsnes un gruntsūdeņus piesārņojumus. Tāpat ir plānoti papildus manevrēšanas ceļu rekonstrukcija un jauna ugunsdzēsības depo būve. Arī šajā daļā valsts atbalsta intensitāte tiek saglabāta 75% apmērā. Komisija atzina, ka plānotie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu, kas ir saskaņots ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107.panta trešās daļas c) apakšpunktu.

Jāsecina, ka šie atbalsta pasākumi Lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstībai ir tipisks piemērs ieguldījumu atbalstam lidostām, kas analizēts 2.3.2.apakšnodaļā. Taču, ja attiecībā uz šo lietu būtu jāpiemēro 2014.gada Aviācijas vadlīniju noteikumi, šāds atbalsts visticamāk nevarētu tikt atzīts par saderīgu ar ES iekšējo tirgu, ņemot vērā Lidostas „Rīga” apkalpoto pasažieru skaitu gadā un pieļaujamo ieguldījumu atbalsta apmēru, kas noteikts jaunajās vadlīnijās.

3.2. Iespējamais valsts atbalsts lidsabiedrībai Air Baltic

Aviācijas nozarē Latvijā ir konstatēti ne vien ar iekšējo tirgu saderīgi atbalsta pasākumi, bet arī iespējami prettiesiski valsts atbalsta pasākumi. 2012.gadā Komisija nolēma uzsākt LESD 108.panta 2.punktā noteikto procedūru saistībā ar Latvijas valsts īstenotiem atbalsta pasākumiem lidsabiedrībai Air Baltic. Lai gan Latvijas iestādes jau pirms atbalsta pasākumu īstenošanas iesniedza Komisijai paziņojumu par plānoto pasākumu veikšanu, uzskatot, ka tie nav uzskatāmi par valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu un norādot, ka paziņojumu iesniedz tikai tiesiskās noteiktības un pārredzamības apsvērumu dēļ, Latvija paziņotos pasākumus īstenoja jau 3 dienas pēc paziņojumu iesniegšanas. nemaz nesagaidot „zaļo gaismu” no Komisijas.

Latvijas īstenotie pasākumi, kurus tā neuzskata par valsts atbalstu, šajā lietā sastāv kopumā no sešiem pasākumiem dažādās formās. Tie balstās uz 2011.gada 3.oktobra vienošanos, saskaņā ar kuru Latvija apņēmas piešķirt lidsabiedrībai Air Baltic aizdevumu LVL 16 miljonu (EUR

22,65 miljonu) apmērā, kas tiek uzskatīts par pirmo pasākumu. Vienlaikus ar šo vienošanos SIA „Baltijas aviācijas sistēmas” (turpmāk – BAS), kas ir bijusī lidsabiedrības Air Baltic akcionāre, piešķīra Air Baltic LVL 14 miljonu (EUR 19,82 miljonu) aizdevumu. Abu šo līgumu noteikumi bija vienādi, ar sākotnējo procentu likmi 11-13%. Turklāt šī vienošanās paredzēja vēl viena aizdevuma piešķiršanu ar tādiem pašiem nosacījumiem kā pirmajam aizdevumam. Abus aizdevumus bija paredzēts kapitalizēt. 2011.gada 3.oktobra vienošanās paredzēja, ka aizdevumu Air Baltic piešķir arī Latvijas Krājbanka un Snoras banka, kā arī citi uzņēmumi, tai skaitā Taurus Asset Management Ltd (turpmāk – Taurus), kam piederēja 50% BAS kapitāla daļu. Vēlāk, tā paša gada decembrī, ka Latvijai jau piederēja 99,8% Air Baltic akciju, tika pieņemts lēmums samazināt procentu likmi pirmajam aizdevumam līdz 2-4%.

Kā tas izriet no 2011.gada 3. oktobra vienošanās, Latvijas valdība pieņēma lēmumu piešķirt Air Baltic otro aizdevumu LVL 67 miljonu (EUR 94,86 miljonu) apmērā ar procentu likmi 9-11%. Šis uzskatāms par otro pasākumu, kam tūlīt sekoja arī trešais pasākums – Air Baltic pamatkapitāla palielināšana par LVL 110 miljoniem, ko bija paredzēts veikt, konvertējot kapitālā pirmo valsts aizdevumu un daļu no otrā valsts aizdevuma, kā arī BAS aizdevumu un skaidrs naudas iemaksu. Taču kapitalizēta tika tikai abu valsts aizdevumu daļa, jo BAS atteicās veikt aizdevuma kapitalizāciju un skaidras naudas iemaksu. 2012.gada 9.janvārī BAS iesniedza Komisijai sūdzību par pirmajiem trīs pasākumiem, kā arī norādīja uz diviem citiem pasākumiem, kuri varētu tikt uzskatīti par valsts atbalstu lidsabiedrībai Air Baltic, proti, Latvijas veiktā bezkupona obligāciju iegāde no Air Baltic 2010.gada aprīlī, kas uzskatāma par ceturto pasākumu, un Latvijas Krājbankas samaksātos EUR 2,8 miljonus Air Baltic 2011.gada 21.un 22.novembrī, kas uzskatāmi par piekto pasākumu. Par sesto pasākumu uzskatāms no 2011.gada 3.oktobra vienošanās izrietošais pienākums, gadījumā, ja BAS nepilda savu apņemšanos balsot par pamatkapitāla palielināšanu, nodot valstij vai tās norādītam uzņēmumam visas prasības, kas izriet no aizdevuma, ko Air Baltic piešķīra citi uzņēmumi, tai skaitā Taurus, par cenu, kas ir LVL 1.⁹⁹

