



EUROPOS KOMISIJA

Bruselis, 2009.09.30
K(2009)7095 galutinis

**Tema: Valstybės pagalba NN 9/2009 (ex N 676/2007)
Pagalba oro uostų infrastruktūros plėtrai (Lietuva)**

Gerbiamasis pone Ministre

1. PROCEDŪRA

1. 2007 m. lapkričio 19 d. raštu Lietuvos valdžios institucijos pagal EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį pranešė Komisijai apie ketinimą finansuoti Lietuvos oro uostų infrastruktūrą. Pranešimo registracijos numeris – N676/2007.
2. 2008 m. sausio 28 d. raštu Komisijos tarnybos paprašė paaiškinti tam tikrus šios priemonės aspektus. 2008 m. kovo 17 ir 28 d. raštais Lietuvos valdžios institucijos Komisijos tarnyboms pateikė prašomą informaciją. 2008 m. gegužės 13 d. įvyko Lietuvos valdžios institucijų ir Komisijos tarnybų susitikimas techniniams klausimams aptarti.
3. Iš Lietuvos valdžios institucijų pateiktos informacijos matyti, kad dalis priemonių, apie kurias pranešta, jau įgyvendinta. Nors apie minėtą finansavimą Komisijai buvo pranešta, tačiau dalis finansavimo buvo panaudota prieš Komisijai nusprendžiant, ar toks finansavimas suderinamas su bendrąja rinka, todėl ši priemonė užregistruota kaip pagalbos priemonė, apie kurią nepranešta, ir jai suteiktas numeris NN 9/2009.

2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

2.1. Priemonių tikslas

4. Priemonės, kurioms taikomas šis sprendimas, susijusios su valstybės investicijomis į trijų valstybei priklausančių oro uostų (būtent Vilniaus, Kauno ir Palangos) infrastruktūros modernizavimą ir atnaujinimą.
5. Pagrindinis šių priemonių tikslas – sukurti saugią ir modernią infrastruktūrą oro uostų ir oro eismo paslaugoms teikti, kaip nustatyta *Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos*

Vygaudas Ušackas
Užsienio Reikalų Ministerija
J. Tumo-Vaižganto g. 2
LT-01511 Vilnius
Lietuvos Respublika

transporto sistemos plėtros strategijoje, kuri buvo patvirtinta 2005 m. birželio 23 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 692¹.

6. Kitas tikslas – prieinamumas. Padidinus oro uostų pajėgumą bus pagerintos sąlygos patekti į rinką, ir tai turės teigiamą poveikį Lietuvos ekonomikos plėtrai. Šios investicijos numatytos Komisijos sprendimu C (2007) 3740 patvirtintoje veiksmų programoje „*Ekonomikos augimas*“ dėl Bendrijos paramos iš Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo pagal Konvergencijos tikslą Lietuvos Respublikoje.

2.2. Lietuvos civiliniai oro uostai

7. Lietuvos civilinės aviacijos tinklą sudaro trys tarptautiniai oro uostai: Vilniaus, Kauno ir Palangos. Vilniaus oro uostas yra didžiausias Lietuvoje, čia kasmet aptarnaujama 2 mln. keleivių. Kauno oro uostas – antras pagal dydį keleivinis oro uostas, kasmet aptarnaujantis 400 000 keleivių. Palangos oro uoste kasmet aptarnaujama 200 000 keleivių.
8. Šiuos oro uostus valdo trys valstybės įmonės: Tarptautinis Vilniaus oro uostas, Kauno oro uostas ir Tarptautinis Palangos oro uostas. Oro uostų infrastruktūra priklauso valstybei, ir ją patikėjimo teise valdo atitinkamos valstybės įmonės. Dėl lėšų stygiaus šių oro uostų infrastruktūra buvo plėtojama nenuosekliai, tik tiek, kad atitiktų aviacijos saugos ir skrydžio saugumo standartus.
9. Pastaruoju metu Lietuvos oro transporto sektorius sparčiai vystėsi; Lietuvoje oro transporto keleivių skaičius augo sparčiausiai, palyginti su kitų rūšių transportu. 1995–2003 m. oro transporto srautai per metus vidutiniškai augo 9 %.

