



EUROPOS KOMISIJA

GENERALINIS SEKRETORIATAS

Europos Sąjunga
Europos Sąjungoje

2011 -03- 31

Gaun. rašto Nr. 1-510

Briuselis,
SG-Greffe (2011) D/

31 2011
5219

A.U.
V. Veitas

LIETUVOS RESPUBLIKOS NUOLATINEI
ATSTOVYBEI PRIE EUROPOS
SAJUNGOS
Rue Belliard, 41-43

1040 - Bruxelles

Dėl: Valstybės Pagalbos Nr. N 521/2010 - Lietuva

Generalinis sekretoriatas maloniai Jūsų prašo prie šio lydraščio pridėdamą Komisijos sprendimą, kurio tema nurodyta aukščiau, perduoti Užsienio reikalų ministrui.

Generalinės sekretorės vardu,

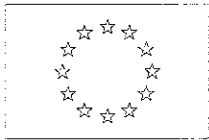

Karl VON KEMPIS

Priedai: K(2011)2078 galutinis

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / Europese Commissie, B-1049 Brussel - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11.
Office: BERL 8/384. Telephone: direct line (32-2) 296.88.09. Fax: (32-2) 292.07.94.

http://ec.europa.eu/dqs/secretariat_general/

E-mail: karl.von-kempis@ec.europa.eu



Briuselis,
K(2011)2078 galutinis

**Dėl Valstybės pagalbos Nr. N 521/2010 – Lietuva
Pagalbos Lietuvos regioninių oro uostų veiklai pradėti schema**

Gerb. Ministre,

I PROCEDŪRA

1. 2010 m. lapkričio 12 d. elektroniniu pranešimu pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį Lietuvos institucijos pranešė Komisijai apie minėtą pagalbos priemonę. 2011 m. sausio 3 d. raštu Komisija paprašė paaiškinti tam tikrus šios priemonės aspektus. 2011 m. sausio 31 d. ir 2011 m. vasario 22 d. raštuose Lietuvos valdžios institucijos pateikė Komisijai prašomą informaciją.

II PRIEMONĖS APIBŪDINIMAS

2. *Aplinkybės.* Lietuvoje yra trys oro uostai, kuriuose vykdomi tarptautiniai reguliarūs komerciniai skrydžiai: Vilniaus, Kauno ir Palangos. Dar yra Šiaulių oro uostas – karinis aerodromas, kuriame šiuo metu teikiamos ir tam tikros komercinės krovinių gabenimo ir bendrosios aviacijos paslaugos. Vilniaus tarptautinis oro uostas priskiriamas C – didelių regioninių oro uostų (nuo 1 iki 5 mln. keleivių per metus¹) – kategorijai, o Kauno, Palangos ir Šiaulių oro uostai priklauso D – mažų regioninių uostų (mažiau kaip 1 mln. keleivių per metus) – kategorijai, kaip apibrėžta Bendrijos gairėse dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti (toliau – 2005 m. gairės)².

¹ Pagal naujausią ir optimistinį Vilniaus oro uosto vertinimą, darant prielaidą, kad pagalbos veiklai pradėti schema veikia, tikimasi, kad iki 2020 m. reguliariais skrydžiais naudosis 3,3 mln. keleivių per metus.

² OL C 312, 2005 12 9, p. 1.

Audronius AŽUBALIS
Užsienio Reikalų Ministerija
J. Tumo-Vaižganto g. 2
LT-01511 Vilnius
LIETUVOS RESPUBLIKA

3. Atsižvelgiant į atstumą tarp regione veikiančių komercinių keleivių oro uostų, įskaitant kaimyninės Latvijos oro uostus, ir kelionės iš vieno į kitą trukmę, aišku, kad Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų veiklos zonos nesutampa su Rygos oro uosto veiklos zona. Be to, Lenkijoje veikiantys oro uostai taip pat per toli nuo valstybės sienos, kad galėtų būti tinkama alternatyva.

