

KOMISIJOS SPRENDIMAS**2004 m. spalio 20 d.****dėl pagalbos, kurią Ispanijos Karalystė suteikė oro transporto įmonei Intermediación Aérea SL**

(pranešta dokumentu Nr. C(2004) 3938)

(tik tekstas ispanų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2005/351/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprąšiusi suinteresuotas šalis pateikti savo pastabas pagal pirmiau minėtus straipsnius ⁽¹⁾ ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

I. PROCEDŪRA

- (1) 2002 m. balandžio 11 d. laišku Nr. S(2002) 4231, kuris buvo gautas ir užregistruotas jam suteikiant numerį NN/110/02, Komisijai buvo pranešta, kad Ispanijos Karalystė suteikė pagalbą oro transporto įmonei *Intermediación Aérea SL* (toliau – *Intermed*) oro transporto paslaugoms maršrutu Gérone–Madridas–Gérone teikti. 2002 m. gegužės 23 d. laišku Komisija paprašė Ispanijos institucijų pateikti visą susijusią informaciją. Jos atsakė 2002 m. liepos 1 d. laišku, kuris buvo gautas 2002 m. liepos 5 d.
- (2) 2002 m. gruodžio 13 d. laišku Komisija Ispanijai pranešė, kad dėl šios pagalbos ji nusprendė pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą.
- (3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽²⁾. Komisija paprašė suinteresuotas šalis pateikti savo pastabas dėl pagalbos.
- (4) Ispanijos nuolatinės atstovybės prie Europos Sąjungos 2003 m. sausio 9 d. laišku Ispanijos institucijos paprašė pratęsti terminą atsakymui į 2003 m. gruodžio 13 d. laišką pateikti. 2003 m. sausio 20 d. laišku TREN/A4(2003) 838 Komisija pratęsė terminą 15 darbo dienų.
- (5) Ispanijos institucijos pateikė savo pastabas 2003 m. kovo 18 d. laiške Nr. A24-3996, kurį Komisijos Generalinis sekretoriatas gavo 2003 m. kovo 19 d.
- (6) Komisija gavo suinteresuotų šalių pastabas šiuo klausimu. Šias pastabas Ispanijos Karalystei ji perdavė 2003 m. kovo 13 d. bei 2003 m. balandžio 2 d. laiškais ir suteikė galimybę į jas atsakyti; Komisija Ispanijos Karalystės atsakymą gavo 2003 m. gegužės 7 d. laiške.

⁽¹⁾ OL C 32, 2003 2 11, p. 2.⁽²⁾ Žr. 1 išnašą.

II. IŠSAMUS PAGALBOS APRAŠYMAS

Teisinis pagalbos pagrindas

- (7) Komisijos turimais duomenimis, Ispanijos institucijų numatytos priemonės yra nustatytos 2002 m. kovo 26 d. la *Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona*, Gérone prekybos ir pramonės rūmų bei *Intermed* atstovo sudarytoje sutartyje dėl oro transporto maršruto tarp Gérone ir Madrido miestų (toliau – sutartis).

Pagalbos tikslai

- (8) Pagalbos tikslas – skatinti konkurencingo ir kokybiško oro susisiekimo plėtrą maršrutu Gérone–Madridas–Gérone, naudojant patogumo ir patikimumo standartus atitinkančius orlaivius, ir pasiekti tinkamą rentabilumo lyginąudojantis šiuo maršrutu.

Paslaugą teikiančios įmonės atrankos procedūra

- (9) Kadangi tarp Gérone ir Madrido miestų nebuvo reguliarių skrydžių ir nė viena oro transporto įmonė tokių paslaugų nesūlė, 2001 m. liepos–lapkričio mėn. Katalonijos autonominė valdžia atskirais laiškais kreipėsi į keletą nacionalinių ir kitų Bendrijos valstybių narių oro transporto įmonių (*Aerolíneas de Baleares (AeBal)*, *Spanair S.A. (Spanair)*, *Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa)*, *KLM UK Limited*, *Intermed*, *Air Catalunya S.A. (Air Catalunya)*, *Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans)* ir *Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa)*), norėdama supažindinti jas su savo ketinimu įsteigti tokią oro liniją ir pakviesti jas pateikti atitinkamus pasiūlymus ar nurodyti, kad jos yra pasirengusios vykdyti tokius skrydžius.
- (10) Po šios procedūros autonominės Katalonijos valdžios institucijos konstatavo, kad vienintelė oro transporto įmonė, pateikusi pageidavimą ir nurodžiusi savo galimybes teikti tokias reguliarias oro susisiekimo paslaugas šiuo maršrutu bei imtis su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų, buvo *Intermed*. Todėl sutartis buvo sudaryta su šia oro transporto įmone.

Oro susisiekimas maršrutu Gérone–Madridas–Gérone

- (11) Nuo 2002 m. balandžio 15 d. oro susisiekimą maršrutu Gérone–Madridas–Gérone reguliariai vykdė įmonė *Intermed*, tam skyrusi 48 vietų orlaivį „ATR 42-300“, ir nuo 2002 m. balandžio 3 d. – dar viena įmonė, kuri pateikė skundą šioje byloje ir kuri, remiantis Ispanijos institucijų pateikta informacija, vykdė užsakomuosius skrydžius orlaiviu „SA-227“.
- (12) Gérone oro uostas yra nedidelis; pastaraisiais metais jo keleivių skaičius kito taip ⁽³⁾:

Keleivių skaičiaus kitimas

Metai	Keleivių skaičius	Metai	Keleivių skaičius
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Interneto tinklalapis: *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*, www.aena.es, 2004 m. rugsėjo mėn. duomenys.

Sutarties turinys

- (13) Sutartyje yra numatyta, kad aptariamoms paslaugoms teikti *Intermed* skirs turbosraigtinį orlaivį „ATR 42-300“, kurio pagrindinės charakteristikos yra tokios:
- 48 vietos, išdėstytos 12 eilių, kurių kėdžių atlošai gali būti atlošti 30 °,
 - maksimalus pakrovimo svoris 4 687 kg,
 - bagažo talpos skyrius 8,94 m³,
 - maksimalus aukštis 5 485 m (18 000 pėdų),
 - skridimo greitis 300 kt (556 km/h).
- (14) Sutartyje nustatyta, kad iš pradžių kiekvieną darbo dieną bus vykdomi du skrydžiai, kurių tvarkaraštis yra toks:
- ryte: išvykimo iš Gérone laikas – 7 h 00 min/išvykimo iš Madrido laikas – 9 h 00 min,
 - vakare: išvykimo iš Gérone laikas – 17 h 00 min/išvykimo iš Madrido laikas – 19 h 30 min.
- (15) Apskritai skrydžių tvarkaraštis turi būti toks, kad iš Gérone atskridęs keleivis Madride galėtų išbūti ne mažiau kaip 5 valandas nuo atvykimo į paskirties vietą valandos.

Paslaugų finansavimas

- (16) Visa didžiausia pagalbos suma sutartyje numatytam laikotarpiui sudaro 4 337 086,18 EUR. Katalonijos autonominė valdžia ir Gérone generalinė taryba įsipareigoja padengti oro susisiekimo maršrutu tarp Gérone ir Madrido miestų išlaidas, laikydamosi tokių metinių finansavimo ribų:
- 2002 finansiniai metai: 2002 finansiniais metais per pirmuosius šešis oro susisiekimo naudojami maršrutu mėnesius Katalonijos autonominė valdžia (*la Generalitat de Catalunya*) ir Gérone generalinė taryba (*Diputación de Girona*) įsipareigoja skirti vienodas, ne didesnes kaip 410 582,34 EUR sumas. Likusiam 2002 finansinių metų laikotarpiui Katalonijos autonominė valdžia ir Gérone generalinė taryba skiria tokio dydžio sumas: Katalonijos autonominė valdžia – 34 166,62 EUR, Gérone generalinė taryba – 135 227,75 EUR.
 - 2003 finansiniai metai: didžiausia šio laikotarpio, kuris gali apimti ir 2002 finansinių metų nuostolių dengimą, suma yra 1 182 883,13 EUR, iš kurių 641 972,13 EUR skiria Katalonijos autonominė valdžia, 540 911 EUR – Gérone generalinė taryba.
 - 2004 ir 2005 finansiniai metai: didžiausia šio laikotarpio suma yra 1 081 822 EUR, iš kurių 540 911 EUR Gérone generalinė taryba skiria abiejų finansinių metų pirmųjų pusmečių išlaidoms finansuoti, o likusius 540 911 EUR Katalonijos autonominė valdžia skiria abiejų finansinių metų antrųjų pusmečių išlaidoms finansuoti.
- (17) *Intermed* skiriama pagalbos suma yra apskaičiuojama pagal sutarties V priede nurodytą formulę, atsižvelgiant į vidutinį metinį keleivių skaičių orlaiviuose, skrendančiuose maršrutu Gérone–Madridas–Gérone.

- (18) Pagal Ispanijos institucijų pateiktą informaciją vieno skrydžio išlaidos, skaičiuojamos atsižvelgiant į vidutinį keleivių skaičių (32 keleiviai), sudaro 3 980,55 EUR, kurie yra paskirstomi taip:

Paskirtis	Suma eurais
Orlaivio amortizacija	353,16
Draudimas	480,00
Maršruto išlaidos (įskaitant elektroninės ir aviaelektroninės sistemų, šasi ir kuro padavimo sistemos patikrinimą)	250,00
Kuras	623,37
Personalo išlaidos (orlaivio įgulos ir oro uosto darbuotojų, įskaitant socialinį draudimą)	1 067,93
Oro uostų ir nusileidimo mokesčiai	447,81
Priežiūra ⁽¹⁾	364,09
Euro kontrolė (kelių mokesčiai)	52,89
Paslaugos keleiviams (maitinimas, spauda ir t. t.)	372,00
Iš viso:	3 980,55

⁽¹⁾ Įmonė turėjo leidimą pati atlikti savo orlaivių techninę priežiūrą; tai gali būti laikoma vidaus išlaidomis ir priskirta prie bendrųjų išlaidų.

Reklamos priemonės

- (19) Be to, Gérone generalinė taryba įsipareigoja ne didesnę kaip 120 202 EUR sumą skirti visai šio oro transporto maršruto reklamos ir rinkotyros veiklai finansuoti sutarties galiojimo metu.
- (20) Gérone prekybos, pramonės ir navigacijos rūmai taip pat įsipareigoja imtis visų reikiamų jų kompetencijai priskirtinų veiksmų, kurių prireiktų sutartyje numatytiems skrydžiams paremti ir geram veikimui užtikrinti.