2.3. Informacija apie projektą

10. Priemonę, apie kurią pranešta, galima suskirstyti į keturias dalis:
 - visų trijų oro uostų terminalų modernizavimas,
 - pastatų statyba Palangos oro uoste,
 - visų trijų oro uostų stovėjimo aikštelių, riedėjimo, kilimo ir tūpimo takų modernizavimas,
 - nekomercinių automobilių stovėjimo aikštelių Palangos oro uoste statyba.
11. 2000 m. spalio 17 d. Aviacijos įstatyme² Nr. VIII-2006 valstybės įmonės Tarptautinis Vilniaus oro uostas, Kauno oro uostas ir Tarptautinis Palangos oro uostas įvardijami kaip galimi pagalbos infrastruktūrai modernizuoti gavėjai. Pagalba skiriama individualiems projektams, kuriuos pareiškėjai pateikė pagal Susisiekimo ministro 2007 m. liepos 5 d. įsakymą Nr. 3-240 *dėl transporto sektoriaus projektų, kurių išlaidos gali būti bendrai finansuojamos specialiosios Europos Sąjungos 2007–2013 metų struktūrinės paramos biudžeto programos lėšomis, vertinimo, tvirtinimo ir finansavimo tvarkos*³.
12. Šiame įsakyme nustatyti atskiriems projektams taikomi tinkamumo kriterijai⁴. Pavyzdžiui, projektas atitinka bent vieną veiksmų programos tikslą, siekia aiškių ir

¹ Žin., 2005, Nr. 79-2860.

² Žin., 2000, Nr. 94-2918.

³ Žin., 2007, Nr. 78-3155.

⁴ Ypač 23–37 dalyse.

realių kiekybinių uždavinių ir turi aiškų finansavimo paketą⁵. Be to, Stebėsenos komitetas patvirtino šiuos tarptautinių oro uostų infrastruktūros pajėgumų plėtros kriterijus: projektai privalo atitikti *Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos* nuostatas ir prisidėti prie sąlygų tarptautiniam ir tranzitiniam eismui plėtotis gerinimo ir krovinio ir (arba) keleivinio transporto eismo pralaidumo didinimo.

13. Atskiriems projektams skiriama pagalbos suma nustatoma remiantis techniniuose dokumentuose ir statybos ir (arba) rekonstrukcijos išlaidų sąmatose pateiktais skaičiais. Įgyvendinančioji institucija – Transporto investicijų direkcija – vertina, ar projektas atitinka finansavimo reikalavimus, įskaitant išlaidų poreikį ir jų pagrindimą. Jei įgyvendinančioji institucija nustato, kad per penkerius metus nuo projekto įgyvendinimo pabaigos projekto sukurtų rezultatų dėka yra generuojamos grynosios pajamos, pagalba gali būti sumažinta atitinkama suma.
14. Projektams finansuoti skirtos lėšos patikslintos Susisiekimo ministro 2008 m. spalio 13 d. įsakymu Nr. 3-383. Apskaičiuota, kad trijų oro uostų pertvarkymo ir atnaujinimo darbų bendra išlaidų suma bus 417 mln. LTL (121 mln. EUR). Šią sumą sudaro trijų kategorijų lėšos: Bendrijos lėšos, valstybės lėšos ir įmonės nuosavos lėšos.
15. Maždaug 164,4 mln. LTL išlaidų bus padengta ES struktūrinės paramos (Sanglaudos fondo) lėšomis.
16. Bendrijos parama bus suteikta pagal 2007 liepos 30 d. Komisijos sprendimu C (2007) 3740 patvirtintos veiksmų programos „*Ekonomikos augimas*“ dėl Bendrijos paramos iš Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo pagal Konvergencijos tikslą Lietuvos Respublikoje 5 prioritetą „*Transeuropinių transporto tinklų plėtra*“.
17. Iš valstybės lėšų bus skirta 29 mln. LTL, o likusią dalį – 223 mln. LTL – sudarys oro uostų nuosavi ištekliai: nuosavas kapitalas arba banko paskolos (Lietuvos valdžios institucijos nurodė, kad tokioms banko paskoloms valstybės garantijos nesuteikiamos).

1 lentelė. Priemonės biudžetas

	ES parama (tūkst. LTL)	Valstybės lėšos (tūkst. LTL)	Oro uosto nuosavi ištekliai (tūkst. LTL)	Kiekvieno oro uosto iš viso
Vilnius	45 630	8 052	181 133	234 815
Kaunas	91 219	16 098	30 557	137 874
Palanga	27 575	4 866	11 742	44 183
Kiekvieno finansavimo būdo iš viso	164 424	29 016	223 432	
Bendra suma visiems trims oro uostams	416 872			

⁵ 26.1–26.3 dalys.