Oro uostų poros	Atstumas žeme	Kelionės (automobiliu) trukmė
Vilnius–Kaunas	100 km.	1 val.25 min.
Vilnius–Palanga	330 km.	3 val. 40 min.
Vilnius–Ryga	310 km.	3 val. 55 min.
Kaunas–Palanga	245 km.	2 val. 35 min.
Kaunas–Ryga	275 km.	3 val. 50 min.

4. Šiuo metu Lietuvos oro uostų susisiekimas su kitomis ES šalimis menkas. Todėl Lietuvos institucijos siūlo sudaryti maršrutų plėtros schemą (toliau – MPS), pagal kurią, teikiant pagalbą veiklai pradėti, būtų plėtojami nauji maršrutai arba reisai.
5. Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktą visa Lietuva priskiriama palankių sąlygų neturinčių regionų, kuriems gali būti teikiama regioninė pagalba, kategorijai.
6. *Biudžetas.* Numatomas metinis priemonės biudžetas – 10 mln. LT (2,9 mln. EUR), o bendras 10 metų programos biudžetas – 100 mln. LT (29 mln. EUR).
7. *Tinkamos finansuoti išlaidos.* Tinkamos finansuoti išlaidos glaudžiai susijusios su papildomomis išlaidomis, kurias oro vežėjas patiria pradėdamas naują reisą ir kurių jam neteks patirti vykdant įprastą veiklą. Tinkamomis finansuoti laikomos rinkodaros ir reklamos išlaidos, patiriamos iš pradžių reklamuojant naują reisą, įdiegimo išlaidos, kurias regioniniame oro uoste oro transporto bendrovė patiria siekdama pradėti naują maršrutą, ir kt.
8. Tinkamomis nelaikomos ir pagal šią schemą nebus remiamos įprastos oro transporto bendrovės veiklos, kaip antai orlaivio nuomos arba amortizacijos, kuro, įgulos atlyginimų, aviacijos mokesčių ar maitinimo, išlaidos.
9. *Tinkami pagalbos gavėjai.* Pagalba teikiama oro vežėjams, turintiems galiojančią veiklos licenciją, valstybės narės išduotą taikant Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo.
10. *Tinkami finansuoti maršrutai.* Pagalba gali būti teikiama ES vidaus maršrutams.
11. Sutartys pagal MPS sudaromos tik dėl naujų maršrutų tarp miestų, tarp kurių nėra susisiekimo, porų arba dėl papildomų skrydžių esamais maršrutais, jei jie atitinka naujiems maršrutams keliamus reikalavimus. Be to, sutartys pagal MPS nesudaromos atgaline data, jei maršrutas jau paskelbtas. Jei oro transporto bendrovė siūlys padidinti esamų reisų skaičių, bus remiami tik papildomi maršrutai.