Sutarties nutraukimas

- (21) Sutartyje yra numatyta, kad ji bus nutraukta, jei, pavyzdžiui, kita oro transporto įmonė be viešosios pagalbos ar kitokio valstybės finansavimo pradėtų vykdyti skrydžius tarp Gérone ir Madrido, kurie vyktų tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir sutartyje numatyti skrydžiai, t. y. būtų skiriamas tokio pat tipo orlaivis, užtikrintas toks pat reguliarumas, nustatyti tokie pat tarifai ir paslaugų teikimo laikotarpis.

Pagalbos teikimo trukmė

- (22) Sutartis buvo sudaryta 2002 m. kovo 26 d.–2005 m. gruodžio 31 d. laikotarpiui. Tačiau Komisijai pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, 2002 m. gruodžio mėn. paslaugų teikimas buvo sustabdytas.

Kitos nuostatos

- (23) Aptariamoje sutartyje taip pat yra nuostatų dėl keleivių skaičiaus kiekio, skrydžių reguliarumo, punktualumo, antžeminių paslaugų ir taikytinų tarifų.

Sprendimo pradėti procedūrą motyvai

- (24) Savo sprendime pradėti oficialią tyrimo procedūrą Komisija išreiškė abejonių dėl aptariamąsias paslaugas atitikties EB sutarties 86 straipsnio 2 daliai, ypač dėl to, kad nebuvo laikomasi 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus⁽⁴⁾ 4 straipsnyje nustatytos procedūros.
- (25) Pirmiausia Komisija paprašė Ispanijos pateikti duomenis, įrodančius būtinumą kompensuoti išlaidas, aptariamų viešųjų paslaugų grynąsias išlaidas ir duomenis, kuriais remiantis buvo apskaičiuotas kompensacijos dydis; be to, Komisija paprašė Ispanijos nurodyti, dėl kokių priežasčių ji nesilaikė Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatytos procedūros.

III. SUINTERESUOTŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (26) Įmonė *Air Catalunya* pažymi, kad oro transporto maršrutą Gérone–Madridas aptarnauja paslaugas gavėjas, o nuo 2002 m. balandžio 3 d. – dar ir įmonė *Air Catalunya*, kuri negauna jokios valstybės paramos. Įmonė atkreipia dėmesį į tai, kokias neigiamas pasekmes ji patyrė, ir į tai, kad tai yra akivaizdus konkurencijos iškraipymas. Ši įmonė nurodo, kad pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatytą procedūrą oro transporto maršrutui Gérone–Madridas–Gérone nebuvo nustatytas su viešąja paslauga susijęs įsipareigojimas. Aptariama pagalba negali būti pripažinta atitinkančia Sutartį, nes ji neatitinka viešųjų paslaugų misijai būdingų būtinumo ir proporcingumo sąlygų. 2002 m. gruodžio mėn. *Air Catalunya* taip pat sustabdė savo paslaugų teikimą.
- (27) *Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines)*, be kita ko, pažymi, kad nagrinėjamu atveju nebuvo laikomasi EB sutarties 92 bei 93 straipsnių ir EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai oro transporto srityje gairių.

IV. ISPANIJOS KARALYSTĖS KOMENTARAI

- (28) Ispanijos institucijos pažymi, kad, 2002 m. gruodžio mėn. pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, paslaugas mokėjimas *Intermed* buvo sustabdytas ir dėl to 2002 m. gruodžio mėn. šiai įmonei teko nutraukti skrydžius maršrutu Gérone–Madridas, nes ji negalėjo padengti patirtų išlaidų; tai įrodo, kad aptariamas skrydis nėra pelningas nė vienai įmonei.
- (29) Oro transporto maršruto Gérone–Madridas finansavimas yra laikinas: šio skrydžio išlaidos bus dengiamos tol, kol aptariamas maršrutas įsitvirtins ir taps pelningas.
- (30) Ispanijos institucijos mano, kad aptariamo maršruto atveju procedūrai, kurią atliekant buvo pasirinkta įmonė *Intermed*, neturi būti taikoma Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje numatyta su viešąja paslauga susijusio įsipareigojimo nustatymo procedūra.
- (31) Katalonijos autonominė valdžia pateikė Ispanijos teritorijos plėtros ministerijai oficialų prašymą nustatyti su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą (VPI) maršrutui Gérone–Madridas, kaip apibrėžta Reglamente (EEB) Nr. 2408/92. Tačiau ministerija šį prašymą atmetė ir nurodė, kad nėra pakankamai priežasčių taikyti pirmiau minėto reglamento 4 straipsnį.

⁽⁴⁾ OL L 240, 1992 8 24, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1882/2003 (OL L 284, 2003 10 31, p. 1).

Viešosios paslaugos aptarimas

- (32) Ispanijos institucijos mano, jog buvo įvykdytos Reglamente (EEB) Nr. 2408/92 nustatytos materišiosios sąlygos, kad aptariamą paslaugą būtų galima pripažinti viešąja paslauga arba bendru interesu.
- (33) Tai, kad nebuvo oro transporto įmonių, kurios aptarnautų šį maršrutą, įrodo, jog dėl šio maršruto įmonės neturi didelio ekonominio intereso. Taigi tam tikrą maršruto Gérone–Madridas stabilumą ir reguliarumą galima užtikrinti tik įsikišus valdžios institucijoms. Šiame kontekste reikia paminėti, kad *Air Catalunya* oro transporto paslaugas maršrutu Gérone–Madridas pradėjo teikti tuo pačiu metu kaip ir *Intermed*, t. y. 2002 m. balandžio mėn. Nuo 2001 m. spalio 28 d., kai pirmesnė įmonė nustojo teikti šias paslaugas, iki 2002 m. balandžio mėn. maršruto Gérone–Madridas neaptarnavo jokia įmonė. Šis svarbiu laikomas maršrutas penkis mėnesius buvo iš viso neaptarnaujamas, ir viešosios valdžios institucijos, atsižvelgdamos į šio maršruto svarbą gyventojams, nusprendė, kad yra būtina įsikišti.
- (34) Ispanijos institucijos taip pat pažymi, kad oro transporto maršruto Gérone–Madridas aptarnavimas yra labai svarbus regiono ekonominei plėtrai.

Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio pažeidimo pasekmės

- (35) Kadangi formalios išsipareigojimo nustatymo sąlygos nebuvo įvykdytos, t. y. visoms įmonėms nebuvo paskelbtas atviras kvietimas teikti pasiūlymus, apie jį nebuvo pranešta Komisijai ir kitoms valstybėms narėms, negalima preziumuoti, kad pagal EB sutarties 87 straipsnį valstybės pagalba nebuvo suteikta, taigi dotacijai turi būti taikomos bendrosios šią sritį reglamentuojančios Sutarties nuostatos. Tokią analizę patvirtina Komisijos komunikatas dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai oro transporto srityje gairių ⁽⁵⁾, nes šių gairių 23 punkte yra nustatyta, kad „oro transporto įmonės, kuri nebuvo atrinkta pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį, patirtų išlaidų atlyginimas ir toliau bus nagrinėjamas pagal bendrąsias valstybės pagalbai taikytinas taisykles. Tai taikytina ir toms kompensacijoms, kurios nebuvo apskaičiuotos pagal reglamento 4 straipsnio 1 dalies h punkte išdėstytus kriterijus“.
- (36) Ispanijos institucijų nuomone, tai, kad su viešąja paslauga susiję išsipareigojimai nebuvo oficialiai pripažinti, neturi jokios įtakos aptariamam maršrutui kaip viešajai paslaugai.

Išlaidų atlyginimas yra suderinamas su EB sutarties 86 straipsnio 2 dalimi

- (37) Ispanijos institucijos teigia, kad *Intermed* suteikta kompensacija gali būti pripažinta valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnyje, kuri buvo neteisėta, nes apie ją nebuvo iš anksto pranešta Komisijai ir nebuvo laikomasi Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio nuostatų, tačiau ji vis tiek yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį. Ir nors ši nuostata nėra tinkamas teisinis pagrindas viešosioms paslaugoms oro transporto srityje finansuoti, ypatingos nagrinėjamo atvejo aplinkybės, kaip antai: nedidelis poveikis konkurencijai ir Bendrijos prekybai, pagalbos sustabdymas iš karto po oficialios tyrimo procedūros pradėjimo, *Intermed* skrydžių sustabdymas, nedidelis pagalbos intensyvumas ir trumpa, vos aštuonių mėnesių, sutarties trukmė – galėtų pateisinti išimtinį aptariamą nuostatą taikymą.
- (38) Kad būtų galima taikyti 86 straipsnio 2 dalį, kompensacija turi būti būtina ir proporcinga.

⁽⁵⁾ OL C 350, 1994 12 10, p. 5.

Būtinumas atlyginti išlaidas

- (39) Dėl sutartyje *Intermed* nustatytų skrydžių reguliarumo, tęstinumo, pajėgumo ir paslaugų tarifų sąlygų skrydis nėra pelningas jokiai įmonei. Iš tiesų valdžios nustatyti įpareigojimai sukelia papildomų išlaidų, kurių komerciniu pagrindu veikianti įmonė pati negalėtų prisiimti.
- (40) Tai įrodo ta aplinkybė, kad nėra jokios didesnės konkuruojančios įmonės, kuri maršrutą Gérone–Madridas aptarnautų tokiomis dažnumo, pajėgumo ir tęstinumo sąlygomis, kokios buvo nustatytos *Intermed*. Įmonė, anksčiau aptarnavusi šį maršrutą, buvo priversta nutraukti šiuos skrydžius dėl jų nuostolingumo. Be to, nemažai oro transporto įmonių, į kurias autonominė valdžia kreipėsi su prašymu pateikti pasiūlymus dėl tokių paslaugų teikimo, nepareiškė jokio susidomėjimo ir aiškiai leido suprasti, kad jos abejoja dėl šio maršruto ekonominio gyvybingumo.
- (41) Įmonė *Air Catalunya* neturėtų būti laikoma didesniu konkurentu. Iš tiesų *Air Catalunya* taip pat buvo pakviesta dalyvauti atrankos procedūroje, tačiau jos pasiūlymas negalėjo būti priimtas dėl to, kad ši įmonė neturi oro vežėjo pažymėjimo (AOC) ir licencijos oro susisiekimui vykdyti, būtinų norint vykdyti skrydžius Ispanijoje⁽⁶⁾. Net jei Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatyta procedūra būtų buvusi vykdoma, *Air Catalunya* negalėtų dalyvauti konkurse, nes jame gali dalyvauti tik tos įmonės, kurios turi licenciją reguliariam oro susisiekimui. Šiaip ar taip, šios įmonės pasiūlytos nereguliarių skrydžių sąlygos labai skyrėsi nuo *Intermed* nustatytų dažnumo ir pajėgumo sąlygų. Pavyzdžiui, kai *Air Catalunya* orlaivyje keleivių skaičius buvo minimalus, skrydis buvo atšauktas, o esantys keleiviai buvo palikti be galimybės greitai ir patogiai nuvykti į Madridą.
- (42) Pagaliau aptariamo maršruto nuostolingumą pabrėžia ir ta aplinkybė, kad kai *Intermed* skrydžiai buvo sustabdyti, nė viena įmonė, įskaitant ir tą pačią *Air Catalunya*, nesiėmė teikti šios paslaugos.

