



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 22.4.2016

C (2016) 2314 final

Tema: Valstybės pagalba SA. 40605 (2015/N) – Lietuva – Veiklos pradžios pagalba skrydžiams naujais maršrutais iš Lietuvos oro uostų vykdyti

Gerb. pone,

1. PROCEDŪRA

- (1) 2015 m. gruodžio 15 d. elektroniniu raštu Lietuvos institucijos pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV)¹ 108 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie pagalbos schemą, kurios tikslas – teikti paramą, skirtą naujoms keleivių vežimo oro transportu paslaugoms tarp Lietuvos ir kitų Europos bendrosios aviacijos erdvės (EBAE)² oro uostų pradėti teikti. Pranešimas užregistruotas numeriu SA.40605.
- (2) Gavusios 2016 m. vasario 15 d. Komisijos prašymą pateikti informacijos, Lietuvos institucijos 2016 m. kovo 17 d. pateikė papildomos informacijos.

¹ OL L 138, 2004 4 30.

² Žr. Tarybos ir Taryboje posėdžiavusių valstybių narių atstovų sprendimą 2006/682/EB dėl Europos bendrijos bei jos valstybių narių, Albanijos Respublikos, Bosnijos ir Hercegovinos, Bulgarijos Respublikos, Buvusiosios Jugoslavijos Respublikos Makedonijos, Islandijos Respublikos, Juodkalnijos Respublikos, Kroatijos Respublikos, Norvegijos Karalystės, Rumunijos, Serbijos Respublikos ir Jungtinių Tautų laikinosios administracijos misijos Kosove daugiašalio susitarimo dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės (EBAE) sukūrimo pasirašymo ir laikino taikymo (OL L 285, 2006 10 16, p. 1).

p. Linui LINKEVIČIUI
Užsienio reikalų ministerija
J. Tumo-Vaižganto g. 2
LT-01511 Vilnius
LIETUVOS RESPUBLIKA

2. PAGALBOS APIBŪDINIMAS

2.1. Aplinkybės

- (3) Lietuvos institucijų teigimu, Komisijos sprendimu byloje Nr. N521/2010 patvirtinta Lietuvos veiklos pradžios schema dėl suinteresuotųjų oro vežėjų trūkumo nebuvo įgyvendinta. Ta schema atitiko Bendrijos gairių dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti³ (toliau – 2005 m. Aviacijos gairės) nuostatas. Tose gairėse nustatytos su tinkamomis finansuoti išlaidomis susijusios sąlygos buvo griežtesnės už Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairėse⁴ (toliau – 2014 m. Aviacijos gairės) nustatytas sąlygas, todėl nė vienas oro vežėjas pagalbos paraiškos pagal schemą nepateikė.

2.2. Pagalbos tikslas

- (4) Pagalbą siūloma teikti pagal veiklos pradžios aviacijos sektoriuje pagalbos schemą, kurios tikslas – gerinant Lietuvos regionų pasiekiamumą ir didinant jų plėtros perspektyvas suteikti jiems grynosios ekonominės naudos.

2.3. Pagalbos forma ir tinkamos finansuoti išlaidos

- (5) Pagal siūlomą schemą keleivinio oro transporto bendrovės bus atrinktos konkurso tvarka ir joms bus suteiktas viešasis finansavimas skrydžiams naujais maršrutais, jungiančiais Lietuvos oro uostus su kitais EBAE oro uostais, pradėti vykdyti. Veiklos pradžios pagalba bus teikiama kaip tiesioginė dotacija keleivinio oro transporto bendrovėms, kurių pasiūlymai bus priimti.
- (6) Tinkamos finansuoti išlaidos – su naujais maršrutais Lietuvoje ir užsienyje susiję oro uostų mokesčiai. Veiklos pradžios pagalba gali būti teikiama ne ilgiau kaip trejus metus. Pagal schemą bendra trejus metus teikiamos pagalbos suma neturi viršyti 50 proc. oro uostų mokesčių, sumokėtų už konkrečiais maršrutais, dėl kurių pagal schemą teikiama pagalba, vykdomus skrydžius.

