

III

(Kiti aktai)

EUROPOS EKONOMINĖ ERDVĖ

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJOS SPRENDIMAS

Nr. 216/14/COL

2014 m. gegužės 28 d.

kuriuo devyniasdešimt šeštąjį kartą iš dalies keičiamos procesinės ir materialinės valstybės pagalbos taisyklės priimant naujas valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires [2016/2051]

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJA (toliau – institucija),

ATSIŽVELGDAMA į Europos ekonominės erdvės susitarimą (toliau – EEE susitarimas), ypač į jo 61–63 straipsnius ir 26 protokolą,

ATSIŽVELGDAMA į ELPA valstybių susitarimą dėl Priežiūros institucijos ir Teisingumo Teismo įsteigimo (toliau – Susitarimas dėl Priežiūros institucijos ir Teismo), ypač į jo 5 straipsnio 2 dalies b punktą ir 24 straipsnį bei 3 protokolo I dalies 1 straipsnį,

kadangi:

pagal Susitarimo dėl Priežiūros institucijos ir Teismo 24 straipsnį Institucija įgyvendina EEE susitarimo nuostatas dėl valstybės pagalbos;

pagal Susitarimo dėl Priežiūros institucijos ir Teismo 5 straipsnio 2 dalies b punktą Institucija skelbia pranešimus arba gaires dėl EEE susitarime nagrinėjamų klausimų, jei tai aiškiai numatyta tame susitarime arba Susitarime dėl Priežiūros institucijos ir Teismo arba jei Institucija mano, kad to reikia;

2014 m. balandžio 4 d. Europos Komisija paskelbė Komisijos komunikatą „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“⁽¹⁾. Tose gairėse nustatytos sąlygos, kuriomis viešasis oro uostų ir oro transporto bendrovių finansavimas gali būti priskiriamas valstybės pagalbai, ir tokio viešojo finansavimo, kuris laikomas valstybės pagalba, suderinamumo sąlygos. Gairės taikomos nuo 2014 m. balandžio 4 d., ir nuo tos dienos jomis pakeičiamos 1994 ir 2005 m. aviacijos gairės⁽²⁾;

šios gairės svarbios Europos ekonominei erdvei;

laikantis EEE susitarimo 1 straipsnyje nustatyto vientisumo tikslo, reikia užtikrinti, kad EEE valstybės pagalbos taisyklės būtų vienodai taikomos visoje Europos ekonominėje erdvėje;

pagal EEE susitarimo XV priedo skyriaus BENDROSIS NUOSTATOS II punktą Institucija, pasikonsultavusi su Europos Komisija, turi priimti naujas gaires, atitinkančias Europos Komisijos priimtas gaires;

naujosiomis gairėmis bus pakeistos dabartinės gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti⁽³⁾;

PASIKONSULTAVUSI su Europos Komisija;

PASIKONSULTAVUSI su ELPA valstybėmis šiuo klausimu 2014 m. gegužės 12 d. raštu,

⁽¹⁾ OL C 99, 2014 4 4, p. 3.

⁽²⁾ „EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymas valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje“ (OL C 350, 1994 12 10, p. 5) ir Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti“ (OL C 312, 2005 12 9, p. 1).

⁽³⁾ Oro uostų finansavimas ir valstybės pagalba oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL L 62, 2008 3 6, p. 30 ir EEE priedas Nr. 12, 2008 3 6, p. 3).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalbos gairės iš dalies keičiamos pateikiant naujas gaires dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms. Naujosios gairės pridedamos prie šio sprendimo ir yra neatskiriama jo dalis.

2 straipsnis

Tekstas autentiškas tik anglų kalba.

Priimta Briuselyje 2014 m. gegužės 28 d.

ELPA priežiūros institucijos vardu

Oda Helen SLETNES

Pirmininkė

Frank BÜCHEL

Kolegijos narys

PRIEDAS

VALSTYBĖS PAGALBOS ORO UOSTAMS IR ORO TRANSPORTO BENDROVĖMS GAIRĖS

TURINYS

1. Įvadas. Valstybės pagalbos politika aviacijos sektoriuje
2. Taikymo sritis ir apibrėžtys
 - 2.1. Taikymo sritis
 - 2.2. Apibrėžtys
3. Valstybės pagalbos buvimas pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį
 - 3.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata
 - 3.2. Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei
 - 3.3. Konkurencijos iškreipymas ir poveikis prekybai
 - 3.4. Oro uostų viešasis finansavimas ir rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymas
 - 3.5. Oro uostų ir oro transporto bendrovių finansiniai ryšiai
 - 3.5.1. Palyginimas su rinkos kaina
 - 3.5.2. *Ex ante* pelningumo analizė
4. Visuotinės ekonominės svarbos paslaugų viešasis finansavimas
 - 4.1. Visuotinės ekonominės svarbos paslaugos oro uostų ir oro transporto sektoriuose samprata
 - 4.2. Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiamos pagalbos suderinamumas su vidaus rinka
5. Pagalbos suderinamumas pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalies c punktą
 - 5.1. Pagalba oro uostams
 - 5.1.1. Investicinė pagalba oro uostams
 - 5.1.2. Veiklos pagalba oro uostams
 - 5.2. Veiklos pradžios pagalba oro transporto bendrovėms
6. Socialinio pobūdžio pagalba pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 2 dalies a punktą
7. Sumavimas
8. Baigiamosios nuostatos
 - 8.1. Metinių ataskaitų teikimas
 - 8.2. Skaidrumas
 - 8.3. Stebėsena
 - 8.4. Vertinimas
 - 8.5. Tinkamos priemonės
 - 8.6. Taikymas
 - 8.7. Persvarstymas

1. ĮVADAS. VALSTYBĖS PAGALBOS POLITIKA AVIACIJOS SEKTORIUJE

1. Žmones ir regionus jungiantis oro transportas yra ypač svarbus Europos ekonominės erdvės (EEE) integracijai ir konkurencingumui, taip pat jos ryšiams su pasauliu. Oro transporto indėlis į Sąjungos ekonomiką didelis: per metus vykdoma daugiau kaip 15 mln. komercinių skrydžių, 2011 m. į Sąjungos 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⁽¹⁾. Sąjunga – vienas iš tarptautinės aviacijos centrų: oro transporto bendrovės ir oro uostai Sąjungos bendrąjį vidaus produktą kasmet papildo daugiau kaip 140 mlrd. EUR. Sąjungos aviacijos sektoriuje dirba maždaug 2,3 mln. žmonių⁽²⁾.
2. Strategijoje „Europa 2020“⁽³⁾ („ES 2020“) pabrėžiama, kad transporto infrastruktūra yra svarbi artimiausio dešimtmečio Sąjungos darnaus vystymosi strategijos dalis. Komisija savo Baltojoje knygoje „Bendros transporto erdvės kūrimo veiksmų planas“⁽⁴⁾ pabrėžė, kad rinkos siūlomas pasirinkimo galimybes derinant su darnumo poreikiais svarbus vaidmuo tenka išorės poveikio įskaičiavimui, nepagrįstų subsidijų naikinimui ir laisvos neiškreiptos konkurencijos užtikrinimui. „Bendros transporto erdvės kūrimo veiksmų plane“ taip pat pabrėžiama efektyvaus išteklių vartojimo svarba. Praktiškai transporto sektoriuje turi būti naudojama mažiau energijos, ir ji turi būti švaresnė; turi būti efektyviau eksploatuojama šiuolaikiška infrastruktūra, o jos neigiamas poveikis klimatui ir aplinkai, visų pirma svarbiausiems gamtiniams ištekliams, pavyzdžiui, vandeniui, žemei ir ekosistemoms, mažinamas.
3. Palaipsniui kuriant vidaus rinką pašalinti visi komerciniai apribojimai, taikyti EEE skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms, pvz., maršrutų, skrydžių skaičiaus ar kainų nustatymo apribojimai. 1997 m. liberalizavus oro transporto rinką⁽⁵⁾, 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. 2012 m. pirmą kartą pigių oro vežėjų rinkos dalis (44,8 %) viršijo rinkoje įsitvirtinusių oro vežėjų rinkos dalį (42,4 %), o tokia tendencija išliko ir 2013 m. (pigių oro vežėjų rinkos dalis – 45,94 %, o rinkoje įsitvirtinusių oro vežėjų rinkos dalis – 40,42 %).
4. Nors dauguma oro uostų tebepriskaito valstybei ir yra jos valdomi⁽⁶⁾, visų EEE 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.
5. Valstybei priklausančių mažesnių oro uostų dalis yra didžiausia⁽⁷⁾, ir jiems dažniausiai reikia viešojo sektoriaus paramos veiklai finansuoti. Šių oro uostų kainos paprastai nustatomos neatsižvelgiant į rinkos veiksnius (ypač į patikimas *ex ante* pelningumo perspektyvas), bet daugiausia atsižvelgiant į vietos ar regioninius veiksnius.

⁽¹⁾ Šaltiniai: Eurostatas, Europos oro transporto bendrovių asociacija, Tarptautinė oro transporto asociacija.

⁽²⁾ 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 užsakyму. 2012 m. rugpjūčio mėn. galutinė ataskaita.

⁽³⁾ 2010 m. kovo 3 d. Komisijos komunikatas „2020 m. Europa. Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“, COM(2010) 2020 galutinis.

⁽⁴⁾ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

⁽⁵⁾ 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), 1994 m. kovo 21 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 7/94 (OL L 160, 1994 6 28, p. 1 ir EEE priedas Nr. 17, 1994 6 28, p. 1) įtrauktas į EEE susitarimo XIII priedo 66b punktą; 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), 1994 m. kovo 21 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 7/94 (OL L 160, 1994 6 28, p. 1 ir EEE priedas Nr. 17, 1994 6 28, p. 1) įtrauktas į EEE susitarimo XIII priedo 64a punktą, 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), 1994 m. kovo 21 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 7/94 (OL L 160, 1994 6 28, p. 1 ir EEE priedas Nr. 17, 1994 6 28, p. 1) įtrauktas į EEE susitarimo XIII priedo 65 punktą.

⁽⁶⁾ 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“.

⁽⁷⁾ 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.

Dabartinėmis rinkos sąlygomis komercinių oro uostų pelningumui didelį poveikį daro ⁽⁸⁾ pralaidumas, tad 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 EEE šalių, o didžiausi oro uostai susiduria su didėjančios perkrovos problema ⁽⁹⁾. Tuo pačiu dėl tankaus regioninių oro uostų išsidėstymo kai kuriuose EEE regionuose oro uostų infrastruktūros pajėgumai yra gerokai per dideli, palyginti su skraidintinių keleivių skaičiumi ir oro transporto bendrovių poreikiais.
7. Daugelyje EEE oro uostų kainoms nustatyti tradiciškai taikoma paskelbta oro uostų mokesčių sistema, grindžiama keleivių skaičiumi ir orlaivių svoriu ⁽¹⁰⁾. Tačiau dėl pokyčių rinkoje ir oro uostų bei oro transporto bendrovių glaudaus bendradarbiavimo 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 ⁽¹¹⁾.
8. Komunikate dėl valstybės pagalbos modernizavimo ⁽¹²⁾ 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 Sąjungos tikslams siekti, 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 tarp įmonių ir paveikti prekybą tarp EEE valstybių, o tai prieštarauja bendros svarbos EEE 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 nebebūtų užtikrinamos vienodos konkurencijos sąlygos, – visų pirma užtikrinti, kad nesidubliuotų nepelningų oro uostų toje pačioje pasiekiamumo zonoje veikla ir nebūtų pajėgumų pertekliaus.
9. Valstybės pagalbos taisyklių taikymas oro uostų ir oro transporto sektoriuose – tai viena iš priemonių, kuriomis Institucija siekia padidinti EEE oro uostų sektoriaus ir oro transporto bendrovių sektoriaus konkurencingumą bei ekonomikos augimo potencialą ⁽¹³⁾. Vienodos EEE oro transporto bendrovių ir oro uostų konkurencijos sąlygos yra nepaprastai svarbios siekiant tų tikslų, taip pat ir visam EEE susitarimui. Be to, regioniniai oro uostai gali būti svarbūs vietos plėtrai ir kai kurių regionų pasiekiamumui, ypač atsižvelgiant į teigiamas EEE oro transporto srautų prognozes.
10. Siekdama bendrojo tikslo sukurti bendrą EEE oro erdvę bei atsižvelgdama į pokyčius rinkoje, 2005 m. Institucija priėmė Gaires dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ⁽¹⁴⁾ (toliau – 2005 m. aviacijos gairės). Tose gairėse nustatyta, kokiais sąlygomis tam tikrų

⁽⁸⁾ 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 atstovų ataskaitų.

⁽⁹⁾ Prognozuojama, kad 2030 m. 13 Sąjungos 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 (žr. 2011 m. gruodžio 1 d. 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“, COM(2011) 823 (Komunikatas dėl oro uostų politikos Europos Sąjungoje).

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

⁽¹¹⁾ 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.

⁽¹²⁾ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „ES valstybės pagalbos modernizavimas“, COM(2012) 209 *final*.

⁽¹³⁾ Žr. Komunikatą dėl oro uostų politikos Europos Sąjungoje.

⁽¹⁴⁾ Oro uostų finansavimas ir valstybės pagalba oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (OL L 62, 2008 3 6, p. 30 ir EEE priedas Nr. 12, 2008 3 6, p. 3).

kategorijų valstybės pagalba oro uostams ir oro transporto bendrovėms galėtų būti pripažinta suderinama su EEE susitarimo veikimu. Jomis papildomos 1994 m. aviacijos gairės⁽¹⁵⁾, kuriose daugiausia dėmesio skirta nacionalinių vežėjų restruktūrizavimui ir socialinės pagalbos teikimui EEE piliečiams.

11. Šiose 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 pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalį, o jeigu toks finansavimas yra valstybės pagalba, – kokiomis sąlygomis jis gali būti laikomas suderinamu su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą. Institucijos vertinimas pagrįstas jos patirtimi ir sprendimų priėmimo praktika, taip pat jos atlikta dabartinių rinkos sąlygų oro uostų ir oro transporto sektoriuose analize. Todėl tas vertinimas neturi poveikio strategijai, kurią Institucija taiko kitai infrastruktūrai ar sektoriams. Visų pirma, Institucija mano, kad vien tai, jog oro uosto operatorius gauna arba gavo valstybės pagalbą, dar savaime nereiškia, kad oro transporto bendrovės, kurios naudojaši jo paslaugomis, taip pat gauna pagalbą. Jei oro transporto bendrovei tam tikrame oro uoste sudarytas sąlygas siūlytų pelno siekiantis oro uosto operatorius, negali būti laikoma, kad oro transporto bendrovė įgyja pranašumą, taikant valstybės pagalbos taisykles.
12. Kai viešojo sektoriaus parama atitinka valstybės pagalbos kriterijus, Institucijos 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 yra proporcinga ir būtina siekiant padėti įgyvendinti bendros svarbos tikslą, gali būti priimtina.
13. Atsižvelgiant į tai reikėtų pažymėti, kad veiklos pagalba paprastai priskiriama itin konkurenciją iškraipantioms pagalbos rūšims ir kad ji gali būti leidžiama tik ypatingomis aplinkybėmis. Institucija mano, kad oro uostai ir oro transporto bendrovės paprastai turėtų patys padengti savo veiklos išlaidas. Tačiau 3–7 punktuose minimas laipsniškas perėjimas prie naujų rinkos sąlygų – tai faktas, iš kurio darosi aišku, kodėl iki šių gairių priėmimo regioniniams oro uostams valdžios institucijos teikė plataus masto veiklos paramą. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, siekiant padėti aviacijos sektoriui prisitaikyti prie naujos padėties rinkoje, pereinamuoju laikotarpiu oro uostams skirta tam tikrų kategorijų veiklos pagalba vis dėlto galėtų būti pateisinama tam tikromis sąlygomis. Kaip paaishkinta 5 punkte, esamomis rinkos sąlygomis, remiantis turimais duomenimis ir atsižvelgiant į sektoriaus atstovų bendrą sutarimą matyti, kad oro uosto finansinė padėtis ir jo eismo sratai yra tarpusavyje susiję, o proporcingai didesnio finansavimo paprastai labiau reikia mažesniems oro uostams. Atsižvelgiant į mažesnių regioninių oro uostų indėlį į ekonomikos plėtrą ir teritorinę sanglaudą Europos ekonominėje erdvėje, jų valdytojams turėtų būti skirta laiko prisitaikyti prie naujos situacijos rinkoje, pavyzdžiui, 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.
14. Pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, oro uostams jau nebeturėtų būti teikiama veiklos pagalba, o savo veiklą jie turėtų finansuoti iš nuosavų išteklių. Nors galimybė kompensuoti nepadengtas visuotinės ekonominės svarbos paslaugų veiklos išlaidas turėtų išlikti tais atvejais, kai kompensacijos prašo maži oro uostai arba kai reikia užtikrinti visų regionų su ypatingais poreikiais pasiekiamumą, dėl rinkos pokyčių, kuriuos paskatins šios gairės, oro uostai turėtų būti pajėgūs padengti savo išlaidas, kaip ir bet kokio kito sektoriaus atstovai.
15. Naujų skrydžių planavimas, iš principo, turėtų būti grindžiamas svariais ekonominiais argumentais. Tačiau oro transporto bendrovės ne visuomet yra pasirengusios be atitinkamų skatinimo priemonių prisiimti riziką pradėti skrydžius naujais maršrutais iš nežinomų ir neišbandytų mažų oro uostų. Todėl, laikantis tam tikrų sąlygų, oro transporto bendrovėms gali būti skiriama veiklos pradžios pagalba pereinamuoju laikotarpiu ir netgi jam pasibaigus, jei dėl tokios pagalbos jos gauna reikiamų paskatų pradėti skraidyti naujais maršrutais iš regioninių oro uostų, didėja EEE piliečių judumas steigiant prieigos punktus, iš kurių galima vykdyti skrydžius EEE viduje ir yra skatinama regioninė plėtra. Kadangi atokių regionų padėtis yra nepalanki dėl prasto jų pasiekiamumo, veiklos pradžios pagalba, iš kurios lėšų remiami iš tokių regionų vykdomi skrydžiai, taikomi lankstesni suderinamumo kriterijai.