Dotacijos proporcingumas

- (43) *Intermed* suteikta pagalba neviršija minimalios kompensacijos, kuri yra reikalinga atlyginti papildomoms išlaidoms, atsiradusioms dėl to, kad įmonė turėjo įvykdyti valdžios nustatytus reikalavimus. *Intermed* suteikta kompensacija siekia 919 879,98 EUR. Kaip matyti iš sutarties III priedo, vieno skrydžio išlaidos, apskaičiuotos darant prielaidą, kad orlaiviu skrenda vidutiniškai 32 žmonės, yra 3 980,55 EUR. Sutarties galiojimo metu *Intermed* turėtų atlikti 640 skrydžių, už kuriuos turėtų būti gauta 876 934,30 EUR pajamų. Taigi paslaugos teikimo deficitas sudaro apie 1 670 608,70 EUR. Šis skaičius buvo gautas skrydžio išlaidas, t. y. 3 980,55 EUR, padauginus iš atliktų skrydžių skaičiaus, ir iš gauto rezultato, t. y. 2 547 552,00 EUR, atėmus gautas pajamas, t. y. 876 943,30 EUR. Vadinas, valdžios institucijų suteikta pagalba (919 879,98 EUR) buvo mažesnė už maršruto Gérone–Madridas aptarnavimo metu 2002 m. balandžio–gruodžio mėn. įmonės patirtą deficitą.
- (44) Pagal nusistovėjusią Europos Bendrijų Teisingumo Teismo praktiką „pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį suteiktai valstybės pagalbai pirmiau minėtos Sutarties 87 straipsnyje nustatytas draudimas netaikomas, jei aptariama pagalba siekiama tik atlyginti vykdančiam tikrą misiją, tekusią įmonei, kuriai buvo patikėta teikti bendro ekonominio intereso paslaugą, patirtas papildomas išlaidas ir jei tokia pagalba yra būtina, kad ta įmonė galėtų ekonominės pusiausvyros sąlygomis įvykdyti su viešąja paslauga susijusius savo įsipareigojimus“⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Iš pradžių (du mėnesius) *Air Catalunya* vykdė skrydžius pagal leidimą atlikti užsakomuosius skrydžius, kurį Danijos įmonei *North Flying* išdavė Civilinės aviacijos generalinė valdyba, vėliau – pagal įmonės *Oestawi* licenciją.

⁽⁷⁾ Žr.: byla C-174/97, *La Poste*, Rink. 1998, p. I-1303.

Nedidelis poveikis konkurencijai ir prekybai Bendrijoje

- (45) *Intermed* suteikta pagalba yra nedidelio intensyvumo, nes ji yra mažesnė nei vienas milijonas eurų. Be to, reikia pažymėti, kad sutartis galiojo gana trumpai (tik 8 mėnesius: 2002 m. balandžio–gruodžio mėn.).
- (46) *Air Catalunya* ar kitos galimos konkurentės aptariamam maršrutui eksploatuoti daugiau nepatirs jokios žalos, nes pradėjus tyrimo procedūrą pagalbos teikimas buvo sustabdytas, o autonominė valdžia bei *la Diputación de Gérone* įsipareigojo oficialiai nutraukti su *Intermed* sudarytą sutartį.
- (47) Dėl visų šių aplinkybių neigiamas poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai, kuri galėtų sukelti pagalbos suteikimas *Intermed*, yra kiek įmanoma sumažintas.

Teisingumo Teismo sprendimo *Altmark* taikymas

- (48) Ispanijos institucijos mano, kad *Altmark* byloje (kurią tuo metu, kai Ispanijos institucijos išsiuntė savo pastabas, EBTT dar nagrinėjo) paskelbtas sprendimas nagrinėjamu atveju neturėtų būti taikomas, nes toje byloje buvo sprendžiami Sutarties 73 straipsnio taikymo, kai su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai nustatomi ne pagal antžeminiam transportui taikomus reglamentus, klausimai.

Pagalbos negrąžintinumas

- (49) Ispanijos institucijos mano, kad įmonei *Intermed* suteikus dotacijų pradėta procedūra galėtų baigtis Komisijai priėmus sprendimą, kuriame būtų pripažinta, kad pagalba buvo suteikta neteisėtai, kad ji turi būti nutraukta, tačiau neturi būti gražinta, nes ši pagalba pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį yra suderinama su bendrąja rinka.

V. PAGALBOS VERTINIMAS

Aptariamoms pagalbos vertinimas pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį

- (50) Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje yra nustatyta, kad valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

Finansinis pranašumas

- (51) Komisijos komunikato dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai oro transporto srityje 18 punkte yra nustatyta, jog preziumuojama, kad pagalba nebuvo suteikta, jei su viešąja paslauga susijęs įsipareigojimas buvo nustatytas ir su juo susijusi kompensacija buvo apskaičiuota laikantis Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus 4 straipsnyje numatytų procedūrų. Kriterijai, kurie leistų įvertinti, ar kompensuojant su viešosiomis paslaugomis susijusių įsipareigojimų išlaidas buvo suteikta pagalba, vėliau buvo išaiškinti *Altmark* bylos 2003 m. liepos 24 d. sprendime ⁽⁸⁾.
- (52) Kaip paaiškinta šio sprendimo 9–23 konstatuojamosiose dalyse, atlikdamos šio sprendimo 2.3 punkte aprašytą skrydžių vykdytojo atranką, Katalonijos autonominės valdžios institucijos pasirinko įmonę nesilaikydamos Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatytų taisyklių, kurios yra esminės siekiant užtikrinti vienodo požiūrio principą ir tinkamą proceso vykdymą.

⁽⁸⁾ Žr.: byla C-280/00, *Altmark*, Rink. 2003, p. I-7747.

- (53) Visų pirma:
- Komisijai nebuvo pranešta, kad maršrutui Gérone–Madridas–Gérone buvo nustatytas su viešąja paslauga susijęs išsipareigojimas,
 - apie šiuos išsipareigojimus *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* nebuvo paskelbta,
 - nebuvo tariamasi su kitomis valstybėmis narėmis,
 - kvietimas teikti pasiūlymus *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* nebuvo paskelbtas ir
 - apie oro transporto įmonių pateiktus pasiūlymus nebuvo pranešta nei kitoms suinteresuotoms valstybėms narėms, nei Komisijai.
- (54) Ispanijos institucijos mano, kad vis dėlto aptariama priemonė yra kompensacija už įmonei *Intermed* nustatytus su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus.
- (55) Komisija mano, kad vienintelis būdas nustatyti su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus oro transporto srityje yra Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio taikymas. Šiame reglamente Taryba nustatė vienodas, nediskriminuojančias taisykles oro susisiekimo teisių koncesijai tuose maršrutuose, kuriems buvo nustatyti su viešąja paslauga susiję išsipareigojimai. Kompensacijos apskaičiavimo kriterijai taip pat buvo aiškiai apibrėžti. Jei kompensacija būtų apskaičiuota pagal pirmiau minėto reglamento 4 straipsnio 1 dalies h punktą ir jei nebūtų prieštarų aplinkybių, tai leistų preziumuoti, kad oro transporto įmonei nebuvo suteikta finansinio pranašumo ⁽⁹⁾.
- (56) Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies h punkte yra nustatyta, kad „valstybė narė gali sumokėti kompensaciją oro vežėjui, pasirinktam pagal f punktą, už pagal šią dalį nustatyto su viešąja paslauga susijusio išsipareigojimo standartų vykdymą; mokant tokią kompensaciją atsižvelgiama į su paslauga susijusias išlaidas ir pajamas“. Komisija mano, kad įmonei *Intermed* Ispanijos institucijų skirta priemonė neatitinka pirmiau minėto reglamento 4 straipsnio nuostatų.
- (57) Vadinas, šiuo atveju negalima pritaikyti pirmiau minėtos prezumpcijos, kad pagalba nebuvo suteikta.
- (58) Valstybės pagalbos aviacijos sektoriuje gairių 23 punkte yra nustatyta, kad „oro transporto įmonės, kuri nebuvo atrinkta pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį, patirtų išlaidų atlyginimas ir toliau bus nagrinėjamas pagal bendrąsias valstybės pagalbai taikytinas taisykles. Tai taikytina ir toms kompensacijoms, kurios nebuvo apskaičiuotos pagal reglamento 4 straipsnio 1 dalies h punkte išdėstytus kriterijus“. Be to, 17 punkte yra nustatyta, kad „kompensacijos teisingumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į Teisingumo Teismo praktikoje nustatytus valstybės pagalbos teikimo principus“.

⁽⁹⁾ Žr.: Pirmosios instancijos teismo 2003 m. rugpjūčio 5 d. sprendimas, Jungtinė byla T-116/01 ir T-118/01, P&O European Ferries (2003) 118 punktas, pažymėjo, kad „pagal nusistovėjusią Komisijos praktiką, jei valstybė narė prieš atlikdama pirkimus vykdo tokią išankstinę konkurso procedūrą, paprastai tariama, jog jos pakanka atmesti teiginiui, kad valstybė narė siekia suteikti tam tikrai įmonei pranašumą (žr., pavyzdžiui, Komisijos komunikato dėl Bendrijos taisyklių teikiant valstybės pagalbą moksliniams tyrimams ir taikomajai veiklai (OL 1996, C 45, p. 5) 2.5 punktą ir taip pat šiame kontekste – Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (OL 1997, C 205, p. 5) 9 skyrių)“.

