



Prese un informācija

Eiropas Savienības Vispārējā tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 59/20
Luksemburgā, 2020. gada 13. maijā

Spriedumi lietās T-607/17 *Volotea*/Komisija,
T-716/17 *Germanwings*/Komisija un T-8/18 *easyJet*/Komisija

Vispārējā tiesa noraida prasības attiecībā uz Komisijas lēmumu, ar ko Itālijas atbalsts vairākām Sardīniju apkalpojošām aviosabiedrībām ir atzīts par prettiesisku

Sardīnijas lidostu ekspluatanti nebija atbalsta saņēmēji, bet gan tikai starpnieki starp Sardīnijas autonomo reģionu un aviosabiedrībām, kurām tāpēc tam ir jāatmaksā valsts atbalsts

Ar spriedumiem *easyJet*/Komisija (T-8/18), *Volotea*/Komisija (T-607/17) un *Germanwings*/Komisija (T-716/17), kuri tika pasludināti 2020. gada 13. maijā, Vispārējā tiesa **noraidīja aviosabiedrību *easyJet*, *Volotea* un *Germanwings* (turpmāk tekstā – “aviosabiedrības”) celtās prasības, kurās tiek lūgts atcelt Eiropas Komisijas 2016. gada 29. jūlija lēmumu, ar ko par daļēji nesaderīgu ar iekšējo tirgu tika atzīts atbalsts, kuru Itālija ir piešķirusi vairākām Eiropas aviosabiedrībām, arī trim aplūkotajām, kuras apkalpo Sardīniju**¹.

Šajā lēmumā ir noteikts, ka atbalsta shēma, kuru Sardīnijas autonomais reģions (turpmāk tekstā – “reģions”) Itālijā ir izveidojis, lai attīstītu gaisa satiksmi, **ir uzskatāma par valsts atbalstu, kas ir piešķirts nevis galveno Sardīnijas lidostu (*Alghero*, *Cagliari-Elmas* un *Olbia*) ekspluatantiem, bet gan attiecīgajām aviosabiedrībām.**

2010. gadā ar reģionālo likumu², kuru Itālija paziņoja Komisijai atbilstoši LESD 108. panta 3. punktam, tika atļauta Sardīnijas lidostu finansēšana, lai attīstītu gaisa transportu, tostarp gaisa savienojumus ar Sardīniju padarot neatkarīgus no sezonas. Šis reģionālais likums tika īstenots ar vairākiem pasākumiem, kurus veica reģiona izpildvara (reģionālais likums un veiktie pasākumi kopā turpmāk tekstā – “strīdīgie pasākumi”).

Ar strīdīgajiem pasākumiem bija paredzēta tostarp komerciālu līgumu noslēgšana starp lidostu ekspluatantiem un aviosabiedrībām, lai uzlabotu aviosatiksmi ar salu un nodrošinātu tās kā tūrisma galamērķa popularizēšanu. Turklāt ar tiem bija paredzēti nosacījumi un kārtība, atbilstoši kuriem reģions lidostu ekspluatantiem atlīdzina summas, kuras tie ir samaksājuši aviosabiedrībām uz šo līgumu pamata.

Komisija 2016. gada 29. jūlijā pieņēma lēmumu, kurā ar strīdīgajiem pasākumiem izveidotā atbalsta shēma tika atzīta par daļēji nesaderīgu ar iekšējo tirgu un kurā tika likts atgūt attiecīgo atbalstu no aviosabiedrībām, kas ir uzskatāmas par atbalsta saņēmējām. Šīs aviosabiedrības, lai pamatotu savu prasību par tiesību akta atcelšanu, izvirzīja vairākus pamatus, ar kuriem tostarp tiek apgalvots, ka ir pieļautas vairākas tiesību kļūdas attiecībā uz valsts atbalsta jēdzienu, iespēju attaisnot strīdīgo atbalstu, kā arī rīkojumu atgūt strīdīgo atbalstu.

Vispirms, runājot par valsts atbalstu veidojošajiem elementiem, Vispārējā tiesa, pirmām kārtām, noprieda, ka Komisija ir pareizi secinājusi, **ka aviosabiedrības bija strīdīgās valsts atbalsta shēmas atbalsta saņēmējas, jo tām bija piešķirta priekšrocība no valsts līdzekļiem, izmantojot maksājumus, kuri ir attiecināmi uz reģionu.**

¹ Komisijas Lēmums (ES) 2017/1861 (2016. gada 29. jūlijs) par valsts atbalstu SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Itālija – Kompensācija Sardīnijas lidostām par sabiedrisko pakalpojumu saistībām (*SGEI*) (OV 2017, L 268, 1. lpp.)

² *Legge regionale n° 10/2010 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* (Reģionālais likums Nr. 10/2010 par pasākumiem gaisa satiksmes attīstīšanai) (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna* Nr. 12, 2010. gada 16. aprīlis).