⁽¹⁵⁾ ELPA priežiūros institucijos valstybės pagalbos gairių dėl valstybės pagalbos teikimo aviacijos sektoriuje (OL L 124, 1996 5 23, p. 41 ir EEE priedas Nr. 23, 1996 5 23, p. 83) skyriuje nurodytos Bendrijos gairės dėl EB sutarties 92 ir 93 straipsnių bei EEE susitarimo 61 straipsnio taikymo teikiant valstybės pagalbą aviacijos sektoriuje ir teigiama, kad Institucijos taikomi kriterijai atitiks Komisijos gairėse nustatytus kriterijus.

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 skirti oro uostams viešąjį finansavimą. 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 EEE būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos.
17. Atsižvelgiant į šias aplinkybes šiose gairėse siūloma naujoviškai vertinti pagalbos oro uostams suderinamumą su vidaus rinka:
- a) kadangi 2005 m. aviacijos gairėse investicinės pagalbos klausimas nebuvo aptartas, šiose patikslintose gairėse nustatomas didžiausias leidžiamas pagalbos intensyvumas, susietas su oro uosto dydžiu;
 - b) tačiau dideliems oro uostams, kuriuose keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių per metus, skiriama investicinė pagalba iš principo neturėtų būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą, išskyrus atvejus, kai susiklosto labai ypatingos aplinkybės, pavyzdžiui, esamas oro uostas perkeliamas į kitą vietą, kai valstybinė intervencija yra būtina dėl akivaizdaus rinkos nepakankamumo, taip pat atsižvelgiant į ypatingas aplinkybes, investicijų dydį ir ribotą konkurencijos iškraipymą;
 - c) jei oro uostai yra atokiuose regionuose, didžiausias leidžiamas investicinės pagalbos intensyvumas gali būti padidintas ne daugiau kaip 20 %;
 - d) pereinamuoju 10 metų laikotarpiu veiklos pagalba regioniniams oro uostams gali būti pripažinta suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą. Tačiau oro uostų, kuriuose keleivių srautas yra mažesnis nei 700 000 keleivių per metus, atveju Institucija po ketverių metų iš naujo įvertins šios kategorijos oro uostų pelningumo perspektyvas ir priims sprendimą dėl būtinybės parengti specialias taisykles, pagal kurias būtų vertinamas šiems oro uostams skiriamos veiklos pagalbos suderinamumas su EEE susitarimu.
18. Be to, oro transporto bendrovėms teikiamos veiklos pradžios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka sąlygos racionalizuotos ir pritaikytos prie naujausių pokyčių rinkoje.
19. Institucija laikysis 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 verslo modelio vaidmeniu skatinant tam tikrų 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 bet kokios viešosios investicijos turėtų būti naudojamos oro transporto bendrovių ir keleivių poreikius atitinkančių 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.
20. Šios gairės nedaro poveikio ELPA valstybių pareigai laikytis EEE teisės. Visų pirma, siekiant užtikrinti, kad dėl investicijų nebūtų padaryta žala aplinkai, ELPA valstybės taip pat turi užtikrinti atitiktį EEE aplinkos teisės aktams, t. y. be kita ko, kai reikalaujama, atlikti poveikio aplinkai vertinimą ir užtikrinti, kad būtų gauti visi reikiami leidimai.

2. TAIKYMO SRITIS IR APIBRĖŽTYS

2.1. Taikymo sritis

21. Gairėse nustatyti principai taikomi valstybės pagalbai, kuri skiriama oro uostams ir oro transporto bendrovėms⁽¹⁶⁾. Jie bus taikomi laikantis EEE susitarimo nuostatų ir pagal EEE susitarimą priimtų antrinės teisės aktų bei kitų EEE valstybės pagalbos gairių⁽¹⁷⁾.
22. Kai kurie oro uostai ir oro transporto bendrovės specializuojasi krovinių vežimo srityje. Institucija 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 Institucija taikys 5 skirsnyje nustatytus bendrus suderinamumo principus ir nagrinės kiekvieną atvejį atskirai.
23. Institucija netaikys principų, išdėstytų 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairėse⁽¹⁸⁾ ir 2014–2020 m. regioninės valstybės pagalbos gairėse⁽¹⁹⁾ ar kitose būsimose regioninės pagalbos teikimo gairėse, oro uostų infrastruktūrai teikiama valstybės pagalba.
24. Šiomis gairėmis panaikinamos 1994 m. ir 2005 m. aviacijos gairės.

2.2. Apibrėžtys

25. Taikant šias gaires:
 - 1) pagalba – bet kokia priemonė, atitinkanti visus EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus;
 - 2) pagalbos intensyvumas – bendras pagalbos dydis, išreikštas tinkamų finansuoti išlaidų procentine dalimi; abu skaičiai išreiškiami grynąja dabartine verte pagalbos suteikimo metu prieš mokesčių ar kitokios rinkliavos atskaitymą;
 - 3) oro transporto bendrovė – bet kokia oro transporto bendrovė, turinti EEE valstybės arba Europos bendrosios aviacijos erdvei priklausančios valstybės pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008⁽²⁰⁾ išduotą galiojančią licenciją teikti oro susisiekimo paslaugas;
 - 4) oro uosto mokestis – kaina arba rinkliava, kuri renkama oro uosto naudai ir kurią moka oro uosto naudotojai už naudojamą įrenginius ir paslaugomis, kuriuos suteikia tik oro uostas ir kurie yra susiję su orlaivių nusileidimu, kilimu, apšvietimu ir stovėjimu, keleivių aptarnavimu ir krovinių tvarkymu, įskaitant mokesčius už antžemines paslaugas ir mokesčius už centralizuotą antžeminių paslaugų infrastruktūrą;

⁽¹⁶⁾ Šiose gairėse nustatyti principai netaikomi antžeminių paslaugų teikimo pagalbai, kad ir kas teiktų tas antžemines paslaugas – pats oro uostas, oro transporto bendrovė ar antžeminių paslaugų teikėjas trečiosioms šalims; tokia pagalba bus vertinama pagal atitinkamas bendrąsias taisykles. Pagal 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvą 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36), 2000 m. spalio 2 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 79/2000 (OL L 315, 2000 12 14, p. 20 ir EEE priedas Nr. 59, 2000 12 14, p. 18) įtrauktą į EEE susitarimo XIII priedo 64c punktą, ar bet kokius vėlesnius teisės aktus dėl galimybės patekti į EEE oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką oro uostai, kurie teikia antžemines paslaugas, turi atskirti 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 vykdydamas oro uosto veiklą. Šios gairės taip pat netaikomos įmonėms, kurios oro uoste vykdo su oro susisiekimu nesusijusią veiklą.

⁽¹⁷⁾ Visų pirma (bet ne tik) 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), 2011 m. liepos 19 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 90/2011 (OL L 262, 2011 10 6, p. 62 ir EEE priedas Nr. 54, 2011 10 6, p. 78) įtrauktas į EEE susitarimo XIII priedo 64a punktą; Direktyva 96/67/EB, 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11), 2012 m. kovo 30 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 64/2012 (OL L 207, 2012 8 2, p. 44 ir EEE priedas Nr. 43, 2012 8 2, p. 54) įtraukta į EEE susitarimo XIII priedo 65a punktą, ir visi vėlesni teisės aktai dėl oro uostų mokesčių.

⁽¹⁸⁾ 2007–2013 m. nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairės (OL L 54, 2008 2 28, p. 1 ir EEE priedas Nr. 11, 2008 2 28, p. 1).

⁽¹⁹⁾ 2014–2020 m. regioninės valstybės pagalbos gairės (dar neįtrauktos į EEE susitarimą).

⁽²⁰⁾ 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).

- 5) oro uosto infrastruktūra – infrastruktūra ir įranga, kurią oro uostas naudoja oro uosto paslaugoms oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams teikti; prie tokios infrastruktūros ir įrangos priskiriami kilimo ir tūpimo takai, terminalai, peronai, riedėjimo takai, centralizuota antžeminių paslaugų infrastruktūra ir visa kita infrastruktūra, kuri tiesiogiai naudojama oro uosto paslaugoms teikti, o neprikiriama infrastruktūra ir įranga, kuri pirmiausiai reikalinga su oro susisiekimu nesusijusiai veiklai, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo aikštelių, parduotuvių ir restoranų veiklai, vykdyti;
- 6) oro uostas – ekonominę oro uosto paslaugų teikimo oro transporto bendrovėms veiklą vykdančias subjektas ar subjektų grupė;
- 7) oro uosto pajamos – pajamos iš oro uosto mokesčių, atskaičiavus su rinkodaros rėmimu susijusią paramą ar kitas paskatas, kurias oro uostas suteikė oro transporto bendrovėms; atsižvelgiant į pajamas 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;
- 8) oro uostų paslaugos – su orlaivių priežiūra nuo nusileidimo iki pakilimo, keleivių aptarnavimu ir krovinių tvarkymu susijusios paslaugos, kurias oro transporto bendrovėms teikia oro uostas ar bet kuri jo patronuojamoji įmonė, kad oro transporto bendrovės galėtų teikti oro susisiekimą paslaugas, įskaitant antžeminių paslaugų teikimą ir aprūpinimą centralizuota antžeminių paslaugų infrastruktūra;
- 9) vidutinis metinis keleivių srautas – skaičius, apskaičiuojamas 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;
- 10) kapitalo išlaidos – tinkamų finansuoti investicinių išlaidų, susijusių su oro uosto infrastruktūra ir įrenginiais, vertės sumažėjimas, įskaitant pagrindines finansavimo išlaidas;
- 11) kapitalo išlaidų finansavimo spraga – teigiamų pinigų srautų ir neigiamų pinigų srautų, įskaitant investicines išlaidas, skirtumo grynąją dabartinę vertę investicijos į ilgalaikį turtą gyvavimo laikotarpiu;
- 12) oro uosto pasiekiamumo zona – zona, kurios geografinės ribos paprastai 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 kiekvieno 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 vietas, į kurias iš jų skraidoma;
- 13) finansavimo išlaidos – išlaidos, susijusios su 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 tinkamų finansuoti investicinių išlaidų finansavimą, išskyrus apyvartinių lėšų finansavimą, investicijas į su oro susisiekimu nesusijusią veiklą arba kitus investicinius projektus;
- 14) pagalbos skyrimo data – data, kai ELPA valstybė prisiėmė teisiškai privalomą įsipareigojimą skirti pagalbą, kuriuo galima remtis nacionaliniuose teismuose;
- 15) tinkamos finansuoti investicinės išlaidos – išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą, įskaitant planavimo išlaidas ir išskyrus su oro susisiekimu nesusijusios veiklos investicines išlaidas, su antžeminių paslaugų įranga susijusias investicines išlaidas ir su viešosios politikos sričiai priklausančiomis užduotimis susijusias išlaidas;
- 16) antžeminės paslaugos – oro uosto naudotojams oro uostuose teikiamos paslaugos, apibūdintos direktyvos 96/67/EB priede ir visuose vėlesniuose teisės aktuose dėl galimybės naudotis antžeminių paslaugų rinka oro uostuose;
- 17) greitasis traukinys – traukinys, galintis pasiekti didesnę kaip 200 km/h greitį;
- 18) investicinė pagalba – ilgalaikiam turtui finansuoti skirta pagalba; visų pirma ji skirta kapitalo išlaidų finansavimo spragai pašalinti;

- 19) grynoji dabartinė vertė – iki dabartinės vertės diskontuotų naudojant kapitalo kainą teigiamų ir neigiamų pinigų srautų skirtumas investicijos gyvavimo laikotarpiu, t. y. įprasta reikalaujama gražos norma, kurią bendrovė taiko kitiems panašaus pobūdžio investiciniams projektams, arba, kai tokia norma nežinoma, – visos bendrovės kapitalo kaina arba oro uostų sektoriuje paprastai gaunama tikėtina graža;
- 20) su oro susisiekimu nesusijusi veikla – 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 ir viešbučių paslaugos;
- 21) veiklos pagalba – veiklos finansavimo spragai pašalinti skirta pagalba, skiriama arba kaip išankstinė išmoka, arba kaip periodinėmis išmokomis grindžiama pagalba, skirta numatomoms veiklos išlaidoms padengti (periodinis vienkartinis išmokų mokėjimas);
- 22) veiklos išlaidos – pagrindinės oro uosto paslaugų teikimo išlaidos, įskaitant šių kategorijų išlaidas: personalo, rangos pagrindu teikiamų paslaugų, ryšių, atliekų šalinimo, energijos, priežiūros, nuomos ir administravimo, tačiau šiose gairėse tokiomis išlaidomis nelaikomos kapitalo išlaidos, išlaidos, susijusios su rinkodaros rėmimu ar kitomis paskatomis, kurias oro uostas taiko oro transporto bendrovėms, ir su viešosios politikos sritimi susijusios išlaidos;
- 23) veiklos finansavimo spraga – iki dabartinės vertės diskontuoti naudojant kapitalo kainą oro uosto veiklos nuostoliai atitinkamu laikotarpiu, t. y. oro uosto įplaukų ir oro uosto veiklos išlaidų skirtumas (grynąja dabartine verte);
- 24) pagrįsta pelno marža – kapitalo gražos, kurią įmonė paprastai turėtų gauti iš panašios rizikos investicijų, norma, pavyzdžiui, matuojama kaip vidaus gražos norma (VGN);
- 25) regioninis oro uostas – oro uostas, kurio metinis keleivių srautas neviršija 3 milijonų;
- 26) atokūs regionai – ELPA valstybės teritorijai priklausančios salos ir retai apgyvendintos vietovės;
- 27) retai apgyvendintos vietovės – NUTS 2 lygio regionai, kurių gyventojų tankis mažesnis nei 8 gyventojai/km², arba NUTS 3 lygio regionai, kurių gyventojų tankis mažesnis nei 12,5 gyventojų/km² (remiantis Eurostato gyventojų tankio duomenimis);
- 28) darbų pradžia – su investicija susijusių statybos darbų pradžia arba pirmasis tvirtas įmonės išpareigojimas užsakyti įrangą ar kitas išpareigojimas, dėl kurio investicija tampa neatšaukiama, žiūrint, kuris įvykis pirmesnis, išskyrus parengiamuosius darbus, pavyzdžiui, leidimų gavimą ir preliminarių galimybių studijų vykdymą.

3. VALSTYBĖS PAGALBOS BUVIMAS PAGAL EEE SUSITARIMO 61 STRAIPSNIO 1 DALĮ

3.1. Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

26. Pagal EEE susitarimo 61 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 ⁽²¹⁾. Bet kokia veikla, susijusi su prekių tiekimu ir paslaugų teikimu rinkoje, yra ekonominė veikla ⁽²²⁾. Ekonominis veiklos pobūdis nepriklauso nuo to, ar veikla duoda pelno ⁽²³⁾.

⁽²¹⁾ Žr. skyriaus „Valstybės pagalbos taisyklių taikymas kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą“ (OL L 161, 2013 6 13, p. 12, ir EEE priedas Nr. 34, 2013 6 13, p. 1) 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.

⁽²²⁾ 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; *Pavlov ir kiti*, 75 punktas.

⁽²³⁾ 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; ir 2008 m. liepos 1 d. Sprendimo *MOTOE*, C-49/07, Rink. p. I-4863, 27 ir 28 punktai.

