



EUROPOS KOMISIJA

VIEŠASIS VARIANTAS

Šis dokumentas yra vidinis Komisijos dokumentas, kuris pateikiamas tik kaip informacija.

Bruselis, 2016.08.25
C(2016) 5375 final

**Tema: Valstybės pagalba SA.40197 (2016/N) – Lietuva
Investicijos į Vilniaus oro uosto infrastruktūrą**

Pone,

1 PROCEDŪRA

- (1) 2015 m. gruodžio 31 d. Lietuvos institucijos pranešė apie Vilniaus oro uosto modernizavimo priemonę (toliau – priemonė), prieš tai susisiekusios su Komisija.
- (2) 2016 m. sausio–balandžio mėn. keletą kartų oficialiai ir neoficialiai pabendrauta ir pasikeista informacija. 2016 m. birželio 2 d. gautas Lietuvos institucijų atsakymas į Komisijos tarnybų prašymą pateikti informaciją, o 2016 m. liepos 21 d. – papildoma informacija.

2 PRIEMONĖS APRAŠYMAS

2.1 Gavėjas – Vilniaus oro uostas („Lietuvos oro uostai“)

- (3) Nuo 2014 m. liepos 1 d. trijų Lietuvos oro uostų (Vilniaus, Kauno ir Palangos) eksploatavimas pavestas valstybės įmonei „Lietuvos oro uostai“, kurią kontroliuoja Susisiekimo ministerija. Oro uostų valdymo įmonė užtikrina, kad skirtingų oro uostų sąskaitos būtų atskirtos.

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

- (4) Įmonė „Lietuvos oro uostai“ yra tiesioginė priemonė, apie kurią pranešta, naudos gavėja.
- (5) Trys oro uostai vienas kitą papildo, nes iš jų skraidinama į skirtingas paskirties vietas, juose veikia skirtingi oro vežėjai ir aptarnaujamos skirtingos keleivių grupės. Vilnius oro uostas yra pagrindiniai sostinės vartai verslo ir turistinėms kelionėms į šalį ir iš jos, Kauno oro uoste siekiama sudaryti sąlygas pigiai keliauti svetur dirbantiems ir (arba) gyvenantiems Lietuvos piliečiams, o Palangos oro uostas sudaro sąlygas turistams ir įmonių atstovams iš Klaipėdos uostamiesčio ir jo apylinkių pasiekti Skandinavijos regioną visas paslaugas siūlančių Skandinavijos oro vežėjų skrydžiais.
- (6) Kadangi greitųjų geležinkelių linijų nėra, o kiti ES oro uostai labai toli, Lietuvos oro uostai yra pagrindinės susisiekimo stotelės, per kurias daugelis užsienyje besimokančių ir dirbančių Lietuvos piliečių gali pasiekti ES bendrąją rinką. Siekiant užtikrinti augantį Sąjungos piliečių judumą, kurį rodo kasmet vidutiniškai 10 proc. 2000–2014 m. augęs Vilniaus oro uosto keleivių srautas, reikia tolesnių didelių investicijų, be tų, kurias Komisija patvirtino Valstybės pagalbos byloje NN9/2009¹.
- (7) Vilniaus oro uostas priklauso transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) Šiaurės jūros–Baltijos jūros pagrindinio tinklo koridoriui.
- (8) Jis aptarnauja tankiausiai apgyvendintą regioną aplink sostinę. Tai didžiausias oro uostas Lietuvoje ir antras pagal dydį Baltijos šalyse po Rygos oro uosto.
- (9) Šiuo metu oro uoste aptarnaujami ir visas paslaugas teikiantys oro vežėjai, ir pigių skrydžių oro vežėjai. Iš viso 18 oro vežėjų skraidina į daugiau kaip 50 tarptautinių paskirties vietų. Be to, vasaros laikotarpiu siūloma nemažai skrydžių papildomomis kryptimis.
- (10) Krovinių gabenimo veikla turi mažai įtakos oro uosto veiklos rezultatams, nes Vilniaus oro uoste veiklą vykdančių oro vežėjų orlaivių parką didžia dalimi sudaro orlaiviai, kurių krovinių skyriai yra maži.
- (11) Vilniaus oro uostas yra už 7 km į pietus nuo Vilniaus miesto, o aplinkui oro uostą, ypač į pietus nuo kilimo ir tūpimo tako, yra daug gyvenamųjų zonų. Todėl siekiant, kad oro eismo augimas vyktų tvariai, labai svarbu mažinti triukšmą ir taršą ir gerinti saugos lygius.
- (12) Dvejus metus iki pranešimo vidutinis metinis kasmet aptarnaujamų keleivių skaičius siekė 2 802 269 (2 661 869 keleivius 2013 ir 2 942 670 keleivių 2014 m.). 2014 m. gauta 1,2 mln. EUR pelno, o 2015 m. 2,1 mln. EUR pelno.
- (13) Pagal verslo planą tikimasi, kad metinis keleivių skaičiaus augimas sieks 3,5 proc. 2016–2020 m. ir 2,3 proc. 2021–2035 m., o 2035 m. keleivių skaičius pasieks 4,44 mln.
- (14) Šie skaičiai atitinka naujausią (2013 m.) Eurokontrolės prognozę, kurioje numatomas 2,7 proc. augimas 2012–2035 m., t. y. oro uosto veiklos vykdytojas nesitiki ypatingo

¹ OL C 271, 2009 m. lapkričio 12 d., p. 4.

augimo ar Vilniaus oro uosto esminio konkurencinės padėties pokyčio, palyginti su pagrindiniais konkurentais.

- (15) Tai atsargi prognozė, pagrįsta prielaida, kad pigių oro vežėjų („Ryanair“ ir „Wizzair“) augimo tempas Vilniaus oro uoste ateityje gerokai sumažės. Riboti ne tik terminalo pajėgumai – dėl riboto, *inter alia*, perono stovėjimo aikštelių pajėgumo nebus išlaidų mažinimo galimybių, kurios ypač svarbios pigiems oro vežėjams.
- (16) Lietuvos institucijos teigia, kad net optimaliai naudojant esamą oro uosto pajėgumą, jei keleivių srauto augimas bus toks, kaip minėta, reikės didinti keleivių srauto Vilniuje pralaidumą, nes šiuo metu piko laikotarpiais galima pastebėti tokius trūkumus: trūksta registravimo postų, per mažas aviacijos saugumo ir muitinės patikros postų pralaidumas, stinga kontaktinių stovėjimo aikštelių. Piko laikotarpiais perpildyta ir kontroliuojamųjų zonų infrastruktūra.
- (17) Kelionės nuo Vilniaus oro uosto iki artimiausių šiuo metu veikiančių regiono komercinių keleivinių oro uostų sausumos transportu atstumas ir trukmė nurodyti 1 lentelėje.

