



Bruselis, XXX  
[...] (2013) XXX draft

## **KOMISIJOS KOMUNIKATAS**

### **PROJEKTAS**

**ES gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms**

(Tekstas svarbus EEE)

## TURINYS

1.	<b>ĮVADAS. VALSTYBĖS PAGALBOS POLITIKA AVIACIJOS SEKTORIUJE.....</b>	<b>3</b>
2.	<b>TAIKYMO SRITIS .....</b>	<b>8</b>
3.	<b>VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ .....</b>	<b>8</b>
3.1.	<b>Įmonės ir ekonominės veiklos samprata .....</b>	<b>8</b>
3.2.	<b>Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei .....</b>	<b>11</b>
3.3.	<b>Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai .....</b>	<b>12</b>
3.4.	<b>Oro uostų viešasis finansavimas ir rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas.....</b>	<b>13</b>
3.5.	<b>Oro uostų ir oro transporto bendrovių finansiniai ryšiai.....</b>	<b>14</b>
3.5.1.	<i>Palyginimas su rinkos kaina .....</i>	<i>14</i>
3.5.2.	<i>Ex ante pelningumo analizė .....</i>	<i>15</i>
4.	<b>VISUOTINĖS EKONOMINĖS SVARBOS PASLAUGŲ VIEŠASIS FINANSAVIMAS .....</b>	<b>16</b>
4.1.	<b>Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos oro uostų ir oro transporto sektoriuose samprata .....</b>	<b>17</b>
4.2.	<b>Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiamos pagalbos suderinamumas su vidaus rinka.....</b>	<b>18</b>
5.	<b>Pagalbos suderinamumas pagal SESV sutarties 107 straipsnio 3 dalies c punktą.....</b>	<b>19</b>
5.1.	<b>Pagalba oro uostams.....</b>	<b>20</b>
5.1.1.	<b>Investicinė pagalba oro uostams .....</b>	<b>20</b>
5.1.2.	<b>Veiklos pagalba oro uostams .....</b>	<b>24</b>
5.2.	<b>Oro transporto bendrovėms teikiama pagalba veiklai pradėti.....</b>	<b>26</b>
6.	<b>Socialinio pobūdžio pagalba pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies a punktą .....</b>	<b>27</b>
7.	<b>Sumavimas .....</b>	<b>28</b>
8.	<b>Baigiamosios nuostatos .....</b>	<b>28</b>
8.1.	<b>Metinių ataskaitų teikimas .....</b>	<b>28</b>
8.2.	<b>Skaidrumas.....</b>	<b>28</b>
8.3.	<b>Stebėsen.....</b>	<b>28</b>
8.4.	<b>Tinkamos priemonės .....</b>	<b>29</b>
8.5.	<b>Taikymas .....</b>	<b>29</b>
8.6.	<b>Persvarstymas.....</b>	<b>29</b>
	<b>I priedas. Apibrėžtys .....</b>	<b>30</b>
	<b>II priedas. Valstybės pagalbos politikos aviacijos sektoriuje apžvalga .....</b>	<b>34</b>
	<b>III priedas. Suderinamumo sąlygų apžvalga .....</b>	<b>35</b>

## 1. ĮVADAS. VALSTYBĖS PAGALBOS POLITIKA AVIACIJOS SEKTORIUJE

1. Žmones ir regionus jungiantis oro transportas yra ypač svarbus Europos integracijai ir konkurencingumui, taip pat Europos ryšiams su pasauliu. Oro transporto indėlis į Europos ekonomiką didelis: per metus vykdoma daugiau kaip 15 mln. komercinių skrydžių, 2011 m. į Europos oro uostus (ir iš jų) nuskraidinta 822 mln. keleivių, veikia 150 reguliariojo susisiekimo oro transporto bendrovių, daugiau kaip 460 oro uostų, o oro navigacijos paslaugas teikia 60 paslaugų teikėjų<sup>1</sup>. Europos Sąjunga (ES) – vienas iš tarptautinės aviacijos centrų: oro transporto bendrovės ir oro uostai ES bendrąjį vidaus produktą kasmet papildo daugiau kaip 140 mlrd. EUR. ES aviacijos sektoriuje dirba maždaug 2,3 mln. žmonių<sup>2</sup>.
2. Strategijoje „Europa 2020“ („ES 2020“) pabrėžiama, kad transporto infrastruktūra yra svarbi artimiausio dešimtmečio ES darnaus vystymosi strategijos dalis. Komisija savo Baltojoje knygoje „Bendros transporto erdvės kūrimo veiksmų planas“<sup>3</sup> pabrėžė, kad rinkos siūlomas pasirinkimo galimybes derinant su darnumo poreikiais svarbus vaidmuo tenka išorės poveikio įskaičiavimui, nepagrįstų subsidijų naikinimui ir laisvos neiškreiptos konkurencijos užtikrinimui.
3. Palaipsniui kuriant vidaus rinką pašalinti visi komerciniai apribojimai, taikyti Europos Sąjungoje skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms, pvz., maršrutų, skrydžių skaičiaus ar kainų nustatymo apribojimai. 1997 m. liberalizavus oro transporto rinką<sup>4</sup>, aviacijos sektoriaus plėtra pasiekė neregėtą mastą – tai paskatino ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą. Be to, atsirado sąlygos pigiems oro vežėjams, kurie vykdo veiklą pagal naują verslo modelį, grindžiamą trumpais sustojimais tarp skrydžių ir labai efektyviu orlaivių naudojimu. Dėl tokių pokyčių eismo apimtis smarkiai padidėjo, o pigių oro vežėjų vykdomų skrydžių skaičius nuo 2005 m. sparčiai didėja. 2011 m. pirmą kartą pigių oro vežėjų rinkos dalis (42,4 %) viršijo rinkoje įsitvirtinusių oro vežėjų rinkos dalį (42,2 %). Ši tendencija tęsiasi 2012 m. (44,8 % rinkos tenka pigiems oro vežėjams, o 42,4 % – rinkoje įsitvirtinusiems oro vežėjams).
4. Nors dauguma oro uostų priklauso valstybei ir yra jos valdomi<sup>5</sup>, visų ES šalių oro uostų veikloje vis aktyviau dalyvauja privačios įmonės. Per pastarąjį dešimtmetį naujos rinkos sukurtos iš dalies privatizavus tam tikrus oro uostus, taip pat atsiradus konkurencijai dėl valstybinių oro uostų (įskaitant regioninius oro uostus) valdymo.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Šaltiniai: Eurostatas, Europos oro transporto bendrovių asociacija, Tarptautinė oro transporto asociacija.

<sup>2</sup> ES aviacijos bendrosios rinkos kūrimo poveikio užimtumui ir darbo sąlygoms oro transporto sektoriuje 1997–2010 m. laikotarpiu tyrimas. „Steer Davies Gleave“, Europos Komisijos Mobilumo ir transporto generalinio direktorato užsakymu. 2012 m. rugpjūčio mėn. galutinė ataskaita.

<sup>3</sup> Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas, COM(2011) 144.

<sup>4</sup> 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus reguliaraus oro susisiekimo paslaugų maršrutus ir keleivių vietų skaičiaus pasidalijimo tarp oro vežėjų teikiant reguliaraus oro susisiekimo paslaugas tarp valstybių narių (OL L 240, 1992 8 24, p. 1). 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8) ir 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

<sup>5</sup> Europos oro uostų asociacijos duomenimis, 2010 m. 77 % oro uostų visiškai priklausė valstybei, o 9 % buvo visiškai privatūs, žr. Europos oro uostų asociacijos ataskaitą „The Ownership of Europe's Airports 2010“.

<sup>6</sup> Žr. I priedą, kuriame pateiktos tikslios šiose gairėse vartojamų terminų apibrėžtys.

5. Valstybei priklausančių mažesnių oro uostų dalis yra didžiausia<sup>7</sup>, ir jiems dažniausiai reikia viešojo sektoriaus paramos veiklai finansuoti. Iš tiesų komercinių oro uostų pelningumui didelį poveikį daro<sup>8</sup> pralaidumas, pavyzdžiui, oro uostams, per kuriuos skraidinama mažiau kaip 1 mln. keleivių per metus, paprastai sunku padengti savo veiklos išlaidas. Todėl didžiąją dalį regioninių oro uostų nuolat subsidijuoja valdžios institucijos.
6. Kai kurie regionai tebėra sunkiai pasiekiami iš kitų ES šalių, o didžiausi oro uostai susiduria su didėjančių spūsčių problema<sup>9</sup>. Tačiau dėl tankaus regioninių oro uostų išsidėstymo kai kuriuose ES regionuose oro uostų infrastruktūros pajėgumai yra gerokai per dideli, palyginti su skraidintinių keleivių skaičiumi ir oro transporto bendrovių poreikiais.
7. Daugelyje Europos oro uostų kainoms nustatyti tradiciškai taikoma viešai prieinama oro uostų mokesčių sistema, grindžiama keleivių skaičiumi ir orlaivių svoriu<sup>10</sup>. Tačiau dėl pokyčių rinkoje ir oro uostų bei oro transporto bendrovių glaudaus tarpusavio ryšio pamažu išplito labai įvairi komercinė praktika, pavyzdžiui, ilgalaikės sutartys su diferencijuotais tarifais, o kartais ir didelės paskatų bei rinkodaros rėmimui skirtos sumos, kurias oro uostai ir (arba) vietos valdžios institucijos moka oro transporto bendrovėms. Ypač pažymėtina tai, kad oro uosto veiklos rėmimui skirtos viešojo sektoriaus lėšos gali būti nukreipiamos oro transporto bendrovėms, siekiant pritraukti daugiau komercinių skrydžių, taip iškraipant oro transporto rinkas<sup>11</sup>.
8. Komunikate dėl valstybės pagalbos modernizavimo Komisija pažymi, kad įgyvendinant valstybės pagalbos politiką visų pirma turėtų būti siekiama sudaryti palankias sąlygas gerai parengtai pagalbai, kuri būtų naudojama rinkos nepakankamumo problemoms spręsti ir bendros svarbos europiniams tikslams siekti<sup>12</sup>, taip pat viešųjų išteklių eikvojimo prevencijai. Tam tikromis sąlygomis valstybės pagalbos priemonės iš tiesų gali būti naudojamos rinkos nepakankamumo problemoms spręsti, taip padėdamos užtikrinti efektyvesnę rinkų veikimą bei padidinti konkurencingumą. Be to, kai rinka duoda veiksmingų rezultatų, tačiau sanglaudos politikos atžvilgiu jie laikomi nepakankamais, valstybės pagalba gali būti naudojama labiau pageidaujamiems, teisingesniems rinkos rezultatams gauti. Tačiau valstybės pagalba gali turėti neigiamų pasekmių, kaip antai iškraipyti konkurenciją

---

<sup>7</sup> Tai matyti iš fakto, kad nors 2010 m. valstybei nuosavybės teise priklausė 77 % visų oro uostų, valstybės valdomiems oro uostams teko tik 52 % viso keleivių srauto.

<sup>8</sup> Tai matyti iš 2002 m. atlikto tyrimo „Study on competition between airports and the application of State aid rules“ (Kranfilo universitetas, 2002 m. birželio mėn.) rezultatų ir iš vėlesnių sektoriaus ataskaitų.

<sup>9</sup> Kaip nurodyta 2011 m. Komunikate dėl oro uostų politikos Europos Sąjungoje, prognozuojama, kad 2030 m. 13 ES oro uostų veiks visu pajėgumu aštuonias valandas per dieną kiekvieną metų dieną, palyginti su 2007 m., kai tik 5 oro uostai veikė visu ar beveik visu pajėgumu 10 % laiko. Žr. Europos Komisijos komunikatą Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos Sąjungos oro uostų politika. Pajėgumo ir kokybės klausimų sprendimas siekiant paskatinti ekonomikos augimą, tvarų judumą ir pagerinti susisiekimą“, 2011 m. gruodžio 1 d., COM(2011) 823.

<sup>10</sup> Kaip matyti iš Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos taikomos oro uostų ir navigacijos paslaugų mokesčių politikos (dokumentas Nr. 9082), paskutinį kartą persvarstytos 2012 m. balandžio mėn.

<sup>11</sup> Visų pirma tais atvejais, kai pagalba nustatoma remiantis *ex post* skaičiavimais (turimas deficitas iš karto padengiamas), oro uostai gali būti nelabai suinteresuoti riboti išlaidas ir taikyti tokius oro uostų mokesčius, kurių užtenka išlaidoms padengti.

<sup>12</sup> Komisijos komunikatas dėl ES valstybės pagalbos modernizacijos. Briuselis, 2012 5 8. COM(2012) 209 galutinis.

tarp įmonių ir paveikti prekybą tarp valstybių narių, o tai prieštarauja ES interesams. Todėl kontroliuojant oro uostų ir oro transporto sektoriams skiriamą valstybės pagalbą turėtų būti skatinama racionaliai naudoti viešuosius išteklius augimą skatinančiai politikai ir kartu riboti konkurencijos iškraipymą, dėl kurio vidaus rinkoje nebūtų užtikrinamos vienodos konkurencijos sąlygos, – visų pirma užtikrinti, kad nesidubliuotų nepelningų oro uostų veikla ir nebūtų pajėgumų pertekliaus.

9. Valstybės pagalbos taisyklių taikymas oro uostų ir oro transporto sektoriuose – tai viena iš priemonių, kuriomis Komisija siekia padidinti ES oro uostų sektoriaus ir oro transporto bendrovių sektoriaus konkurencingumą bei ekonomikos augimo potencialą<sup>13</sup>. Vienodos ES oro transporto bendrovių ir oro uostų konkurencijos sąlygos yra nepaprastai svarbios siekiant minėtų tikslų, taip pat ir visai vidaus rinkai. Be to, regioniniai oro uostai gali būti svarbūs vietos plėtrai ir kai kurių regionų pasiekiamumui, ypač atsižvelgiant į teigiamas ES oro transporto srautų prognozes.
10. Siekdama bendrojo tikslo sukurti bendrą Europos oro erdvę bei atsižvelgdama į pokyčius rinkoje, 2005 m. Komisija priėmė Bendrijos gaires dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti<sup>14</sup> (toliau – 2005 m. aviacijos gairės). Šiose gairėse nustatyta, kokiomis sąlygomis tam tikrų kategorijų valstybės pagalba oro uostams ir oro transporto bendrovėms galėtų būti pripažinta suderinama su vidaus rinka. Jomis papildomos ankstesnės 1994 m. Aviacijos gairės<sup>15</sup>, kuriose daugiausia dėmesio skirta nacionalinių vežėjų restruktūrizavimui ir socialinės pagalbos teikimui Europos piliečiams.
11. 2011 m. Komisija pradėjo viešąsias konsultacijas dėl šių gairių taikymo, visų pirma siekdama nustatyti, ar, atsižvelgiant į naujausius pokyčius rinkoje, tas gaires reikėtų persvarstyti. Remiantis šių viešųjų konsultacijų duomenimis, gali būti padarytos trys pagrindinės išvados:
  - visuotinai sutariama, kad, atsižvelgiant į aptariamųjų rinkų plėtrą, būtina pervarstyti esamas gaires. Suinteresuotosios šalys pabrėžia, kad būtina parengti aiškesnę galiojančių taisyklių redakciją ir aktyviai kontroliuoti jų įgyvendinimą;
  - taip pat aiškiai išsakyta pageidavimas oro uostų finansavimui taikyti skaidresnes ir lengviau prognozuojamas taisykles. Suinteresuotosios šalys mano, kad dauguma regioninių oro uostų negali būti pelningi, todėl jiems turėtų būti taikomos specialios valstybės pagalbos taisyklės;
  - suinteresuotosios šalys pageidautų aiškesnių gairių, kaip taikyti valstybės pagalbos taisykles nuolaidoms arba kitokiems pranašumams, kuriuos regioniniai oro uostai suteikia tam tikroms oro transporto bendrovėms, be to, jos mano, kad pagalbos veiklai pradėti taisyklės turėtų būti supaprastintos.
12. Šiose naujosiose gairėse atsižvelgiama į naują teisinę ir ekonominę padėtį, susijusią su viešuoju oro uostų ir oro transporto bendrovių finansavimu, ir nurodoma, kokiomis sąlygomis toks viešasis finansavimas gali būti laikomas valstybės pagalba

---

<sup>13</sup> Žr., pvz., minėtą 2011 m. Komunikatą dėl oro uostų politikos Europos Sąjungoje.

<sup>14</sup> OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

<sup>15</sup> „EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymas valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje“, OL C 350, 1994 12 10, p. 5.

