

На основу члана 12. став 11. Уредбе о о условима и критеријумима усклађености државне помоћи учесницима на тржишту који обављају делатност у сектору ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, број: 23/21) и члана 10. став 1. тачка 6) и члана 11. Закона о контроли државне помоћи („Службени гласник РС”, број 73/19), Савет Комисије за контролу државне помоћи доноси

## **УПУТСТВО ЗА ОЦЕЊИВАЊЕ УСКЛАЂЕНОСТИ ПОСЕБНИХ СЛУЧАЈЕВА ДРЖАВНЕ ПОМОЋИ УЧЕСНИЦИМА НА ТРЖИШТУ КОЈИ ОБАВЉАЈУ ДЕЛАТНОСТ У СЕКТОРУ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА**

### **I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ**

1. Овим упутством ближе се уређује начин за оцењивање државне помоћи за улагање у посебне пројекте, оперативне државне помоћи која се додељује за посебне категорије аеродрома, као и државне помоћи која се додељује авио-превозиоцима.
2. Ово упутство не примењује се приликом оцене усклађености државне помоћи која се додељује за обављање поверених услуга.
3. Државна помоћ за улагање у посебне пројекте, оперативна државна помоћ која се додељује за посебне категорије аеродрома, као и државна помоћ која се додељује авио-превозиоцима може бити усклађена ако:
  - (1) доприноси остваривању циља од заједничког интереса;
  - (2) постоји потреба за интервенцијом државе;
  - (3) мера помоћи је примерена;
  - (4) има подстицајни ефекат;
  - (5) пропорционална је (сведена на минимум);
  - (6) позитивни ефекти мере на конкуренцију и трговину између Републике Србије и земаља чланица Европске уније превазилазе негативне ефекте;
  - (7) су подаци о помоћи доступни јавности (је помоћ транспарентна).

### **II. ОЦЕНА УСКЛАЂЕНОСТИ ДРЖАВНЕ ПОМОЋИ ЗА УЛАГАЊЕ У ПОСЕБНЕ ПРОЈЕКТЕ**

1. Допринос остваривању циља од заједничког интереса
4. Државна помоћ за улагање у посебне пројекте доприноси остваривању циља од заједничког интереса ако:
  - (1) повећава мобилност грађана и повезаност подручја;

- (2) се умањује загушење промета у највећим аеродромима; или
- (3) олакшава регионални развој.

5. Не сматра да државна помоћ из тачке 4. овог упутства доприноси остваривању циља од заједничког интереса ако се додељује за улагање у економски неисплативе аеродроме или за изградњу додатних капацитета, који неће бити искоришћени.

6. Прихватно подручје аеродрома у смислу овог упутства представља географску границу тржишта, која се обично одређује на основу удаљености од постојећег аеродрома на којем се обавља редован авио-превоз на 100 километара или 60 минута путовања аутомобилом, аутобусом или возом.

7. Улагање у аеродромску инфраструктуру мора задовољити потребе свих корисника који се налазе у његовом прихватном подручју у средњорочном периоду, у супротном сматра се да такво улагање не доприноси циљу од заједничког интереса.

8. Средњорочна предвиђања за употребу аеродромске инфраструктуре не могу се узети у обзир ако се аеродром налази у истом прихватном подручју већ постојећег аеродрома, који не ради пуним или готово пуним капацитетом.

9. Израда унапред припремљеног пословног плана мора бити заснована на реалним проценама а не на проценама заснованим у односу на средњорочна предвиђања аеродрома који се налази у истом прихватном подручју, а послује са смањеним прометом путника и терета, с тим да се морају идентификовати вероватни ефекти улагања за употребу инфраструктуре (нпр. у други постојећи аеродром или у друге начине превоза).

## 2) Постојање потребе за интервенцијом државе

10. Потреба за интервенцијом државе постоји због високих фиксних трошкова улагања и зависи од годишњег просечног промета путника на аеродрому. Сматра се да:

(1) аеродром са годишњим прометом до 200.000 путника није способан да покрије своје трошкове амортизације оправданих трошкова улагања у инфраструктуру и опрему укључујући основне трошкове финансирања (у даљем тексту: капитални трошкови);

(2) аеродром са годишњим прометом од 200.000 до милион путника најчешће није способан да покрије своје капиталне трошкове;

(3) аеродром са годишњим прометом од милион до три милиона путника најчешће је способан да покрије већи део својих капиталних трошкова;

(4) аеродром са годишњим прометом од три милиона до пет милиона путника је способан да покрије све трошкове (укључујући оперативне и капиталне трошкове), осим у одређеним случајевима, када је интервенција државе потребна због покривања појединих капиталних трошкова;

(5) аеродром са годишњим прометом већим од пет милиона путника је способан да покрије све трошкове, осим у изузетним околностима када је могуће јасно доказати тржишни неуспех и немогућност финансирања улагања на тржиштима капитала, као и када

је позитивни ефекат мере на конкуренцију значајно већи од негативних ефеката мере помоћи на конкуренцију и трговину између Републике Србије и земаља чланица ЕУ.