Vērtējot, vai minētie seši Latvijas īstenotie pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu saskaņā ar ES tiesībām, Komisija analizēja katru pasākumu atsevišķi, noskaidrojot, vai izpildās visi LESD 107.panta pirmajā daļā ietvertie kritēriji, lai pasākumus kvalificētu kā valsts atbalstu – valsts līdzekļu nodošana, selektīva priekšrocība, iespējami konkurences kropļojumi un ietekmē

⁹⁹ Eiropas Komisijas paziņojums Latvijai valsts atbalsta lietā SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) – Latvija. Iespējamais atbalsts airBaltic. Briselē, 20.11.2012, C(2012) 8256 final. 30-42.pārgrāfs. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/246722/246722_1401160_70_2.pdf [aplūkots 2014.gada 20.aprīlī].

uz tirdzniecību starp ES dalībvalstīm. Komisija nonāca pie secinājuma, ka visi seši minētie atbalsta pasākumi ir īstenoti, izmantojot Latvijas valsts līdzekļus, tie piešķir selektīvu priekšrocību Air Baltic un tātad arī kropļo vai draud kropļot konkurenci un ietekmē tirdzniecību starp ES dalībvalstīm. Līdz ar to visi minētie pasākumi uzskatāmi par valsts atbalstu. Tā kā visi šie pasākumi, izņemot daļu no otrā valsts aizdevuma lidsabiedrībai Air Baltic, jau tika īstenoti, tie ir atzīstami par prettiesisku valsts atbalstu, jo piešķirti, pārkāpjot LESD 108.panta 3.punktā noteikto pienākumu nogaidīt, neīstenojot paziņotos pasākumus, kamēr Komisija nav pabeigusi 108.panta otrās daļas procedūru ar galīgo lēmumu. Attiecībā uz šiem Latvijas valsts īstenotajiem atbalsta pasākumiem, Komisija norādīja, ka tai rodas šaubas par atbalsta pasākumu saderību ar iekšējo tirgu, un, tā kā saskaņā ar EST judikatūru¹⁰⁰ dalībvalsts pati var nolemt, kāds ir saderīguma iespējamais pamatojums, Komisija lūdz Latvijai sniegt piezīmes un visu nepieciešamo informāciju, kas varētu palīdzēt novērtēt atbalsta pasākumu saderību. Šādu lūgumu Komisija izvirzīja, jo iepriekš Latvija savos paskaidrojumos bija norādījusi, ka uzskata, ka pasākumi nav valsts atbalsts, tādēļ arī netika sniegts nekāds iespējamā atbalsta saderīguma ar iekšējo tirgu pamatojums.¹⁰¹

Darba autore uzskata, ka šis ir lielisks piemērs, kas parāda, ka valsts atbalsts var tikt īstenots ne tikai vienkāršās formās, kā piemēram, tiešas dotācijas, bet arī šādu komplicētu atbalsta pasākumu kopuma veidā, kas ietver valsts atbalstu dažādās formās. Konkrētā situācija ilustrē, ka valsts atbalsta pasākumi var būt arī aizdevums ar īpaši izdevīgiem nosacījumiem, kā arī sabiedrības pamatkapitāla palielināšana kapitalizējot prasījuma tiesības, kas izriet no aizdevuma līguma. Šajā lietā Komisija vēl nav pieņēmusi galīgo lēmumu, taču darba autore uzskata, ka īstenotie atbalsta pasākumi nevar tikt atzīti par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar kādu no LESD 107.panta otrās vai trešās daļas apakšpunktiem, jo, ņemot vērā lidsabiedrības Air Baltic finansiālo stāvokli, kā arī atbalsta pasākumu apmēru, privāts tirgus ieguldītājs neveiktu šādus pasākumus, turklāt diez vai šādi pasākumi varētu tikt atzīti par proporcionāliem gadījumā, ja to saderīgums mēģinātu tikt pamatots ar LESD 107.panta trešās daļas c) apakšpunktu.

¹⁰⁰ Eiropas Savienības (bij.Kopienu) Tiesas 1993.gda 28.aprīļa spriedums lietā: C-364/90 Itālija pret Komisiju [1993] Recueil, I-2097. lpp., 20. punkts.

¹⁰¹ Eiropas Komisija paziņojums Latvijai valsts atbalsta lietā SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) – Latvija. Iespējamais atbalsts airBaltic. Briselē, 20.11.2012, C(2012) 8256 final. 121-127.paragrāfs.