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 107 straipsnio 1 dalį, o jeigu toks finansavimas yra valstybės pagalba, – kokiomis sąlygomis jis gali būti laikomas suderinamu su vidaus rinka. Komisijos vertinimas pagrįstas jos patirtimi ir sprendimų priėmimo praktika, taip pat jos atlikta dabartinių rinkos sąlygų oro uostų ir oro transporto sektoriuose analizė; todėl tas vertinimas neturi poveikio strategijai, kurią Komisija taiko kitai infrastruktūrai ar sektoriams. Visų pirma, Komisija mano, kad vien tai, jog oro uosto operatorius gauna arba gavo valstybės pagalbą, dar savaime nereiškia, kad oro transporto bendrovės, kurios naudojami jo paslaugomis, taip pat gauna pagalbą. Jei oro transporto bendrovei tam tikrame oro uoste sudarytos sąlygos būtų siūlomos pelno siekiančio oro uosto operatoriaus, kurio teikiamų paslaugų neiškraipo viešojo sektoriaus parama, t. y. jei oro uosto valdytojo pelningumas taip palaipsniui padidėtų<sup>16</sup>, negalėtų būti laikoma, kad oro transporto bendrovė įgijo pranašumą, kaip apibrėžta valstybės pagalbos taisyklėse.

13. Kai viešojo sektoriaus parama atitinka valstybės pagalbos kriterijus, Komisijos manymu, esant tam tikroms sąlygoms tam tikrų kategorijų pagalba regioniniams oro uostams ir oro transporto bendrovėms, naudojančioms tuos oro uostus, gali būti laikoma pagrįsta, visų pirma, kai tokia pagalba skiriama siekiant plėtoti naujas paslaugas, užtikrinti tam tikros vietovės pasiekiamumą ir skatinti ekonomikos plėtrą. Tačiau į konkurencijos iškreipimus visose susijusiose rinkose turėtų būti atsižvelgta, ir tik valstybės pagalba, kuri būtina siekiant padėti įgyvendinti bendros svarbos tikslą, gali būti priimtina.
14. Atsižvelgiant į tai reikėtų pabrėžti, kad veiklos pagalba paprastai priskiriama itin konkurenciją iškreipiančioms pagalbos rūšims ir kad ji gali būti leidžiama tik išimtinėmis aplinkybėmis. Komisija mano, kad oro uostai ir oro transporto bendrovės paprastai turėtų patys padengti savo veiklos išlaidas<sup>17</sup>. Tačiau 3–7 punktuose minimas laipsniškas perėjimas prie naujų rinkos sąlygų gali pateisinti tai, kad iki šių gairių priėmimo regioninių oro uostų valdytojams valdžios institucijos teikė plataus masto veiklos paramą. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, siekiant padėti aviacijos sektoriui prisitaikyti prie naujos padėties rinkoje, pereinamuoju laikotarpiu oro uostams ir oro transporto bendrovėms skirta tam tikrų kategorijų veiklos pagalba vis dėlto galėtų būti pateisinama tam tikromis sąlygomis. Kaip paaishkinta 5 punkte, remiantis turimais duomenimis ir atsižvelgiant į sektoriaus atstovų bendrą sutarimą matyti, kad oro uosto finansinė padėtis ir jo eismo srantai yra tarpusavyje susiję, o finansavimo paprastai labiau reikia mažesniems oro uostams. Atsižvelgiant į mažesnių regioninių oro uostų indėlį į ekonomikos plėtrą ir teritorinę sanglaudą Europos Sąjungoje, jų valdytojams turėtų būti skirta laiko prisitaikyti, pvz., laipsniškai padidinti oro transporto bendrovėms taikomus oro uostų mokesčius, imtis racionalizavimo priemonių, diferencijuoti savo verslo modelius arba pritraukti naujų oro transporto bendrovių ir klientų, kad panaudotų turimus laisvus pajėgumus.

<sup>16</sup> Žr. šių gairių 3.5 skirsinį.

<sup>17</sup> Veiklos išlaidos (oro uosto) – su oro uosto paslaugų teikimu susijusios pagrindinės išlaidos. Jos apima šių kategorijų išlaidas: personalo, rangos pagrindu teikiamų paslaugų, ryšių, atliekų šalinimo, energijos, priežiūros, nuomos, administravimo ir kt., tačiau šiose gairėse tokiomis išlaidomis nelaikomos kapitalo išlaidos, su rinkodara susijusi parama ar kitos paskatos, kurias oro uosto valdytojas taiko oro transporto bendrovėms, ir su viešosios politikos sritimi susijusios išlaidos. Į su rinkodara susijusią paramą arba kokią nors kitą oro uosto valdytojo paskatą, taikomą oro transporto bendrovėms, atsižvelgiama apskaičiuojant oro uosto valdytojo pajamas – ta suma išskaičiuojama iš pajamų, gautų surinkus oro uostų mokesčius.

15. Pasibaigus šiam pereinamajam laikotarpiui, oro uostams nebeturėtų būti teikiama veiklos pagalba ir jie turėtų finansuoti savo veiklą iš nuosavų išteklių. Naujų skrydžių planavimas, iš principo, turėtų būti grindžiamas svariais ekonominiais argumentais. Nors, siekiant užtikrinti visų regionų susisiekimą, mažiems oro uostams ir toliau galės būti skiriamos kompensacijos, iš kurių jie galės finansuoti nepadengtas visuotinės ekonominės svarbos paslaugų (VESP) veiklos išlaidas, pagal naujas taisykles finansų rinkose turėtų būti sudarytos sąlygos, kad veiklos nuostolius būtų galima padengti kaip bet kuriame kitame sektoriuje. Laikantis griežtų sąlygų, oro transporto bendrovėms gali būti teikiama pagalba veiklai pradėti pereinamuoju laikotarpiu ir jam pasibaigus.
16. Todėl oro uostų pajėgumų paskirstymas oro transporto bendrovėms turėtų pamažu tapti efektyvesnis (t. y. tapti labiau orientuotas į paklausą), o dėl privačiojo sektoriaus didesnių investicijų turėtų sumažėti poreikis finansuoti oro uostus iš viešojo sektoriaus lėšų. Jei bus galima nustatyti, kad tam tikrame regione tikrai būtina užtikrinti susisiekimą, taip pat jei bus nustatytas teigiamas išorinis poveikis, investicinė pagalba oro uostams ir toliau turėtų būti laikoma priimtina net ir pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, o didžiausias pagalbos intensyvumas turėtų būti toks, kad visoje ES būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos.
17. Tokiomis aplinkybėmis šiose aviacijos gairėse siūloma naujoviškai vertinti pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms suderinamumą su vidaus rinka:
  - (a) kadangi 2005 m. aviacijos gairėse investicinės pagalbos klausimas nebuvo aptartas, šiose patikslintose gairėse nustatomas didžiausias leistinas pagalbos intensyvumas, susietas su oro uosto dydžiu. Tačiau dideliems oro uostams, kuriuose keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių per metus, skiriama investicinė pagalba neturėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka;
  - (b) pereinamuoju 10 metų laikotarpiu veiklos pagalba regioniniams oro uostams gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka;
  - (c) oro transporto bendrovėms teikiamos pagalbos veiklai pradėti suderinamumo su vidaus rinka sąlygos racionalizuotos ir pritaikytos naujausiems pokyčiams rinkoje.
18. Komisija siūlo laikytis darnaus požiūrio, kuris yra neutralus oro uostų ir oro transporto bendrovių įvairių verslo modelių atžvilgiu ir kuris grindžiamas oro eismo augimo perspektyvomis, regioninės plėtros ir regionų pasiekiamumo užtikrinimo būtinybe bei teigiamu pigių oro vežėjų modelio vaidmeniu skatinant tam tikrą regioninių oro uostų plėtrą. Tačiau kartu pažymėtina, kad laipsniškas perėjimas prie į rinką orientuoto požiūrio, be abejonės, yra pateisinamas. Oro uostai turėtų būti pajėgūs padengti savo veiklos išlaidas, o viešosios investicijos turėtų būti naudojamos perspektyvių oro uostų statybai finansuoti (išskyrus tinkamai pagrįstus retus atvejus). Reikėtų vengti oro uostų konkurencijos ir oro transporto bendrovių konkurencijos iškraipymų, taip pat neperspektyvių oro uostų veiklos dubliavimo. Toks darnus požiūris turėtų būti skaidrus, lengvai suprantamas ir taikomas.

## 2. TAIKYMO SRITIS

19. Šios gairės taikomos valstybės pagalbai, kuri skiriama oro uostams ir oro transporto bendrovėms<sup>18</sup>. Jos bus taikomos laikantis kitų sričių ES politikos valstybės pagalbos srityje, kitų SESV nuostatų ir pagal SESV priimtų teisės aktų<sup>19</sup>.
20. Kai kurie oro uostai ir oro transporto bendrovės specializuojasi krovinių vežimo srityje. Komisija dar neturi pakankamai pagalbos tokiems oro uostams ir oro transporto bendrovėms suderinamumo su vidaus rinka vertinimo patirties, kad nustatytų savo vertinimo praktiką apibendrinančius konkrečius suderinamumo kriterijus. Tų kategorijų įmonėms Komisija taikys šių gairių 5 skirsnyje nustatytus bendrus suderinamumo principus ir nagrinės kiekvieną atvejį atskirai.
21. Kitaip nei kiti ES teisės aktai ir gairės, 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairės<sup>20</sup> arba bet kokios būsimos regioninės pagalbos teikimo gairės neturi būti taikomos su oro uostų infrastruktūra susijusiai valstybės pagalbai.
22. Šiomis gairėmis panaikinamos 1994 m. ir 2005 m. aviacijos gairės.

## 3. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

### 3.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

23. Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik tuomet, kai pagalbą gauna įmonė. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – Teismas) praktikoje nusistovėjusi įmonių, kaip bet kokio juridinio statuso ar nuosavybės formos ir bet koku būdu finansuojamų subjektų, vykdančių ekonominę veiklą, samprata<sup>21</sup>. Bet kokia veikla, susijusi su prekių tiekimu ir paslaugų teikimu rinkoje, yra ekonominė veikla<sup>22</sup>. Ekonominis veiklos pobūdis nepriklauso nuo to, ar veikla duoda pelno<sup>23</sup>.

---

<sup>18</sup> Šios gairės netaikomos už antžeminių paslaugų teikimą skiriamai pagalbai, nepriklausomai nuo to, ar tas paslaugas teikia pats oro uostas, oro transporto bendrovė ar antžeminių paslaugų teikėjas trečiosioms šalims; tokia pagalba bus vertinama pagal atitinkamas bendrąsias taisykles. Pagal direktyvą 96/67/EB nuostatomis ar bet kokius vėlesnius teisės aktus reikalaujama, kad oro uostai, kurie teikia antžemines paslaugas, atskirtų antžeminių paslaugų teikimo veiklos apskaitą nuo kitos veiklos apskaitos. Be to, oro uostas savo vykdomos antžeminių paslaugų teikimo veiklos negali subsidijuoti iš pajamų, kurias jis gauna kaip oro uosto valdytojas. Šios gairės taip pat netaikomos įmonėms, kurios nors ir vykdo veiklą oro uoste, bet jų veikla nesusijusi su oro susisiekimu.

<sup>19</sup> Visų pirma (bet ne tik) Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, Direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką, Direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių, taip pat visi vėlesni teisės aktai.

<sup>20</sup> OL C 54, 2006 3 4, p. 13.

<sup>21</sup> Žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (OL C 8, 2012 1 11, p. 4–14) 2.1 dalį ir susijusius Teismo sprendimus, visų pirma 2000 m. rugsėjo 12 d. Sprendimą sujungtose bylose *Pavlov ir kiti*, C-180/98–C-184/98, Rink. p. I-6451.

<sup>22</sup> 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. 2599, 7 punktas; 1998 m. birželio 18 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, Rink. p. I-3851, 36 punktas; Sprendimo sujungtose bylose *Pavlov ir kiti*, C-180/98–C-184/98, 75 punktas.

<sup>23</sup> 1980 m. spalio 29 d. Sprendimo sujungtose bylose *Van Landewyck ir kiti prieš Komisiją*, C-209/78–215/78 ir 218/78, Rink. p. 3125, 88 punktas; 1995 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *FFSA ir kiti*, C-244/94, Rink. p. I-4013, 21 punktas; 2008 m. liepos 1 d. Sprendimo MOTOE, C-49/07, Rink. p. I-4863, 27 ir 28 punktai.



24. Visose ES šalyse oro transporto bendrovių veikla, apimanti susisiekimo paslaugų teikimą keleiviams ir (arba) įmonėms, priskiriama ekonominei veiklai. Sprendime *Aéroports de Paris*<sup>24</sup> Teismas konstatavo, kad ir oro uosto eksploatavimas, apimantis oro uosto paslaugų teikimą oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams, yra ekonominė veikla. Bendrasis Teismas *Leipcigo-Halės oro uostas* sprendime<sup>25</sup> patvirtino, kad oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, kurios neatskiriama dalis – oro uosto infrastruktūros statyba.
25. Anksčiau taikytų finansavimo priemonių klausimu reikėtų pažymėti, kad dėl laipsniško rinkos jėgų atsiradimo oro uostų sektoriuje<sup>26</sup> negalima tiksliai nustatyti, nuo kada oro uosto eksploatavimas turėjo būti neabejotinai laikomas ekonomine veikla. Tačiau Bendrojo Teismo praktikoje atsispindi kintantis oro uostų veiklos pobūdis. Bendrasis Teismas *Leipcigo-Halės oro uostas* sprendime konstatavo, kad nuo 2000 m. galimybė valstybės pagalbos taisyklės taikyti oro uostų infrastruktūros finansavimui nebegali būti atmetama<sup>27</sup>. Todėl nuo Teismo sprendimo byloje *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) oro uosto infrastruktūros eksploatavimo ir statybos negalima laikyti valstybės pagalbos kontrolės sričiai nepriskiriama veikla.
26. Tačiau iki sprendimo priėmimo byloje *Aéroports de Paris* valdžios institucijos galėjo teisėtai manyti, kad oro uosto infrastruktūros finansavimas nėra valstybės pagalba, taigi apie tokias priemones nebuvo būtina pranešti Komisijai. Todėl Komisija, remdamasi valstybės pagalbos taisyklėmis, dabar negali ginčyti tokių finansinių priemonių, suteiktų<sup>28</sup> iki *Aéroports de Paris* sprendimo priėmimo<sup>29</sup>.
27. Jei priemonės, suteiktos iki konkurencijos atsiradimo oro uostų sektoriuje, neatitiko valstybės pagalbos kriterijų jų priėmimo metu, jos vis dėlto galėtų būti laikomos esama pagalba pagal Reglamento Nr. 659/1999<sup>30</sup> 1 straipsnio b punkto v papunktį, jei įvykdytos SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos.
28. Subjektas (ar subjektų grupė), vykdamas ekonominę oro uosto paslaugų teikimo oro transporto bendrovėms veiklą (t. y. užtikrinantis orlaivių priežiūrą nuo jų nusileidimo iki pakilimo, keleivių aptarnavimą ir krovinių tvarkymą, kad oro transporto bendrovės galėtų teikti oro susisiekimo paslaugas)<sup>31</sup>, bus vadinamas „oro uosto

<sup>24</sup> 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš Europos Bendrijų Komisiją*, T-128/98, Rink. p. II-3929, patvirtinto 2002 m. spalio 24 d. Sprendimu C-82/01, Rink. p. I-9297, 75–79 punktai.

<sup>25</sup> 2011 m. kovo 24 d. Sprendimas *Flughafen Leipzig-Halle GmbH ir Mitteldeutsche Flughafen AG prieš Komisiją* (T-455/08, Rink. p. I-00000) ir visų pirma jo 93 ir 94 punktai.

<sup>26</sup> Žr. 3 punktą ir minėto Sprendimo *Leipcigo-Halės oro uostas* 105 punktą.

<sup>27</sup> Žr. minėto Sprendimo *Leipcigo-Halės oro uostas* 106 punktą.

<sup>28</sup> Kriterijus, pagal kurį nustatoma diena, kurią, kaip laikoma, suteikta galima pagalbos priemonė, yra teisiškai privalomo teisės akto, pagal kurį valdžios institucijos įsipareigoja suteikti pagalbos priemonę pagalbos gavėjui, data. žr. 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Compagnie Nationale Air France*, T-358/94, Rink. p. II-2109, 79 punktą, 2004 m. sausio 14 d. Sprendimo *Fleuren Compost BV*, T-109/01, Rink. II-127, 74 punktą, 2008 m. gruodžio 2 d. Sprendimo sujungtose bylose *Nuova Agricast prieš Komisiją*, T-362/05 ir T-363/05, Rink. p. II-297, 80 punktą, 2009 m. lapkričio 30 d. Sprendimo sujungtose bylose *Prancūzija ir France Télécom prieš Komisiją*, T427/04 ir T17/05, Rink. p. II-4315, 321 punktą.

<sup>29</sup> 2012 m. spalio 3 d. Sprendimo Nr. C 38/2008 dėl Miuncheno oro uosto 2 terminalo (dar nepaskelbto OL) 74–81 punktai.

<sup>30</sup> 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 659/1999, nustatantis išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, 1999 3 27, p. 1).