3. PRIEMONIŲ, APIE KURIAS PRANEŠTA, VERTINIMAS

3.1. Esama pagalba

18. Pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį „*valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai*“.
19. 87 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai taikomi visi kartu. Todėl norint nustatyti, ar priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, turi būti įvykdytos visos pirmiau minėtos sąlygos. Tokia finansinė parama:
 - (a) teikiama valstybės arba iš valstybės išteklių,
 - (b) yra palanki tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai,
 - (c) iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti,
 - (d) daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

3.1.1. Valstybės išteklių perdavimas

20. Valstybės pagalba reiškia bet kokią tiesiogiai arba netiesiogiai suteiktą paramą iš valstybės išteklių, teikiamą pačios valstybės arba tarpininkaujančios institucijos, veikiančios pagal jai suteiktus įgaliojimus. Tokiomis aplinkybėmis Lietuvos valdžios institucijų sprendimus suteikti investicinę pagalbą šiems trims oro uostams jų infrastruktūrai gerinti būtų galima vertinti kaip valstybės lėšų subsidiją.
21. Laikoma, kad Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo išteklius, kurie yra pervedami į nacionalinį ir regioninius biudžetus prieš juos išmokant minėtiems oro uostams, valdo Lietuvos valdžios institucijos, todėl jie yra valstybės ištekliai.
22. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad naudojami valstybės ištekliai.

3.1.2. Išskirtinis ekonominis pranašumas

23. Šiuo atveju valstybės lėšos skirtos tik kelioms atrinktoms įmonėms, t. y. valstybės įmonėms Tarptautinis Vilniaus oro uostas, Kauno oro uostas ir Tarptautinis Palangos oro uostas. Taip sumažinamos ir išlaidos, kurias paprastai patirtų šios įmonės.
24. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad suteiktas išskirtinis ekonominis pranašumas.

3.1.3. Poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai

25. Kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina įmonės padėtį kitų Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančių įmonių atžvilgiu, turi būti laikoma, kad ta pagalba padarė poveikį toms įmonėms. Europos Sąjungoje oro transporto rinka visiškai liberalizuota, ir todėl trys paramą gaunantys oro uostai konkuruoja tarpusavyje ir su kitų ES valstybių narių oro uostais. Remiantis nusistovėjusia teismo praktika⁶, jei pagalbos

⁶ 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas byloje T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* prieš Komisiją, Rec. 1998, p. II-717.

gavėjas su kitomis įmonėmis konkuruoja konkurencijai atvirose rinkose, to pakanka, kad priemonė būtų laikoma iškraipiančia konkurenciją⁷.

26. Todėl Komisija gali daryti išvadą, kad ši pagalba daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipo konkurenciją.
27. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija laikosi nuomonės, kad priemonė, apie kurią pranešta, atitinka Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje apibrėžtą pagalbą.

3.2. Suderinamumo su bendrąja rinka vertinimas

28. Sutarties 87 straipsnio 3 dalyje numatytos tam tikros Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje nustatytos bendrosios nesuderinamumo su bendrąja rinka taisyklės išimtys.
29. Atitinkamai Bendrijos gairėse dėl oro uostų finansavimo ir valstybės pagalbos oro transporto bendrovių veiklai iš regioninių oro uostų pradėti⁸ (toliau – 2005 m. gairės) numatyta sistema, pagal kurią vertinama, ar gali būti nustatyta, kad pagalba oro uostams, kuriai taikoma 87 straipsnio 1 dalis, suderinama su bendrąja rinka pagal 87 straipsnio 3 dalį. Jose išvardyta keletas kriterijų, į kuriuos Komisija atsižvelgia vertindama.
30. Atsižvelgusi į priemonių tikslus, t. y. pagerinti susisiekimą ir sukurti saugią bei modernią infrastruktūrą, Komisija mano, kad EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktas yra tinkamas teisinis pagrindas šios pagalbos suderinamumui su bendrąja rinka vertinti.
31. Pagal 2005 m. gairių 61 dalį Komisija privalo išnagrinėti, ar:
 - infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regioninį vystymą, prieinamumą...),
 - infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam 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.
- (i) *Infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą (regiono plėtra, prieinamumas...):*
32. Projektas atitinka *Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos* nuostatas, ir jį įgyvendinant siekiama prisidėti prie sąlygų tarptautiniam ir tranzitiniam eismui plėtotis gerinimo ir krovinio ir (arba) keleivinio transporto eismo pralaidumo didinimo.