3.3. LESD 102.panta c) apakšpunktā noteiktā aizlieguma pārkāpumi Lidostas „Rīga” darbībās

Vēl viens interesants prakses piemērs, kas saistīts ar valsts atbalsta pasākumiem lidsabiedrībām, ir Lidostas „Rīga” īstenotie pasākumi, piemērojot atšķirīgu lidostas sniegto pakalpojumu maksas noteikšanas modeli lidsabiedrībai Ryanair pretēji kā lidsabiedrībai Air Baltic. Saistībā ar šīm Lidostas „Rīga” darbībām Konkurences Padome 2012.gada 10 februārī pieņēma lēmumu Nr.E02-12 Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu Lieta Nr.1521/10/03.02./5; Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizliegumu pārkāpumiem VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās (turpmāk – Konkurences Padomes Lēmums). Ar iepriekš minēto lēmumu Lidostai „Rīga” piemērots naudas sods LVL 50'000 apmērā un uzlikts piemākums 5 mēnešu laikā izstrādāt vienotus noteikumus lidostas virszemes pakalpojumu pašizmaksas un cenu noteikšanas metodikai, kā arī pienākums rēķinos aviosabiedrībām atsevišķi uzradīt maksas par katru lidostas sniegto pakalpojuma veidu.¹⁰² Šo Konkurences Padomes Lēmumu Lidosta „Rīga” ir pārsūdzējusi, un šobrīd lieta jau ir izskatīta Administratīvajā apgabaltiesā, par kuras pieņemto nolēmumu Lidosta „Rīga” ir iesniegusi kasācijas sūdzību Latvijas Republikas Augstākās tiesas Administratīvo lietu departamentā. Kasācijas sūdzība 2014.gada 6.februārī ir pieņemta izskatīšanai.¹⁰³ Kā pamatojumu Konkurences Padomes Lēmuma atcelšanai Lidosta „Rīga” norāda argumentu, ka attiecībā uz tās darbībām nav piemērojams LESD 102.panta c) apakšpunkts par dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, kas izpaudusies kā atšķirīgu nosacījumu piemērošana līdzvērtīgos darījumos ar dažādiem tirdzniecības partneriem, bet gan LESD 107.panta 1.punkts un 108.panta 3.punkts. Lidosta „Rīga” norāda, ka ir izpildīti visi LESD 107.panta 1.punkta kritēriji, lai tās īstenotos pasākumus kvalificētu kā valsts atbalstu.¹⁰⁴

¹⁰² Konkurences Padomes 2012.gada 10 februāra lēmums Nr.E02-12 Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu Lieta Nr.1521/10/03.02./5; Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizliegumu pārkāpumiem VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās. 31.lpp.

¹⁰³ Tiesvedības gaitas datu izsekošana. Lieta Nr. A43011412. Pieejams: <http://tiesas.lv/e-pakalpojumi/tiesvedibas-gaita>. [Aplūkots 2014.gada 22.aprīlī].

¹⁰⁴ Latvijas Republikas Administratīvās apgabaltiesas 2013.gada 20.decembra spriedums lietā Nr. A43011412. Nav publicēts. 2.paragrāfs.

3.3.1. Lidostas „Rīga” īstenoto pasākumu apraksts

Lidostas „Rīga” īstenotie pasākumi ir dažādu maksu noteikšana par lidostas pakalpojumiem, noslēdzot līgumus ar lidsabiedrībām Air Baltic un Ryanair. Noslēgtie līgumi ar lidsabiedrību Air Baltic nosaka maksu par virszemes pakalpojumiem par katra gaisa kuģa apkalpošanas reizi. Virszemes pakalpojumus, ko sniedz lidostas, izmanto lidsabiedrības, lai nodrošinātu pasažieru, kravas un gaisa kuģu apkalpošanu lidostā, piemēram, pasažieru reģistrācija, bagāžās un kravu apkalpošana, gaisa kuģu sagatavošana lidojumam, degvielas uzpilde u.c.¹⁰⁵ Konkrētajā gadījumā virszemes pakalpojumi, ko Lidosta „Rīga” sniedz abām lidsabiedrībām, ir administratīvie pakalpojumi, pasažieru apkalpošanas pakalpojumi, apkalpošanas uz persona pakalpojumi, drošības pakalpojumi.¹⁰⁶ Lidostas „Rīga” līgumā ar lidsabiedrību Ryanair lidostas pamata infrastruktūras pakalpojumu, pasažieru ar kustības traucējumiem pārvietošanās pakalpojumu, centrālās infrastruktūras pakalpojumu un persona pakalpojumu maksa ar atsevišķiem uzņēmumiem ir ietverta vienotā nemainīgā maksājumā par katru izlidojušo pasažieri.¹⁰⁷

Kā jau minēts iepriekš, Lidosta „Rīga”, pārsūdzot Konkurences Padomes Lēmumu, norāda, ka iepriekš aprakstītās darbības satur visus LESD 107.panta 1.punktā noteiktos kritērijus, lai šīs darbības kvalificētu kā valsts atbalstu. Turklāt tā norāda, ka minētais atbalsts sniegts, lai veicinātu Ryanair darbības uzsākšanu lidostā. Vienlaikus Lidosta „Rīga” argumentē, ka, tā kā tā ir valsts kapitālsabiedrība un Latvijas valsts ir vienīgā Lidostas „Rīga” akcionāre, līguma noslēgšana ar Ryanair nav bijusi atkarīga no tās un būtiskas valsts iejaukšanās ietekmē Lidostai „Rīga” nemaz neesot bijis citas iespējas kā piemērot līguma noteikumus. Tāpat Lidosta „Rīga” neesot uzskatāma par uzņēmumu LESD 102.panta izpratnē, jo, apkalpojot aviopārvadājumus, tā īsteno publiskā labuma funkciju EST judikatūras izpratnē.¹⁰⁸

Jānorāda, ka gan Komisijas, gan EST praksē netrūkst šādu valsts atbalsta lietu, kur lidsabiedrībām tiek piemērotas atšķirīgas maksas par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem, turklāt daudz ir tādu lietu, kurās iesaistīta tieši lidsabiedrība Ryanair.

¹⁰⁵ Konkurences Padomes 2012.gada 10.februāra lēmums Nr.E02-12 Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu Lieta Nr.1521/10/03.02./5; Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizliegumu pārkāpumiem VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās. 3.lpp

¹⁰⁶ Turpat. 4.lpp.

¹⁰⁷ Turpat. 13 lpp.

¹⁰⁸ Latvijas Republikas Administratīvās apgabaltiesas 2013.gada 20.decembra spriedums lietā Nr. A43011412. Nav publicēts. 2.paragrāfs.