1 lentelė. Atstumas nuo Vilniaus oro uosto iki artimiausių aplinkinių oro uostų ir kelionės iki jų trukmė

Oro uostai	Atstumas sausuma, km	Kelionės trukmė
Vilnius–Kaunas	100	1 h 25 min
Vilnius–Palanga	330	3 h 40 min
Vilnius–Ryga	310	3 h 55 min

- (18) Tolesni tarptautiniai oro uostai yra Varšuvos oro uostas (daugiau kaip už 460 km), Gdanskio oro uostas (už 560 km) ir Talino oro uostas (už 600 km).
- (19) Artimiausi tarptautiniai oro uostai už ES ribų, konkrečiai, Minsko (Baltarusija) ir Kaliningrado (Rusija) yra atitinkamai už 190 ir 340 km nuo Vilniaus oro uosto, bet šių oro uostų pasirinkimą vargiai galima laikyti alternatyva, nes neįmanoma numatyti kelionės laiko ir administracinių formalumų, susijusių su ES išorinės sienos kirtimu.
- (20) Šiuo metu Baltijos šalyse nėra jokių greitųjų traukinių linijų, kurios galėtų patenkinti išaugusią tarptautinių kelionių paklausą. *Rail Baltica* – vieno iš prioritetinių ES projektų pagal TEN-T programą – statybą planuojama pradėti 2020 m. Liniją Talinas–Ryga–Kaunas planuojama pabaigti 2025 m., t. y. po to, kai bus atliktas paskutinis priemonės, apie kurią pranešta, mokėjimas. Linija į Varšuvą bus baigta 2030 m. Kad ir kaip būtų, reikia pažymėti, kad Vilnius yra už 100 km nuo būsimosios greitųjų traukinių linijos.

2.2 Investicinis projektas ir jo finansavimas

- (21) Lietuvos teigimu, Vilniaus oro uostas turėtų aptarnauti iki 4,5–5 mln. keleivių per metus, kartu užtikrindamas aukštus saugos ir aplinkos standartus.

- (22) Kadangi keleivių srauto augimo tempas didėja, didinti keleivių srauto pralaidumą būtina jau artimiausiu laikotarpiu, nes piko laikotarpiais jau dabar susidaro spūstys. Ypač trūksta registravimo postų, per mažas aviacijos saugumo ir muitinės patikros postų pralaidumas, stinga kontaktinių stovėjimo vietų. Piko laikotarpiais perpildyta ir kontroliuojamųjų zonų infrastruktūra.
- (23) Lietuvos nuomone, norint tinkamos infrastruktūros, kuri gali patenkinti su keleivių skaičiumi, sauga ir aplinkos standartais susijusius poreikius, reikia daug investuoti į kontroliuojamųjų zonų infrastruktūrą (įskaitant visas orlaivių pasiekiamas zonas, be kita ko, riedėjimo takus, kilimo ir tūpimo takus ir peronus) ir į terminalų infrastruktūrą. Bendra investicijų suma siektų 71,4 mln. EUR.
- (24) Remiami projektai suskirstyti į 4 kategorijas ir smulkiai aprašyti 2 lentelėje. Tai:
- orlaivių kilimo ir tūpimo infrastruktūra: riedėjimo tako rekonstrukcija, kilimo ir tūpimo takų ir peronų statyba ir atnaujinimas;
 - pagalbinė infrastruktūra: aerodromo priežiūros pastatų statyba, nuotekų valymo įrenginių įsigijimas ir įrengimas;
 - keleivių aptarnavimo infrastruktūra: keleivių terminalo ir bagažo tvarkymo sistemos modernizavimas;
 - viešajai sričiai priklausanti infrastruktūra: triukšmo stebėjimo sistemos įrengimas, aviacijos saugumo tikrinimo įrangos atnaujinimas.

2 lentelė. Investicinės išlaidos (orientaciniai apskaičiavimai, tikslintini pagal viešųjų pirkimų rezultatus) ir planuojama valstybės pagalba

Nr.	Projekto pavadinimas	Iš viso, EUR
1	Kilimo ir tūpimo tako ir signalinių žiburių sistemos rekonstrukcija; paviršinių nuotekų surinkimo gerinimas telekomunikacijų ir inžinerinių tinklų modernizavimas	27 940 222
2	Bagazo tvarkymo sistemos modernizavimas (dviejų atskirų bagazo tvarkymo sistemų pakeitimas viena pakankamo pajėgumo sistema ir keturių lygių aviacijos saugumo tikrinimo sistema)	5 817 018
3	Riedėjimo tako „F“ rekonstrukcija, įskaitant jo platinimą ir ilginimą ²	9 323 158
4	Atskiro aerodromo priežiūros grupei skirto naujo pastato statyba (šiuo metu aerodromo priežiūros grupės įranga ir mašinos laikomos 4 skirtingose vietose)	1 928 869
5	Naujų dirvožemio ir gruntinių vandenų taršos prevencijai skirtų valymo įrenginių įrengimas, ledo tirpdyimo medžiagų tvarkymo gerinimas ir atliekų surinkimo stebėjimo sistemos įrengimas	2 984 245
6	Naujo riedėjimo tako „Z“ statyba Takas bus sujungtas su išplėstu šiauriniu peronu ir riedėjimo taku „F“	1 654 889

² Projekte taip pat numatytos ribotos išlaidos, susijusios su senos priešgaisrinės gelbėjimo stoties griovimu, nes visa priešgaisrinės gelbėjimo stoties veikla neseniai perkelta į naują pastatą.

8	Keleivių terminalo modernizavimas (įskaitant naujų išvykimo salės vartų statybą ir esamo bagažo atsiėmimo sektoriaus išplėtimą)	5 903 904
9	Šiaurinio perono rekonstrukcija ir plėtimas (esamas perono pajėgumas bus padidintas iš viso 8 orlaivių stovėjimo aikštelėmis)	11 338 044
11	Esamų kilimo ir tūpimo takų „A“ ir „B“ rekonstrukcija siekiant padidinti keliamąją galią; naujų signalinių žiburių įrengimas, gruntinių vandenų ir nuotekų surinkimo sistemų tobulinimas	3 185 820
	<i>Iš viso tinkamų finansuoti investicijų, neįskaitant su viešąja sritimi susijusių investicijų</i>	70 076 170
	<i>Įskaitant didžiausią valstybės pagalbą (49,5 %³)</i>	34 685 764
7	Naujos aviacijos saugumo tikrinimo įrangos įsigijimas	839 898
10	Triukšmo stebėjimo sistemos modernizavimas	434 430
	<i>Iš viso su viešąja sritimi susijusių investicijų</i>	1 274 328

(25) Taigi, bendra didžiausia pagalba su viešąja sritimi nesusijusiems projektams yra 34 685 764 EUR. Įprastai ji bus teikiama iš Sanglaudos fondo⁴. Likusias investicines išlaidas (bent 35 390 407 EUR) finansuos naudos gavėjas iš paskolų be Lietuvos valstybės garantijų (paprastai 30 mln. EUR paskola iš EIB) ir iš oro uosto veiklos pinigų srauto.