27. Dabar aišku, kad oro transporto bendrovių veikla, apimanti susisiekimo paslaugų teikimą keleiviams arba įmonėms, priskiriama ekonominei veiklai. Tačiau 1994 m. aviacijos gairėse dar atspindi požiūris, kad „infrastruktūros objektų (pavyzdžiui, oro uostų, greitkelių, tiltų ir panašių objektų) statyba [arba] rekonstravimas į didesnius infrastruktūros objektus yra bendroji ekonominės politikos priemonė, kurios pagal Sutartyje numatytas valstybės pagalbos taisykles Komisija negali kontroliuoti.“ *Aéroports de Paris* sprendime⁽²⁴⁾ Sąjungos Teismai priėmė tokiam požiūriui prieštaraujančią nutartį – jie konstatavo, kad oro uosto eksploatavimas, apimantis oro uosto paslaugų teikimą oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams, taip pat yra ekonominė veikla. Bendrasis Teismas *Leipzig-Halės oro uostas* sprendime⁽²⁵⁾ išaiškino, kad oro uosto eksploatavimas yra ekonominė veikla, kurios neatskiriama dalis – oro uosto infrastruktūros statyba.
28. Anksčiau taikytų finansavimo priemonių klausimu reikėtų pažymėti, kad dėl laipsniško rinkos jėgų atsiradimo oro uostų sektoriuje⁽²⁶⁾ negalima tiksliai nustatyti, nuo kada oro uosto eksploatavimas turėjo būti neabejotinai laikomas ekonomine veikla. Tačiau Sąjungos Teismai pripažino oro uostų veiklos pobūdžio pokytį. Bendrasis Teismas *Leipzig-Halės oro uostas* sprendime konstatavo, kad nuo 2000 m. galimybė valstybės pagalbos taisykles taikyti oro uostų infrastruktūros finansavimui nebegali būti atmetama⁽²⁷⁾. Todėl nuo Teismo sprendimo byloje *Aéroports de Paris* priėmimo dienos (2000 m. gruodžio 12 d.) oro uosto infrastruktūros eksploatavimas ir statyba turi būti laikomi patenkantys į valstybės pagalbos kontrolės sritį.
29. Tačiau dėl netikrumo, kuris buvo 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 Institucijai. Todėl Institucija, remdamasi valstybės pagalbos taisyklėmis, dabar negali ginčyti finansinių priemonių, taikytų⁽²⁸⁾ iki *Aéroports de Paris* sprendimo priėmimo⁽²⁹⁾.
30. Bet kuriuo atveju priemonės, suteiktos iki konkurencijos atsiradimo oro uostų sektoriuje, neatitiko valstybės pagalbos kriterijų jų priėmimo metu, tačiau jos vis dėlto galėtų būti laikomos esama pagalba pagal Susitarimo dėl Priežiūros institucijos ir Teismo 3 protokolo II dalies 1 straipsnio b punkto v papunktį, jei įvykdytos EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos.
31. Subjektas ar subjektų grupė, vykdanči 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⁽³⁰⁾), bus vadinama „oro uostu“⁽³¹⁾. Oro uostas oro transporto bendrovėms teikia įvairias paslaugas (toliau – oro uosto paslaugas) už mokesčių (toliau – oro uosto mokesčius). Nors tikslus oro uostų teikiamų paslaugų mastas, taip pat mokesčių pavadinimai Europos ekonominėje erdvėje skiriasi, oro uostų mokesčiais apmokestintas oro uosto paslaugų teikimas oro transporto bendrovėms yra ekonominė veikla visose ELPA valstybėse.
32. Atskirų oro uostų valdymui nuosavybės teise ir tų oro uostų eksploatavimui Europos ekonominėje erdvėje taikomos skirtingos teisinės ir reguliavimo sistemos. Visų pirma reikia pažymėti, kad regioniniai oro uostai dažnai valdomi glaudžiai bendradarbiaujant su valdžios institucijomis. Šiuo atžvilgiu Teismas yra nusprendęs, kad tam tikromis sąlygomis gali būti laikoma, jog keli subjektai kartu vykdo ekonominę veiklą, taip sudarydami ekonominį vienetą⁽³²⁾. Institucija mano, kad aviacijos srityje reikšmingas dalyvavimas įgyvendinant oro uosto

⁽²⁴⁾ 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris prieš 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.

⁽²⁵⁾ 2011 m. kovo 24 d. Sprendimas sujungtose bylose T-443/08 ir T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG ir Flughafen Leipzig Halle GmbH prieš Komisiją*, (Sprendimas *Leipzig-Halės oro uostas*), Rink. p. II-1311, visų pirma 93 ir 94 punktai; patvirtintas 2012 m. gruodžio 19 d. Sprendimu *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle prieš Komisiją*, C-288/11 P (dar nepaskelbtas).

⁽²⁶⁾ Žr. 3 punktą ir Sprendimo *Leipzig-Halės oro uostas* 105 punktą.

⁽²⁷⁾ Žr. Sprendimo *Leipzig-Halės oro uostas* 106 punktą.

⁽²⁸⁾ 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 prieš Komisiją*, 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*, T-427/04 ir T-17/05, Rink. p. II-4315, 321 punktą.

⁽²⁹⁾ 2012 m. spalio 3 d. Sprendimo Nr. C 38/2008 dėl Miuncheno oro uosto 2 terminalo (OL L 319, 2013 11 29, p. 8) 74–81 punktai.

⁽³⁰⁾ Žr. Direktyvos 2009/12/EB 1 konstatuojamąją dalį.

⁽³¹⁾ Oro uostas nebūtinai yra tas pats subjektas, kuriam oro uostas priklauso nuosavybės teise.

⁽³²⁾ Bendras ekonominės veiklos vykdymas paprastai vertinamas analizuojant funkcinis, ekonominius ir struktūrinius subjektų ryšius. Žr., pvz., 2010 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *AceaElectrabel Produzione SpA prieš Komisiją*, C-480/09 P, Rink. p. I-13355, 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.

verslo strategiją, pavyzdžiui, tiesioginis susitarimų sudarymas su oro transporto bendrovėmis ar oro uosto mokesčių nustatymas, aiškiai rodytų, kad atitinkamas subjektas vienas ar kartu su kitais subjektais vykdo ekonominę oro uosto eksploataavimo veiklą⁽³³⁾.

33. Be oro uosto paslaugų, oro uostas taip pat gali teikti kitas komercines paslaugas oro transporto bendrovėms ar kitiems oro uosto naudotojams, pavyzdžiui, pagalbinės paslaugas keleiviams, krovinių vežėjams arba kitiems paslaugų teikėjams (pavyzdžiui, nuomodamas patalpas parduotuvių ir restoranų valdytojams, automobilių stovėjimo aikštelių valdytojams ir t. t.). Tokia ekonominė veikla bus bendrai vadinama „su oro susisiekimu nesusijusia veikla“.
34. Tačiau nebūtinai visa oro uosto veikla yra ekonominio pobūdžio⁽³⁴⁾. Kadangi subjekto priskyrimas įmonių kategorijai visada susijęs su konkrečia veikla, būtina atskirti tam tikro oro uosto vykdomos veiklos rūšis ir nustatyti šios veiklos ekonominio pobūdžio mastą. Jei oro uostas vykdo ir ekonominę, ir neekonominę veiklą, jis turi būti laikomas įmone tik ekonominės veiklos vykdymo atžvilgiu.
35. Teismas yra nusprendęs, kad veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir paprastai nėra įtrauktina į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį⁽³⁵⁾. Oro uoste vykdoma veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, gaisrų gesinimas ir veikla, susijusi su civilinės aviacijos apsauga nuo neteisėtos veikos, ir investicijos į tokias veiklas vykdyti reikalingą infrastruktūrą ir įrangą paprastai yra neekonominio pobūdžio⁽³⁶⁾.
36. Viešasis tokios neekonominio pobūdžio veiklos finansavimas nėra valstybės pagalba, bet jis turėtų būti susijęs tik su tos veiklos išlaidų kompensavimu ir negali būti naudojamas kitai veiklai finansuoti⁽³⁷⁾. Bet kokios galimos valdžios institucijų išmokėtos kompensacijos permokos neekonominės veiklos išlaidoms kompensuoti gali būti laikomos valstybės pagalba. Be to, jei oro uostas 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.
37. Dėl neekonominio pobūdžio veiklos finansavimo viešojo sektoriaus lėšomis neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Iš tiesų, pagal nusistovėjusią teismo praktiką valdžios institucijos, sudarydamos sąlygas, kad įmonėms nereikėtų padengti su jų vykdoma ekonomine veikla susijusių išlaidų, suteikia joms pranašumą⁽³⁸⁾. Todėl, jei pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploataavimu susijusias išlaidas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos išlaidos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonominio pobūdžio veikla.

3.2. Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei

38. Valstybės ištekliai gali būti perduodami įvairiai – kaip tiesioginės dotacijos, mokesčių atskaita⁽³⁹⁾, lengvatinės paskolos ar kitų rūšių lengvatinio finansavimo sąlygos. Valstybės ištekliai naudojami ir tuomet, jei valstybė suteikia naudos natūra arba kaip subsidijuojamas paslaugas⁽⁴⁰⁾, pavyzdžiui, oro uosto paslaugas. Valstybės ištekliai gali būti naudojami⁽⁴¹⁾ nacionaliniu, regionų ar vietos

⁽³³⁾ 2008 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *Ryanair Ltd prieš Komisiją*, T-196/04, Rink. p. II-3643 (*Charleroi* sprendimas), 88 punktą.

⁽³⁴⁾ Sprendimo *Leipzig-Halle oro uostas* 98 punktą.

⁽³⁵⁾ 1987 m. birželio 16 d. Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-118/85, Rink. p. 2599, 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 punktą.

⁽³⁶⁾ 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.

⁽³⁷⁾ 1997 m. kovo 18 d. Sprendimas *Cali & 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“ (OL C 148, 2003 6 25, p. 7). 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas Nr. 438/2002 „Subsidijos uostų valdytojams, skirtos valdžios institucijos užduotims vykdyti“ (OL C 284, 2002 11 21, p. 2).

⁽³⁸⁾ Žr., be kita ko, 2005 m. kovo 3 d. Sprendimo *Wolfgang Heiser prieš Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Rink. p. I-1627, 36 punktą ir jame minimus Teismo sprendimus. Taip pat žr. 2013 m. liepos 22 d. ELPA Teismo sprendimo *Islandija prieš ELPA priežiūros instituciją*, E-9/12, 54 punktą.

⁽³⁹⁾ Žr. 2006 m. spalio 24 d. Sprendimą Nr. 324/2006 – Prancūzija, Pagalba, susijusi su užsakomuoju „Air Caraïbes“ skrydžiu ATR 72–500 (OL C 300, 2006 12 9, p. 10).

⁽⁴⁰⁾ 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.

⁽⁴¹⁾ Valstybinės įmonės ištekliai laikomi valstybės ištekliais, kaip apibrėžta Sutarties 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* sprendimas).

lygmeniu. Sąjungos fondų lėšos taip pat laikomos valstybės ištekliais, jei šios lėšos skiriamos ELPA valstybės nuožiūra ⁽⁴²⁾.

39. 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 ⁽⁴³⁾. Todėl reikia įvertinti, ar valstybinių įmonių suteiktos priemonės priskirtinos valstybei. Teismas nurodė, kad valstybinės įmonės taikomos priemonės priskyrimas valstybei gali būti nustatomas pagal visumą požymių, susijusių su nagrinėjamo atvejo aplinkybėmis ir aplinkybėmis, kuriomis šios priemonės imtasi ⁽⁴⁴⁾.
40. Šiomis aplinkybėmis viešojo oro uosto ištekliai yra viešieji ištekliai. Todėl valstybinis oro uostas gali skirti pagalbą oro uostą naudojančiai oro transporto bendrovei, jei sprendimas taikyti priemonę yra priskirtinas valstybei ir kai įvykdytos kitos EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos. Be to, Teismas taip pat yra nusprendęs, kad tai, ar priemonė tiesiogiai suteikta valstybės ar viešosios arba privačiosios įstaigos, kurią valstybė įsteigė ar paskyrė priemonei administruoti, nėra reikšmingas veiksnys, į kurį turi būti atsižvelgiama prieš nusprendžiant, ar ją laikyti valstybės pagalba ⁽⁴⁵⁾.

3.3. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

41. Pagal Teismo praktiką finansinė parama iškraipo konkurenciją, jeigu dėl tokios paramos įmonės padėtis, palyginti su kitų įmonių padėtimi, sustiprėja ⁽⁴⁶⁾.
42. Paprastai, kai ELPA valstybės suteiktas pranašumas sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitų įmonių, konkuruojančių tam tikroje ELPA valstybės rinkoje, padėtimi, turi būti laikoma, kad EEE valstybių tarpusavio prekybą tas pranašumas paveikė ⁽⁴⁷⁾.
43. Oro uostų 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 uostui suteiktą viešąjį finansavimą gali būti stengiamasi išlaikyti dirbtinai mažą oro uosto mokesčių dydį, taip siekiant pritraukti oro transporto bendrovių – todėl toks finansavimas gali labai iškraipyti konkurenciją.
44. Be to, Institucija pažymi, kad oro uostai konkuruoja siekdami valdyti oro uostų infrastruktūrą – taip pat vietos ir regioniniuose oro uostuose. Todėl oro uostui skiriamas viešasis finansavimas gali iškraipyti konkurenciją oro uosto infrastruktūros eksploatavimo rinkose. Be to, viešasis finansavimas, skiriamas oro uostams ir oro transporto bendrovėms, gali iškraipyti konkurenciją ir padaryti poveikį prekybai visos EEE oro transporto rinkose. Pagaliau pažymėtina, kad įvairių transporto rūšių konkurenciją taip pat gali paveikti oro uostams ar oro transporto bendrovėms skiriamas viešasis finansavimas.
45. Teismas taip pat konstatavo *Altmark* sprendime ⁽⁴⁸⁾, kad net ir viešasis finansavimas, skirtas įmonei, kuri teikia tik vietos arba regionines transporto paslaugas, gali paveikti EEE valstybių tarpusavio prekybą, nes tos įmonės transporto paslaugų teikimas tokiu būdu gali būti palaikomas arba padidėti, todėl kitose ELPA valstybėse įsisteigusios įmonės turi mažiau galimybių teikti transporto paslaugas. NET jei pagalbos suma yra nedidelė arba viešąjį finansavimą gaunanti įmonė yra santykinai nedidelė, negalima atmesti poveikio EEE valstybių tarpusavio prekybai tikimybės. Todėl oro uostams arba iš tokių oro uostų skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms skiriamas viešasis finansavimas gali padaryti poveikį EEE valstybių tarpusavio prekybai.

⁽⁴²⁾ 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.

⁽⁴³⁾ Žr. *Stardust Marine* sprendimo 52 punktą.

⁽⁴⁴⁾ Žr. *Stardust Marine* sprendimo 55 ir 56 punktus.

⁽⁴⁵⁾ 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Steinike & Weinlig prieš Vokietijos Federacinę Respubliką*, C-78/76, Rink. p. I-595, 21 punktą.

⁽⁴⁶⁾ 2002 m. kovo 7 d. Sprendimo *Italijos Respublika prieš Komisiją*, C-310/99, Rink. p. I-2289, 65 punktą.

⁽⁴⁷⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg prieš Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (*Altmark* sprendimas), C-280/00, Rink. p. I-7747.

⁽⁴⁸⁾ Žr. *Altmark* sprendimo 77–82 punktus.

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

46. EEE susitarimo 125 straipsnyje nustatyta, kad susitarimas jokia būdu nepažeidžia EEE valstybių normų, reglamentuojančių nuosavybės sistemą. Taigi EEE valstybės gali turėti įmonių ir joms vadovauti, gali įsigyti akcijų ar kitaip dalyvauti viešųjų ar privačiųjų įmonių veikloje.
47. 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.
48. Siekiant įvertinti, ar įmonė turėjo naudos dėl ekonominio pranašumo, taikomas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus. Šio kriterijaus taikymas turėtų būti pagrįstas tuo metu, kai buvo teikiamas viešasis finansavimas, turėta informacija ir pokyčiai, kuriuos tuo metu buvo galima numatyti, ir taikant tą kriterijų neturėtų būti remiamasi vėlesne padėtimi pagrįsta analize ⁽⁴⁹⁾.
49. Todėl, kai oro uostui skiriamas viešasis finansavimas, Institucija, 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 ⁽⁵⁰⁾, būtų suteikęs tokį patį finansavimą. Viešasis finansavimas, suteiktas aplinkybėmis, atitinkančiomis įprastas rinkos sąlygas, nelaikomas valstybės pagalba ⁽⁵¹⁾.
50. Be to, Teismas yra nusprendęs, kad viešojo sektoriaus investuotojo elgesys gali būti lyginamas su privačiojo sektoriaus investuotojo, kuris vadovaujasi ilgalaikiu pelningumo perspektyvomis ⁽⁵²⁾, elgesiu investicijos gyvavimo laikotarpiu. Šie argumentai ypač svarbūs investicijoms į infrastruktūrą, kurios dažnai būna susijusios su didelėmis finansinių lėšų sumomis, o jų grąža gali būti teigiama tik po daugelio metų. Vertinant oro uosto pelningumą turi būti atsižvelgiama į oro uosto pajamas.
51. Todėl vertinant, ar viešasis oro uostų finansavimas atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, turėtų būti vadovojamasi finansavimą teikiančio subjekto patikimomis *ex ante* pelningumo perspektyvomis ⁽⁵³⁾. Tuo tikslu naudojamos eismo prognozės turėtų atitikti realybę ir joms turėtų būti taikoma pagrįsta jautrumo analizė. Verslo plano nebuvimas rodo, kad gali būti neįvykdytas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus ⁽⁵⁴⁾. Jeigu nėra verslo plano, ELPA valstybės 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 įvykdytas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus.
52. Oro uostai gali labai padėti skatinti vietos plėtrą ar gerinti tam tikros vietovės pasiekiamumą. Tačiau, vertinant, ar įvykdytas rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijus, į regioninius ar politinius veiksnius atsižvelgti negalima ⁽⁵⁵⁾. Tačiau į šiuos veiksnius, esant tam tikroms sąlygoms, vis dėlto gali būti atsižvelgta, kai vertinamas pagalbos suderinamumas su vidaus rinka.

⁽⁴⁹⁾ Sprendimo *Stardust Marine* 71 punktą. 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Europos Komisija prieš EDF*, C-124/10 P (dar nepaskelbto), 84, 85 ir 105 punktai.

⁽⁵⁰⁾ 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. 2321, 13 punktą.

⁽⁵¹⁾ Sprendimo *Stardust Marine* 69 punktą. Taip pat žr. 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-303/88, Rink. p. I-1433, 20 punktą.

⁽⁵²⁾ 1991 m. kovo 21 d. Sprendimo *Italija prieš Komisiją (ALFA Romeo sprendimas)*, C-305/89, Rink. p. I-1603, 20 punktą. 2003 m. kovo 6 d. Sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale prieš Komisiją*, T-228/99, Rink. p. II-435, 250–270 punktai.

⁽⁵³⁾ Žr. Komisijos sprendimą byloje C 25/2007 – Suomija – „Tampere Pirkkala“ oro uostas ir „Ryanair“, (OL L 309, 2013 11 19, p. 27).

⁽⁵⁴⁾ 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo C-124/10 *Komisija prieš EDF* (dar nepaskelbtas), 84, 85 ir 105 punktai.

⁽⁵⁵⁾ 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. 2321, 13 punktą.

3.5. Oro uostų ir oro transporto bendrovių finansiniai ryšiai

53. Kai oro uostas disponuoja viešaisiais ištekliais, į pagalbą oro uosto paslaugomis besinaudojančiai oro transporto bendrovei gali būti, iš principo, neatsižvelgiama, jei oro uosto ir oro transporto bendrovės ryšiai atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų. Paprastai taip būna, kai:

- a) oro uosto paslaugų kaina atitinka rinkos kainą (žr. 3.5.1 skirsnį) arba
- b) atliekant *ex ante* analizę galima įrodyti, kad oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimas lems teigiamą papildomą oro uosto pelno padidėjimą (žr. 3.5.2 skirsnį).

3.5.1. Palyginimas su rinkos kaina

54. Vienas iš būdų, kaip įvertinti, ar oro transporto bendrovėms teikiama pagalba, – nustatyti, ar oro uosto tam tikrai oro transporto bendrovei nustatyta kaina atitinka rinkos kainą. Remiantis žinomomis atitinkamomis rinkos kainomis ir atsižvelgiant į 60 punkte nurodytus elementus, gali būti nustatytas tinkamas lyginamasis dydis.
55. Kad būtų galima nustatyti lyginamąjį dydį, pirmiausia reikia atrinkti pakankamai palyginamų oro uostų, įprastomis rinkos sąlygomis teikiančių palyginamas paslaugas.
56. Šiuo atžvilgiu Institucija pažymi, kad dabar didžioji dauguma EEE 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.
57. Valdžios institucijos tradiciškai laiko valstybinius oro uostus vietos plėtrai skatinti skirta infrastruktūra, o ne pagal rinkos taisyklės 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.
58. 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 taikomos kainos, nes į šias kainas oro transporto bendrovės atsižvelgia derybose su privačios nuosavybės arba privataus subjekto valdomais oro uostais.
59. Tokiomis aplinkybėmis Institucija labai abejoja, kad šiuo metu būtų galima nustatyti tinkamą lyginamąjį dydį, o juo remiantis – tikrą oro uostų 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.
60. Bet kuriuo atveju Institucija mano, kad nustatant lyginamuosius dydžius turėtų būti lyginami oro uosto mokesčiai, neatsižvelgiant į oro transporto bendrovei suteiktą naudą (pavyzdžiui, su rinkodara susijusią paramą, nuolaidas ar kitokią paskatą) taikomi lyginamuosiuose oro uostuose (tokių oro uostų skaičius turi būti pakankamas), kurių valdytojai veikia kaip rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančios veiklos vykdytojai. Visų pirma turėtų būti naudojami šie rodikliai:
 - a) eismo intensyvumas;
 - b) skrydžio rūšis (dalykinės, pramoginės kelionės ar išvykstamasis skrydis), santykinė krovinių svarba ir santykinė pajamų iš oro uosto su oro susisiekimu nesusijusios veiklos svarba;
 - c) teikiamų oro uosto paslaugų rūšis ir mastas;
 - d) atstumas nuo oro uosto iki didmiesčio;
 - e) gyventojų skaičius oro uosto pasiekiamumo zonoje;
 - f) aplinkinės teritorijos gerovės rodiklis (BVP vienam gyventojui);
 - g) kitos geografinės vietovės, iš kurių būtų galima pritraukti keleivių.

3.5.2. Ex ante pelningumo analizė

61. Šiuo metu Institucija mano, kad *ex ante* laipsniško pelningumo analizė yra tinkamiausias kriterijus vertinant oro uostų ir pavienių oro transporto bendrovių susitarimus.

62. Šiuo atžvilgiu Institucija mano, kad kainų diferenciacija yra įprasta verslo praktika, jeigu ji atitinka visus svarbius konkurencijos ir konkrečių sektorių teisės aktus⁽⁵⁶⁾. Vis dėlto tokia diferencijuota kainų politika turėtų būti komerciniu atžvilgiu pateisinama, kad būtų laikomasi rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijaus⁽⁵⁷⁾.
63. Institucija mano, kad oro uosto ir oro transporto bendrovių susitarimai gali būti laikomi atitinkančiais rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, jei dėl tų priemonių taikymo *ex ante* požiūriu pamažu didinamas oro uosto pelningumas. Oro uostas turėtų įrodyti, kad susitarimo su oro transporto bendrove (pavyzdžiui, individualios sutarties ar bendros oro uostų mokesčių sistemos) sudarymo metu yra pajėgus padengti visas susitarimo taikymo išlaidas, išlaikydamas pagrįstą pelno maržą⁽⁵⁸⁾ ir remdamasis patikimomis vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvomis⁽⁵⁹⁾.
64. Siekiant įvertinti, ar oro uosto sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove atitinka rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, turėtų būti atsižvelgta į numatomas su oro susisiekimu nesusijusias veiklos pajamas iš oro transporto bendrovės veiklos, kartu su oro uosto mokesčiais be mokesčių atskaitos, su rinkodara susijusias paramos ar paskatų schemų⁽⁶⁰⁾. Analogiškai – reikėtų atsižvelgti į visas numatomas papildomas oro uosto išlaidas, susijusias su oro transporto bendrovės veikla oro uoste⁽⁶¹⁾. Tokios papildomos išlaidos galėtų apimti visų kategorijų išlaidas ar investicijas, pavyzdžiui, papildomas personalo, įrangos ir investicines išlaidas, susijusias su oro transporto bendrovės veikla oro uoste. Pavyzdžiui, jeigu oro uostui reikia išplėsti esamą terminalą arba pastatyti naują terminalą ar kitą infrastruktūros objektą tam, kad pirmiausia būtų patenkinti konkrečios oro transporto bendrovės poreikiai, į tokias išlaidas turėtų būti atsižvelgiama apskaičiuojant papildomas išlaidas. Tačiau, taikant rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo kriterijų, į išlaidas, kurias oro uostas vis tiek patirtų net tuo atveju, jei nebūtų sudarytas susitarimas su oro transporto bendrove, neturėtų būti atsižvelgiama.
65. Jei oro uosto operatorius gavo su vidaus rinka suderinamą pagalbą, dėl tokios pagalbos igyjamas pranašumas neperduodamas konkrečiai oro transporto bendrovei⁽⁶²⁾, jei tenkinamos šios sąlygos: infrastruktūra (taip pat ir infrastruktūra, kuria greičiausiai naudosis tam tikrų kategorijų oro transporto bendrovės, pavyzdžiui, pigių skrydžių bendrovės ar užsakomųjų skrydžių bendrovės) gali naudotis visos oro transporto bendrovės⁽⁶³⁾, ji nėra skirta konkrečiai oro transporto bendrovei; ir oro transporto bendrovės moka mokesčius, padengiančius bent papildomas išlaidas, apibrėžtas 64 punkte. Be to, Institucija mano, kad tokiomis sąlygomis, net jei oro transporto bendrovėms būtų buvusi skirta valstybės pagalba, tokia pagalba būtų buvusi bet kuriuo atveju suderinama su EEE susitarimo veikimu dėl tų pačių priežasčių, kuriomis pateisinamas pagalbos suderinamumas oro uosto lygmeniu. Jei oro uosto operatorius gavo nesuderinamą investicinę pagalbą, dėl tokios pagalbos igyjamas pranašumas neperduodamas konkrečiai oro transporto bendrovei, jei tenkinamos šios sąlygos: infrastruktūra gali naudotis visos oro transporto bendrovės ir ji nėra skirta konkrečiai oro transporto bendrovei; ir oro transporto bendrovės moka mokesčius, padengiančius bent papildomas išlaidas, apibrėžtas 64 punkte. Institucija mano, kad tokiomis sąlygomis sektorinis pranašumas oro transporto bendrovėms ar kitiems naudotojams negali būti atmestas, tačiau jo nereikėtų susigrąžinti iš konkrečių oro transporto bendrovių ar kitų naudotojų.
66. Vertindama oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimus Institucija taip pat atsižvelgs į tai, koku mastu vertinami susitarimai gali būti laikomi įgyvendinančiais bendrą oro uosto strategiją, kuri turėtų padėti užtikrinti oro uosto pelningumą bent ilguoju laikotarpiu.

⁽⁵⁶⁾ Tarp susijusių nuostatų – EEE susitarimo 53 ir 54 straipsniai bei Direktyva 2009/12/EB.

⁽⁵⁷⁾ Žr. Komisijos sprendimą byloje C 12/2008 – Slovakija – Bratislavos oro uosto ir „Ryanair“ susitarimas (OL L 27, 2011 2 1, p. 24) ir Komisijos sprendimą byloje C 25/2007 – Suomija – „Tampere Pirkkala“ oro uostas ir „Ryanair“ (OL L 309, 2013 11 19, p. 27).

⁽⁵⁸⁾ 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 susitarimas su oro transporto bendrove.

⁽⁵⁹⁾ Tai netrukdo numatyti, kad būsimas pelnas susitarimų taikymo laikotarpiu gali kompensuoti pradinius nuostolius.

⁽⁶⁰⁾ Taip pat bus atsižvelgiama į bet kokią viešąją paramą, pavyzdžiui, rinkodaros susitarimus, kuriuos valdžios institucijos ir oro transporto bendrovės sudaro tiesiogiai ir kuriais siekiama kompensuoti dalį įprastų išlaidų, kurias oro uostas patiria dėl oro uosto ir oro transporto bendrovės susitarimo. Į tai, ar tokia parama atitinkamai oro transporto bendrovei suteikiama tiesiogiai, ar per oro uostą ar kitą subjektą, nebus atsižvelgiama.

⁽⁶¹⁾ Sprendimo *Charleroi* 59 punktas.

⁽⁶²⁾ Tai, kas išdėstyta šiame punkte, tokia pačia tvarka taikoma kitiems oro uosto naudotojams.

⁽⁶³⁾ Visų pirma, žr. 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo sujungtose bylose T-443/08 ir T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH prieš Komisiją*, Rink. p. II-1311, 109 punktą.

4. VISUOTINĖS EKONOMINĖS SVARBOS PASLAUGŲ VIEŠASIS FINANSAVIMAS

67. Kai kuriais atvejais valdžios institucijos tam tikrą oro uostų ar oro transporto bendrovių vykdomą ekonominę veiklą gali priskirti visuotinės ekonominės svarbos paslaugoms (VESP), kaip apibrėžta EEE susitarimo 59 straipsnio 2 dalyje ir su byla *Altmark* susijusiuose Teismo sprendimuose ⁽⁶⁴⁾, ir teikti kompensacijas už tokių paslaugų teikimą.
68. VESP komunikate ⁽⁶⁵⁾ ir Komisijos reglamente (ES) Nr. 360/2012 ⁽⁶⁶⁾ nurodoma, kokiomis sąlygomis tokiais atvejais VESP viešasis finansavimas yra laikomas valstybės pagalba, kaip apibrėžta EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje. Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiama pagalba bus vertinama pagal Komisijos sprendimą 2012/21/ES ⁽⁶⁷⁾ ir VESP bendrąsias nuostatas ⁽⁶⁸⁾. Kartu tie keturi dokumentai vadinami VESP teisės aktų rinkiniu, kuris taip pat taikomas kompensacijoms, kurios skiriamos oro uostams ir oro transporto bendrovėms. Tolesniuose skirsniuose pateikiama pavyzdžių, kaip kai kurie VESP teisės aktų rinkinyje nustatyti principai taikomi atsižvelgiant į tam tikrus sektorius ypatumus.

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

69. Pirmasis *Altmark* sprendimo kriterijus – aiškiai nustatyti, kokios užduotys laikomos visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis. Šis reikalavimas sutampa su EEE susitarimo 59 straipsnio 2 dalyje nustatytu reikalavimu ⁽⁶⁹⁾. Remiantis Teismo praktika ⁽⁷⁰⁾, įmonėms, kurioms pavesta teikti VESP, ta užduotis turi būti paskirta valdžios institucijos aktu. Institucija taip pat išaiškino ⁽⁷¹⁾, 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 EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalies c punkte ⁽⁷²⁾.
70. Oro susisiekimo paslaugų sektoriuje pareigos teikti viešąsias paslaugas gali būti nustatomos tik laikantis Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 ⁽⁷³⁾. Visų pirma tokios pareigos gali būti nustatomos tik tam tikram maršrutui ar maršrutų grupei ⁽⁷⁴⁾, o ne bendram maršrutui, kuriuo skraidoma iš tam tikro oro uosto, miesto arba regiono.

⁽⁶⁴⁾ Žr. *Altmark* sprendimo 86–93 punktus. VESP teikimui skiriamas viešasis finansavimas nėra susijęs su selektyviu pranašumu, kaip apibrėžta EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje, jeigu įvykdytos šios keturios sąlygos: a) VESP skirtas valstybinio finansavimo mechanizmo lėšų naudotojui turi būti oficialiai pavesta teikti VESP, o su tokiais paslaugomis susiję įpareigojimai turi būti aiškiai nustatyti; 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.

⁽⁶⁵⁾ Žr. 21 išnašą.

⁽⁶⁶⁾ 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L 114, 2012 4 26, p. 8), 2012 m. gruodžio 7 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 225/2012 (OL L 81, 2013 3 21, p. 27 ir EEE priedas Nr. 18, 2013 3 21, p. 32) įtrauktas į EEE susitarimo XV priedo 1ha punktą.

⁽⁶⁷⁾ 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3), 2012 m. kovo 30 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 66/2012 (OL L 207, 2012 8 2, p. 46 ir EEE priedas Nr. 43, 2012 8 2, p. 56) įtrauktas į EEE susitarimo XV priedo 1h punktą.

⁽⁶⁸⁾ Bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma (OL L 161, 2013 6 13, p. 12 ir EEE priedas Nr. 34, 2013 6 13, p. 1).

⁽⁶⁹⁾ 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.

⁽⁷⁰⁾ 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.

⁽⁷¹⁾ Žr. VESP komunikato 45 punktą.

⁽⁷²⁾ Žr. Sprendimą N 381/04 – Prancūzija, Didelio greičio ryšių tinklo projektas *Pyrénées-Atlantiques* regione (DORSAL), (OL C 162, 2005 7 2, p. 5).

⁽⁷³⁾ 16, 17 ir 18 straipsniai.

⁽⁷⁴⁾ 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).

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 ⁽⁷⁵⁾.