### 3) Примереност државне помоћи

#### а) Примереност мере државне помоћи

11. Мера државне помоћи за улагање у посебне пројекте сматра се примереном ако није могуће допринети остваривању циља од заједничког интереса из тачке 4. овог упутства и решавању тржишног недостатка другим мерама које не садрже државну помоћ.

12. Давалац који додељује индивидуалну државну помоћ за улагање у посебне пројекте унапред одређеном кориснику мора да докаже да таква помоћ више доприноси остваривању циља од заједничког интереса из тачке 3. овог упутства у односу на допринос који би се постигао доношењем шеме државне помоћи или другом мером која не садржи државну помоћ.

#### б) Примереност инструмента за доделу државне помоћи

13. Инструмент за доделу државне помоћи је примерен ако најмање нарушава конкуренцију на тржишту и трговину између Републике Србије и земаља чланица Европске уније у односу на друге расположиве инструменте за доделу државне помоћи.

14. Ако се помоћ додељује кроз инструменте који обезбеђују директну новчану предност (нпр.: субвенције, фискалне олакшице, продаја или коришћење имовине у јавној својини по цени мањој од тржишне и сл.) давалац мора да докаже због чега други инструменти помоћи који мање нарушавају конкуренцију и трговину (нпр.: кредити са нижом каматном стопом од тржишне или субвенционисаном каматном стопом, гаранције државе и сл.) нису примерени за остваривање циља од заједничког интереса из тачке 4. овог упутства.

### 4) Подстицајни ефекат

15. Државна помоћ има подстицајни ефекат ако се посебан пројекат улагања не би реализовао без државне помоћи или ако би се реализовао у ограниченом обиму.

16. Постојање подстицајног ефекта доказује се анализом нивоа реализације посебног пројекта улагања са и без државне помоћи (counterfactual analysis) и уколико је поднет захтев за доделу индивидуалне државне помоћи пре почетка радова на пројекту.

17. Када не постоји анализа из тачке 16. овог упутства подстицајни ефекат се може доказати на основу унапред припремљеног пословног плана у коме се јасно види разлика између

позитивног и негативног тока новца (укључујући трошкове улагања у фиксну капиталну имовину) током периода улагања исказаног кроз нето садашњу вредности (NPV).

## 5) Пропорционалност

18. Износ државне помоћи за улагање у посебне пројекте мора бити ограничен на минимум потребан за остваривање циља од заједничког интереса из тачке 4. овог упутства.

19. Државна помоћ из тачке 18. овог упутства је пропорционална (ограничена на минимум) ако износ помоћи одговара нето додатним трошковима реализације улагања, који се добијају на основу анализе улагања са и без државне помоћи.

20. Када не постоји анализа из тачке 19. овог упутства пропорционалност се може доказати на основу унапред припремљеног пословног плана у коме се јасно види разлика између позитивног и негативног тока новца (укључујући трошкове улагања у фиксну капиталну имовину) током периода улагања исказаног кроз нето садашњу вредности (NPV).

21. Под оправданим трошковима улагања не сматрају се трошкови који нису настали обављањем делатности у сектору ваздушног саобраћаја, као на пример трошкови за паркинг возила, трошкови хотела, ресторана, пословног простора и сл.

22. Трошкови улагања који се односе на аутобусе, возила и слично, могу бити оправдани уколико су део инфраструктуре за пружање услуга земаљског опслуживања на аеродромима.

23. Дозвољени интензитет државне помоћи за улагање у посебне пројекте одређује се у складу са Уредбом о условима и критеријумима усклађености државне помоћи учесницима на тржишту који обављају делатност у сектору ваздушног саобраћаја, при чему, износ државне помоћи не сме да пређе разлику између позитивног и негативног тока новца (укључујући трошкове улагања у фиксну капиталну имовину) током периода улагања исказаног кроз нето садашњу вредности (NPV), без обзира на просечан годишњи промет путника.