2.4. Reikalavimus atitinkantys Lietuvos oro uostai

- (7) Lietuvoje yra trys oro uostai, kuriuose teikiamos komercinės tarptautinio reguliaraus susisiekimo paslaugos: Vilniaus, Kauno ir Palangos.
- (8) Lietuvos teigimu, dvejus kalendorinius metus prieš pateikiant pranešimą vidutinis keleivių skaičius visuose trijuose oro uostuose nesiekė 3 mln.

1 lentelė. Metinis keleivių skaičius Lietuvos oro uostuose 2013 ir 2014 m.

Oro uostas	2014 m.	2013 m.	2013 ir 2014 m. vidurkis
Vilniaus oro uostas	2 942 670	2 661 869	2 802 269
Kauno oro uostas	724 314	695 509	709 911

³ OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

⁴ OL C 99, 2014 4 4, p. 3.

Oro uostas	2014 m.	2013 m.	2013 ir 2014 m. vidurkis
Palangos oro uostas	132 931	127 890	130 410

- (9) Nuo 2014 m. liepos 1 d. tris minėtus Lietuvos oro uostus pavesta valdyti vienai valstybės įmonei „Lietuvos oro uostai“ (toliau – LOU).
- (10) Veiklos pradžios pagalbos skrydžiams naujais maršrutais vykdyti schema bus taikoma visiems trims oro uostams. Pagalbos schema nebus taikoma Šiaulių oro uostui – daugiausia kariniais tikslais naudojamam aerodromui.
- (11) Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų pasiekiamumo zonos grindžiamos toliau pateikiamais atstumais tarp kiekvieno iš tų oro uostų ir kitų šiuo metu regione veikiančių komercinių keleivinių oro uostų, įskaitant kaimyninėje Latvijoje esantį Rygos oro uostą, ir kelionės sausumos transportu iš vieno oro uosto į kitą laiką.

2 lentelė. Atstumai tarp Lietuvos oro uostų ir Rygos oro uosto (artimiausio už Lietuvos teritorijos ribų esančio ES oro uosto) ir kelionės iš vieno oro uosto į kitą laikas

Oro uostai	Atstumas sausuma (km)	Kelionės laikas
Vilnius–Kaunas	100	1 val. 25 min.
Vilnius–Palanga	330	3 val. 40 min.
Vilnius–Ryga	310	3 val. 55 min.
Kaunas–Palanga	148	2 val. 35 min.
Kaunas–Ryga	275	3 val. 50 min.
Palanga–Ryga	270	3 val. 35 min.

- (12) Artimiausias Lenkijoje veikiantis tarptautinis oro uostas – Varšuvos oro uostas – yra daugiau kaip už 400 km nuo artimiausio Lietuvos oro uosto. Talino oro uostas yra dar toliau – už maždaug 600 km nuo Lietuvos oro uostų.
- (13) Artimiausi už ES ribų esantys tarptautiniai Minsko (Baltarusija) ir Kaliningrado (Rusija) oro uostai yra atitinkamai už 190 ir 270 km nuo artimiausių Lietuvos oro uostų, tačiau, atsižvelgiant į nenuspėjamą kelionės laiką ir su ES išorės sienos kirtimu susijusius administracinius formalumus, tie oro uostai iš tiesų retai pasirenkami kaip alternatyva Lietuvos oro uostams.
- (14) Baltijos valstybėse kol kas nėra greitųjų geležinkelių jungčių. Jungties *Rail Baltica* – vieno iš prioritetinių TEN-T programoje numatytų ES projektų – statybos darbus planuojama pradėti 2020 m. Jungties maršrutu Talinas–Ryga–Kaunas statybos darbus planuojama baigti 2025 m. (t. y. po to, kai pagal schemą, apie kurią pranešta⁵, bus išmokėtos paskutinės išmokos), o jungties su Varšuva – 2030 m. Bet kuriuo atveju veiklos pradžios pagalba dėl oro transporto maršrutų

⁵ Kitaip tariant, minėtą geležinkelio jungtį planuojama baigti po to, kai pasibaigs šešerių metų schemos įgyvendinimo laikotarpis, ir net po to, kai bus išmokėta paskutinė galima išmoka (t. y. praėjus devyneriems metams po schemos įsigaliojimo).

tarp Kauno ir miestų, kurie bus sujungti jungtimi *Rail Baltica*, nebus teikiama, nes, be kita ko, skrydžiai tokiais maršrutais (Kaunas–Talinas, Kaunas–Ryga ir Kaunas–Varšuva) jau vykdomi, o pagal schemą bus remiami tik skrydžiai naujais maršrutais.