71. Šiuo atžvilgiu reikėtų pabrėžti, kad atitiktis esminiams ir procedūriniais Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 reikalavimams nereiškia, kad atitinkama (-os) ELPA valstybė (-s) neturi vertinti atitikties EEE susitarimo 61 straipsnio 1 daliai.
72. Institucija mano, kad oro uostų sektoriuje tinkamai pagrįstais atvejais bendrąjį oro uosto valdymą galima laikyti VESP. Atsižvelgdama į 69 punkte išdėstytus principus, Institucija mano, kad tai įmanoma tik tokiu atveju: jei nebūtų oro uosto, dalis oro uosto potencialiai aptarnaujamos teritorijos būtų atskirta nuo likusios EEE dalies, ir tokia atskirtis sutrikdytų 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 uostui gali nustatyti pareigą teikti viešąją paslaugą, t. y. užtikrinti, kad iš oro uosto būtų galima vykdyti komercinius skrydžius. Institucija pažymi, kad tam tikri oro uostai yra svarbūs regioniniam izoliuotų, atokių ar periferinių Sąjungos regionų pasiekiamumui. Tai gali būti ypač aktualu atokiausiems regionams ir EEE saloms ar kitoms vietovėms. Remiantis kiekvienu konkrečiu atveju atliekamo vertinimo rezultatais ir atsižvelgiant į kiekvieno oro uosto ir to oro uosto aptarnaujamo regiono ypatybes, VESP įpareigojimų nustatymas tuose oro uostuose gali būti pagrįstas.
73. Atsižvelgdama į konkrečius reikalavimus, susijusius su pareigomis teikti viešąsias paslaugas oro susisiekimo paslaugų sektoriuje ⁽⁷⁶⁾, ir į visišką oro transporto rinkų liberalizavimą, Institucija mano, kad oro uostams nustatytos pareigos teikti viešąsias paslaugas neturėtų apimti komercinių oro susisiekimo paslaugų plėtojimo.

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

74. 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 EEE susitarimo 61 straipsnio 1 dalyje. Tokia valstybės pagalba gali būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 59 straipsnio 2 dalį, jei įvykdyti visi tai daliai įgyvendinti skirti suderinamumo kriterijai.
75. Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiama valstybės pagalbai netaikomas Susitarimo dėl Priežiūros institucijos ir Teismo 3 protokolo I dalies 1 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti, jeigu Sprendime 2012/21/ES nustatyti reikalavimai įvykdyti. Sprendimas 2012/21/ES taikomas kompensacijai už viešosios paslaugos teikimą, suteiktai:
 - a) oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių ⁽⁷⁷⁾, pavidimo teikti VESP galiojimo laikotarpiu ir
 - b) oro transporto bendrovėms oro maršrutų į salas atžvilgiu, kai vidutinis metinis keleivių srautas neviršija 300 000 keleivių ⁽⁷⁸⁾.
76. Valstybės pagalba, kuriai netaikomas Sprendimas 2012/21/ES, gali būti pripažinta suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 59 straipsnio 2 dalį, jeigu įvykdytos VESP bendrųjų nuostatų sąlygos. Tačiau reikėtų pažymėti, kad atliekant vertinimą pagal Sprendimą 2012/21/ES ir VESP bendrąsias nuostatas, bus vadovaujamas šių gairių 69–73 punktuose išdėstytais principais, kuriais remiantis nustatomos oro uostų ar oro transporto bendrovių pareigos teikti viešąsias paslaugas.

5. PAGALBOS SUDERINAMUMAS PAGAL EEE SUSITARIMO 61 STRAIPSNIO 3 DALIES c PUNKTĄ

77. Jeigu oro uostams ir (arba) oro transporto bendrovėms suteiktas viešasis finansavimas laikomas pagalba, tokia pagalba gali būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą, jei ta pagalba atitinka suderinamumo kriterijus, kurie nustatyti šių gairių 5.1 skirsnyje oro uostams, o 5.2 skirsnyje oro

⁽⁷⁵⁾ Visų pirma, Institucija mano, kad būtų sunku pateisinti pareigas teikti viešąsias paslaugas maršrutu, kuriuo skrendama į konkretų oro uostą, jei jau teikiamos panašios (atsižvelgiant į kelionės trukmę, dažnumą, paslaugos apimtį ir kokybę) paslaugos į kitą oro uostą, kuris yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje.

⁽⁷⁶⁾ Žr. 70 punktą ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 12 konstatuojamąją dalį bei 16–18 straipsnius.

⁽⁷⁷⁾ 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. Jeigu oro uostas priklauso oro uostų grupei, apskaičiuojamas kiekvieno atskiro oro uosto keleivių srautas.

⁽⁷⁸⁾ 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).

transporto bendrovėms. Oro transporto bendrovėms skiriama valstybės pagalba, kuri pamažu mažina oro uosto valdytojo pelningumą (žr. šių gairių 63 ir 64 punktus), bus laikoma nesuderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 1 dalį, išskyrus atvejus, kai įvykdytos šių gairių 5.2 skirsnyje nustatytos veiklos pradžios pagalbos sąlygos.

78. Vertindama, ar valstybės pagalbos priemonė gali būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą, Institucija paprastai nagrinėja, ar pagalbos priemonė parengta taip, kad teigiamas pagalbos poveikis siekiant bendros svarbos tikslo viršytų galimą neigiamą poveikį prekybai ir konkurencijai.
79. Komunikate dėl valstybės pagalbos modernizavimo siūloma nustatyti ir apibrėžti bendruosius principus, kuriais remdamasi Institucija vertins visų pagalbos priemonių suderinamumą. Pagalbos priemonė bus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalį, jei įvykdytos visos šios sąlygos:
- a) tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas: valstybės pagalbos priemone turi būti siekiama bendros svarbos tikslo pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalį;
 - b) valstybinės intervencijos būtinybė: valstybės pagalbos priemonė turi būti skiriama tuo atveju, kai ja galima iš esmės pagerinti padėtį taip, kaip to negali padaryti pati rinka, pavyzdžiui, pašalinant rinkos nepakankamumą arba išsprendžiant teisingumo ar sanglaudos problemą;
 - c) pagalbos priemonės tinkamumas: valstybės pagalbos priemonė turi būti tinkama politikos priemonė, skirta bendros svarbos tikslui pasiekti;
 - d) skatinamasis poveikis: suteikus pagalbą įmonės (-ių) veikla turi pasikeisti taip, kad ji (jos) vykdytų papildomą veiklą, o be pagalbos ji (jos) šios veiklos nevykdytų arba vykdytų ribotai ar kitaip, ar kitoje vietoje;
 - e) pagalbos proporcingumas (pagalba sumažinta iki minimumo): pagalbos suma turi būti sumažinta iki minimumo, būtino papildomoms investicijoms arba veiklai atitinkamoje vietovėje paskatinti;
 - f) netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir EEE valstybių tarpusavio prekybai vengimas: neigiamas pagalbos poveikis turi būti pakankamai apribotas, kad bendras priemonės poveikis būtų teigiamas;
 - g) pagalbos skaidrumas: ELPA valstybės, Institucija, ekonominės veiklos vykdytojai ir suinteresuotieji visuomenės atstovai turi galėti lengvai susipažinti su visais susijusiais aktais ir informacija apie skirtą pagalbą, kaip nurodyta 8.2 skirsnyje.
80. Valstybės pagalbos aviacijos sektoriuje klausimu Institucija laikosi nuomonės, kad tų bendrųjų principų laikomasi, kai oro uostams ar oro transporto bendrovėms suteikta valstybės pagalba atitinka visas sąlygas, nustatytas atitinkamai 5.1 ir 5.2 skirsniuose. Todėl tų sąlygų įvykdymas reiškia, kad pagalba yra suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą.
81. Tačiau jei valstybės pagalbos priemonės neatsietinumo aspektas ir su ja susijusios sąlygos (įskaitant jos finansavimo metodą, jei jis sudaro neatskiriamą valstybės pagalbos priemonės dalį) pažeidžia EEE teisę, pagalba negali būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu ⁽⁷⁹⁾.
82. Be to, vertindama valstybės pagalbos suderinamumą su EEE susitarimo veikimu, Institucija atsižvelgs į visas nagrinėjamas EEE susitarimo 53 ar 54 straipsnio pažeidimo bylas, kurios gali būti susijusios su pagalbos gavėju ir kurios gali būti svarbios atliekant jo vertinimą pagal EEE susitarimo 61 straipsnio 3 dalį ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁷⁹⁾ Žr., pavyzdžiui, 2000 m. Sprendimo *Vokietija prieš Komisiją*, C-156/98, Rink. p. I-6857, 78 punktą ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Régie Networks prieš Rhone Alpes Bourgogne*, C-333/07, Rink. p. I-10807, 94–116 punktus.

⁽⁸⁰⁾ Žr. 1993 m. birželio 15 d. Sprendimo *Matra prieš Komisiją*, C-225/91, Rink. p. I-3203, 42 punktą.

5.1. Pagalba oro uostams

5.1.1. Investicinė pagalba oro uostams

83. Pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą investicinė pagalba kaip individuali pagalba arba kaip pagalba pagal pagalbos schemą oro uostams laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu, jei yra įvykdyti visi 79 punkto reikalavimai, išdėstyti 84–108 punktuose.
- a) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas
84. Laikoma, kad oro uostams skiriama investicinė pagalba padeda siekti bendros svarbos tikslo, jei ji:
- a) didina EEE piliečių judumą ir susisiekimą tarp regionų, nes naudojant tokios pagalbos lėšas steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius EEE viduje, arba
- b) padeda kovoti su oro transporto spūstimis didžiuosiuose EEE oro uostuose, arba
- c) skatina regioninę plėtrą.
85. Tačiau nepelningų oro uostų veiklos dubliavimasis arba papildomų nepanaudotų pajėgumų atsiradimas nepadedą siekti bendros svarbos tikslo. Jeigu investiciniu projektu visų pirma siekiama sukurti naujų oro uosto pajėgumų, nauja infrastruktūra vidutinės trukmės laikotarpiu turi patenkinti prognozuojamus oro transporto bendrovių, keleivių ir krovinių siuntėjų poreikius oro uosto pasiekiamumo zonoje. 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.
86. Atitinkamai Institucija turės abejonių dėl vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvų, susijusių su oro uosto, kuris yra esamo oro uosto pasiekiamumo zonoje infrastruktūros naudojimu, jei esamas oro uostas neveikia visu arba beveik visu pajėgumu. Naudojimo vidutinės trukmės laikotarpiu perspektyvoms pagrįsti turi 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) Valstybinės intervencijos poreikis
87. Siekiant įvertinti, ar valstybės pagalba veiksmingai padeda siekti bendros svarbos tikslo, visų pirma reikia nustatyti 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.
88. Sąlygos, kuriomis mažesni oro uostai plėtoja savo paslaugas ir bando pritraukti privačiojo sektoriaus lėšų investicijoms į infrastruktūrą, dažnai būna ne tokios palankios kaip didžiausių EEE oro uostų. Dėl tų priežasčių dabartinėmis rinkos sąlygomis mažesniems oro uostams gali būti sunku be viešojo finansavimo užtikrinti savo investicijų finansavimą.
89. Tai, ar dėl didelių fiksuotųjų išlaidų ⁽⁸¹⁾ reikės skirti viešąjį finansavimą investicijoms į infrastruktūrą, priklausys nuo oro uosto dydžio, ir paprastai tokio finansavimo reikės mažesniems oro uostams. Institucija mano, kad dabartinėmis rinkos sąlygomis galima išskirti toliau nurodytas oro uostų kategorijas ⁽⁸²⁾ ir jų santykinį finansinį pajėgumą:
- a) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didesnės dalies savo kapitalo išlaidų;
- b) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 200 000–1 mln. keleivių, paprastai yra nepajėgūs padengti didesnės dalies savo kapitalo išlaidų;

⁽⁸¹⁾ Nuo 70 % iki 90 % oro uostų išlaidų yra fiksuotos.

⁽⁸²⁾ Šių gairių taikymo tikslais oro uostų kategorijos nustatytos remiantis turimais sektoriaus duomenimis.

- c) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 1–3 mln. keleivių, remiantis vidutiniais skaičiavimais, turėtų būti pajėgūs padengti didesnę dalį savo kapitalo išlaidų;
- d) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra didesnis kaip 3 mln., bet neviršija 5 mln. keleivių, iš esmės turėtų būti pajėgūs didžiąja 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;
- e) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių, paprastai yra pelningi ir pajėgūs padengti visas savo išlaidas, išskyrus labai ypatingas aplinkybes.

c) Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas

- 90. ELPA valstybės turi įrodyti, kad pagalbos priemonė yra tinkama politikos priemonė numatytam tikslui pasiekti arba problemoms, kurias ketinama spręsti naudojant pagalbos lėšas, išspręsti. Pagalbos priemonė nebus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu, jeigu naudojant kitas mažiau rinką iškraipiančias politikos priemones ar pagalbos priemones galima pasiekti tą patį tikslą.
- 91. ELPA valstybės gali rinktis skirtingas politikos priemones ir pagalbos rūšis. Apskritai, jei ELPA valstybė apsvairstė 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.
- 92. Kai įmanoma, ELPA valstybės raginamos rengti nacionalines programas, kurios būtų grindžiamos pagrindiniais viešojo finansavimo principais, ir nurodyti svarbiausias numatomo viešojo oro uostų finansavimo ypatybes. Pagrindų schemomis užtikrinama viešųjų lėšų naudojimo darna, mažinama administracinė našta mažesniems pagalbą teikiančioms institucijoms ir skatinama sparčiau įgyvendinti individualios pagalbos priemones. Be to, ELPA valstybės raginamos pateikti aiškias valstybės pagalbos skyrimo regioniniams oro uostams gaires.

d) Skatinamojo poveikio buvimas

- 93. Su individualia investicija susiję darbai gali būti pradėti tik po to, kai pagalbą teikiančiai institucijai pateikiama paraiška. Jei darbai pradunami iki paraiškos pateikimo pagalbą teikiančiai institucijai, suteikta su ta individualia investicija susijusi pagalba nebus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu.
- 94. Oro uoste įgyvendintinas investicinis projektas gali būti savaime ekonomiškai patrauklus. Todėl būtina patikrinti, ar investicijų nebūtų imtasi arba nebūtų imtasi tokiu pat mastu be valstybės pagalbos. Jei tai pasitvirtins, Institucija manys, kad pagalbos priemonė turi skatinamąjį poveikį.
- 95. Skatinamasis poveikis nustatomas atlikus priešingosios padėties tyrimą, t. y. lyginamas numatomos veiklos mastas su pagalba ir be pagalbos.
- 96. Kai neturima konkrečios informacijos apie priešingą padėtį, gali būti daroma prielaida, kad daromas skatinamasis poveikis, jei nėra kapitalo išlaidų finansavimo spragos, t. y. kai remiantis *ex ante* verslo planu gali būti įrodyta, kad esama teigiamo ir neigiamo pinigų srautų (įskaitant investicines išlaidas, susijusias su ilgalaikiu turtu) skirtumo investicijos gyvavimo laikotarpiu (jis išreiškiamas grynąja dabartine verte) ⁽⁸³⁾.

e) Pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo)

- 97. Didžiausia leidžiama valstybės pagalbos suma nurodoma procentine tinkamų finansuoti išlaidų dalimi (didžiausias pagalbos intensyvumas). Tinkamos finansuoti išlaidos – tai išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą (įskaitant planavimo išlaidas), antžeminių paslaugų infrastruktūrą (pavyzdžiui, багаžo juostas ir pan.) ir į oro uosto įrangą. Investicijų į su oro susisiekimu nesusijusią veiklą (visų pirma, automobilių stovėjimo, viešbučių, restoranų ir biurų) išlaidos nėra laikomos tinkamomis finansuoti išlaidomis ⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸³⁾ Tai netrukdo numatyti, kad būsimas pelnas gali kompensuoti pradinis nuostolius.

⁽⁸⁴⁾ Tokios veiklos finansavimui šios gairės netaikomos, nes tokia veikla yra nesusijusi su transportu, todėl ji bus vertinama remiantis atitinkamomis sektoriaus ir bendrosiomis taisyklėmis.