(26) Pagalba bus išmokėta per penkerius metus 5 dalimis.

(27) Planuojama parama neviršys finansavimo spragos, kurią apskaičiavo Lietuvos institucijos. Lietuva apskaičiavo, kad vidutinis turto ekonominio naudojimo laikotarpis bus 22 metai ir, kaip diskonto normą, taikė oro uosto vidutinę svertinę kapitalo kainą (7,95 proc.). Remiantis šiomis prielaidomis, skirtumas tarp teigiamų ir neigiamų pinigų srautų investicijos gyvavimo laikotarpiu grynąja dabartine verte yra 33 mln. EUR. Taigi projekte yra 33 mln. EUR finansavimo spraga, kaip parodyta 3 lentelėje.

3 lentelė. Kapitalo išlaidų finansavimo spraga (mln. EUR)

Veiklos pinigų srautai	160
Apyvartinio kapitalo pokyčiai	-4
Kapitalo išlaidos	-196
Papildomi pinigų srautai	-40
Finansavimo spraga (grynąja dabartine verte)	-33

³ Didžiausias pagalbos intensyvumas atskiriems projektams sieks 45–50 %.

⁴ Investicijos į Vilniaus tarptautinio oro uosto infrastruktūrą numatytos pagal investavimo prioritetą 6.1 „Daugiarūšės bendros Europos transporto erdvės rėmimas investuojant į transeuropinį transporto tinklą“ ir konkretų tikslą 6.1.1 „Nacionalinių daugiarūšio vežimo sistemų ir transeuropinių transporto tinklų sąveikumo gerinimas“ yra bendrai finansuojamos iš Sanglaudos fondo (išlaidų kategorija 037: Oro uostai (TEN-T): kurių maksimalus numatytas biudžetas iš Sanglaudos fondo 40 546 803 EUR). Remiantis stebėsenos komiteto patvirtintais projektų atrankos kriterijais, projektai 1, 3, 5–7, 9–11 jau pripažinti atitinkančiais reikalavimus.

Nominali investicinė pagalba	34,7
Investicinė pagalba (grynąja dabartine verte)⁵	26
Finansavimo spraga su investicine pagalba (grynąja dabartine verte)	-7

- (28) Pagalbos gavėjas, laikydamasis verslo plano, minėtų investicijų pats vienas negalėtų įvykdyti. Šiuo klausimu pasakytina, kad projektą galima finansuoti Sanglaudos fondo lėšomis dėl to, kad projekto grynoji dabartinė vertė yra neigiama, taigi pagalbos gavėjas nebūtų pajėgus gauti privataus finansavimo visoms projekto išlaidoms padengti.
- (29) Dėl finansavimo spragos, likusios gavus valstybės pagalbą, sumažės nuosavo kapitalo grąža per planavimo laikotarpį (ypač dėl to, kad daugiausia investicijų reikės pradžioje). Tačiau tikimasi, kad ilguoju laikotarpiu oro uostas pasieks nuosavo kapitalo grąžą, atitinkančią rinkos normą.
- (30) Siūloma pagalba nustatyta Partnerystės sutartyje su Lietuva⁶ ir 2014–2020 m. Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programoje (Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo ir Sanglaudos fondo)⁷. 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1300/2013 dėl Sanglaudos fondo⁸ leidžiama ES paramą skirti investicijoms į TEN-T infrastruktūrą, įskaitant investicijas į oro uosto infrastruktūrą, susijusias su aplinkos apsauga arba vykdomas kartu su investicija, kurios reikia siekiant sušvelninti ar sumažinti jo neigiamą poveikį aplinkai (1 ir 2 straipsniai). Bendros finansinės paramos aviacijos sektoriui sumos veiksmų programoje 2014–2020 m. riba – 40,5 mln. EUR.
- (31) Investicijos į riedėjimo takų, kilimo ir tūpimo takų ir peronų sistemą ir aerodromo apšvietimą padidins veiklos piko valandomis pajėgumą nuo 21 skrydžio per valandą iki 26. Pavyzdžiui, atnaujinus riedėjimo taką riedėjimas kilimo ir tūpimo taku priešinga kilimui ar tūpimui kryptimi truks trumpiau; trumpiau bus užimtas ir kilimo ir tūpimo takas manevruojant ir kylant. Investicijos į navigacijos sistemą (įskaitant apšvietimo sistemos modernizavimą) savo ruožtu leis Vilniaus oro uostui teikti paslaugas nestabiliomis oro sąlygomis visų tipų orlaiviams, įskaitant didesnius. Investicijos į kilimo ir tūpimo taką taip pat gerokai padidins oro uosto galimybę priimti didesnius orlaivius. Taip pat svarbu atkreipti dėmesį, kad šiuo metu trūksta stovėjimo vietų D kategorijos orlaiviams ir nėra vietos tinkamai pastatyti E kategorijos orlaivius (jie statomi riedėjimo take „B“). Šiuo metu riedėjimo taku „F“ leidžiama riedėti tik jei sparnų mojis mažesnis kaip 36 metrai, o rekonstravus riedėjimo takus „A“ ir „B“ galės judėti ir E kategorijos orlaiviai.
- (32) Panašiai, investavus į terminalo pastatą, ypač pastačius naujus išvykimo salės vartus ir išplėtus bagažo atsiėmimo sektorių, bus galima aptarnauti vis daugiau keleivių.

⁵ Kadangi pagalba bus išmokėta per penkerius metus, jos grynoji dabartinė vertė bus mažesnė už nominaliąją vertę.

⁶ http://ec.europa.eu/contracts_grants/pa/partnership-agreement-lithuania-summary_lt.pdf

⁷ http://ec.europa.eu/regional_policy/lt/atlas/programmes/2014-2020/lithuania/2014lt16maop001

⁸ OL L 347, 2013 m. gruodžio 12 d., p. 287.

Teigiamo poveikio tikimasi ir po esamų dviejų atskirų bagažo tvarkymo sistemų ir esamų terminalo erdvių perplanavimo pagal funkcinius, veiklos ir aviacijos saugumo reikalavimus.