2.5. Reikalavimus atitinkančios oro transporto bendrovės

- (15) Pagalba bus teikiama keleivių vežimo paslaugas teikiantiems oro vežėjams, turintiems valstybės narės pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių⁶ išduotą galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti.
- (16) Pagalba bus teikiama konkurso tvarka pasirinktoms oro transporto bendrovėms. Konkurse gali dalyvauti visos – tiek didelės, tiek mažos – oro transporto bendrovės. Numatomas pagal schemą teikiamos pagalbos gavėjų skaičius – nuo 11 iki 50.

2.6. Reikalavimus atitinkantys maršrutai

- (17) Pagal siūlomą schemą veiklos pradžios pagalbą konkrečiu maršrutu skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms bus galima teikti tik jei siūlomos oro susisiekimo paslaugos:
- (i) siūlomu maršrutu tarp dviejų oro uostų dar nėra teikiamos,
 - (ii) nebuvo teikiamos 12 mėnesių iki numatomos naujų paslaugų teikimo pradžios datos,
 - (iii) remiantis oro transporto bendrovių prieš paskelbiant konkursą pateiktais pranešimais, nenumatomos teikti kitus 12 mėnesių.
- (18) Pagalba nebus skiriama dėl maršrutų, kurie iš tiesų nėra nauji maršrutai, bet jau aptarnaujami maršrutai, kuriais norima dažniau vykdyti skrydžius.
- (19) Be to, pagalbos neplanuojama teikti tuo atveju, kai oro transporto bendrovė savanoriškai arba įmonės „Lietuvos oro uostai“ prašymu pakeičia maršruto į Lietuvą arba iš jos Lietuvos išvykimo arba atvykimo oro uostą.

2.7. Schemos valdymas, konkurso ir atrankos procedūros

- (20) Priėmus veiklos taisykles, už schemos įgyvendinimą ir veikimą bus atsakinga Susisiekimo ministerija (toliau – Ministerija).
- (21) Ministerijos funkcijas, susijusias su praktiniu schemos įgyvendinimu, gali būti pavesta atlikti LOU. Šiuo atveju Ministerija ir LOU pasirašys susitarimus dėl biudžeto lėšų naudojimo, kuriais bus užtikrintas griežtas šio sprendimo nuostatų laikymasis.
- (22) Pagal schemą numatytos dvi su viešinimo ir atrankos procedūra susijusios galimybės: pagalbą teikianti institucija nurodys konkrečius maršrutus, dėl kurių oro transporto bendrovės galės teikti paraiškas, arba oro transporto bendrovės pagalbą teikiančiai institucijai galės teikti savo nuožiūra pasirinktų ir schemos reikalavimus atitinkančių maršrutų pasiūlymus.

⁶ OL L 293, 2008 10 31, p. 3–20.

