

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 312

Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

48 tomas
2005 m. gruodžio 9 d.

Pranešimo Nr.

Turinys

Puslapis

I Informacija

Komisija

2005/C 312/01

Komisijos Komunikatas – Bendrijos gairės dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE.

I

(Informacija)

KOMISIJA

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

BENDRIJOS GAIRĖS DĖL ORO UOSTŲ FINANSAVIMO IR VALSTYBĖS PAGALBOS ORO
TRANSPORTO BENDROVIŲ VEIKLAI IŠ REGIONINIŲ ORO UOSTŲ PRADĖTI

(2005/C 312/01)

(Tekstas svarbus EEE)

1. IŽANGA

1.1. Bendras kontekstas

1. Šios gairės išlieja į bendrą Europos oro erdvės atvėrimo, kurio siekdama Komisija dirba jau daugiau kaip 10 metų, kontekstą. Taigi, nuo 1993 m. galiojanti šios rinkos liberalizavimo priemonių visuma, vadinama trečiuoju paketu, kiekvienam oro vežėjui, turinčiam Bendrijoje išduotą veiklos licenciją, sudarė galimybę nuo 1997 m. balandžio patekti į Bendrijos vidaus rinką be jokių, įskaitant tarifinius, apribojimų⁽¹⁾. Todėl pageidaujančios valstybės narės, siekiančios užtikrinti, kad visoje jų teritorijoje piliečiams nuolat būtų teikiamos kokybiškos paslaugos už prieinamą kainą, galėjo, turėdamos aiškų teisinį pagrindą, įgyvendinti su viešąja paslauga susijusius išipareigojimus, apimančius skrydžių dažnumą, skrydžių punktualumą, vietų skaičių ar lengvatinius tarifus tam tikrų kategorijų keleiviams. Šių su viešąja paslauga susijusių išipareigojimų prisiėmimas leido oro transportui visokeriopai prisidėti prie ekonominės ir socialinės sanglaudos bei darnios regionų plėtros.

2. Be to, kas išvardyta, šioje srityje buvo imtasi ir nemažai kitų priemonių, pavyzdžiui, laiko tarpsnių paskirstymas⁽²⁾, antžeminės paslaugos⁽³⁾ ar kompiuterinės rezervavimo sistemos⁽⁴⁾, siekiant, kad šis rinkos liberalizavimas būtų apibrėžtas ir konkurencija tarp sektoriaus dalyvių vyktų pagal vienodas taisykles. Tuo pačiu tikslu greitai bus pateikta naujų pasiūlymų dėl jau minėtų laiko tarpsnių (kai, siekiant didesnio mobilumo perpildytuose oro uostuose, pirmą kartą bus pristatytas laiko tarpsnių paskirstymo rinkos mechanizmas), o taip pat dėl vienodų galimybių naudotis kompiuterinėmis rezervavimo ir antžeminėmis paslaugomis. Pastaruoju pasiūlymu bus siekiama sustiprinti konkurenciją tarp paslaugų teikėjų, kad jie lengviau patektų į rinką.

3. Šio sektoriaus atvėrimas, savaime aišku labai paveikęs tradicinių arba nacionalinių oro transporto bendrovių (angl. *flag carriers*) veiklą ir elgesį, paskatino sugriežtinti valstybės pagalbos teikimo sąlygas. Principo, pagal kurį pagalba, skirta reorganizacijai, yra suteikiama vieną vienintelį kartą (angl. *one time – last time*), taikymas leido greičiausia reakcija pasižymėjusioms įmonėms pereiti nuo santykinai globojamo veikimo būdo prie normalaus

⁽¹⁾ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentai: Reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992 8 24, p. 1); Reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, 1992 8 24, p. 8) ir Reglamentas (EEB) Nr. 2409/92 dėl oro susisiekimo paslaugų kainų ir tarifų (OL L 240, 1992 8 24, p. 15).

⁽²⁾ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

⁽³⁾ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

⁽⁴⁾ 1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2299/89 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso (OL L 220, 1989 7 29, p. 1).

rinkos ekonomikos dalyvio elgesio. Taip susidarė sąlygos persitvarkyti visam oro transporto sektoriui. Persitvarkymo būtinybė dar akivaizdžiau atsiskleidė po 2001 m. rugsėjo 11-osios įvykių, kurių pasekmės buvo labai reikšmingos visai oro transporto sričiai. Šią konsolidaciją tęsia neseniai įvykę bendrovių *Air France* ir *Alitalia*, *Lufthansa* ir *Austrian Airlines*, *Iberia* ir *British Airways* susivienijimai bei *Air France* ir *KLM* koncentravimas.

4. Vadinamieji „Atviro dangaus“ (angl. *Open skies*) Teisingumo Teismo sprendimai⁽¹⁾ taip pat suteikė naują postūmį oro transporto sektoriui ir patvirtino, kad Bendrija kompetentinga vesti su civiline aviacija susijusias tarptautines derybas. Šie Teismo sprendimai yra labai svarbūs, nes jie padėjo Europos oro transporto rinkos dalyviams konsoliduotis ir išsiugdyti gebėjimą konkuruoti su trečiųjų šalių oro transporto bendrovėmis, remiantis Bendrijos pagrindu.
5. Europos oro transporto rinkoje paskutiniaisiais metais įvyko du dideli pokyčiai. Vienas jų – tai atsiradimas kelių naujų Bendrijos masto bendrovių, siūlančių patrauklias kainas ir pasižyminčių vadinamąja *low-costs* struktūra, padedančia tokias kainas išsilaikyti. Kitas pokytis susijęs su tais oro uostais, kurie paskutiniaisiais metais ypač aktyviai stengėsi pritraukti naujų maršrutų.

1.2. Oro uostų sektoriaus plėtra

6. Anksčiau oro uostų plėtra dažnai vykdavo tik pagal teritorinį principą arba, tam tikrais atvejais, atsižvelgiant į karinius poreikius. Šio teritorinio planavimo principo kai kuriais atvejais gali būti laikomasi ir toliau, bet, kita vertus, daugelis oro uostų perėjo iš valstybės kompetencijos srities į regioninės valdžios kompetenciją ir net viešosios įmonės tapo privačiomis. Perėjimo į privatų sektorių procesas paprastai įgudavo privatizacijos arba laipsniško kapitalo pardavimo formą.
7. Dėl to Bendrijos oro uostų sektoriuje įvyko esminių organizacinių pokyčių, kuriuose atsispindi ne tik privačių investuotojų aktyvus domėjimasis oro uostų sektoriumi, bet ir pasikeitęs valdžios institucijų požiūris į privataus verslo dalyvavimą oro uostų vystyme. Dėl šių pokyčių oro uostų atliekamos funkcijos tapo kur kas įvairesnės ir sudėtingesnės.
8. Tačiau šie pokyčiai skirtingai veikia Europos Sąjungos oro uostus. Iš tikrųjų septyniems didžiausiems ES oro

uostams tenka daugiau nei trečdalis visų ES oro pervežimų, o 23 didžiausiems oro uostams – daugiau nei du trečdaliai⁽²⁾; nors oro uostai ir toliau lieka pirmiausia oro transportui būtinų infrastruktūrų tiekėjai, jie tapo puikiais prekybos verslo dalyviais. O dauguma mažų ES oro uostų priklauso valstybei ir yra jos valdomi, tenkinant bendrus visuomenės interesus. Todėl oro uosto veiklos įtaka kitų oro uostų veiklai ir Bendrijos rinkai labai skiriasi priklausomai nuo to, kuriai oro uostų kategorijai jis priklauso (žr. tipologiją, pateikiamą 1.2.1 skirsnyje).

9. Be to, visuotinai pripažįstama, kad oro uostai gali turėti tam tikros įtakos sėkmingai vietinės ekonomikos plėtrai bei vietinių paslaugų, pavyzdžiui, švietimo ar sveikatos apsaugos srityje, teikimo tęstinumui; jie turi ir didelę reikšmę atokiausių Europos regionų integracijai. Iš tikrųjų kelevių ir krovinių oro transporto paslaugos gali būti labai svarbios tam tikrų regionų konkurencingumui ir vystymuisi. Geras paslaugas teikiantys oro uostai gali kaip magnetas traukti oro transporto bendroves ir taip sudaryti palankias sąlygas ekonominei veiklai bei ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai Europos Sąjungoje.
10. Tačiau Komisija pažymi, kad regionų susisiektimo srityje oro transportas nėra vienintelis vystymąsi skatinantis veiksnys. Siekiant palaikyti socialinę ir ekonominę sanglaudą Europos Sąjungoje, ypač tarp didžiųjų regioninių metropolijų, taip pat labai svarbus vaidmuo tenka greitųjų traukinių geležinkelių tinklams. Kaip pabrėžiama 2001 m. Baltojoje knygoje⁽³⁾, geležinkelio ir oro transporto intermodalumas turi leisti žymiai pagerinti susisiektimo tarp metropolijų, kurias šiuo metu aptarnauja greitieji traukiniai, apimtis, paverčiant geležinkelių ir oro transporto konkurenciją viena kitą papildančių transporto rūšių panaudojimu.

1.2.1. Oro uostų tipologija

11. Šiuo metu oro uostų sektoriuje egzistuoja įvairių lygių konkurencija tarp įvairių tipų oro uostų. Tai esminis dalykas, į kurį reikia atsižvelgti sprendžiant dėl valstybės pagalbos teikimo, reikalaujantis iširti, kiek galėtų būti iškraipyta konkurencija ir kaip būtų paveikta Bendrijos vidaus rinka. Kiekvienas konkurencijos atvejis nagrinėjamas atskirai, atsižvelgiant į konkrečias rinkas. Tačiau tyrimai⁽⁴⁾ parodė, kad bendrai *didieji oro uostai arba hubs* konkuruoja su panašiais oro uostais visose susijusiose

⁽¹⁾ 2002 m. gruodžio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimai byloje C-466 – C-469/98 ir C-470 – C-472/98, Komisija, atitinkamai, prieš Jungtinę Karalystę, Daniją, Švediją, Suomiją, Belgiją ir Liuksemburgą. Rinkiny, p. I-9427-9741.

