ĢENERĀLADVOKĀTA M. KAMPOSA SANČESA-BORDONAS [*M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA*] SECINĀJUMI,
sniegti 2017. gada 3. maijā [1]

Lieta C-701/15

Malpensa Logistica Europa S.p.A
pret
SEA – Società Esercizi Aeroportuali S.p.A,
persona, kas iestājusies lietā –
Beta-Trans S.p.A

(Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia (Lombardijas reģiona Administratīvā tiesa, Itālija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Publiskais iepirkums – Transports – Ģeogrāfiskas platības izmantošana, lai to nodrošinātu aviopārvadātājiem lidostās vai cita veida piestātnēs – Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 96/67/EK – Valsts tiesiskais regulējums, kurā nav paredzēta publiskā iepirkuma procedūra lidostu platību piešķiršanai

1. Šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu aplūkotā strīda pamatā ir Milānas-Malpensas lidostas pārvaldības struktūras [2] attiecības ar diviem uzņēmumiem, kas tajā sniedz lidlauka pakalpojumus. Viens no tiem (*Malpensa Logistica Europa S.p.A.*, turpmāk tekstā – "*Malpensa Logistica*") iebilst pret *SEA* lēmumu, ar ko citam uzņēmumam (*Beta-Trans S.p.A.*, turpmāk tekstā – "*Beta-Trans*") tika piešķirtas noteiktas lidostas iekārtas izmantošanas tiesības uz laiku, iepriekš nerīkojot publisku iepirkumu.

2. *Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia* (Lombardijas reģiona Administratīvā tiesa, Itālija), kurai ir jāizšķir strīds, pārbauda valsts tiesību normas par publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu, kas, pēc tās domām, atšķiras no normām, kuras reglamentē lidlauka pakalpojumus. Tā kā ar šīm normām attiecīgi tiek transponētas Direktīva 2004/17/EK [3] un Direktīva 96/67/EK [4], tā ir lūgusi Tiesu sniegt Savienības tiesību interpretāciju, lai paskaidrotu, vai par platības nodošanu *Beta-Trans* bija jārīko atlases procedūra, kurai ir piemērojamas tiesību normas par publisko iepirkumu.

1 Oriģinālvaloda – spāņu.

2 *Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.* (turpmāk tekstā – "*SEA*").

3 Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīva, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV 2004, L 134, 1. lpp.).

4 Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV 1996, L 272, 36. lpp.).

I. Atbilstošās tiesību normas

A. *Savienības tiesības*

1. Direktīva 2004/17

3. Saskaņā ar 1. pantu (“Definīcijas”):

“1. Šajā direktīvā piemēro šajā pantā minētās definīcijas.

2. a) “Piegādes, būvdarbu un pakalpojumu līgumi” ir līgumi, kas finansiālās interesēs rakstiski noslēgti starp vienu vai vairākiem 2. panta 2. punktā minētajiem līgumslēdzējiem un vienu vai vairākiem līgumdarba izpildītājiem, piegādātājiem vai pakalpojumu sniedzējiem.

[..]d) “Pakalpojumu līgumi” ir līgumi, kuri nav būvdarbu vai piegādes līgumi un kuru priekšmets ir XVII pielikumā minēto pakalpojumu sniegšana.

[..]

3. [..]

b) “Pakalpojumu koncesija” ir tāda paša veida līgums kā pakalpojumu līgums, taču izņēmums ir tas, ka atlīdzība par pakalpojumu sniegšanu ir vai nu tikai tiesības izmantot attiecīgo pakalpojumu vai arī minētās tiesības kopā ar samaksu.

4. Saskaņā ar 2. panta (“Līgumslēdzēji”) 2. punktu:

“Šī direktīva attiecas uz līgumslēdzējiem,

a) kas ir līgumslēdzējas iestādes vai publiski uzņēmumi un kas veic vienu no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām;

[..].”

5. Saskaņā ar 7. pantu “Naftas, gāzes, akmeņogļu vai cita veida cietā kurināmā izpēte vai ieguve, kā arī ostas un lidostas”:

“Šī direktīva attiecas uz darbībām saistībā ar ģeogrāfiska apgabala izmantošanu, lai

[..]

b) sniegtu lidostu [..] vai cita veida piestātņu pakalpojumus [..].”

6. [Direktīvas] 18. pantā (“Būvdarbu un pakalpojumu koncesijas”) ir noteikts:

“Šī direktīva neattiecas uz būvdarbu un pakalpojumu koncesijām, ko piešķīruši līgumslēdzēji, kuri veic vienu vai vairākas no 3. līdz 7. pantā minētajām darbībām, ja minētās koncesijas ir piešķirtas attiecīgo darbību veikšanai.”

2. Direktīva 96/67

7. Preambulas apsvērumos ir paredzēts, ka:

"(5) [..] pieejas atvēršanai lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem vajadzētu palīdzēt samazināt lidsabiedrību darbības izdevumus un uzlabot to pakalpojumu kvalitāti, ko saņem lidostu lietotāji;

(6) [..] ievērojot subsidiaritātes principu, ir būtiski, lai pieeja lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem būtu Kopienas līmenī, tajā pašā laikā dodot dalībvalstīm iespēju ņemt vērā šīs nozares īpašo raksturu;

(7) [..] 1994. gada jūnijā Komisija savā paziņojumā "Eiropas civilās aviācijas nākotne" norādīja, ka tā gatavojas līdz 1994. gada beigām uzsākt iniciatīvu, lai panāktu pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās; tā kā Padome savā 1994. gada 24. oktobra Rezolūcijā par situāciju Eiropas civilajā aviācijā apliecināja vajadzību ņemt vērā īpašās prasības saistībā ar situāciju lidostās, atverot pieeju tirgum;

[..]

(11) [..] dažās lidlauka sniegto pakalpojumu kategorijās pieeja tirgum un pašpakalpojumiem var saskarties ar ierobežojumiem attiecībā uz drošību, jaudu un pieejamo platību; tā kā tādēļ ir jāspēj ierobežot apstiprinātu pakalpojumu sniedzēju skaitu saistībā ar šo lidlauka sniegto pakalpojumu kategoriju; tā kā būtu jāspēj ierobežot arī pašpakalpojumus; tā kā tādā gadījumā ierobežojumu kritērijiem ir jābūt atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem;

[..]

(14) [..] dažos gadījumos minētie ierobežojumi var attaisnot ierobežojumus attiecībā uz pieeju tirgum vai pašpakalpojumiem, ja tie ir atbilstīgi, objektīvi, atklāti un nediskriminējoši;

[..]

(16) [..] lai saglabātu efektīvu un godīgu konkurenci tādos apstākļos, kad lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, šie pakalpojumu sniedzēji jāizvēlas saskaņā ar atklātu un objektīvu procedūru; tā kā par lidlauka pakalpojumu sniedzēju izvēli būtu jāapspriežas ar lidostas lietotājiem, jo tos ļoti interesē tiem vajadzīgo lidlauka sniegto pakalpojumu kvalitāte un cena;

[..]

(25) [..] apstiprinātiem lidlauka pakalpojumu sniedzējiem un lidostas lietotājiem, kam ir atļauts veikt pašpakalpojumus, ir jāgarantē pieeja lidostas iekārtām, ciktāl tas vajadzīgs, lai tie izmantotu savas tiesības un lai pastāvētu godīga un patiesa konkurence; tā kā tomēr jābūt iespējai par šo pieeju iekasēt samaksu."

8. Saskaņā ar 2. pantu "Definīcijas":

"Šajā direktīvā:

[..]

c) "lidostas vadības dienests" ir dienests, kuram saskaņā ar valsts normatīviem aktiem ir noteikts uzdevums, kopā ar citām darbībām vai bez tām, vadīt un pārvaldīt lidostas infrastruktūras, kā arī koordinēt un kontrolēt dažādo attiecīgajā lidostā vai lidostu sistēmā esošo operatoru darbību;

[..]

e) “lidlauka sniegtie pakalpojumi” ir pakalpojumi, ko lidostu lietotājiem sniedz lidlaukos, kā aprakstīts pielikumā;

[..]

g) “lidlauka pakalpojumu sniedzējs” ir fiziska vai juridiska persona, kas trešām pusēm sniedz vienas vai vairāku kategoriju lidlauka sniegtos pakalpojumus.”

9. [Direktīvas] 6. panta (“Lidlauka sniegtie pakalpojumi trešām pusēm”) 1. un 2. punktā ir norādīts:

“1. Dalībvalstis [..] veic visus vajadzīgos pasākumus, nodrošinot lidlauka pakalpojumu sniedzējiem brīvu pieeju tirgum, lai tie varētu sniegt lidlauka pakalpojumus trešām pusēm.

[..]

2. Dalībvalstis var ierobežot to lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaitu, kam atļauts sniegt [..] lidlauka pakalpojumus [..].”

10. [Direktīvas] 9. panta (“Izņēmumi”) 1. punktā ir noteikts:

“Ja kādā lidostā sakarā ar īpašiem ierobežojumiem attiecībā uz pieejamo platību vai jaudu, kas pastāv jo īpaši platības pārāk intensīvas izmantošanas dēļ, nav iespējams atvērt tirgu un/vai īstenot pašpakalpojumu veikšanu šajā direktīvā paredzētajā līmenī, attiecīgā dalībvalsts var nolemt:

a) ierobežot [..] lidlauka pakalpojumu kategoriju sniedzēju skaitu [..].”

11. Saskaņā ar 11. panta (“Pakalpojumu sniedzēju izvēle”) 1. punkta b) apakšpunktu:

“Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai izveidotu to pakalpojumu sniedzēju izvēles procedūru, kam būtu atļauts sniegt lidlauka pakalpojumus lidostā, kur to skaits ir ierobežots 6. panta 2. punktā vai 9. pantā noteiktajos gadījumos. Šai procedūrai jāatbilst turpmāk minētajiem principiem:

[..]

b) jāsastāda uzaicinājums uz konkursu, uz kuru var atsaukties visi ieinteresētie lidlauka pakalpojumu sniedzēji, un tas jāpublicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*;

[..].”

12. Saskaņā ar 16. pantu (“Pieeja objektiem”):

[..]

“2. Lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem paredzētajai platībai jābūt tā sadalītai starp dažādajiem lidlauka pakalpojumu sniedzējiem un lidostas lietotājiem, kas veic pašpakalpojumus, ieskaitot jaunpienācējus, lai tie varētu izmantot savas tiesības un būtu iespējama faktiska un godīga konkurence, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem noteikumiem un kritērijiem.

3. Ja par pieeju lidostas objektiem ir jāmaksā, šo maksu nosaka saskaņā ar atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem kritērijiem.”

B. Itālijas tiesības

1. Leģislatīvais dekrēts Nr. 163/2006[5]

13. Saskaņā ar 213. pantu ("Ostas un lidostas"):

"Šīs daļas tiesību normas ir piemērojamas darbībām saistībā ar ģeogrāfiskas platības izmantošanu, lai sniegtu lidostu, jūras ostu vai iekšējo ostu vai cita veida piestātņu pakalpojumus aviopārvadātājiem un pārvadātājiem pa jūras vai iekšējiem ūdensceļiem."

2. Leģislatīvais dekrēts Nr. 18/1999[6]

14. [Leģislatīvā dekrēta] 4. panta 1. punktā ir paredzēts, ka pakalpojumu sniedzējiem parasti ir brīva piekļuve lidlauka pakalpojumu tirgum, ievērojot tikai 13. pantā paredzētās prasības.

15. [Leģislatīvā dekrēta] 4. panta 2. punktā ir pieļauta iespēja ierobežot brīvu piekļuvi "ar lidostas drošību, jaudu un pieejamo platību saistītu pamatotu iemeslu".

16. [Leģislatīvā dekrēta] 12. panta 1. punktā ir aprakstīti gadījumi, kuros ir piemērojama atkāpe no brīvas pieejas [nodrošināšanas], un tie ir "īpaši pieejamās platības vai jaudas ierobežojumi, kas rodas konkrēti aglomerācijas un platības izmantošanas intensitātes dēļ, pēc vadības dienesta iepriekšēja brīdinājuma".

17. Ar 11. pantu ir noteikts pienākums rīkot iepriekšēju publisko iepirkumu, "ja ir jānosaka tādu lidlauka pakalpojumu kategoriju sniedzēji, kurām pieeja ir pakļauta ierobežojumiem vai atkāpēm".

II. Tiesvedība Tiesā

18. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesas kancelejā tika iesniegts 2015. gada 31. decembrī.

19. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Malpensa Logistica*, *Beta-Trans*, *SEA* un Eiropas Komisija.

20. 2016. gada 25. maijā notika tiesas sēde, kurā atteicās piedalīties *Malpensa Logistica* un *Beta-Trans*. Savukārt tajā piedalījās *SEA* un Eiropas Komisija.

III. Pamatlietas fakti un prejudiciālais jautājums

21. *SEA* kā Milānas Malpensas vadības dienests piešķīra *Beta-Trans* šīs lidostas angāru, kura platība ir aptuveni 1000 kvadrātmetri, lidlauka pakalpojumu sniegšanai.

22. No rakstveida apsvērumiem un tiesas sēdē sniegtās informācijas izriet, ka angārs *Beta-Trans* tika piešķirts konkurencei atvērtā procedūrā, kas tika rīkota, lai lidlauka pakalpojumu sniedzējiem piešķirtu konkrētas lidostas platības. Dalībai šajā publiskajā iepirkumā pieteicās gan *Beta-Trans*, gan *Malpensa Logistica* – abām šajā lidostā ir atļauts veikt kravu apkalpošanu (*handling*) –, un pirmā minētā kļuva par iepirkumā izraudzīto pretendentu.

5 Ar to Itālijas tiesībās ir transponēta Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK (*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE* (2006. gada 2. maija *GURI* Nr. 100)).

6 Ar to Itālijas tiesībās ir transponēta Direktīva 96/67/EK (*Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità* (1999. gada 4. februāra *GURI* Nr. 28)).

23. Tā kā *Beta-Trans* nevarēja izmantot tai piešķirto platību tāpēc, ka tā nebija vēl pienācīgi sagatavota, jo bija jāveic uzlabošanas darbi, *SEA* atļāva tai īslaicīgi izmantot noliktavu, kuras platība ir 1000 kvadrātmetri, lai tā nekavējoties varētu sniegt lidlauka pakalpojumus. Tādējādi piešķiršana bija tikai uz laiku – līdz brīdim, kad "galīgā platība" tiks sagatavota izmantošanai (paredzēts 2017. gada jūlijā).

24. 2015. gada 18. aprīlī *Malpensa Logistica* lūdza atcelt aktu, ar kuru *Beta-Trans* tika piešķirts angārs. Tā apgalvoja, ka arī tai tāpat kā *Beta-Trans* bija nepieciešama lielāka platība, tāpēc pret tām bija jānodrošina vienlīdzīga attieksme, rīkojot publiskā iepirkuma procedūru.

25. Tiesa, kurai ir jāatrisina strīds, norāda, ka principā būtu piemērojams Leģislatīvais dekrēts Nr. 163/2006, jo saskaņā ar *Consiglio di Stato* (Valsts Padome, Itālija) judikatūru [7] lidostu platību nodošanu koncesijā lidlauka pakalpojumu sniegšanai reglamentē valsts tiesību akti par publisko iepirkumu. Platību izmantošanas tiesību piešķiršana ietilpstot speciālo nozaru regulējuma objektīvajā piemērošanas jomā, tādēļ būtu jāveic publiskā iepirkuma procedūra.

26. Tomēr tiesa *a quo* atrodas situācijā, kurā, piemērojot citu valsts tiesisko regulējumu (Leģislatīvais dekrēts Nr. 18/1999, ar ko reglamentē lidlauka pakalpojumu sniegšanu), tiek rasts atšķirīgs risinājums, jo tajā nav uzlikts pienākums rīkot publiskā iepirkuma procedūru.

27. Ciktāl ar abiem Itālijas tiesību aktiem ir transponētas attiecīgi Direktīva 2004/17 un Direktīva 96/67, *Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia* (Lombardijas reģiona Administratīvā tiesa) uzskata, ka Tiesai ir jāuzdod šāds prejudiciāls jautājums:

"Vai Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvas 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, 7. pantam – kurā ir noteikts, ka iesniedzējtiesas nolēmuma 6.4. un 6.5. punktā minētajā valsts judikatūrā noteiktās darbības saistībā ar ģeogrāfiska apgabala izmantošanu lidostu pakalpojumu sniegšanai aviopārvadātājiem ir pakļaujamas Savienības tiesiskajam regulējumam par publiskā iepirkuma procedūrām, – ir pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums kā Leģislatīvā dekrēta Nr. 18/1999 4. un 11. pantā noteiktais, kurā nav paredzēts, ka ikreiz, kad – tostarp īslaicīgi – izmantošanā tiek piešķirtas tam paredzētās platības, iepriekš jārīko publisks iepirkums?"

IV. Lietas dalībnieku argumentu kopsavilkums

28. *Malpensa Logistica* uzskata, ka Direktīva 96/67 ir balstīta uz nepieciešamību atvērt lidlauka pakalpojumu tirgu, novēršot lidostu vadības dienestu monopola ietekmi brīdī, kad šī lidostu platību izmantošanas tiesību piešķiršana, ko veic lidostu vadības dienesti, tika iekļauta "speciālo nozaru" jomā, kurām ir piemērojams publisko iepirkumu tiesiskais regulējums.

29. Direktīva 2004/17, kas ir pieņemta vēlāk, reglamentē publiskā iepirkuma procedūras speciālajās nozarēs, un tajā ir noteikts, ka tās principi ir piemērojami līgumiem par lidostu izmantošanu (7. pants) tieši ar lidostu darbības īstenošanu saistītiem mērķiem (20. pants). Konkrētāk, ar tās 10. pantu līgumslēdzējām iestādēm ir uzlikts pienākums nodrošināt pret uzņēmējiem nediskriminējošu un vienlīdzīgu attieksmi, un 31. pantā ir noteikts, ka līgumu, kas attiecas uz XVII A pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem, slēgšanas tiesības tiek piešķirtas saskaņā ar 34.–59. pantu

7 Saskaņā ar iesniedzējtiesas minēto *Consiglio di Stato* (Valsts Padome) judikatūru (spriedumi Nr. 4934/2013 un Nr. 2026/2014) Leģislatīvā dekrēta Nr. 163/2006 213. pants ir piemērojams ne tikai gaisakuģu pacelšanās, nolaišanās un manevrēšanas darbībām, bet arī darbībām saistībā ar pasažieru tranzītu un drošību, bagāžas šķirošanu un vispārīgi visiem parastajiem papildpakalpojumiem. Tā piebilst, ka lidostu platību koncesija lidlauka pakalpojumu sniegšanai kā lidostu platību izmantošanas veids saistībā ar darbībām, kuras parasti veic aviopārvadātāji, ietilpst īpašo nozaru regulējuma materiālajā piemērošanas jomā.

30. Itālijā līgumslēdzējas iestādes uzdevumus veic sabiedrības, kurām koncesijā ir nodotas lidostas un kuras ir tieši saistītas ar vadības dienesta darbību. Tādējādi *SEA* esot pienākums piešķirt platības, kas vajadzīgas, lai izmantotu ar lidostu pārvaldību saistītos pakalpojumus saskaņā ar Direktīvā 2004/17 paredzētajām procedūrām.

31. Šis režīms, pēc *Malpensa Logistica* domām, atšķiras no Direktīvā 96/67 paredzētā, un tā mērķis nebija atcelt lidostu vadības dienestu monopolu, bet noteikt vienlīdzīgu attieksmi pret visiem uzņēmējiem, kas vēlas izmantot lidostas platības. Saskaņā ar Kopienu principiem šī vienlīdzība tiek nodrošināta, rīkojot konkurencei atvērtas atlases procedūras.

32. *Malpensa Logistica* uzskata, ka Direktīva 96/67 un Direktīva 2004/17 nav pretrunā viena otrai, jo to tvērums atšķiras. Pēc Direktīvas 2004/17 un tās transponēšanas normu stāšanās spēkā tieši ar lidostu darbību saistītajiem pakalpojumu sniedzējiem bija jābūt piekļuvei platību izmantošanai, kas tām ir jāpiešķir atvērtās un pārredzamās atlases procedūrās.

33. Visbeidzot *Malpensa Logistica* uzskata, ka nav nozīmes tam, ka apstrīdētā līguma slēgšanas tiesību piešķiršana bija tikai uz laiku, jo arī tai bija interese par strīdīgās platības izmantošanas tiesību piešķiršanu uz laiku, kas esot bijis jāveic publiskā iepirkuma procedūrā.

34. *Beta-Trans* vispirms norāda, ka tās rīcībā tika nodots angārs, jo tā bija izraudzītais pretendents agrāk rīkotajā konkurencei atvērtā procedūrā attiecībā uz līdzīga objekta, kas vēl tika būvēts, piešķiršanu. Apstrīdētā piešķiršana bija īslaicīga – līdz brīdim, kad tā varēs izmantot minēto objektu.

35. *Beta-Trans* apraksta savu, *Malpensa Logistica* un tās bijušā klienta (*Nippon Cargo Airlines*) attiecību komerciālo kontekstu, lai konstatētu, ka, lai gan *Malpensa Logistica* izmantoja daudz lielākas lidostas platības, *Beta-Trans* bija izdevies izveidot komerciālu saikni ar *Nippon Cargo Airlines*, kas nebūtu bijis iespējams, ja netiktu piešķirtas strīdīgās izmantošanas tiesības. Pēc tās domām, *SEA* rīcība nodrošina jauniem uzņēmumiem piekļuvi tirgum, kā arī efektīvu un faktisku konkurenci, jo ļauj trešajām personām brīvi izvēlēties kādu no vairākiem lidostu pakalpojumu sniedzējiem. Šajā ziņā tā uzsver Direktīvas 96/67 16. panta nozīmi, ciktāl ar to ir veicināta tirgu atvēršana tādiem jauniem uzņēmējiem kā tā pati.

36. Visbeidzot *Beta-Trans* savā analīzē aplūko Direktīvu 96/67 un Leģislatīvo dekrētu Nr. 18/1999, ar ko šī direktīva transponēta Itālijas tiesībās, lai norādītu, ka vispārīgajam noteikumam par brīvu piekļuvi ir izņēmumi (tostarp platību trūkums), kas var pamatot pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu, un ka tos izvēlas, rīkojot konkurencei atvērtas atlases procedūras.

37. Saskaņā ar *SEA* teikto, Direktīva 2004/17 nav piemērojama šajā lietā, kuru reglamentē Direktīva 96/67 atbilstoši *lex specialis* principam. Tā norāda, ka šīs pēdējās minētās direktīvas pieņemšanas brīdī Direktīva 90/531/EEK [8], kas vēlāk tika aizstāta ar Direktīvu 2004/17, kuras saturs attiecībā uz tvērumu būtībā bija identisks, jau reglamentēja tādas nozares kā aviopārvadājumi. Tādējādi, pieņemot Direktīvu 96/67, Kopienu likumdevējs apzinājās, ka šāds publiskā iepirkuma regulējums speciālajās nozarēs pastāvēja, tomēr, neraugoties uz to, tas ieviesa speciālu režīmu lidlauka pakalpojumiem.

8 Padomes 1990. gada 17. septembra Direktīva, ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV 1990, L 297, 1. lpp.).

38. No cita skatupunkta, *SEA* uzskata, ka Direktīvā 2004/17 ir paredzēts, ka līgums starp līgumslēdzēju iestādi un līgumslēdzēju ir obligāti noslēgts finansiālu interešu dēļ[9], tādējādi pirmā minētā maksā otrajam minētajam atlīdzību par saņemto pakalpojumu. Šis elements iztrūkst šajā gadījumā, kurā izraudzītais pretendents maksā otrai līgumslēdzējai pusei samaksu par publiska īpašuma izmantošanu. Tātad Direktīva 2004/17 nav piemērojama strīdam.

39. Turpinājumā *SEA* norāda uz Direktīvā 96/67 paredzēto iespēju noteikt ierobežojumus lidlauka pakalpojumu sniedzēju piekļuvei un to, ka šādā gadījumā ir jārīko publiska atlases procedūra. Tā uzsver, ka šāda iespēja noteikti nenozīmē, ka, lai piešķirtu šīs darbības veikšanai paredzētās platības, ir jārīko atlases procedūra.

40. Komisija tāpat kā *SEA* uzskata, ka Direktīva 2004/17 nav piemērojama tāpēc, ka nav paredzētas finansiālās intereses atbilstoši tās 1. panta 2. punkta c) un d) apakšpunktam, jo līgumslēdzēja iestāde nemaksā līgumslēdzējam nekādu atlīdzību par tā sniegto pakalpojumu. Attiecības starp vienu un otru direktīvu esot iekļaujamas pakalpojumu koncesijas jomā, kas ir izslēgtas no Direktīvas 2004/17 tvēruma saskaņā ar tās 18. pantu.

41. Pat ja pieņemtu, ka lidostas platības nodošana koncesijā regulē Direktīva 2004/17, tā ietilptu XVII B pielikuma 20. punktā paredzētajā kategorijā, tādējādi lidostas vadības dienestam nebūtu pienākums rīkot publisko iepirkumu.

42. Visbeidzot Komisija apgalvo, ka Direktīva 96/67 ir atsauces punkts un tikai no tās izriet, ka lidostas vadības dienestam ir jāsadala pieejamā platība dažādiem uzņēmumiem, ciktāl tas ir vajadzīgs, lai tie īstenotu savas tiesības, kas nodrošina faktisku un godīgu konkurenci, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem noteikumiem un kritērijiem. Valsts tiesai esot jāpārbauda, vai šie kritēriji šajā konkrētajā gadījumā ir ievēroti, pat ja nav rīkota publiskā iepirkuma procedūra.

V. Vērtējums

43. Kā ievada apsvērums, manuprāt, ir jāmin tas, ka, sniedzot atbildi tiesai *a quo*, Tiesa nevar iesaistīties debatēs par valsts tiesību normu interpretāciju, kuras, pēc iesniedzējtiesas domām, varētu tikt izmantotas "*en abstracto*"[10], lai rastu risinājumu strīdā.

44. Faktiski iesniedzējtiesai (un, iespējams, tiesai, kurai ir jāpārbauda spriedums) ir jānoskaidro, vai ir jādod priekšroka Leģislatīvā dekrēta Nr. 163/2006 (par publisko iepirkumu) kā vispārējā tiesiskā regulējuma piemērošanai salīdzinājumā ar Leģislatīvā dekrēta Nr. 18/1999 (kas reglamentē lidlauka pakalpojumus) normām, lai noskaidrotu, vai Itālijas tiesībās un saskaņā ar šiem tiesību aktiem pirms lidostu platību piešķiršanas ir jārīko publiskā atlases procedūra.

45. Tas, ka abas valsts tiesību normas "izriet no Savienības tiesībām", kā apgalvo iesniedzējtiesa[11], neliedz Itālijas likumdevējam noteikt, ka ir jārīko publiskā iepirkuma procedūras, lai piešķirtu lidostu platības, kā tas ir šajā gadījumā, kam saskaņā ar manu turpinājumā izklāstīto nostāju nav piemērojama Direktīva 2004/17. Protams, tajā ir prasīts, lai publisko līguma slēgšanas tiesību piešķiršana tiktu veikta atbilstoši tajā paredzētajām normām, bet tas nekavē dalībvalstis pēc savas ierosmes piemērot šo pašu režīmu citiem tiesiskiem darījumiem.

9 Tajā ir nošķirti *pasīvie* publiskie iepirkumi (tostarp tie, ko reglamentē ar Direktīvu 2004/17), kas rada izdevumus līgumslēdzējai iestādei, kura iegādājas preces un pakalpojumus, no *aktīvajiem* publiskajiem iepirkumiem, kas ietver īpašuma koncesiju, no kuras administrācija gūst ienākumus.

10 Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu 6.2. punkts.

11 Turpat.

46. Tādējādi, neskarot nenoliedzamo Itālijas tiesu kompetenci noteikt, vai saskaņā ar tās tiesībām lidostu platības vienmēr ir jāpiešķir pēc iepriekš rīkotā publiskā iepirkuma, sniegšu tikai attiecīgo divu direktīvu interpretācijas vadlīnijas. Noteicis, kura direktīva no Savienības tiesību viedokļa, manuprāt, ir piemērojama, analizēšu, vai ir konstatējama kāda Itālijas tiesību aktu nesaderība ar to.

A. Par Direktīvas 2004/17 piemērošanu

47. Vispirms ir jākvalificē attiecības starp lidostas vadības dienestu un lidlauka pakalpojumu sniedzēju, lai noskaidrotu, vai runa ir par publisku pakalpojumu līgumu vai pakalpojumu koncesiju, kas skar publisku īpašumu. Šajā pēdējā minētajā gadījumā Direktīva 2004/17 saskaņā ar tās 18. pantu nav piemērojama.

48. Tiesas judikatūrā [12] ir noteiktas abu kategoriju nošķiršanas pamatkritēriji. Lai arī tās spriedumi tika pasludināti attiecībā uz Direktīvas 2004/18/EK interpretāciju [13], uzskatu, ka, ņemot vērā vienā un otrā direktīvā iekļauto normu līdzību, tos var attiecināt arī uz Direktīvu 2004/17.

49. Tiesa norāda, ka, "salīdzinot publiskā pakalpojumu līguma un pakalpojumu koncesijas definīcijas, kas sniegtas attiecīgi Direktīvas 2004/18 1. panta 2. punkta a) un d) apakšpunktā un 4. punktā [atbilst Direktīvas 2004/17 1. panta 2. punkta a) un d) apakšpunktam un 3. punkta b) apakšpunktam], ir jākonstatē, ka atšķirība starp publisko pakalpojumu līgumu un pakalpojumu koncesiju ir atlīdzībā par pakalpojumu sniegšanu. Publisks pakalpojumu līgums ietver atlīdzību, ko līgumslēdzēja iestāde – kas nav vienīgā – tieši maksā pakalpojumu sniedzējam, bet pakalpojumu koncesijas gadījumā atlīdzību par pakalpojumu sniegšanu veido vai nu tikai tiesības izmantot pakalpojumu, vai arī šādas tiesības kopā ar samaksu" [14].

50. Tā piebilst, ka tādu attiecību kā pakalpojumu koncesija kvalifikācija "nozīmē, ka koncesionārs uzņemas risku, kas ir saistīts ar attiecīgo pakalpojumu izmantošanu, un ka tas, ka ar pakalpojumu sniegšanu saistītais risks netiek nodots pakalpojumu sniedzējam, norāda uz to, ka attiecīgais darījums ir publisks pakalpojumu līgums, nevis pakalpojumu koncesija" [15].

51. Lidlauka pakalpojumu gadījumā saikne starp lidostas vadības dienestu un uzņēmumiem, kas šos pakalpojumus sniedz aviosabiedrībām, izpaužas kā attiecīgo lidostas platību un iekārtu nodošana, ko vadības dienests veic minētajiem uzņēmumiem. Par šī publiskā īpašuma nodošanu vadības dienests no uzņēmuma saņem atlīdzību (kas mēdz būt nodevas veidā). Tas savukārt izmanto piešķirtās platības komerciālajās attiecībās ar trešajām personām, proti, lietotājiem, kas apņemas maksāt tai par sniegtajiem pakalpojumiem [16]. Uzņēmums uzņemas savai uzņēmējdarbībai raksturīgo komerciālo risku.

12 Spriedumi, 2011. gada 10. marts, *Privater Rettungsdienst und Krankentransport Stadler* (C-274/09, EU:C:2011:130), 24. un 26. punkts, un 2016. gada 8. septembris, *Politanò* (C-225/15, EU:C:2016:645), 29.–31. punkts.

13 Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīva par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV 2004, L 134, 114. lpp.).

14 Spriedums, 2016. gada 8. septembris, *Politanò* (C-225/15, EU:C:2016:645), 30. punkts.

15 Turpat, 31. punkts. Šos pakalpojumu koncesiju definējošos kritērijus Savienības likumdevējs iekļāva Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīvas 2014/23/ES par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV 2014, L 94, 1. lpp.) 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā.

16 Attiecību starp ieinteresētajiem subjektiem komerciālais saturs dažās valstīs ir noteikts dokumentā, ar ko tiek apstiprināts vadības dienests. Tajā parasti precīzi nosaka maksājuma (vai publiskajam pakalpojumam uzliekamas finansiālas saistības) apmēru, kas uzņēmējam ir jāveic atbilstoši piešķirtajai platībai, un attiecīgā gadījumā dažādas sniegto pakalpojumu likmes. Var tikt noteikts arī tarifs vai maksimālā cena, ko uzņēmējs var iekasēt no saviem klientiem, atkarībā no to pieprasīto pakalpojumu veida, tostarp *handling* pakalpojumiem.

52. Tiesas sēdē tika apstiprināts, ka tieši šī pamatshēma tiek izmantota Milānas Malpensas lidostā. Lidlauka pakalpojumu sniedzēji maksā *SEA* kā vadības dienestam ikgadēju maksājumu atkarībā no tā, cik liela ir to rīcībā nodoto objektu platība kvadrātmetros. Šī atlīdzība ir maksa par lidostas platību izmantošanu, un tās pamatojums atrodams Direktīvas 96/67 16. panta 3. punktā [17].

53. Lidostas objektu koncesiju uzņēmumam lidlauka pakalpojumu sniegšanas nolūkā nevar kvalificēt kā publisko pakalpojumu līgumu Direktīvas 2004/17 1. panta 2. punkta a) un d) apakšpunkta izpratnē, un tādējādi aplūkotās attiecības pamatlietā neietilpst šīs direktīvas tvērumā.

54. Visbeidzot, kā norāda Komisija, ja pieņemtu, ka šāda veida objektu piešķiršanai lidlauka pakalpojumu sniegšanas nolūkā ir piemērojami Direktīvas 2004/17 noteikumi, tā būtu iekļaujama ar transportu saistītajos pakalpojumos un palīgpakalpojumos (Direktīvas 2004/17 XVII B pielikuma 20. kategorija). Direktīvas 2004/17 32. pantā ir noteikts, ka līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, kuru priekšmets ir šīs kategorijas pakalpojumi, "reglamentē vienīgi 34. un 43. pants" (attiecīgi specifikācijas un paziņojums par līgumu), proti, nevis citi vispārīgie noteikumi.

B. Par iespējamo Direktīvas 2004/17 un Direktīvas 96/67 vienlaicīgo piemērojamību

55. Ja hipotētiski lidostas platību piešķiršanai lidlauka pakalpojumu sniedzējiem būtu publiska pakalpojumu līguma iedaba (*quod non*), tiem pašiem faktiskajiem apstākļiem būtu jāpiemēro gan Direktīva 2004/17, gan Direktīva 96/67. Pirmajā minētajā ir paredzēts, ka tiesības tiek piešķirtas pēc pabeigtas publiskā iepirkuma procedūras, un otrajā minētajā tas nav prasīts, tādējādi rodas konflikts.

56. Kā savos rakstveida apsvērumos uzsvēra un tiesas sēdē atgādināja Komisija, vadības dienesti, tostarp *SEA*, ir īpaša struktūra, kas ļauj tiem rīkoties gan kā līgumslēdzējām iestādēm saskaņā ar Direktīvu 2004/17, gan kā lidostu infrastruktūras administratorēm, kurām saskaņā ar Direktīvu 96/67 šī statusa dēļ ir piešķirtas pilnvaras kontrolēt un koordinēt dažādu lidostā klātesošo uzņēmumu darbību. Ņemot vērā šo divu veidu uzdevumus, ir jāpārbauda, kādi uzdevumi katrā atsevišķā gadījumā tām ir jāveic.

57. Tāda tiesību piešķiršana, par kādu ir pamatlieta, ietilpst otrajā uzdevumu kategorijā, kurus reglamentē Direktīva 96/67, un tai nav piemērojamas ar Direktīvu 2004/17 reglamentētas procedūras, kā nupat to norādīju. Manuprāt, šāds risinājums ir rodams, aplūkojot vien attiecīgās piemērošanas jomas, bez nepieciešamības izmantot uz binomu *lex generalis/lex specialis* balstītus interpretācijas kritērijus.

58. Ja būtu jāizmanto šie kritēriji, Tiesas judikatūrā rodams risinājums konfliktam starp abiem regulējumiem. Šādos gadījumos normatīvo nesaderību Tiesa ir novērsusi, atsaucoties uz *lex specialis* principu, kurš savukārt ir saistīts ar tiesisko noteiktību, kas "prasa, lai tiesību normas būtu skaidras un precīzas un to iedarbība būtu paredzama, lai tādējādi ieinteresētās personas varētu novērtēt savu juridisko situāciju un attiecības, ko regulē Savienības tiesības" [18].

17 2003. gada 16. oktobra spriedumā *Flughafen Hannover-Langenhagen* (C-363/01, EU:C:2003:548) Tiesa ir nospriedusi, ka ar Direktīvas 96/67 16. panta 3. punktu lidostas vadības dienests, ņemot vērā minētā dienesta ieinteresētību gūt peļņu, drīkst iekasēt maksājumu par lidostas objektu izmantošanu, kura apmēru aprēķina saskaņā ar šajā pantā minētajiem kritērijiem.

18 Spriedums, 2015. gada 12. februāris, Parlaments/Padome (C-48/14, EU:C:2015:91), 45. punkts, minēti spriedumi, 2011. gada 8. decembris, *France Télécom*/Komisija (C-81/10 P, EU:C:2011:811), 100. punkts, un 2013. gada 31. janvāris, *LVK-56* (C-643/11, EU:C:2013:55), 51. punkts.

59. It īpaši ir jāmin nesenais – 2016. gada 27. oktobrī pasludinātais – spriedums lietā *Hörmann Reisen*[19], kurā arī transporta jomā Regula (EK) Nr. 1370/2007[20] acīmredzami pārklājās ar publiskā iepirkuma direktīvām[21].

60. Tiesa šajā spriedumā kā sava sprieduma premisu ir noteikusi, ka "Direktīva 2004/18 ir vispārīgi piemērojama, bet Regula Nr. 1370/2007 attiecas tikai uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, kas tiek sniegti, izmantojot dzelzceļu un autoceļus". Balstoties uz šo konstatējumu un ņemot vērā, ka gan Regulā Nr. 1370/2007, gan Direktīvā 2004/18 "ir ietverti noteikumi par apakšuzņēmuma līgumiem, ir jāuzskata, ka pirmā tiesību norma ir speciāls noteikums attiecībā pret otrajā tiesību normā paredzētajiem noteikumiem un kā *lex specialis* tā prevalē pār pēdējiem minētajiem".

61. Tomēr *Malpensa Logistica* norāda, ka esot piemērojama Direktīva 2004/17, jo tā ir pieņemta pēc Direktīvas 96/67. Tomēr analīze attiecībā uz secību laikā liek izdarīt pretēju secinājumu, jo Direktīvas 2004/17 teksts šajā ziņā atbilst tās priekšteces Direktīvas 90/531/EEK[22] tekstam, kuras tvērumā bija iekļautas lidostas (2. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) ievilkums), lietojot tādu pašu formulējumu kā Direktīvas 2004/17 7. panta b) apakšpunktā. Tādējādi Kopienu likumdevējs, pieņemot Direktīvu 96/67, pilnībā apzinājās specifiskumu, ko tas ieviesa, un arī atšķirību no tā, kas ir noteikts publiskā iepirkuma direktīvā speciālajās nozarēs.

62. Lidostu regulējuma īpatnības pamatojums ir sniegts Direktīvas 96/67 preambulas apsvērumos[23], uzsverot, ka tās mērķi ir palīdzēt samazināt lidsabiedrību darbības izdevumus un uzlabot to pakalpojumu kvalitāti, ko saņem lidostu lietotāji, atverot pieeju lidlauka pakalpojumu tirgum[24], vienlaikus atzīstot iespēju dalībvalstīm izvērtēt nozares īpatnības un nepieciešamību izsvērt prasības saistībā ar situāciju lidostās, atverot pieeju tirgum.

63. Tāpēc, no šī viedokļa raugoties, Direktīvas 2004/17 piemērošana arī būtu izslēgta par labu Direktīvas 96/67 piemērošanai.

C. Šo apsvērumu ietekme, atbildot uz prejudiciālo jautājumu

64. Tiesas *a quo* jautājums attiecas tikai uz to, vai Direktīvas 2004/17 7. pants "nepieļauj" valsts tiesību normas (Leģislatīvā dekrēta Nr. 18/1999 4. un 11. pants), kurās nav paredzēts publiskais iepirkums lidostas platību piešķiršanas gadījumos.

65. Atbilstoši tam, ko esmu izklāstījis līdz šim, manuprāt, atbildei uz šo jautājumu, kā tas tiek formulēts, būtu jābūt noliedzošai. Pietiktu izskaidrot, ka Direktīva 2004/17 nav piemērojama šī veida līguma slēgšanas tiesību piešķiršanai, neskarot to, ka valsts likumdevējs pats, ja vien to uzskata par atbilstīgu, var paredzēt pamatnostādnes, kas ir analoģiskas tām, kuras reglamentē publiskos iepirkumus speciālajās nozarēs. Ciktāl Leģislatīvajā dekrētā Nr. 18/1999 nav paredzēta formāla publiskais iepirkums šo platību izmantošanas tiesību piešķiršanai, tas nav pretrunā Direktīvai 2004/17.

19 Lieta C-292/15, EU:C:2016:817.

20 Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.).

21 Problēma radās saistībā ar dažādu apakšuzņēmuma līgumu apjomu atkarībā no tā, vai bija piemērojama Direktīva 2004/18, vai Regula Nr. 1370/2007.

22 Padomes 1990. gada 17. septembra Direktīva, ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV 1990, L 297, 1. lpp.).

23 Preambulas 5.–7. apsvērums, kas ir minēti šo secinājumu 7. punktā.

24 Šo mērķi Tiesa ir uzsvērusi spriedumā, 2014. gada 11. septembris, Komisija/Portugāle (C-277/13, EU:C:2014:2208), 48. punkts.

66. Tomēr šī atbilde varētu būt nepietiekama, un prejudiciālais dialogs būtu jāturpina, jo iesniedzējtiesa savā rūpīgajā piemērojamo tiesību izklāstā ir minējusi arī Direktīvu 96/67 un tiesību aktus, ar kuriem tā ir transponēta Itālijas tiesībās. Atbilde, kurā netiktu izskatīta šīs direktīvas ietekme pamatlietā, manuprāt, būtu nepilnīga.

67. Turklāt, kā to atkārtoti ir uzsvērusi Tiesa, "tas, ka iesniedzējtiesa prejudiciālo jautājumu ir formulējusi, atsaucoties uz dažām Savienības tiesību normām un tikai, neliedz Tiesai sniegt šai tiesai visus interpretācijas elementus, kas tai var būt noderīgi, izspriežot izskatāmo lietu, neatkarīgi no tā, vai šī tiesa savu jautājumu formulējumā uz tiem atsaukusies" [25].

68. Tāpēc, šķiet, ir jāaplūko lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu minētās problēmas no Direktīvas 96/67 skatupunkta.

D. Lidostas platību piešķiršana Direktīvā 96/67

69. Saskaņā ar Direktīvu 96/67 lidlauka pakalpojumu sniedzējiem ir brīva pieeja pakalpojumu sniegšanas trešajām personām tirgum (6. pants). Tomēr šajā direktīvā atbilstoši tās preambulas apsvērumiem [26] ir pausts, ka noteiktos apstākļos dalībvalstis ierobežo to lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaitu, kam atļauts sniegt šādus pakalpojumus (6. panta 2. punkts, kopsakarā ar 9. pantu). Šādos apstākļos ir jāuzsāk konkurencei atvērta uzņēmēju atlases procedūra, ko reglamentē šī direktīva (11. pants).

70. Loģiski, ka katrā no abiem gadījumiem (pieeja bez ierobežojumiem vai selektīva pieeja) [27] vadības dienestam ir jānodrošina pakalpojumu sniedzējiem pieeja lidostas objektiem. Tāpēc saskaņā ar Direktīvas 96/67 16. panta 2. pantu lidlauka pakalpojumu sniegšanai paredzētajai platībai jābūt sadalītai starp dažādiem lidlauka pakalpojumu sniedzējiem tādējādi, "lai tie varētu izmantot savas tiesības un būtu iespējama faktiska un godīga konkurence, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem noteikumiem un kritērijiem".