- (59) Komisijos nuomone, jei tam tikrame sektoriuje Bendrijos teisės aktai nustato, kad su viešąja paslauga susiję išpareigojimai turi būti suteikiami konkurso būdu, šių teisės aktų nepaisymas paprastai reiškia, kad suteikta kompensacija yra pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje. Tačiau Komisija tiria, ar dėl aptariamos priemonės įmonei *Intermed* buvo suteiktas finansinis pranašumas, svarbiausia, ar aptariama kompensacija atitinka Teisingumo Teismo praktikoje, pavyzdžiui, 2003 m. liepos 24 d. sprendime *Atmark*, nustatytus kriterijus.
- (60) Šiame sprendime Teisingumo Teismas patvirtina, kad su viešąja paslauga susijusiems išpareigojimams kompensuoti skirtos sumos nėra laikomos valstybės pagalba, jei yra įvykdyta keletas sąlygų. Teisingumo Teismas konstatuoja, kad pagal jo praktiką ⁽¹⁰⁾ „tuo atveju, kai valstybės intervencija turi būti laikoma kompensacija už įmonių, kurios vykdo su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus, teikiamas paslaugas ir toms įmonėms iš tiesų nesuteikiamas finansinis pranašumas, taigi dėl pirmiau minėtos intervencijos jų konkurencinė padėtis netampa palankesnė nei jų konkurenčių, tokiai intervencijai Sutarties 92 straipsnio 1 dalis yra netaikoma. Tačiau kad konkrečiu atveju kompensacijos būtų galima nelaikyti valstybės pagalba, turi būti įvykdyta keletas sąlygų“ ⁽¹¹⁾.
- (61) Teisingumo Teismas nustatė keturias sąlygas. Pirmosios trys sąlygos yra taikomos visais atvejais. Ketvirtajai sąlygai yra numatytos dvi alternatyvos, kad kompensacija nebūtų suteikta nė menkiausio finansinio pranašumo.
- (62) Pagal pirmąją Teisingumo Teismo nustatytą sąlygą finansavimą gavusi įmonė turi būti iš tiesų įgaliota vykdyti su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus ir šie išpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti. Antroji sąlyga – tai reikalavimas, kad pagrindiniai kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojamas kompensacijos dydis, būtų nustatyti iš anksto, objektyviai ir skaidriai.
- (63) Nagrinėjamu atveju finansavimą gavusi įmonė buvo įgaliota vykdyti tam tikras sutartyje apibrėžtas pareigas. Šios pareigos ir sutarties III, IV bei V prieduose nustatyti kompensacijos apskaičiavimo kriterijai yra kompetentingų regioninės valdžios institucijų ir įmonės, kuri jau buvo pasirinkta oro transporto paslaugoms teikti, derybų rezultatas. Iš tiesų 2001 m. liepos–lapkričio mėn. Katalonijos autonominė valdžia individualiais laiškais užmezgė ryšius su keletu oro transporto įmonių, kad supažindintų jas su savo iniciatyva paskatinti sukurti tokį oro transporto maršrutą ir pakviestų jas pateikti savo pasiūlymus arba nurodyti, ar jos yra pasirengusios vykdyti tokius skrydžius. Šiame ryšių užmezgimo etape regioninės valdžios institucijos tik kviečia oro transporto įmones teikti pasiūlymus. Šiuose laiškuose nepateikiama jokia informacija apie įmonėms suteiktinas pareigas ar apie mokėtinos kompensacijos dydį. Neatmetama galimybė, kad tos oro transporto įmonės, kurios atmetė regioninių valdžios institucijų prašymą, galbūt būtų suinteresuotos sudaryti sutartį, jei regioninių valdžios institucijų laišku išsiuntimo metu būtų pateikta daugiau informacijos apie šias pareigas ir kompensacijos apskaičiavimo kriterijus.

Komisija mano, kad nagrinėjamu atveju su viešąja paslauga susiję išpareigojimai nebuvo aiškiai ir skaidriai apibrėžti, taigi pirmoji sprendime *Altmark* pateikta sąlyga nebuvo įvykdyta.

- (64) Be kita ko, apie 2002 m. kovo 26 d. *la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Gerona*, Gérone prekybos ir pramonės rūmų bei įmonės *Intermediación Aérea SL* (INTERMED) atstovo sudarytą sutartį buvo paskelbta tik pranešime spaudai; ši sutartis nebuvo oficialiai paskelbta ir, Komisijos turimais duomenimis, tretieji asmenys su ja susipažinti negalėjo. Be to, kompensacijos išankstinio, objektyvaus ir skaidraus apskaičiavimo kriterijai oro transporto sektoriuje Bendrijos teisės aktų leidėjo yra nustatyti Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje, kurio nebuvo laikomasi.

⁽¹⁰⁾ Žr.: 1985 m. vasario 7 d. sprendimą *ADBHU*, byla 240/83, (1985), Rink. p. 531, 3 punkto paskutinis sakinyvis bei 18 punktas, ir 2001 m. lapkričio 22 d. sprendimą *Ferring*, byla C-53/00, (2001), Rink. p. I-9067, 27 punktas.

⁽¹¹⁾ Sprendimo *Altmark* 87 ir 88 punktai.

(65) Be to, Komisija mano, kad kriterijai, pagal kuriuos nagrinėjama atveju yra apskaičiuojama kompensacija, nebuvo iš anksto, objektyviai ir skaidriai apibrėžti. Taigi nėra įvykdyta ir antroji sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga.

(66) Pagal trečiąją Teisingumo Teismo nustatytą sąlygą kompensacija neturi viršyti to, kas būtina visoms išlaidoms, atsiradusioms dėl su viešąja paslauga susijusių išipareigojimų vykdymo, ar jų daliai padengti, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas bei už šių pareigų vykdymą gautiną pakankamą pelną. Ši sąlyga yra būtina siekiant užtikrinti, kad finansavimą gavusiai įmonei nebuvo suteiktas joks pranašumas, kuris iškreiptų ar galėtų iškreipti konkurenciją, sustiprindamas tos įmonės konkurencinę padėtį. Šia sąlyga yra siekiama užtikrinti, kad įmonėms nebūtų mokamos pernelyg didelės kompensacijos ir kad kompensacija nebūtų suteikiama tokia forma ar tokio dydžio suma, kad įmonė galėtų disponuoti papildomu turtu, kurį ji galėtų skirti galinčiai iškreipti konkurenciją veiklai.

Metodas, kurį teisės aktų leidėjas aviacijos sektoriuje taiko, siekdamas išvengti tokių pernelyg didelių kompensacijų ir kuo labiau apriboti neigiamą patekimo į rinką ribojimo poveikį, yra reikalavimas griežtai laikytis Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatytos konkurso procedūros.

(67) Komisija teigia, kad jei valstybė narė prieš atlikdama pirkimus vykdo tokią išankstinę konkurso procedūrą, paprastai laikoma, kad šios aplinkybės pakanka atmesti teiginiui, jog valstybė narė siekia, kad tam tikros įmonės padėtis taptų palankesnė. Pirmosios instancijos teismas patvirtino šį teiginį ⁽¹²⁾. Kadangi konkurso nebuvo, ji mano, kad sunku tiksliai nustatyti, ar įmonės *Intermed* gauta suma atitinka išlaidas, patirtas vykdant su viešąja paslauga susijusius išipareigojimus, ar ši suma nėra pernelyg didelė kompensacija ir ir ar dėl jos šiai įmonei nesuteiktas pranašumas.

(68) Ispanijos institucijos teigia, kad suteiktos dotacijos suma yra mažesnė už paslaugų teikimo metu gautą deficitą, taigi kompensacija nebuvo didesnė nei būtina. Komisija mano, jog dėl to, kad nebuvo objektyvių būdų nustatyti kompensacijos dydį, nes nebuvo laikomasi Tarybos nustatytų privalomų taisyklių, negalima atmesti galimybių, kad kitos įmonės galėjo pasiūlyti teikti aptariamas paslaugas už mažesnę dotaciją.

(69) Komisija mano, kad nagrinėjama atveju trečioji sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga taip pat nėra įvykdyta.

(70) Ketvirtoji sąlyga apima dvi alternatyvas:

a) „įmonė, kuri bus įgaliota vykdyti su viešąja paslauga susijusius išipareigojimus, konkrečiu atveju yra pasirenkama pagal atvirą konkurso procedūrą, leidžiančią pasirinkti kandidatą, kuris gali suteikti šias paslaugas mažiausiomis valstybės sąnaudomis“;

b) arba „reikiamos kompensacijos dydis turi būti nustatytas išanalizavus vidutinės, gerai valdomos ir tinkamas transporto priemonės turinčios įmonės išlaidas, kurias ji, norėdama patenkinti viešųjų paslaugų reikalavimus, būtų patyrusi, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas bei pakankamą pelną už šių pareigų vykdymą“.

⁽¹²⁾ Pirmosios instancijos teismo 2003 m. rugpjūčio 5 d. sprendimas, jungtinė byla T-116/01 ir T-118/01, *P&O European Ferries*, (2003), 118 punktas. Žr. 9 išnašą.

- (71) Nagrinėjama atveju pirmoji ketvirtosios sąlygos alternatyva nebuvo įvykdyta. Ispanijos institucijų vykdyta atrankos procedūra neatitiko visoms atviroms konkurso procedūroms būdingų skaidrumo ir objektyvumo kriterijų, kaip pažymėta šio sprendimo 51 ir 52 punktuose, taigi ji negali būti laikoma tikru konkursu ir pakankamai skaidria, kad būtų užtikrinta, jog tos paslaugos yra teikiamos „mažiausiomis valstybės sąnaudomis“.
- (72) Šio sprendimo 70 punkto b papunktyje nurodyta antroji ketvirtosios sąlygos alternatyva iš esmės negali būti taikytina, nes nėra nustatyta įpareigojimo būtinai vykdyti konkurso procedūrą, o jei toks įpareigojimas ir būtų nustatytas, jis nebuvo įvykdytas. Tačiau jei Komisija darytų prielaidą, kad nagrinėjama atveju antroji ketvirtosios sąlygos alternatyva turėjo būti taikoma, ji turėtų padaryti išvadą, kad šis reikalavimas nebuvo įvykdytas. Iš tiesų kompensacijos dydis nebuvo nustatytas „išanalizavus vidutinės, gerai valdomos ir tinkamas transporto priemonės turinčios įmonės išlaidas, kurias ji, norėdama patenkinti viešųjų paslaugų reikalavimus, būtų patyrusi, atsižvelgiant į su tuo susijusias pajamas bei protingą pelną už šių pareigų vykdymą“. Kaip jau buvo paaiškinta nagrinėjant antrąją sąlygą, valdžios institucijos neatliko jokio išankstinio išlaidų tyrimo ir nesigilino, ar šių išlaidų pobūdis yra suderinamas su pirmiau minėtu reikalavimu. Valdžios institucijos tiesiog nusprendė atlyginti aptariamo subjekto iš tiesų patirtas išlaidas. Ispanijos valdžios institucijos nepateikė duomenų, kurie leistų Komisijai atlikti tokį patikrinimą. Esant šioms aplinkybėms yra akivaizdu, kad ketvirtoji sprendime *Altmark* nustatyta sąlyga taip pat nėra įvykdyta.
- (73) Komisija konstatuoja, kad nagrinėjama atveju nebuvo įvykdyta nė viena iš sprendimo *Altmark* sąlygų. Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytus argumentus darytina išvada, kad šia priemone įmonei buvo suteiktas pranašumas.