⁽²⁾ Remiantis Tarptautinės oro uostų tarybos 2004 m. duomenimis, atspindinčiais ES-25.

⁽³⁾ „Europos transporto politika iki 2010 m. – laikas priimti sprendimą“, 2001 m. rugsėjo 12 d. Europos Komisijos komunikatas KOM (2001) 370.

⁽⁴⁾ „Oro uostų konkurencijos ir valstybės pagalbos teikimo taisyklių taikymo tyrimas“, Kranfildo universitetas, 2002 m. birželis.

transporto rinkose, o konkurencijos lygis gali priklausyti ir nuo tokių veiksnių, kaip transporto spūstys ir alternatyvių susisiekimo būdų egzistavimas arba tam tikrais atvejais (žr. toliau) nuo didelių regioninių oro uostų. *Dideli regioniniai oro uostai* gali konkuruoti ne tik su kitais dideliais regioniniais oro uostais, bet ir su didžiaisiais Bendrijos oro uostais bei sausumos transportu, ypač jei turi gerą sausumos kelią, kuriuo galima pasiekti oro uostą. Pagal tuos pačius tyrimus *mažieji oro uostai* iš viso nekonkuruoja su kitais oro uostais, išskyrus kai kuriuos atvejus, kai konkuruojama su kaimyniniais panašaus dydžio oro uostais, kai jie abu aptarnauja persidengiančias rinkas.

12. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime, kuriame pateiktos Bendrijos gairės dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros ⁽¹⁾, praktiškai buvo apibrėžtos trys oro uostų kategorijos:

- oro uostai, turintys tarptautinio pobūdžio sudėtinės dalis (paprastai pervežantys 5 000 000 arba daugiau keleivių per metus),
- oro uostai, turintys Bendrijos pobūdžio sudėtinės dalis (paprastai pervežantys nuo 1 000 000 iki 4 999 999 keleivių per metus), ir galiausiai
- oro uostai, turintys regioninio pobūdžio ir prieigų sudėtinės dalis (paprastai pervežantys nuo 250 000 iki 999 999 keleivių per metus).

13. Regionų komitetas savo ruožtu 2002 m. liepos 2 d. nuomonėje dėl regioninių oro uostų pajėgumų ⁽²⁾ pasiūlė Europos oro uostus suskirstyti į penkias kategorijas:

- didieji oro uostų mazgai (daugiau kaip 25 milijonai keleivių, keturi oro uostai), kuriems tenka apie 30 % Europos oro transporto apimtys,
- nacionaliniai oro uostai (nuo 10 iki 15 milijonų keleivių, 16 oro uostų), kuriems tenka apie 35 % Europos oro transporto apimtys,
- 15 oro uostų, kurie perveža nuo 5 iki 10 milijonų keleivių ir kuriems tenka apie 14 % Europos transporto apimtys,

- 57 oro uostai, kurie perveža nuo 1 iki 5 milijonų keleivių ir kuriems tenka apie 17 % Europos oro transporto apimtys,

- 67 oro uostai, kurie perveža nuo 200 000 iki 1 milijono keleivių ir kuriems tenka apie 4 % Europos oro transporto apimtys ⁽³⁾.

14. Regionų komiteto nuomone, regioniniai oro uostai paprastai priskiriami dviem paskutinėms kategorijoms, bet kai kurie tarpinės kategorijos oro uostai taip pat gali būti laikomi regioniniais oro uostais.

15. Komisija mano, kad abi klasifikacijos daugeliu atžvilgių sutampa, ir šių Gairių tikslams įgyvendinti nustato tokias oro uostų kategorijas:

- A kategorija, toliau vadinama „didžiųjų Bendrijos oro uostų“ kategorija, kuriai priskiriami oro uostai, aptarnaujantys 10 milijonų keleivių per metus,
- B kategorijai priklauso „nacionaliniai oro uostai“, aptarnaujantys nuo 5 iki 10 milijonų keleivių per metus,
- C kategorijai priklauso „dideli regioniniai oro uostai“, aptarnaujantys nuo 1 iki 5 milijonų keleivių per metus,
- D kategorija, toliau vadinama „mažų regioninių oro uostų“ kategorija, kuriai priskiriami oro uostai, aptarnaujantys mažiau kaip 1 milijoną keleivių per metus.

1.3. Pigių skrydžių (angl. low-costs) bendrovės

16. Palyginti su įprastiniais oro vežėjais, pigių skrydžių bendrovių sektoriaus dalis, kurią 1998 m. sudarė vos 4,00 %, 2004 m. išaugo iki 20,8 %, net jei šios dalys įvairiose valstybėse narėse yra labai skirtingos ⁽⁴⁾. 2004 m. trys pagrindinės pigių skrydžių oro transporto bendrovės Europos Sąjungoje pervežė daugiau kaip 62 milijonus keleivių ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas 1692/96/EB, pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros (OL L 228, 1996 9 9, II priedo 6 skyrius).

⁽²⁾ 2003 m. liepos 2 d. Regionų komiteto nuomonė dėl regioninių oro uostų pajėgumų (CdR 393/2002 galutinis).

⁽³⁾ Pažymėtina, kad šiuo metu yra maždaug 200 oro uostų, kuriuose per metus aptarnaujama mažiau nei 200 000 keleivių.

⁽⁴⁾ Jungtinėje Karalystėje, Airijoje ir Slovakijoje – daugiau nei 40 %, Ispanijoje – 38 %, Belgijoje, Vokietijoje, Italijoje, Austrijoje, Vengrijoje ir Švedijoje – daugiau nei 25 %, Prancūzijoje ir Graikijoje – 19 %, Čekijoje – 18 %, o kitose valstybėse narėse – mažiau nei 15 %. Šaltinis: OAG Summer Schedules 2004, siūlomi maršrutai Europos Sąjungoje.

⁽⁵⁾ Bendrovės Ryanair, Easyjet ir AirBerlin. Šaltinis: Airclaims.

17. Komisija tuo gali tik pasidžiaugti ir įvertinti tai, kad šie rinkos dalyviai prisidėjo prie to, kad Europoje sumažėtų oro transporto paslaugų kainos, įvairesnės taptų teikiamos paslaugos ir ši transporto rūšis taptų prieinama platesniam vartotojų ratui. Tačiau būdama atsakinga už Sutarties laikymąsi, ji turi užtikrinti, kad būtų laikomasi Bendrijos vidaus rinkos taisyklių ir, svarbiausia, kad taisyklės, garantuojančios vienodas konkurencijos sąlygas, būtų tinkamai įgyvendinamos, ypač tais atvejais, kai teikiama valstybės pagalba. Iš tikrųjų tai, koku būdu šie pigių skrydžių oro vežėjai dabar derasi dėl subsidijų su valstybės institucijomis tiesiogiai arba tarpininkaujant oro uosto valdytojai, iškėlė nemažai klausimų dėl Europos bendrijos steigimo sutartyje apibrėžtų konkurencijos taisyklių taikymo ir paskatino nemažai skundų, kurie buvo pateikti Komisijai. Į tai atsižvelgdama, Komisija neseniai apsisprendė priimti sprendimą, susijusį su bendrovės *Ryanair* įsikūrimu Charleroi oro uoste (¹). Tai rinkoje sukūrė laukimo atmosferą, tikintis, jog bus sukurtas aiškus teisinis pagrindas, apibrėžiantis taisykles, taikytinas šiai naujai praktikai.

2. ŠIŲ GAIRIŲ TIKSLAI IR SITUACIJA PALYGINTI SU 1994 M. GAIRĖMIS

18. Komisijos gairės dėl Europos bendrijos steigimo sutarties 92 ir 93 straipsnių taikymo ir Sutarties dėl Europos ekonominės erdvės 61 straipsnio taikymo teikiant valstybės pagalbą aviacijos sektoriuje (²) (toliau – „gairės aviacijos sektoriuje“) neapima naujų aspektų, susijusių su oro uostų finansavimu ir valstybės pagalba naujiems oro maršrutams atidaryti, visumos.

19. Jos beveik išimtinai reglamentuoja valstybės pagalbos teikimo oro transporto bendrovėms sąlygas, apsiribodamos tiesiogine pagalba, skiriama skraidyti oro transporto maršrutais, tik tais atvejais, kai kalbama apie su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus ir pagalbą socialinio pobūdžio paslaugoms teikti. Kalbant apie oro uostus, Gairių II dalies 3 skirsnyje minimos valstybės investicijos į infrastruktūras. Jame teigiama, kad „infrastruktūrinių (oro uostai ...) projektų įgyvendinimas priklauso bendrajai ekonomikos politikos sričiai, kurios Komisija negali kontroliuoti, remdamasi su valstybės pagalba susijusiomis Sutarties taisyklėmis (...). Šis bendras principas galioja tik pačių valstybių narių kuriamoms infrastruktūroms, neatmetant galimybės apsvastyti kai kuriuos pagalbos elementus, kai kalbama apie lengvatines sąlygas, sudaromas tam tikroms oro transporto bendrovėms naudotis infrastruktūromis“. Taigi šios Gairės ne pakeičia 1994 m. Gairės, o jas papildo, patikslindamos, kaip turi būti taikomos konkurencijos taisyklės įvairiems oro uostų

finansavimo būdams (žr. 4 skirsnį) ir pagalbai oro transporto bendrovėms, skirtai atidaryti naujus oro transporto maršrutus iš regioninių oro uostų (žr. 5 skirsnį).

20. Todėl Komisija atsižvelgia į tai, kad regioninių oro uostų plėtra padeda įgyvendinti kelis Sąjungos politikos tikslus, pavyzdžiui:

- Suaktyvėjęs naudojimas regioniniais oro uostais yra teigiamas reiškinys kovojant su oro transporto spūstimis didžiuosiuose Europos oro uostuose. Savo „Baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos iki 2010 m.“ (³), Komisija paaiškina, kad „spūscių oro erdvėje problemai spręsti jau sudarytas konkretus veiksmų planas, bet spūstims žemėje kol kas nėra skirta pakankamai dėmesio ir dėl jų nepriimta reikalingų įsipareigojimų. O beveik pusė iš penkiasdešimties Europos oro uostų yra pasiekę arba tuoj pasieks savo aukščiausią antžeminio pajėgumo ribą“.