- (23) Prioritetiniai tiksliniai maršrutai – maršrutai, Lietuvos nustatyti kaip prioritetiniai dėl jų teikiamos ypač didelės makroekonominės naudos.
- (24) Oro transporto bendrovės naujų maršrutų pasiūlymus savo iniciatyva gali teikti ir nepaskelbus konkurso. Gavusi pasiūlymą ir manydama, kad jis atitinka makroekonominės naudos kriterijų, pagalbą teikianti institucija paskelbs kvietimą pareikšti susidomėjimą nacionalinėje ir tarptautinėje spaudoje, taip pat *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (panašiai kaip maršrutų, dėl kurių institucijos tiesiogiai siūlo veiklos pradžios pagalbą, atveju).
- (25) Kvietime teikti maršrutų pasiūlymus bus pateikta ši su veiklos pradžios pagalbos schema susijusi informacija:
- a) schemos tikslai ir reikalavimus atitinkančių maršrutų nustatymo taisyklės;
 - b) siūlomas maršrutas (-ai) ir pasiūlymo įgyvendinimo tvarkaraštis;
 - c) iš pareiškėjų reikalaujama pateikti informacija;
 - d) vertinimo procedūros, įskaitant konkuruojančių pasiūlymų atveju taikysimą pasiūlymų eiliškumo nustatymo metodą, apžvalga;
 - e) ginčų nagrinėjimo procedūros apžvalga.
- (26) Konkurso skelbime bus visada numatoma pakankamai laiko atsakymams pateikti: šis laikotarpis jokių atveju nebus trumpesnis nei vienas kalendorinis mėnuo.
- (27) Teikdamas duomenis, oro transporto bendrovės kartu privalo pateikti *ex ante* verslo planą. Į tokį verslo planą reikėtų, *inter alia*, įtraukti šią informaciją:
- pagrindinę priežastį, lėmusią maršruto pasirinkimą (t. y. kokias rinkas juo siekiama aptarnauti, pvz., teikiant tiesioginio susisiekimo, tolesnių jungiamųjų skrydžių paslaugas, paslaugas verslo atstovams ar turistams, siūlant atvykstanuosius ar išvykstanuosius skrydžius);
 - su maršrutu susijusią informaciją apie: i) aptarnaujamus oro uostus; ii) atstumus tarp dviejų oro uostų; iii) kelionės laiką naudojant skirtingų rūšių transporto priemones; iv) siūlomų oro susisiekimo paslaugų teikimą; v) orlaivių tipą; vi) pasiekiamumo zonos dydį;
 - paaiškinimą, kodėl manoma, kad laikotarpiu, kuriam prašoma finansavimo, maršrutas komerciniu požiūriu nebus perspektyvus;
 - duomenis, pagrindžiančius keleivių skaičiaus prognozes kiekvienais verslo plane numatytais metais.
- (28) Iš verslo plano turi būti aiškiai matoma, kad pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui, kuris negali trukti ilgiau kaip trejus metus nuo skrydžių konkrečiu maršrutu vykdymo pradžios, maršrutas iš esmės taps pelningas. Maršruto verslo plano neparengusi oro transporto bendrovė turi pagalbą teikiančiai institucijai pateikti neatšaukiamą įsipareigojimą vykdyti skrydžius maršrutu bent tokį laikotarpį, kokį ji gavo veiklos pradžios pagalbą.
- (29) Jei įvertinus gautus pasiūlymus sudaryti sutartį bus pasiūlyta vienam oro vežėjui, o kitas praneš apie susisiekimo paslaugų teikimą tarp tos pačios poros miestų be finansavimo, sutartis pagal schemą nebus sudaryta.

2.8. Pagalbos sumavimas

- (30) Lietuvos institucijos tiek konkurso skelbimuose, tiek su pagalbą gausiančiomis oro transporto bendrovėmis galiausiai pasirašysimose sutartyse ketina nustatyti, kad siūloma pagalba negali būti sumuojama su kitų rūšių valstybės pagalba (įskaitant kitoje EBAE valstybėje skiriamas pagalbos išmokas) skrydžiams tuo

pačiu maršrutu vykdyti.

- (31) Lietuvos institucijos pagal siūlomą schemą reikalaus, kad visi paraiškas skirti finansavimą teikiantys pareiškėjai pateiktų deklaraciją dėl kitos valstybės pagalbos. Taip siekiama nustatyti, ar buvo pateikta viešojo finansavimo iš kitų šaltinių paraiškų arba ar toks finansavimas buvo užtikrintas. Jei kita pagalba buvo suteikta, bus apskaičiuotas tikslus pagalbos intensyvumas, o pagal siūlomą schemą teikiamos pagalbos intensyvumas bus atitinkamai sumažintas iki didžiausio leidžiamo intensyvumo (50 proc. oro uosto mokesčių).

2.9. Nacionalinis teisinis pagrindas

- (32) Nacionalinis teisinis pagalbos, apie kurią pranešta, teikimo pagrindas – Vyriausybės 2013 m. kovo 13 d. nutarimas Nr. 228⁷.

2.10. Biudžetas ir schemos įgyvendinimo trukmė

- (33) Schema įgyvendinama šešerius metus. Sutartims, kurios bus sudarytos per minėtą šešerių metų laikotarpį⁸, siūlomas biudžetas sudaro 26,1 mln. EUR; išmokos bus toliau mokamos ne ilgiau kaip trejus metus nuo paskutinės sutarties sudarymo dienos.