- (33) Be to, siūlomos investicijos labai padės skatinti darnų vystymąsi. Tai ypač pasakytina apie naujo riedėjimo tako statybą ir esamų riedėjimo takų rekonstrukciją ir ilginimą, kurių reikia norint sumažinti oro, dirvožemio ir triukšmo taršą (sutrumpinus orlaivių riedėjimo laiką ir atstumą); paviršinių nuotekų surinkimo ir tvarkymo sistemų gerinimą; aerodromo apšvietimo sistemos modernizavimą užtikrinant didesnę sistemos energijos vartojimo efektyvumą. Išplėtus šiaurinę peroną, riedėjimo maršrutai taps optimalūs ir nutols nuo gyvenamųjų pastatų, taigi sumažės triukšmo ir taršos. Be to, siūlomas investicijų planas sudarys sąlygas geriau stebėti triukšmą ir po to imtis atitinkamų veiksmų.
- (34) Panašiai, plečiant oro uostą bus atsižvelgta į poreikį užtikrinti aukštą skrydžių saugos ir saugumo lygį. Tai bus pasiekta, *inter alia*, įgyjant naują aviacijos saugumo tikrinimo įrangą, investuojant į peronus, riedėjimo takus, rekonstruojant kilimo ir tūpimo taką ir signalinių žiburių sistemas, racionalizuojant aerodromo priežiūros sistemą. Įgyvendinant 2 lentelėje išvardytus projektus taip pat sumažės papildomų procedūrų skaičius, bus racionalizuotos operacijos ir pašalinta pražūtingos žmogaus klaidos galimybė.
- (35) Finansavimas nebus naudojamas tipinėms plėtimosi investicijoms, tokioms kaip naujų kilimo ir tūpimo takų ar terminalų statyba.
- (36) Visi infrastruktūros projekto darbai bus perkami pagal konkursą, kuris vyks laikantis atviros ir nediskriminacinės procedūros.
- (37) Oro uostas paraišką dėl pagalbos pateikė Susisiekimo ministerijai 2015 m. sausio mėn. 2016 m. sausio 15 d. ministerija sąlyginai patvirtino pagalbą susisiekimo ministro įsakymu dėl „Lietuvos oro uostų“ 2016–2019 m. strateginio veiklos plano patvirtinimo. Kol nebuvo gautas sąlyginis patvirtinimas, jokie projekto darbai nepradėti. Kol kas pradėtos tik pirmųjų projektų viešojo pirkimo procedūros.
- (38) Dėl finansavimo, susijusio su viešosios srities funkcijomis, įskaitant investicijas į saugumo tikrinimo įrangos ir triukšmo stebėjimo sistemos įrangos modernizavimą, Lietuvos institucijos patvirtino, kad šio tipo investicijos į visus Lietuvos oro uostus visada finansuotos viešosiomis lėšomis.
- (39) Finansavimas planuojamoms investicijoms į saugumo stebėjimo įrangą ir triukšmo stebėjimo sistemą, kurios priklauso viešajai sričiai, neviršys apskaičiuotos sistemos kainos ir nebus naudojamas jokiai kitai veiklai finansuoti. Jei galutinės išlaidos bus mažesnės negu planuota, pagalbos gavėjas sugrąžins skirtumą. Siekiant užtikrinti skaidrumą, su triukšmo stebėjimo ir saugumo įranga susijusių išlaidų apskaita vykdoma skirtingose sąskaitose ir gali būti bet kuriuo metu pateikta auditui.
- (40) Tų pačių tinkamų finansuoti išlaidų atžvilgiu pagalba negali būti teikiama kartu su jokia kita pagalba iš vietos, regiono, nacionalinių ar Sąjungos šaltinių.

2.3 Teisinis pagrindas

(41) Investicinio projekto finansavimo teisinis pagrindas yra, *inter alia*:

- 2013 m. gruodžio 18 d. Lietuvos Vyriausybės nutarimas Nr. 1253 dėl nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo;
- 2013 m. spalio 3 d. Lietuvos Vyriausybės nutarimas Nr. 1090 dėl 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos administravimo taisyklių patvirtinimo;
- 2015 m. lapkričio 11 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-464 (1.5 E) dėl preliminaraus nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos projektų sąrašo patvirtinimo.

3 PRIEMONĖS ĮVERTINIMAS

3.1 Pagalbos egzistavimas

- (42) 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“.
- (43) Turi būti laikomasi visų SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytų kriterijų. Todėl siekiant nustatyti, ar priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, turi būti įvykdytos visos toliau nurodytos sąlygos. Finansinė parama turi:
- būti suteikta valstybės arba iš jos valstybinių išteklių,
 - palaikyti tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą,
 - iškreipti konkurenciją arba galėti ją iškreipti ir
 - daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

Įmonės ir ekonominės veiklos samprata

- (44) Pagal nusistovėjusią Teismo praktiką, Komisija pirma turi nustatyti, ar Vilniaus oro uosto veiklos vykdytojas yra įmonė, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje. Įmonės sąvoka apima bet kurį subjektą, kuris vykdo ekonominę veiklą, kad ir koks būtų jo teisinis statusas ir finansavimo būdas⁹. Bet kokia veikla, susijusi su prekių tiekimu ir paslaugų teikimu konkrečioje rinkoje, yra ekonominė veikla¹⁰.

⁹ Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36 punktas; Sprendimo *Höfner ir Elser*, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, 21 punktas; Sprendimo *Fédération Française des Sociétés d'Assurances v Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392, 14 punktas; Sprendimo *Job Centre*, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, 21 punktas.

¹⁰ Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7 punktas; Sprendimo *Komisija prieš Italiją*, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303, 36 punktas.

- (45) Sprendime dėl *Leipcigo-Halės oro uosto* Teisingumo Teismas patvirtino, kad oro uosto eksploatavimas komerciniais tikslais ir oro uosto infrastruktūros statyba yra ekonominė veikla¹¹. Kai oro uosto veiklos vykdytojas vykdo ūkinę veiklą, kad ir koks būtų jo teisinis statusas ir finansavimo būdas, jis yra įmonė, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, todėl jam taikomos Sutarties taisyklės dėl valstybės pagalbos¹².
- (46) Oro uosto infrastruktūrą ir įrangą valdo pagalbos gavėjas, kuris apmokestina šios infrastruktūros naudojimą ir eksploatuoja oro uostą komerciškai.
- (47) Vadinasi, pagalbos gavėjas yra įmonė SESV 107 straipsnio 1 dalies prasme.