3.3.2. Lidostas „Rīga” darbību atbilstība LESD 107.panta 1.punktā noteiktajiem valsts atbalsta kritērijiem

Lai atzītu, ka Lidostas „Rīga” noslēgtais līgums ar lidsabiedrību Ryanair, kas paredz vienotas maksas noteikšanu par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem, ir uzskatām par valsts atbalsta pasākumiem saskaņā ar ES tiesībām, ir jākonstatē 4 priekšnoteikumi, kuriem ir jāizpildās vienlaicīgi: (1) atbalstu piešķirusi valsts vai tas piešķirts no valsts līdzekļiem, (2) atbalsts sniedz labumu konkrētiem uzņēmumiem, (3) tiek kropļota konkurence vai tiek radīti pamatoti konkurences kropļojuma draudi, (4) tiek ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm.

Nerodas šaubas par to, ka izdevīgāku nosacījumu piemērošana lidsabiedrībai Ryanair ļauj tai nodrošināt zemākas cenas tās pasažieriem un tādējādi nostāda to izdevīgāka pozīcijā salīdzinājumā ar tās konkurentiem. Tātad varētu secināt, ka pastāv iespējami draudi konkurences kropļojumam, kas, kā tas skaidrots šī darba 1.2.4.nodaļā, atstāj ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm. Tā kā līgumu ar lidsabiedrību Ryanair ir noslēgusi Lidosta „Rīga”, kas ir Latvijas valsts kapitālsabiedrība, ir pamats secinājumam, ka pasākumi īstenoti izmantojot valsts līdzekļus. Taču kritērijs, kas rada šaubas par valsts atbalsta esamību Lidostas „Rīga” veiktajās darbībās, ir labuma piešķiruma fakts. Kā darba autore skaidrojusi 1.2.1.nodaļā, lai konstatētu, ka kāds uzņēmums ir saņēmis labumu, ir jākonstatē, ka privāts tirgus ieguldītājs, pastāvot šādiem apstākļiem, nebūtu veicis ieguldījumu uzņēmumā. Tātad, ja veiktie pasākumi atbilst privātā tirgus ieguldītāja principam, tad ir uzskatāms, ka uzņēmums nav saņēmis nekādu atbalstu.

Lai izvērtētu, vai īstenojot atbalsta pasākumus valsts ir rīkojusies kā apdomīgs tirgus ekonomikas ieguldītājs, ir nepieciešams aplūkot situāciju tādā kontekstā, ka tiek ņemti vērā tie apstākļi, kādi pastāvēja brīdī, kad tiku uzsākta konkrēto pasākumu īstenošana, lai varētu noteikts valsts rīcības ekonomisko racionalitāti un tādēļ ir jānorobežojas no situācijas novērtējuma pamatojoties uz apstākļiem, kādi pastāv pasākumu izvērtēšanas brīdī.¹⁰⁹ Lidsabiedrība Ryanair pievienojās Lidostai „Rīga” pēc tam, kad Latvija iestājās ES. Tieši laika periodā kopš 2003.gada līdz 2007.gadam pasažieru skaits Lidostā „Rīga” palielinājās par 47%, pieaugot līdz 4 miljoniem pasažieru 2007.gadā salīdzinājumā 700 000 pasažieru 2003.gadā. Tieši zemo cenu lidsabiedrību, jo īpaši Ryanair ienākšana tirgū, tiek minēts kā galvenais šīs izaugsmes veicinātājs, jo, piedāvājot

¹⁰⁹ Eiropas Savienības Tiesas 2002.gada 16.maija spriedums lietā C-482/99 France v. Commission. 71.paragrāfs.

aviopārvadājumus par zemākām cenām, ievērojami palielinājās pieprasījums.¹¹⁰ Tomēr, lai precīzi noteiktu, vai lidostas darbības atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam, būtu nepieciešams zināt konkrētus lidostas „Rīga” un Ryanair līguma nosacījumus, kas nav brīvi pieejama informācija, jo satur komercnoslēpumu. Taču, lai gūtu aptuvenu iespējamā atbalsta novērtējumu, iespējams aplūkot līdzīgas lietas Komisijas praksē.

Lidsabiedrība Ryanair bieži noslēdz līgumus ar lidostām par salīdzinoši izdevīgākiem nosacījumiem kā ar citām lidsabiedrībām, kas izmanto šīs pašas lidostas pakalpojumus. Komisija ir vairākkārtēji izvērtējusi šādu pasākumu atbilstību valsts atbalsta jēdzienam saskaņā ar LESD 107.panta 1.punktu, taču vairumā gadījumu tā nonāk pie secinājuma, ka nav pamata uzskatīt, ka saņēmējam ir piešķirts atbalsts, jo, izmantojot privātā tirgus ieguldītāja principu, Komisija nonāk pie secinājuma, ka, pastāvot tādiem pašiem apstākļiem, privātais investors piekristu īstenot šādus pasākumus, t.i., piekristu noslēgt vienošanos ar lidsabiedrību ar tādiem pašiem nosacījumiem. Kā pamatojums tam ir minami vairāki apstākļi, taču galvenais no tiem ir fakts, ka Ryanair ir viena no lielākajām un atpazīstamākajām zemo cenu lidsabiedrībām Eiropā, un tas, ka šī lidsabiedrība izmanto konkrētās lidostas pakalpojumus ir izdevīgi šai lidostai un arī valstij, kurā lidosta atrodas. Ryanair piedāvā pasažieriem daudz izdevīgākas cenas par aviopārvadājumu pakalpojumiem, līdz ar to pēc tiem ir liels pieprasījums. Tāpat Ryanair veic lidojumus uz dažādiem galamērķiem, tādēļ spēj nodrošināt ES iedzīvotāju mobilitātes iespējas. Jebkurai lidostai ir svarīgs apkalpoto pasažieru skaits, jo lidostu ienākumu tiek ģenerēti ne vien no lidsabiedrībām, bet arī no pašiem pasažieriem, ņemot vērā, ka lidostas piedāvā arī pakalpojumus, kas nav saistīti ar aviosabiedrību apkalpošanu, piemēram autostāvvietas pakalpojumus, tirdzniecības pakalpojumu lidosta u.c.