2.11. Skaidrumas ir ataskaitos

- (34) Pagalbą teikianti institucija per tris mėnesius nuo finansinių metų pabaigos parengs metinę kiekvienų finansinių metų ataskaitą, o jos kopiją Ministerija pateiks Komisijai.
- (35) Ministerija savo svetainėje paskelbs šią su schema susijusią informaciją:
- (a) visą patvirtintos pagalbos schemos tekstą;
 - (b) įgyvendinimo nuostatas;
 - (c) pagalbą teikiančios institucijos pavadinimą;
 - (d) informaciją apie maršrutą (-us), dėl kurio (-ių) teikiama pagalba;
 - (e) atskirų pagalbos gavėjų pavadinimus, pagalbos kiekvienam gavėjui suteikimo formą, pagalbos sumą, jos suteikimo datą, įmonės rūšį (MVI / didelė įmonė), regioną, kuriame gavėjas yra įsikūręs (NUTS II lygmeniu).
- (36) Tokia informacija turi būti skelbiama priėmus kiekvieną sprendimą suteikti pagalbą, ją Ministerija laikys bent dešimt metų ir ji be apribojimų bus prieinama plačiąjai visuomenei. Ministerijos registruose bus laikoma visa informacija, kurios reikia galimoms *ex post* patikroms, kaip laikytasi suderinamumo sąlygų,

⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012–2016 metų programos įgyvendinimo prioritetinė priemonė 258 „Skatinti tiesioginių skrydžių kryptių plėtrą ir aviakompanijų pritraukimą į Lietuvos oro uostus“, patvirtinta 2013 m. kovo 13 d. nutarimu Nr. 228 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012–2016 metų programos įgyvendinimo prioritetinių priemonių patvirtinimo“.

⁸ Paramos veiklai naujais maršrutais iš Vilniaus oro uosto ir (arba) į jį pradėti teikimo trukmė atsižvelgiant į eismo tendencijas gali būti sutrumpinta.

atlikti ir kuri apima informaciją apie finansuoti tinkamas išlaidas, didžiausią leidžiamą pagalbos intensyvumą ir pagalbos gavėjų atrankos procedūrą.

2.12. Konfidenciali informacija

- (37) Lietuvos institucijos patvirtino, kad šiame pranešime konfidencialios informacijos nėra.

3. PAGALBOS ĮVERTINIMAS

3.1. Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

- (38) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- (39) Visi SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi kartu. Todėl siekiant nustatyti, ar pagalba, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, turi būti tenkinamos visos minėtos sąlygos. Tai reiškia, kad finansinė parama turėtų:
- (a) būti teikiama valstybės arba iš jos išteklių ir būti priskiriama valstybei,
 - (b) būti naudinga tam tikroms įmonėms arba skatinti tam tikrų prekių gamybą,
 - (c) iškraipyti arba galėti iškraipyti konkurenciją,
 - (d) daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.
- (40) Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei. Pagalba, apie kurią pranešta, yra susijusi su Lietuvos institucijų teikiamu finansavimu, todėl ji teikiama iš valstybės išteklių ir yra priskirtina valstybei.
- (41) Atrankusis ekonominis pranašumas. Pagal siūlomą schemą Lietuvos institucijų atrinktomis oro transporto bendrovėms bus skiriamos dotacijos iš valstybės išteklių, siekiant padengti dalį pradedant teikti naujas paslaugas patiriamų išlaidų. Nagrinėjamos subsidijomis sumažinant pagalbos gavėjų išlaidas, kurias jie paprastai patiria plėsdami savo veiklą, pagalbos gavėjams bus suteiktas konkurencinis pranašumas prieš kitus liberalizuotų ES keleivinio oro susisiekimo rinkų veiklos vykdytojus. Viešasis finansavimas skiriamas tam tikroms reikalavimus atitinkančioms oro transporto bendrovėms, neįtraukiant konkurentų, todėl jis yra atrankus.
- (42) Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai. Jei valstybės narės teikiama pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitomis Sąjungos vidaus prekybos srityje konkuruojančiomis įmonėmis, šios įmonės turi būti laikomos patiriančiomis tos pagalbos poveikį⁹. Užtenka, kad konkurencijai atvirose rinkose pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis¹⁰. Lietuvos institucijų parama naujoms oro susisiekimo paslaugoms teikti iškraipo arba gali iškraipyti oro transporto bendrovių tarpusavio konkurenciją ir daro poveikį valstybių narių

⁹ Žr., visų pirma, Sprendimo *Philip Morris v Commission*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 punktą; Sprendimo *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21 punktą ir Sprendimo *Italy v Commission*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44 punktą.