- Oro uostų, iš kurių skraidoma Europos vidaus maršrutais, gausėjimas sudaro palankias sąlygas Europos piliečių mobilumui.

- Be to, šių oro uostų plėtra skatina ir tam tikrų regionų ekonomikos plėtrą.

Tačiau, siekdami išplėsti savo pasiūlą, regioniniai oro uostai atsiduria blogesnėje padėtyje nei didieji Europos oro uostai, vadinamieji *hubs*, kaip antai, Londono, Paryžiaus ar Frankfurto oro uostai. Didelės žinomos oro transporto bendrovės, kurios koncentruoja savo veiklą, stengdamosi pasiūlyti savo keleiviams daugiausia tranzito galimybių ir naudotis didelės apyvartos teikiamais pranašumais, regioniniuose oro uostuose nedirba. Jie gali nebūti pasiekę tokios kritinės apimtys, kad būtų pakankamai patrauklūs. Be to, regioninis oro uostas dažnai turi įveikti įvaizdžio ir pripažinimo trūkumą, susijusį arba su jo geografiniu atstumu atokiausiuose Bendrijos regionuose (pvz., Azorų salos), arba su tuo, kad jis įsikūręs ekonominės krizės apimtuose regionuose (pvz., Charleroi, buvęs akmens anglies baseinas).

21. Todėl Komisija šiose Gairėse palankiai vertina regioninių oro uostų plėtotę, kartu rūpindamasi užtikrinti, kad skiriant valstybinį finansavimą regioniniams oro uostams ir teikiant valstybės pagalbą oro transporto bendrovėms būtų griežtai laikomasi skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principų, o taip pat, kad būtų užkirstas kelias bet kokiai konkurencijos iškreipymui, prieštaraujančiam bendriems tikslams.

(¹) 2004 m. vasario 12 d. Komisijos sprendimas 2004/393/EB dėl Valonės regiono ir Briuselio pietų Charleroi oro uosto oro transporto bendrovei *Ryanair* suteikiamų lengvatų, susijusių su jos įsikūrimu Charleroi (OL L 137, 2004 4 30, p. 1).

(²) Komisijos gairės dėl Europos bendrijos steigimo sutarties 92 ir 93 straipsnių taikymo ir Sutarties dėl Europos ekonominės erdvės 61 straipsnio taikymo teikiant valstybės pagalbą aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994 12 10, p. 5).

(³) Baltoji knyga „Europos transporto politikos iki 2010 m. – laikas priimti sprendimą“, KOM (2001) 370 galutinis.

22. Šis vertinimas taip pat turi sietis su bendrais transporto politikos tikslais, ypač su oro transporto ir geležinkelio transporto rūšių derinimu. Pastaraisiais metais Komisija tiek politiniu, tiek finansiniu požiūriu daug prisidėjo kuriant plataus masto greitųjų traukinių tinklo programas. Greitasis traukinys yra labai patraukli alternatyva lėktuvui laiko, kainos, patogumo ir darnios plėtos požiūriu. Nors dar reikia daug nuveikti, siekiant visoje Sąjungoje išplėtoti susisiekimo greitaisiais traukiniais tinklą, reikėtų stengtis pasinaudoti greitųjų traukinių teikiamomis galimybėmis užtikrinant greitą ir labai gerą susisiekimą bei skatinant geležinkelių ir aviacijos sektorių bendradarbiauti pagal EB sutarties 81 straipsnio nuostatą, kad stengiantis patenkinti vartotojų interesus, geležinkelio ir oro transportas vis labiau papildytų vienas kitą.
23. Kadangi Gairėse nustatoma pozicija dėl valstybės pagalbos buvimą arba nebuvimą įrodančius rodiklius, informacijos tikslais jose yra pateikiama bendrojo pobūdžio Komisijos traktuotė šiais klausimais jų rengiamo metu. Traktuotės yra tik orientacinio pobūdžio ir nepažeidžia Teisingumo Teismo ir Pirmosios instancijos teismo traktuotės dėl šios sąvokos.
27. Savo komunikatuose arba kituose aktuose dėl pagalbos regionams Komisija nurodė sąlygas, į kurias atsižvelgiant pagalba regionams gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka pagal 87 straipsnio 3 dalies a ir c punktus. Šios nuostatos leidžia paskelbti suderinama su bendrąja rinka pagalbą oro uostų ir oro transporto bendrovių veiklai (taip pat veiklai pradėti) ⁽¹⁾ tik išimtiniais atvejais, laikantis griežtai apibrėžtų sąlygų, tiems Europos regionams, kurių padėtis palyginti su kitais yra kur kas blogesnė, pavyzdžiui, regionams, kuriems taikoma Europos bendrijos steigimo sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte numatyta leidžiančioji nukrypti nuostata, atokiausiems Bendrijos regionams ir regionams, kuriuose nedidelis gyventojų tankumas ⁽²⁾.
28. Remiantis 87 straipsnio 3 dalies b punktu, pagalba, skirta bendriems Europos interesams svarbių projektų vykdymui skatinti, gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka. Atskirai užsimenama apie transeuropinių tinklų kūrimo projektus, į kuriuos gali įeiti su oro uostais susiję projektai.
29. Kai pirmiau minėtų nuostatų netaikomos, Komisija išnagrinės, ar oro uostams suteikta pagalba veiklai pradėti neprieštarauja Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktui. Tolesnėse nuostatose aprašomi principai, kurių Komisija laikysis, nagrinėdama pagalbos priemonę.

3. TAIKYMO SRITIS IR BENDROSIOS SUDERINAMUMO SU RINKA TAISYKLĖS

3.1. Taikymo sritis ir teisinis pagrindas

24. Šios Gairės apibrėžia, kokia apimtimi ir pagal kokius reikalavimus Komisija vertins oro uostų viešąjį finansavimą bei valstybės pagalbą, skirtus atidaryti naujus oro transporto maršrutus, laikydamosi Bendrijos teisės aktuose, susijusiuose su valstybės pagalba, nustatytų taisyklių ir procedūrų. Atlikdama šį vertinimą, Komisija taikys Sutarties 86 straipsnio 2 dalį arba 87 straipsnio 3 dalies a, b arba c punktą.
25. Sutarties 86 straipsnio 2 dalies nuostatomis valstybėms narėms leidžiama įmonėms, kurioms yra patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas, nukrypti nuo su valstybės pagalba susijusių Bendrijos taisyklių, jei šių taisyklių taikymas teisiškai ir faktiškai trukdo atlikti joms patikėtus specialius uždavinius ir jei susisiekimo apimtims nedaroma tokio poveikio, kuris prieštarautų Bendrijos interesams.
26. Sutarties 87 straipsnio 3 dalyje pateikiamas pagalbos, kuri gali būti pripažinta suderinama su bendrąja rinka, rūšių sąrašas. Minėtos straipsnio dalies a ir c punktuose apibrėžiamos leidžiančiosios nukrypti nuostatos dėl pagalbos, skirtos paskatinti arba palengvinti tam tikrų regionų ir (arba) tam tikrų ekonominės veiklos rūšių plėtrą.

3.2. Valstybės pagalbos nustatymas

3.2.1. Ekonominė oro uostų veikla

30. Sutartis yra neutrali dėl valstybių pasirenkamos viešosios ar privačios nuosavybės. Sprendžiant, ar pagalba laikytina valstybės pagalba, nesvarbu, ar oro uosto nuosavybė arba eksploatavimas yra viešojo ar privataus pobūdžio. Svarbiausia nustatyti, ar naudos gavėjas vykdo ekonominę veiklą ⁽³⁾. Tai, kad oro transporto įmonės vykdo ekonominę veiklą, abejonių nekelia. Tuo pačiu principu, jei oro uostas pradeda vykdyti ekonominę veiklą,

⁽¹⁾ Nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gairėse pagalba veiklai apibrėžiama kaip pagalba, „skirta įmonės einamosioms išlaidoms sumažinti“ (4 straipsnio 15 dalis), o pagalba įmonės kūrimosi pradžioje yra susijusi su „įstatinio kapitalo suteikimu naujai įmonei kurti, esamai įmonei plėsti arba pradėti veiklą, turinčią visiškai pakeisti esamos įmonės gaminį ar gamybos būdą“ (4 straipsnio 4 dalis).

⁽²⁾ Žr. Nacionalinių regioninės pagalbos teikimo gairių 4 straipsnio 15 dalį.

⁽³⁾ Pagal Teisingumo Teismo praktiką veikla, kuria teikiamos prekės ar paslaugos tam tikroje apibrėžtoje rinkoje, yra laikoma ekonomine veikla. Žr. bylą C 35/96, 1998 m. birželio 18 d. sprendimas, Komisija prieš Italiją, (1998 m. rinkinys, p. 3851) ir bylas C 180/98 – 184/98, Pavlov (2000 m. rinkinys, p. I-6451).

nepriklausomai nuo to, koks yra jo juridinis statusas ir kaip jis finansuojamas, pagal Europos bendrijos steigimo sutarties 87 straipsnio 1 dalį jis laikomas įmone ir jam galima taikyti su valstybės pagalba susijusias Sutarties taisykles ⁽¹⁾.