Valstybės išteklių pervedimas

- (74) Pagal Sutartį ir Teisingumo Teismo išaiškinimus valstybės pagalba yra susijusi su iš valstybės išteklių tiesiogiai ar netiesiogiai teikiamu palaikymu arba palaikymu, dėl kurių valstybė arba šiam tikslui paskirti ar įsteigti subjektai patiria papildomų išlaidų.
- (75) Nagrinėjama atveju sutartyje yra numatyta, kad pagalbą gaunanti įmonė už visą *la Generalitat de Catalunya* ir *la Diputació de Girona* finansuojamos sutarties laikotarpį gaus ne didesnę kaip 4 337 086,18 EUR sumą. Ispanijos institucijos patvirtino, kad iš tikrųjų įmonei buvo pervesta 919 879,98 EUR dydžio pagalbos suma. Kadangi šią sumą tiesiogiai skyrė Ispanijos institucijos, akivaizdu, kad pagalbai buvo skirti valstybės ištekliai.

Selektyvus priemonės pobūdis

- (76) Aptariamos priemonės yra skirtos tik vienam transporto sektoriui – oro transportui ir tik vienam oro transporto maršrutui Geronė–Madridas–Geronė.
- (77) Sutartis buvo sudaryta tik su viena oro transporto įmone. Iš Ispanijos institucijų pateiktos informacijos neįmanoma nustatyti, ar tokios pačios priemonės būtų taikomos ir kitoms įmonėms, jei jos būtų nusprendusios reguliaraus oro susisiekimo paslaugas teikti maršrutu Madridas–Geronė.
- (78) Taigi aptariama priemonė yra laikytina selektyvia.

Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

- (79) Konstatuojant faktą, kad buvo iškreipta konkurencija, pakanka nustatyti, kad valstybės intervencija dirbtinai pakeičia kai kuriuos įmonės gamybos sąnaudų elementus ir Bendrijos vidaus prekyboje sustiprina šios įmonės padėtį kitų konkuruojančių įmonių atžvilgiu⁽¹³⁾. Teisingumo Teismas teigia⁽¹⁴⁾, jog neatmestina, kad valstybių narių tarpusavio prekybai gali daryti įtaką net ir tokia valstybės dotacija, kuri buvo suteikta įmonei, teikiančiai susisiektimo paslaugas tik vietos ar regiono lygiu ir neteikiančiai transporto paslaugų už valstybės, kurioje ji yra įsikūrusi, ribų. Be to, Teisingumo Teismas taip pat pažymėjo, kad pagalba gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir iškreipti konkurencijos sąlygas net ir tuo atveju, jei pagalbą gavusi įmonė, nors ir konkuruodama su kitų valstybių narių įmonėmis, pati nevykdytų tarptautinės prekybos. Iš tiesų jei valstybė narė suteikia pagalbą tam tikrai įmonei, taip palaikydama ar padidindama pasiūlą valstybėje, tai gali sumažinti kitose valstybėse narėse įsisteigusių įmonių galimybes siūlyti savo paslaugas šios valstybės narės rinkoje⁽¹⁵⁾.
- (80) Pagal 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 69/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo *de minimis* valstybės pagalbai⁽¹⁶⁾ trečiąją konstatuojamąją dalį ir 1 straipsnio a punktą tas reglamentas netaikomas transporto sektoriui. Pagal Teisingumo Teismo praktiką nėra jokių ribų ar procentų, kuriais remiantis būtų galima nustatyti, kad valstybių narių tarpusavio prekyba nebuvo paveikta. Iš tiesų net jei buvo suteikta gana nedidelė pagalbos suma ar jei pagalbą gavo nedidelė įmonė, negalima *a priori* atmesti galimybes, kad bus padarytas poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai⁽¹⁷⁾.
- (81) Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad oro transporto maršrutą Gérone–Madridas aptarnauja du subjektai, iš kurių vienas gavo valstybės pagalbą, o kitas – ne.
- (82) Žinoma, sutartyje yra numatyta, kad ji bus nutraukta, jei kita oro transporto įmonė, negaudama jokios valstybės pagalbos ar kitokio valstybės finansavimo, taip pat pradės vykdyti skrydžius maršrutu Gérone–Madridas, kurių sąlygos dėl orlaivio tipo, skrydžių dažnumo, tarifų ir paslaugų teikimo laikotarpio bus tokios pačios, kokios yra nustatytos sutartyje.
- (83) Tačiau jei konkuruojanti įmonė teikia paslaugas, net ir neatitinkančias pirmiau minėtų reikalavimų (pavyzdžiui, skirdama mažesnę orlaivį), tai dar kartą patvirtina selektyvų priemonės pobūdį, nes vieną maršrutą aptarnauja du subjektai, iš kurių vienas gauna valstybės pagalbą, o kitas – ne. Iš tiesų pareiškėjas šioje byloje oro transporto maršrutą Gérone–Madridas–Gérone aptarnauja ir negaudamas valstybės pagalbos. Iš Ispanijos institucijų pateiktos informacijos matyti, kad pareiškėjas pradėjo vykdyti užsakomuosius skrydžius maršrutu Gérone–Madridas–Gérone, skirdamas tam mažiau nei 20 vietų turinčius orlaivius, kurie neatitinka sutarties reikalavimų.
- (84) Be kita ko, aptariamoms priemonėms daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes jos yra skirtos įmonei, kurios transporto veikla yra tiesiogiai susijusi su prekyba ir yra bendrosios rinkos dalis. Be to, jos iškreipia konkurenciją šioje rinkoje, nes yra skirtos tik vienai įmonei, kuri konkuruoja su kita Bendrijos oro transporto įmone, ypač nuo 1993 m. sausio 1 d., kai įsigaliojo trečiasis oro transporto liberalizacijos paketas (toliau – trečiasis paketas). Esant šioms aplinkybėms, įmonei *Intermed* Ispanijos institucijų suteiktas palaikymas yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta EB sutarties 87 straipsnyje.

⁽¹³⁾ Teisingumo Teismo 1974 m. liepos 2 d. sprendimas *Italija prieš Komisiją*, 173/73, (1974), Rink. p. 709 ir 1980 m. rugsėjo 17 d. sprendimas *Philip Morris*, 730/79, (1980), Rink. p. 2671.

⁽¹⁴⁾ Sprendimo *Altmark* 77–82 punktai.

⁽¹⁵⁾ Teisingumo Teismo 1991 m. kovo 21 d. sprendimas *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, (1991), Rink. p. I-1433, 27 punktas, 1988 m. liepos 13 d. sprendimas *Prancūzija prieš Komisiją*, 102/87 (1988), Rink. p. I-4067, 19 punktas, ir 1991 m. kovo 21 d. sprendimas *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, (1991), Rink. p. I-1603, 26 punktas.

⁽¹⁶⁾ OL L 10, 2001 1 13, p. 30.

⁽¹⁷⁾ Sprendimas *Atmark*, 81 punktas; 1990 m. kovo 21 d. sprendimas *Belgija prieš Komisiją*, vadinamasis sprendimas „Tubemeuse“, C-142/87, Rink. p. I-959, 43 punktas, ir 1994 m. rugsėjo 14 d. sprendimas *Ispanija prieš Komisiją*, C-278/92–C-280/92, (1994), Rink. p. I-4103, 42 punktas.

Reklamos ir rinkotyros veikla

- (85) Priemonės, kurias Gérone generalinė taryba skyrė visai šio oro transporto maršruto reklamos ir rinkotyros veiklai kurti ir finansuoti sutarties galiojimo metu, siekia 120 202 EUR sumą ir taip pat yra laikytinos valstybės pagalba. Iš tiesų iš valstybės biudžeto finansuojamos priemonės yra skirtos tam, kad praneštų visuomenei apie pradėtą teikti naują oro susisiekimo paslaugą.

Išvada

- (86) Kadangi Sutarties 87 straipsnio 1 dalies sąlygos yra patenkintos, Komisija turi padaryti išvadą, kad nagrinėjamu atveju yra kalbama apie valstybės pagalbą ir kad turi būti išnagrinėta, ar ji neprieštarauja Sutarties nuostatomis.

Pagalbos teisėtumas

- (87) Komisija apgailestauja, kad Ispanija suteikė pagalbą pažeisdama EB sutarties 88 straipsnio 2 dalies nuostatas.

Pagalbos suderinamumas

Sutarties 87 straipsnio 2 ir 3 dalių taikymas

- (88) Komisija, nustačiusi, kad aptariamos priemonės yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, su kuo sutiko ir Ispanijos institucijos, turi išnagrinėti, ar jos gali būti pripažintos suderinamomis su bendrąja rinka, kaip nustatyta Sutarties 87 straipsnio 2 bei 3 dalyse ir 86 straipsnio 2 dalyje.
- (89) Komisija turi įvertinti, ar pagalba yra suderinama su Sutarties 87 straipsnio 2 dalies a punktu, pagal kurį bendrajai rinkai neprieštarauja socialinio pobūdžio pagalba individualiems vartotojams, jei ji yra teikiama nediskriminuojant atitinkamų gaminių dėl jų kilmės. Kaip nustatyta Komisijos komunikate dėl valstybės pagalbos aviacijos sektoriuje, pagalba turi būti socialinio pobūdžio, t. y. ji turi būti taikoma tik tam tikroms to maršruto keleivių kategorijoms (vaikams, neįgaliesiems, nedideles pajamas gaunantiems asmenims). Tačiau jei maršrutas yra skirtas susisiekimui su nepalankiausias sąlygas turinčiu regionu, ypač su sala, pagalba gali būti skirta visiems to regiono gyventojams. Tame pačiame komunikate yra nustatyta, kad pagalba turi būti teikiama nediskriminuojant dėl paslaugų kilmės, t. y. nesvarbu, kuri Europos ekonominės erdvės oro transporto įmonė teiks paslaugas. Tai reiškia, kad nė vienai Bendrijos oro transporto įmonei neturi būti nustatyta jokių kliūčių aptarnauti atitinkamą maršrutą.
- (90) Nagrinėjamu atveju pagalba buvo suteikta tik aptariamą maršrutą aptarnaujančiai oro transporto įmonei ir nesuteikta konkuruojančiai įmonei. Iš šios pagalbos teisinio pagrindo matyti, kad kitos oro transporto įmonės negalėjo gauti tokios pagalbos. Vadinasi, ši pagalba neatitinka pirmosios iš nustatytų sąlygų, t. y. subjektų nediskriminavimo sąlygos.
- (91) Šiuo atveju Sutarties 87 straipsnio 2 dalies b punkte nustatyta leidžianti nukrypti nuostata negali būti taikoma, nes pagalba buvo suteikta ne gaivalinių nelaimių ar kitų ypatingų įvykių padarytai žalai atitaisyti.
- (92) 87 straipsnio 3 dalyje yra nustatytos visos rūšys pagalbos, kuri gali būti laikoma neprieštaraujančia bendrajai rinkai.