12. Gali būti remiamas maršrutas, teikiantis įrodomos makroekonominės naudos tik tam tikrą sezoną (pvz., vasarą), tačiau tokiu atveju parama skiriama tik tuo sezonu, kai šis maršrutas teikia įrodomos makroekonominės naudos.
13. Įrodomos makroekonominės naudos kriterijus reikalauja, kad siūlomos naujos paslaugos nauda būtų kiekybiškai didesnė už siūlomas investicijas. Kiekybiškai įvertinama nauda gali būti:
 - a. tiesioginis, netiesioginis ir susijęs užimtumas aviacijos srityje (oro uostai, oro transporto bendrovės ir t. t.) ir papildoma ekonominė vertė (PEV, nurodoma EUR);
 - b. užimtumas turizmo srityje ir PEV dėl dažnesnių nakvynių viešbučiuose ir didesnių sumų, kurias išleidžia laisvalaikio ir darbo tikslais atvykę svečiai;
 - c. kiekybiškai įvertinama nauda vartotojams ir geresnės sąlygos verslui (pvz., sutaupyta laikas, kelionės išlaidos ir t. t.).
14. Parama pagal MPS neteikiama naujam reisui, kurio metu skrydžiai perkeliama iš vieno Lietuvos ar Latvijos oro uosto į kitą, jei jų veiklos zonos sutampa. Naujo reiso paskirtis turėtų būti padidinti grynąjį keleivių skaičių, o ne paprasčiausiai paskatinti perkelti skrydžius iš vieno oro uosto į kitą, veikiančią toje pačioje zonoje.
15. *Viešumas ir nediskriminavimas.* Viešumo ir atrankos procedūros požiūriu schemeje numatytos dvi galimybės.
16. *Prioritetiniai tiksliniai maršrutai.* Prioritetiniai tiksliniai maršrutai – maršrutai, Lietuvos laikomi prioritetiniais dėl teikiamos ypač didelės makroekonominės naudos. Kvietimą pareikšti susidomėjimą dėl kiekvieno šių maršrutų Lietuva skelbs nacionalinėje ir tarptautinėje spaudoje, taip pat ES oficialiajame leidinyje. Kvietime bus numatoma pakankamai laiko pasiūlymams pateikti ir išdėstoma visa reikiama informacija apie maršrutą, teiksimą pagalbą ir vertinimo proceso eigą.
17. *Nepaskelbus kvietimo pateikti oro transporto bendrovių pasiūlymai.* Oro transporto bendrovės gali teikti naujų maršrutų pasiūlymus ir nepaskelbus kvietimo. Gavusi tokį pasiūlymą ir manydama, kad jis atitinka makroekonominės naudos kriterijų, Lietuva paskelbs kvietimą pareikšti susidomėjimą nacionalinėje ir tarptautinėje spaudoje, taip pat ES oficialiajame leidinyje. Kvietime bus numatoma pakankamai laiko pasiūlymams pateikti ir išdėstoma visa reikiama informacija apie maršrutą, teiksimą pagalbą ir vertinimo proceso eigą.
18. Jei įvertinus gautus pasiūlymus sudaryti sutartį bus pasiūlyta vienam oro vežėjui, o kitas praneš apie susisiekimo tarp tos pačios poros miestų vykdymą be finansavimo, sutartis pagal MPS nebus sudaryta.
19. Jei vežėjas per pastaruosius dvejus metus nutraukė skrydžius tam tikru maršrutu be paramos pagal MPS, dvejus metus nuo nutraukimo jis negali teikti paraiškos dėl susisiekimo tarp tos pačios poros miestų atnaujinimo finansavimo.
20. Sutartys pagal MPS sudaromos tik tuomet, jei galima įrodyti, kad reisas:
 - atitinka visus MPS nustatytus vertinimo kriterijus,