24. Државна помоћ, која се додељује аеродромима са просечним годишњим прометом преко пет милиона путника може бити пропорционална ако је спроведена детаљна анализа разлике између позитивног и негативног тока новца (укључујући трошкове улагања у фиксну капиталну имовину) током периода улагања исказаног кроз нето садашњу вредности (NPV), без обзира на просечан годишњи промет путника.

## 6) Ефекти на конкуренцију и трговину са ЕУ

25. Негативан ефекат мере на конкуренцију постоји увек када се улаже у аеродром, који се налази у истом прихватном подручју тог аеродрома и који не ради са пуним, или готово пуним капацитетом.

26. Како би се избегли негативни ефекти мере државна помоћ за улагање у посебне пројекте аеродрома, који има просечан годишњи промет до пет милиона путника може се доделити у облику унапред одређених периодичних оброка за надокнаду оправданих трошкова улагања или у годишњим оброцима за надокнаду капиталних трошкова, који су предвиђени пословним планом.

27. У циљу ограничавања негативних ефеката мере аеродром мора бити отворен за све потенцијалне кориснике. У случају физичког ограничења капацитета тог аеродрома, приступ аеродрому се омогућава на основу одговарајућих, објективних и транспарентних критеријума и без дискриминације.

### III. ОЦЕНА УСКЛАЂЕНОСТИ ОПЕРАТИВНЕ ДРЖАВНЕ ПОМОЋИ КОЈА СЕ ДОДЕЉУЈЕ ЗА ПОСЕБНЕ КАТЕГОРИЈЕ АЕРОДРОМА

#### 1. Допринос остваривању циља од заједничког интереса

28. Оперативна државна помоћ која се додељује за посебне категорије аеродрома доприноси остваривању циља од заједничког интереса ако у прелазном периоду:

- (1) повећава мобилност грађана и повезаност подручја;
- (2) се умањује загушење промета у највећим аеродромима; или
- (3) олакшава регионални развој.

29. Не сматра се да државна помоћ доприноси остваривању циља од заједничког интереса ако се додељује за економски неисплативе аеродроме.

30. Пословни план аеродрома, којем се додељује оперативна државна помоћ мора бити заснован на реалним проценама промета путника и терета у односу на промет другог аеродрома који се налази у истом прихватном подручју.

#### 2) Постојање потребе за интервенцијом државе

31. Потреба за интервенцијом државе постоји због високих фиксних трошкова улагања и зависи од годишњег просечног промета путника на аеродрому. Сматра се да:

(1) аеродром са годишњим прометом до 200.000 путника није способан да покрије оперативне трошкове;

(2) аеродром са годишњим прометом од 200.000 до 700.000 путника најчешће није способан да покрије оперативне трошкове;

(3) је аеродром са годишњим прометом од 700.000 до милион путника најчешће способан да покрије већи део оперативних трошкова;

(4) је аеродром са годишњим прометом од милион до три милиона путника способан да покрије већину оперативних трошкова.

32. Оперативни трошкови аеродрома из тачке 31. овог упутства су трошкови повезани са пружањем аеродромских услуга, као и трошкови особља, уговорних услуга, комуникација, отпада, енергије, одржавања, закупа, администрације и сл.

### 3) Примереност државне помоћи

33. Оперативна државна помоћ која се додељује за посебне категорије аеродрома сматра се примереном ако није могуће допринети остваривању циља од заједничког интереса из тачке 28. овог упутства и решавању проблема тог аеродрома другим мерама које не садрже државну помоћ.

34. Износ оперативне државне помоћи која се додељује за посебне категорије аеродрома израчунава се унапред као фиксни паушални износ којим се покрива очекивани оперативни мањак у периоду за који се сматра да ће аеродром постићи економску исплативост, а најкасније до истека прелазног периода и исплаћује се као паушални предујам или оброк.

### 4) Подстицајни ефекат

35. Оперативна државна помоћ која се додељује за посебне категорије аеродрома има подстицајни ефекат ако би обим обављања економске делатности аеродрома без те државне помоћи био значајно смањен.

### 5) Пропорционалност

36. Износ државне помоћи мора бити ограничен на минимум потребан за обављање делатности за коју је државна помоћ додељена.