- (93) Siekiant užtikrinti gerą bendrosios rinkos veikimą ir atsižvelgiant į Sutarties 3 straipsnio 1 dalies g punkte išdėstytus principus, nagrinėjant suteiktą pagalbą arba bet kokią kitą individualią priemonę, Sutarties 87 straipsnio 3 dalyje apibrėžtos nuo 87 straipsnio 1 dalies leidžiančios nukrypti nuostatos turi būti aiškinamos labai tiksliai. Be to, atsižvelgdama į dėl oro transporto liberalizacijos padidėjusią konkurenciją, Komisija turi vykdyti griežtą valstybės pagalbos kontrolės politiką, kad užtikrintų, jog ji nepadarys bendrajam interesui prieštaraujančio poveikio.
- a ir c punktuose nustatytos leidžiančios nukrypti nuostatos yra taikomos tuo atveju, kai pagalba yra teikiama tam tikrų regionų plėtrai skatinti ar palengvinti⁽¹⁸⁾. Komisija pažymi, kad Gėrone regionas nėra toks regionas, kaip numatyta 87 straipsnio 3 dalies a punkte, taigi ši leidžianti nukrypti nuostata nėra taikytina. Be kita ko, Komisija pažymi, kad Gėrone provincijai, išskyrus Pirėnų kalnuose esančias apylinkes, negali būti taikoma Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkto leidžianti nukrypti nuostata, o minėtos apylinkės su nagrinėjamu atveju nėra susijusios,
 - b ir d punktai taip pat netaikytini, nes aptariama pagalba nėra skirta nei bendriems interesams svarbių projektų vykdymui skatinti, nei kurios nors valstybės narės ekonomikos dideliems sutrikimams atitaisyti, nei kultūrai remti ir paveldui išsaugoti, be to, Ispanijos institucijos ir nesirėmė šiomis leidžiančiomis nukrypti nuostatomis,
 - c punkte paminėta leidžianti nukrypti nuostata yra susijusi su pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių plėtrai skatinti. Komisija mano, kad pagalba veiklai, kuri nėra skirta investicijoms skatinti, gali būti leidžiama tik išimtiniais atvejais. Todėl ji konstatuoja, kad aptariama pagalba nesiekia nei aplinkos apsaugos, nei mokymo tikslų. Be to, Komisija galėtų leisti pasinaudoti šia leidžiančia nukrypti nuostata, jei įmonė būtų restruktūrizuojama. Tačiau *Intermed* atveju restruktūrizacija nėra numatyta.
- (94) Vis dėlto ši pagalba gali būti priskirta pagalbai veiklos pradžia, kuri yra aptarta 101 sprendimo.

Sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymas

- (95) Vienintelis Ispanijos institucijų pateiktas pateisinimas yra susijęs su Sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymu. Šiame kontekste Komisija pažymi, kad norint pripažinti, jog pagalba yra suderinama su bendrąja rinka pagal šią Sutarties nuostatą, turi būti įvykdytos dvi sąlygos – pagalbos būtinumo ir proporcingumo.
- (96) Komisija primena, kad Ispanijos institucijos neginčija, jog nebuvo įvykdytos Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatytos sąlygos. Ši aplinkybė įrodo, kad Ispanijos institucijos nemanė, jog aptariamam oro transporto maršrutui būtų būtina nustatyti su viešąja paslauga susijusį išpareigojimą. Tai buvo patvirtinta Komisijai pradėjus administracinę procedūrą, nes 2002 m. birželio 13 d. Katalonijos regioninės valdžios institucijoms pateikus prašymą pradėti su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų nustatymo procedūrą, kompetentingos Ispanijos valdžios institucijos atsiskakė tai padaryti, nurodydamos, kad „nėra pakankamai priežasčių taikyti pirmiau minėto reglamento 4 straipsnį“⁽¹⁹⁾. Esant šioms aplinkybėms, vienu metu negalima teigti, kad paslauga buvo būtina pagal Sutarties 86 straipsnio 2 dalį ir kad ši paslauga nebuvo būtina pagal įprastines teisine normas, kurios yra taikomos su viešąja paslauga susijusiems išpareigojimams oro transporto sektoriuje.

⁽¹⁸⁾ Komisijos komunikatas dėl regioninės valstybės pagalbos gairių (OL C 74, 1998 3 10). Nuoroda į šią regioninę pagalbą taip pat yra padaryta valstybės pagalbos oro transporto sektoriuje gairių 36 punkte. Taip pat žr. 5 išnašą.

⁽¹⁹⁾ 2003 m. kovo 18 d. laišku perduotos Ispanijos institucijų pastabos, kurias Komisijos Generalinis sekretoriatas gavo 2003 m. kovo 19 d.

- (97) Kadangi nebuvo laikytasi Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatytos procedūros, taip pat negalima teigti, kad pagalba buvo proporcinga. Ispanijos institucijos teigia, kad suteikta dotacijos suma yra mažesnė už paslaugų teikimo metu patirtą deficitą, taigi kompensacija nebuvo pernelyg didelė. Komisija neginčija, kad pagalbos suma yra mažesnė už paslaugos teikimo deficitą, tačiau teigia, kad kadangi nebuvo taikomos Tarybos nustatytos privalomos taisyklės, taigi nebuvo nustatyta objektyvių kriterijų, pagal kuriuos būtų galima nustatyti kompensacijos dydį, negalima atmesti galimybės, kad kitos įmonės galėjo pasiūlyti teikti aptariamą paslaugą už mažesnę dotaciją.
- (98) Pagal Teisingumo Teismo praktiką⁽²⁰⁾, jei kai kurios pagalbos suteikimo taisyklės prieštarauja tam tikroms Sutarties nuostatomis, išskyrus EB sutarties 87 ir 88 straipsnius, ir yra neatsiejamai susijusios su pagalbos objektu, tačiau atskirai jų įvertinti neįmanoma, jas reikia vertinti kartu. Darant tokią prielaidą, prie EB sutarties 86 straipsnio 2 dalyje nustatytų suderinamumo sąlygų reikėtų pridėti kitų nuostatų sąlygas. Be kita ko, yra akivaizdu, kad valstybės pagalbos tyrimo procedūros rezultatas negali prieštarauti nei specialiosioms Sutarties nuostatomis⁽²¹⁾, nei tiems Bendrijos teisės aktams, kurie buvo priimti remiantis tomis Sutarties nuostatomis.
- (99) Nagrinėjamu atveju Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatyta procedūra yra neatsiejamai susijusi su pagalba. Pagal pirmiau minėtą Teisingumo Teismo praktiką negalima pripažinti pagalbos suderinama su bendrąja rinka, jei ją suteikiant nebuvo laikytasi Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio. Beje, Sutarties 86 straipsnio 2 dalies paskutiniame sakinyje taip pat yra nustatytas papildomas reikalavimas: „prekybos plėtojimui neturi būti daroma tokio poveikio, kuris prieštarautų Bendrijos interesams“. Komisija mano, kad tokiu atveju, kaip šis, leidimas suteikti pagalbą, kuri buvo skirta pažeidžiant Reglamentą (EEB) Nr. 2408/92, prieštarautų Bendrijos interesams.
- (100) Taigi negali būti pripažinta, kad aptariama pagalba neprieštarauja Sutarties 86 straipsnio 2 daliai.

Pagalba veiklos pradžiai

- (101) Savo 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimo 2004/393/EB dėl pagalbos, kurią įmonei *Ryanair* įsisteigimo *Charleroi* oro uoste tikslais suteikė Valonijos regionas ir *Charleroi Bruxelles Sud* oro uostas⁽²³⁾, 278 punkte Komisija konstatuoja, kad pagalba, kuria siekiama plėtoti ir užtikrinti geresnį regioninių oro uostų, kurie yra nedaug naudojami ir kurie turi būti išlaikomi iš valstybės biudžeto, infrastruktūros eksploatavimą, gali atitikti Bendrijos interesus ir bendros transporto politikos tikslus.
- (102) Tame sprendime Komisija konstatavo, kad kai kurios pagalbos veiklai rūšys, kuriomis siekiama sudaryti sąlygas sukurti naujus oro transporto maršrutus arba paskatinti dažniau vykdyti skrydžius tam tikrais maršrutais, gali būti tinkama mažų regioninių oro uostų plėtos priemonė. Tokia pagalba gali paskatinti suinteresuotas įmones imtis rizikos investuoti į naujus maršrutus. Tačiau norint pripažinti, kad tokia pagalba yra suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą, kiekvienu konkrečiu atveju reikia nustatyti, ar ši pagalba yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui ir ar prekybos plėtojimui ji nepadarys tokio poveikio, kuris prieštarautų Bendrijos interesams.
- (103) Pagalba veiklai yra retai pripažįstama suderinama su bendrąja rinka, nes paprastai ji iškreipia tų sektorių, kuriuose ji yra suteikta, konkurencijos sąlygas ir nepadedą siekti Sutarties leidžiančiose nukrypti nuostatose įtvirtintų tikslų. Iš tiesų ši pagalba nėra susijusi su jokiais techniniais ar struktūriniais įmonės pakeitimais ir skatina tik jos komercinės veiklos plėtrą; tokia pagalba tik leidžia pasiūlyti įmonės klientams dirbtinai palankesnes sąlygas ir be jokio pateisinimo padidinti jos pelno maržą.

⁽²⁰⁾ 1977 m. kovo 22 d. sprendimas *Iannelli*, byla 74/76, (1977), Rink. p. 557.

⁽²¹⁾ 1993 m. birželio 15 d. sprendimas *Matra prieš Komisiją*, byla C-225/91, (1993), Rink. p. I-3203.

⁽²³⁾ OL L 137, 2004 4 30, p. 1.

- (104) Tačiau yra keletas šio principo išimčių ir kartais Komisija pripažįsta tokią pagalbą suderinama su bendrąja rinka, kadangi būna įvykdytos tam tikros sąlygos ⁽²⁴⁾.
- (105) Taigi siekiant pripažinti, kad tokia pagalba yra suderinama su bendrąja rinka pagal 87 straipsnio 3 dalies c punktą, visų pirma reikia nustatyti, ar nagrinėjamu atveju suteikta pagalba yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui ir ar prekybos plėtojimui ji nepadarys tokio poveikio, kuris prieštarautų Bendrijos interesui.

Priemonės tikslas ir Bendrijos interesai

- (106) Pirmoji pagalbos veiklos pradžia teikimo sąlyga yra ta, kad ši pagalba turi būti susijusi su atitinkamu oro uosto plėtros projektu ir atspindėti norą didinti infrastruktūros, kuri ne visada buvo naudinga, pelningumą.
- (107) Regiono, turizmo, vietos ekonomikos ar regiono įvaizdžio plėtros skatinimas turėtų būti tik tokios atitinkamos politikos, kuria pirmiausia siekiama užtikrinti tvarią oro uosto veiklos plėtrą, pasekmės.
- (108) Regioniniai oro uostai taip pat galėtų padėti išspręsti vieną iš transporto politikos problemų – didžiausių oro uostų pajėgumų viršijimo ⁽²⁵⁾.
- (109) Nagrinėjamu atveju Komisija neturi jokios informacijos, kad kitos įmonės, pageidavusios pradėti skrydžius iš Gérone į kitus miestus, būtų gavusios panašią pagalbą. Komisijai nebuvo pranešta, kad yra koks nors oro uosto veiklos plėtojimo projektas. Ispanijos institucijos pranešė tik tai, kad iki aptariamų skrydžių tarp Gérone ir Madrido pradžios į Gérone oro uostą nebuvo vykdomi jokie reguliarieji skrydžiai.