- pritrauks daug įmonių arba turistų ir
 - padės padidinti grynąjį keleivių skaičių.
21. *Pagalbos intensyvumas ir trukmė.* Pagalba veiklai pradėti bus teikiama ribotą laiką ir laipsniškai mažinama. Be to, remiami maršrutai turi būti perspektyvūs ir ilgą laiką pelningi be viešojo finansavimo.
 22. Pagalba teikiama ne ilgiau kaip penkerius metus. Pagalbos suma per vienerius metus neturi viršyti 50 % visų tinkamų finansuoti tų metų išlaidų, o visa pagalbos suma neturi viršyti vidutiniškai 40 % tinkamų finansuoti išlaidų. Jei pagalba teikiama penkerius metus, ji gali sudaryti 50 % visų tinkamų finansuoti išlaidų per pirmuosius trejus metus.
 23. Siūloma bendra MPS trukmė – iki dešimties metų. Tačiau į naujus maršrutus turės būti investuojama ne ilgiau kaip penkerius metus nuo kiekvieno naujo reiso pradžios. Skrydžiai nauju tinkamu finansuoti pagal šią schemą maršrutu turi būti pradėti ne vėliau kaip po septynerių metų nuo patvirtintos MPS taikymo pradžios (jei parama teikiama trejus metus). Skrydžiai tais maršrutais, kuriems parama teikiama daugiausiai penkerius metus, turi būti pradėti ne vėliau kaip po penkerių metų nuo patvirtintos MPS taikymo pradžios.
 24. Lietuvos institucijos ketina įgyvendinti MPS Komisijai ją patvirtinus ir siūlo pradėti MPS taikyti nuo 2011 m. pradžios.
 25. *Ryšys su maršrutų plėtra.* Pagalbos dydis priklausys nuo grynojo keleivių skaičiaus padidėjimo. Tinkamomis finansuoti išlaidomis pagrįsta pagalba bus teikiama *ex post*, atsižvelgiant į faktinį išvykusių keleivių skaičių, kuris neturi viršyti 75 % visų keleivių. Keleivių skaičius bus lyginamas su oficialia statistika ir sąskaitomis faktūromis, išduotomis po kelionės.
 26. *Skaidrumas ir nediskriminavimas.* MPS prižiūri valdymo komitetas. Visiems šio regiono vežėjams bus raštu pranešta apie MPS ir tinkamumo kriterijus.
 27. Be to, MPS bus glaustai apibūdinta Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje paskelbsimame pranešime ir specializuotoje aviacijos spaudoje ir (arba) atitinkamose interneto svetainėse įdėsimuose reklaminiuose skelbimuose.
 28. Bus pateikiama ši informacija apie pagalbos veiklai pradėti schemą:
 - a. MPS tikslai ir tinkamų finansuoti maršrutų nustatymo taisyklės;
 - b. pasiūlymų pateikėjų prašoma informacija;
 - c. maršrutų vertinimo procedūros apžvalga;
 - d. ginčų nagrinėjimo procedūros apžvalga.

Pranešime taip pat bus pateikiama reikiama informacija apie siūlomą maršrutą ar maršrutus, apibendrinama vertinimo procedūra ir nurodomas įgyvendinimo laikotarpis.

29. *Maršrutų perspektyvumas.* Pagalba veiklai pradėti bus teikiama tik tuomet, jei bus patvirtintas kiekvieno oro transporto bendrovės parengto ir su MPS suderinto maršruto verslo planas. Šiame verslo plane nurodomos tinkamos finansuoti išlaidos ir kada, kaip bei kas jas patirtų, taip pat įrodoma, kad bent penkerius metus maršrutas bus perspektyvus be pagalbos.
30. *Schemos valdymas.* Už MPS įgyvendinimą ir veiklą bus atsakinga Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Ši ministerija taip pat stebės MPS vadovaudamasi jos struktūros ir veiklos taisyklėmis ir gairėmis.
31. MPS prižiūrės valdymo komitetas, kuris:
- tvirtins regiono uždavinius ir tikslus, susijusius su MPS, įskaitant potencialias rinkas naujiems skrydžiams;
 - priims sprendimus, kurioms MPS paraiškoms pritarti; taip pat
 - vadovaus MPS pareigūnams bei ekspertams ir juos kontroliuos.
32. Tarp komiteto narių bus pagrindinių paramą teikiančių organizacijų atstovų. Jo sudėtis atspindės pačius įvairiausius ekonominius interesus, kuriuos siekiama remti MPS. Pagrindiniai MPS pareigūnai ir ekspertai, administruosiantys schemą ir teiksiantys ataskaitas komitetui – MPS administratorius, apskaitos pareigūnas ir maršrutų perspektyvumo bei ekonominio poveikio vertinimo ekspertai.
33. *Pagalbos įgyvendinimo stebėjimas.* Siekiant užtikrinti, kad oro transporto bendrovė laikytųsi sutartų įsipareigojimų, reguliariai stebima, kaip ji vykdo verslo planą ir patiria finansuoti tinkamas išlaidas. Pagalba pagal MPS veiklai pradėti bus teikiama tik tuomet, jei bus patirtos tinkamos finansuoti išlaidos ir jei padidės keleivių skaičius. Pagalba bus teikiama tik *ex post*.
34. *Poveikis kitiems maršrutams.* Vertinimo proceso metu analizuojamas naujo reiso poveikis jau rengiamiems reisams iš oro uostų su sutampančiomis zonomis. Taip bus užtikrinama, kad viešasis finansavimas nebūtų naudojamas paprasčiausiai skrydžiams perkelti arba perskirstyti iš vieno oro uosto į kitą, veikiančio toje pačioje zonoje.
35. *Viešumas.* Kiekvienais finansiniais metais turėtų būti rengiama metinė ataskaita, kuri per tris mėnesius nuo joje nagrinėjamo laikotarpio pabaigos turėtų būti nusiunčiama Susisiekimo ministerijai. Vyriausybė šią informaciją teiks Europos Komisijai siunčiamoje metinėje pažangos ataskaitoje ir kasmet skelbs remiamų maršrutų sąrašą.
36. *Ginčų sprendimas.* Iš pradžių ginčas arba kivrčas turėtų būti sprendžiami neteismine tvarka. Apie ginčus arba kivrčus turėtų būti pranešama MPS administratoriui, kuris juos turėtų išnagrinėti.
37. Jei ginčas arba kivrčas neišsprendžiami, jį svarstys MPS komitetas. Jei komitetas sutiks, kad skundas pagrįstas ir teisingas, jis siūlys imtis reikiamų taisomųjų priemonių. Antai gali būti atšaukiamas pirminis sprendimas.
38. Jei skundo pateikėjo netenkina MPS komiteto sprendimas, jis gali kreiptis į Lietuvos konkurencijos tarybą dėl nepriklausomos peržiūros ir (arba) nuomonės.

