



## ŠIAULIŲ MIESTO SAVIVALDYBĖS MERAS

Vasario 16-osios g. 62, 76295 Šiauliai, tel. (8 41) 59 63 00, faks. (8 41) 52 41 16, el. p.

[meras@siauliai.lt](mailto:meras@siauliai.lt)

VšĮ Centrinei projektų valdymo agentūrai

\_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

Į \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

Kopija:

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kancleriui  
Algirdui Stončaičiui

Lietuvos Respublikos finansų viceministrei  
Loretai Maskaliovienei

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui  
Jaroslavui Narkevičiui

Lietuvos Respublikos Seimo narei  
Rimai Baškienei

### DĖL DNR PLANO UŽDAVINIŲ VYKDYMO IR YPATINGOS SVARBOS PROJEKTO VERTINIMO

Šiaulių miesto savivaldybė 2020 m. lapkričio 3 d. rašte Nr. S-4380 (toliau – Raštas) (pridedama) pateikė paaiškinimus dėl projekto „Šiaulių oro uosto infrastruktūros plėtra ir pritaikymas MRO veikloms investuojant tik į viešąją infrastruktūrą ir pritraukiant privačias investicijas“ (toliau – Projektas) svarbos ir jo žinomumo kitoms institucijoms bei ministerijoms.

Rašte taip pat buvo nurodyta, kad atsakymai į visus VšĮ Centrinės projektų valdymo agentūros klausimus bus pateikti elektroniniu paštu t. y. tokia pat forma, kaip ir pateikti užklausimai.

Siekiant aiškumo ir norėdami įsitikinti, kad pateikti argumentai bus įvertinti, norime pakartotinai patvirtinti, kad Projektui bei jo veikloms neturėtų būti taikomos valstybės pagalbos taisyklės.

Teikiame komentarus pagal Bendrąjį bendrosios išimties reglamentą 651/2014 (su jo pakeitimais 2017 m. birželio 14 d. Europos Komisijos Reglamentu (ES) 2017/1084) (Toliau – Reglamentas):

- I. 2 straipsnio 144 punktas. **oro uosto infrastruktūra**– infrastruktūra ir įranga, kurią oro uostas naudoja oro uosto paslaugoms oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams teikti; įskaitant kilimo ir tūpimo takus, terminalus, peronus, riedėjimo takus,

centralizuotą antžeminių paslaugų infrastruktūrą ir visą kitą infrastruktūrą, kuri tiesiogiai naudojama oro uosto paslaugoms teikti, išskyrus infrastruktūrą ir įrangą, kuri pirmiausia reikalinga su oro susisiekimu nesusijusiai veiklai vykdyti;

**Komentaras:** Projekto metu įrengiama infrastruktūra pirmiausiai yra skirta ne su susisiekimu susijusiai veiklai, o investuotojų susijusių su MRO veiklomis pritraukimui ir kokybiškų darbo vietų kūrimui.

- II. 56 straipsnio 1 dalis: Investicinė pagalba oro uostui yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį ir jai netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti, jeigu tenkinamos šio straipsnio 3–14 dalyse ir I skyriuje nustatytos sąlygos.

**Komentaras:** Tenkinamos šio straipsnio 3–14 dalyse ir I skyriuje nustatytos sąlygos.

- III. 56 straipsnio 2 dalis: Veiklos pagalba oro uostui yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties 107 straipsnio 3 dalį ir jai netaikomas Sutarties 108 straipsnio 3 dalyje nustatytas reikalavimas pranešti, jeigu tenkinamos šio straipsnio 3, 4, 10 ir 15–18 dalyse ir I skyriuje nustatytos sąlygos.

**Komentaras:** Finansavimas veiklai neprašomas.

- IV. 56 straipsnio 3 dalis: Oro uostas turi būti atviras visiems potencialiems naudotojams. Fizinio pajėgumų apribojimo atveju pagalba skiriama vadovaujantis tinkamais, objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

**Komentaras:** Oro uostas atviras visiems potencialiems naudotojams.

- V. 56 straipsnio 4 dalis: Pagalba neskiriama veikiančių oro uostų perkėlimui arba naujo keleivinio oro uosto steigimui, įskaitant esamo aerodromo pertvarkymą į keleivinį oro uostą.