Pagalbos būtinumas

- (110) Pagalbos būtinumo kriterijus Komisija nustatė sprendime „Ryanair“ ⁽²⁶⁾. Šiame kontekste turi būti įrodyta, kad pagalba veiklos pradžia yra būtina norint plėtoti oro uosto veiklą. Be to, turi būti įvykdytos tam tikros sąlygos.
- (111) Visų pirma oro transporto įmonėms teikiama pagalba turi būti taikoma tik pradėti naujiems maršrutams arba padidinti skrydžių dažnumui, dėl kurių turėtų padaugėti iš regioninio oro uosto išvykstančių keleivių; šitai būtų perimta dalis įmonės rizikos.
- (112) Antra, pagalba negali būti teikiama tokiu atveju, kai maršrutas jau yra nustatytas ir eksploatuojamas: tokiu atveju įmonės rizika yra nedidelė arba jos iš viso nėra, ir pagalbos būtinumas yra nepateisinamas. Taigi jei iš atitinkamo oro uosto įmonė jau vykdo skrydžius tam tikru maršrutu, ji negali prašyti valstybės paramos.
- (113) Trečia, pagalba taip pat negali būti suteikta tokiai oro transporto įmonei, kuri pradeda eksploatuoti naują maršrutą, pakeisdama anksčiau jį eksploatavusią įmonę, ir kuriai jau buvo suteikta pagalba veiklos pradžia. Kadangi tokiu atveju sąlygos išliktų nepakitusios, oro uostas nepatirtų jokio teigiamo poveikio dėl atvykstančių keleivių skaičiaus. Be to, pagalba negali būti teikiama ir tokiam maršrutui, kurį įmonė nusprendžia eksploatuoti vietoje kito maršruto, kuriuo ji anksčiau vykdė skrydžius iš toje pačioje ekonominės ir žmonių traukos teritorijoje esančio kito oro uosto. Komisijos nuomone, svarbiausia, kad pagalba veiklos pradžia dar labiau nepadidintų dotacijos sumos, pavyzdžiui, tokiu atveju, jei maršrutai, už kuriuos jau buvo suteikta didžiausia pagalba, yra perkeliama į kitą vietą. Tokia praktika prieštarautų pačiam pagalbos veiklos pradžia tikslui, t. y. užtikrinti tokią atitinkamo oro uosto plėtrą, kuri neprieštarautų bendram interesui.

⁽²⁴⁾ Sprendimas *Ryanair*, 281 konstatuojamoji dalis.

⁽²⁵⁾ Sprendimas *Ryanair*, 287–296 konstatuojamosios dalys.

⁽²⁶⁾ Sprendimas *Ryanair*, 298–307 konstatuojamosios dalys.

- (114) Ketvirta, pagalba taip pat negali būti skiriama naujam rinkos dalyviui, kuris ketina pradėti eksploatuoti jau esančius maršrutus ir tiesiogiai konkuruoti su kitu veikiančiu subjektu, kuris jau vykdo skrydžius šiuo maršrutu iš to paties oro uosto. Naujasis rinkos dalyvis su veikiančiu subjektu turi konkuruoti savo jėgomis, o ne naudodamasis valstybės pagalba.
- (115) Aptariant pirmąją, antrąją ir ketvirtąją sąlygas reikia priminti, kad iki 2001 m. spalio 28 d. maršrutu Gérone–Madridas–Gérone skrydžius vykdė kita įmonė, tačiau ji šios veiklos atsisakė dėl jos nuostolingumo. Iki 2002 m. kovo 26 d., kai atitinkamos valdžios institucijos ir *Intermed* sudarė aptariamą sutartį, joks kitas subjektas šiuo maršrutu skrydžių nevykdė. Tačiau kita įmonė, *Air Catalunya*, pradėjo vykdyti skrydžius tuo pačiu maršrutu praėjus vos keletui dienų nuo sutarties pasirašymo dienos, t. y. 2002 m. balandžio 3 d. O *Intermed* pradėjo vykdyti savo veiklą 2002 m. balandžio 15 d. Ta aplinkybė, kad dvi įmonės pradėjo vykdyti skrydžius tuo pačiu maršrutu Gérone–Madridas–Gérone tik 12 dienų skirtumu, neleidžia aiškiai ir galutinai nustatyti, ar *Intermed* teikiamos paslaugos gali būti laikomos nauju maršrutu.
- (116) Trečioji sąlyga yra įvykdyta, nes įmonė *Intermed* pirmą kartą pradėjo vykdyti skrydžius maršrutu Madridas–Gerona–Madridas.
- (117) Rinkotyros ir reklamos išlaidos, kurios iš pradžių yra skirtos informavimui apie maršrutą, gali būti pripažintos būtinomis savo tikslui pasiekti, t. y. visuomenei informuoti apie tokio oro transporto maršruto buvimą.

Skatinamasis pagalbos pobūdis

- (118) Pagalba turi būti skatinamojo pobūdžio: ji turi leisti įmonei imtis tokios veiklos, kurios ji nebūtų ėmusi be valstybės paramos. Tačiau vėliau ši veikla turi tapti pelninga be pagalbos. Būtent dėl šios priežasties naujiems maršrutams pradėti ir skrydžių dažnumui padidinti skirta pagalba turi būti terminuota. Pagalba padeda pradėti eksploatuoti naują maršrutą, tačiau ji negali dirbtinai palaikyti jo: ilginiui maršrutai turi tapti ekonomiškai gyvybingi.
- (119) Tirdama pagalbą veiklai oro transporto srityje⁽²⁷⁾ Komisija konstatavo, kad protingas didžiausias pagalbos laikotarpis nuo kiekvieno maršruto, ypač tokių maršrutų, kurie sieja keletą Europos miestų, eksploatavimo pradžios yra penkeri metai.
- (120) Nagrinėjamu atveju dalinis maršruto Gérone–Madridas finansavimas bei reklamos priemonės buvo terminuoti (sutartis buvo sudaryta trejų metų laikotarpiui), t. y. pagalba turėjo būti teikiama tol, kol skrydžiai aptariamam maršrutu nusistovės ir taps pelningi arba kol kita oro transporto įmonė be viešosios pagalbos ar kitokio valstybės finansavimo nepradės vykdyti skrydžių tarp Gérone ir Madrido, kurie vyktų tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir sutartyje numatyti skrydžiai, t. y. skiriant tokio paties tipo orlaivį, užtikrinant tokį patį skrydžių reguliarumą, nustatant tokius pačius tarifus ir paslaugų teikimo laikotarpį.

Pagalbos proporcingumas

- (121) Turi būti nustatyti du pagalbos ir aplinkybių, kurioms esant ji buvo suteikta, proporcingumo aspektai. Visų pirma turi būti aiškus ryšys tarp tikslo plėtoti oro uosto veiklą, kuris yra susijęs su keliautojų skaičiaus didinimu, ir tarp oro transporto įmonei suteiktos pagalbos dydžio. Taigi pagalbos suma turi būti apskaičiuojama vienam keleiviui. Vadinasi, oro transporto įmonė, negalėsianti atskraidinti į oro uostą jo plėtrai reikiamo skaičiaus keleivių, negalės gauti ir reikiamos naudos. Ir priešingai, įmonė, įvykdžiusi reikiamas sąlygas, sudarys galimybes plėtoti oro uosto veiklą ir atitinkamai gaus pelno.

⁽²⁷⁾ Sprendimas *Ryanair*, 312–314 konstatuojamosios dalys.

- (122) Antrasis aspektas – tai pagalbos ir ją gavusios įmonės patiriamų išlaidų proporcingumas. Komisija primena, kad pagalbos intensyvumas, kuris sudaro 50 % pagalbos veiklos pradžia atveju, netaikomas visoms atitinkamo oro transporto maršruto veiklos išlaidoms, atėmus pajamas.
- a) Taigi pagalba veiklos pradžia gali būti skiriama tik toms papildomoms veiklos pradžios išlaidoms padengti, kurių oro transporto įmonei nereikėtų dengti, jei tai nebūtų veiklos pradžia, ir kurioms yra būtina valstybės parama, kad būtų galima pasidalyti su veiklos pradžios laikotarpiu susijusią riziką, kad paslaugos bus nevykdytos. *Intermed* atveju ši pagalba gali būti skiriama, pavyzdžiui, rinkotyros ir reklamos išlaidoms, kurios yra skirtos visuomenei informuoti apie naują maršrutą, taip pat *Intermed* patirtoms įsikūrimo Geronė išlaidoms.
- b) Tačiau pagalba negali būti skirta įprastinėms *Intermed* patiriamoms veiklos išlaidoms, pavyzdžiui, orlaivių laikymo ar amortizacijos, kuro, orlaivio įgulų darbo užmokesčio, maisto gamybos ir tiekimo į orlaivius išlaidoms, padengti.

Skaidrumo, vienodo požiūrio į ūkio subjektus ir nediskriminavimo principai teikiant pagalbą

- (123) Kad būtų galima nesunkiai identifikuoti ir įvertinti oro transporto įmonei suteiktos pagalbos oro transporto paslaugoms plėtoti sumą, ji turi būti skaidri, pavyzdžiui, apskaičiuota vienam skrendančiam keleiviui.
- (124) Žinia, kad oro uostas yra pasirengęs suteikti pagalbą ekonominėms paslaugoms teikti, pavyzdžiui, naujiems maršrutams pradėti, turi būti paskelbta viešai, kad suinteresuotos oro transporto įmonės galėtų pareikšti susidomėjimą ir gauti atitinkamą pagalbą. Taigi turi būti atitinkamai laikomasi viešųjų pirkimų ir koncesijų taisyklių bei principų.
- (125) Oro uostas, ketinantis skatinti oro transporto paslaugų plėtrą, turi apibrėžti objektyvius kriterijus, kaip bus nustatoma didžiausia pagalbos suma ir jos teikimo trukmė, kad užtikrintų vienodą požiūrį į visas oro transporto įmones.
- (126) Siekiant užtikrinti, kad nebūtų jokios diskriminacijos skiriant pagalbą ir kad atitinkamas oro uostas jokiai oro transporto įmonei nepagrįstai nesuteiktų pranašumo, valstybėse narėse turi būti numatyta atitinkama teisių gynimo tvarka.