37. Пословним планом се мора омогућити да аеродром по истеку периода у којем прима оперативну државну помоћ буде способан да самостално покрије оперативне трошкове.

38. Државна помоћ је пропорционална ако се додељује до максималног износа који је утврђен у Уредби о условима и критеријумима усклађености државне помоћи учесницима на тржишту који обављају делатност у сектору ваздушног саобраћаја.

#### б) Ефекти на конкуренцију и трговину са ЕУ

39. Негативан ефекат мере на конкуренцију увек постоји када се улаже у аеродроме, који се налазе у истом прихватном подручју аеродрома који не ради са пуним, или готово пуним капацитетом.

40. Како би се избегли негативни ефекти мере оперативне државне помоћи која се додељује за посебне категорије аеродрома давалац државне помоћи мора да прикаже да ће аеродром, који се налази у истом прихватном подручју бити способни да покрије све оперативне трошкове на крају прелазног периода.

41. У циљу ограничавања негативних ефеката мере аеродром мора бити отворен за све потенцијалне кориснике. У случају физичког ограничења капацитета аеродрома, приступ аеродрому се омогућава на основу одговарајућих, објективних и транспарентних критеријума и без дискриминације.

### IV. ОЦЕНА УСКЛАЂЕНОСТИ ДРЖАВНЕ ПОМОЋИ КОЈА СЕ ДОДЕЉУЈЕ АВИО-ПРЕВОЗИОЦИМА

#### 1) Допринос остваривању циља од заједничког интереса

42. Државна помоћ која се додељује авио-превозиоцима за увођење нових линија на аеродрому доприноси остваривању циља од заједничког интереса ако:

- (1) повећава мобилност грађана и повезаност подручја; или
- (2) олакшава регионални развој.

43. Не сматра се да државна помоћ из тачке 42. овог упутства доприноси остваривању циља од заједничког интереса ако је нова линија покривена другим начинима превоза или полази са другог аеродрома у истом прихватном подручју под упоредивим условима, посебно у смислу трајања путовања.

#### 2) Постојање потребе за интервенцијом државе

44. Потреба за интервенцијом државе постоји за увођење нових линија које повезују аеродром са другим аеродромом, који се налази у Заједничком европском ваздухопловном подручју.

45. У унапред припремљеном пословном плану авио-превозиоца потребно је приказати да ће нова линија за коју се додељује државна помоћ постати економски исплатива, након доделе те помоћи, у периоду од најмање три године.

46. У одсутству пословног плана из тачке 44. овог упутства авио-превозиоци се морају обавезати да ће одржати линију на аеродрому пропорционално периоду у ком су добијали државну помоћ.

### 3) Примереност државне помоћи

47. Државна помоћи која се додељује авио-превозиоцима сматра се примереном ако није могуће допринети остваривању циља од заједничког интереса из тачке 41. овог упутства мерама које не садрже државну помоћ.

### 4) Подстицајни ефекат

48. Државна помоћ има подстицајни ефекат ако је вероватно да авио-превозилац без државне помоћи не би увео нову линију, и ако је поднео захтев за доделу државне помоћи пре њеног увођења.

### 5) Пропорционалност

49. Државна помоћ је пропорционална ако се додељује за период од три године, до максималног износа који је утврђен у Уредби о условима и критеријумима усклађености државне помоћи учесницима на тржишту који обављају делатност у сектору ваздушног саобраћаја.

### 6) Ефекти на конкуренцију и трговину са ЕУ

50. Давалац државне помоћи је у обавези да благовремено објави јавни позив за увођење нових линија, како би се омогућило свим заинтересованим авио-превозиоцима да понуде своје услуге.

51. Државна помоћ која се додељује за увођење нових линија не може да се комбинује са било којом другом државном помоћи за обављање превоза на тој линији.



## V. ЗАЈЕДНИЧКЕ ОДРЕДБЕ

### Транспарентност

52. Давалац државне помоћи, на својој интернет страници објављује и редовно ажурира информације о мерама државне помоћи, а нарочито податке о свим појединачним корисницима, износима и интензитетима помоћи, било да се помоћ додељује на основу шеме или акта даваоца државне помоћи.

53. Информације из тачке 52. овог упутства давалац државне помоћи чува и без ограничења ставља на располагање јавности најмање десет година.

## VI. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

54. Ово упутство ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број:

У Београду, март 2023. године

Обрадио:

Контролисао:

Сагласан:

---

---

---

---

**ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ**

**Владимир Антонијевић**