<sup>31</sup> Žr. 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11–16) 1 konstatuojamąją dalį.

valdytoju<sup>32</sup>. Oro uosto valdytojas oro transporto bendrovėms teikia įvairias paslaugas (toliau – oro uosto paslaugas) už mokestį (toliau – oro uostų mokesčius<sup>33</sup>). Nors tikslus oro uostų valdytojų teikiamų paslaugų mastas, taip pat mokesčių pavadinimai ES šalyse skiriasi, oro uostų mokesčiais apmokestintas oro uosto paslaugų teikimas oro transporto bendrovėms yra ekonominė veikla.

29. Atskirų oro uostų valdymui nuosavybės teise ir tų oro uostų eksploatavimui ES šalyse taikomos skirtingos teisinės ir reguliavimo sistemos. Visų pirma reikia pažymėti, kad regioniniai oro uostai dažnai valdomi glaudžiai bendradarbiaujant su valdžios institucijomis. Be to, Teismas yra nusprendęs, kad tam tikromis sąlygomis gali būti laikoma, jog keli subjektai kartu vykdo ekonominę veiklą, taip sudarydami ekonominį vienetą<sup>34</sup>. Komisija mano, kad aviacijos srityje reikšmingas dalyvavimas įgyvendinant oro uosto verslo strategiją (pavyzdžiui, tiesioginis susitarimų sudarymas su oro transporto bendrovėmis ar oro uostų mokesčių nustatymas) aiškiai rodytų, kad atitinkamas subjektas iš tiesų vienas ar kartu su kitais subjektais vykdo ekonominę oro uosto eksploatavimo veiklą<sup>35</sup>.
30. Be pirmiau aprašytų oro uosto paslaugų, oro uosto valdytojas taip pat gali teikti kitas komercines paslaugas oro transporto bendrovėms ar kitiems oro uosto naudotojams, pavyzdžiui, pagalbines paslaugas keleiviams, krovinių vežėjams arba kitiems paslaugų teikėjams (pvz., nuomodamas patalpas parduotuvių ir restoranų valdytojams, automobilių stovėjimo aikštelių valdytojams ir t. t.). Tokia ekonominė veikla bus bendrai vadinama „su oro susisiekimu nesusijusia veikla“.
31. Tačiau nebūtinai visa oro uosto valdytojo veikla yra ekonominio pobūdžio<sup>36</sup>. Kadangi subjekto priskyrimas įmonių kategorijai visada susijęs su konkrečia veikla, būtina atskirti tam tikro oro uosto valdytojo vykdomos veiklos rūšis ir nustatyti šios veiklos ekonominio pobūdžio mastą. Jei oro uosto valdytojas vykdo ir ekonominę, ir neekonominę veiklą, jis turi būti laikomas įmone tik ekonominės veiklos vykdymo atžvilgiu.
32. Teismas yra nusprendęs, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir nėra įtrauktina į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį<sup>37</sup>. Oro uoste vykdoma veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla ir veikla, susijusi su civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtos veikos, laikoma neekonominio pobūdžio<sup>38</sup>.

---

<sup>32</sup> Oro uosto valdytojas nebūtinai yra tas pats subjektas, kuriam oro uostas priklauso nuosavybės teise.

<sup>33</sup> Žr. termino „oro uostų mokesčiai“ apibrėžtį šių gairių I priede.

<sup>34</sup> Bendras ekonominės veiklos vykdymas paprastai vertinamas analizuojant funkcinius, ekonominius ir struktūrinius subjektų ryšius. Žr., pvz., 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *P AceaElectrabel Produzione SpA prieš Komisiją*, C-480/09, 47–55 punktus; 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *Ministero dell'Economia e delle Finanze prieš Cassa di Risparmio di Firenze SPA ir kitus*, C-222/04, Rink. p. I-289, 112 punktą.

<sup>35</sup> 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *Ryanair Ltd prieš Europos Bendrijų Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-03643 (*Charleroi* sprendimas), 88 punktas.

<sup>36</sup> Sprendimo T-455/08 *Leipzig-Halės oro uostas* 98 punktas.

<sup>37</sup> 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. I-2479, 7 ir 8 punktai; 1988 m. gegužės 4 d. Sprendimo *Corinne Bodson prieš SA Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Rink. p. I-2479, 18 punktas.

<sup>38</sup> Žr. visų pirma 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT Fluggesellschaft mbH prieš Eurocontrol*, C-364/92, Rink. p. I-43, 30 punktą ir 2009 m. kovo 26 d. Sprendimo *P Selex Sistemi Integrati prieš Komisiją*, C-113/07, Rink. p. I-2207, 71 punktą.

33. Tokios neekonominio pobūdžio veiklos finansavimas viešojo sektoriaus lėšomis nėra valstybės pagalba, bet jis turėtų būti susijęs tik su tos veiklos išlaidų kompensacija ir negali būti naudojamas kitai veiklai finansuoti<sup>39</sup>. Bet kokios galimos valdžios institucijų išmokėtos kompensacijos permokos neekonominės veiklos išlaidoms kompensuoti gali būti laikomos valstybės pagalba. Be to, jei oro uosto valdytojas greta savo ekonominės veiklos vykdo neekonominę veiklą, siekiant išvengti viešojo sektoriaus lėšų persikirstymo tarp neekonominio pobūdžio veiklos ir ekonominės veiklos, reikia atskirti abiejų rūšių veiklos išlaidų apskaitą.
34. Dėl neekonominio pobūdžio veiklos finansavimo viešojo sektoriaus lėšomis neturi būti netinkamai diskriminuojamos oro transporto bendrovės ir oro uostų valdytojai. Iš tiesų, pagal nusistovėjusią Teismo praktiką valdžios institucijos, sudarydamos sąlygas, kad įmonėms nereikėtų padengti su jų vykdoma ekonomine veikla susijusių išlaidų, suteikia joms pranašumą<sup>40</sup>. Todėl, jeigu tam tikros oro transporto bendrovės arba oro uostų valdytojai neturi padengti su tam tikromis paslaugomis susijusių išlaidų, o kitos oro transporto bendrovės ar oro uostų valdytojai, teikiantys tas pačias paslaugas tų pačių valdžios institucijų vardu, turi tas išlaidas padengti, išlaidų nepatiriančioms oro transporto bendrovėms ar oro uostų valdytojams galėtų būti suteiktas pranašumas, net jeigu tų paslaugų teikimas laikomas neekonominio pobūdžio veikla.

### 3.2. Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei

35. Valstybės ištekliai gali būti perduodami įvairiai – kaip tiesioginės dotacijos, mokesčių atskaita<sup>41</sup>, lengvatinės paskolos ar kitų rūšių lengvatinio finansavimo sąlygos. Valstybės ištekliai naudojami ir tuomet, jei valstybė suteikia naudą natūra arba kaip subsidijuojamas paslaugas<sup>42</sup>, pvz., oro uosto paslaugas. Valstybės ištekliai gali būti naudojami<sup>43</sup> nacionaliniu, regionų ar vietos lygmeniu. Europos fondų lėšos taip pat laikomos valstybės ištekliais, jei šios lėšos skiriamos valstybės narės nuožiūra<sup>44</sup>.
36. Teismas taip pat yra nusprendęs, kad net jeigu valstybė gali kontroliuoti valstybinę įmonę ir daryti lemiamą įtaką jos veiklai, konkrečiu atveju negalima automatiškai daryti prielaidos, kad ji iš tiesų kontroliuoja įmonę<sup>45</sup>. Todėl dar reikės įvertinti, ar valstybinių įmonių suteiktos priemonės priskirtinos valstybei. Teismas nurodė, kad

<sup>39</sup> 1997 m. kovo 18 d. Sprendimas *Calì & Figli prieš Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, Rink. p. I-1547. 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002 „Oro eismo saugumas: išlaidų, susijusių su 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktais, kompensavimas“. 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas Nr. 438/2002 „Subsidijos uostų valdytojams, skirtos valdžios institucijos užduotims vykdyti“.

<sup>40</sup> Žr. 2005 m. kovo 3 d. Sprendimo *Wolfgang Heiser prieš Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Rink. p. I-01627, 36 punktą ir jame minimus Teismo sprendimus.

<sup>41</sup> Žr. 2006 m. spalio 24 d. Sprendimą Nr. 324/2006 – *Aide pour l'affrètement d'un ATR 72-500 par la Compagnie Air Caraïbes*.

<sup>42</sup> Žr. 2003 m. lapkričio 20 d. Sprendimo *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie prieš GEMO SA*, C-126/01, Rink. p. I-13769, 29 punktą.

<sup>43</sup> Valstybinės įmonės ištekliai laikomi valstybės ištekliais, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, nes valdžios institucijos šiuos išteklius kontroliuoja. Žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimą *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397 (*Stardust Marine*).

<sup>44</sup> Teismas patvirtino, kad jeigu finansines priemones nuolat kontroliuoja valstybė ir todėl jomis gali naudotis kompetentingos nacionalinės institucijos, to pakanka, kad jos būtų laikomos valstybės pagalba, žr. 2000 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija prieš Ladbroke Racing Ltd ir Komisiją* (C-83/98 P, Rink. p. I-3271) 50 punktą.

<sup>45</sup> Žr. minėto *Stardust Marine* sprendimo 52 punktą.

valstybinės įmonės taikomos priemonės priskyrimas valstybei gali būti nustatomas pagal visumą požymių, susijusių su nagrinėjamo atvejo aplinkybėmis ir aplinkybėmis, kuriomis šios priemonės imtasi<sup>46</sup>.

37. Šiomis aplinkybėmis viešojo oro uosto valdytojo išteklių yra viešieji išteklių. Todėl viešojo oro uosto valdytojas gali skirti pagalbą oro uostą naudojančiai oro transporto bendrovei, kai priemonė yra priskirtina valstybei ir kai įvykdytos kitos SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos. Be to, Teismas yra nusprendęs, kad tai, ar priemonė tiesiogiai suteikta valstybės ar viešosios arba privačiosios įstaigos, kurią valstybė įsteigė ar paskyrė pagalbai administruoti, nėra reikšmingas veiksnys ją priskiriant valstybės pagalbai<sup>47</sup>.

### **3.3. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai**

38. Pagal Teismo praktiką finansinė parama iškraipo konkurenciją, jeigu dėl tokios paramos įmonės padėtis, palyginti su kitų įmonių padėtimi, sustiprėja<sup>48</sup>.
39. Paprastai, kai valstybės narės suteiktas pranašumas sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitų įmonių, konkuruojančių tam tikroje Europos rinkoje, padėtimi, turi būti laikoma, kad valstybių narių tarpusavio prekybą tas pranašumas paveikė<sup>49</sup>.
40. Oro uostų ir oro uostų valdytojų konkurenciją galima vertinti pagal oro transporto bendrovių taikomus pasirinkimo kriterijus, visų pirma lyginant veiksnius, tokius kaip oro uostų paslaugų pobūdis ir aptarnaujami klientai, gyventojų skaičius ar ekonominė veikla, transporto spūstys, tai, ar vietovę galima pasiekti sausumos transporto priemonėmis, taip pat mokesčių dydis ir bendros komercinės naudojimosi oro uosto infrastruktūra ir paslaugomis sąlygos. Mokesčių dydis yra vienas svarbiausių veiksnių, nes naudojant oro uosto valdytojui suteiktą viešąjį finansavimą gali būti stengiamasi išlaikyti dirbtinai mažą oro uostų mokesčių dydį, taip siekiant padidinti skrydžių skaičių – todėl toks finansavimas gali labai iškraipyti konkurenciją.
41. Be to, Komisija pažymi, kad oro uostų valdytojai konkuruoja siekdami valdyti oro uostų infrastruktūrą – taip pat vietos ir regioniniuose oro uostuose. Todėl oro uosto valdytojui skiriamas viešasis finansavimas gali iškraipyti konkurenciją oro uosto infrastruktūros eksploatavimo rinkose. Be to, viešasis finansavimas, skiriamas oro uostų valdytojams ir oro transporto bendrovėms, gali iškraipyti konkurenciją ir padaryti poveikį prekybai visos ES oro transporto rinkose. Pagaliau pažymėtina, kad įvairių transporto rūšių konkurencija taip pat gali nukentėti dėl oro uostų valdytojams ar oro transporto bendrovėms skiriamo viešojo finansavimo.
42. Teismas taip pat konstatavo *Altmark* sprendime<sup>50</sup>, kad net ir viešasis finansavimas, skirtas įmonei, kuri teikia tik vietos arba regionines transporto paslaugas, gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą, nes tos įmonės transporto paslaugų teikimas tokiu būdu gali būti palaikomas arba padidėti, todėl kitose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės turi mažiau galimybių teikti transporto paslaugas. Net jei pagalbos suma yra nedidelė arba viešąjį finansavimą gaunanti įmonė yra santykinai

<sup>46</sup> To paties sprendimo 55 ir 56 punktai.

<sup>47</sup> 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Steinike & Weinlig prieš Vokietijos Federacinę Respubliką*, C-78/76, Rink. p. I-00595, 21 punktas.

<sup>48</sup> 2002 m. kovo 7 d. Sprendimo *Italijos Respublika prieš Komisiją*, C-310/99, Rink. p. I-02289, 65 punktas.

<sup>49</sup> 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, C-280/00, Rink. p. I-7747.

<sup>50</sup> Žr. minėto *Altmark* sprendimo 77–82 punktus.

nedidelė, negalima atmesti poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai tikimybės. Todėl oro uostams arba iš tokių oro uostų skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms skiriamas viešasis finansavimas gali padaryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

### **3.4. Oro uostų viešasis finansavimas ir rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas**

43. SESV 345 straipsnyje nustatyta, kad Sutartis jokių būdu nepažeidžia valstybių narių normų, reglamentuojančių nuosavybės sistemą. Taigi valstybės narės gali turėti įmonių ir joms vadovauti, gali įsigyti akcijų ar kitaip dalyvauti viešųjų ar privačiųjų įmonių veikloje.
44. Todėl šiose gairėse neatsižvelgiama nei į pagalbos gavėjų juridinį statusą, nei į jų priklausymą viešajam ar privačiajam sektoriui, tad bet kuri nuoroda į oro transporto bendroves ir oro uostus ar juos valdančias įmones susijusi su visų rūšių juridiniais asmenimis.
45. Siekiant įvertinti, ar įmonė turėjo naudos dėl ekonominio pranašumo, taikomas „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testas. Šis vertinimas turėtų būti pagrįstas tuo metu, kai buvo teikiamas viešasis finansavimas, turėta informacija ir pokyčiais, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, ir atliekant vertinimą neturėtų būti remiamasi vėlesne padėtimi pagrįsta analize<sup>51</sup>.
46. Todėl, kai oro uosto valdytojui skiriamas viešasis finansavimas, Komisija, vertindama, ar toks finansavimas atitinka pagalbos kriterijus, atsižvelgia į tai, ar panašiomis aplinkybėmis privatus veiklos vykdytojas, atsižvelgęs į rentabilumo perspektyvas ir atmetęs bet kokius socialinio pobūdžio, regioninės politikos ir sektorinius motyvus<sup>52</sup>, būtų suteikęs tokį patį finansavimą. Viešasis finansavimas, suteiktas aplinkybėmis, atitinkančiomis įprastas rinkos sąlygas, nelaikomas valstybės pagalba<sup>53</sup>.
47. Be to, Teismas yra nusprendęs, kad viešojo sektoriaus investuotojo elgesys gali būti lyginamas su privačiojo sektoriaus investuotojo, kuris vadovaujasi ilgalaikio pelningumo perspektyvomis, elgesiu<sup>54</sup> investicijų naudojimo laikotarpiu. Į šiuos aspektus ypač svarbu atsižvelgti vertinant investicijas į infrastruktūrą. Vertinant oro uosto valdytojo pelningumą atsižvelgiama į oro uosto pajamas, kaip apibrėžta I priede.
48. Todėl vertinant, ar viešasis oro uostų finansavimas atitinka „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygas, turėtų būti vadovaujama finansavimą teikiančio subjekto patikimomis *ex ante* pelningumo perspektyvomis<sup>55</sup>. Verslo plano nebuvimas rodo, kad gali būti neįvykdytos „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygos. Jeigu nėra verslo plano,

<sup>51</sup> Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktas.

<sup>52</sup> 1999 m. sausio 21 d. Sprendimo sujungtose bylose *Neue Maxhütte Stahlwerke ir LECH Stahlwerke prieš Komisiją*, T-129/95, T-2/96 ir T-97/96, Rink. p. II-17, 120 punktas. Taip pat žr. 1986 m. liepos 10 d. Sprendimo *Belgijos Karalystė prieš Komisiją*, C-40/85, Rink. p. 02321, 13 punktą.

<sup>53</sup> Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktas. Taip pat žr. 1991 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 20 punktą.

<sup>54</sup> 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją (Alfa Romeo)*, C-305/89, Rink. p. I-1603, 20 punktas. 2003 m. kovo 6 d. Sprendimas *Westdeutsche Landesbank Girozentrale prieš Komisiją*, T-228/99, Rink. p. II-435, 250–270 punktai.