Tāpat vairumā gadījumu Komisija konstatē, ka lidsabiedrībai Ryanair piemērotās samazinātās maksas par lidostas pakalpojumiem ir pamatotas, jo Ryanair kā zemo cenu lidsabiedrība saņem pakalpojumus, kas ir atšķirīgi no tiem, ko saņem citas lidsabiedrības. Parasti iekāpšanai lidsabiedrības Ryanair gaisa kuģos netiek izmantoti gaisa tilti, pasažieri uz lidmašīnām dodas, izejot no lidostas. Tāpat lidsabiedrības Ryanair izmanto mazāku lidostas personāla skaitu, jo bieži vien šie darbinieki veic vairākus pienākumus sākot no *check-in*, drošības pārbaudēm un beidzot ar virszemes pakalpojumu sniegšanu lidsabiedrībām.¹¹¹

¹¹⁰ Eiropas Komisija paziņojums Latvijai valsts atbalsta lietā SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) – Latvija. Iespējamais atbalsts airBaltic. Briselē, 20.11.2012, C(2012) 8256 final. 11.pagrāfs.

¹¹¹ Commission decision of 25.07.2012 on the measure SA.23324 – C 25/2007 (ex NN 26/2007) – Finland. Finavia, Airpro and Ryanair at Tampere-Pirkkala airport. Brussels, 25.7.2012, C(2012) 5036 final. 97-98.pagrāfs; Skatīt arī European Commission. State aid SA.33909 (2013/C, ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Spain. Alleged aid to Ryanair and other airlines and possible aid to Girona and Reus Airports.

Jāatzīst, ka pastāv iespēja, ka Lidostas „Rīga” īstenotie pasākumi varētu tikt kvalificēti kā valsts atbalsts LESD 107.panta izpratnē, taču pat ja tā, tas nenozīmē, ka attiecībā uz Lidostu „Rīga” nebūtu piemērojams LESD 102.panta c) apakšpunkts. Šāda veida darbības var saturēt gan prettiesisku valsts atbalstu, gan dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, un tas nenozīmē, ka subjekts tiek sodīts divreiz par vienu un to pašu darbību, tādējādi pārkāpjot *ne bis in idem principu*.¹¹² Par LESD 102.panta c) apakšpunkta pārkāpumu tiek piemērots sods, savukārt prettiesiska valsts atbalsta gadījumā saņēmējam piešķirtais atbalsts ir jāatgriež atpakaļ, kas pēc būtības nav sods, bet tāda stāvokļa atjaunošana, kāda pastāvēja pirms prettiesiskās darbības īstenošanas.

¹¹² Rzotkiewicz M., The General Principles of EU Law and Their Role in the Review of State Aid Put into Effect by member States. European State Aid Law Quarterly, Lexxion, 3/2013. 467.lpp.

KOPSAVILKUMS

Pētījuma rezultātā autore izvirza aizstāvēšanai šādas tēzes:

1. Galvenais pamatojums valsts atbalsta lidostām un lidsabiedrībām saderībai ar ES iekšējo tirgu ir LESD 107.panta 3.punkta c) apakšpunkts, proti, ka valsts atbalsts tiek sniegts, lai veicinātu konkrētās saimnieciskās darbības attīstību.
2. Tā kā lidostas pārsvarā atrodas dalībvalstu vai dalībvalstu kapitālsabiedrību kontrolē, to noslēgtie līgumi ar lidsabiedrībām var saturēt valsts atbalstu LESD 107.panta 1.punkta izpratnē, ja vien netiek pierādīts, ka, slēdzot šādus līgumus, lidostas pārvaldītājs, kas atrodas dalībvalsts valsts kontrolē, vai dalībvalsts ir rīkojusies kā saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks.
3. Lidsabiedrību un lidostu noslēgtās vienošanās par mārketinga pasākumu īstenošanu ir jāvērtē kopā ar visiem citiem lidostas un lidsabiedrības noslēgtajiem līgumiem, jo pastāv iespēja, ka ar šādu vienošanos noslēgšanu tiek maskēts fakts, ka lidsabiedrība nemaksā pilnu cenu par lidostas sniegtajiem pakalpojumiem, proti, lidosta, maksājot par mārketinga pakalpojumiem, patiesībā atskaita lidsabiedrībai daļu no samaksātās lidostas pakalpojumu maksas.
4. Dalībvalsts investīcijas lidostas infrastruktūras attīstībā ir uzskatāmas par valsts atbalstu LESD 107.panta izpratnē, kas ir saderīgs ar iekšējo tirgu, jo tādējādi veicina konkrētās saimnieciskās darbības – lidostas pakalpojumu sniegšana lidsabiedrībām – attīstību.
5. Diferencētu gaisa pārvadājumu nodokļu politikas īstenošana ir uzskatāma par valsts atbalstu LESD 107.panta izpratnē, un tas nekādā gadījumā nevar tikt uzskatīts par saderīgu ar ES iekšējo tirgu, jo šāda atbalsta īstenošana vienlaikus ir pretrunā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību.
6. Nav nozīmes lidostas pārvaldītāja tiesiskajam statusam vērtējot pasākumu atbilstību valsts atbalsta jēdzienam. Būtiski ir noskaidrot, vai konkrētais subjekts veic ekonomiskas aktivitātes, savukārt, līdzko tas ir konstatēts, lidostas pārvaldītājs neatkarīgi no citiem apstākļiem tiks uzskatīts par „uzņēmumu” LESD 107.panta izpratnē.
7. Vērtējot atbalsta pasākumu lidostas infrastruktūras uzlabošanai atbilstību iekšējam tirgum, Komisijai gadījumos, kad tiek izvērtēta plānoto atbalsta pasākumu atbilstība ES tiesībām, jāpaļaujas uz dalībvalsts apgalvojumu, ka visiem potenciālajiem infrastruktūras lietotājiem tiks nodrošinātas vienādas izmantošanas iespējas bez nepamatotas