¹⁰ Sprendimas *Het Vlaamse Gewest v Commission*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

tarpusavio prekybai, nes oro transporto paslaugos yra visiškai liberalizuotos vidaus rinkoje, kurioje tarpusavyje konkuruoja daugelis įvairių valstybių narių įmonių.

- (43) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad schema, apie kurią pranešta, yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Pranešusios Komisijai apie planuojamą teikti pagalbą ir jos nesuteikusios tol, kol negavo Komisijos patvirtinimo, Lietuvos institucijos laikėsi Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytos neveikimo pareigos.

3.2. Pagalbos suderinamumas su vidaus rinka

- (44) Komisija, atsižvelgdama į 2014 m. Aviacijos gaires, išnagrinės siūlomos schemos suderinamumą su vidaus rinka.
- (45) Gairių 138–155 punktuose nustatytos kelios kartu taikomos sąlygos, kurios turi būti įvykdytos, kad skrydžius naujais maršrutais pradedančioms teikti oro transporto bendrovėms teikiama veiklos pradžios pagalba pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą būtų laikoma suderinama su vidaus rinka.

a) Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas.

- (46) Gairėse nustatyta:

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

a) didina Sąjungos piliečių judumą ir gerina susisiekimą su regionais, nes naudojant tokios pagalbos lėšas pradedami 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.“

- (47) Komisija pažymi, kad pagalbą ketinama teikti siekiant paskatinti oro transporto bendrovės pradėti skrydžius naujais maršrutais iš Lietuvos oro uostų, kuriuose metinis keleivių srautas yra mažesnis kaip 3 mln. keleivių¹¹, į kitas EBAE paskirties vietas. Schemos tikslas – gerinant susijusių regionų pasiekiamumą, suteikti grynosios ekonominės naudos.
- (48) (14) konstatuojamoje dalyje nustatyta, kad teikiant paslaugas subsidijuojamais naujais oro maršrutais, susisiekimo greitaisiais traukiniais paslaugos nebus dubliuojamos, nes schemos įgyvendinimo laikotarpiu jos dar nebus teikiamos. Be to, (11)–(13) konstatuojamosiose dalyse nustatyta, kad, teikiant paslaugas subsidijuojamais maršrutais, nebus dubliuojamos iš toje pačioje pasiekiamumo

¹¹ T. y. iš oro uostų, kuriuose per dvejus finansinius metus, einančius prieš metus, kuriais pranešta apie pagalbą, apskaičiuotas nurodytas faktinis vidutinis metinis keleivių srautas. Šis ribinis dydis nustatomas skaičiuojant į vieną pusę skrendančius keleivius. Tai reiškia, kad keleivis, pvz., skrendantis iš oro uosto ir atgal į jį, būtų skaičiuojamas du kartus. Tai taikoma pavieniams maršrutams (žr. gairių 94 išnašą).

zonoje esančių oro uostų šiuo metu teikiamos oro susisiekimo paslaugos:

- Lietuvos oro uostus ne tik valdo ta pati oro uostų valdymo įmonė, bet juos skiria daug didesnis atstumas, nei tas, kuriuo remiantis paprastai nustatomos oro uosto pasiekiamumo zonos ribos (pagal gaires šios zonos ribos nuo oro uosto yra maždaug 100 km atstumu arba atstumu, kuris kitos rūšies transporto priemone įveikiamas per maždaug 60 min.);
- artimiausias už Lietuvos teritorijos ribų esantis ES tarptautinis (Rygos) oro uostas yra daugiau kaip už 270 km nuo Lietuvos oro uostų, kuriems taikoma schema.

(49) Dėl šių priežasčių gali būti laikoma, kad siūloma pagalba padeda siekti tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo.

b) *Valstybinės intervencijos būtinybė.*

(50) Gairėse nustatyta:

„141. Sąlygos, kuriomis mažesni oro uostai plėtoja savo paslaugas, dažnai būna ne tokios palankios kaip didžiausių Sąjungos 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. keleivių¹², su kitu Bendrosios aviacijos erdvės oro uostu.