Sankcijos ir kompensavimo tvarka

- (127) Tuo atveju, jei vežėjas nesilaikytų įsipareigojimų oro uostui už suteiktą pagalbą, turi būti nustatytos atitinkamos sankcijos. Pagalbos grąžinimo sistema galėtų leisti oro uostui būti tikram, kad oro transporto įmonė vykdys savo įsipareigojimus. Aptariamoje sutartyje taip pat yra numatyta pagalbos grąžinimo tvarka, jei *Intermed* nevykdytų savo įsipareigojimų.

Kumuliacijos taisyklės

- (128) Be suteiktos pagalbos, oro transporto įmonėms negali būti teikiama papildomų dotacijų, kai suteikta pagalba yra socialinio pobūdžio arba suteikta kompensacija už viešąsias paslaugas yra laikoma pagalba. Be to, pagal pirmiau išdėstytas proporcingumo taisykles toms pačioms išlaidoms padengti negali būti skiriama ir kita pagalba, net jei ji yra pervedama į kitą valstybę. Naujam maršrutui suteikiamų pagalbos rūšių visuma jokiū būdu negali viršyti 50 % šio maršruto pradėjimo išlaidų.
- (129) Siekdama išlaikyti laikinos pagalbos naujų oro transporto maršrutų pradžia, kaip vienos iš regioninių oro uostų plėtros priemonių, skatinamąjį pobūdį, Komisija mano, jog būtina užtikrinti, kad tokia pagalba nesuteiktų jokios netiesioginės naudos dideliems oro uostams, kuriuose ir taip aktyviai vyksta tarptautinis oro eismas bei klesti konkurencija. Todėl ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas finansuotinioms išlaidoms apriboti, nes aptariamas oro transporto maršrutas sieja Geronė su dideliu Madrido oro uostu.
- (130) Tokia pagalba taip pat negali būti suteikta, jei pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnio 1 dalies d punktą galimybė naudotis atitinkamu maršrutu yra suteikta tik vienam oro vežėjui.

- (131) Nagrinėjama atveju *Intermed* maršrutams iš Gérone nėra suteikta jokia pirmiau minėta socialinio pobūdžio pagalba ar kompensacija už su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus. Galimybė naudotis *Intermed* eksploatuojamu maršrutu iš Gérone Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnyje nustatyta konkurso tvarka nėra suteikta tik vienam vežėjui.

Priemonių, kurių atitinkama valstybė narė turi imtis, kad pagalba būtų suderinama su bendrąja rinka, aprašymas

- (132) Komisija konstatuoja, kad *la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona* ir Gérone prekybos ir pramonės rūmų *Intermed* suteikta pagalba atitinka kai kurias pagalbai veiklos pradžia, kuri yra skirta oro transporto paslaugoms skatinti regioniniuose oro uostuose, taikytinas sąlygas. Tačiau kitos sąlygos nėra įvykdytos, todėl, kad pagalbą būtų galima pripažinti suderinama su bendrąja rinka, tam tikrais atvejais turi būti nustatytos tam tikros sąlygos.

- (133) *La Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona* ir Gérone prekybos ir pramonės rūmų suteiktos dotacijos finansuojant oro transporto paslaugas maršrutu Gerona–Madridas gali būti pripažintos suderinamomis su bendrąja rinka kaip pagalba naujų maršrutų pradžia, jei bus įvykdytos šios sąlygos:

- a) ši pagalba turi būti įtraukta į Gerona oro uosto plėtros programą;
- b) visos dotacijos turi būti terminuotos. Jų trukmė negali viršyti ilgiausio penkerių metų nuo aptariamą maršrutą atidarymo pradžios laikotarpio;
- c) šios dotacijos negali būti skiriamos, jei pagalba yra skirta padėti naujam rinkos dalyviui pradėti teikti paslaugas jau sukurtais maršrutais ir tiesiogiai konkuruoti su veikiančiu ūkio subjektu, kuris tokiomis pačiomis sąlygomis jau vykdo skrydžius šiuo maršrutu iš Gérone oro uosto;
- d) dotacijos atitinkamam maršrutui turi būti pateisintos *Intermed* parengtame plėtros plane ir *a priori* patvirtintos kompetentingų valdžios institucijų. Šiame plane turi būti nurodytos visos ir finansuotinos išlaidos; jos turi būti tiesiogiai susijusios su maršrutu reklamavimu, kad pasibaigus sutarčiai ir nustojus teikti pagalbą šis maršrutas būtų gyvybingas. Finansuotinos išlaidos yra tos išlaidos, kurios yra tiesiogiai susijusios su veiklos pradžia, kaip apibrėžta šio sprendimo 122 punkte. Prireikus nepriklausomas revizorius gali padėti kompetentingoms institucijoms įvykdyti šią užduotį;
- e) visų naujam maršrutui suteikiamų pagalbos rūšių suma jokių būdu neturi viršyti 50 % atitinkamo maršrutą atidarymo pradžios ir reklamos išlaidų. Pervedamos dotacijos taip pat negali viršyti 50 % faktinių šio maršrutą išlaidų;
- f) tą *la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona* ir Gérone prekybos ir pramonės rūmų pervestų dotacijų dalį, kuri, kaip paaiškėjo, pasibaigus sutartyje numatytam veiklos pradėjimo laikotarpiui viršija pagal atitinkamus kriterijus nustatytą sumą, *Intermed* turi grąžinti;
- g) pagal šiame sprendime nustatytus objektyvius kriterijus Ispanija turi įgyvendinti nediskriminacinę ir skaidrią pagalbos suteikimo tvarką, kad užtikrintų vienodą požiūrį į visas oro transporto įmones, pageidaujančias iš Gérone oro uosto plėtoti naujas oro transporto paslaugas.

- (134) Jei šios sąlygos nebus įvykdytos, Ispanija turės pareikalauti grąžinti visą atitinkamą pirmiau minėtą suteiktą pagalbą.

VI. IŠVADOS

Komisija konstatuoja, kad Ispanija pagalbą oro transporto įmonei *Intermediación aérea SL* suteikė neteisėtai, pažeisdama Sutarties 88 straipsnio 3 dalį. Tačiau atsižvelgiant į tai, kokią naudą šį pagalbą gali suteikti naujų oro transporto paslaugų kūrimui ir tvariai regioninio oro uosto plėtrai, šios pagalbos dalis gali būti pripažinta suderinama su bendrąja rinka, jei bus įvykdytos 133 punkte išdėstytos sąlygos,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, Ispanijos Karalystės suteikta oro transporto įmonei *Intermediación Aérea SL*, kurią sudaro 919 879,98 EUR ir 120 202 EUR sumos, yra pripažįstama suderinama su bendrąja rinka pagal 87 straipsnio 3 dalies c punktą kaip pagalba naujų maršrutų atidarymui, tačiau tik jei bus įvykdytos toliau nurodytos sąlygos.

2 straipsnis

1. Ši pagalba turi būti įtraukta į Gerona oro uosto plėtros programą.
 2. Visos dotacijos turi būti terminuotos. Jų teikimo trukmė negali viršyti ilgiausio penkerių metų nuo aptariamo maršruto atidarymo pradžios laikotarpio.
 3. Šios dotacijos negali būti skiriamos, jei pagalba yra skirta padėti naujam rinkos dalyviui pradėti teikti paslaugas jau sukurtais maršrutais ir tiesiogiai konkuruoti su veikiančiu ūkio subjektu, kuris tokiomis pačiomis sąlygomis jau vykdo skrydžius šiuo maršrutu iš Gérone oro uosto.
 4. Dotacijos atitinkamam maršrutui turi būti pagrįstos *Intermed* parengtame plėtros plane ir *a priori* patvirtintos kompetentingų valdžios institucijų. Šiame plane turi būti nurodytos ir visos finansuotinos išlaidos; jos turi būti tiesiogiai susijusios su maršruto reklamavimu, kad pasibaigus *la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona*, Gérone prekybos ir pramonės rūmų bei *Intermed* sutarčiai ir nustojus teikti pagalbą šis maršrutas būtų gyvybingas.
 5. Finansuotinos išlaidos, tiesiogiai susijusios su veiklos pradžia, turi tenkinti tokias sąlygas:
 - a) tai turi būti tokios papildomos veiklos pradžios išlaidos, kurių oro transporto įmonei nereikėtų dengti, jei tai nebūtų veiklos pradžia, ir kurioms yra būtina valstybės parama, kad būtų galima pasidalyti su veiklos pradžios laikotarpiu susijusią riziką;
 - b) pagalba negali būti skirta įprastinėms veiklos išlaidoms, pavyzdžiui, orlaivių laikymo ar amortizacijos, kuro, orlaivių įgulų darbo užmokesčio ar maisto gamybos ir tiekimo į orlaivius išlaidoms padengti.
- Prireikus nepriklausomas revizorius gali padėti kompetentingoms institucijoms įvykdyti šią užduotį.
6. Visų naujam maršrutui suteikiamų pagalbos rūšių suma jokiu būdu neturi viršyti 50 % atitinkamo maršruto atidarymo pradžios ir reklamos išlaidų. Pervedamos dotacijos taip pat negali viršyti 50 % faktinių šio maršruto išlaidų.
 7. Tą *la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Girona* ir Gérone prekybos ir pramonės rūmų pervestų dotacijų dalį, kuri, kaip paaiškėjo, pasibaigus sutartyje numatytam veiklos pradėjimo laikotarpiui viršija pagal atitinkamus kriterijus nustatytą sumą, *Intermed* turi grąžinti.

8. Pagal šiame sprendime nustatytus objektyvius kriterijus Ispanija turi įgyvendinti nediskriminacinę ir skaidrią pagalbos teikimo tvarką, kad užtikrintų vienodą požiūrį į visas oro transporto įmones, pageidaujancias iš Gérone oro uosto plėtoti naujas oro transporto paslaugas.

3 straipsnis

1. Ispanijos Karalystė imasi visų reikiamų priemonių, kad iš neteisėtai pagalbą gavusios įmonės susigrąžintų 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą su bendrąja rinką nesuderinamą pagalbą.

2. Neteisėta pagalba turi būti susigrąžinta nedelsiant, laikantis nacionalinės teisės aktuose nustatytos tvarkos, kiek ji leidžia nedelsiant ir veiksmingai įvykdyti šį sprendimą. Sugrąžintina pagalba apima ir palūkanas, skaičiuojamas nuo tos dienos, kurią ji buvo minėtai įmonei suteikta, iki jos sugrąžinimo dienos. Palūkanos apskaičiuojamos pagal remiantis regioninės pagalbos taisyklėmis apskaičiuojamam dotacijos ekvivalentui naudojamą orientacinę normą.

4 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Ispanijos Karalystė praneša Komisijai apie priemones, kurių buvo imtasi jam įvykdyti.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Ispanijos Karalystei.

Priimta Briuselyje, 2004 m. spalio 20 d.

Komisijos vardu
Loyola DE PALACIO
Pirmininko pavaduotoja