Viešajai sričiai priklausančios užduotys

- (48) Pagal 2014 m. Aviacijos gaires¹³ ir Teismo praktiką, veikla, už kurią atsakomybė paprastai tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis, nėra ekonominio pobūdžio ir paprastai nepatenka į valstybės pagalbos taisyklių taikymo sritį. Pagal Aviacijos gaires, veikla, kaip antai oro eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, apsauga nuo gaisro, priemonės, kuriomis siekiama civilinę aviaciją apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, ir investicijos į šiai veiklai būtiną infrastruktūrą ir įrangą, paprastai dėl jos pobūdžio laikoma neekonominė¹⁴.
- (49) Aviacijos gairėse taip pat nustatyta, kad tam, kad viešasis neekonominės veiklos finansavimas nebūtų valstybės pagalba, jis turėtų būti susijęs tik su tos veiklos išlaidų kompensavimu, ir dėl jo neturi būti netinkamai diskriminuojami oro uostai. Gairėse ši antra sąlyga paaiškinama: jei pagal tam tikrą teisinę tvarką yra įprasta, kad civiliniai oro uostai turi padengti tam tikras su jų eksploatavimu susijusias išlaidas, o kiti civiliniai oro uostai – ne, pastariesiems oro uostams gali būti suteiktas pranašumas, neatsižvelgiant į tai, ar tos išlaidos susijusios su veikla, kuri paprastai laikoma neekonominio pobūdžio veikla¹⁵.
- (50) Kaip Komisija jau yra nusprendusi savo ankstesniuose sprendimuose, be kita ko, sprendime dėl *Po (Pau) oro uosto*¹⁶, saugumo ir triukšmo stebėjimo įrangos finansavimas gali būti teisėtai laikomas veikla, už kurią atsakomybė tenka valstybei, besinaudojančiai savo, kaip valdžios institucijos, prerogatyvomis. Tai reiškia, kad atitinkamos priemonės pagal valstybės pagalbos taisykles gali būti laikomos neekonominėmis.
- (51) Todėl valstybė gali skirti viešąjį finansavimą, kad kompensuotų išlaidas, kurias oro uosto veiklos vykdytojai patiria vykdydami atitinkamas užduotis, kai jos jiems pavestos pagal nacionalinius teisės aktus (arba paprastai yra finansuojamos valstybės),

¹¹ Sprendimas *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle v Commission*, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821; taip pat žr. Sprendimą *Aéroports de Paris v Commission*, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, ir Sprendimą *Ryanair v Commission*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

¹² Sprendimai *Poucet prieš AGV* ir *Pistre prieš Cancave*, C-159/91 ir C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

¹³ Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

¹⁴ 35 punktas.

¹⁵ 36 ir 37 punktai.

¹⁶ Žr. 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo dėl bylos SA.22614 (C 53/07) 101, 188 ir 495 konstatuojamąsias dalis, OL L 201, 2015 7 30.

su sąlyga, kad šis finansavimas netampa kompensacijos permoka ir nediskriminuoja oro uostų. Kaip aprašyta (38) ir (39) konstatuojamosiose dalyse, Lietuvos institucijos laikosi šių principų.

- (52) Dėl investicijų aplinkos apsaugai ir saugai gerinti Komisija atkreipia dėmesį, kad oro uosto veiklos poveikio aplinkai mažinimas ir švelninimas ir oro uosto veiklos saugos gerinimas yra išlaidos, kurios paprastai dengiamos iš įmonės biudžeto ir negali būti laikomos priklausančiomis viešajai sričiai¹⁷. Lietuvos institucijos tai pripažįsta, todėl viešajai sričiai priskiria tik investicijas į triukšmo stebėjimo ir saugumo įrangą.

Valstybės išteklių naudojimas ir priskyrimas valstybei

- (53) Siūlomų investicijų finansavimas iš dalies bus gautas iš Sanglaudos fondo. Remiantis seniai nusistovėjusia Komisijos sprendimų praktika, Sanglaudos fondo finansavimas laikomas valstybės narėms priskirtiniais valstybės ištekliais, nes jis skiriamas per nacionalinį biudžetą, o nacionalinės institucijos turi veiksmų laisvę atrinkti remtinus projektus¹⁸. Taigi finansavimas vykdomas valstybės ištekliais ir priskirtinas valstybei.

Ekonominis pranašumas

- (54) Išskyrus su viešajai sričiai priklausančiomis funkcijomis susijusias investicijas, priemone, apie kurią pranešta, sumažinamos investicinės išlaidos, kurias apskritai turėtų patirti Vilniaus oro uosto veiklos vykdytojas, jei norėtų plėsti ir modernizuoti oro uostą, gerinti jo saugą ar didinti veiksmingumą, todėl ta priemone oro uosto veiklos vykdytojui suteikiamas ekonominis pranašumas.

Atrankumas

- (55) SESV 107 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad tam, kad būtų apibrėžta kaip valstybės pagalba, priemonė turi palaikyti „tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą“. Komisija atkreipia dėmesį, kad minėti ekonominiai pranašumai būtų suteikti tik pagalbos gavėjui. Vadinas tai atranki priemonė, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.

Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

- (56) Kai valstybės narė suteikta pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitų vidaus rinkoje konkuruojančių įmonių padėtimi, turi būti laikoma, kad ta pagalba turėjo įtakos vidaus rinkai. Pagal nusistovėjusią Teismo praktiką¹⁹, konkurenciją iškraipiančia

¹⁷ Žr. pvz., 2014 m. vasario 20 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos bylos SA.35847 – 2013/N – Čekija – Ostravos oro uostas, OL C 153, 2015 5 8, 2014 m. lapkričio 10 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos bylos SA.39315 dėl investicijų į Talino oro uostą, OL C 426, 2015 12 18.

¹⁸ Sanglaudos fondo ištekliai, perduodami atitinkamai nacionalinei institucijai ar įstaigai, kurią šiam tikslui paskyrė valstybės narė, iki išmokėjimo pagalbos gavėjui yra laikomi disponuojamais nacionalinių institucijų, taigi prilyginami valstybės ištekliais. Žr., pvz., 2010 m. balandžio 27 d. Komisijos sprendimo byloje dėl Rygos oro uosto (SA.30358 (2010/N), OL C 147, 2010 6 2, p. 22) 19 punktą; 2010 m. vasario 22 d. Komisijos sprendimo byloje dėl Klaipėdos uosto (SA.30742 (2010/N), 2012 4 26, p. 1) 48 punktą; 2010 m. vasario 22 d. Komisijos sprendimo byloje dėl ETGE (SA.32632 (2011/N), OL C 82, 2012 3 21, p. 2) 38 punktą.

¹⁹ Sprendimas *Vlaams Gewest*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

priemonė laikoma jau tada, kai pagalbos gavėjas konkuruoja su kitomis įmonėmis konkurencijai atvirose rinkose.

- (57) Pagalbos gavėjas iš dalies konkuruoja su kitais oro uostais Lietuvoje ir Latvijoje, net jei konkurencija nėra labai intensyvi dėl Baltijos šalių oro uostus skiriančių didelių atstumų. Viešasis oro uosto finansavimas sudarys jam sąlygas tęsti veiklą ir sustiprins jo poziciją kitų oro uostų atžvilgiu. Todėl priemonė, apie kurią pranešta, darys poveikį konkurencijai ir prekybai.