39. Jei ginčas neišsprendžiamas, skundo pateikėjas gali kreiptis į vieną Lietuvos teismų, laikydamasis civilinio proceso taisyklių.
40. Jei MPS administracija priima sprendimą atmesti pasiūlymą, nors tenkinamos visos sąlygos leistinai valstybės pagalbai gauti, jį pateikęs subjektas gali kreiptis teismą pagal Lietuvos civilinio proceso taisykles, prašydamas nurodyti MPS administracijai sudaryti su juo susitarimą dėl valstybės pagalbos skyrimo arba reikalaujantis atlyginti žalą, kuri buvo padaryta MPS administracijai priėmus neteisėtą sprendimą, su sąlyga, kad prieš iškeliant bylą teisme MPS administracija su kitu oro vežėju, galinčiu gauti paramą, sudarė sutartį dėl paramos skrydžiams atitinkamais maršrutais vykdyti.
41. Teismas privalės išsamiai įvertinti, ar pasiūlymo pateikėjas atitinka galiojančius leistinos valstybės pagalbos gavėjams keliamus reikalavimus. Teismui patenkinus pasiūlymo pateikėjo reikalavimą ir šiam jo sprendimui įsiteisėjus (nes jis gali būti skundžiamas aukštesnės instancijos teisme), MPS administracija privalėtų patenkinti pasiūlymo pateikėjo reikalavimą ir sudaryti su juo susitarimą dėl leistinos valstybės pagalbos teikimo arba atlyginti teismo nustatytą žalą, kurią oro vežėjas patyrė MPS administracijos sprendimu pažeidus jo teises.
42. *Pagalbos sumavimas.* Pagal MPS suteikta pagalba veiklai pradėti negali būti sumuojama su pagalba, gauta pagal kitas vietines, regionines, nacionalines ar Europos Sąjungos schemas toms pačioms finansuoti tinkamoms išlaidoms padengti. Kalbama apie kitas pagalbos veiklai pradėti schemas ir kompensaciją už viešųjų paslaugų teikimą, įskaitant išimtinės teisės teikti viešąsias paslaugas.