**Komentaras:** Finansavimo neprašoma ir nėra numatomas oro uosto perkėlimas arba naujo keleivinio oro uosto steigimas, įskaitant esamo aerodromo pertvarkymą į keleivinį oro uostą.

- VI. 56 straipsnio 5 dalis: Atitinkamos investicijos neviršija sumos, būtinos priimti srautui, kuris pagal pagrįstas srautų prognozes numatomas vidutiniu laikotarpiu.

**Komentaras:** Neviršija ir netaikoma vadovaujantis šio straipsnio 7 punktu.

- VII. 56 straipsnio 6 dalis: Investicinė pagalba neteikiama oro uostui, kuris nuo veikiančio oro uosto, iš kurio teikiamos reguliarios oro susisiekimo paslaugos, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 2 straipsnio 16 punkte, yra ne toliau kaip už 100 km arba yra pasiekiamas automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu per 60 minučių.

**Komentaras:** Netaikoma vadovaujantis šio straipsnio 7 punktu, tačiau taip pat nėra veikiančio oro uosto ne toliau kaip už 100 km arba, kuris būtų pasiekiamas automobiliu, autobusu, traukiniu ar greituoju traukiniu per 60 minučių.

- VIII. 56 straipsnio 7 dalis: 5 ir 6 dalys netaikomos oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, neviršijo 200 000 keleivių, jeigu nėra tikėtina, kad dėl investicinės pagalbos oro uosto vidutinis

metinis keleivių srautas padidėtų taip, kad per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo dienos jis viršytų 200 000 keleivių. Tokiems oro uostams suteikta investicinė pagalba turi atitikti 11 dalį *arba* 13 ir 14 dalis

**Komentaras:** ***Pažymime, kad SI „Šiaulių oro uostas“ vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus niekada neviršijo 200 000 keleivių, nes reguliarūs reisai nėra aptarnaujami. Aptarnaujami tik privatūs civiliniai orlaiviai. Taip pat nėra tikėtina, kad dėl vykdomo projekto oro uosto vidutinis metinis keleivių srautas padidėtų taip, kad per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo dienos jis viršytų 200 000 keleivių. Atitinka šio straipsnio ir 11, ir 13 ir 14 dalis.***

- IX. 56 straipsnio 8 dalis: 6 dalis netaikoma tais atvejais, kai investicinė pagalba suteikta oro uostui, kuris nuo veikiančių oro uostų, iš kurių teikiamos reguliarios oro susisiekimo paslaugos, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 2 straipsnio 16 punkte, yra ne toliau kaip už 100 km, su sąlyga, kad, vykstant maršrutu tarp kiekvieno iš tų kitų veikiančių oro uostų ir pagalbą gaunančio oro uosto, būtinai būtų keliaujama arba jūrų transportu ir visą tokios kelionės laiką sudarytų ne trumpesnė kaip 90 minučių kelionė, arba oro transportu.
- Komentaras:** oro uostas nuo veikiančių oro uostų yra toliau nei 100 km. ir kelionės iki jų trukmė ilgiau nei 90 minučių.
- X. 56 straipsnio 9 dalis: Investicinė pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo tris milijonus keleivių. Neturi būti tikėtina, kad dėl investicinės pagalbos oro uosto vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo padidės taip, kad viršytų tris milijonus keleivių.
- Komentaras:** Vidutinis keleivių srautas neviršijo ir nėra tikėtina, tiksliau nėra jokių galimybių, kad viršys tris milijonus keleivių per dvejus finansinius metus. Pakartotinai pažymime, kad reguliarūs skrydžiai nėra organizuojami. Aptarnaujami tik pavieniai privatūs civiliniai orlaiviai.
- XI. 56 straipsnio 10 dalis: Pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo 200 000 tonų. Neturi būti tikėtina, kad dėl pagalbos oro uosto vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus nuo pagalbos suteikimo padidės taip, kad viršytų 200 000 tonų.
- Komentaras:** vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus pastaruosius finansinius metus neviršijo 200 000 tonų ir nėra tikėtina, kad įgyvendinus projektą vidutinis metinis krovinių srautas per dvejus finansinius metus po projekto įgyvendinimo padidės taip, kad viršytų 200 000 tonų.
- XII. 56 straipsnio 11 dalis: Investicinės pagalbos suma neviršija tinkamų finansuoti išlaidų ir investicijos veiklos pelno skirtumo. Veiklos pelnas iš tinkamų finansuoti išlaidų atskaitomas *ex ante*, remiantis pagrįstomis prognozėmis arba taikant lėšų susigrąžinimo mechanizmą
- Komentaras:** Neviršija..

- XIII. 56 straipsnio 12 dalis: Tinkamos finansuoti išlaidos yra su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą susijusios išlaidos, įskaitant planavimo išlaidas.  
**Komentaras:** Projekto metu įrengiama oro uosto infrastruktūra (tik pirmiausiai ne susisiekimo paslaugoms organizuoti, o investuotojų pritraukimui) ir privažiavimai bei inžineriniai tinklai.
- XIV. 56 straipsnio 13 dalis:  
a) 50 % tinkamų finansuoti išlaidų oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, buvo nuo vieno iki trijų milijonų keleivių;  
b) 75 % tinkamų finansuoti išlaidų oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, neviršijo vieno milijono keleivių.  
**Komentaras:** a) Keleivių srautas nesiekė milijono; b) Keleivių srautas neviršijo milijono.
- XV. 56 straipsnio 14 dalis: 13 dalyje nurodytas didžiausias pagalbos atokiuose regionuose esantiems oro uostams intensyvumas gali būti padidintas 20 procentinių punktų.  
**Komentaras:** Neaktualu. Pakartotinai pažymime, kad investuojame į Lietuvos Kariuomenę ir Šiaulių miesto savivaldybei priklausantį ir priklausysiantį turtą.
- XVI. 56 straipsnio 15 dalis: Veiklos pagalba neteikiama oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas per dvejus finansinius metus iki metų, kuriais pagalba faktiškai suteikta, viršijo 200 000 keleivių.  
**Komentaras:** Finansavimas veiklai neprašomas.
- XVII. 56 straipsnio 16 dalis: Veiklos pagalbos suma neviršija sumos, kuri būtina veiklos nuostoliams padengti, ir pagrįsto pelno atitinkamu laikotarpiu. Pagalba teikiama arba *ex ante* fiksuotų periodinių išmokų, kurios pagalbos teikimo laikotarpiu negali būti didinamos, arba sumų, apskaičiuotų *ex post* remiantis nustatytais veiklos nuostoliais, forma.  
**Komentaras:** Finansavimas veiklai neprašomas.
- XVIII. 56 straipsnio 17 dalis: Veiklos pagalba nemokama už kalendorinius metus, kuriais oro uosto metinis keleivių srautas viršija 200 000 keleivių.  
**Komentaras:** Finansavimas veiklai neprašomas.
- XIX. 56 straipsnio 18 dalis: Teikiant veiklos pagalbą nenustatoma sąlyga, kad su konkrečiomis oro transporto bendrovėmis bus sudaryti susitarimai dėl oro uosto rinkliavų, rinkodaros mokesčių ar kitų su oro transporto bendrovių veikla atitinkamame oro uoste susijusių finansinių aspektų.  
**Komentaras:** Finansavimas veiklai neprašomas.

Taip pat pažymime, kad Reglamente nurodoma „*investicinė pagalba regioniniams oro uostams, kurių vidutinis metinis keleivių srautas neviršija trijų milijonų keleivių, gali pagerinti ir tam tikrų regionų pasiekiamumą, ir vietos plėtrą, priklausomai nuo kiekvieno oro uosto ypatumų. Todėl tokia investicinė pagalba atitinka strategijos „Europa 2020“ prioritetus, nes ja prisidedama prie tolesnio ekonomikos augimo ir padedama siekti Sąjungos bendros svarbos tikslų. Iš patirties, įgytos*

taikant Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires<sup>(3)</sup>, matyti, kad dėl regioniniams oro uostams teikiamos investicinės pagalbos prekyba ir konkurencija nėra nederamai iškraipomos, jeigu laikomasi tam tikrų sąlygų. Todėl, jeigu regioniniams oro uostams teikiama investicinė pagalba atitinka tas sąlygas, jai turėtų būti taikoma Reglamente (ES) Nr. 651/2014 numatyta bendroji išimtis. Nebūtų tikslinga nustatyti su pagalbos suma susijusios pranešimo ribos, nes pagalbos priemonės poveikis konkurencijai daugiausia priklauso ne nuo pagalbos sumos, bet nuo oro uosto dydžio“.

Reglamente nurodoma „(4) reikalavimo pranešti apie investicinę pagalbą išimčiai taikomomis sąlygomis turėtų būti siekiama, visų pirma užtikrinant pagalbos sumos proporcingumą, riboti konkurencijos iškraipymus, dėl kurių būtų sudarytos nevienodos sąlygos vidaus rinkoje. Kad investicinė pagalba būtų proporcinga, ji turėtų atitikti dvi sąlygas. Pagalbos intensyvumas neturėtų viršyti didžiausio leidžiamo pagalbos intensyvumo, kuris kinta priklausomai nuo oro uosto dydžio. Be to, pagalbos suma neturėtų viršyti tinkamų finansuoti išlaidų ir investicijos veiklos pelno skirtumo. **Investicinė pagalba labai mažiems oro uostams, kurių keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių per metus, turėtų atitikti tik vieną iš šių sąlygų.** Suderinamumo sąlygomis turėtų būti užtikrinta galimybė atvirai ir be diskriminacijos naudotis infrastruktūra. Išimtis neturėtų būti taikoma investicinei pagalbai, suteiktai oro uostams, esantiems netoli veikiančio oro uosto, iš kurio teikiamos reguliariojo oro susisiekimo paslaugos, nes pagalba tokiems oro uostams kelia didesnę riziką, kad bus iškraipyta konkurencija, taigi apie ją turėtų būti pranešta Komisijai, išskyrus atvejus, kai ji teikiama labai mažiems oro uostams, kurių keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių per metus, nes tais atvejais galimybių iš esmės iškraipyti konkurencijos nėra“. Pakartotinai pažymime, kad keleivių srautai neviršija 200 000 keleivių nei per metus, nei per dvejus metus, o prašomas finansavimas neviršija tinkamų finansuoti išlaidų ir investicijos veiklos pelno skirtumo.

Reglamente nustatoma, kad „dėl labai mažiems oro uostams, kurių keleivių srautas neviršija 200 000 keleivių per metus, teikiamos veiklos pagalbos prekyba ir konkurencija nėra nederamai iškraipomos, jeigu laikomasi tam tikrų sąlygų. Suderinamumo sąlygomis visų pirma turėtų būti užtikrinama, kad pagalbos suma neviršytų veiklos nuostolių bei pagrįsto pelno ir kad būtų suteikta galimybė atvirai ir be diskriminacijos naudotis infrastruktūra. Be to, pagalba neturėtų būti teikiama su sąlyga, kad oro uosto operatorius su viena ar keliomis oro transporto bendrovėmis sudarys susitarimus dėl oro uosto rinkliavų, rinkodaros mokesčių ar kitų su oro transporto bendrovės veikla tame oro uoste susijusių finansinių aspektų.“

Atkreipiame dėmesį, kad įgyvendinant Projektą, kurio metu investuojama į Lietuvos Kariuomenei ir Šiaulių miesto savivaldybei nuosavybės teise priklausančią turtą ir kuriuo siekiama didinti viso Šiaulių regiono konkurencingumą, jau šiuo metu užaktuota darbų virš 5 milijonų eurų, o tai reiškia, kad Šiaulių miesto savivaldybė savo 50 proc. indėlį jau skyrė ir bus priversta stabdyti darbus.

Savivaldybės meras

Artūras Visockas