diskriminācijas, jo pārliecināties par šī kritērija reālu izpildi ir iespējams tikai pēc tam, kad atbalsta projekts ir īstenots.

8. Jauno aviācijas vadlīniju noteikumi, kas paredz ierobežot iespējamo valsts piešķirtā atbalsta intensitāti lidostām, nevar tikt balstīti vienīgi uz vidējā apkalpoto pasažieru skaita gadā, un ir jāņem vērā arī citi faktori, kā, piemēram, konkrētās lidostas pozīcija konkrētās dalībvalsts tirgū un tās nozīme dalībvalsts iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā.
9. ES tiesībās valsts atbalsta kontroles regulējumā būtu jāparedz Komisijas pilnvaras pēc tam, kad tā apstiprinājusi atbalsta pasākumu īstenošanu, pārbaudīt, vai valsts atbalsts piešķirts bez diskriminācijas.
10. Pieļaujamā valsts atbalsta intensitātes noteikšanā, aprēķinot finansējuma deficītu, plānotajos lidostas ieņēmumos būtu jāieskaita ne tikai ieņēmumi no attiecīgā projekta, kam nepieciešams finansējums, bet arī pārējie lidostas plānotie ieņēmumi, piemēram, no veikalu un ofisu telpu iznomāšanas. Tādējādi valsts atbalsts tiktu izmantots, lai segtu tikai to finansējuma deficīta daļu, kas rodas kā starpība starp sākotnējām ieguldījuma izmaksām un sagaidāmo lidostas peļņu kopumā.

IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN JURIDISKO AKTU SARAKSTS

Literatūra

1. Craig P., De Burca G. EU Law. Text, Cases, and Materials. Fifth edition. Oxford University Press, Oxford, New York, 2011.
2. Borchardt K.D. The ABC of European Union Law. Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2010.
3. Quigley C. & Collins M. A. EC State Aid Law and Policy. Hart Publishing, Oxford-Portland Oregon, 2003
4. Bilal S., Nicolaides P. Understanding State Aid Policy in the European Community. Perspectives on Rules and Practice. Kluwer Law International, the Netherlands, 1999.
5. Finger M., Holvad T. Regulation Transport in Europe. Edward Elgar Publishing Inc., United Kingdom, 2013.
6. Santa Maria A. Competition and State Aid. An Analysis of the EC Practice. Kluwer Law International, the Netherlands, 2007.
7. Carbaugh R.J. International Economics. 7th Edition. 1999, South-Western College Publishing, Ohio, USA.
8. Kokkoris I., Olivares-Caminal R. Antitrust Law amidst Financial Crises. Chapter 6 State Aid (Phedon Nicolaides), Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511761843.010> [aplūkots 2014.gada 14.aprīlī]
9. Leigh Hancher, Tom Ottervanger, Piet Jan Slot, EU state aids. Fourth edition. Sweet & Maxwell. London. 2012.
10. Henry Campbell Black, M. A. Black's Law Dictionary. Abridged Sixth Edition. 1991. West Publishing Co. Saint Paul, Minnesota.
11. Nicolaides P. The New Guidelines on State Aid to Airports and Airlines (part 1). Lexion State Aid Blog. Pieejams: <http://www.lexion.eu/training/stateaidblog/2014/02/28/109-the-new-guidelines-on-state-aid-to-airports-and-airlines-part-1> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
12. Nicolaides P. The New Guidelines on State Aid to Airports and Airlines: Problematic Issues (part 2). Lexion State Aid Blog. Pieejams: <http://www.lexion.eu/training/stateaidblog/2014/03/06/113-the-new-guidelines-on-state-aid-to-airports-and-airlines-problematic-issues-part-2> [aplūkots 2014.gada 2.aprīlī].
13. Rzotkiewicz M., The General Principles of EU Law and Their Role in the Review of State Aid Put into Effect by Member States. European State Aid Law Quarterly, Lexion, 3/2013.