Šajā ziņā Vispārējā tiesa, pirmkārt, apstiprināja, ka **maksājumi, kurus lidostu ekspluatanti ir veikuši aviosabiedrībām uz noslēgto līgumu pamata, ir uzskatāmi par valsts līdzekļu izmantošanu**, jo līdzekļi, kurus reģions ir pārskaitījis lidostu ekspluatantiem, tika izmantoti attiecīgo maksājumu veikšanai. Lai pamatotu šo secinājumu, Vispārējā tiesa analizēja **paredzēto kārtību, kādā reģionam ir jāatlīdzina maksājumi, kurus lidostu ekspluatanti veikuši aviosabiedrībām uz noslēgto līgumu pamata**. Vispārējā tiesa konstatēja, ka pastāv kontroles mehānisms, ar ko izmantoto līdzekļu atlīdzināšana – sākotnēji pa daļām – ir pakārtota grāmatvedības pārskatu un attaisnojošu dokumentu iesniegšanai, kuri pierāda maksājumu pamatā esošo līgumu atbilstīgumu reģionālā likuma mērķiem, kā arī to pareizai īstenošanai. Vispārējā tiesa no tā secināja, ka valsts atbalsta aizliegums var tikt piemērots maksājumiem, kurus lidostu ekspluatanti ir veikuši aviosabiedrībām uz strīdīgo pasākumu pamata.

Otrkārt, Vispārējā tiesa uzsvēra, ka – ciktāl runa ir par lidostu ekspluatantu aviosabiedrībām veikto maksājumu attiecināmību uz reģionu – ir jāņem vērā arī tās kontroles līmenis, kuru valsts ir īstenojusi pār priekšrocības piešķiršanu, lai konstatētu valsts iestāžu iesaisti tās pieņemšanā, – ja tādas nav, piešķirtā priekšrocība uz tām nevar tikt attiecināta. Izvērtējot apstrīdēto lēmumu šo kritēriju gaismā, Vispārējā tiesa nonāca pie secinājuma, ka šajā gadījumā **kontroles līmenis, kuru reģions ir īstenojis pār līdzekļu piešķiršanu aviosabiedrībām, pierāda tā iesaisti līdzekļu piešķiršanā**. Proti, strīdīgie pasākumi ļāva reģionam īstenot ciešu kontroli pār lidostu ekspluatantiem, kuri bija nolēmuši pieprasīt strīdīgajā atbalsta shēmā paredzēto atbalstu. Šī kontrole izpaudās kā iepriekšēja viņu darbības plānu apstiprināšana vai kā nosacījumi, kuri tika izvirzīti saistībā ar aviosabiedrībām izmaksāto summu atmaksu. Vispārējās tiesas ieskatā, apstākļi, ka reģions īsteno šādu kontroli, pierāda, ka attiecīgie finansēšanas pasākumi uz to ir attiecināmi. Līdz ar to Vispārējā tiesa apstiprināja Komisijas lēmumu, kurā bija secināts, ka **lidostu ekspluatanti var tikt uzskatīti par starpniekiem starp reģionu un aviosabiedrībām**, jo tie no reģiona saņemtus līdzekļus ir pilnībā pārskaitījuši aviosabiedrībām un tādējādi rīkojušies atbilstoši no reģiona saņemtajām norādēm, izmantojot tā apstiprinātos darbības plānus.

Treškārt, Vispārējā tiesa apstiprināja Komisijas secinājumu, ka **lidostu ekspluatanti nebija strīdīgās atbalsta shēmas atbalsta saņēmēji**. Rezultātā tika arī nospriests, ka Komisija darījumus starp aviosabiedrībām un lidostu ekspluatantiem pamatoti nav izvērtējusi no privāta tirgus ekonomikas dalībnieka perspektīvas. Proti, šie ekspluatanti, kuri nepieder reģionam, būtībā tikai īstenoja reģiona izveidoto strīdīgo atbalsta shēmu. Savukārt, runājot par šā kritērija piemērošanu reģiona lēmumiem, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka tas nebija rīkojies kā ieguldītājs, jo tas bija izveidojis strīdīgo atbalsta shēmu vienīgi salas ekonomiskās attīstības nolūkos. Ciktāl reģions bija rīkojies kā gaisa satiksmes palielināšanas un mārketinga pakalpojumu pircējs, Vispārējā tiesa uzsvēra, ka valsts atbalstu veidojoša priekšrocība var tikt izslēgta nevis tāpēc, ka pastāv abpusējs izpildījums, bet gan tāpēc, ka attiecīgo pakalpojumu iegāde notiek atbilstoši Savienības tiesībās paredzētajiem publiskā iepirkuma noteikumiem vai vismaz rīkojot atklātu un pārskatāmu procedūru, kurā tiek nodrošināta vienlīdzīgas attieksmes principa ievērošana starp pakalpojumu sniedzējiem un pakalpojumu iegāde par tirgus cenu. Taču šajā gadījumā aicinājumus izteikt interesi, kuri tika publicēti pirms **līgumu noslēgšanas ar aviosabiedrībām, Vispārējā tiesa neuzskatīja par līdzvērtīgiem iepirkuma procedūrām**, jo uz šiem aicinājumiem atsaukušos aviosabiedrību atlasē netika piemēroti nekādi precīzi kritēriji.