Išvada

- (58) Finansavimas investicinių išlaidų, susijusių su viešajai sričiai priklausančiomis užduotimis (investicijos į saugumo įrangą ir triukšmo stebėjimo įrangą), kurių orientacinė suma 1 274 328 EUR, nėra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnyje.
- (59) Viešasis kitų investicijų į Vilniaus oro uosto infrastruktūrą finansavimas, kurių orientacinė suma 34 685 764 EUR, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje.
- (60) Komisija atkreipia dėmesį, kad Lietuva vykdė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytą neveikimo įpareigojimą ir nesuteikė pagalbos iki Komisijos pritarimo.

3.2 Pagalbos suderinamumas

- (61) SESV 107 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka. Šiuo klausimu 2014 m. Aviacijos gairėse²⁰ nurodyta, kaip įvertinti, ar oro uosto infrastruktūrų finansavimo pagalba gali būti paskelbta suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Gairėse pateikta kriterijų, į kuriuos Komisija atsižvelgia vertindama svarstomas priemones.
- (62) Pagal Aviacijos gairių 79 punktą Komisija turi išnagrinėti, ar įvykdytos šios kartu taikomos sąlygos:
- a) tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas: valstybės pagalbos priemone turi būti siekiama bendros svarbos tikslo pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį;
 - b) valstybinės intervencijos būtinumas: valstybės pagalbos priemonė turi būti skiriama tuo atveju, kai ja galima iš esmės pagerinti padėtį taip, kaip to negali padaryti pati rinka, pavyzdžiui, pašalinant rinkos nepakankamumą arba išsprendžiant teisingumo ar sanglaudos problemą;
 - c) pagalbos priemonės tinkamumas: valstybės pagalbos priemonė turi būti bendros svarbos tikslui pasiekti tinkama politikos priemonė;

²⁰ Komisijos komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“ (OL C 99, 2014 4 4, p. 3).

- d) skatinamasis poveikis: suteikus pagalbą įmonės (-ių) veikla turi pasikeisti taip, kad ji (jos) vykdytų papildomą veiklą, o be pagalbos ji (jos) šios veiklos nevykdytų arba vykdytų ribotai ar kitaip, arba kitoje vietoje;
- e) pagalbos proporcingumas (pagalba neviršija minimumo): pagalbos suma turi neviršyti minimumo, būtino papildomoms investicijoms arba veiklai atitinkamoje vietovėje paskatinti;
- f) netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas: neigiamas pagalbos poveikis turi būti pakankamai apribotas, kad bendras priemonės poveikis būtų teigiamas;
- g) pagalbos skaidrumas: valstybės narės, Komisija, ekonominės veiklos vykdytojai ir visuomenės atstovai turi galėti lengvai susipažinti su visais susijusiais aktais ir informacija apie skirtą pagalbą.

Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas

- (63) Gairių 84 punkte nustatyta, kad oro uostams skiriama investicinė pagalba laikoma padedančia siekti bendros svarbos tikslo, jei ja, pavyzdžiui, didinamas Sąjungos piliečių judumas ir gerinamas susisiekimas su regionais, nes steigiami prieigos punktai, iš kurių galima vykdyti skrydžius Sąjungos viduje, arba skatinama regioninė plėtra.
- (64) Vilniaus oro uostui tenka svarbus vaidmuo Lietuvos susisiekimo sistemoje ir visoje Lietuvos ekonomikoje, nes tai pagrindinis Lietuvos tarptautinis oro uostas. Lietuva yra ES pakraštyje, todėl būtina išsaugoti oro susisiekimo maršrutus, ypač atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu nėra greitųjų traukinių linijų.
- (65) Infrastruktūros projekto finansavimu bus tvariai išsaugotas ir pagerintas regiono prieinamumas, todėl pagerės Sąjungos piliečių judumas ir susisiekimas su regionu.
- (66) Taigi pagalba iš esmės padeda siekti bendros svarbos tikslų Gairių 84 punkto a dalies prasme. Pagal Gairių 85 punktą Komisija vis dėlto turi įvertinti, ar dėl pagalbos nevyks nepelningų oro uostų veiklos dubliavimas ir ar neatsiras papildomų nepanaudotų pajėgumų, nes tokiais atvejais pagalba nepadėtų siekti bendros svarbos tikslų.
- (67) Nors Vilniaus ir Kauno oro uostus skiria 100 km, o nuo vieno iki kito nuvažiuoti automobiliu užtrunka pusantros valandos, abu oro uostai turi labai mažai nepanaudotų pajėgumų, ir juos numatoma panaudoti per artimiausius kelerius metus. Be to, numatoma, kad pigių skrydžių eismas bus palaipsniui nukreiptas į Kauną, nes Vilniuje netrūkūs ims trūkti pajėgumų. Pagal tokią strategiją esama abiejų oro uostų infrastruktūra bus panaudota pačiu veiksmingiausiu būdu.
- (68) Lietuvos institucijos pagal patikimas keleivių prognozes parodė, kad infrastruktūros projektas atitinka vidutinės trukmės oro vežėjų ir keleivių poreikius ir kad nauja investicija svarbi judumui Vilniaus pasiekiamumo zonoje.
- (69) Todėl Komisija daro išvadą, kad infrastruktūros statyba ir eksploatacija atitinka aiškiai apibrėžtą bendros svarbos tikslą.

Valstybinės intervencijos poreikis

- (70) Aviacijos gairių 87 punkto pirmame sakinyje nurodyta, kad, siekiant įvertinti, ar valstybės pagalba veiksmingai padeda siekti bendros svarbos tikslo, visų pirma reikia nustatyti spręstiną problemą.
- (71) Vilniaus oro uostas, kurio metinis keleivių skaičius nesiekia trijų milijonų, yra tokio dydžio, kad be viešųjų lėšų sunku užtikrinti visą investicinių projektų finansavimą. Aviacijos gairių 89 punkte pripažįstama, kad tokių oro uostų investicijoms gali būti sunku pritraukti privatų finansavimą.
- (72) Finansinės analizės rezultatai rodo, kad projekto kapitalo kainai padengti gali nepakakti projekto pajamų.
- (73) Todėl, nors oro uostas yra finansiškai patikima įmonė, jis nepajėgtų atlikti minėtųjų investicijų pats vienas, ir įmonė nebūtų pajėgi gauti privataus finansavimo visoms projekto išlaidoms padengti, nes finansavimo spraga yra didelė – 33 mln. EUR.
- (74) Komisija daro išvadą, kad pagalba iš esmės pagerins investicinį projektą: pati rinka to neužtikrina, todėl reikalingas valstybės įsikišimas.

Pagalbos priemonės tinkamumas

- (75) Turint omeny reikalingų investicijų tipą ir didelę finansavimo spragą, tiesioginė subsidija yra tinkamiausia projekto įgyvendinimo priemonė.
- (76) Projekto įgyvendinimui užtikrinti nepakaktų subsidijuoti palūkanų normas ar suteikti kredito garantijas, nes projekto generuojamų pajamų nepakaks net pagrindinei skolos sumai padengti.
- (77) Todėl Komisija daro išvadą, kad svarstoma pagalbos priemonė yra tinkama politikos priemonė.

Skatinamasis poveikis

- (78) Komisija turi nustatyti, ar dėl Vilniaus oro uostui suteiktos valstybės pagalbos gavėjo elgsena pakinta taip, kad jis imasi veiklos, kuria padėtų siekti bendros svarbos tikslo ir i) kurios nebūtų vykdęs arba ii) kurią vykdytų mažesniu mastu arba kitokiu būdu, jei nebūtų gavęs pagalbos.
- (79) Aviacijos gairių 93 punkte konkrečiai nurodyta formali skatinamojo poveikio sąlyga, t. y. su individualia investicija susijusių darbų negalima pradėti, kol nepateikta paraiška pagalbą teikiančiai institucijai.
- (80) Kaip aprašyta (37) konstatuojamojoje dalyje, projekto darbai dar nepradėti. Taigi formalus kriterijus įvykdytas.
- (81) Be to, negavęs pagalbos gavėjas negalėtų imtis investicinio projekto.
- (82) Aviacijos gairių 94 punkte konkrečiai nurodyta esminė skatinamojo poveikio sąlyga, t. y. be valstybės pagalbos investicijų nebūtų imtasi arba nebūtų imtasi tokiu pat mastu.

- (83) Lietuvos institucijų pateikta finansinė analizė (žr. (27) konstatuojamąją dalį) rodo, kad, negavus pagalbos, projektas nėra finansiškai pelningas. Projekto generuojamos pajamos nepadengia patirtų išlaidų. Taigi privatus rinkos investuotojas projekto nesiimtų.
- (84) Daroma prielaida, kad negavęs valstybės pagalbos oro uosto veiklos vykdytojas vadovautųsi pelno didinimo argumentais ir artimiausiais metais vykdytų tik nedideles investicijas. Tarp jų būtų būtinausias kilimo ir tūpimo tako ir apšvietimo sistemos atnaujinimas ir nežymūs keleivių terminalo pakeitimai. Keleivių srautai nesiliautų augę, kol būtų pasiektas didžiausias oro uosto pajėgumas – 3,5 mln. keleivių per metus. Taigi oro uosto veiklos vykdytojas nebūtų komerciškai suinteresuotas oro uosto plėtra, kuriai reikėtų labai didelių papildomų investicijų į saugos ir aplinkosaugos priemones.
- (85) Dėl visų šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad pagalba turi skatinamąjį poveikį.

Pagalbos sumos proporcingumas (pagalba neviršija minimumo, būtino papildomoms investicijoms arba veiklai atitinkamoje vietovėje paskatinti)

- (86) Pagalba yra proporcinga, kai suma neviršija minimumo, būtino papildomoms investicijoms arba veiklai atitinkamoje vietovėje paskatinti. Kad pagalba būtų laikoma suderinama, valstybės pagalba oro uostams, kaip ir bet kuri kita valstybės pagalbos priemonė, turėtų būti proporcinga siekiamam teisėtam tikslui²¹. Pagalba laikoma proporcinga tik tada, kai to paties rezultato neįmanoma pasiekti mažesne pagalba. Tai reiškia, kad pagalbos suma ir intensyvumas turi neviršyti minimumo, reikalingo tam, kad būtų vykdoma veikla, dėl kurios skiriama pagalba.
- (87) Aviacijos gairių 97 punkte nustatyta, kad, pirma, didžiausia leidžiama valstybės pagalbos suma turi būti nurodyta procentine tinkamų finansuoti išlaidų dalimi (didžiausias pagalbos intensyvumas) ir, antra, tinkamos finansuoti išlaidos yra išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą (įskaitant planavimo išlaidas), antžeminių paslaugų infrastruktūrą (pavyzdžiui, bagažo juostas ir pan.) ir į oro uosto įrangą, o investicijų į nesusijusią su oro susisiekimu veiklą (įskaitant automobilių stovėjimo aikšteles, viešbučius, restoranus ir biurus) išlaidos nėra laikomos tinkamomis finansuoti išlaidomis.
- (88) Komisija atkreipia dėmesį, kad pagalba, apie kurią pranešta, bus finansuojamos tik investicinės išlaidos, kurios yra tinkamos finansuoti pagal Aviacijos gaires (žr. (24) konstatuojamąją dalį).
- (89) Pagal Aviacijos gairių 101 punktą, didžiausias leidžiamas investicinės pagalbos intensyvumas oro uostams, kuriuose metinis keleivių srautas yra mažesnis kaip 3 mln. keleivių, yra 50 proc. Tinkamos finansuoti išlaidos siekia 70,076 mln. EUR, o pagalba siekia 34,685 mln. EUR, vadinasi pagalbos intensyvumas yra 49,5 proc. Taigi didžiausio pagalbos intensyvumo kriterijaus laikomasi.

²¹ Pagal nusistovėjusią sprendimų praktiką Komisija gali paskelbti pagalbą suderinama su vidaus rinka tik tuomet, kai ji būtina teisėtam tikslui pasiekti (plg. Sprendimo *Philipp Morris*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 17 punktą; Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, ECLI:EU:C:2008:224, 68 punktą; Sprendimo *Kronoply*, T-162/06, ECLI:EU:T:2009:2, 65 punktą).

- (90) Aviacijos gairių 99 punkte nustatyta, kad, kai neturima konkrečios informacijos apie priešingą padėtį, pagalbos suma laikoma proporcinga, jei neviršija investicinio projekto kapitalo išlaidų finansavimo spragos. Ta spraga nustatoma remiantis *ex ante* verslo planu, t. y. apskaičiuojama kaip teigiamų ir neigiamų pinigų srautų (įskaitant investicines išlaidas) skirtumo grynoji dabartinė vertė investicijos gyvavimo laikotarpiu. Investicinės pagalbos atveju verslo planas turėtų apimti turto ekonominio naudojimo laikotarpį.
- (91) Lietuvos institucijos, kaip patikimo priešingos padėties scenarijaus, nesvarstė pagalbos neteikimo scenarijaus, pagal kurį į oro uosto infrastruktūrą būtų investuota minimaliai (žr. (84) konstatuojamąją dalį), nes tada nebūtų patenkinti šalies susisiekimo reikalavimai. Todėl finansavimo spragos analizė atlikta remiantis *ex ante* verslo planu, t. y. apskaičiuojama kaip teigiamų ir neigiamų pinigų srautų skirtumo grynoji dabartinė vertė investicijos gyvavimo laikotarpiu.
- (92) Lietuvos institucijos parodė, kad siūloma investicinė pagalba neviršys atitinkamo investicinio projekto finansavimo spragos (žr. (27) konstatuojamąją dalį).
- (93) Apskaičiuojant finansinę spragą atsižvelgiama į visas svarbias pajamas ir išlaidas, įskaitant išlaidas ir pajamas, susijusias su papildomomis pajamomis, gaunamomis dėl oro uosto plėtos.
- (94) Apskaičiavimas apima 22 metų laikotarpį, kuris atitinka remiamų investicijų produkto naudojimo trukmę.
- (95) 33 mln. EUR finansavimo spraga atitinka skirtumą tarp atitinkamų tikėtinų išlaidų ir pajamų, perskaičiuotų atsižvelgiant į vidutinę svertinę kapitalo kainą. Pagalbos sumos diskontuotoji vertė (26 mln. EUR dabartine verte²²) tos finansavimo spragos neviršija.
- (96) Vilniaus oro uosto finansinė analizė rodo, kad, netaikant valstybės pagalbos, pinigų srautas po operacijų ir finansavimo veiklos nėra pakankamas skolai sugrąžinti per turto ekonominį amžių.
- (97) Kadangi pagalbos suma neviršija finansavimo spragos per projekto gyvavimo laikotarpį ir pagalbos intensyvumas mažesnis už leistiną pagalbos intensyvumą, investicinė pagalba, apie kurią pranešta, laikoma proporcinga.