31. EB Teisingumo Teismas vadinamojoje „Paryžiaus oro uostų byloje“ ⁽²⁾ pagrįstai pareiškė, kad oro uostų valdymas ir eksploatavimas, įskaitant ir oro uostų paslaugas oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams oro uoste, yra ekonominė veikla, nes, viena vertus, „jos esmė – oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams sudaryti galimybę disponuoti oro uosto įrenginiais už tam tikrą sutartinį mokestį, kurio dydį laisvai nustato pats oro uosto valdytojas; kita vertus, ji neturi valstybės institucijų prerogatyvų ir yra atskirta nuo veiklos, susijusios su tomis prerogatyvomis“. Taigi oro uosto valdytojas iš esmės vykdo ekonominę veiklą, kaip apibrėžta Europos bendrijos steigimo sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, t. y. veiklą, kuriai taikomos su valstybės pagalba susijusios taisyklės.
32. Tačiau nebūtinai visa oro uosto valdytojo veikla yra ekonominė. Todėl būtina skirti įmonės veiklos rūšis ir nustatyti, ar šios veiklos rūšys gali būti laikomos ekonominėmis, ar ne ⁽³⁾.
33. Kaip teigia Teismas, veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valstybės institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir neįeina į su valstybės pagalba susijusių taisyklių taikymo sritį. Tokia veikla apima saugumą, skrydžių valdymą, policiją, muitines ir t.t. Apskritai šios veiklos finansavimas turi griežtai apsiriboti dėl jos patirtų išlaidų kompensavimu ir negali būti taikomas kitai ekonominio pobūdžio veiklai ⁽⁴⁾. Taip po 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykdytų teroro aktų paaiškino ir Komisija savo 2001 m. spalio 10 d. komunikate: „Savaime suprantama, kad, nors tam tikrus išsipareigojimus ir buvo pavesta vykdyti tiesiogiai oro transporto bendrovėms ir kitiems šio sektoriaus dalyviams, pavyzdžiui, oro uostams ir oro navigacijos paslaugų teikėjams, jų finansavimas neturi suteikti pagrindo veiklai skirti pagalbą, kuri būtų nesuderinama su Sutartimi“.

3.2.2. Oro uostų teikiamos bendros ekonominės svarbos paslaugos

34. Valdžios institucija gali nuspręsti, kad tam tikra oro uostų vykdoma ekonominė veikla yra bendros ekonominės svarbos paslauga. Tuomet ta valdžios institucija paveda oro uosto valdytojui vykdyti tam tikrus su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus, kad būtų tinkamai užtikrinti bendrieji visuomenės interesai. Tokiais atvejais valdžios institucijos oro uosto valdytojui gali kompensuoti papildomas išlaidas, kurios susidaro dėl priimto išsipareigojimo, susijusio su viešąja paslauga. Šiuo atžvilgiu gali pasitaikyti tokių išimtinių atvejų, kai visas oro uosto valdymas gali būti laikomas bendros ekonominės svarbos paslauga. Tuomet valdžios institucija gali pavesti tokiam oro uostui (pavyzdžiui, esančiam izoliuotame regione) vykdyti su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus ir gali nuspręsti kompensuoti dėl jų susidariusias išlaidas. Tačiau pažymėtina, kad viso oro uosto valdymas, kaip bendros ekonominės svarbos paslauga, neturėtų apimti veiklos, tiesiogiai nesusijusios su pagrindinėmis oro uosto veiklos rūšimis, išvardytomis 53 punkto iv dalyje.
35. Tuo klausimu Komisija primena Teisingumo Teismo sprendimą bendrovės *Altmark* byloje ⁽⁵⁾, tapusį teismo praktika šioje srityje. Teismas pagrįstai pareiškė, kad išlaidų, susidariusių vykdant su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus, kompensacijos nėra valstybės pagalba pagal Europos bendrijos steigimo sutarties 87 straipsnį, kai yra įvykdytos keturios sąlygos:

- (1) Įmonei, kuriai teikiama pagalba, turi būti realiai pavesta vykdyti su viešąja paslauga susijusius išsipareigojimus, ir šie išsipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti,

⁽¹⁾ Bylos C-159/91 ir C-160/91; 1993 m. vasario 17 d. Teisingumo Teismo sprendimas, *Poucet ir Pistre prieš AGF ir Cancava* (Rinkinys, p. I-637).

⁽²⁾ 2000 m. gruodžio 12 d. sprendimas byloje T-128/98, *Paryžiaus oro uostai prieš Europos Bendrijų Komisiją* (Rinkinys, p. II-3929), patvirtintas 2002 m. spalio 24 d. sprendimu byloje C-82/01 (2002 m. Teismo praktikos rinkinys, p. I-09297), 75-79 punktai.

⁽³⁾ 1994 m. sausio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-364/92, *SAT Fluggesellschaft prieš Eurocontrol* (1994 m. rinkinys, p. I-43).

⁽⁴⁾ 1997 m. kovo 18 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-343/95, *Calì & Figli prieš Servizi Ecologici Porto di Genova* (1997 m. rink., p. I-1547). 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 309/2002, *Oro eismo saugumas: išlaidų, susijusių su 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro aktais, kompensavimas*. 2002 m. spalio 16 d. Komisijos sprendimas Nr. 438/02, *Subsidijos uostų valdytojams, skirtos valdžios institucijos užduotims vykdyti*.

(2) Duomenys, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto,

(3) Kompensacija neturėtų viršyti sumos, kurios pakanka padengti visas su viešąja paslauga susijusių išsipareigojimų vykdymo išlaidas ar jų dalį, atsižvelgiant į su jais susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, kurie būtini šių išsipareigojimų vykdymui, ir

⁽⁵⁾ 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimas byloje C-280/00, *Altmark Trans prieš Regierungspräsidium Magdeburg* (2003 m. rinkinys, p. I-7747).

- (4) Kai įmonė, kuriai pavedama vykdyti su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus, kuriuo nors konkrečiu atveju atrenkama ne pagal viešųjų pirkimų procedūrą, leidžiančią atrinkti kandidatą, pajėgiantį teikti šias paslaugas visuomenei mažiausiomis sąnaudomis, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis analize išlaidų, kurių vidutinė įmonė, gerai valdoma ir apsirūpinusi reikiamomis transporto priemonėmis, kad atitiktų reikalavimus, keliamus viešajai paslaugai teikti, patirtų siekdama įvykdyti šiuos išpareigojimus, atsižvelgiant į su jais susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, kurie būtini šiems išpareigojimams vykdyti.
36. Išlaidų, susidariusių vykdant oro uosto valdytojų pavestus su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus, kompensacija, atitinkanti sąlygas, nustatytas Teismo sprendimu bendrovės *Altmark* byloje, nelaikoma valstybės pagalba.
37. Kitoks nei pirmiau minėta viešasis oro uostų finansavimas, gali būti laikomas valstybės pagalba pagal 87 straipsnio 1 dalį, jeigu jis daro poveikį konkurencijai ir Bendrijos vidaus prekybai.
- 3.2.3. Oro uostams suteikto finansavimo poveikis konkurencijai ir prekybai tarp valstybių narių
38. Tarp oro uostų vykstančią konkurenciją galima vertinti pagal oro linijų bendrovių taikomus pasirinkimo kriterijus ir ypač lyginant tokius elementus, kaip antai, oro uosto teikiamų paslaugų pobūdis ir aptarnaujama klientūra, gyventojų skaičius ar ekonominė veikla, transporto spūstys, sausumos prieigos egzistavimas, oro uosto teikiamos paslaugos, taip pat mokesčių už naudojimąsi oro uostų infrastruktūra ir paslaugomis dydis. Mokesčių dydis yra svarbus rodiklis, nes oro uostui suteiktas viešasis finansavimas gali būti panaudotas, stengiantis išlaikyti dirbtinai žemo lygio oro uosto mokesčius, tam, kad būtų pritrauktas didesnis ismo srautas, ir tokiu būdu labai iškraipyti konkurenciją.
39. Tačiau Komisija mano, kad, taikant šias Gaires, jų 1.2.1 punkte apibrėžtos kategorijos gali būti naudojamos kaip rodikliai, leidžiantys nustatyti ribas, kada oro uostai gali konkuruoti vieni su kitais, ir kiek kurio nors oro uosto veikla gali iškraipyti konkurenciją Bendrijos vidaus rinkoje.

Taigi, paprastai laikoma, kad Bendrijos ir nacionaliniams oro uostams, priskiriamiems A ir B kategorijoms, skiriamos viešosios subsidijos iškraipo rinką arba gali ją iškraipyti ir veikia prekybinius mainus tarp valstybių narių. O mažų regioninių oro uostų (D kategorija) finansavimu konkurencija iškraipoma mažai arba prekybos mainams beveik nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio.

40. Tačiau šiose bendrosiose nuostatose neįmanoma išanalizuoti visų galimų situacijų, ypač tų, kurios yra būdingos C ir D kategorijų oro uostams.

Todėl apie kiekvieną viešąją pagalbą tokiems oro uostams turi būti pranešta, siekiant išnagrinėti jos poveikį konkurencijai ir prekybiniams mainams tarp valstybių narių ir, prireikus, jos atitikimą reikalavimams.

41. Išimties tvarka, kai bendros ekonominės svarbos užduotis patikima tokių oro uostų atsakomybei, Komisija nusprendė atleisti nuo prievolės iš anksto pranešti apie kompensacijas už viešąją paslaugą, kurios yra valstybės pagalba, ir skelbti jas suderinamomis su bendrąja rinka, su sąlyga, kad bus laikomasi tam tikrų reikalavimų ⁽¹⁾.

3.2.4. Rinkos sąlygomis veikiančio investuotojo principas (RSVIP)

42. Romos sutarties 295 straipsnyje patikslinama, kad ji jokių būdu nepažeidžia valstybių narių normų, reglamentuojančių nuosavybės sistemą. Todėl valstybės narės gali turėti įmonių ir joms vadovauti, gali įsigyti akcijų ar kitaip dalyvauti viešųjų ar privačių įmonių veikloje.
43. Iš šio principo išplaukia, kad Komisija negali nei skirti baudų, nei būti palankesnė valdžios institucijoms, investuojančioms į tam tikrų bendrovių kapitalą. Komisijai taip pat nedera reikšti savo nuomonės dėl įmonių pasirinktą finansavimo būdą.
44. Todėl šiose Gairėse neatsižvelgiama nei į skirtumą tarp įvairaus pobūdžio valstybės pagalbos gavėjų, priklausomai nuo jų juridinio statuso, nei į jų priklausymą viešajam ar privačiajam sektoriui, taigi bet kuri nuoroda į oro uostus ar juos valdančias įmones gali būti susijusi su įvairių juridinių statusą turinčiomis įstaigomis ar organizacijomis.
45. Kita vertus, šie nediskriminavimo ir lygybės principai neatleidžia valdžios institucijų nuo pareigos taikyti konkurencijos taisykles.
46. Nepriklausomai nuo to, ar būtų kalbama apie viešąjį finansavimą oro uostams, ar apie finansavimą, valdžios institucijų tiesiogiai ar netiesiogiai skiriamą oro transporto bendrovėms, Komisija paprastai atsižvelgs į tai, ar

⁽¹⁾ 2005 m. liepos 13 d. Komisijos sprendimas dėl Europos bendrijos steigimo sutarties 86 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, suteikiamai kaip kompensacija už viešąją paslaugą įmonėms, kurioms patikėta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugas.