98. Investicinės išlaidos, susijusios su paties oro uosto teikiamomis antžeminėmis paslaugomis (pavyzdžiui, išlaidos, susijusios su autobusais, transporto priemonėmis ir pan.) nėra tinkamos finansuoti išlaidos, jei jos nėra susijusios su antžeminių paslaugų infrastruktūra ⁽⁸⁵⁾.
99. Oro uostams skiriama investicinė pagalba yra proporcinga, jei neviršija papildomų išlaidų (neįskaičiuojant papildomų pajamų), kurios patiriamos vykdant remiamą projektą ar veiklą, o ne kitą projektą ar veiklą, kuri (kurią) pagalba gavėjas būtų vykdęs priešingos padėties scenarijaus atveju, t. y. jei nebūtų gavęs pagalbos. Kai neturima konkrečios informacijos apie priešingą padėtį, pagalba suma laikoma proporcinga, jei neviršija investicinio projekto finansavimo spragos (kapitalo išlaidų finansavimo spragos), kuri nustatoma remiantis *ex ante* verslo planu, t. y. apskaičiuojama kaip teigiamų ir neigiamų pinigų srautų (įskaitant investicines išlaidas) skirtumo grynoji dabartinė vertė. Investicinės pagalbos atveju verslo planas turėtų apimti turto ekonominio naudojimo laikotarpį.
100. Kadangi finansavimo spraga priklausys nuo oro uosto dydžio, o paprastai tokių lėšų daugiau reikia mažesniems oro uostams, Institucija, siekdama užtikrinti bendrą proporcingumą, naudos įvairių normų didžiausią leidžiamą pagalbą intensyvumą. Pagalbos intensyvumas neturi viršyti didžiausio leidžiamo investicinės pagalbos intensyvumo ir bet kuriuo atveju neturėtų viršyti faktinės investicinio projekto finansavimo spragos.
101. Toliau pateiktoje lentelėje apibendrintos didžiausio leidžiamo pagalbos intensyvumo normos, priklausančios nuo oro uosto dydžio, kuris matuojamas pagal keleivių skaičių per metus ⁽⁸⁶⁾:

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

102. Didžiausias investicinės pagalbos, skirtos oro uosto infrastruktūrai finansuoti, intensyvumas gali būti padidintas ne daugiau kaip 20 %, jei oro uostas yra atokiame regione neatsižvelgiant į jo dydį.
103. Oro uostų, kuriuose vidutinis keleivių srautas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių per metus, indėlis į bendrą tinkamų finansuoti investicinių išlaidų sumą turėtų būti bent 25 %. Tačiau investiciniai projektai tam tikruose izoliuotuose, atokiuose ar periferiniuose EEE regionuose veikiančiuose oro uostuose, kuriuose vidutinis keleivių srautas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių per metus, finansavimo spraga gali viršyti didžiausią leidžiamą pagalbą intensyvumą. Remiantis kiekvienu konkrečiu atveju atliekamo vertinimo rezultatais ir atsižvelgiant į kiekvieno oro uosto, investicinio projekto ir to oro uosto aptarnaujamo regiono ypatybes, 75 % viršijantis intensyvumas gali būti pateisinamas ypatingomis aplinkybėmis, jei oro uostuose keleivių srautas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių per metus.
104. Kad atsižvelgtų į konkrečias aplinkybes, susijusias su esamo oro uosto perkėlimu į kitą vietą ir oro uosto veiklos nutraukimu esamoje vietoje, Institucija visų pirma vertins valstybės pagalbos, suteiktos remiantis finansavimo spragos analize arba kiekvienu konkrečiu atveju parengtu priešingos padėties scenarijumi, proporcingumą, būtinumą ir didžiausią intensyvumą, ir neatsižvelgs į vidutinį keleivių srautą tame oro uoste.

⁽⁸⁵⁾ Šiose gairėse nustatyti principai netaikomi antžeminių paslaugų teikimo pagalbai, kad ir kas teiktų tas antžemines paslaugas – pats oro uostas, oro transporto bendrovė ar antžeminių paslaugų teikėjas trečiosioms šalims; tokia pagalba bus vertinama pagal atitinkamas bendrąsias taisykles.

⁽⁸⁶⁾ 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. Jeigu oro uostas priklauso oro uostų grupei, apskaičiuojamas kiekvieno atskiro oro uosto keleivių srautas.

105. Labai ypatingomis aplinkybėmis, kurių skiriamasis požymis – akivaizdus rinkos nepakankamumas, atsižvelgiant į investicijų mastą ir konkurencijos iškraipymą, oro uostai, kuriuose vidutinis keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių per metus, gali gauti pagalbą oro uosto infrastruktūrai finansuoti. Tačiau tokiais atvejais Institucija visuomet atliks nuodugnų vertinimą, visų pirma įvertins valstybės pagalbos, suteiktos remiantis finansavimo spragos analize arba kiekvienu konkrečiu atveju parengtu priešingos padėties scenarijumi, proporcingumą, būtinumą ir didžiausią pagalbos intensyvumą, ir neatsižvelgs į vidutinį keleivių srautą tame oro uoste.

f) Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas

106. Visų pirma, nepelningų oro uostų veiklos dubliavimas arba papildomų nepanaudotų pajėgumų atsiradimas esamos infrastruktūros pasiekiamumo zonoje galėtų iškraipyti konkurenciją. Todėl Institucija, iš esmės, turės abejonių dėl investicijų į oro uosto infrastruktūrą oro uoste, kuris yra esamo oro uosto pasiekiamumo zonoje ⁽⁸⁷⁾, suderinamumo su vidaus rinka, jei esamas oro uostas neveikia visu arba beveik visu pajėgumu.

107. Be to, siekiant išvengti neigiamo pagalbos poveikio, kuris gali atsirasti tais atvejais, kai oro uostai susiduria su nedideliais biudžeto apribojimais ⁽⁸⁸⁾, investicinė pagalba oro uostams, kuriuose keleivių srautas neviršija 5 mln. keleivių, gali būti teikiama arba kaip iš anksto nustatyta suma tinkamoms finansuoti investicinėms išlaidoms padengti, arba kaip metinės išmokos siekiant kompensuoti kapitalo išlaidų finansavimo spragą, nustatytą pagal oro uosto verslo planą.

108. Siekiant dar labiau apriboti konkurencijos iškraipymus, oro uostas, įskaitant visas iš pagalbos lėšų finansuotinas investicijas, turi būti atviras visiems potencialiems naudotojams ir neturi būti 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

109. ELPA valstybės raginamos pranešti apie valstybės pagalbos schemas, pagal kurias skiriama investicinė pagalba oro uostams, kuriuose vidutinis metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 3 mln. keleivių.

110. Vertinant pagalbos schemą bus laikoma, kad su pagalbos reikalingumu, skatinamuoju poveikiu ir proporcingumu susijusios sąlygos yra įvykdytos, jeigu ELPA valstybė yra išpareigojusi skirti individualią pagalbą pagal patvirtintą pagalbos schemą tik po to, kai patikrins, ar įvykdytos visos šiame skirsnyje nustatytos sąlygos.

111. Dėl didesnio konkurencijos iškraipymo 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, kurios intensyvumas viršija 75 %, oro uostui, kuriame vidutinis metinis keleivių srautas yra mažesnis nei 1 mln. keleivių, išskyrus oro uostus atokiuose regionuose;

c) investicinė pagalba, skirta oro uostams perkelti į kitą vietą;

d) investicinė pagalba, naudojama finansuoti mišrią keleivių ir krovinių vežimo veiklą vykdančių oro uostą, per kurį buvo vežama 200 000 tonų krovinių per dvejus finansinius metus iki tų metų, kuriais pranešta apie pagalbą;

e) investicinė pagalba, kuria siekiama įkurti naują keleivinį oro uostą (įskaitant esamo aerodromo pertvarkymą į keleivinį oro uostą);

f) investicinė pagalba, kurios paskirtis – įsteigti arba išplėsti oro uostą ne toliau kaip 100 kilometrų atstumu arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu iš esamo oro uosto.

⁽⁸⁷⁾ Žr. 5.1.1 skirsnio a punktą.

⁽⁸⁸⁾ Jei 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 uosto mokesčius, kurių užtenka išlaidoms padengti.

5.1.2. Veiklos pagalba oro uostams

112. Veiklos pagalba (kaip individuali pagalba arba kaip pagalba pagal pagalbos schemą) oro uostams laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą pereinamuoju 10 metų laikotarpiu, kuris pradamas skaičiuoti nuo šių gairių paskelbimo dienos ⁽⁸⁹⁾, jei yra įvykdyti visi 79 punkto reikalavimai, išdėstyti 113–134 punktuose.
- a) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas
113. Kaip nurodyta 13 punkte, siekiant suteikti oro uostams laiko prisitaikyti prie naujų sąlygų rinkoje, išvengti oro susisiekimo trikdžių ir nenutraukti susisiekimo su regionais, pereinamuoju 10 metų laikotarpiu veiklos pagalba oro uostams bus laikoma padedančia siekti tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo, jei ji:
- a) didina EEE piliečių judumą ir gerina susisiekimą su regionais, nes naudojant tokios pagalbos lėšas steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius EEE viduje, arba
- b) padeda kovoti su oro transporto spūstimis didžiuosiuose EEE oro uostuose, arba
- c) skatina regioninę plėtrą.
114. Tačiau nepelningų oro uostų veiklos dubliavimasis nepadaeda siekti bendros svarbos tikslo. Jei oro uostas yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir kitas neišnaudotų pajėgumų turintis oro uostas, verslo plane, kuris grindžiamas racionaliomis keleivių ir krovinių vežimo prognozėmis, turi būti nurodytas tikėtinas poveikis iš kitų toje pačioje pasiekiamumo zonoje esančių oro uostų vykdomiems skrydžiams.
115. Todėl Institucija turės abejonų dėl to, ar nepelningas oro uostas galės pasiekti 100 % veiklos išlaidų padengimo normą pereinamojo laikotarpio pabaigoje, jei kitas oro uostas yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje.
- b) Valstybinės intervencijos poreikis
116. Siekiant įvertinti, ar valstybės pagalba veiksmingai padeda siekti bendros svarbos tikslo, visų pirma reikia nustatyti 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.
117. Sąlygos, kuriomis mažesni oro uostai plėtoja savo paslaugas ir bando pritraukti privačiojo sektoriaus lėšų, dažnai būna ne tokios palankios kaip didžiausių EEE oro uostų. Todėl dabartinėmis rinkos sąlygomis mažesniems oro uostams gali būti sunku be viešojo finansavimo užtikrinti savo veiklos finansavimą.
118. Dabartinėmis rinkos sąlygomis tai, ar reikės viešojo finansavimo veiklos išlaidoms finansuoti dėl didelių fiksuotųjų išlaidų, priklausys nuo oro uosto dydžio, ir paprastai tokio finansavimo poreikis bus proporcingai didesnis mažesnių oro uostų atveju. Institucija mano, kad dabartinėmis rinkos sąlygomis galima išskirti toliau nurodytas oro uostų kategorijas ir jų santykinį finansinį pajėgumą:
- a) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių, gali būti nepajėgūs didžiąja dalimi padengti savo veiklos išlaidų;
- b) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra nuo 200 000 iki 700 000 keleivių, gali būti nepajėgūs padengti didelę dalį savo veiklos išlaidų;
- c) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra nuo 700 000 iki 1 mln. keleivių, apskritai turėtų būti pajėgūs padengti didelę dalį savo veiklos išlaidų;

⁽⁸⁹⁾ Nuorodos į paskelbimo dieną šiose gairėse yra nuorodos į paskelbimo Institucijos interneto svetainėje dieną.

- d) oro uostai, kurių metinis keleivių srautas yra 1–3 mln. keleivių, remiantis vidutiniais skaičiavimais, turėtų būti pajėgūs padengti didesniąją dalį savo veiklos išlaidų;
- e) oro uostai, kuriuose metinis keleivių srautas viršija 3 mln., paprastai eksploataavimo lygmeniu yra pelningi ir turėtų būti pajėgūs padengti savo veiklos išlaidas.

119. Todėl Institucija mano, kad veiklos pagalba gali būti skiriama tik jei metinis oro uosto keleivių srautas neviršija 3 mln. keleivių ⁽⁹⁰⁾.

c) Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas

- 120. ELPA valstybės turi įrodyti, kad pagalba yra tinkama priemonė numatytam tikslui pasiekti arba problemoms, kurias ketinama spręsti naudojant pagalbos lėšas, išspręsti. Pagalbos priemonė nebus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu, jeigu naudojant kitas mažiau rinką iškraipiančias politikos priemones ar pagalbos priemones galima pasiekti tą patį tikslą ⁽⁹¹⁾.
- 121. Siekiant suteikti tinkamas paskatas veiksmingai valdyti oro uostą, pagalbos suma iš esmės turi būti *ex ante* nustatoma kaip nustatyto dydžio suma, apimanti numatomą veiklos išlaidų finansavimo spragą (ji nustatoma remiantis *ex ante* verslo planu), ir mokama pereinamuoju 10 metų laikotarpiu. Dėl šių priežasčių bet koks *ex post* pagalbos sumos didinimas turėtų būti laikomas nesuderinamu su EEE susitarimo veikimu. ELPA valstybė narė *ex ante* nustatytą sumą gali skirti kaip iš anksto mokamą vienkartinę išmoką arba išmokėti ją dalimis, pavyzdžiui, kasmet.
- 122. Ypatingomis aplinkybėmis, kai itin neaišku, kaip ateityje keisis išlaidos ir pajamos, o valdžios institucija turi asimetrinės informacijos, valdžios institucija gali apskaičiuoti didžiausią suderinamos veiklos pagalbos sumą remdamasi modeliu, kuris grindžiamas pradine veiklos finansavimo spraga pereinamojo laikotarpio pradžioje. Pradinė veiklos finansavimo spraga – tai veiklos finansavimo spragų vidurkis (t. y. veiklos išlaidų suma, kurios nepadengia pajamos) per penkerius metus iki pereinamojo laikotarpio pradžios (2009–2013 m.).
- 123. Kai įmanoma, ELPA valstybės raginamos rengti nacionalines programas, kurios būtų grindžiamos pagrindiniais viešojo finansavimo principais, ir nurodyti svarbiausias numatomo viešojo oro uostų finansavimo ypatybes. Pagrindų schemomis užtikrinama viešųjų lėšų naudojimo darna, mažinama administracinė našta mažesnėms pagalbai teikiančioms institucijoms ir skatinama sparčiau įgyvendinti individualios pagalbos priemones. Be to, ELPA valstybės raginamos pateikti aiškias valstybės pagalbos skyrimo regioniniams oro uostams ir tuos oro uostus naudojančioms oro transporto bendrovėms gaires.

d) Skatinamojo poveikio buvimas

- 124. Veiklos pagalba turi skatinamąjį poveikį, jei tikėtina, kad tuo atveju, jei nebūtų veiklos pagalbos ir atsižvelgiant į investicinės pagalbos tikimybę bei skrydžių apimtį, atitinkamo oro uosto ekonominės veiklos mastas gerokai sumažėtų.

e) Pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo)

- 125. Veiklos pagalba oro uostams yra proporcinga, jei ji neviršija mažiausios remiamai veiklai vykdyti reikalingos sumos.
- 126. Oro uosto verslo planas – tai gairės, kuriomis turi būti vadovaujama pereinant prie visiško veiklos išlaidų padengimo pereinamojo laikotarpio pabaigoje. Pagrindiniai šio verslo plano parametrai yra sudėtinė Institucijos atliekamo suderinamumo vertinimo dalis.

⁽⁹⁰⁾ 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. Jeigu oro uostas priklauso oro uostų grupei, apskaičiuojamas kiekvieno atskiro oro uosto keleivių srautas.

⁽⁹¹⁾ Taip pat žr. 91 punktą.

127. Kiekvienas oro uostas skirtingai pereis prie visiško veiklos išlaidų padengimo, ir tas perėjimas priklausys nuo oro uosto pradinės veiklos išlaidų finansavimo spragos pereinamojo laikotarpio pradžioje. Pereinamasis laikotarpis prasidės šių gairių paskelbimo dieną.
128. Bet kuriuo atveju didžiausia leidžiama pagalbos suma per visą pereinamąjį laikotarpį neviršys 50 % pradinės finansavimo spragos 10 metų laikotarpiu ⁽⁹²⁾. Pavyzdžiui, jei tam tikro oro uosto metinė vidutinė finansavimo spraga 2009–2013 m. yra 1 mln. EUR, didžiausia veiklos pagalba, kurią oro uostas galėtų gauti kaip *ex-ante* nustatytą fiksuoto dydžio sumą, būtų 5 mln. EUR per dešimt metų ($50 \% \times 1 \text{ mln.} \times 10$). Papildoma tokiam oro uostui skirta veiklos pagalba bus laikoma nesuderinama.
129. Ne vėliau kaip praėjus 10 metų nuo pereinamojo laikotarpio pradžios visi oro uostai turi būti pasiekę 100 % veiklos išlaidų padengimo normą, ir po tos dienos oro uostams skiriama veiklos pagalba nebebus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu, išskyrus veiklos pagalbą, skiriamą pagal bendrąsias horizontaliąsias valstybės pagalbos taisykles, pavyzdžiui, VESP finansavimo taisykles.
130. Dabartinėmis rinkos sąlygomis oro uostams, kurių metinis keleivių srautas neviršija 700 000, gali būti sunku pasiekti 100 % išlaidų padengimo normą 10 metų pereinamuoju laikotarpiu. Todėl didžiausia leidžiama pagalbos suma oro uostams, kuriuose metinis keleivių srautas neviršija 700 000 keleivių per metus, atitiks 80 % pradinės veiklos finansavimo spragos penkerių metų laikotarpiu po pereinamojo laikotarpio pradžios. Pavyzdžiui, jei mažo oro uosto metinė vidutinė finansavimo spraga 2009–2013 m. yra 1 mln. EUR, didžiausia veiklos pagalbos suma, kurią oro uostas galėtų gauti kaip *ex ante* nustatytą fiksuoto dydžio sumą, būtų 4 mln. EUR per penkerius metus ($80 \% \times 1 \text{ mln.} \times 5$). Šios kategorijos oro uostų atžvilgiu Institucija iš naujo vertins būtinybę toliau taikyti specialią tvarką ir ateities perspektyvas, susijusias su 100 % veiklos išlaidų padengimu, visų pirma atsižvelgdama į rinkos sąlygų pokyčius ir pelningumo perspektyvas.

f) Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas

131. Vertindama veiklos pagalbos suderinamumą Institucija atsižvelgs į konkurencijos iškraipymus ir poveikį prekybai. Jei oro uostas yra toje pačioje pasiekiamumo zonoje kaip ir kitas neišnaudotų pajėgumų turintis oro uostas, verslo plane, kuris grindžiamas racionaliomis keleivių ir krovinijų vežimo prognozėmis, turi būti nurodytas tikėtinas poveikis iš kitų toje pačioje pasiekiamumo zonoje esančių oro uostų vykdomiems skrydžiams.
132. Veiklos pagalba toje pačioje pasiekiamumo zonoje esančiam oro uostui bus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu tik jei ELPA valstybė įrodys, kad visi toje pačioje pasiekiamumo zonoje esantys oro uostai bus pajėgūs pasiekti 100 % veiklos išlaidų padengimo normą pereinamojo laikotarpio pabaigoje.
133. Siekiant apriboti tolesnius konkurencijos iškraipymus, oro uostas turi būti atviras visiems potencialiems naudotojams ir neturi būti skirtas vienam konkrečiam naudotojui. Fizinio pajėgumų apribojimo atveju pagalba turėtų būti skiriama vadovaujantis tinkamais, objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.
134. Be to, kad apribotų neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, Institucija pritaris veiklos pagalbai oro uostams pereinamuoju 10 metų laikotarpiu, kuris prasideda šių gairių paskelbimo dieną. Institucija iš naujo įvertins oro uostų, kuriuose metinis keleivių srautas neviršija 700 000, padėtį praėjus ketveriems metams po pereinamojo laikotarpio pradžios.

Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai

135. ELPA valstybės 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 ELPA valstybėms ir Institucijai tenkančią administracinę našta.

⁽⁹²⁾ 50 % intensyvumas atitinka finansavimo spragą 10 metų laikotarpiu, jei oro uostas, pereinamojo laikotarpio pradžioje taikęs pradinę veiklos išlaidų padengimo normą, po 10 metų pasiekia 100 % veiklos išlaidų padengimo normą.

136. Dėl didesnio konkurencijos iškraipymo pavojaus apie toliau nurodytas pagalbos priemones visada turėtų būti pranešama atskirai:

- a) 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;
- b) veiklos pagalba oro uostui, jei kiti oro uostai yra ne toliau kaip 100 kilometrų atstumu nuo esamo oro uosto arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu.

Iki pereinamojo laikotarpio pradžios suteikta pagalba

137. Iki pereinamojo laikotarpio pradžios suteikta pagalba (įskaitant pagalbą, išmokėtą iki šių gairių paskelbimo dienos) gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka visų nepadengtų veiklos išlaidų atžvilgiu, jei įvykdytos 5.1.2 skirsnyje nustatytos sąlygos, išskyrus 115, 119, 121, 122, 123, 126–130, 132, 133 ir 134 punktus. Vertinama iki šių gairių paskelbimo dienos suteiktos veiklos pagalbos suderinamumą, Institucija, visų pirma, atsižvelgs į konkurencijos iškraipymus.

5.2. Veiklos pradžios pagalba oro transporto bendrovėms

138. Kaip paminėta 15 punkte, valstybės pagalba, skiriama oro transporto bendrovėms tam, kad jos galėtų pradėti vykdyti skrydžius nauju maršrutu ir taip gerinti regiono pasiekiamumą, bus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 3 dalies c punktą, jei įvykdyti visi 79 punkto reikalavimai, išdėstyti 139–153 punktuose:

- a) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas

139. Bus laikoma, kad oro uostams skiriama veiklos pradžios pagalba padeda siekti bendros svarbos tikslo, jei ji:

- a) didina EEE piliečių judumą ir gerina susisiekimą su regionais, nes naudojant tokios pagalbos lėšas padedami vykdyti skrydžiai naujais maršrutais; arba
- b) skatina atokių regionų regioninę plėtrą.

140. Jeigu susisiekimo paslaugos bus teikiamos skraidinant nauju oro maršrutu, tačiau toks susisiekimas jau įmanomas greitaisiais traukiniais arba naudojantis kitu oro uostu toje pačioje pasiekiamumo zonoje palyginamomis sąlygomis (visų pirma, kelionės laiko atžvilgiu), negali būti laikoma, kad jos padeda siekti tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo.

- b) Valstybinės intervencijos poreikis

141. Sąlygos, kuriomis mažesni oro uostai plėtoja savo paslaugas, dažnai būna ne tokios palankios kaip didžiausių EEE oro uostų. Be to, oro transporto bendrovės ne visuomet yra pasirengusios priimti riziką pradėti skrydžius naujais maršrutais iš nežinomų ir neišbandytų oro uostų, ir gali neturėti reikiamų paskatų tokiai veiklai pradėti.

142. Tuo pagrindu veiklos pradžios pagalba bus laikoma suderinama tik skrydžiams vykdyti maršrutais, jungiančiais oro uostą, kuriame metinis keleivių srautas yra mažesnis kaip 3 mln. keleivių ⁽⁹³⁾, su kitu Bendrosios aviacijos erdvės oro uostu ⁽⁹⁴⁾.

143. Veiklos pradžios pagalba, skiriama maršrutams, jungiantiems oro uostą atokiame regione su kitu oro uostu (Europos bendrojoje aviacijos erdvėje), bus laikoma suderinama neatsižvelgiant į tų oro uostų dydį.

144. Veiklos pradžios pagalba maršrutams, kuriais skraidoma iš ne atokiame regione veikiančio oro uosto, per kurį skraidinama daugiau kaip 3 mln. ⁽⁹⁵⁾, bet mažiau kaip 5 mln. keleivių per metus, gali būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu tik tinkamai pagrįstais išskirtiniais atvejais.

⁽⁹³⁾ 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.

⁽⁹⁴⁾ 2006 m. birželio 9 d. Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių Europos Sąjungos valstybių narių atstovų sprendimas 2006/682/EB dėl Europos bendrosios 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).

⁽⁹⁵⁾ Taip pat žr. 93 išnašą.

145. Veiklos pradžios pagalba maršrutams, kuriais skraidoma iš ne atokiame regione veikiančio oro uosto, per kurį skraidinama daugiau kaip 5 mln. keleivių per metus, negali būti laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu.

c) Valstybės pagalbos, kaip politikos priemonės, tinkamumas

146. ELPA valstybės turi įrodyti, kad pagalba yra tinkama priemonė numatytam tikslui pasiekti arba problemoms, kurias ketinama spręsti naudojant pagalbos lėšas, išspręsti. Pagalbos priemonė nebus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu, jeigu naudojant kitas mažiau rinką iškraipiančias politikos priemones ar pagalbos priemones galima pasiekti tą patį tikslą ⁽⁹⁶⁾.
147. Oro transporto bendrovės *ex ante* verslo plane turėtų būti nustatyta, kad iš pagalbos lėšų finansuojamas maršrutas oro transporto bendrovei turėtų tapti pelningu be viešojo finansavimo po 3 metų. Jeigu maršrutui nėra parengta verslo plano, oro transporto bendrovės turi neatšaukiamai išsipareigoti oro uostui vykdyti skrydžius maršrutu bent tiek laiko, kiek trunka laikotarpis, kuriuo jos gavo veiklos pradžios pagalbą.

d) Skatinamojo poveikio buvimas

148. Oro transporto bendrovėms skiriama veiklos pradžios pagalba turi skatinamąjį poveikį, jeigu tikėtina, kad negavus pagalbos oro transporto bendrovės ekonominės veiklos mastas tame oro uoste nepadidėtų. Pavyzdžiui, nebūtų pradėta skrydžių nauju maršrutu.
149. Skrydžiai nauju maršrutu turi būti pradėti tik po to, kai paraiška gauti pagalbą bus pateikta pagalbą teikiančiai institucijai. Jeigu skrydžiai nauju maršrutu pradedami iki paraiškos gauti pagalbą pateikimo pagalbą teikiančiai institucijai, skirta individuali veiklos pradžios pagalba bus laikoma nesuderinama su EEE susitarimo veikimu.

e) Pagalbos sumos proporcingumas (pagalbos apribojimas iki minimumo)

150. Iš veiklos pradžios pagalbos lėšų ne ilgiau kaip trejus metus gali būti padengiama iki 50 % su tam tikru maršrutu susijusių oro uosto mokesčių. Tinkamos finansuoti išlaidos – su tam tikru maršrutu susiję oro uosto mokesčiai.

f) Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai vengimas

151. Siekiant išvengti nederamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai, jeigu susisiekimo paslaugos (pavyzdžiui, tarp dviejų miestų) bus teikiamos skraidinant nauju oro maršrutu, tačiau toks susisiekimas jau įmanomas greitaisiais traukiniais arba naudojantis kitu oro uostu toje pačioje pasiekiamumo zonoje palyginamomis sąlygomis (ypač atsižvelgiant į kelionės trukmę), tokiam oro maršrutui negali būti skiriama veiklos pradžios pagalba.
152. 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;
153. Veiklos pradžios pagalba negali būti sumuojama su kitų rūšių valstybės pagalba, skirta kokiam nors maršrutui finansuoti.

Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai

154. ELPA valstybės primygtinai raginamos pranešimus siųsti ne apie kiekvienam oro uostui taikomas individualios pagalbos priemones, o apie nacionalines veiklos pradžios pagalbos teikimo oro transporto bendrovėms schemas. Tai turėtų sumažinti ELPA valstybėms ir Institucijai tenkančią administracinę našą.
155. Dėl didesnio konkurencijos iškraipymo pavojaus apie veiklos pradžios pagalbą oro uostams, kurie veikia ne atokiuose regionuose ir kuriuose vidutinis metinis keleivių srautas viršija 3 mln. keleivių, visuomet turėtų būti pranešama atskirai.

⁽⁹⁶⁾ Taip pat žr. 91 punktą.

6. SOCIALINIO POBŪDŽIO PAGALBA PAGAL EEE SUSITARIMO 61 STRAIPSNIO 2 DALIES a PUNKTĄ

156. Oro transporto paslaugų srityje teikiama socialinio pobūdžio pagalba bus laikoma suderinama su EEE susitarimo veikimu pagal 61 straipsnio 2 dalies a punktą, jei įvykdytos visos šios sąlygos ⁽⁹⁷⁾:
- pagalba turi būti iš tikrųjų naudinga galutiniams vartotojams;
 - pagalba turi būti socialinio pobūdžio, t. y. ji turi, iš principo, būti taikoma tik tam tikrų kategorijų keleiviams, keliaujantiems tam tikru maršrutu (pavyzdžiui, specialiųjų poreikių turintiems keleiviams, t. y. vaikams, neįgaliesiems, mažas pajamas turintiems asmenims, studentams, vyresnio amžiaus žmonėms ir pan.); tačiau tais atvejais, kai toks maršrutas jungia atokius regionus, pavyzdžiui, atokiausius regionus, salas ir retai apgyvendintas vietas, pagalba galėtų būti skirta visiems to regiono gyventojams; kai maršrutas jungia atokius regionus (pavyzdžiui, atokiausius regionus, salas ir retai apgyvendintas vietas), pagalba gali būti skirta visiems to regiono gyventojams;
 - pagalba turi būti teikiama nediskriminuojant dėl paslaugų kilmės, tai reiškia, neatsižvelgiant į tai, kokia oro transporto bendrovė teikia paslaugas.
157. ELPA valstybės primygtinai raginamos pranešti ne apie individualios pagalbos priemones, o apie nacionalines socialinio pobūdžio pagalbos schemas.

7. SUMAVIMAS

158. Pagal šias gaires nustatytos didžiausio pagalbos intensyvumo normos taikomos neatsižvelgiant į tai, ar pagalba finansuojama tik iš valstybinių išteklių, ar ji iš dalies finansuojama Europos ekonominės erdvės.
159. Pagal šias gaires leidžiama pagalba negali būti teikiama kartu su kitokia valstybės pagalba, *de minimis* pagalba ar kitų rūšių EEE finansavimu, jei susumavus šių rūšių pagalbą pagalbos intensyvumas viršija nustatytąjį šiose gairėse.

8. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

8.1. Metinių ataskaitų teikimas

160. Vadovaujantis Susitarimu dėl Priežiūros institucijos ir Teismo ir konsoliduota Institucijos sprendimo Nr. 195/04/COL ⁽⁹⁸⁾ redakcija, ELPA valstybės turi teikti Institucijai metines ataskaitas. Metinės ataskaitos bus skelbiamos Institucijos interneto svetainėje.

8.2. Skaidrumas

161. Institucijos nuomone, reikia imtis papildomų priemonių Europos ekonominėje erdvėje skiriamos valstybės pagalbos skaidrumui didinti. Visų pirma būtina imtis veiksmų ir užtikrinti, kad ELPA valstybės, ekonominės veiklos vykdytojai, suinteresuotieji visuomenės atstovai ir Institucija galėtų lengvai gauti visą informaciją apie visas taikomas pagalbos schemas aviacijos sektoriuje ir reikiamą informaciją apie individualios pagalbos priemones.
162. ELPA valstybės turėtų paskelbti toliau nurodytą informaciją išsamioje valstybės pagalbos svetainėje nacionaliniu arba regioniniu lygmeniu:
- visą patvirtintos pagalbos schemas arba individualios pagalbos suteikimo sprendimo ir jų įgyvendinimo nuostatų tekstą;
 - pagalbą teikiančios institucijos duomenis;
 - pavienių gavėjų duomenis, kiekvienam gavėjui suteiktos pagalbos formą ir sumą, pagalbos suteikimo datą, įmonės tipą (MVĮ ar didelė bendrovė), regioną, kuriame įsisteigęs pagalbos gavėjas (NUTS II lygiu), ir pagrindinį ekonomikos sektorių, kuriame pagalbos gavėjas vykdo veiklą (NACE grupės lygiu); toks reikalavimas gali būti nevykdomas, jei skirta individuali pagalba yra mažesnė nei 200 000 EUR.

⁽⁹⁷⁾ Žr., pavyzdžiui, socialinio pobūdžio pagalbos, suteiktos individualiems vartotojams, vertinimo klausimu 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimą N 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, p. 2); ir 2011 m. sausio 5 d. Komisijos sprendimą Nr. 426/2010 – Prancūzija – Socialinio pobūdžio pagalba tam tikrų kategorijų keleiviams, kurie naudoja oro susisiekimo tarp Reunjono ir žemyninės Prancūzijos paslaugomis (OL C 71, 2011 3 5, p. 5).

⁽⁹⁸⁾ Galima susipažinti svetainėje <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/procedural-rules/>.

163. Tokia informacija turi būti skelbiama po pagalbos suteikimo sprendimo priėmimo, saugoma ne trumpiau kaip 10 metų ir turi būti prieinama suinteresuotiems visuomenės nariams be apribojimų ⁽⁹⁹⁾.

8.3. Stebėseną

164. ELPA valstybės privalo užtikrinti, kad būtų tvarkomi išsamūs įrašai apie visas priemones, susijusias su valstybės pagalbos teikimu pagal šias gaires. Šie duomenys turi apimti visą informaciją, būtiną siekiant nustatyti, ar įvykdytos suderinamumo sąlygos, visų pirma, susijusios su tinkamomis finansuoti išlaidomis ir didžiausiu leidžiamu pagalbos intensyvumu. Šie įrašai turi būti saugomi 10 metų nuo pagalbos suteikimo dienos ir, Institucijai paprašius, jai pateikti.
165. Kad Institucija galėtų stebėti, kaip laipsniškai atsisakoma veiklos pagalbos oro uostams ir tokio atsisakymo poveikį konkurencijai, ELPA valstybės turi reguliariai (kasmet) teikti ataskaitas apie tai, kaip sekasi mažinti veiklos pagalbą kiekvienam tokią pagalbą gaunančiam oro uostui. Siekiant užtikrinti atitiktą sąlygoms ir įpareigojimams, kuriais grindžiamas leidimas skirti pagalbą, tam tikrais atvejais gali būti paskirtas už stebėseną atsakingas patikėtinis.

8.4. Vertinimas

166. Siekdama užtikrinti, kad konkurencijos ir prekybos iškreipimai būtų kuo mažesni, Institucija gali reikalauti, kad tam tikrų schemų taikymo laikotarpis būtų ribojamas ir kad būtų atliekamas jų vertinimas. Visų pirma turėtų būti vertinamos tos schemos, kurių iškreipomasis poveikis gali būti itin didelis, t. y. kuriomis gali būti labai iškreipta konkurencija, jei jų įgyvendinimas nebus laiku peržiūretas.
167. Atsižvelgiant į šio reikalavimo tikslus ir siekiant išvengti neproporcingos naštos ELPA valstybėms ir mažesnėms pagalbos priemonėms, tas reikalavimas gali būti taikomas tik toms pagalbos schemoms, kurių pagalbos biudžetai dideli, kurios turi naujoviškų bruožų ar kuriomis numatomi dideli rinkų, technologijų ar reglamentavimo pokyčiai. Vertinimą turi atlikti nuo pagalbos teikiančios institucijos nepriklausantis ekspertas, remdamasis bendra metodika ⁽¹⁰⁰⁾; vertinimas turi būti viešinamas.
168. Vertinimas turi būti pateikiamas Institucijai laiku, kad ji galėtų įvertinti galimą pagalbos schemos galiojimo pratęsimą, ir bet kuriuo atveju – pasibaigus schemos galiojimui. Tikslu vertinimo aprėptis ir metodika bus nustatytos sprendime dėl pagalbos schemos patvirtinimo. Rengiant vėlesnes pagalbos priemones, kurių tikslas panašus, turi būti atsižvelgiama į to vertinimo rezultatus.