III PAGALBOS VERTINIMAS

Valstybės pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį

43. 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“.
44. Siūlomą schemą sudaro subsidijos iš valstybinių išteklių, kuriuos Lietuvos institucijos skyrė tam tikroms įmonėms (per Susisiekimo ministerijai pavaldų MPS komitetą). Šios subsidijos suteiks pagalbos gavėjams konkurencinį pranašumą kitų toje pačioje liberalizuotoje aviacijos rinkoje veikiančių ūkinės veiklos vykdytojų atžvilgiu.
45. Šis valstybinis finansavimas daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją rinkoje, nes oro transportas yra visiškai liberalizuota rinka. Todėl reikia pripažinti, kad schema, apie kurią pranešta, yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

Vertinimo teisinis pagrindas

46. Sprendžiant dėl pagalbos neprieštaravimo taikytinas Europos Sąjungos pagrindas yra minėtos 2005 m. gairės, pagrįstos SESV 106 straipsnio 2 dalimi ir 107 straipsnio 3 dalies a ir c punktais.
47. 2005 m. gairėse³ nustatytos sąlygos, kurių privaloma laikytis, kad pagalba veiklai pradėti būtų laikoma neprieštaraujančia vidaus rinkai. Todėl Komisija turi patikrinti, ar šiuo atveju reikalavimai įvykdyti.
48. Pirma, „pagalba teikiama oro vežėjams, turintiems galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės taikant Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo.“
49. Šiuo atveju pagalba bus teikiama tik minėtiems vežėjams. Taigi pirmoji sąlyga įvykdyta.
50. Antra, „pagalba teikiama oro transporto maršrutams, jungiantiems C ir D kategorijoms priskiriamus regioninius oro uostus su kitu [ES] oro uostu.“ Lietuvoje visi oro uostai priskiriami C arba D oro uostų kategorijai. Vilniaus oro uostui tapus B kategorijos oro uostu, jis iš karto prarastų teisę gauti paramą. Taigi ši sąlyga įvykdyta.
51. Trečia, pagal 2005 m. gairių 79 dalies c punktą pagalba teikiama tik naujiems maršrutams ar naujiems tvarkaraščiams pradėti. Be to, pagalba neturi paskatinti perkelti skrydžių iš vieno oro uosto į kitą.
52. Šiuo atveju sąlyga įvykdyta, nes naujo maršruto apibrėžtis labai aiški ir atitinka 2005 m. gairių reikalavimus⁴. Be to, numatytos nuostatos užkirsti kelią subsidijų paieškai arba pajėgumų perkėlimui iš vieno tinkamo finansuoti oro uosto į kitą.
53. Ketvirta, remiamas maršrutas turėtų būti perspektyvus ilgą laiką, o pagalba turėtų būti laipsniškai mažinama ir teikiama ribotą laiką. Pagalba SESV 107 straipsnio 3 dalies a punkte minėtų regionų maršrutams gali būti teikiama ne ilgiau kaip penkerius metus. Pagalbos suma per vienerius metus negali viršyti 50 % visų tinkamų finansuoti tų metų išlaidų, o visa pagalba suma negali viršyti vidutiniškai 40 % tinkamų finansuoti išlaidų. Jei pagalba teikiama penkerius metus, ji gali sudaryti 50 % visų tinkamų finansuoti išlaidų per pirmuosius trejus metus.
54. Reikėtų pažymėti, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies a punktą visa Lietuva priskiriama palankių sąlygų neturinčių regionų kategorijai.
55. Be to, kiekvienas maršrutas gali būti remiamas ne ilgiau kaip penkerius metus. Pagaliau, pagalbos intensyvumas neviršija 2005 m. gairėse nustatytų ribų⁵.
56. Taigi, Komisija daro išvadą, kad Lietuvos pagalbos schema atitinka 79 dalies d ir f punktų reikalavimus.

³ 2005 m. gairių 79 dalis.

⁴ Žr. šio sprendimo 10–14 dalis.

⁵ Žr. šio sprendimo 22 ir 23 dalis.