14. Lever J., EU State Aid Law – Not a Pretty Sight. *European State Aid Law Quarterly*, Lexxion, 1/2013.
15. Gaines S. E., Egelund Olsen B., Sorensen K.E., *Liberalising Trade in the EU and the WTO. A Legal Comparison*. Chapter 11 Rules on state aid and subsidies. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511998560.015> [aplūkots 2014.gada 4.martā].
16. Smith M.P. How Adaptable is the European Commission? The Case of State Aid Regulation. *Journal of Public Policy*, 2001, 21, pp 219-238, pieejams: http://journals.cambridge.org/abstract_S0143814X0100112X [aplūkots 2014.gada 4.martā].
17. Bagwell K.W., Bermann G.A., Mavroidis P.C. *Law and Economics of Contingent Protection in International Trade*. Chapter 5 The Boeing-Airbus Dispute: A Case for the Application of the European Community State Aid Rules? Pp. 172-196. Cambridge University Press. Pieejams: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511691577.006> [aplūkots 2014.gada 20.martā].
18. Schmauch M. *EU Law on State Aid to Airlines*. Law, Economics and Policy. 2012, Lexion Publisher, Berlin.
19. Foster N. *EU Law. Directions*. 3rd edition. 2012, Oxford University Press, United Kingdom.
20. Barents R., *Directory of EC Case Law on State Aids*. 2008, Kluwer Law International, United States of America.
21. Biondi A., Eeckhout, Flynn J. *The Law of State Aid in the European Union*. 2004, Oxford University Press, United States.
22. Sinnaeve A. *State Aid Control: Objectives and Procedures*. Bilal S., Nicolaides P. *Understanding State Aid policy in the European Community. Perspectives on Rules and Practice*. The Netherlands : Kluwer Law International, 1999.
23. Nicolaides P., *The New Guidelines on State Aid to Airports and Airlines (part 1)*. Pieejams: <http://www.lexxion.eu/training/stateaidblog/2014/02/28/109-the-new-guidelines-on-state-aid-to-airports-and-airlines-part-1>, [aplūkots: 2014.gada 8.martā].
24. Goyder D.G., Goyder J., Silbros-Llorens A. *Goyder's EC Competition Law*. Fifth edition. New York: Oxford University Press Inc., 2009.

Normatīvie akti

25. Līgums par Eiropas Savienības darbību. Konsolidētā versija. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, 26.10.2012., Nr.C 326.

26. Līgums par Eiropas Savienību. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, 26.10.2012., Nr.C 326.
27. Padomes Regula (EK) Nr. 659/1999 (1999. gada 22. marts), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai (OV L 083, 27.3.1999, p.1), Konsolidētā versija.
28. Komisijas Regula (ES) Nr. 1407/2013 (2013. gada 18. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 24.12.2013. Nr.L 352/1.
29. Komisijas Regula (ES) Nr. 360/2012 (2012. gada 25. aprīlis) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. Eiropas Savienības Oficiālais vēstnesis. 26.4.2012. Nr.L 114/8.
30. Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 24.septembra Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis. 31.10.2008, Nr.L 293/3.
31. Konkurences likums: LR likums. Latvijas Vēstnesis, 23.10.2001, Nr.151 (2538).
32. LR likums. Valsts pārvaldes iekārtas likums. Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=63545>, [aplūkots 2014.gada 10.martā].

Juridiskās prakses materiāli:

33. Eiropas Savienības (bij. Kopienų) Tiesas 1974.gada 2.jūlija spriedums lietā: *Italy v. Commission* [1974] ECR 709.
34. Eiropas Savienības (bij. Kopienų) Tiesas 2003.gada 24.jūlija spriedums lietā: *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* [2003] ECR I-7747.
35. Eiropas Savienības (bij. Kopienų) Tiesas 1989.gada 11.jūlija spriedums lietā: *323/87 Commission of the European Communities v. Italian Republic*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=95744&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].
36. Eiropas Savienības (bij. Kopienų) Tiesas 1988.gada 2.februāra spriedums apvienotajās lietās: *67, 68 un 70/85 Kwekerij Gebroeders Van der Kooy BV, Johannes Wilhelmus van Vliet, Landbouwschap, Kingdom of the Netherlands v. Commission of the European Communities*. Pieejams:

- <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=93651&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].
37. Eiropas Savienības Tiesas 2013.gada 16.maija spriedums lietā: C-615/11 P *European Commission v. Ryanair Ltd, Air One SpA*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=137426&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī].
38. Eiropas Savienības (bij. Kopienų) tiesas 1973. gada 11. decembra spriedums lietā: 120/73 *Lorenz, Recueil*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=88574&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī].
39. Eiropas Savienības tiesas 2013.gada 21.novembra spriedums lietā: C-284/12 *Deutsche Lufthansa AG, Flughafen Frankfurt - Hahn GmbH*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=144802&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 27.aprīlī].
40. Eiropas Savienības (Bij Kopienų) Tiesas 2006.gada 6.septembra spriedums lietā: Nr.C-88/03 *Portugāles Republika pret Eiropas Komisiju*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=66445&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 5.maijā].
41. Eiropas Savienības (Bij Kopienų) Tiesas 1995.gada 8.jūnija spriedums lietā: T-459/93 *Siemens SA v Commission of the European Communities*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=103343&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].
42. Eiropas Savienības (Bij Kopienų) Tiesas 2000.gada 12.decembra spriedums lietā: T-128/98 *Aéroports de Paris v. Commission of the European Communities*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=45456&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 29.aprīlī].
43. Eiropas Savienības Tiesas 2011.gada 24.marta spriedums apvienotajās lietās: T-443/08 un T-455/08 *Freistaat Sachsen, Land Sachsen-Anhalt, Mitteldeutsche Flughafen AG, Flughafen Leipzig - Halle GmbH v Eiropas Komisija*. Pieejams: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=80341&pageIndex=0&doclang=LV&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=54805> [aplūkots 2014.gada 16.aprīlī].