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.“

(51) Kaip minėta, parama galės būti teikiama tik skrydžiams maršrutais į Lietuvos oro uostus, kuriuose metiniai keleivių srautai yra mažesni kaip 3 mln. keleivių, arba iš jų ir tik susisiekimui su EBAE paskirties vietomis. Lietuvos institucijų taikomas keleivių skaičiaus apskaičiavimo metodas atitinka gairėse nustatytą metodą, įskaitant į vieną pusę skrendančių keleivių apskaičiavimo taisyklę. Taigi ši sąlyga yra tenkinama.

c) *Valstybės pagalbos kaip politikos priemonės tinkamumas.*

(52) Gairėse nustatyta:

„146. Valstybės narės 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

¹² Dviejų finansinių metų, einančių prieš metus, kuriais pranešta apie pagalbą arba (pagalbos, apie kurią nepranešta, atveju) ji faktiškai suteikta arba išmokėta, faktinis vidutinis metinis keleivių srautas. Keleivių srautams naujai pastatytame keleiviniame oro uoste apskaičiuoti turėtų būti atsižvelgiama į dvejus finansinius metus nuo komercinio keleivinio oro susisiekimo paslaugų teikimo pradžios numatomą vidutinį metinį keleivių srautą. Šis ribinis dydis nustatomas skaičiuojant į vieną pusę skrendančius keleivius. Tai reiškia, kad keleivis, pvz., skrendantis iš oro uosto ir atgal į jį, būtų skaičiuojamas du kartus. Tai taikoma pavieniems maršrutams.

vidaus rinka, jeigu naudojant kitas mažiau rinką iškraipiančias politikos priemones ar pagalbos priemones galima pasiekti tą patį tikslą.

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 įsipareigoti oro uostui vykdyti skrydžius maršrutu bent tiek laiko, kiek trunka laikotarpis, kuriuo jos gavo veiklos pradžios pagalbą.“

- (53) Kaip paaiškinta pirmiau, Lietuvos institucijos šį paramos metodą pasirinko taikyti po to, kai nepavyko įgyvendinti anksčiau pagal 2005 m. Aviacijos gaires patvirtintos (N521/2010) veiklos pradžios pagalbos schemos, nes paaiškėjo, kad jos pagrindiniai reikalavimai buvo per griežti, kad paskatintų oro transporto bendroves teikti paraiškas. Visų pirma, paaiškėjo, kad anksčiau patvirtintos pagalbos schemos, pagal kurią buvo numatytas tik dalinis rinkodaros išlaidų (išlaidų, kurios yra akivaizdžiai mažesnės už oro uostų mokesčius) subsidijavimas, neužtenka, kad būtų pasiektas tikslas pagerinti Lietuvos regionų pasiekiamumą. Todėl Komisija mano, kad Lietuva pasirinko tinkamą politikos priemonę.
- (54) Rengdamos konkursą, Lietuvos institucijos reikalauja, kad paraiškas teikiančios oro transporto bendrovės pateiktų kiekvieno maršruto *ex ante* verslo planą, iš kurio turi būti matoma, kad pasibaigus pagalbos teikimo laikotarpiui ir bet kuriuo atveju per trejus metus konkretus maršrutas taps pelningas. Kita vertus, jeigu verslo planas nebus parengtas, oro transporto bendrovė turės oro uostui neatšaukiamai įsipareigoti vykdyti skrydžius maršrutu bent tiek laiko, kiek trunka laikotarpis, kuriuo ji gavo veiklos pradžios pagalbą.
- (55) Taigi ši sąlyga yra tenkinama.

d) Skatinamojo poveikio buvimas.

- (56) Gairėse nustatyta:

„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 pradėdami iki paraiškos gauti pagalbą pateikimo pagalbą teikiančiai institucijai, skirta individuali veiklos pradžios pagalba bus laikoma nesuderinama su vidaus rinka.“

- (57) Atsižvelgiant į tai, kad jokia oro transporto bendrovė skrydžių šiais maršrutais šiuo metu nevykdo, paskutiniu metu nevykdė ir neplanuoja vykdyti, tikėtina, kad oro transporto bendrovių ekonominės veiklos mastas susijusiamame oro uoste nesuteikus pagalbos nepadidėtų.
- (58) Be to, paraiškas teikiančios oro transporto bendrovės pateiktuose verslo planuose paaiškina, kodėl maršrutas laikotarpiu, kuriam prašoma finansavimo, nėra komerciniu požiūriu perspektyvus.

- (59) Galiausiai, pagalba nebus teikiama tuo atveju, jei skrydžiai nauju maršrutu bus pradėti vykdyti prieš pateikiant pagalbos paraišką.
- (60) Dėl šių priežasčių gali būti laikoma, kad siūloma pagalba daro skatinamąjį poveikį.

e) Pagalbos sumos proporcingumas (pagalba sumažinta iki būtino 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.“

- (61) Pagal siūlomą schemą teikiamos pagalbos intensyvumas bus ne didesnis kaip 50 proc. oro uosto mokesčių, patiriamų vykdant skrydžius susijusiu nauju maršrutu. Siūloma pagalba dėl naujo maršruto turi būti teikiama ne ilgiau kaip trejus metus. Taigi šios sąlygos yra laikomasi.

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.“

- (62) Schemos taikymo laikotarpiu greitųjų traukinių jungtis regione nebus naudojama, o vienas Lietuvos oro uostas yra už kito oro uosto pasiekiamumo zonos ribų ir jie yra dar toliau nuo kitų ES oro uostų, todėl netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai bus išvengta.
- (63) Be to, pagalbos teikimo reikalavimus atitinka tik tikrai nauji maršrutai, dėl kurių jau esamais maršrutais iš kitų Lietuvos oro uostų skrendantys keleiviai šių maršrutų neatsisakys.
- (64) Lietuvos valdžios institucijos numatė pakankamai laiko, kad vykstant konkurso procedūrai bet kuri trečioji šalis, mananti, kad siūlomo maršruto subsidijavimas jai galėtų turėti neigiamą poveikį, galėtų pareikšti savo nuomonę.
- (65) Atsižvelgiant į reikalavimą apie ketinamą teikti pagalbą pranešti pakankamai plačiai, kvietimai pareikšti susidomėjimą bus skelbiami nacionalinėje ir tarptautinėje spaudoje, taip pat ES oficialiajame leidinyje.
- (66) Lietuvos institucijos įsipareigoja užtikrinti, kad veiklos pradžios pagalbos nebūtų galima derinti su kitų rūšių valstybės pagalba skrydžiams tuo pačiu maršrutu

vykdyti. Taigi ši sąlyga yra tenkinama.

- (67) Dėl šių priežasčių gali būti laikoma, kad teikiant siūlomą pagalbą bus išvengta netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir prekybai.

3.2.1. Sumavimas

- (68) Gairių 158–159 punktuose nustatyti su valstybės pagalbos sumavimu susiję kriterijai:

„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 Sąjungos.

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

- (69) Lietuvos institucijos užtikrins, kad siūloma pagalba negalėtų būti derinama su kitų rūšių valstybės pagalba, įskaitant kitoje valstybėje narėje teikiamą pagalbą, skrydžiams tuo pačiu maršrutu vykdyti. Todėl turėtų būti užtikrinta, kad nebūtų viršytas veiklos pradžios pagalbos schemoms taikomas didžiausias 50 proc. pagalbos intensyvumas.

3.2.2. Skaidrumas

- (70) Lietuvos institucijos patvirtino, kad jos laikysis gairių 8.2 skirsnyje nurodytos skaidrumo prievolės – paskelbti išsamią informaciją apie suteiktą pagalbą. Visų pirma, atsakingoji Ministerija savo svetainėje pateiks šią su schema susijusią informaciją: visą patvirtintos pagalbos schemos tekstą, jos įgyvendinimo nuostatas, pagalbą teikiančios institucijos duomenis, informaciją apie maršrutą (-us), dėl kurio (-ių) teikiama pagalba, ir išsamius atskirų pagalbos gavėjų duomenis.

3.3. Išvada

- (71) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad gairėse nustatytų veiklos pradžios pagalbos suderinamumo kriterijų laikomasi ir pagalbos schema, apie kurią pranešta, yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

4. SPRENDIMAS

Komisija nusprendė nereikšti prieštaravimų dėl pagalbos, remdamasi tuo, kad ji yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

Lietuvos institucijos patvirtino, kad šiame sprendime nėra trečiosioms šalims neatskleistinos konfidencialios informacijos, todėl visas rašto tekstas originalo kalba bus paskelbtas interneto svetainėje

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Pagarbiai

Komisijos vardu

Margrethe Vestager

Komisijos narė