57. Penkta, tinkamų finansuoti šios priemonės išlaidų rūšys atitinka 2005 m. gairių apibrėžtį, pateiktą 79 dalies e punkte.⁶
58. Be to, pagalbos dydis priklausys nuo grynojo keleivių skaičiaus padidėjimo, todėl, padidėjus grynajam skrydžių skaičiui, pagalbos suma už keleivį sumažės. Taigi, Komisija daro išvadą, kad yra akivaizdus ryšys su maršrutų plėtra, kaip reikalaujama 2005 m. gairių 79 dalies g punkte.
59. Dėl maršrutų perspektyvumo: pagalba veiklai pradėti bus teikiama tik tuomet, jei bus patvirtintas kiekvieno maršruto verslo planas. Šis planas turi įrodyti maršruto perspektyvumą. Taigi, perspektyvumo sąlyga įvykdyta.
60. Kaip teigta šio sprendimo 34 dalyje, prieš suteikiant pagalbą vertinamas poveikis konkurentų maršrutams. Taigi, antroji 2005 m. gairių 79 dalies i punkte nustatyta sąlyga įvykdyta.
61. Be to, Komisija mano, kad 2005 m. gairių 79 dalies h punkto sąlyga dėl nediskriminuojančio pagalbos skyrimo tenkinama. Kaip minėta šio sprendimo 26–28 dalyse, Lietuvos institucijos ES oficialiajame leidinyje ir kituose reikiamuose leidiniuose paskelbs prioritetinius maršrutus ir tinkamumo kriterijus tenkinančius maršrutus, pasiūlytus nepaskelbus kvietimo. Bus pateikiamas maršruto aprašas, taip pat su pagalbos suma ir trukme susiję objektyvūs kriterijai. Taip visos suinteresuotos oro transporto bendrovės galės pateikti pasiūlymus.
62. Įvykdytas ir viešumo reikalavimas, nes Lietuvos institucijos ketina kasmet skelbti remiamų maršrutų sąrašą.
63. Dėl ginčų sprendimo: siekdamas užtikrinti nediskriminavimą teikiant pagalbą, Lietuvos institucijos įdiegs apskundimo procedūrą⁷.
64. Dėl 2005 m. gairių 79 dalies l punkte nustatytų sankcijų reikėtų pažymėti, kad pagalba bus teikiama tik *ex post*, atsižvelgiant į faktinį išvykusių keleivių skaičių. Be to, siekiant užtikrinti, kad oro transporto bendrovė laikytųsi sutartų išipareigojimų, reguliariai stebima, kaip ji vykdo verslo planą ir patiria finansuoti tinkamas išlaidas. Pagalba pagal MPS veiklai pradėti bus teikiama tik tuomet, jei bus patirtos tinkamos finansuoti išlaidos ir jei padidės keleivių skaičius, be to, bus teikiama tik *ex post*. Komisija daro išvadą, kad visos šios priemonės užtikrina, kad viešajam finansavimui negrėstų pavojus.
65. Pagaliau, pagalba negali būti sumuojama su kita valstybės pagalba tokioms pačioms tinkamoms finansuoti išlaidoms padengti. Taigi, šiai priemonei taikoma nesumavimo sąlyga įvykdyta.
66. Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju 2005 m. gairėse nustatytos neprieštaravimo sąlygos įvykdytos.

⁶ Žr. šio sprendimo 7 ir 8 dalis.

⁷ Žr. šio sprendimo 36–41 dalis.

IV SPRENDIMAS

67. Todėl Europos Komisija nusprendė neprieštarauti minėtai priemonei, nes ši pagalba suderinama su bendrąja rinka.

Jeigu šiame rašte yra konfidencialios informacijos, kuri neturėtų būti atskleista trečiosioms šalims, apie tai prašom pranešti Komisijai per penkiolika darbo dienų nuo sprendimo gavimo dienos. Jeigu per nurodytą laikotarpį Komisija negaus pagrįsto prašymo, bus laikoma, kad Jūs sutinkate, jog visas rašto tekstas būtų atskleistas trečiosioms šalims ir paskelbtas autentiška kalba interneto svetainėje adresu http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/state_aids_lt.htm

Prašymą siųskite registruotu laišku arba faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
Rue Josef II 70
1049 Brussels
Faksas (+32 0) 22 96 12 42

Pagarbiai,

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA
Pirmininko pavaduotojas