44. Eiropas Savienības (bij.Kopienu) Tiesas 1993.gda 28.aprīļa spriedums lietā: C-364/90 Itālija pret Komisiju [1993] Recueil, I-2097. lpp.
45. Eiropas Komisija. Valsts atbalsts Nr. SA.18857 (2012/C) (ex 2011/NN) – Iespējams atbalsts VFAB un Ryanair Ltd – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 172, 16.06.2012.
46. European Commission. State aid No SA.31662 - C/2011 (ex NN/2011) – Romania – Timisoara International Airport – Wizz Air. Brussels, 24.05.2011, C (2011) 3497 final.
47. Eiropas Komisija. Valsts atbalsts SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Bovē lidosta. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C279/23, 14.09.2012.
48. European Commission. State aid SA.33909 (2013/C, ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Spain. Alleged aid to Ryanair and other airlines and possible aid to Girona and Reus Airports. Brussels, 16.10.2013, C (2013) 6615 final.
49. Eiropas Komisija, Valsts atbalsts SA.33961 2012/C – Nîmes lidosta, Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu, Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, C 241, 10.08.2012.
50. Commission decision of 25.7.2012 on State aid case SA.29064 (2011/C, ex 2011/NN). Differentiated air travel tax rates implemented by Ireland.
51. Letter to the Member State. State aid No SA. 36560 - Finland - Financing of airport infrastructure at Tampere-Pirkkala airport T2. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/248752/248752_1512944_157_2.pdf [aplūkots 2014.gada 16.aprīlī].
52. Commission decision of 25.07.2012 on the measure SA.23324 – C 25/2007 (ex NN 26/2007) – Finland. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/220969/220969_1409148_139_2.pdf [aplūkots 2014.gada 17.aprīlī].
53. European Commission. State aid SA.24258 NN 43/2009 – The Netherlands – Operating aid in favour of Groningen Airport Eelde NV. Brussels, 9.4.2014, C (2014) 2218 final.
54. Eiropas Komisija. Par Valsts atbalstu Nr. N 41/2010 — Latvija. Valsts atbalsts saistībā ar ieguldījumiem lidostas „Rīga” infrastruktūrā. Eiropas Komisija, Briselē, 27.04.2010. C(2010)2539 galīgā redakcija. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234980/234980_1101913_34_2.pdf [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].
55. Eiropas Komisija paziņojums Latvijai valsts atbalsta lietā SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) – Latvija. Iespējamais atbalsts airBaltic. Briselē, 20.11.2012, C(2012) 8256 final. Pieejams:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/246722/246722_1401160_70_2.pdf [aplūkots 2014.gada 20.aprīlī].

56. European Commission. State aid SA.33909 (2013/C, ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Spain. Alleged aid to Ryanair and other airlines and possible aid to Girona and Reus Airports. Pieejams:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250263/250263_1528239_141_2.pdf

[aplūkots 2014.gada 2.maijā].

57. Konkurences Padomes 2012.gada 10. februāra lēmums Nr.E02-12 Par pārkāpuma konstatēšanu, tiesiskā pienākuma un naudas soda uzlikšanu Lieta Nr.1521/10/03.02./5; Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 102.panta a) un c) apakšpunktos noteikto aizliegumu pārkāpumiem VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” darbībās.

58. Latvijas Republikas Administratīvās apgabaltiesas 2013.gada 20.decembra spriedums lietā Nr. A43011412. Nav publicēts.

Citi avoti:

59. European Commission. Press Release. State aid: Commission adopts new guidelines for state aid to airports and airlines. Brussels, 20 February 2014. Pieejams: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm [aplūkots 2014.gada 5.maijā].

60. Eiropa 2020. Pieejams: http://ec.europa.eu/europe2020/index_lv.htm [Aplūkots 2014.gada 10.aprīlī].

61. Communication from the Commission. Guidelines on State aid to airports and airlines. Brussels, 2014, Official Journal of the European Union, No C 99/3.

62. Komisijas paziņojums. Kopienas vadlīnijas par lidostu finansēšanu un valsts atbalstu darbības uzsākšanai aviosabiedrībām, kas veic lidojumus no reģionālām lidostām. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis C 312. 9.12.2005.

63. Baltā Grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta vidi. Eiropas Komisija. Briselē, 28.03.2011. Pieejams: http://lvceli.lv/files/Rokasgramatas/COM_2011_144_LV_ACTE_f.pdf [aplūkots 2014.gada 21.aprīlī].

64. http://ec.europa.eu/economy_finance/structural_reforms/sectoral/transport/index_en.htm [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī].

65. European Commission Press Release, 20.02.2014. Pieejams: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-175_en.htm [aplūkots 2014.gada 24.aprīlī].

66. Statistiques de traffic. Pieejams: http://www.aeroport.fr/fichiers/Rapport_activite_2013.pdf [aplūkots 2014.gada 19.aprīlī].
67. Lursoft uzņēmumu datu bāze. Pieejams: <https://www.lursoft.lv/uznemuma-pamatdati/starptautiska-lidosta-riga> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].
68. Lidostas „Rīga” statistiskā informācija. Pieejams: <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/statistika> [aplūkots 2014.gada 18.aprīlī].
69. Tiesvedības gaitas datu izsekošana. Lieta Nr. A43011412. Pieejams: <http://tiesas.lv/e-pakalpojumi/tiesvedibas-gaita>. [Aplūkots 2014.gada 22.aprīlī].
70. European Commission Memo. Pieejams: [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-121_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-121_en.htm) [aplūkots 2014.gada 10.maijā].

DOKUMENTĀRĀ LAPA

Bakalaura darbs „Pasākumi, kas kvalificējami kā valsts atbalsts lidostām un lidsabiedrībām Līguma par Eiropas Savienības Darbību 107.panta izpratnē” izstrādāts LU Juridiskajā fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autore: Līga Šteinberga

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītājs: lektors Arnis Buka

Recenzents: lektors Edmunds Broks

Darbs iesniegts Starptautisko un Eiropas tiesību zinātņu katedrā 2014.gada 19.maijā

Metodiķe:

Darbs aizstāvēts bakalaura gala pārbaudījuma komisijas sēdē

____.____.2013.prot. Nr. ____, vērtējums _____

Komisijas sekretārs: