

Atsakingų Lietuvos Respublikos institucijų pagal kompetenciją pateiktos pastabos dėl Komisijos Komunikato „ES gairės dėl valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms“ projekto (toliau – Komunikato projektas)

1. Dėl Komunikato projekte numatytos oro uostų pasiekiamumo zonos ribų (Komunikato projekto I priedo sąvoka).

Komunikato projekte numatyti oro uostų pasiekiamumo zonos ribų kriterijai (atstumas ir kelionės laikas) turi būti kumuliaciniai, o ne alternatyvūs. Pagal dabartinį Komunikato projektą, pasiekiamumo zona yra laikoma maždaug 100 kilometrų atstumu arba tokiu atstumu, kuris įveikiamas per 60 minučių automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu iš esamo oro uosto. Alternatyvių kriterijų taikymas yra nepagrįstas, kadangi atstumas tarp oro uostų gali nesiekti 100 kilometrų, tačiau dėl prastos kelių kokybės ar įvairių kitokių aplinkybių, kelionės laikas galėtų būti ženkliai ilgesnis negu 60 minučių. Greituoju traukiniu pasiekti kitą oro uostą įmanoma per daug trumpesnę laiką negu 60 minučių, tačiau atstumas tarp jų bus didesnis negu 100 kilometrų. Manome, kad mūsų siūlymas nustatyti kumuliacinius, o ne alternatyvius kriterijus, pagerintų Komunikato teisinį tikrumą ir nesukeltų neigiamo poveikio ekonomikai.

2. Dėl didžiausio leistino intensyvumo oro uostų investicinei pagalbai (Komunikato projekto 5.1.1 dalis)

Reikėtų didinti didžiausio leistino finansavimo intensyvumo oro uostų investicinei pagalbai ribas, kurios nustatomos pagal vidutinį metinį keleivių srautą.

Pavyzdžiui vidutinių metinių keleivių srautų ribos galėtų būti:

Oro uosto dydis, nustatomas pagal vidutinį keleivių srautą (keleivių skaičių per metus)	Didžiausias investicinės pagalbos intensyvumas
> 10 mln.	0 % (pagalba neleidžiama)
5–10 mln.	ne daugiau kaip 25 % (tik grąžintinas avansas)
1–5 mln.	ne daugiau kaip 50 %
<1 mln.	ne daugiau kaip 75 %

3. Dėl „pereinamojo laikotarpio“ panaikinimo (Komunikato projekto 5.1.2 dalis)

Draudimas finansuoti oro uostų veiklos išlaidas pasibaigus „pereinamajam laikotarpiui“ yra nepagrįstas. Veiklos pagalba nuostolingiems oro uostams turi būti leidžiama ir pasibaigus „pereinamajam laikotarpiui“. Siūlytume panaikinti 10-ies metų „pereinamąjį laikotarpį“, numatytą Komunikato projekto 5.1.2 dalyje, ir įtvirtinti bendrą leidimą teikti pagalbą oro uosto veiklos išlaidoms kompensuoti tomis pačiomis sąlygomis, kokiomis tokią pagalbą būtų galima teikti per „pereinamąjį laikotarpį“. Nėra pagrįstų priežasčių, kodėl oro uostas, susidūręs su finansiniais sunkumais pasibaigus „pereinamajam laikotarpiui“, negalėtų siekti dirbti pelningai.

Valstybė narė gelbėdama oro uostus gali veikti kaip potencialus investuotojas, atsižvelgiant į privataus investuotojo kriterijus pagal valstybės pagalbos taisykles, siekiant, kad oro uostas veiktų pelningai. Draudimas teikti veiklos pagalbą oro uostams iškraipys privataus investuotojo principus, nusistovėjusius pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktiką. Oro uostų bankrotai neišvengiamai turėtų sunkių ekonominių ir socialinių padarinių, todėl turėtų būti išlaikoma galimybė nuostolingiems oro uostams teikti pagalbą ir po „pereinamojo laikotarpio“.

Šiuo atveju, veiklos pagalba oro uostams negali iškraipyti konkurencijos ir turės tik teigiamą poveikį socialiniu atžvilgiu. Atžvelgiant į išdėstytas pastabas, manome, kad turi būti galimybė teikti veiklos pagalbą oro uostams po „pereinamojo laikotarpio“.