„panašiomis aplinkybėmis, atmetus bet kokius socialinio pobūdžio arba regioninės ar sektorinės politikos motyvus, privatus investuotojas, remdamasis numatomomis rentabilumo galimybėmis, būtų ryžęsis tokiai investicijai“⁽¹⁾.

47. Teismas patikslino, kad „lygybės principas, kuriuo vyriausybės remiasi, kai kalbama apie santykius tarp viešųjų ir privačių įmonių, suponuoja, kad abiejų rūšių įmonių padėtis yra panaši. Tačiau privačios įmonės (...) apibrėžia savo gamybos ir prekybos strategiją labiausiai atsižvelgdamos į rentabilumo reikalavimus. O viešosioms įmonėms įtakos gali turėti kitokie veiksniai, susiję su bendros svarbos tikslais, kurių siekia valdžios institucijos, galinčios daryti įtaką sprendimams“⁽²⁾. Taigi, planuojamas rentabilumas ūkio subjektui, kuris teikia lėšas kaip rinkos sąlygomis veikiantis investuotojas, yra labai svarbus.

48. Teismas taip pat patikslino, kad viešojo sektoriaus investuotojo elgesys turi būti lyginamas su privatus investuotojo (...) vykdančio struktūrinę, bendrąją ar sektorinę politiką ir orientuoto į rentabilumą ilgalaikės perspektyvos požiūriu, elgesiu.⁽³⁾ Šie teiginiai ypač tinka toms situacijoms, kai investuojama į infrastruktūrą.

49. Taigi, kiekvienas valstybių narių arba valdžios institucijų valstybės lėšų skyrimas oro uostų sektoriaus dalyviams ar oro vežėjams turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į šiuos principus. Tais atvejais, kai šios valstybės arba šios institucijos elgiasi kaip privatus investuotojas, kaip nurodyta pirmiau, tai tokia finansinė pagalba nėra laikytina valstybės pagalba.

50. Kita vertus, jeigu įmonei sudaroma galimybė disponuoti valstybės lėšomis palankesnėmis sąlygomis (t. y. ekonomikos terminais kalbant, patiriant mažiau sąnaudų) už sąlygas, kurias privatus rinkos dalyvis sudarytų panašios finansinės padėties ir konkurencingumo įmonei, laikoma, kad pirmoji įmonė gauna valstybės pagalbą atitinkančios naudos.

51. Kai kalbama apie pagalbą veiklai pradėti, valstybinis oro uostas gali oro transporto bendrovei skirti finansavimą iš savo paties lėšų, gautų iš savo ekonominės veiklos, ir tai nebus laikoma valstybės pagalba, jeigu jis įrodys, kad veikia kaip privatus investuotojas, pavyzdžiui, remdamasis verslo planu, patvirtinančiu jo, kaip oro uosto, ekonominės veiklos rentabilumo perspektyvas. Kita vertus, jei privatus oro uostas skiria finansavimą, kuris iš tikrųjų yra valstybės lėšų, kurias jam šiuo tikslu skiria viešoji institucija, persikirstymas, šios subsidijos laikytinos valstybės pagalba, nes sprendimą persikirstyti viešąsias lėšas turi priimti valdžios institucija.

52. Būtina pabrėžti, kad šio privataus investuotojo principo taikymas ir pagalbos neteikimas suponuoja, kad, visas investuotoju laikomo rinkos dalyvio ekonominis modelis yra patikimas: oro uostas, kuris nefinansuoja savo investicijų arba nepadengia atitinkamų išlaidų arba kurio dalis eksploatavimo išlaidų, kurios viršija bendros svarbos paslaugos finansavimą, dengiamos iš valstybės lėšų paprastai negali būti laikomas privačiu ūkio subjektu veikiančiu rinkos sąlygomis, tačiau tai sprendžiama atsižvelgus į kiekvieną konkretų atvejį; taigi tokius principus taikyti jam bus nepaprastai sunku.

4. ORO UOSTŲ FINANSAVIMAS

53. Oro uosto veikla gali būti suskirstyta į tokias rūšis:

- i) oro uostų infrastruktūros ar įrangos tiesiogine to žodžio reikšme (takai, terminalai, specialia danga dengti takai, skrydžių valdymo bokštas) arba tiesioginio palaikymo infrastruktūrų ir įrangos (priešgaisrinės apsaugos įrenginių, saugos ar saugumo įrangos) statybos darbai,
- ii) infrastruktūros eksploatavimas, į kurią įeina (i) punkte minėtos oro uosto infrastruktūros priežiūra ir valdymas,
- iii) su oro transportu susijusių oro uostų paslaugų teikimas, t.y. *inter alia* antžeminių paslaugų teikimas ir naudojimas gretimomis infrastruktūromis, priešgaisrinės apsaugos, neatidėliotinos pagalbos, saugos paslaugų ir pan. teikimas ir
- iv) komercinės veiklos, tiesiogiai nesusijusios su pagrindinėmis oro uosto veiklos rūšimis, vykdymas, t. y. be kitos veiklos, patalpų ir nekilnojamojo turto statyba, finansavimas, eksploatavimas ir nuoma oro uosto teritorijoje, įrengiant ne tik darbo kabinetus ar sandėlius, bet ir viešbučius, pramonės įmones, taip pat parduotuves, restoranus, automobilių stovėjimo aikšteles. Kadangi ši veikla nėra „vežimo“ veiklos dalis, jos finansavimas iš valstybės lėšų nėra šių Gairių objektas, ir ji bus nagrinėjama pagal atitinkamas sektorines ir horizontaliąsias taisykles.

⁽¹⁾ 1986 m. liepos 10 d. sprendimas byloje 40/85, Belgijos Karalystė prieš Komisiją (Rink., p. I-2321).

⁽²⁾ 1982 m. liepos 6 d. sprendimas Prancūzijos Respublika, Italijos Respublika ir Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė prieš Europos Bendrijų Komisiją, jungtinės bylos 188/80 ir 180/80 (1982 m. rink., p. 2571, rezoliutyvinės dalies 21 punktą).

⁽³⁾ 1991 m. kovo 21 d. sprendimas byloje C-305/89, Italija prieš Komisiją („Alfa Romeo“) (Teismo praktikos rinkinys, p. I-1603, 20 punktą); 2003 m. kovo 6 d. sprendimas byloje T-228/99, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* prieš Komisiją (2003 m. rink., p. II-435, 205–270 punktai).

54. Šios Gairės taikomos oro uostų veiklos rūšių visumai, išskyrus saugumo užtikrinimą, skrydžių valdymą ar bet kurią kitą veiklą, už kurią yra atsakinga valstybė narė, besinaudojanti savo, kaip valstybės institucijos, prerogatyvomis ⁽¹⁾.

4.1. Oro uostų infrastruktūrų finansavimas

55. Šis skirsnis apima pagalbą oro uostų infrastruktūrų ir įrangos tiesiogine to žodžio reikšme bei oro uostų tiesioginio palaikymo infrastruktūrų ir įrangos, kaip jos apibrėžtos 53 punkto i dalyje ir 54 punkte, statybos darbams.

56. Infrastruktūra yra oro uosto valdytojo ekonominės veiklos pagrindas. Bet tai kartu yra viena iš galimybių valstybei paveikti regionų ekonominę plėtrą, teritorijų planavimo ir transporto politiką ir kt.

57. Ekonominę veiklą, kuri apibrėžta 30 dalyje nurodytame Teismo sprendime, vykdamas oro uosto valdytojas savo valdomos infrastruktūros eksploatavimo arba statybos išlaidas turėtų finansuoti nuosavomis lėšomis. Todėl, valstybei (įskaitant regioninį ir vietos lygmenį) suteikiant uosto infrastruktūras valdytojui, neveikiančiam kaip privatus investuotojas be atitinkamos finansinės kompensacijos arba jam skiriant valstybės subsidijas infrastruktūrai finansuoti, pastarajam gali būti suteikiama ekonominės naudos, pakenkiant jo konkurentams. Apie tai turi būti iš anksto pranešta ir išnagrinėta pagal valstybės pagalbos teikimo taisykles.

58. Svarbu priminti, kad Komisija praeityje jau turėjo progos patikslinti, kokiais atvejais žemės ar pastatų pardavimo ⁽²⁾ operacijos arba įmonės privatizavimas, jos požiūriu, nekelia problemų valstybės pagalbos požiūriu ⁽³⁾. Dažniausiai tai būdinga atvejams, kai objektas parduodamas rinkos kaina, ypač jei ta kaina yra nustatoma organizuojant atvirą viešąjį konkursą bei remiantis nešališka, nediskriminavimo principu pagrįsta tvarka, ir apie tą konkursą būna pakankamai informuota ir būna užtikrintos vienodos sąlygos visiems galimiems kandidatams. Nepažeidžiant išipareigojimų, kylančių iš viešiesiems pirkimams ir koncesijoms taikomų taisyklių ir principų, tais atvejais, kai jie taikytini, valstybei parduodant arba suteikiant infrastruktūrą yra iš principo *mutatis mutandis* taikomas tas pats principas.