<sup>55</sup> Žr. Komisijos sprendimą byloje C25/2007 – Suomija – „Tampere Pirkkala“ oro uostas ir „Ryanair“ (dar nepaskelbtas OL).

valstybės narės gali pateikti analizę arba vidinius dokumentus, gautus iš valdžios institucijų arba iš atitinkamo oro uosto ir aiškiai rodančius, kad prieš skiriant viešąjį finansavimą atlikta analizė ir kad iš jos rezultatų matyti, jog įvykdytos rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo testo sąlygos.

49. Oro uostai gali padėti skatinti vietos plėtrą ar gerinti tam tikros vietovės pasiekiamumą. Tačiau, vertinant, ar įvykdytos „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygos, į regioninius ar politinius veiksnius atsižvelgti negalima<sup>56</sup>. Tačiau į šiuos veiksnius, esant tam tikroms sąlygoms, vis dėlto gali būti atsižvelgta, kai vertinamas pagalbos suderinamumas su vidaus rinka.

### **3.5. Oro uostų ir oro transporto bendrovių finansiniai ryšiai**

50. Kai oro uosto valdytojas disponuoja viešaisiais ištekliais, į pagalbą oro uosto paslaugomis besinaudojančiai oro transporto bendrovei gali būti, iš principo, neatsižvelgiama, jei oro uosto valdytojo ir oro transporto bendrovės ryšiai atitinka „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygas. Paprastai taip būna, kai:

- (1) oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą (žr. 3.5.1 skirsnį) arba
- (2) atlikus *ex ante* analizę matyti, kad oro uosto paslaugų kaina yra tokia, kad oro uosto valdytojo kapitalo grąža bus pagrįsta (žr. 3.5.2 skirsnį).

#### *3.5.1. Palyginimas su rinkos kaina*

51. Vienas iš būdų, kaip įvertinti, ar oro transporto bendrovėms teikiama pagalba, – nustatyti, ar oro uosto valdytojo tam tikrai oro transporto bendrovei nustatyta kaina atitinka rinkos kainą. Remiantis žinomomis atitinkamomis rinkos kainomis ir atsižvelgiant į toliau nurodytus elementus, gali būti nustatytas tinkamas lyginamasis dydis.
52. Kad būtų galima nustatyti lyginamąjį dydį, pirmiausia reikia atrinkti palyginamus oro uostus, įprastomis rinkos sąlygomis teikiančius palyginamas paslaugas.
53. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad dabar didžioji dauguma ES oro uostų gauna viešąjį finansavimą investicinėms ir veiklos išlaidoms padengti. Dauguma šių oro uostų gali išlikti rinkoje tik su sąlyga, kad gaus viešojo sektoriaus paramą.
54. Valdžios institucijos tradiciškai laiko valstybinius oro uostus vietos plėtrai skatinti skirta infrastruktūra, o ne pagal rinkos taisykles veikiančiomis įmonėmis. Todėl šių oro uostų kainos paprastai nustatomos neatsižvelgiant į rinkos veiksnius (ypač į patikimas *ex ante* pelningumo perspektyvas) – daugiausia atsižvelgiama į socialinius ar regioninius veiksnius.
55. Net jei kai kurie oro uostai yra privačios nuosavybės arba valdomi privataus subjekto neatsižvelgiant į socialinius ar regioninius veiksnius, šių oro uostų nustatytoms kainoms labai didelį poveikį gali daryti daugumos iš viešojo sektoriaus lėšų finansuojamų oro uostų valdytojų taikomos kainos, nes į šias kainas oro transporto bendrovės atsižvelgia derybose su privačios nuosavybės arba privataus subjekto valdomais oro uostais.

---

<sup>56</sup> 1999 m. sausio 21 d. Sprendimo sujungtose bylose *Neue Maxhütte Stahlwerke ir LECH Stahlwerke prieš Komisiją*, T-129/95, T-2/96 ir T-97/96, Rink. p. II-17, 120 punktą. Taip pat žr. 1986 m. liepos 10 d. Sprendimo *Belgijos Karalystė prieš Komisiją*, C-40/85, Rink. p. 02321, 13 punktą.

56. Tokiomis aplinkybėmis Komisija labai abejoja, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų valdytojų teikiamų paslaugų rinkos kainą. Ši padėtis gali pasikeisti ateityje, ypač po to, kai oro uostų viešajam finansavimui visa apimtimi bus pradėtos taikyti valstybės pagalbos taisyklės.
57. Bet kuriuo atveju Komisija mano, kad nustatant lyginamuosius dydžius turėtų būti lyginami oro uosto mokesčiai, taikomi lyginamuosiuose oro uostuose (tokių oro uostų skaičius turi būti pakankamas), kurių valdytojai veikia kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantys veiklos vykdytojai. Visų pirma turėtų būti naudojami šie rodikliai:
- (a) eismo intensyvumas;
  - (b) skrydžio rūšis (dalykinės, pramoginės kelionės ar išvykstamasis skrydis) ir santykinė krovinių svarba;
  - (c) atstumas nuo oro uosto iki didmiesčio;
  - (d) gyventojų skaičius oro uosto pasiekiamumo zonoje;
  - (e) aplinkinės teritorijos gerovės rodiklis (BVP vienam gyventojui);
  - (f) kitos geografinės vietovės, į kurias galima pritraukti keleivių.

### 3.5.2. *Ex ante pelningumo analizė*

58. Kadangi nei šiuo metu, nei visu pereinamuoju laikotarpiu nebus galima lengvai apibrėžti tinkamo lyginamojo dydžio, kuris būtinas norint nustatyti tikrąją oro uostų valdytojų teikiamų paslaugų rinkos kainą, Komisijos manymu, *ex ante* pelningumo perspektyvos yra tinkamiausias kriterijus, pagal kurį gali būti vertinamos oro uostų valdytojų atskiroms oro transporto bendrovėms suteiktos priemonės.
59. Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad kainų diferenciacija yra įprasta verslo praktika, jeigu ji atitinka visus kitus svarbius konkurencijos ir konkrečių sektorių teisės aktus<sup>57</sup>. Vis dėlto tokia diferencijuota kainų politika turėtų būti komerciniu atžvilgiu pateisinama, kad būtų laikomasi „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygų<sup>58</sup>. Siekiant įvertinti, ar oro transporto bendrovei oro uosto valdytojo suteikta priemonė atitinka „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygas, turėtų būti atsižvelgta į su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamas<sup>59</sup>, gautas vykdant oro transporto bendrovės veiklą, kaip ir į oro uostų mokesčius. Analogiškai – reikėtų atsižvelgti į visas oro uosto valdytojo patirtas išlaidas, susijusias su oro transporto bendrovės veikla oro uoste<sup>60</sup>. Tokios papildomos išlaidos turėtų apimti visų kategorijų išlaidas ar investicijas, pavyzdžiui,

<sup>57</sup> Atitinkamos nuostatos yra, be kita ko, SESV 101 ir 102 straipsniai, taip pat minėta Direktyva 2009/12 dėl oro uostų mokesčių arba vėlesni teisės aktai.

<sup>58</sup> Žr. Komisijos sprendimą byloje C12/2008 – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir „Ryanair“ susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24) ir Komisijos sprendimą byloje C25/2007 – Suomija – „Tampere Pirkkala“ oro uostas ir „Ryanair“ (dar nepaskelbta OL).

<sup>59</sup> Su oro susisiekimu nesusijusios veiklos pajamos – tai visų pirma mokesčiai už automobilių stovėjimą, patalpų nuomos parduotuvėms mokesčiai ir kt. Žr. 30 punktą.

<sup>60</sup> Sprendimo *Charleroi* 59 punktą.

papildomas personalo ir įrangos išlaidas, taip pat, priklausomai nuo priemonės aplinkybių, nuolaidas, su rinkodara susijusią paramą ar paskatų schemas<sup>61</sup>.

60. Komisija mano, kad oro uosto valdytojo oro transporto bendrovėms skirtos priemonės gali būti laikomos atitinkančiomis „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygas, jei dėl tų priemonių taikymo *ex ante* požiūriu pamažu didinamas oro uosto valdytojo pelningumas. Oro uosto valdytojas turėtų įrodyti, kad yra pajėgus padengti susitarimo su oro transporto bendrove (pvz., individualios sutarties ar bendros oro uostų mokesčių sistemos) taikymo išlaidas, išlaikydamas pagrįstą pelno maržą<sup>62</sup> ir remdamasis patikimomis vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvomis<sup>63</sup> susitarimo sudarymo metu. Tačiau į išlaidas, kurias oro uosto valdytojas vis tiek patirtų net tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove, neturi būti atsižvelgiama vertinant, ar įvykdytos „rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo“ testo sąlygos.

#### 4. VISUOTINĖS EKONOMINĖS SVARBOS PASLAUGŲ VIEŠASIS FINANSAVIMAS

61. Kai kuriais atvejais valdžios institucijos tam tikrą oro uostų valdytojų ar oro transporto bendrovių vykdomą ekonominę veiklą gali priskirti visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms (VESP), kaip apibrėžta SESV 106 straipsnio 2 dalyje ir su byla *Altmark* susijusiuose Teismo sprendimuose<sup>64</sup>, ir teikti kompensacijas už tokių paslaugų teikimą. Tokiais atvejais reikia vadovautis Komisijos komunikatu dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą<sup>65</sup> ir 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentu dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms<sup>66</sup>, kuriuose išaiškinta, kokiomis sąlygomis VESP viešasis finansavimas laikomas valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriama pagalba bus vertinama remiantis 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimu dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai,

<sup>61</sup> Taip pat bus atsižvelgiama į bet kokią viešojo sektoriaus paramą, naudojamą daliai įprastų oro uosto valdytojo išlaidų, susijusių su nagrinėjama priemone, kompensuoti. Tai bus daroma neatsižvelgiant į tai, ar tokia parama atitinkamai oro transporto bendrovei suteikiama tiesiogiai, ar per oro uosto valdytoją arba kitą subjektą (žr. 37 punktą).

<sup>62</sup> Pagrįsta pelno marža – tai „įprasta“ kapitalo grąžos norma, t. y. grąžos norma, kurios tipinė bendrovė reikalautų panašios rizikos investicijų atveju. Grąža matuojama kaip vidaus grąžos norma (VGN), susijusi su numatomais pinigų srautais, kurių atsiradimą lems aptariamoji priemonė ar susitarimas su oro transporto bendrove.

<sup>63</sup> Tai netrukdo numatyti, kad būsimas pelnas gali kompensuoti pradinius nuostolius.

<sup>64</sup> Žr. op. cit. Sprendimo C-280/00 86–93 punktus. VESP teikimui skiriamas viešasis finansavimas nėra susijęs su selektyviu pranašumu, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, jeigu įvykdytos šios keturios sąlygos: a) VESP skirto valstybinio finansavimo mechanizmo lėšų naudotojui turi būti oficialiai pavesta teikti VESP ir su tokiomis paslaugomis susiję įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti; b) kompensacijos apskaičiavimo parametrai turi būti nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai; c) kompensacija negali viršyti to, kas būtina, kad būtų padengtos visos VESP teikimo išlaidos (arba jų dalis), atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gautą vykdant tuos įpareigojimus; d) kai lėšų gavėjas nėra pasirenkamas pagal viešojo pirkimo procedūrą, kurią taikant sudaromos sąlygos teikti paslaugą taip, kad bendruomenė mokėtų mažiausią kainą, skiriamos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų, kurias veiksmingai valdoma tipinė įmonė patirtų vykdydama tuos įpareigojimus, analize, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną.

<sup>65</sup> OL C 8, 2012 1 11, p. 4–14, o toliau – VESP komunikatas.

<sup>66</sup> OL L 114, 2012 4 26, p. 8.



kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas<sup>67</sup>, ir Komisijos komunikatu dėl Europos Sąjungos bendrųjų nuostatų dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (2011 m.)<sup>68</sup>. Šie Komisijos dokumentai (VESP teisės aktų rinkinys) taip pat taikomi kompensacijoms, kurios skiriamos oro uostų valdytojams ir oro transporto bendrovėms. Tolesniuose skirsniuose bus tik pateikta pavyzdžių, kaip kai kurie VESP teisės aktų rinkinyje nustatyti principai taikomi atsižvelgiant į tam tikrus sektoriaus ypatumus.

#### **4.1. Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos oro uostų ir oro transporto sektoriuose samprata**

62. Pirmasis *Altmark* kriterijus – reikalavimas aiškiai apibrėžti VESP uždavinį. Šis reikalavimas sutampa su SESV 106 straipsnio 2 dalyje nustatytu reikalavimu<sup>69</sup>. Remiantis Teismo praktika<sup>70</sup>, įmonėms, kurioms pavesta teikti VESP, ta užduotis turi būti paskirta valdžios institucijos aktu. Komisija taip pat išaiškino<sup>71</sup>, kad veikla laikoma VESP, jei ji, kitaip nei įprasta ekonominė veikla, pasižymi ypatingomis savybėmis, ir kad valdžios institucijų siekiamas bendros svarbos tikslas negali būti vien tik skatinti tam tikrų ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrą, kaip numatyta SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte<sup>72</sup>.
63. Oro susisiekimo paslaugų srityje pareigos teikti viešąsias paslaugas gali būti nustatomos tik laikantis Reglamente (EB) Nr. 1008/2008 nustatytų sąlygų<sup>73</sup>. Ypač reikėtų pabrėžti, kad tokios pareigos gali būti nustatomos tik tam tikram maršrutui ar maršrutų grupei,<sup>74</sup> o ne bendram maršrutui, kuriuo skraidoma iš tam tikro oro uosto, miesto arba regiono. Be to, pareigos teikti viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu gali būti nustatomos tik tuo atveju, kai reikia patenkinti susisiekimo poreikius, kurių negalima tinkamai patenkinti vykdant skrydžius esamu oro maršrutu arba užtikrinant susisiekimą kitų rūšių transporto priemonėmis<sup>75</sup>.
64. Šiuo atžvilgiu reikėtų pabrėžti, kad atitiktis esminiams ir procedūriniais Reglamento Nr. 1008/2008 reikalavimams nereiškia, kad atitinkama (-os) valstybė (-s) narė (-s) neturi vertinti atitikties SESV 107 straipsnio 1 daliai.
65. Komisija mano, kad oro uostų sektoriuje svariai pagrįstais atvejais bendrąjį oro uosto valdymą galima laikyti VESP. Atsižvelgdama į 62 punkte išdėstytus principus,

<sup>67</sup> OL L7, 2012 1 11, p. 3–10, toliau – VESP sprendimas.

<sup>68</sup> OL C8, 2012 1 11, p. 15–22, toliau – VESP bendrosios nuostatos.

<sup>69</sup> 2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *British United Provident Association Ltd (BUPA) prieš Komisiją*, T-289/03, Rink. p. II-81, 171 ir 224 punktai.

<sup>70</sup> Žr. 2000 m. birželio 13 d. Sprendimo sujungtose bylose *EPAC – Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA prieš Komisiją*, T-204/97 ir T-270/97, Rink. p. II-2267, 126 punktą ir 2005 m. birželio 15 d. Sprendimo *Fred Olsen, SA prieš Komisiją*, T-17/02, Rink. p. II-2031, 186, 188–189 punktus.

<sup>71</sup> Žr. VESP komunikato 45 punktą.

<sup>72</sup> Žr. Sprendimo N 381/04 – Prancūzija, *Projet de réseau de télécommunications haut débit des Pyrénées-Atlantiques*, 53 punktą ir Komisijos sprendimą N 382/04 – Prancūzija, *Mise en place d'une infrastructure haut débit sur le territoire de la région Limousin (DORSAL)*.

<sup>73</sup> 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3–20), 16–18 straipsniai.

<sup>74</sup> Turi būti aiškiai nurodytas oro uostas, iš kurio išskrendama, ir oro uostas, į kurį skrendama (žr. Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 16 straipsnio 1 dalį).

<sup>75</sup> Visų pirma, Komisija mano, kad būtų sunku pateisinti pareigas teikti viešąsias paslaugas maršrutu, kuriuo skrendama į konkretų oro uostą, jei jau teikiamos tinkamos paslaugos į kitą oro uostą, kuris yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje. Žr. I priede pateiktą termino „pasiekiamumo zona“ apibrėžtį.

Komisija mano, kad tai įmanoma tik tokiu atveju: jei nebūtų oro uosto, dalis oro uosto potencialiai aptarnaujamos teritorijos būtų atskirta nuo likusios ES dalies, ir tokia atskirtis iš anksto nulemtų tos teritorijos socialinę ir ekonominę plėtrą. Atliekant tokį vertinimą turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į kitas transporto rūšis, visų pirma į greitųjų geležinkelių paslaugas ar jūrų maršrutus, kuriais plaukioja keltai. Tokiais atvejais valdžios institucijos oro uosto valdytojui gali nustatyti pareigą teikti viešąją paslaugą, t. y. užtikrinti, kad iš oro uosto būtų galima vykdyti komercinius skrydžius. Komisija visų pirma pažymi, kad tam tikri oro uostai yra svarbūs izoliuotų, nutolusių ar periferinių ES regionų regioniniam pasiekiamumui. Tai gali būti ypač aktualu atokiausiems regionams, nurodytiems SESV 349 straipsnyje, ir ES saloms ar kitoms vietovėms. Atsižvelgiant į vertinimą kiekvienu konkrečiu atveju ir priklausomai nuo ypatingų kiekvieno oro uosto ir regiono, su kuriuo jis padeda užtikrinti susisiekimą, ypatybių, gali būti ypač vertinga nustatyti VESP tuose oro uostuose.

66. Atsižvelgdama į konkrečius reikalavimus, susijusius su pareigomis teikti viešąsias paslaugas oro susisiekimo paslaugų sektoriuje<sup>76</sup>, ir į visišką oro transporto rinkų liberalizavimą, Komisija mano, kad oro uostų valdytojams nustatytos pareigos teikti viešąsias paslaugas neturėtų apimti komercinių oro susisiekimo paslaugų plėtojimo. Ypač pažymėtina, kad kompensacija už viešosios paslaugos teikimą, skiriama oro uosto valdytojui VESP teikimo išlaidoms padengti, neturėtų padaryti poveikio jo suinteresuotumui užmegzti komercinius ryšius su oro transporto bendrovėmis.

#### **4.2. Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiamos pagalbos suderinamumas su vidaus rinka**

67. Jei vienas iš suvestinių *Altmark* sprendime išdėstytų kriterijų neįvykdomas, kompensacija už viešąją paslaugą suteikia ekonominį pranašumą jos gavėjui, tad ji gali būti laikoma valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Tokia valstybės pagalba, teikiama kaip kompensacija už viešąją paslaugą įmonėms, kurioms pavesta teikti VESP (pagal 63–66 punktus), gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka, jeigu įvykdyti SESV 106 straipsnio 2 dalies taikymui skirti suderinamumo kriterijai.
68. Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiamai valstybės pagalbai netaikomas SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti, jeigu VESP sprendime nustatyti reikalavimai įvykdyti. VESP sprendimas taikomas kompensacijai už viešosios paslaugos teikimą, suteiktai:
- (1) oro uostų valdytojams oro uostų, kurių vidutinis metinis keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių<sup>77</sup>, atžvilgiu pavedimo teikti VESP galiojimo laikotarpiu ir
  - (2) oro transporto bendrovėms oro maršrutų į salas, kai vidutinis metinis keleivių srautas neviršija 300 000 keleivių, atžvilgiu<sup>78</sup>.

<sup>76</sup> Žr. 64 punktą ir Reglamento Nr. 1008/2008 12 konstatuojamąją dalį bei 16–18 straipsnius.

<sup>77</sup> Šis ribinis dydis nustatomas skaičiuojant į vieną pusę skrendančius keleivius, t. y. keleivis, skrendantis iš oro uosto ir atgal į jį, būtų skaičiuojamas du kartus.

<sup>78</sup> Šis ribinis dydis nustatomas skaičiuojant į vieną pusę skrendančius keleivius, t. y. keleivis, skrendantis į salą ir atgal, būtų skaičiuojamas du kartus. Jis taikomas pavieniams maršrutams, vykdomiems iš oro uosto saloje į oro uostą žemyne (ir priešinga kryptimi).

69. Valstybės pagalba, kuriai netaikomas VESP sprendimas, gali būti pripažinta suderinama su SESV 106 straipsnio 2 dalimi, jeigu įvykdytos VESP bendrųjų nuostatų sąlygos. Tačiau reiktų pažymėti, kad atliekant vertinimą pagal VESP sprendimą ir bendrąsias nuostatas, pirmiau nurodyti aspektai, susiję su oro uostų valdytojams ar oro transporto bendrovėms nustatytų pareigų teikti viešąsias paslaugas apibrėžimu (žr. 63–66 punktus), bus taikomi, laikantis galiojančių taisyklių.

## **5. PAGALBOS SUDERINAMUMAS PAGAL SESV SUTARTIES 107 STRAIPSNIO 3 DALIES C PUNKTĄ**

70. Jei oro uostams<sup>79</sup> skiriamas viešasis finansavimas ir (arba) oro transporto bendrovėms skiriamas viešasis finansavimas atitinka valstybės pagalbos kriterijus, tokia pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jeigu ji atitinka oro uostams skiriamos pagalbos suderinamumo kriterijus, minimus 5.1 skirsnyje, ir oro transporto bendrovėms skiriamos pagalbos kriterijus, minimus 5.2 skirsnyje. Oro transporto bendrovėms skiriamos valstybės pagalbos priemonės, dėl kurių pamažu mažinamas oro uosto valdytojo pelningumas (žr. 61 punktą), turi būti laikomos nesuderinamomis su vidaus rinka, išskyrus atvejus, kai įvykdytos pagalbos veiklai pradėti sąlygos.

71. Atlikdama vertinimą pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą Komisija užtikrina, kad teigiamas valstybės pagalbos priemonės poveikis bendros svarbos tikslo siekimui būtų didesnis už galimą neigiamą šalutinį poveikį, pvz., prekybos ir konkurencijos iškraipymą. Vertinimas atliekamas dviem etapais.

72. Pirmą, kiekviena pagalbos priemonė turi atitikti septynias būtinas sąlygas. Jei kuri nors iš toliau nurodytų sąlygų neįvykdoma, pagalba pripažįstama nesuderinama su vidaus rinka:

- (1) indėlis į aiškiai nustatyto bendros svarbos tikslo siekimą ir rinkos priemonių nepakankamumas siekiant to tikslo;
- (2) valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas;
- (3) skatinamojo poveikio buvimas;
- (4) proporcingumas arba pagalbos apribojimas iki mažiausio būtino dydžio;
- (5) netinkamo neigiamo poveikio vengimas;
- (6) skaidrumas, kaip apibūdinta 8.2 skirsnyje.

73. Antra, jeigu visos būtinos sąlygos įvykdytos, Komisija paprastai lygina teigiamą pagalbos priemonės poveikį siekiant bendros svarbos tikslo ir galimą neigiamą poveikį.

74. Komisija mano, kad aviacijos rinkoje prognozuojamas teigiamas pagalbos poveikis nusveria jos galimą neigiamą poveikį, jeigu visos 5.1 ir 5.2 skirsniuose nustatytos sąlygos bendrai įvykdytos. Todėl tų sąlygų įvykdymas reiškia, kad pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

---

<sup>79</sup> Šiame kontekste ir 5 skirsnyje terminas „oro uostas“ žymi „oro uosto valdytoją“ ir (arba) „oro uosto savininką“ arba atitinkamai „oro uosto infrastruktūrą“. Oro uosto valdytojas ir oro uosto savininkas nebūtinai turi būti tas pats subjektas.

75. Kai įmanoma, valstybės narės raginamos rengti nacionalines programas, kurios atspindėtų pagrindinius viešojo finansavimo principus, ir nurodyti svarbiausias numatomo viešojo oro uostų finansavimo ypatybes. Pagrindų schemomis užtikrinama viešųjų lėšų naudojimo darna, mažinama administracinė našta mažesnėms pagalbą teikiančioms institucijoms ir skatinama sparčiau įgyvendinti individualios pagalbos priemonės. Be to, valstybės narės raginamos pateikti aiškias valstybės pagalbos skyrimo regioniniams oro uostams ir tuos oro uostus naudojančioms oro transporto bendrovėms gaires.

## **5.1. Pagalba oro uostams**

### *5.1.1. Investicinė pagalba oro uostams*

76. Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą investicinė pagalba (kaip individuali pagalba arba kaip pagalba pagal pagalbos schemą) oro uostams laikoma suderinama su vidaus rinka, jei yra įvykdyti visi toliau nurodyti reikalavimai.

(a) Indėlis į aiškiai nustatyto bendros svarbos tikslo siekimą ir rinkos priemonių nepakankamumas siekiant to tikslo

77. Laikoma, kad oro uostams skiriama investicinė pagalba padeda siekti visuotinės svarbos tikslo, jei ji:

- (1) naudojama prieigos punktam, iš kurių vykdomi skrydžiai tarp Europos šalių ir taip didinamas Europos piliečių judumas, steigti arba
- (2) padeda kovoti su oro transporto spūstimis didžiuosiuose Europos oro uostuose, arba
- (3) skatina regioninę plėtrą.

78. Siekiant įvertinti, ar valstybės pagalba veiksmingai padeda siekti bendros svarbos tikslo, visų pirma reikia įvertinti spręstiną problemą. Valstybės pagalba pirmiausia turėtų būti skiriama tais atvejais, kai tokia pagalba gali padėti iš esmės pagerinti padėtį, t. y. padaryti tai, ko pasiekti neįmanoma rinkos priemonėmis.

79. Sąlygos, kuriomis mažesni oro uostai plėtoja savo paslaugas ir bando pritraukti privačiojo sektoriaus lėšų investicijoms į infrastruktūrą, dažnai būna ne tokios palankios kaip didžiausių Europos oro uostų. Be to, oro transporto bendrovės ne visuomet yra pasirengusios be atitinkamų skatinimo priemonių prisiimti riziką pradėti skrydžius naujais maršrutais iš nežinomų ir neišbandytų oro uostų. Dėl šių priežasčių dabartinėmis rinkos sąlygomis mažesniems oro uostams gali būti sunku be viešojo finansavimo užtikrinti savo investicijų ir veiklos finansavimą.

80. Tai, ar dėl didelių nuolatinių išlaidų viešojo sektoriaus lėšomis reikės finansuoti naują infrastruktūrą ar pakeisti ir prižiūrėti esamą infrastruktūrą<sup>80</sup>, priklausys nuo oro uosto dydžio, ir paprastai tokio finansavimo reikės mažesniems oro uostams. Komisija mano, kad dabartinėmis rinkos sąlygomis galima išskirti toliau nurodytas oro uostų kategorijas<sup>81</sup> ir jų santykinę finansinį pajėgumą:

- (1) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių, gali būti nepajėgūs didžiąja dalimi padengti savo kapitalo išlaidų ir veiklos išlaidų;

<sup>80</sup> Nuo 70 % iki 90 % oro uostų išlaidų yra nuolatinės.

<sup>81</sup> Šių gairių taikymo tikslais oro uostų kategorijos nustatytos remiantis turimais sektoriaus duomenimis.

- (2) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 200 000–1 mln. keleivių, paprastai yra nepajėgūs didžiaja dalimi padengti savo kapitalo išlaidų, tačiau apskritai turėtų būti pajėgūs padengti dalį savo veiklos išlaidų;
- (3) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 1–3 mln. keleivių, remiantis vidutiniais skaičiavimais, turėtų būti pajėgūs padengti didesniąją dalį savo veiklos išlaidų ir dalį kapitalo išlaidų;
- (4) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 3–5 mln. keleivių, iš esmės turėtų būti pajėgūs didžiaja dalimi padengti visas savo išlaidas (įskaitant veiklos išlaidas ir kapitalo išlaidas), tačiau tam tikromis su konkrečiu atveju susijusiomis sąlygomis viešojo sektoriaus parama gali būti reikalinga daliai jų kapitalo išlaidų finansuoti;
- (5) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių, paprastai yra pelningi ir pajėgūs padengti visas savo išlaidas.

81. Tačiau nepelningų oro uostų veiklos dubliavimasis arba papildomų nepanaudotų pajėgumų atsiradimas nepadeda siekti bendros svarbos tikslo. Jeigu investiciniu projektu visų pirma siekiama padidinti oro uosto pajėgumus, nauja infrastruktūra vidutinės trukmės laikotarpiu turi patenkinti prognozuojamus oro transporto bendrovių, keleivių ir krovinių siuntėjų poreikius oro uosto pasiekiamumo zonoje<sup>82</sup>. Pradinės investicijos, kurių vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvos, susijusios su esamos infrastruktūros naudojimu pasiekiamumo zonoje, yra prastos arba kurios tokias perspektyvas pablogina, negali būti laikomos padedančiomis siekti bendros svarbos tikslo.

82. Atitinkamai Komisija turės abejonių dėl vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvų, susijusių su oro uosto, kuris yra esamo oro uosto pasiekiamumo zonoje<sup>83</sup> infrastruktūros naudojimu, jei esamas oro uostas neveikia visu arba beveik visu pajėgumu. Naudojimo vidutinės trukmės laikotarpiu perspektyvoms pagrįsti turėtų būti pateiktos patikimos keleivių ir krovinių vežimo prognozės, įtrauktos į *ex ante* verslo planą, ir jas numatant turi būti nurodytas galimas investicijų poveikis esamos infrastruktūros (pavyzdžiui, kito oro uosto ar kitų transporto rūšių, visų pirma greitųjų traukinių tinklo) naudojimui.

(b) Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas

83. Pagalbos priemonė nebus laikoma suderinama su vidaus rinka, jeigu naudojant kitas mažiau rinką iškraipiančias politikos priemones ar pagalbos priemones galima pasiekti tą patį tikslą.

84. Valstybės narės gali rinktis skirtingas politikos priemones ir pagalbos rūšis. Apskritai, jei valstybė narė apsvarstė kitas galimas politikos priemones ir jei tokios atrankinės priemonės kaip dotacijos pavidalo valstybės pagalba naudojimas palygintas su mažiau konkurenciją iškraipiančių rūšių pagalba (pavyzdžiui, paskolomis, garantijomis arba grąžintiniais avansais), pagalbos priemonės laikomos tinkamomis.

(c) Skatinamojo poveikio buvimas

85. Oro uoste įgyvendintinas investicinis projektas gali būti savaime ekonomiškai patrauklus. Todėl būtina patikrinti, ar investicijų nebūtų imtasi arba nebūtų imtasi

<sup>82</sup> Žr. I priede pateiktą termino „pasiekiamumo zona“ apibrėžtį.

<sup>83</sup> Žr. I priede pateiktą termino „pasiekiamumo zona“ apibrėžtį.

tokiu pat mastu be valstybės pagalbos. Jei tai pasitvirtins, Komisija manys, kad pagalbos priemonė turi skatinamąjį poveikį.

86. Skatinamasis poveikis nustatomas atlikus priešingosios padėties tyrimą, t. y. lyginamas numatomos veiklos mastas su pagalba ir be pagalbos.

87. Kai nėra duomenų apie priešingą padėtį, gali būti daroma prielaida dėl skatinamojo poveikio, kai yra finansavimo trūkumas (trūkstamos lėšos kapitalo išlaidoms finansuoti), t. y. investicinės išlaidos viršija tikėtinų veiklos pajamų iš investicijų grynąją dabartinę vertę, remiantis *ex ante* verslo planu.<sup>84</sup>

(d) Tinkamos finansuoti išlaidos

88. Didžiausia leidžiama valstybės pagalbos suma nurodoma procentine (%) tinkamų finansuoti išlaidų dalimi (didžiausias pagalbos intensyvumas). Tinkamomis finansuoti išlaidomis laikomos išlaidos, susijusios su pradinėmis investicijomis į oro uosto infrastruktūrą (įskaitant planavimo išlaidas), antžeminių paslaugų infrastruktūrą ir oro uosto įrangą. Investicijų į su oro susisiekimu nesusijusią veiklą (visų pirma, automobilių stovėjimo, viešbučių, restoranų ir biurų) išlaidos nėra laikomos tinkamomis finansuoti išlaidomis.<sup>85</sup>

89. Investicinės išlaidos, susijusios su antžeminių paslaugų teikimu, kai tas paslaugas teikia pats oro uostas, nėra tinkamos finansuoti.<sup>86</sup>

(e) Proporcingumas (pagalba apribojama mažiausiu būtinu ir didžiausiu leidžiamu pagalbos intensyvumu)

90. Oro uostams skiriamos investicinės pagalbos atveju valstybės pagalbos proporcinga suma neturi viršyti papildomų išlaidų (neįskaičiuojant papildomų pajamų), kurios patiriamos vykdant remiamą projektą / veiklą, o ne kitą projektą / veiklą, kuri (kurią) pagalba gavėjas būtų vykdęs priešingo scenarijaus atveju, t. y. jei nebūtų gavęs pagalbos. Kai neturima informacijos apie priešingą padėtį, proporcinga valstybės pagalbos suma neturi viršyti trūkstamų lėšų investiciniam projektui finansuoti (trūkstamų lėšų kapitalo išlaidoms finansuoti), kurių suma apskaičiuojama remiantis *ex ante* verslo planu, t. y. apskaičiuojamas investicinių išlaidų ir tikėtinų veiklos pajamų iš investicijų grynosios dabartinės vertės (GDV) skirtumas. Investicinės pagalbos atveju šis verslo planas turėtų apimti turto ekonominio naudojimo laikotarpį.

91. Kadangi trūkstamų finansavimo lėšų suma priklausys nuo oro uosto dydžio, o paprastai tokių lėšų daugiau reikia mažesniems oro uostams, Komisija, siekdama užtikrinti bendrą proporcingumą, naudos įvairių normų didžiausią leidžiamą pagalbos intensyvumą. Pagalbos intensyvumas negalės viršyti didžiausio leidžiamo investicinės pagalbos intensyvumo ir bet kuriuo atveju neturėtų viršyti faktinių trūkstamų lėšų investiciniam projektui finansuoti.

92. Toliau pateiktoje lentelėje apibendrintos didžiausio leidžiamo pagalbos intensyvumo normos, priklausančios nuo oro uosto dydžio, kuris matuojamas pagal keleivių skaičių per metus:<sup>87</sup>

<sup>84</sup> Tai netrukdo numatyti, kad būsimas pelnas gali kompensuoti pradinius nuostolius.

<sup>85</sup> Tokios veiklos finansavimui šios gairės netaikomos, nes tokia veikla yra nesusijusi su transportu, todėl ji bus vertinama remiantis atitinkamomis sektoriaus ir bendrosiomis taisyklėmis.

<sup>86</sup> Šios gairės netaikomos už antžeminių paslaugų teikimą skiriamai pagalbai, kad ir kas jas teiktų – pats oro uostas, oro transporto bendrovė ar antžeminių paslaugų teikėjas trečiosioms šalims; tokia pagalba bus vertinama pagal atitinkamas bendrąsias taisykles.

Oro uosto dydis, nustatomas pagal vidutinį keleivių srautą (keleivių skaičių per metus)	Didžiausias investicinės pagalbos intensyvumas
> 5 mln.	0% (pagalba neleidžiama)
3–5 mln.	ne daugiau kaip 25% (tik gražintinas avansas)
1–3 mln.	ne daugiau kaip 50%
<1 mln.	ne daugiau kaip 75%

(f) Neigiamas poveikis

93. Kai kurios pagalbos priemonės iškraipo konkurenciją labiau nei kitos. Visų pirma, nepelningų oro uostų veiklos dubliavimasis arba papildomų nepanaudotų pajėgumų atsiradimas esamos infrastruktūros pasiekiamumo zonoje galėtų labai iškraipyti konkurenciją. Todėl Komisija, iš esmės, turės abejonių dėl pradinių investicijų į oro uosto infrastruktūrą oro uoste, kuris yra esamo oro uosto pasiekiamumo zonoje, suderinamumo su vidaus rinka<sup>88</sup>, jei esamas oro uostas neveikia visu arba beveik visu pajėgumu.
94. Be to, siekiant išvengti neigiamo pagalbos poveikio, kuris gali atsirasti tais atvejais, kai oro uostai susiduria su nedideliais biudžeto apribojimais<sup>89</sup>, investicinė pagalba, kurios paskirtis – finansuoti pradines investicijas oro uostuose, kuriuose keleivių srautas neviršija 3 mln. keleivių, gali būti teikiama arba kaip iš anksto nustatyta suma tinkamoms finansuoti investicinėms išlaidoms padengti, arba kaip metinės išmokos kapitalo išlaidoms kompensuoti.
95. Investicinė pagalba, kurios paskirtis – finansuoti pradines investicijas oro uostuose, kuriuose keleivių srautas viršija 3 mln. keleivių, suteikiama tik kaip gražintinas avansas. Gražintinas avansas – tinkamų finansuoti išlaidų procentinė dalis – negali viršyti šiame skirsnyje nurodyto šiame dokumente nurodyto didžiausio pagalbos intensyvumo. Gražintino avanso sutartyje turi būti išsamiai apibrėžtos lėšų gražinimo sėkmingo projekto įgyvendinimo atveju sąlygos. Toks sėkmingas įgyvendinimas turi būti aiškiai apibūdintas iš anksto.
96. Sėkmingo projekto įgyvendinimo mastas gali būti įvertintas atsižvelgiant į projekto vidaus grąžos normą<sup>90</sup>, kuri turi būti nustatyta iš anksto. Investicinis projektas gali

<sup>87</sup> Faktinis vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pranešta apie pagalbą arba kuriais ji faktiškai suteikta ar išmokėta, jei tai pagalba, apie kurią nereikia pranešti. Jei tai naujai įsteigtas oro uostas, turėtų būti atsižvelgiama į prognozuojamą vidutinį metinį keleivių srautą per dvejus finansinius metus nuo komercinio keleivinio oro susisiekimo vykdymo pradžios. Šie ribiniai dydžiai susiję su į vieną pusę skrendančių keleivių skaičiavimu. Tai reiškia, kad keleivis, skrendantis, pavyzdžiui, į oro uostą ir atgal, būtų skaičiuojamas du kartus; tai taikoma pavieniams maršrutams.

<sup>88</sup> Žr. 5.1.1 skirsnio a punktą.

<sup>89</sup> Tais atvejais, kai pagalba turi būti nustatoma remiantis *ex post* skaičiavimais (turimas deficitas iš karto padengiamas), oro uostai gali būti nelabai suinteresuoti riboti išlaidas ir taikyti tokius oro uostų mokesčius, kurių užtenka išlaidoms padengti.

<sup>90</sup> Vidaus grąžos norma gali būti nustatyta remiantis lyginamaisiais dydžiais, kurių paprastai laikosi oro uostų sektorius, arba visos bendrovės kapitalo išlaidomis.

būti laikomas sėkmingu, jeigu jo faktinė vidaus grąžos norma viršija iš anksto nustatytą vidaus grąžos normą. Sėkmingo projekto įgyvendinimo atveju pagalbos priemonėje turi būti numatyta, kad avansas bus grąžinamas proporcingai sėkmingai įgyvendintai projekto daliai, o palūkanų norma turi būti bent lygiavertė pamatinei palūkanų normai, taikomai atitinkamam oro uostui pagal Komisijos komunikatą dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo arba bet kurį minėtą komunikatą pakeičiantį komunikatą<sup>91</sup>. Jei projekto užbaigti nepavyksta, avanso grąžinti nereikia.

(g) Prieiga prie oro uosto

97. Oro uostu (įskaitant bet kokias pradines investicijas, kurioms finansuoti skiriama pagalba) gali naudotis visi potencialūs naudotojai, t. y. jis nėra skirtas vienam konkrečiam naudotojui. Fizinio pajėgumų apribojimo atveju pagalba turėtų būti skiriama vadovaujantis tinkamais, objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai

98. Komisija priims pranešimus apie investicinės pagalbos schemas oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 3 mln. keleivių, finansuoti.
99. Vertinant pagalbos schemą bus laikoma, kad su pagalbos reikalingumu, skatinamuoju poveikiu ir proporcingumu susijusios sąlygos yra įvykdytos, jeigu valstybė narė yra įsipareigojusi skirti individualią pagalbą pagal patvirtintą pagalbos schemą tik po to, kai patikrins, ar įvykdytos visos sąlygos, nustatytos 5.1.1 skirsnio a–g punktuose. Be to, pagal schemą skirtos pagalbos atveju su projektu susiję darbai neturi prasidėti, kol nepriimtas valdžios institucijų sprendimas skirti pagalbą.
100. Dėl didesnio konkurencijos iškreipimo pavojaus apie toliau nurodytas pagalbos priemones visada turėtų būti pranešama atskirai:
- a) investicinė pagalba, skirta oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas viršija 3 mln. keleivių;
  - b) investicinė pagalba, naudojama finansuoti mišrią keleivių ir krovinių vežimo veiklą vykdančią oro uostą, per kurį buvo vežama 200 000 tonų krovinių per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais pranešta apie pagalbą;
  - c) investicinė pagalba, kuria siekiama įkurti naują keleivinį oro uostą (įskaitant esamo aerodromo pertvarkymą į keleivinį oro uostą);
  - d) investicinė pagalba, kurios paskirtis – įsteigti arba išplėsti oro uostą, esantį toje pačioje pasiekiamumo zonoje, ne toliau kaip 100 kilometrų atstumu arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu iš esamo oro uosto.

5.1.2. Veiklos pagalba oro uostams

101. Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą veiklos pagalba (kaip individuali pagalba arba kaip pagalba pagal pagalbos schemą) oro uostams laikoma suderinama su vidaus rinka pereinamuoju laikotarpiu, jei yra įvykdyti visi toliau nurodyti reikalavimai.

---

<sup>91</sup> OLC 14, 2008 1 19, p. 6.



(a) Oro uosto dydis

102. Metinis oro uosto keleivių srautas neviršija 3 mln. keleivių<sup>92</sup>.

(b) Skatinamojo poveikio buvimas

103. Veiklos pagalba turi skatinamąjį poveikį, jeigu tikėtina, kad negavus pagalbos atitinkamo oro uosto ekonominės veiklos mastas labai sumažėtų.

(c) Mažiausia būtina pagalba ir pagalbos sumos apskaičiavimas

104. Siekiant suteikti tinkamas paskatas veiksmingai valdyti oro uostą, pagalbos suma iš esmės turi būti *ex ante* nustatoma kaip nustatyto dydžio suma, apimanti numatomas trūkstamas lėšas veiklos išlaidoms finansuoti (nustatoma remiantis *ex ante* verslo planu), ir mokama pereinamuoju laikotarpiu, kuris yra ne ilgesnis kaip 10 metų. Dėl šių priežasčių bet koks *ex post* pagalbos sumos didinimas bus laikomas nesuderinamu su vidaus rinka.

105. Oro uosto verslo planas – tai gairės, kuriomis vadovujamasi pereinant prie visiško veiklos išlaidų padengimo pereinamojo laikotarpio pabaigoje. Kiekvienas oro uostas skirtingai pereis prie visiško veiklos išlaidų padengimo ir tas perėjimas priklausys nuo oro uosto finansinės būklės pereinamojo laikotarpio pradžioje. Pereinamasis laikotarpis prasideda [pereinamojo laikotarpio pradžia].

106. Pradinė veiklos išlaidų padengimo norma nustatoma kaip trejų metų iki pereinamojo laikotarpio pradžios (t. y. 2011–2013 m.) vidurkis. Oro uostas palaipsniui didina šią pradinę veiklos išlaidų padengimo normą bent vidutiniškai 10 % per metus, kol pasiekama 100 % veiklos išlaidų padengimo norma. Pavyzdžiui, jeigu pradinė oro uosto veiklos išlaidų padengimo norma yra 60 %, ji kasmet didinama bent 10 % 4 metų laikotarpiu. Šiam laikotarpiui pasibaigus veiklos pagalba oro uostui nebeturi būti skiriama.

107. Ne vėliau kaip [praėjus 10 metų nuo pereinamojo laikotarpio pradžios] visi oro uostai turi būti pasiekę 100 % veiklos išlaidų padengimo normą, ir nuo tos dienos oro uostams skirti veiklos pagalbą nebebus leidžiama, išskyrus veiklos pagalbą, skiriamą pagal bendrąsias valstybės pagalbos taisykles.

(d) Prieiga prie oro uosto

108. Oro uostu gali naudotis visi potencialūs naudotojai, t. y. jis neskirtas vienam konkrečiam naudotojui. Fizinio pajėgumų apribojimo atveju pagalba turėtų būti skiriama vadovaujantis tinkamais, objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

(e) Laipsniškas pagalbos teikimo nutraukimas

109. Komisija patvirtins oro uostams skiriamą veiklos pagalbą pereinamuoju laikotarpiu, kuris bus ne ilgesnis nei 10 metų ir prasidės [pereinamojo laikotarpio pradžia].

Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai

<sup>92</sup> Faktinis vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pranešta apie pagalbą arba kuriais ji faktiškai suteikta ar išmokėta, jei tai pagalba, apie kurią nereikia pranešti. Jei tai naujai įsteigtas oro uostas, turėtų būti atsižvelgiama į prognozuojamą vidutinį metinį keleivių srautą per dvejus finansinius metus nuo komercinio keleivinio oro susisiekimo vykdymo pradžios. Šie ribiniai dydžiai susiję su į vieną pusę skrendančių keleivių skaičiavimu. Tai reiškia, kad keleivis, skrendantis, pavyzdžiui, į oro uostą ir atgal, būtų skaičiuojamas du kartus; tai taikoma pavieniams maršrutams.

110. Valstybės narės primygtinai raginamos vėčiau pranešti apie nacionalines schemas, pagal kurias veiklos pagalba skiriama oro uostams finansuoti, o ne apie individualios pagalbos priemones, skiriamas kiekvienam oro uostui. Tai turėtų sumažinti valstybėms narėms ir Komisijai tenkančią administracinę našą.
111. Dėl didesnio konkurencijos iškraipymo pavojaus apie toliau nurodytas pagalbos priemones visada turėtų būti pranešama atskirai:
- (1) veiklos pagalba, kurios paskirtis – finansuoti mišrią keleivių ir krovinių vežimo veiklą vykdančią oro uostą, per kurį buvo vežama 200 000 tonų krovinių per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais pranešta apie pagalbą;
  - (2) veiklos pagalba oro uostui, jei kiti oro uostai yra ne toliau kaip 100 kilometrų atstumu nuo esamo oro uosto arba tokiu atstumu, kuris iš esamo oro uosto įveikiamas per 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu.

Anksčiau skirta veiklos pagalba (t.y. pagalba, išmokėta iki pereinamojo laikotarpio pradžios)

112. Iki pereinamojo laikotarpio pradžios išmokėtai pagalbai (įskaitant pagalbą, išmokėtą iki šių gairių įsigaliojimo) a, e ir f sąlygos netaikomos. Tokia veiklos pagalba gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka visa nepadengtų veiklos išlaidų apimtimi, jei įvykdytos b ir d sąlygos.

**5.2. Oro transporto bendrovėms teikiama pagalba veiklai pradėti**

113. Viešasis finansavimas, skiriamas oro transporto bendrovėms tam, kad jos galėtų pradėti vykdyti skrydžius nauju maršrutu arba pereiti prie naujo dažnesnių skrydžių tvarkaraščio, ir gerinantis regiono pasiekiamumą bus laikomas suderinamu su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, jei įvykdytos visos šios sąlygos:
- (a) pagalba skiriama skrydžiams vykdyti maršrutais, jungiančiais oro uostą, kuriame metinis keleivių srautas yra mažesnis kaip 3 mln. keleivių, su kitu Europos bendrosios aviacijos erdvės<sup>93</sup> oro uostu. Šie apribojimai netaikomi maršrutams, kuriais skrydžiai vykdomi iš atokiausiuose regionuose esančių oro uostų į kaimynines trečiašias šalis. Pagalba maršrutams, kuriais skraidoma tarp oro uostų, kurių metinis keleivių srautas viršija 3 mln. keleivių<sup>94</sup>, gali būti svarstoma tik deramai pagrįstais išimtiniais atvejais, visų pirma tais atvejais, kai vienas iš oro uostų yra nutolusiame regione, pavyzdžiui, atokiausiame regione, saloje arba retai apgyvendintoje vietovėje. Jeigu susisiekimo

<sup>93</sup> Tarybos sprendimas 2006/682/EB dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių, Albanijos Respublikos, Bosnijos ir Hercegovinos, Bulgarijos Respublikos, Buvusiosios Jugoslavijos Respublikos Makedonijos, Islandijos Respublikos, Juodkalnijos Respublikos, Kroatijos Respublikos, Norvegijos Karalystės, Rumunijos, Serbijos Respublikos ir Jungtinių Tautų laikinosios administracijos misijos Kosove daugiašalio susitarimo dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės (EBAE) sukūrimo pasirašymo ir laikino taikymo, OL L 285, 2006 10 16, p. 1.

<sup>94</sup> Faktinis vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pranešta apie pagalbą arba kuriais ji faktiškai suteikta ar išmokėta, jei tai pagalba, apie kurią nereikia pranešti. Jei tai naujai įsteigtas oro uostas, turėtų būti atsižvelgiama į prognozuojamą vidutinį metinį keleivių srautą per dvejus finansinius metus nuo komercinio keleivinio oro susisiekimo vykdymo pradžios. Šie ribiniai dydžiai susiję su į vieną pusę skrendančių keleivių skaičiumi. Tai reiškia, kad keleivis, skrendantis, pavyzdžiui, į oro uostą ir atgal, būtų skaičiuojamas du kartus; tai taikoma pavieniams maršrutams.

paslaugos (pavyzdžiui, tarp dviejų miestų) bus teikiamos skraidinant nauju oro maršrutu arba pagal naują tvarkaraštį, tačiau toks susisiekimas jau įmanomas greitaisiais traukiniais arba kitu oro uostu toje pačioje pasiekiamumo zonoje<sup>95</sup> tokiomis pačiomis sąlygomis, tokiam oro maršrutui negali būti skiriama pagalba veiklai pradėti;

- (b) ilgalaikis perspektyvumas: *ex ante* verslo plane turėtų būti nustatyta, kad iš pagalbos lėšų finansuojamas maršrutas oro transporto bendrovei turėtų tapti pelningu be viešojo finansavimo po 24 mėnesių;
- (c) tinkamos finansuoti išlaidos ir intensyvumas: pagalba gali būti skiriama 50 % veiklos pradžios išlaidų, susijusių su nauju maršrutu arba nauju tvarkaraščiu, kuriame numatyti dažnesni skrydžiai, finansuoti ne ilgiau kaip 24 mėnesius. Tinkamos finansuoti išlaidos yra veiklos pradžios išlaidos, susijusios su nauju maršrutu arba nauju tvarkaraščiu, kuriame numatyti dažnesni skrydžiai;
- (d) nediskriminuojamas pagalbos skyrimas: kiekviena viešoji įstaiga, oro transporto bendrovei ketinanti teikti naujam maršrutui finansuoti skirtą pagalbą veiklai pradėti (tarpininkaujant oro uostui arba ne), apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visos suinteresuotosios oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti savo paslaugas;
- (e) kelių rūšių pagalbos sumavimas: pagalba veiklai pradėti negali būti sumuojama su kitų rūšių pagalba, skirta kokiam nors maršrutui finansuoti, įskaitant kitoje valstybėje išmokėtą pagalbą.

## **6. SOCIALINIO POBŪDŽIO PAGALBA PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 2 DALIES A PUNKTĄ**

114. Oro transporto paslaugų srityje teikiama socialinio pobūdžio pagalba laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies a punktą, jei įvykdyti visi šie reikalavimai<sup>96</sup>:

- (a) pagalba turi būti iš tikrųjų naudinga galutiniams vartotojams;
- (b) pagalba turi būti socialinio pobūdžio, t. y. ji, iš principo, turi būti taikoma tik tam tikrų kategorijų keleiviams, keliaujantiems tam tikru maršrutu (pvz., vaikams, neįgaliesiems, nedideles pajamas turintiems asmenims). Tačiau tais atvejais, kai toks maršrutas jungia nutolusias vietas, pavyzdžiui, atokiausius

<sup>95</sup> Žr. I priedą, kuriame apibrėžtas terminas „pasiekiamumo zona“.

<sup>96</sup> Žr. socialinio pobūdžio pagalbos individualiems vartotojams vertinimo pavyzdžius: 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimą Nr. 169/2006 – Jungtinė Karalystė – Pagalba socialinio pobūdžio oro susisiekimo paslaugoms Hailande ir Škotijos salose, OL C 272, 2006 11 9, p. 10; 2007 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimą Nr. 471/2007 – Portugalija – Keleiviams, gyvenantiems autonominiame Madeiros regione, ir studentams skiriamos socialinės išmokos už oro susisiekimo tarp žemyninės Portugalijos ir autonominio regiono paslaugas, OL C 46, 2008 2 19; ir 2011 m. sausio 5 d. Komisijos sprendimą Nr. 426/2010 – Prancūzija – Socialinio pobūdžio pagalba tam tikrų kategorijų keleiviams, kurie naudojami oro susisiekimo tarp Reunjono ir žemyninės Prancūzijos paslaugomis, 2011 3 5, OL C 71, p. 5.

regionus, salas ir retai apgyvendintas vietoves, pagalba galėtų būti skirta visiems to regiono gyventojams;

- (c) pagalba turi būti teikiama nediskriminuojant dėl paslaugų kilmės, tai reiškia, neatsižvelgiant į tai, kokia oro transporto bendrovė teikia paslaugas.

115. Komisija priims pranešimus apie socialinio pobūdžio pagalbos schemas.

## **7. SUMAVIMAS**

116. Pagal šias gaires nustatytos didžiausio pagalbos intensyvumo normos taikomos neatsižvelgiant į tai, ar parama remiamam projektui finansuojama tik iš valstybinių išteklių, ar ji iš dalies finansuojama Europos Sąjungos.

117. Pagal šias gaires leidžiama pagalba negali būti teikiama kartu su kitokia valstybės pagalba, *de minimis* pagalba ar kitų rūšių ES finansavimu, jei susumavus šių rūšių pagalbą pagalbos intensyvumas viršija nustatytąjį šiose gairėse.

## **8. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

### **8.1. Metinių ataskaitų teikimas**

118. Vadovaujantis 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 659/1999, nustatančiu išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles<sup>97</sup>, ir 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 794/2004<sup>98</sup>, įgyvendinančiu Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, valstybės narės Komisijai turi teikti metines ataskaitas. Metinės ataskaitos bus skelbiamos Komisijos interneto svetainėje.

### **8.2. Skaidrumas**

119. Komisijos nuomone, reikia imtis papildomų priemonių Europos Sąjungoje skiriamos valstybės pagalbos skaidrumui didinti. Visų pirma būtina imtis veiksmų ir užtikrinti, kad valstybės narės, ekonominės veiklos vykdytojai, suinteresuotieji visuomenės atstovai ir Komisija galėtų lengvai gauti visą informaciją apie visas taikomas pagalbos schemas aviacijos sektoriuje ir reikiamą informaciją apie individualios pagalbos priemones, suteiktas pagal tas schemas.

120. Valstybės narės pagrindinėje interneto svetainėje arba vienoje bendroje interneto svetainėje, kurioje pateikiama kelių interneto svetainių informacija, pateikia bent tokią informaciją apie valstybės pagalbos priemones: visą patvirtintos pagalbos schemas arba individualios pagalbos suteikimo sprendimo ir įgyvendinimo nuostatų tekstą, pagalbą teikiančios institucijos pavadinimą, pavienių gavėjų pavadinimus, pagalbos dydį, pagalbos intensyvumą ir numatomą projekto naudą regioninei plėtrai ir regiono pasiekiamumui. Tokia informacija skelbiama po pagalbos suteikimo sprendimo priėmimo, saugoma ne trumpiau kaip 10 metų ir turi būti prieinama plačiai visuomenei be apribojimų.

### **8.3. Stebėsena**

121. Valstybės narės privalo užtikrinti, kad būtų tvarkomi išsamūs įrašai apie visas priemones, susijusias su pagalbos teikimu. Šie duomenys turi apimti visą

<sup>97</sup> OL L 83, 1999 3 27, p. 1.

<sup>98</sup> OL L 140, 2004 4 30, p. 1.

informaciją, būtiną siekiant nustatyti, ar įvykdytos sąlygos, susijusios su (jei taikytina) tinkamomis finansuoti išlaidomis ir didžiausiu leidžiamu pagalbos intensyvumu. Šie įrašai turi būti saugomi 10 metų nuo pagalbos suteikimo dienos ir, Komisijai paprašius, jai pateikti.

#### **8.4. Tinkamos priemonės**

122. Per 12 mėnesių nuo gairių paskelbimo valstybės narės prireikus turėtų pataisyti savo taikomas schemas, kad jos atitiktų šias gaires.
123. Valstybės narės raginamos per du mėnesius nuo šių gairių paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* pranešti apie savo aiškų besąlyginį pritarimą šioms pasiūlytomis priemonėms. Nesulaukusi jokio atsakymo Komisija darys prielaidą, kad atitinkama valstybė narė su siūlomomis priemonėmis nesutinka.

#### **8.5. Taikymas**

124. Šios gairės bus taikomos nuo jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos ir pakeis Bendrijos gaires dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo teikiant valstybės pagalbą aviacijos sektoriuje<sup>99</sup>, taip pat Bendrijos gaires dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti<sup>100</sup>.
125. Atsižvelgdama į aviacijos sektoriaus plėtrą ir ypač į jo liberalizavimą, Komisija mano, kad jos pranešimo dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo<sup>101</sup> nuostatos neturėtų būti taikomos dar neišspręstoms byloms, susijusioms su neteisėta veiklos pagalba, oro uostams ir oro transporto bendrovėms suteikta iki šių gairių įsigaliojimo. Komisija šias gaires taikys visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba (pranešimai, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėta pagalba, apie kurią nepranešta) oro uostams ir oro transporto bendrovėms, net jeigu pagalba buvo suteikta iki šių gairių įsigaliojimo ir pereinamojo laikotarpio pradžios.
126. Investicinės pagalbos oro uostams atžvilgiu šios gairės bus taikomos investicinei pagalbai, apie kurią pranešta arba kuri suteikta po šių gairių įsigaliojimo. Investicinė pagalba, suteikta iki šių gairių įsigaliojimo, bus vertinama pagal 2005 m. aviacijos gaires.

#### **8.6. Persvarstymas**

127. Komisija gali įvertinti šias gaires bet kuriuo metu ir ne vėliau kaip praėjus septyneriems metams po šių gairių įsigaliojimo. Tas vertinimas bus grindžiamas faktine informacija ir plačių Komisijos inicijuotų konsultacijų, grindžiamų valstybių narių pateiktais duomenimis, rezultatais. Komisija visų pirma išanalizuos, kaip sekasi laipsniškai nutraukti veiklos pagalbos oro transporto bendrovėms ir oro uostams teikimą.
128. Pasitarusi su valstybėmis narėmis, Komisija, atsižvelgdama į svarbius konkurencijos politikos arba transporto politikos aspektus, gali iš dalies pakeisti šias gaires.

---

<sup>99</sup> OL C 350, 1994 12 10, p. 5.

<sup>100</sup> OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

<sup>101</sup> OL C 119, 2002 5 22, p. 22.

## **I PRIEDAS. APIBRĖŽTYS**

Toliau pateikiamos šiose gairėse vartojamų terminų apibrėžtys. Apibrėžtimis neribojami tolesni rinkos, technologijų ir reguliavimo pokyčiai.

**Pagalba** – bet kokia priemonė, atitinkanti visus SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus.

**Pagalbos intensyvumas** – bendra pagalbos suma, išreiškiama tinkamų finansuoti išlaidų procentine dalimi. Visi naudojami skaičiai turi būti nurodomi neatskaičius mokesčių ar kitų rinkliavų. Jei pagalba skiriama ne dotacijos pavidalu, pagalbos sumos vertė turi atitikti dotacijos vertę. Keliomis dalimis išmokama pagalba turi būti apskaičiuojama visa grynąja dabartine verte pirmosios išmokos dalies išmokėjimo metu, taikant atitinkamą Komisijos nustatytą orientacinę palūkanų normą vėlesnei vertei diskontuoti. Pagalbos intensyvumas apskaičiuojamas kiekvienam gavėjui.

**Oro transporto bendrovė** – bet kokia oro transporto bendrovė, turinti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių valstybės narės arba Europos bendrosios aviacijos erdvei priklausančios valstybės išduotą galiojančią licenciją teikti oro susisiekimo paslaugas.

**Oro uostų mokestis** – kaina arba rinkliava, kuri renkama oro uosto valdytojo naudai ir kurią moka oro uosto naudotojai už naudojimąsi įrenginiais ir paslaugomis, kuriuos suteikia tik oro uosto valdytojas ir kurie yra susiję su orlaivių nusileidimu, kilimu, apšvietimu ir stovėjimu, taip pat keleivių aptarnavimu ir krovinių tvarkymu. Šiose gairėse „oro uostų mokestis“ gali taip pat apimti mokesčius, mokamus už antžemines paslaugas ir mokesčius už centralizuotą antžeminių paslaugų infrastruktūrą.

**Oro uosto infrastruktūra** – infrastruktūra ir įranga, kurią naudodamas oro uosto valdytojas teikia oro uosto paslaugas oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams. Jai priskiriami kilimo ir tūpimo takai, terminalai, peronai, riedėjimo takai, centralizuota antžeminių paslaugų infrastruktūra ir visa kita infrastruktūra, kuri tiesiogiai naudojama oro uosto paslaugoms teikti. Tačiau oro uosto infrastruktūrai nepriskiriama infrastruktūra ir įranga, kuri pirmiausiai reikalinga su oro susisiekimu nesusijusiai veiklai vykdyti, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo aikštelės, parduotuvės ir restoranai.

**Oro uosto valdytojas** – ekonominę oro uosto paslaugų teikimo oro transporto bendrovėms veiklą vykdomas subjektas ar subjektų grupė.

**Oro uosto pajamos** – pajamos iš oro uosto mokesčių, atskaičiavus su rinkodaros rėmimu susijusią paramą ar kitas paskatas, kurias oro uosto valdytojas suteikė oro transporto bendrovėms; pajamos iš su oro susisiekimu nesusijusios veiklos (kuriai neskiriama viešojo sektoriaus parama), išskyrus viešojo sektoriaus paramą ir kompensacijas už viešosios politikos sričiai priklausančias užduotis arba visuotinės ekonominės svarbos paslaugas, neatsižvelgiant į jokiais pajamas, gautas vykdant viešosios politikos sričiai priklausančias užduotis ir pan.

**Oro uostų paslaugos** – su orlaivių priežiūra nuo nusileidimo iki pakilimo, keleivių aptarnavimu ir krovinių tvarkymu susijusios paslaugos, kurias oro transporto bendrovėms

teikia oro uosto valdytojas ar bet kuri jo patronuojamoji įmonė, kad oro transporto bendrovės galėtų teikti oro susisiekimo paslaugas. Šiose gairėse „oro uostų paslaugos“ taip pat gali apimti antžeminių paslaugų teikimą ir aprūpinimą centralizuota antžeminių paslaugų infrastruktūra.

***Vidutinis metinis keleivių srautas*** bus nustatomas remiantis atskridusių ir išskridusių keleivių skaičiumi per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais buvo pranešta apie pagalbą, arba, jei apie pagalbą nepranešta, – iki tų metų, kuriais pagalba suteikta.

***Kapitalo išlaidos*** – tinkamų finansuoti investicinių išlaidų, susijusių su oro uostų infrastruktūra ir įrenginiais, vertės sumažėjimas (įskaitant pagrindines finansavimo išlaidas).

***Trūkstamos lėšos kapitalo išlaidoms finansuoti*** apskaičiuojamos kaip su pradinėmis investicijomis susijusių investicinių išlaidų ir tikėtinų veiklos pajamų, gausimų vykdant atitinkamą investicinį projektą, skirtumas (į išlaidas, susijusias su infrastruktūra, naudojama vykdant viešosios politikos sričiai priklausančią veiklą, neatsižvelgiama). Tai netrukdo numatyti, kad būsimas pelnas gali kompensuoti pradinius nuostolius.

***Oro uosto pasiekiamumo zona*** – zona, kurios geografinės ribos nustatomos nuo oro uosto maždaug 100 kilometrų arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per maždaug 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu. Tačiau konkretaus oro uosto pasiekiamumo zona gali būti kitokia – ją nustatant reikia atsižvelgti į konkretaus oro uosto ypatybes. Oro uostų pasiekiamumo zonos gali būti skirtingo dydžio ir formos, tą dydį ir formą lemia įvairios oro uostų charakteristikos, įskaitant verslo modelį, vietą, kur jie įrengti, ir vietoves, į kurias iš jų skraidoma.

***Finansavimo išlaidos*** – išlaidos, susijusios su pradinių investicijų tinkamų finansuoti investicinių išlaidų skolos ir nuosavo kapitalo finansavimu. Kitaip tariant, apskaičiuojant finansavimo išlaidas atsižvelgiama į visų palūkanų ir nuosavo kapitalo atlygio santykį, kuris atitinka pradinių investicijų tinkamų finansuoti investicinių išlaidų finansavimą, išskyrus apyvartinių lėšų finansavimą, investicijas į su oro susisiekimu nesusijusią veiklą arba kitus investicinius projektus.

***Pagalbos suteikimo data*** – diena, kurią valstybė narė teisiškai įsipareigojo skirti pagalbą ir kuria gali būti remiamasi nacionalinėje jurisdikcijoje.

***Tinkamomis finansuoti investicinėmis išlaidomis*** laikomos išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą (įskaitant planavimo išlaidas). Investicijų į su oro susisiekimu nesusijusią veiklą (visų pirma automobilių stovėjimo aikštelių, viešbučių, restoranų ir biurų) išlaidos nėra laikomos tinkamomis finansuoti išlaidomis. Investicinės išlaidos, susijusios su antžeminių paslaugų įranga, naudojama antžeminėms paslaugoms teikti, nėra laikomos tinkamomis finansuoti išlaidomis. Be to, neturėtų būti įtraukiamos išlaidos, susijusios su viešosios politikos sričiai priklausančiomis užduotimis.

***Antžeminės paslaugos*** – oro uosto naudotojams oro uostuose teikiamos paslaugos, apibūdintos Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką priede arba visuose vėlesniuose teisės aktuose.

### ***Pradinės investicijos:***

- i. investicijos į oro uosto infrastruktūrą, susijusios su: 1) naujos oro uosto infrastruktūros statyba; 2) esamos oro infrastruktūros pajėgumo išplėtimu; 3) paslaugų, kurias teikia oro uostas, įvairinimu, kai oro uostas pradeda teikti naujas paslaugas, arba 4) esamo oro uosto verslo modelio esminiu keitimu, arba
- ii. investicijos į oro uosto infrastruktūrą, jei oro uostas nutraukė veiklą arba būtų nutraukęs veiklą be tų investicijų. Vien tik įmonės akcijų įsigijimas nelaikomas pradine investicija.

***Investicinė pagalba*** – pagalba, kuria siekiama suteikti ***trūkstamų lėšų kapitalo išlaidoms finansuoti*** (apibrėžtoms pirmiau). Ji gali būti susijusi ir su išankstinės pagalbos suma (pvz., naudojama padengti išankstinėms investicinėms išlaidoms), ir su kapitalo išlaidoms padengti skirtų periodinių išmokų pagalba.

***Su oro susisiekimu nesusijusi veikla*** – kitos komercinės paslaugos, teikiamos oro transporto bendrovėms ar kitiems oro uosto naudotojams, pavyzdžiui, pagalbinės paslaugos keleiviams, krovinių ekspeditoriams ar kitiems paslaugų teikėjams, biurų ir parduotuvių patalpų nuoma, automobilių stovėjimo aikštelės paslaugos, viešbučių paslaugos ir t. t.

***Veiklos pagalba*** – pagalba, kuria siekiama suteikti trūkstamų lėšų veiklos išlaidoms finansuoti (jos apibrėžiamos toliau). Ji gali būti susijusi ir su pagalba, teikiama periodinėmis išmokomis tikėtinoms veiklos išlaidoms padengti (periodinės vienkartinės išmokos), ir su pagalba, teikiama faktinėms veiklos išlaidoms padengti.

***Veiklos išlaidos*** (oro uosto) – su oro uosto paslaugų teikimu susijusios pagrindinės išlaidos. Jos apima šių kategorijų išlaidas: personalo, rangos pagrindu teikiamų paslaugų, ryšių, atliekų šalinimo, energijos, priežiūros, nuomos, administravimo ir kt., tačiau šiose gairėse tokiomis išlaidomis nelaikomos kapitalo išlaidos, išlaidos, susijusios su rinkodaros rėmimu ar kitomis paskatomis, kurias oro uosto valdytojas taiko oro transporto bendrovėms, ir su viešosios politikos sritimi susijusios išlaidos.

***Trūkstamos lėšos veiklos išlaidoms finansuoti*** yra lygios oro uosto veiklos nuostoliams, t. y. oro uosto pajamų ir oro uosto valdytojo veiklos išlaidų (kaip apibrėžta pirmiau) skirtumui (grynąja dabartine verte).

***Pagrįsta pelno marža*** – kapitalo grąžos, kurią įmonė paprastai turėtų gauti iš panašios rizikos investicijų, norma (pvz., matuojama kaip vidaus grąžos norma (VGN)).

***Regioninis oro uostas*** – oro uostas, kurio metinis keleivių srautas neviršija 3 mln.

***Grąžintinas avansas*** – paskola investiciniam projektui, kuri sumokama iš karto arba dalimis ir kurios grąžinimo sąlygos priklauso nuo investicinio projekto rezultatų.

***Darbų pradžia*** – su investicija susijusių statybos darbų pradžia arba pirmasis tvirtas įsipareigojimas užsakyti įrangą, arba kitas įsipareigojimas, dėl kurio investicija tampa neatšaukiama, žiūrint, kuris įvykis pirmesnis. Parengiamieji darbai (pavyzdžiui, leidimai ir išankstinių galimybių studijų atlikimas) nelaikomi darbų pradžia.

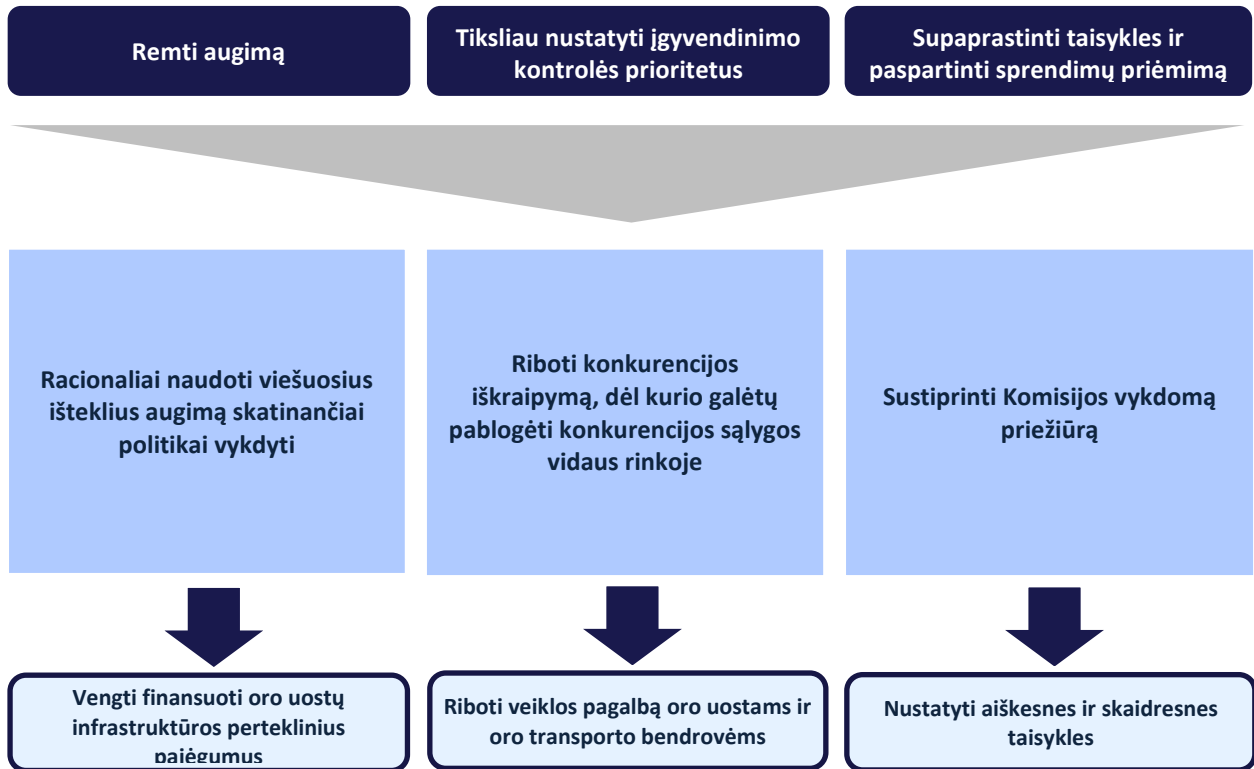


***Veiklos pradžios išlaidos*** – su nauju maršrutu arba nauju skrydžių tvarkaraščiu susijusios išlaidos, kurių oro susisiekimo veiklos vykdytojui nereikės patirti nuolatos. Tokių išlaidų pavyzdžiai yra rinkodaros ir reklamos išlaidos, patiriamos iš pradžių, kai reklamuojamas naujas maršrutas; jos gali apimti įsikūrimo išlaidas, kurias tam tikrame regioniniame oro uoste oro transporto bendrovė patiria pradėdama vykdyti skrydžius nauju maršrutu. Tačiau pagalba negali būti skiriama įprastoms veiklos išlaidoms, pavyzdžiui, orlaivio nuomos arba nusidėvėjimo išlaidoms padengti, degalų ar įgulos atlyginimų išlaidoms padengti ir t. t.

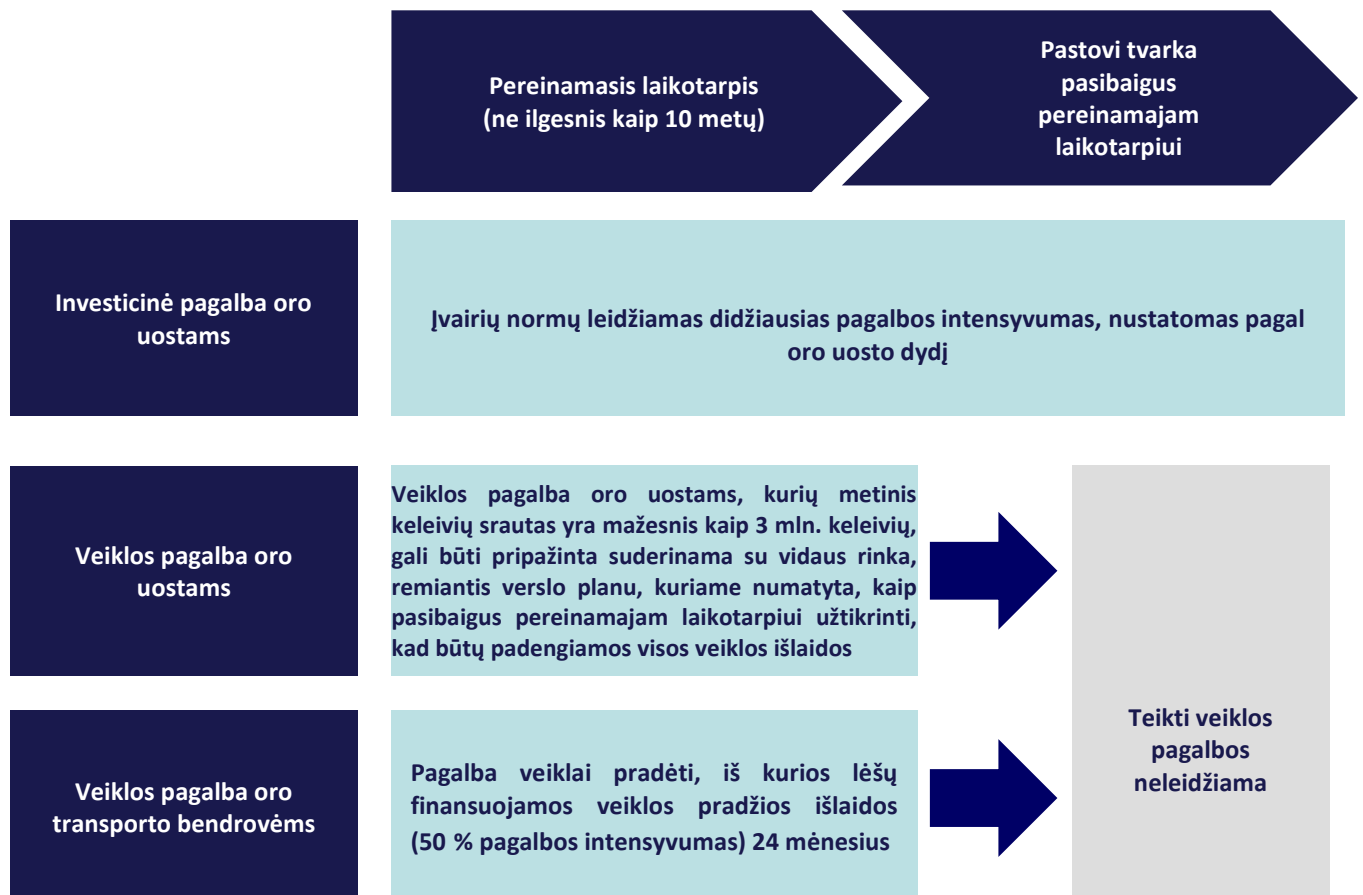
***Visos išlaidos*** (oro uosto) – oro uosto kapitalo ir veiklos išlaidos.

## II PRIEDAS. VALSTYBĖS PAGALBOS POLITIKOS AVIACIJOS SEKTORIUJE APŽVALGA

1 schema. Valstybės pagalbos modernizavimo aplinkybės ir tikslai



2 schema. Valstybės pagalbos politikos aviacijos sektoriuje apžvalga



### III PRIEDAS. SUDERINAMUMO SĄLYGŲ APŽVALGA

3 schema. Oro uostams skiriamos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka sąlygų apžvalga

Suderinamumo sąlygos	Oro uostams skiriama investicinė pagalba	Oro uostams skiriama veiklos pagalba								
<b>Bendrieji suderinamumo principai</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• priemonė padeda siekti aiškiai nustatyto visuotinės svarbos tikslo;</li> <li>• rinkos priemonių nepakankamumas: kad pagalba būtų veiksminga, ji turėtų būti skirta tiksliai apibrėžtai rinkos nepakankamumo arba nuosavo kapitalo problemai spręsti.</li> <li>• valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas;</li> <li>• skatinamojo poveikio buvimas;</li> <li>• proporcingumas arba pagalbos apribojimas iki mažiausio būtino dydžio;</li> <li>• netinkamo neigiamo poveikio vengimas;</li> <li>• skaidrumas.</li> </ul>									
<b>Galimybė naudotis infrastruktūra</b>	Gali naudotis visi potencialūs naudotojai, t. y. nėra skirta vienam konkrečiam naudotojui.									
<b>Tinkamos finansuoti išlaidos</b>	Išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą ir įrangą, išskyrus investicijų į su oro susisiekimu nesusijusių veiklų išlaidas.	Oro uosto veiklos išlaidos.								
<b>Oro uosto dydis, nustatomas pagal vidutinį metinį keleivių srautą, ir didžiausias pagalbos intensyvumas</b>	<table> <tr> <td>&gt; 5 mln.</td> <td>0% (pagalba neleidžiama)</td> </tr> <tr> <td>3–5 mln.</td> <td>ne daugiau kaip 25 %</td> </tr> <tr> <td>1–3 mln.</td> <td>ne daugiau kaip 50 %</td> </tr> <tr> <td>&lt;1 mln.</td> <td>ne daugiau kaip 75 %</td> </tr> </table>	> 5 mln.	0% (pagalba neleidžiama)	3–5 mln.	ne daugiau kaip 25 %	1–3 mln.	ne daugiau kaip 50 %	<1 mln.	ne daugiau kaip 75 %	<3 mln.
> 5 mln.	0% (pagalba neleidžiama)									
3–5 mln.	ne daugiau kaip 25 %									
1–3 mln.	ne daugiau kaip 50 %									
<1 mln.	ne daugiau kaip 75 %									
<b>Pagalbos priemonė</b>	<p><u>Oro uostams, kurių metinis keleivių srautas &lt; 3 mln. keleivių:</u> tiesioginė dotacija, grąžintinas avansas, lengvatinė paskola, garantijos ir t. t.</p> <p><u>Oro uostams, kurių metinis keleivių srautas &gt; 3 mln. keleivių:</u> grąžintinas avansas.</p>	<i>Ex ante</i> kaip nustatyto dydžio suma, apimanti numatomą trūkstamą sumą veiklos išlaidoms finansuoti (apskaičiuojama remiantis <i>ex ante</i> verslo planu), pereinamuoju laikotarpiu, kuris yra ne ilgesnis kaip 10 metų. Oro uosto verslo planas – tai gairės, kuriomis vadovaujamesi pereinant prie visiško veiklos išlaidų padengimo pereinamojo laikotarpio pabaigoje.								
<b>Laipsniškas pagalbos teikimo nutraukimas</b>	Netaikomas	Ne ilgesnis nei 10 metų pereinamasis laikotarpis, skaičiuojamas nuo šių gairių įsigaliojimo dienos.								
<b>Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai</b>	<p><u>Pagalbos schemas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oro uostai, kurių metinis keleivių srautas &lt; 3 mln. keleivių</li> </ul> <p><u>Individualūs pranešimai</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oro uostai, kurių metinis keleivių srautas &gt; 3 mln. keleivių</li> <li>• Mišrią keleivių ir krovinių vežimo veiklą vykdančios oro uostai, kurių krovinių vežimo pajėgumas &gt; 200 000 tonų krovinių per metus</li> <li>• Keleivių vežimo veiklą vykdančio oro uosto pertvarkymas į mišrią veiklą arba</li> </ul>									

	krovinių vežimo veiklą vykdančių oro uostą <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagalba oro uostui, jei kiti oro uostai yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje<sup>102</sup></li> </ul>
--	---

**4 schema. Oro transporto bendrovėms skiriamos veiklos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka apžvalga**

<b>Suderinamumo sąlygos</b>	<b>Oro transporto bendrovėms teikiama pagalba veiklai pradėti</b>
<b>Oro uosto dydis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt; 3 mln. keleivių per metus</li> <li>• Išskirtinėmis aplinkybėmis (pvz., nutolusios vietovės – kaip atokiausi regionai) &gt; 3 mln. keleivių per metus</li> </ul>
<b>Galimybė naudotis infrastruktūra (nediskriminavimas)</b>	Nediskriminacinis pagalbos skyrimas
<b>Oro uostų mokesčių dydis (pagalbos intensyvumas)</b>	50% veiklos pradžios išlaidų
<b>Tinkamos finansuoti išlaidos</b>	Veiklos pradžios išlaidos
<b>Sumavimas</b>	Draudžiama sumuoti pagalbą su kitų rūšių pagalba
<b>Kitos sąlygos</b>	Ilgalaikis perspektyvumas (maršruto, kuriuo oro transporto bendrovė vykdo skrydžius, pelningumas be pagalbos po 24 mėnesių).
<b>Reikalavimai pranešti apie pagalbos schemas</b>	<u>Pagalbos schemas</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oro uostai, kurių metinis keleivių srautas &lt; 3 mln. keleivių</li> </ul>

<sup>102</sup>

Žr. I priedą, kuriame apibrėžtas terminas „pasiekiamumo zona“.