⁷ 2005 m. gairėse Komisija pripažino, kad oro uostui suteiktas viešasis finansavimas gali būti panaudotas, stengiantis išlaikyti dirbtinai žemo lygio oro uosto mokesčius, tam, kad būtų pritrauktas didesnis eismo srautas, ir tokiu būdu labai iškraipyti konkurenciją (38 dalis).

⁸ OL C 312, 2005 12 9, p.1.

33. Toks požiūris atitinka Komisijos 2007 m. *Oro uostų pajėgumų veiksmų planą*⁹, kuriame teigiama, kad „atsižvelgiant į tikėtiną eismo raidą, Europa susidurs su vis didėjančiu pajėgumų ir paklausos atotrūkiu“ ir daroma išvada, kad „pajėgumų trūkumas kelia grėsmę saugai, našumui ir visų oro susisiekimo pasiūlos grandinės dalyvių konkurencingumui“¹⁰ Tame pačiame Veiksmų plane Komisija pabrėžia būtinybę ne tik efektyviau naudoti esamus kilimo ir tūpimo takus, bet ir „remti naują infrastruktūrą“, taip pat akcentuoja regioninių oro uostų svarbą sprendžiant pajėgumų trūkumo problemą ir apskritai „integruoto Europos oro transporto tinklo plėtrai“¹¹.
34. Numatoma, kad projekto įgyvendinimas turės teigiamą poveikį rajonams, esantiems aplink minėtus oro uostus, ir turėtų labai prisidėti prie jų ekonominės ir socialinės plėtros. Įgyvendinus projektą bus lengviau pasiekti regionus ir Lietuvą ir ji taps patrauklesnė naujoms investicijoms. Tai turėtų teigiamą poveikį užimtumui. Šiuose trijuose oro uostuose atlikti reikiami patobulinimai turės įtakos vietos gyventojų gyvenimo lygiui; be to, tai turėtų skatinti jų judumą. Panaudojus šias investicijas bus lengviau tinkamai naudotis esama infrastruktūra, todėl bus pagerinta oro uostų veikla.
35. Todėl Komisija daro išvadą, kad infrastruktūros statyba ir eksploatavimas atitinka aiškiai apibrėžtą bendro intereso tikslą ir kad šiuo atveju laikomasi šio suderinamumo su bendrąja rinka kriterijaus.

(ii) *Infrastruktūra yra būtina ir proporcinga nustatytam tikslui:*

36. Pastaraisiais metais visi trys pagalbą gaunantys oro uostai sparčiai augo – vidutiniškai po 9 %. Numatoma, kad keleivių skaičius dar didės, todėl prireiks planuotų investicijų į infrastruktūrą.

2 lentelė. Keleivių skaičius

	2006	2007	2010 m. (prognozės)
Vilnius	1,45 mln.	1,7 mln.	2,5 mln.
Kaunas	248 000	390 000	520 000
Palanga	110 000	93 000	150 000

37. Taigi Komisija pažymi, kad šia priemone bus skatinama šių trijų oro uostų plėtra ir reaguojama į numatomą oro uostų pajėgumų paklausos augimą. Šios investicijos leis geriau panaudoti esamą oro uostų infrastruktūrą, nes bus sudarytos sąlygos modernizuoti oro uostų įrenginius ir kartu prisidėti prie aplinkinių regionų vystymosi.
38. Atsižvelgdama į tai, kad numatomomis investicijomis bus smarkiai prisidėta prie bendro tikslo – pagerinti susisiekimą su regionais, Komisija gali daryti išvadą, kad siūlomos investicijos būtinos ir proporcingos nustatytam tikslui pasiekti.

⁹ 2007 m. sausio 24 d. Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos oro uostų pajėgumų, našumo ir saugos veiksmų planas“ COM (2006) 819 galutinis.

¹⁰ Veiksmų plano 7 dalis ir langelis 3 puslapyje.

¹¹ Veiksmų plano 12 punktas. Veiksmų plane toliau pabrėžiama, kad „pageidautina pradėti naudoti regioniniuose oro uostuose esamus, bet nenaudojamus pajėgumus, su sąlyga, kad valstybės narės laikysis Bendrijos teisės aktu dėl valstybės pagalbos“, t. y. Sutarties 87–89 straipsnių ir 2005 m. gairių.