59. Tačiau neįmanoma visais be išimties atvejais *a priori* atmesti tam tikros pagalbos galimybes. Pavyzdžiui, galima būtų manyti, kad pagalba suteikta, jei būtų nustatyta, kad aptariamoji infrastruktūra buvo suteikta iš anksto numatytam valdytojui, kuris iš to gauna nepagrįstos naudos, arba būtų nustatytas nepagrįstai didelis objekto pardavimo ir jo neseniai baigtos statybos kainos skirtumas, objekto pirkėjui suteikiantis nepagrįstą naudą.

60. Kai infrastruktūros suteikimo metu nebuvo numatytos papildomos infrastruktūros yra perduodamos oro uosto valdytojui, būtina, kad pastarasis sumokėtų rinkos vertę atitinkantį bei šios naujosios infrastruktūros sąnaudas ir eksploatavimo trukmę atspindintį nuomos mokestį. Be to, jei infrastruktūros plėtra pirminėje sutartyje nebuvo numatyta, papildomas infrastruktūras reikės būtinai artimai susieti su esamų struktūrų eksploatavimu, nekeičiant pirminės su valdytoju sudarytos sutarties objekto.

61. Tais atvejais, kai valstybės teikiamos pagalbos išvengti neįmanoma, apie aptariamą priemonę turi būti iš anksto pranešta. Jei bus pagalba patvirtinta, ji galės būti laikoma suderinama su 87.3 straipsnio a, b ar c punktais ir 86 straipsnio 2 dalimi ir, prireikus, su tų straipsnių taikymą apibrėžiančiais teisės aktais. Siekdama šio tikslo Komisija visų pirma domėsis ar:

— infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninį vystymą, prieinamumą...),

— infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytiems tikslui,

— infrastruktūra suteikia pakankamas galimybes per vidutinį laikotarpį, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu,

— infrastruktūra visiems galimiems naudotojams yra vienodai ir nediskriminuojamai atvira,

— prekybos mainų raida nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio.

⁽¹⁾ Žr. Komisijos sprendimą 309/2002 – Prancūzija: Oro eismo saugumas – išlaidų, atsiradusių po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristinių išpuolių, kompensavimas.

⁽²⁾ Komisijos komunikatas dėl valstybės pagalbos teikimo aspektų valstybės žemės ir pastatų pardavimo atvejais, OL C 209, 1997 m. liepos 10 d., p. 3-5.

⁽³⁾ Europos Komisijos ataskaita dėl konkurencijos 1993 m., 402 ir 403 dalsys.

4.2. Subsidijos oro uostų infrastruktūroms eksploatuoti

62. Komisija iš esmės yra tos nuomonės, kad oro uosto valdytojas, kaip ir kiekvienas rinkos dalyvis, įprastas išlaidas, susijusias su oro uostų infrastruktūros valdymu ir išlaikymu, turi padengti pats. Taigi bet koks šių paslaugų viešasis finansavimas palengvintų oro uosto valdytojui dengti išlaidas, kurias paprastai turėtų dengti jis pats, vykdydamas įprastą veiklą.
63. Toks finansavimas nėra valstybės pagalba, jei tai yra su viešąja paslauga susijusių išlaidų kompensacija, skirta oro uosto valdytojui, laikantis bendrovės *Atmark* byloje Teismo nustatytų sąlygų ⁽¹⁾. Kitais atvejais subsidijos eksploatavimui yra valstybės pagalba veiklai. Šių Gairių 3.1 straipsnyje nurodyta, kad tokia pagalba gali būti suderinama tik remiantis 87.3 straipsnio punktais a ir c, esant tam tikroms sąlygoms ir nepalankioje padėtyje esantiems regionams, ar remiantis 86.2 straipsniu, esant sąlygoms, kuriomis pagalba yra būtina bendro ekonominio intereso paslaugai teikti ir prekybos mainų raidai nedarant poveikio, prieštaraujančio Bendrijos interesams.
64. Dėl 86 straipsnio 2 dalies taikymo, kaip nurodyta šių Gairių 40 punkte, Komisija nusprendė valstybės pagalbą, skiriamą D kategorijos oro uostams kaip kompensaciją už su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus, laikyti suderinama, su sąlyga, kad bus laikomasi tam tikrų reikalavimų. Apie visas su viešąja paslauga susijusias kompensacijas didesniems (kategorijų A, B, C) oro uostams, kurios yra valstybės pagalba ar kai pagalba yra paskirta, nesilaikant šio sprendimo kriterijų ir sąlygų, turi būti iš anksto pranešta, o kiekvienas konkretus atvejis turi būti nagrinėjamas atskirai.
65. Nagrinėjimo metu Komisija patikrins ar oro uostas iš tikrųjų įpareigotas teikti bendros svarbos paslaugas ir įsitikins, ar kompensacija neviršija išlaidoms, susidariusioms teikiant viešąją paslaugą, kompensuoti reikalingos sumos, atsižvelgdama į pajamas, gautas iš šios veiklos, ir pagrįstą į pelną.
66. Su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų pavedimas oro uostui turi būti įforminamas vienu ar keliais oficialiais dokumentais, kurių formą nustato kiekviena valstybė narė. Šiuose dokumentuose turi būti pateikta visa informacija, leidžianti nustatyti specifines išlaidas, susijusias su viešąja paslauga, taip pat turi būti atskirai nurodyta:

- tikslus su viešąja paslauga susijusio išpareigojimo pobūdis,

- atitinkami valdytojai ir teritorija,
- oro uostui suteikiamų ypatingųjų ar išimtinių teisių pobūdis,
- kompensacijos apskaičiavimo, kontrolės ir persvars-tymo tvarka,
- priemonės, skirtos galimam kompensacijos pervir-šui ar nepakankamumui išvengti, ir jų koregavimo tvarka, tokiai padėčiai susiklosčius.

67. Norint apskaičiuoti kompensacijos dydį, į išlaidas ir pajamas, į kurias reikia atsižvelgti, turi būti įtrauktos visos išlaidos ir pajamos, susijusios su bendros ekonominės svarbos paslaugos teikimu. Jei suinteresuoto oro uosto valdytojui suteikiamos kitos ypatingosios ar išimtinės teisės, susijusios su šia bendros ekonominės svarbos paslauga, turi būti atsižvelgiama ir į pajamas, kurias jis iš to gauna. Todėl turi būti įdiegta skaidri buhalterinės apskaitos sistema ir atskirtos įvairių valdy-tojo veiklos rūšių sąskaitos ⁽²⁾.

4.3. Subsidijos oro uostų paslaugoms

68. Antžeminės paslaugos – tai komercinė veikla, atverta rinkos konkurencijai, kai viršijamas 2 milijonų aptarnau-jamų keleivių per metus skaičius, kaip nurodyta direktyvoje 96/67EB ⁽³⁾.

Oro uosto valdytojas, veikdamas kaip antžeminių paslaugų teikėjas, gali taikyti skirtingus tarifus už paslaugas, suteikiamas oro transporto bendrovėms, jei šie tarifų skirtumai atspindi išlaidų skirtumus, susijusius su suteiktų paslaugų pobūdžiu ar apimtimi ⁽⁴⁾.

69. Kol 2 milijonų keleivių riba nėra peržengta, oro uosto valdytojas, veikiantis kaip paslaugų teikėjas, gali suba-lansuoti skirtingų šaltinių pajamas ir nuostolius, atsirandančius iš grynai komercinės veiklos (pavyzdžiui, jo antžeminių paslaugų teikimo veiklos ir automobilių stovėjimo aikštelės administravimo), neįtraukdamas vie-

⁽²⁾ Nors transporto sektoriui nėra taikoma 2005 m. liepos 13 d. Bendrijos tvarka dėl valstybės pagalbos kompensacijų už viešąsias paslaugas forma, jos nuorodos galės būti naudingos, taikant 65–67 dalis.

⁽³⁾ Žr. 3 išnašą 1 p.

⁽⁴⁾ Sprendimo pradėti nagrinėti bendrovės *Ryanair* įsikūrimo Charleroi oro uoste atvejį 85 punkte teigiama: „Dėl išpareigo-jimų, susijusių su antžeminėmis paslaugomis, Komisija mano, kad galima taikyti masto ekonomiją, kai oro uosto naudotojas prašo kurią nors įmonę intensyviai teikti antžemines paslaugas. Iš tikrųjų nėra nieko nuostabaus, jei tam tikroms bendrovėms taikomas tarifas būtų mažesnis už bendrąjį tarifą, jei paslauga, kurios pageidauja šios bendrovės, yra mažesnė už tą, kuri teikiama kitiems klientams“.

⁽¹⁾ Žr. 3 išnašą 8 p.

šųjų lėšų, kurios jam buvo skirtos kaip oro uosto ar bendros ekonominės svarbos paslaugos valdytojui. Tačiau, kai antžeminių paslaugų teikimo srityje konkurencijos nėra, jis visų pirma turi prižiūrėti, kad nebūtų pažeistos nacionalinės ar Bendrijos nuostatos, ypač, kad nebūtų piktnaudžiaujama dominuojančia padėtimi, pažeidžiant Sutarties 82 straipsnio nuostatas (kuriomis, pavyzdžiui, dominuojančią padėtį bendroje rinkoje ar didelėje jos dalyje užimančioms įmonėms yra draudžiama skirtingoms oro linijų bendrovėms taikyti skirtingas sąlygas už tokias pat paslaugas, tuo joms sukuriant nepalankią konkurencinę padėtį).

70. Peržengus 2 milijonų keleivių ribą, antžeminių oro uosto paslaugų tiekimas turi būti finansuojamas savo lėšomis ir nepriklausyti nuo iš kitos oro uosto komercinės veiklos gaunamų pajamų ar valstybės lėšų, kurios jam yra skirtos kaip oro uostą ar bendros ekonominės svarbos paslaugos teikimą valdančiam subjektui.