Ceturtkārt, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Komisija strīdīgos pasākumus varēja kvalificēt kā “valsts atbalsta shēmas”, kas tai ļāva – tostarp, lai samazinātu savu administratīvo slogu, – aprobežoties ar šo pasākumu vispārīgo iezīmju izvērtējumu, neveicot katra uz šīs shēmas pamata veiktā maksājuma atsevišķu izvērtējumu. Šajā ziņā tas, ka Likumā Nr. 10/2010 – kurā par atbalsta saņēmējiem ir atzīti lidostu ekspluatanti – šīs aviosabiedrības nav formāli identificētas kā strīdīgā atbalsta galīgās un faktiskās saņēmējas, nav šķērslis tam, lai pasākumu kvalificētu kā “atbalsta shēmu”, jo Komisija varēja pamatoties uz visiem šiem izveidotā pasākuma elementiem, lai pamatotu savu secinājumu.

Otrām kārtām, Vispārējā tiesa noraidīja aviosabiedrību iebildumus par to, ka nav izkropļota konkurence un ietekmēta tirdzniecība starp dalībvalstīm. Lietā T-716/17 tā it īpaši izslēdza, ka aviosabiedrība šajā ziņā var lietderīgi atsaukties uz tā maksājuma ierobežoto apmēru, kuru tā ir saņēmusi no *Cagliari-Elmas* lidostas ekspluatanta. Proti, argumentācija, saskaņā ar kuru atbalsta

pastāvēšana ir jāpārbauda šāda ekspluatanta līmenī, jau ir tikusi noraidīta kā nepamatota. Turklāt, atbildot uz iebildumu, ka Komisijai esot bijis jāizvērtē, vai strīdīgais maksājums ir uzskatāms par *de minimis* valsts atbalstu, Vispārējā tiesa atgādināja, ka, izvērtējot valsts atbalsta shēmu, Komisija var aprobežoties ar to, ka tiek izvērtētas attiecīgās shēmas iezīmes, un tai nav jāanalizē katrs atsevišķais uz šādas shēmas pamata piešķirtais atbalsts – tādējādi **katra attiecīgā uzņēmuma, kuru skar atgūšanas pasākums, individuālās situācijas pārbaude ir valsts iestāžu ziņā**. Vispārējā tiesa no tā secināja, ka **Komisijai nebija jāpārbauda strīdīgā maksājuma iespējamais *de minimis* raksturs**. Turklāt lietā T-607/17 Vispārējā tiesa apstiprināja Komisijas izvēli apstrīdētajā lēmumā nepiemērot Regulu Nr. 360/2012³. Aviosabiedrība šajā lietā nebija pierādījusi, ka pastāv skaidri definētas sabiedrisko pakalpojumu saistības katra gaisa savienojuma ietvaros, attiecībā uz kuriem tā ir saņēmusi finansējumu ar strīdīgajiem pasākumiem.

Visbeidzot, Vispārējā tiesa lietās T-8/18 un T-607/17 nosprieda, ka Komisija nav pārkāpusi tiesiskās paļāvības principu, liekot atgūt summas, kuras aviosabiedrības ir saņēmušas, izpildot ar lidostu ekspluatantiem noslēgtos līgumus uz strīdīgo pasākumu pamata. Tā šajā ziņā norādīja, ka **aviosabiedrībām nevarēja būt nekādas tiesiskās paļāvības, ka šis atbalsts ir tiesisks**, jo tas bija prettiesisks tāpēc, ka tas bija īstenots, nesagaidot Komisijas atbildi par tai paziņotajiem pasākumiem. Aviosabiedrībām nevarēja būt arī nekādas tiesiskās paļāvības attiecībā uz to līgumattiecību ar lidostu ekspluatantiem komerciālo raksturu, jo tās nevarēja nezināt par reģionālajā likumā, kurš bija publicēts oficiālajā izdevumā valsts līmenī, paredzētajiem finansēšanas mehānismiem un tādējādi – par attiecīgo līdzekļu valsts izcelsmi.

ATGĀDINĀJUMS. Apelācijas sūdzību, kas attiecas tikai uz tiesību jautājumiem, par Vispārējās tiesas nolēmumu var iesniegt Tiesā divu mēnešu un desmit dienu laikā no nolēmuma paziņošanas brīža.

ATGĀDINĀJUMS. Prasības atcelt tiesību aktus ir vērstas uz to, lai atceltu Savienības iestāžu tiesību aktus, kas ir pretrunā Savienības tiesībām. Noteiktos apstākļos dalībvalstis, Eiropas iestādes un privātpersonas var celt prasību atcelt tiesību aktu Tiesā vai Vispārējā tiesā. Ja prasība ir pamatota, tiesību akts tiek atcelts. Attiecīgajai iestādei ir jānovērš iespējamās nepilnības tiesiskajā regulējumā, kas radušās sakarā ar tiesību akta atcelšanu.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Vispārējai tiesai nav saistošs.

Pilns spriedumu ([T-607/17](#), [T-716/17](#) un [T-8/18](#)) teksts tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

³ 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 (OV 2012, L 114, 8. lpp.).