8.5. Tinkamos priemonės

169. Ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo šių gairių paskelbimo dienos ELPA valstybės prireikus turėtų pataisyti savo taikomas schemas, kad jos atitiktų šias gaires.
170. ELPA valstybės raginamos per du mėnesius nuo šių gairių paskelbimo dienos pranešti apie savo aiškų besąlyginį pritarimą gairėms. Nesulaukusi jokio atsakymo Institucija darys prielaidą, kad atitinkama ELPA valstybė su siūlomomis priemonėmis nesutinka.

8.6. Taikymas

171. Šiose gairėse nustatyti principai bus taikomi nuo tų gairių paskelbimo dienos. Nuo tos dienos šiomis gairėmis pakeičiamos 1994 m. aviacijos gairės ir 2005 m. aviacijos gairės.
172. Atsižvelgdama į aviacijos sektoriaus plėtrą ir ypač į jo liberalizavimą, Institucija mano, kad jos pranešimo dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo ⁽¹⁰¹⁾ nuostatos neturėtų būti taikomos dar neišspręstoms byloms, susijusioms su neteisėta veiklos pagalba, oro uostams suteikta iki šių gairių paskelbimo dienos. Institucija šiose gairėse nustatytus principus taikys visoms byloms, susijusioms su veiklos pagalba (pranešimai, dėl kurių dar nepriimtas sprendimas, ir neteisėta pagalba, apie kurią nepranešta) oro uostams, net jeigu pagalba buvo suteikta iki šių gairių paskelbimo dienos ir pereinamojo laikotarpio pradžios.

⁽⁹⁹⁾ Ši informacija turėtų būti reguliariai (pvz., kas 6 mėnesius) atnaujinama ir pateikiama nepatentuotais formatais.

⁽¹⁰⁰⁾ Šią bendrą metodiką gali nustatyti Institucija.

⁽¹⁰¹⁾ Taikomos taisyklės vertinant neteisėtą valstybės pagalbą (OL L 73, 2009 3 19, p. 23 ir EEE priedas Nr. 15, 2009 3 19, p. 1).

173. Investicinės pagalbos oro uostams klausimu reikia pažymėti, kad Institucija taikys šiose gairėse išdėstytus principus visoms investicinės pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą nuo šių gairių paskelbimo dienos – net jei apie priemones pranešta iki tos dienos. Pagal Institucijos taisykles, taikomas vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, Institucija oro uostams skirtai neteisėtai investicinei pagalbai taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu. Taigi šiose gairėse išdėstytų principų ji netaikys tais atvejais, kai neteisėta investicinė pagalba skirta oro uostams iki šių gairių paskelbimo dienos.
174. Veiklos pradžios pagalbos oro transporto bendrovėms klausimu reikia pažymėti, kad Institucija taikys šiose gairėse išdėstytus principus visoms veiklos pradžios pagalbos priemonėms, apie kurias pranešta ir dėl kurių ji turi priimti sprendimą nuo šių gairių paskelbimo dienos – net jei apie priemones pranešta iki tos dienos. Pagal Institucijos pranešimą dėl taisyklių, taikomų vertinant neteisėtą valstybės pagalbą, nustatymo Institucija neteisėtai veiklos pradžios pagalbai oro transporto bendrovėms taikys taisykles, galiojusias pagalbos suteikimo metu. Taigi šiose gairėse išdėstytų principų ji netaikys tais atvejais, kai neteisėta veiklos pradžios pagalba skirta oro transporto bendrovėms iki šių gairių paskelbimo dienos.

8.7. Persvarstymas

175. Institucija gali įvertinti šias gaires bet kuriuo metu, ir tokį vertinimą ji atliks ne vėliau kaip praėjus šešeriems metams po tų gairių paskelbimo. Tas vertinimas bus grindžiamas faktine informacija ir plačių Institucijos inicijuotų konsultacijų, grindžiamų ELPA valstybių ir suinteresuotųjų šalių pateiktais duomenimis, rezultatais. Institucija iš naujo įvertins oro uostų, kuriuose metinis keleivių srautas neviršija 700 000, padėtį, kad įvertintų, ar, atsižvelgiant į 100 % veiklos išlaidų padengimo perspektyvą (visų pirma atsižvelgiant į rinkos sąlygų pokyčius ir pelningumo perspektyvas), šios kategorijos oro uostams būtina ir toliau taikyti specialias suderinamumo taisykles.
 176. Pasitarusi su ELPA valstybėmis, Institucija, atsižvelgdama į svarbius konkurencijos politikos arba transporto politikos aspektus, gali pakeisti šias gaires arba jas papildyti.
-

PRIEDĖLIS

SUDERINAMUMO SĄLYGŲ SUVESTINĖ

1 lentelė

Pagalbos oro uostams suderinamumo sąlygų apžvalga

Suderinamumo sąlygos	Investicinė pagalba oro uostui	Veiklos pagalba oro uostui
a) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas	<ul style="list-style-type: none"> — Judumo didinimas steigiant prieigos punktus, iš kurių galima vykdyti skrydžius EEE viduje — Kova su didžiausių oro uostų perkrovos problema — Regioninės plėtros skatinimas <p>Oro uostų veiklos dubliavimas ir nepanaudoti pajėgumai (kai nėra patenkinamų pajėgumų naudojimo vidutinės trukmės laikotarpio perspektyvų) nepadedą siekti tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo</p>	
b) Valstybinės intervencijos poreikis	<ul style="list-style-type: none"> < 3 mln. keleivių > 3–5 mln. keleivių tam tikromis su konkrečiu atveju susijusiomis aplinkybėmis > 5 mln. keleivių tik labai ypatingomis aplinkybėmis 	< 3 mln. keleivių
c) Pagalbos priemonės tinkamumas	<p>Valstybės pagalbos priemonė turi būti tinkama politikos priemonė, skirta bendros svarbos tikslui pasiekti</p> <p>Atsižvelgimas į mažiau konkurenciją iškraipiančias pagalbos priemones (garantijų, lengvatinių paskolų ir pan.)</p>	<p>Ex ante kaip fiksuoto dydžio suma, padengianti tikėtiną veiklos išlaidų finansavimo spragą (nustatomą remiantis ex ante verslo planu) 10 metų pereinamuoju laikotarpiu</p>
d) Skatinamasis poveikis	Yra, jei investicija nebūtų atlikta arba būtų atlikta skirtingu mastu (priešingos padėties arba finansavimo spragos analizė, grindžiama ex ante verslo planu)	Yra, jei be investicijos oro uosto ekonominės veiklos mastas gerokai sumažėtų
e) Pagalbos proporcingumas (pagalba sumažinta iki minimumo)		
Tinkamos finansuoti išlaidos	Išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą ir įrangą, išskyrus investicijų į su oro susisiekimu nesusijusią veiklą išlaidas	Oro uosto veiklos finansavimo spraga
Didžiausias leidžiamas pagalbos intensyvumas	<ul style="list-style-type: none"> > 3–5 mln. ne daugiau kaip 25 % 1–3 mln. ne daugiau kaip 50 % < 1 mln. ne daugiau kaip 75 % 	<p>Pereinamuoju laikotarpiu: 50 % pradinės vidutinės veiklos finansavimo spragos, apskaičiuotos remiantis 5 metų (2009–2013 m.) iki pereinamojo laikotarpio pradžios vidurkiu</p> <p>Po 10 metų pereinamojo laikotarpio: teikti veiklos pagalbą draudžiama (išskyrus atvejus, kai ji teikiama pagal horizontaliąsias taisykles)</p>

Suderinamumo sąlygos	Investicinė pagalba oro uostui	Veiklos pagalba oro uostui
Išimtyms	<p>Oro uostams atokiuose regionuose (nepriklausomai nuo jų dydžio) didžiausias investicinės pagalbos, skirtos oro uosto infrastruktūrai finansuoti, intensyvumas gali būti padidintas ne daugiau kaip 20 %</p> <p>Periferinio regiono oro uostams, kuriuose keleivių srautas yra < 1 mln. keleivių per metus: intensyvumas gali viršyti 75 % išskirtinėmis aplinkybėmis (atliekamas kiekvieno konkretaus atvejo vertinimas)</p> <p>Oro uosto perkėlimo į kitą vietą atveju: pagalbos proporcingumas, būtinybė ir didžiausias pagalbos intensyvumas bus vertinami neatsižvelgiant į vidurkinius skrydžių duomenis</p> <p>Oro uostams, kuriuose keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių per metus: tik labai ypatingomis aplinkybėmis, kurių skiriamasis požymis – akivaizdus rinkos nepakankamumas, atsižvelgiant į investicijų mastą ir konkurencijos iškraipymą</p>	<p>Oro uostams, kuriuose keleivių srautas yra < 700 000 keleivių per metus: 80 % pradinės vidutinės veiklos finansavimo spragos, apskaičiuotos 5 metams nuo pereinamojo laikotarpio pradžios</p>
f) Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir EEE valstybių tarpusavio prekybai vengimas	<p>Gali naudotis visi potencialūs naudotojai ir neskirta vienam konkrečiam naudotojui</p> <p>Oro uostai, per kuriuos skraidinama < 5 mln. keleivių per metus: iš anksto nustatyta suma arba metinės išmokos, kuriomis siekiama kompensuoti kapitalo išlaidų finansavimo spragą, nustatytą pagal oro uosto verslo planą</p>	<p>Konkurencijos iškraipymo ir poveikio prekybai vertinimas</p> <p>Gali naudotis visi potencialūs naudotojai ir neskirta vienam konkrečiam naudotojui</p> <p>Oro uostai, kuriuose keleivių srautas yra < 700 000 keleivių per metus: iš naujo vertinama praėjus ketveriems metams nuo pereinamojo laikotarpio pradžios</p>
Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai	<p>Pagalbos schemas</p> <ul style="list-style-type: none"> — Oro uostai, per kuriuos skraidinama < 3 mln. keleivių per metus <p>Individualūs pranešimai</p> <ul style="list-style-type: none"> — Oro uostai, per kuriuos skraidinama > 3 mln. keleivių per metus — Investicinė pagalba oro uostui, per kurią skraidinama < 1 mln. keleivių per metus (pagalbos intensyvumas viršija 75 %) — Investicinė pagalba, skirta oro uostams perkelti į kitą vietą — Mišrią keleivių ir krovinių vežimo veiklą vykdančios oro uostai, per kuriuos pervežta > 200 000 tonų krovinių per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pranešta apie pagalbą — Naujo keleivinio oro uosto įsteigimas (įskaitant esamo skrydžio lauko pertvarkymą) — Oro uosto, kuris yra ne toliau kaip 100 kilometrų atstumu nuo esamo oro uosto arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per 60 minučių, įsteigimas arba plėtra 	<p>Pagalbos schemas</p> <ul style="list-style-type: none"> — Oro uostai, per kuriuos skraidinama < 3 mln. keleivių per metus <p>Individualūs pranešimai</p> <ul style="list-style-type: none"> — Mišrią keleivių ir krovinių vežimo veiklą vykdančios oro uostai, per kuriuos pervežta > 200 000 tonų krovinių per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pranešta apie pagalbą — Veiklos pagalba oro uostui, kuris yra ne toliau kaip 100 kilometrų atstumu nuo kitų oro uostų arba tokiu atstumu nuo tų oro uostų, kuris įveikiamas per 60 minučių

2 lentelė

Veiklos pradžios pagalbos oro transporto bendrovėms suderinamumo sąlygų apžvalga

Suderinamumo sąlygos	Veiklos pradžios pagalba oro transporto bendrovėms
a) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas	<ul style="list-style-type: none"> — Judumo didinimas steigiant prieigos punktus, iš kurių galima vykdyti skrydžius EEE viduje — Regioninės plėtros skatinimas <p>Nedubliuojamas esamas palyginamas maršrutas, kuriuo vykdomas susisiekimas greitaisiais traukiniais arba kuriuo skraidoma iš kito oro uosto toje pačioje pasiekiamumo zonoje tokiomis pačiomis sąlygomis</p>
b) Valstybinės intervencijos poreikis	<ul style="list-style-type: none"> — Oro uostai, per kuriuos skraidinama < 3 mln. keleivių per metus — Oro uostai atokiuose regionuose, nepriklausomai nuo jų dydžio — Oro uostai, per kuriuos skraidinama > 3–5 mln. keleivių per metus, – tik išskirtinėmis aplinkybėmis — Veiklos pradžios pagalba neteikiama maršrutams iš oro uostų, kuriuose keleivių srautas viršija 5 mln. keleivių per metus
c) Pagalbos priemonės tinkamumas	<ul style="list-style-type: none"> — Pagalba negali būti skiriama, jei keleiviai maršrutu jau vežami greitaisiais traukiniais arba skraidinami iš kito oro uosto toje pačioje pasiekiamumo zonoje tokiomis pačiomis sąlygomis — <i>Ex ante</i> verslo planas, iš kurio matyti, kad maršrutas bus pelningas bent po 3 metų, arba neatšaukiamas oro transporto bendrovės įsipareigojimas vykdyti skrydžius maršrutu bent tiek laiko, kiek trunka laikotarpis, kuriuo ji gavo veiklos pradžios pagalbą
d) Skatinamasis poveikis	<p>Yra, jei nesuteikus pagalbos oro transporto bendrovės ekonominės veiklos atitinkamame oro uoste mastas gerokai sumažėtų (pavyzdžiui, nebūtų pradėta skrydžių nauju maršrutu).</p> <p>Skrydžiai nauju maršrutu arba pagal naują tvarkaraštį gali būti pradėti tik po to, kai paraiška gauti pagalbą bus pateikta pagalbą teikiančiai institucijai.</p>
e) Pagalbos proporcingumas (pagalba sumažinta iki minimumo)	
— Tinkamos finansuoti išlaidos	Su tam tikru maršrutu susiję oro uosto mokesčiai
— Didžiausias leidžiamas pagalbos intensyvumas	50 % ne ilgesniu kaip 3 metų laikotarpiu
f) Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir EEE valstybių tarpusavio prekybai vengimas	<ul style="list-style-type: none"> — Valdžios institucijos turi laiku pavišinti planus, kad visos suinteresuotos oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti paslaugas — Netaikomas sumavimas su kitų rūšių valstybės pagalba skrydžiams tam tikru maršrutu vykdyti
Pagalbos schemoms ir individualios pagalbos priemonėms taikomi pranešimo reikalavimai	<p>Pagalbos schemas</p> <ul style="list-style-type: none"> — Oro uostams, per kuriuos skraidinama < 3 mln. keleivių per metus, ir oro uostams atokiuose regionuose <p>Individualūs pranešimai</p> <ul style="list-style-type: none"> — Oro uostams, per kuriuos skraidinama > 3 mln. keleivių per metus, išskyrus oro uostus atokiuose regionuose

3 lentelė

Socialinė pagalba

Suderinamumo sąlygos

- a) Pagalba tikrai skirta galutiniams naudotojams.
- b) Socialinio pobūdžio:
 taikoma tik tam tikrų kategorijų keleiviams (pavyzdžiui, specialiųjų poreikių turintiems keleiviams, t. y. vaikams, neįgaliesiems, mažas pajamas turintiems asmenims, studentams, vyresnio amžiaus žmonėms ir pan.).
 Išskyrus šį atvejį: kai maršrutas jungia atokius regionus (pavyzdžiui, salas ir retai apgyvendintas vietoves), pagalba gali būti skirta visiems to regiono gyventojams.
- c) Netaikoma diskriminacija dėl paslaugas teikiančios oro transporto bendrovės kilmės šalies.

4 lentelė

Kompensacijos už viešąją paslaugą forma teikiamos pagalbos suderinamumas su vidaus rinka

Oro uosto dydis, nustatomas pagal vidurkinius skrydžių duomenis (keleivių skaičių per metus)	Taikytinos teisinės nuostatos	Reikalavimas pranešti
Oro uostų, per kuriuos skraidinama < 200 000 keleivių per metus, valdytojams – pavedimo teikti VESP galiojimo laikotarpiu Oro transporto bendrovėms: maršrutams, kuriais skraidoma į salas, o šiais maršrutais skraido < 300 000 keleivių per metus	EEE susitarimo 59 straipsnio 2 dalis Sprendimas 2012/21/ES	Netaikomas reikalavimas pranešti
Oro uostams, per kuriuos skraidinama daugiau kaip 200 000 keleivių per metus, – pavedimo teikti VESP galiojimo laikotarpiu	EEE susitarimo 59 straipsnio 2 dalis VESP bendrosios nuostatos	Būtina pranešti