Netinkamo neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai vengimas

- (98) Konkrečiai pagal Aviacijos gairių 106 punktą, nepelningų oro uostų veiklos dubliavimasis arba papildomų nepanaudotų pajėgumų atsiradimas esamos infrastruktūros pasiekiamumo zonoje galėtų iškraipyti konkurenciją.
- (99) Pagal Aviacijos gaires, oro uosto pasiekiamumo zona reiškia „zoną, kurios geografinės ribos paprastai nustatomos nuo oro uosto maždaug 100 kilometrų arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per maždaug 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu“.

²² Pagalba bus išmokėta ne pradžioje, bet per 5 metus, todėl jos dabartinė vertė mažesnė.

- (100) Kaip paaiškinta (17) konstatuojamojoje dalyje, per valandą automobiliu neįmanoma pasiekti jokio kito oro uosto. Artimiausi tarptautiniai oro uostai, išskyrus vieną, yra daugiau kaip už 300 km, ir iki jų reikia automobiliu važiuoti ilgiau kaip 3 valandas.
- (101) Artimiausias oro uostas yra Kauno oro uostas už 100 km ir jį pasiekti automobiliu užtrunka pusantros valandos. Abiejuose oro uostuose (Vilniaus ir Kauno) nepanaudotų pajėgumų yra labai mažai ir juos numatoma panaudoti per artimiausius kelerius metus, be to, abu oro uostus valdo ta pati oro uostų įmonė „Lietuvos oro uostai“, kuri užtikrina optimalų abiejų oro uostų naudojimą.
- (102) Kaip nurodyta (20) konstatuojamojoje dalyje, geležinkelis negali patenkinti augančios tarptautinio susisiekimo paklausos, nes investicijų laikotarpiu greitųjų traukinių linija „Rail Baltica“ veikti nepradės. Kad ir kaip būtų, Vilnius yra už 100 km nuo planuojamos geležinkelio linijos.
- (103) Todėl Komisija mano, kad dėl investicinio projekto nepadaugės nepelningų oro uostų ir neatsiras papildomų nepanaudotų pajėgumų.
- (104) Lietuvos institucijos patvirtina, kad oro uostas liks atviras visiems galimiems naudotojams ir nėra skirtas vienam konkrečiam naudotojui.
- (105) Todėl, remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad prekybos raida nepaveikiama tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui.

Pagalbos skaidrumas

- (106) Lietuvos institucijos laikysis skaidrumo reikalavimų, kaip išdėstyta Aviacijos gairių 8.2 skirsnyje, iš dalies pakeistame Skaidrumo komunikatu²³. Visų pirma Lietuva užtikrins, kad nacionalinėje valstybės pagalbos interneto svetainėje būtų paskelbta ši informacija: visas sprendimo dėl pagalbos suteikimo ir jo įgyvendinimo nuostatų tekstas arba nuoroda į jį; pagalbą teikiančios institucijos pavadinimas; pagalbos gavėjo pavadinimas; suteiktos pagalbos forma ir suma, pagalbos suteikimo data; įmonės dydis ir įsisteigimo vieta; pagrindinis ekonomikos sektorius, kuriame pagalbos gavėjas vykdo veiklą.

Išvada

- (107) Atsižvelgus į išdėstytą vertinimą laikoma, kad investicinė pagalba Vilniaus oro uostui, apie kurią pranešta, atitinka Aviacijos gairėse išdėstytas suderinamumo sąlygas.

²³ Komisijos komunikatas, kuriuo iš dalies keičiami Komisijos komunikatai „Valstybės pagalbos taisyklių taikymo plačiajuosčio ryšio tinklų sparčiam diegimui ES gairės“, „2014–2020 m. regioninės valstybės pagalbos gairės“, Komunikatas dėl valstybės pagalbos filmams ir kitiems garso ir vaizdo kūriniams, Komunikatas dėl valstybės pagalbos rizikos finansų investicijoms skatinti gairių ir komunikatas „Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gairės“, OL L 15, 2015 1 22, p. 103.

4 IŠVADA

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija nusprendė nereikšti prieštaravimų dėl Vilniaus oro uosto infrastruktūros modernizavimui finansuoti skirtos pagalbos, apie kurią pranešė Lietuvos institucijos, nes ji suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

Šis sprendimas nelemia būsimo sprendimo (-ų) dėl šių projektų finansavimo iš Sanglaudos fondo.

Panašiai šiuo sprendimu nedaroma poveikio ir Triukšmo direktyvos²⁴, kurioje nustatyta, kad oro uostams, kuriuose per metus pakyla ir nusileidžia daugiau kaip 50 000 orlaivių, turi būti parengtas konkretus triukšmo problemoms ir poveikiui valdyti skirtas veiksmų planas, reikalavimų taikymui.

Jei šiame rašte yra neskelbtinos konfidencialios informacijos, praneškite apie tai Komisijai per penkiolika darbo dienų nuo sprendimo gavimo dienos. Jei per nurodytą laiką Komisija negaus pagrįsto prašymo, bus laikoma, jog sutinkate, kad visas rašto tekstas autentiška kalba būtų atskleistas tretiesiems asmenims ir paskelbtas interneto svetainėje

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

Prašymą reikėtų siųsti registruotu laišku arba faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
B-1049 Brussels
Belgium
Faksas +32 (0) 2 2961242

Pagarbiai
Komisijos vardu

Margrethe Vestager
Komisijos narė

²⁴ 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo, OL L 189, 2002 7 18, p. 12.