5. PAGALBA VEIKLAI PRADĖTI

5.1. Tikslai

71. Maži oro uostai paprastai nepritraukia tokio keleivių srauto, kuris jiems būtinas, kad pasiektų kritinę apimtį ir nenuostolingumo lūžio tašką.
72. Nėra tiksliai apibrėžtų kiekių, pagal kuriuos būtų nustatomas nenuostolingumo lūžio taškas. Regionų komiteto vertinimu, toks kiekis siekia pusantro milijono keleivių per metus, o pirmiau minėtas Kranfildo universiteto tyrimas, kuriame, kalbant apie per metus pervežamus keleivius, minimi skaičiai nuo 500 000 iki 1 000 000, rodo, kad tie dydžiai skiriasi priklausomai nuo šalies ir oro uostų organizavimo pobūdžio ⁽¹⁾.
73. Kai kurie regioniniai oro uostai gali tikėtis išsisukti iš keblios padėties oro transporto bendrovėms, vykdančioms su viešąja paslauga susijusius išpareigojimus ⁽²⁾, pritraukdami daugiau keleivių arba valdžios institucijoms pradėjus įgyvendinti socialinio pobūdžio pagalbos sistemas, tačiau bendrovės pirmenybę teikia išmėgintiems, geroje vietoje esantiems, dideliems, greitą susisiekimą garantuojantiems oro uostams, kuriuose jau nusistovėję

vartotojų įpročiai, kuriuose bendrovės turi joms paskirtus laiko tarpsnius ir stengiasi jų neprarasti. Be to, ilgą laiką buvo vykdoma tokia oro uostų ir aviacijos politika, dėl kurios oro eismo srautas dažnai susikoncentruodavo didžiosiose nacionalinėse metropolijose.

74. Todėl oro transporto bendrovės, neturėdamos paskatų, ne visada yra pasiryžusios rizikuoti atidarydamos naujus maršrutus iš nežinomų ir neišmėgintų oro uostų. Taigi Komisija sutinka, kad oro transporto bendrovėms tam tikromis sąlygomis laikinai būtų suteikta valstybės pagalba, jei tai jas skatina atidaryti naujus maršrutus arba padidinti reisų skaičių iš naujų regioninių oro uostų ir pritraukti tokį pervežamų keleivių skaičių, kuris leistų greitai pasiekti nenuostolingumo lūžio tašką. Komisija rūpinsis tuo, kad tokia pagalba nepasinaudotų jau dabar tarptautiniam oro eismui ir konkurencijai plačiai atviri dideli oro uostai.

75. Tačiau atsižvelgiant į pirmiau išdėstytą bendrą siekį plėtoti ir derinti įvairių rūšių transportą bei optimaliai panaudoti infrastruktūras, pagalba naujam oro maršrutui atidaryti negalės būti teikiama, jei tas maršrutas sutaps su greitojo traukinio maršrutu.

76. Pagaliau, toliau laikantis tokios Komisija politikos šioje srityje, tam tikros lengvatos bus suteikiamos atokiausiems Bendrijos regionams, kurių padėtis dėl susisiekimo galimybių trūkumo yra dar labiau apsunkinta.

Komisija nustatė ⁽³⁾ tokių regionų harmoningos plėtros gaires. Jų plėtros strategija remiasi trimis pagrindiniais principais: prisidėti prie susisiekimo su šiais regionais gerinimo, padidinti jų konkurencingumą ir, siekiant sumažinti atotrūkio nuo Europos ekonomikos poveikį, skatinti toliausiai nuo Europos žemyno esančių Bendrijos regionų, esančių arčiau Karibų jūros, Amerikos ir Afrikos geografinių rinkų, išiliejimą į jas.

Todėl Komisija pritaria tam, kad pagalbai pradedant tiekti transporto paslaugas atokiausiuose Bendrijos regionuose būtų taikomi lankstesni pagalbos priimtumo kriterijai, ypač pagalbos intensyvumo ir trukmės požiūriu, ir neketina prieštarauti pagalbai, skirtai atidaryti maršrutus į gretimas trečiąsias šalis.

⁽¹⁾ „Oro uostų konkurencijos ir valstybės pagalbos teikimo taisyklių taikymo tyrimas“, Kranfildo universitetas, 2002 m. rugsėjis, p. 5.33 ir 6.11.

⁽²⁾ *Ibid.* p. 5–27: „Subsidijos oro uostų paslaugoms, skirtos su viešąja paslauga susijusiems išpareigojimams vykdyti, iš dalies gali būti laikomos netiesioginėmis subsidijomis oro uostui. Todėl nemažai atokiose Škotijos ir Airijos vietovėse išsikūrusių oro uostų yra beveik priklausomi tik nuo subsidijų oro uostų paslaugoms, skirtų su viešąja paslauga susijusiems išpareigojimams vykdyti“.

⁽³⁾ 2004 m. gegužės 26 d. Komisijos komunikatas (KOM(2004) 343 galutinis) ir 2004 m. rugpjūčio 6 d. komunikatas (SEC(2004) 1030) dėl sustiprintos partnerystės su atokiausiais regionais.

5.2. Keliami reikalavimai

77. Finansinės paskatos veiklai pradėti, išskyrus atvejus, kai viešosios institucijos elgiasi kaip rinkos sąlygomis veikiantis privatus investuotojas (žr. 3.2.4 punktą), pagalbos gavėjams suteikia naudos, todėl gali tiesiogiai iškraipyti konkurenciją tarp bendrovių, nes sumažina pagalbos gavėjų eksploatavimo išlaidas.
78. Šios finansinės paskatos taip pat gali netiesiogiai paveikti konkurenciją tarp oro uostų, padėti jiems vystytis ir net paskatinti oro transporto bendrovę perkelti savo lokalizacijos vietą iš vieno oro uosto į kitą ir perkelti kurį nors oro maršrutą iš Bendrijos oro uosto į regioninį oro uostą. Tokias atvejas šios paskatos paprastai laikomos valstybės pagalba ir apie jas turi būti pranešta Komisijai.
79. Atsižvelgdama į pirmiau minėtus tikslus ir didelius sunkumus, kurių gali kilti atidarant naują maršrutą, Komisija galės patvirtinti tokią pagalbą, kuri atitiks šiuos reikalavimus:
- (a) Pagalbos gavėjai: pagalba teikiama oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės taikant Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2470/92 dėl oro vežėjų licencijavimo.
 - (b) Regioniniai oro uostai: pagalba teikiama oro transporto maršrutams, jungiantiems C ir D kategorijoms priskiriamus regioninius oro uostus su kitu Bendrijos oro uostu. Pagalba maršrutams tarp nacionalinių (B kategorijai priskiriamų) oro uostų gali būti numatyta tik išimties atvejais, kai aplinkybės yra deramai motyvuotos, ypač jei vienas iš oro uostų yra nepalankios padėties regione. Šios sąlygos gali būti netaikomos atidarant maršrutus iš atokiausių Bendrijos regionų oro uostų į gretimas trečiąsias šalis, kiekvienas konkretus atvejis nagrinėtinas atskirai.
 - (c) Nauji maršrutai: pagalba skiriama tik naujiems maršrutams atidaryti arba reisų skaičiui padidinti, kaip apibrėžta toliau, galintiems padidinti grynąjį keleivių skaičių ⁽¹⁾.

Pagalba neturi skatinti paprasčiausiai perkelti oro eismo srautą iš vieno maršruto į kitą ar iš vienos bendrovės į kitą. Dėl šios pagalbos ypač neturi būti nepateisinamai, atsižvelgiant į kito oro uosto,

esančio tame pačiame mieste, toje pačioje aglomeracijoje ⁽²⁾ ar priklausančio tai pačiai oro uosto sistemai ⁽³⁾, jau teikiamų paslaugų dažnumą ir perspektyvą, nukreiptas tokios pačios paskirties arba lygintinos pagal tuos pačius kriterijus paskirties eismo srautas.

Naujam oro maršrutui taip pat negali būti teikiama pagalba, jei šiuo maršrutu keleivius jau veža greitieji traukiniai, ir ši paslauga, vertinant tais pačiais kriterijais, jam prilygsta.

Komisija neleidžia bendrovės piktnaudžiauti, stengdamosi apeiti laikiną pagalbos veiklai pradėti pobūdį ir maršrutą, kuriam suteikta pagalba, keisdamos tariamai nauju maršrutu, teikiančiu panašią paslaugą. Visai nebus teikiama pagalba oro transporto bendrovėms, kurios, jau pasinaudojusios pagalba tam tikram maršrutui, stengiasi gauti pagalbą konkuruojančiam tokios pačios arba panašios paskirties maršrutui iš kito oro uosto, esančio tame pačiame mieste, toje pačioje aglomeracijoje arba priklausančio tai pačiai oro uosto sistemai, atidaryti. Tačiau per pagalbos teikimo laikotarpį paprastai pakeitus vieną maršrutą kitu, vykdomu iš to paties oro uosto ir turinčiu pritraukti į tą oro uostą bent jau tiek pat keleivių, pagalba ir toliau teikiama iki iš pradžių numatyto laikotarpio pabaigos, su sąlyga, kad šis pakeitimas neprieštarėtų kitiems kriterijams, kuriais remiantis buvo suteikta pirminė pagalba.

- (d) Ilgalaikis gyvybingumas ir laipsniškas pagalbos mažinimas: ilgainiui maršrutas turi išsilaikyti pats, t. y. turi be viešojo finansavimo padengti bent jau savo sąnaudas. Todėl pagalba turi būti laipsniškai mažėjanti ir teikiama apibrėžtą laikotarpį.
- (e) Papildomos išlaidos, susijusios su naujo maršruto atidarymu: pagalbos sumos dydis yra neatsiejamas nuo papildomų išlaidų, susidarančių pradedant veiklą, susijusių su naujo maršruto atidarymu arba reisų skaičiaus padidinimu, kurių oro vežėjas nebūtų patyręs vykdydamas įprastą veiklą. Šias išlaidas konkrečiai sudaro rinkodaros ir reklamos išlaidos pradiname etape, būtinos pristatant vartotojams naują maršrutą arba jos gali apimti įsikūrimo išlaidas, kurias patiria oro transporto bendrovė, atidarydama naują maršrutą tam tikrame regioniniame oro uoste, jei tai C ar D kategorijos oro uostas ir jei pagalba, skirta padengti tokias pat išlaidas, dar nebuvo gauta. Tačiau pagalba negali būti skiriama nuolatinėmis eksploatavimo išlaidomis, pavyzdžiui, lėktuvų nuomai ar nusidėvėjimui, degalams, ekipažų narių atlyginimams, oro uosto mokesčiams, keleivių maitinimui (angl. *catering*).