71. Tādējādi vadības dienestam, piešķirot lidostas platības vai iekārtas, ar tiesību normu ir uzlikts pienākums ievērot minētos "atbilstīgus, objektīvus, atklātus un nediskriminējošus noteikumus un kritērijus", bet ar to nav noteikts, ka tiem ir jārīko publiskā iepirkuma procedūra, kas ir līdzīga Direktīvā 2004/17 attiecībā uz publiskā iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu paredzētajai.

72. Tas, ka Direktīvā 96/67 vadības dienestam nav prasīts uzsākt publiskā iepirkuma procedūru, lai piešķirtu pakalpojuma sniedzējiem lidostu platību, acīmredzami nenozīmē to, ka to nedrīkst rīkot. Turklāt neapšaubāmi, ka atklāta publiskā iepirkuma procedūra starp apstiprinātajiem uzņēmējiem var būt viens no piemērotākajiem sadales mehānismiem (ne obligāti vienīgais), ja tā tiek veikta, ievērojot šīs direktīvas 16. panta 2. punktā minētos objektivitātes, pārskatāmības un nediskriminēšanas principus.

73. Faktiski saskaņā ar informāciju, kas ir lietas materiālos un kas ir sniegta tiesas sēdē, *SEA* uz konkurenci balstītas atlases, kurā piedalījās arī *Malpensa Logistica*, rezultātā [28] piešķīra *Beta-Trans* galīgā lidostas objekta izmantošanas tiesības. Angāra piešķiršana uz laiku, uz kuru vienīgo attiecas strīds, tai pienācās, kā jau minēts, jo tai noteikti paredzētās noliktavas vēl nebija sagatavotas.

25 Spriedums, 2015. gada 22. oktobris, *Impresa Edilux* un *SICEF* (C-425/14, EU:C:2015:721), 20. punkts un tajā minētā judikatūra.

26 Preambulas 11., 14. un 16. apsvērumā ir paredzēts ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu drošības, jaudas un pieejamo platību dēļ, ja vien šie ierobežojumi ir atbilstīgi, objektīvi, atklāti un nediskriminējoši, šādā gadījumā prasot, ka pakalpojumu sniedzēji tiktu izraudzīti saskaņā ar atklātu un objektīvu procedūru.

27 Saskaņā ar *SEA* sniegto informāciju tiesas sēdē piekļuve lidlauka pakalpojumu sniedzējiem Milānas Malpensas lidostai tiek piešķirta bez iepriekšējas atlases.

28 Nav konstatēts, ka *Malpensa Logística* iebilstu pret šo izmantošanas tiesību piešķiršanu.

74. Šie apstākļi (pagaidu raksturs un iepriekšējas konkurencei atvērtas procedūras esamība) var būt nozīmīgs faktors, lai izsvērtu, vai *SEA* ir ievērojusi Direktīvas 96/67 16. panta 2. punktu. Tā kā ar šo normu vadības dienestam ir piešķirta plaša rīcības brīvība, valsts tiesai tas būs jāizvērtē, ņemot vērā iepriekš minētos ierobežojumus.

75. Turklāt ir jāpatur prātā, ka viens no Direktīvas 96/67 mērķiem ir veicināt jaunu lidlauka pakalpojumu sniedzēju ienākšanu un ka viens no kritērijiem lidostā pieejamo platību piešķiršanai ir sekmēt "efektīvu un godīgu" konkurenci starp visiem, "ieskaitot jaunpienācējiem". Efektīva konkurence tieši prasa novērst šķēršļus jaunu uzņēmumu ienākšanai. Tādējādi, no šī viedokļa raugoties, saskaņā ar objektivitātes, pārskatāmības un nediskriminēšanas principiem lēmumi par platību piešķiršanu, kuros ir ņemta vērā jau darbojošos pakalpojumu sniedzēju situācija un to noteicošā ietekme šo pakalpojumu sniegšanā minētajā lidostā, var būt pamatoti [29].

76. Tāpēc uz tiesas *a quo* uzdoto prejudiciālo jautājumu ierosinu sniegt divējādu atbildi:

— pirmkārt, ir jāatzīst, ka ar Direktīvas 2004/17 7. pantu ir saderīga valsts tiesību norma, ar kuru nav paredzēts, ka ikreiz, kad – tostarp īslaicīgi – izmantošanai tiek piešķirtas lidlauka pakalpojumu sniegšanai paredzētas platības, iepriekš jārīko publisks iepirkums (Leģislatīvā dekrēta Nr. 18/1999 4. un 11. pants);

— otrkārt, iesniedzējtiesai ir jānorāda, ka vadības dienestam ar Direktīvas 96/67 16. panta 2. punktu ir uzlikts pienākums pieejamās platības sadalīt atbilstoši iepriekš izskatītajiem noteikumiem.

VI. Secinājumi

77. Ņemot vērā iepriekš minēto, ierosinu Tiesai uz *Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia* (Lombardijas reģiona Administratīvā tiesa, Itālija) prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvas 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, 7. pantam nav pretrunā tāds valsts tiesiskais regulējums kā Leģislatīvā dekrēta Nr. 18/1999 4. un 11. pantā noteiktais, kurā nav paredzēts, ka ikreiz, kad – tostarp īslaicīgi – tiek izmantošanai piešķirtas lidlauka pakalpojumu sniegšanai paredzētas platības, iepriekš jārīko publiska atlase;

2) izmantošanas tiesības ir jāpiešķir saskaņā ar Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās 16. panta 2. punktu tādējādi, ka šīs platības tiek tā sadalītas starp dažādajiem lidlauka pakalpojumu sniedzējiem, ieskaitot jaunpienācējus, lai tie varētu izmantot savas tiesības un būtu iespējama faktiska un godīga konkurence, pamatojoties uz atbilstīgiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminējošiem noteikumiem un kritērijiem.

29 Saskaņā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu (3. punkts) *SEA* un *Beta-Trans* ir apgalvojušas, ka *Malpensa Logistica* jau izmantoja uzglabāšanai paredzētu platību 18 000 kvadrātmetru apmērā un vēl 2700 kvadrātmetrus lielu slēgtu platību un ka, lai apmierinātu *Malpensa Logistica* lūgumus, vadības dienests bija izdevis rīkojumu uzbūvēt papildu slēgtu novietni, kuras platība ir 3327 kvadrātmetri, lai novietotu kravas "nelabvēlīgos laika apstākļos".