(iii) *Infrastruktūra suteikia pakankamas galimybes per vidutinį laikotarpį, ypač jau turimos infrastruktūros naudojimo požiūriu:*

39. Atsižvelgiant į tai, kur Vilniaus oro uostas yra įsikūręs ir į tai, kad jis yra arti Lietuvos sostinės, šis oro uostas turi daug galimybių plėstis. Kauno ir Palangos oro uostai yra mažesni ir aptarnauja mažesnius atokesnius rajonus, tačiau jų augimo prognozės rodo, kad iki 2010 m. juose bus aptarnaujama atitinkamai 520 000 ir 150 000 keleivių.
40. Todėl vidutinės trukmės laikotarpiu galimybės naudoti infrastruktūrą, ypač jau esamą infrastruktūrą, kuri bus optimizuota atlikus numatytus darbus, yra labai geros.

(iv) *Infrastruktūra visiems galimiems naudotojams yra vienodai ir nediskriminuojamai atvira::*

41. Kaip nurodė Lietuvos valdžios institucijos, visi galimi naudotojai (oro transporto bendrovės) oro uostų infrastruktūra galės naudotis lygiomis teisėmis ir nediskriminuojami.

(v) *Prekybos mainų raida nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio:*

42. Atsižvelgiant į keleivių skaičių, du iš minėtų oro uostų – Kauno ir Palangos – priskiriami D kategorijai, kaip apibrėžta 2005 m. gairių 15 dalyje, o Vilniaus oro uostas, kuriame aptarnaujama 1,7 mln. keleivių, priklauso C kategorijai (nors ir yra prie šios kategorijos apatinės ribos).
43. Apie D kategorijos oro uostus, kuriems priskiriami oro uostai, aptarnaujantys mažiau kaip 1 mln. keleivių per metus, 2005 m. gairėse sakoma, kad „mažų regioninių oro uostų (D kategorija) finansavimu konkurencija iškraipoma mažai arba prekybos mainams beveik nedaro Bendrijos interesams prieštaraujančio poveikio“¹².
44. Komisija pažymi, kad 200 km spinduliu nuo Vilniaus oro uosto nėra jokių kitų oro uostų, išskyrus Kauno oro uostą. Komisija mano, kad regioniniai Kauno ir Palangos oro uostai negali pakeisti Vilniaus oro uosto ir kad valstybės finansavimas neturėtų turėti didelio poveikio jų tarpusavio konkurencijai.
45. Komisija pažymi, kad planuojama priemonė rinkos sąlygos nebus pakeistos taip, kad jos prieštarautų Bendrijos interesams.
46. Atsižvelgdama į tai Komisija daro išvadą, kad investicijoms į šių trijų oro uostų infrastruktūrą skirtas valstybės finansavimas negali nei iškreipti konkurencijos (tai prieštarautų Bendrijos interesams), nei neigiamai paveikti Bendrijos vidaus prekyba.
47. Be to, Komisija pabrėžia, kad oro uosto operatoriaus indėlis į šias investicijas sudarys daugiau kaip 50 %. Taigi Komisija mano, kad siūlomas valstybės finansavimo lygis yra tinkamas.
48. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad poveikis konkurencijos ir prekybos vystymuisi neprieštarauja Bendrijos interesams.
49. Dėl tos priežasties Komisija mano, kad nagrinėjama priemonė, pagal kurią investicijoms į Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūrą suteiktas valstybės finansavimas, atitinka pirmiau aprašytas sąlygas, neprieštaruja bendros svarbos tikslui ir kad laikomasi 2005 m. gairėse nustatytų penkių kriterijų.

¹² Gairių 39 dalis.

4. SPRENDIMAS

Todėl Europos Komisija nusprendė neprieštarauti minėtai priemonei, nes ši pagalba yra suderinama su bendrąja rinka pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą.

Jeigu šiame rašte yra konfidencialios informacijos, kuri neturėtų būti atskleista trečiosioms šalims, apie tai praneškite Komisijai per penkiolika darbo dienų nuo šio dokumento gavimo dienos. Jeigu per nurodytą laikotarpį Komisija negaus pagrįsto prašymo, bus laikoma, kad Jūs sutinkate, jog visas laiško tekstas būtų atskleistas trečiosioms šalims ir paskelbtas originalo kalba interneto http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_lt.htm

Prašymą siųskite registruotu laišku arba faksu adresu:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A, unit A2
Rue Demot 28
B-1049 Bruxelles
Faksas +32 2 296 41 04

Pagarbiai,

Komisijos vardu

Antonio TAJANI
Pirmininko pavaduotojas