⁽¹⁾ Tai ypač susiję su perėjimu nuo sezoninio maršruto prie nuolatinio arba nuo ne kasdien vykdomo maršruto prie tokio, kuris būtų vykdomas bent kartą per dieną.

⁽²⁾ Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92.

⁽³⁾ Tokiai, kaip ji apibrėžta Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2408/92 2 straipsnio m punkte.

Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos turi atitikti realias išlaidas, kurių patiriama įprastomis rinkos sąlygomis.

- (f) Pagalbos dydis ir teikimo trukmė: laipsniškai mažėjanti pagalba gali būti teikiama ne daugiau kaip 3 metams. Pagalba gali padengti kasmet ne daugiau kaip 50 % tais metais patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 30 % patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų.

Maršrutams iš nepalankioje padėtyje esančių regionų, t. y. iš atokiausių Bendrijos regionų, regionų, minimų Sutarties 87 straipsnio 3 dalies a punkte ir regionų, kur gyventojų tankumas yra mažas, laipsniškai mažėjanti pagalba gali būti teikiama ne daugiau nei 5 metus. Pagalba gali padengti kasmet ne daugiau kaip 50 % tais metais patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų, o per visą pagalbos teikimo laiką – vidutiniškai 30 % patirtų reikalavimus atitinkančių išlaidų. Jei pagalba skiriama 5 metams, pirmuosius trejus metus gali būti padengiama 50 % reikalavimus atitinkančių išlaidų.

Visais atvejais bendrovei skirtos pagalbos veiklai pradėti teikimo laikotarpis turi būti kur kas trumpesnis už tą laikotarpį, per kurį ši bendrovė įsipareigoja vykdyti savo veiklą atitinkamame oro uoste, nurodytame būtiname verslo plane, minimame šių Gairių 79 dalies i punkte. Be to, pagalba turi būti nutraukta, kai tik pasiekiamas užsibrėžtas keleivių kiekis arba kai maršrutas tampa rentabilus, net jei tai atsitinka prieš pasibaigiant laikotarpiui, per kurį buvo numatyta teikti pagalbą.

- (g) Ryšys su maršruto vystymusi: pagalbos teikimas turi sietis su realiu pervežamų keleivių skaičiaus didėjimu. Siekiant išlaikyti skatinamąją pagalbos pobūdį ir išvengti nustatytos pagalbos ribos didinimo, vienetinė pagalbos suma vienam keleiviui turėtų, pavyzdžiui, laipsniškai mažėti realiai didėjant keleivių srautui.
- (h) Nediskriminuojantis pagalbos skyrimas: kiekviena viešoji institucija, numatanti bendrovei (tarpininkaujant oro uostui arba ne) teikti pagalbą naujam maršrutui atidaryti, apie savo ketinimus turi pranešti viešai, pakankamai anksti ir pakankamai plačiai, kad visos suinteresuotos oro transporto bendrovės galėtų pasiūlyti savo paslaugas. Šiame pranešime turi būti pateiktas maršruto aprašas, taip pat su pagalbos suma ir trukme susiję objektyvūs kriterijai. Turi būti laikomasi taisyklių ir principų, susijusių su viešaisiais pirkimais ir koncesijomis, kai jie yra taikytini.
- (i) Poveikis kitiems maršrutams ir verslo planas: kiekviena oro transporto bendrovė, siūlanti paslaugą viešajai institucijai, ketinančiai teikti pagalbą veiklai pradėti, dalyvaudama konkurse turi pateikti verslo planą, kuriame įrodoma, kad,

pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui, maršrutas bus naudojamas pakankamai ilgą laikotarpį. Viešoji institucija, prieš suteikdama pagalbą veiklai pradėti, turi atlikti naujojo maršruto poveikio konkuruojantiems maršrutams tyrimą.

- (j) Viešumas: valstybės prižiūri, kad kiekvienais metais būtų paskelbtas kiekvieno oro uosto sąrašas, kuriame būtų išvardyti remiami maršrutai, prie kiekvieno jų nurodant viešojo finansavimo šaltinį, pagalbą gavusią bendrovę, suteiktos pagalbos dydį ir maršrutu vežamų keleivių skaičių.
- (k) Apeliacija: be teisinių priemonių, numatytų Direktyvose 89/665/EEB ir 92/13/EEB⁽¹⁾, vadinamosiose direktyvose dėl viešųjų pirkimų, kai pastarąsias reikia taikyti, valstybių narių lygmeniu turi būti numatytos apeliacijos priemonės, turinčios padėti išvengti bet kokios diskriminacijos, kuri galėtų pasireikšti skiriant pagalbą.
- (l) Sankcijos: tuo atveju, jei oro vežėjas nevykdytų savo įsipareigojimų, kuriuos prisiėmė oro uosto atžvilgiu pagalbos suteikimo metu, turi pradėti veikti sankcijų mechanizmas. Pagalbos grąžinimo sistema arba vežėjo pradiniam etape pateikto užstato arešto sistema gali leisti oro uostui užsitikrinti, kad oro transporto bendrovė vykdys savo įsipareigojimus.
80. Kelių pagalbos rūšių sumavimas: pagalba veiklai pradėti negali būti sumuojama su kitomis pagalbos, skirtos maršruto eksploatavimui, rūšimis, pavyzdžiui, tam tikrai keleivių kategorijai skirta socialinio pobūdžio pagalba ar kompensacijomis už viešųjų paslaugų teikimą. Tokia pagalba taip pat negalės būti teikiama, jei maršrutas buvo skirtas vieninteliam vežėjui pagal Reglamento (EEB) Nr. 2408/92 4 straipsnį, ypač pagal jo 1 dalies d punktą. Atsižvelgiant į proporcingumo taisyklę, ji taip pat negalės būti sujungiamą su kita pagalba toms pačioms išlaidoms padengti, įskaitant ir tuos atvejus, kai pagalba suteikiama kitoje valstybėje.
81. Apie pagalbą veiklai pradėti turi būti pranešta Komisijai. Pastaroji kviečia valstybes nares pranešti ne tiek apie individualią pagalbą, kiek apie pagalbos veiklai teikimo sistemas, leidžiančias užtikrinti didesnę teritorinę sąglaudą. Komisija gali atskirai nagrinėti ir tokius pagalbos

⁽¹⁾ 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyva 89/665/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su peržiūros procedūrų taikymu sudarant viešojo prekių pirkimo ir viešojo darbų pirkimo sutartis, derinimo (OL L 395, 1989 12 30, p. 33). 1992 m. vasario 25 d. Tarybos direktyva 92/13/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių Bendrijos taisyklių taikymą viešųjų pirkimų tvarkai vandens, energetikos, transporto ir telekomunikacijų sektoriuose, suderinimo (OL L 76, 1992 3 23, p. 14).

ar pagalbos sistemos atvejus, kurie atitinka ne visus pirmiau minėtus kriterijus, bet dėl kurių galiausiai susidarytų panaši situacija.

6. ANKSTESNĖS NETEISĖTOS PAGALBOS GAVĖJAI

82. Jei pagalba, dėl kurios Komisija priėmė neigiamą sprendimą ir kuriame nustatyta, kad pagalba turi būti išieškota, imonei buvo neteisėtai suteikta, ir jeigu ji nebuvo išieškota pagal 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB Sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles⁽¹⁾, tai nagrinėjant bet kurią pagalbą oro uostui finansuoti ar pagalbą veiklai pradėti, įskaitant pagalbą kitoje valstybėje narėje, turi būti atsižvelgta į bendrą ankstesnės ir naujosios pagalbos poveikį ir į tai, kad ankstesnė pagalba nebuvo grąžinta⁽²⁾.

7. DERAMOS PRIEMONĖS PAGAL SUTARTIES 88 STRAIPSNIO 1 DALĮ

83. Atsižvelgdama į Sutarties 88 straipsnio 1 dalį, Komisija siūlo valstybėms narėms ne vėliau kaip iki 2007 m. birželio 1 d. pataisyti galimas šiose Gairėse aptariamą valstybės pagalbos tiekimo sistemas, siekiant jas suderinti. Valstybės narės kviečiamos iki 2006 m. birželio 1 d. raštu patvirtinti, kad jos pritaria šiems pasiūlymams.

84. Jei kuri nors valstybė narė iki šios datos raštu nepatvirtins savo sutikimo, Komisija pritaikys Reglamento (EB) Nr. 659/1999 19 straipsnio 2 dalį ir, prireikus, pradės šiame straipsnyje numatytą procedūrą.

8. TAIKymo DATA

85. Komisija taikys šias Gaires nuo jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos. Iki tos dienos Komisijai pranešta ir užregistruota pagalba bus nagrinėjama remiantis pranešimo metu galiojančiais kriterijais.

Kiekvienos pagalbos oro uostų infrastruktūroms finansuoti arba veiklai pradėti, suteiktos be Komisijos leidimo, taigi pažeidžiant Sutarties 88 straipsnio 3 dalį, suderinamumą su bendrąja rinka Komisija nagrinės remdamasi šiomis Gairėmis, jei pagalba buvo pradėta teikti po jų paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Kitais atvejais tokią pagalbą Komisija nagrinės remdamasi kriterijais, galiojančiais tuo metu, kai pagalba pradėta teikti.

86. Komisija informuoja valstybes nares ir suinteresuotąsias šalis, kad ji ketina per ketverius metus nuo šių Gairių įsigaliojimo dienos atlikti išsamų jų taikymo įvertinimą. Atsižvelgdama į tokio tyrimo rezultatus, Komisija gali šias Gaires iš dalies pakeisti.

⁽¹⁾ OL L 83, 1999 3 27, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais 2003 m. Stojimo sutartimi.

⁽²⁾ Byla C-355/95 P, *Textilwerke Deggendorf* prieš Komisiją, 1997 m. rink., p. I-2549.