

Pastabos dėl 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (toliau – Reglamentas Nr. 651/2014) pakeitimo projekto (toliau – Reglamento projektas) dėl turinio:

1) Dėl Reglamento projekto 157 punkto. Tam tikra prieigos infrastruktūra (dažniausiai keliai) yra viešoji infrastruktūra, pvz., miesto gatvės, TEN-T tinklo kelias iki ar į uosto teritoriją. Šia infrastruktūra gali naudotis visi vartotojai be mokesčių ar kitų apribojimų, nors prieigos infrastruktūra yra ir uosto ribose. Manome, kad reikia tikslinti prieigos infrastruktūros apibrėžimą ir aiškiau atskirti viešosios infrastruktūros, kurios plėtrai skirtos investicijos neturėtų būti laikomos valstybės pagalba, ir prieigos infrastruktūros, kurios plėtrai skirtos investicijos yra suderinama valstybės pagalba, aprašymus.

2) Dėl Reglamento projektų 158 ir 159 punktų. Siūlome patikslinti dugno gilinimo ir tvarkomojo dugno gilinimo sąvokas ir vartoti sąvokas „dugno gilinimas ir (ar) kanalo platinimas“ ir „tvarkomojo dugno gilinimas ir/ar kanalo platinimas“. Taip pat reikėtų papildyti, kad dugno gilinimas ir (ar) kanalo platinimas yra naujų techninių savybių suteikimas, pvz., gilinimas nuo X m gylio iki X+n m gylio arba platinimas nuo X m pločio iki X+n m pločio; o atstatomasis gilinimas ir (ar) platinimas – tai esamų techninių charakteristikų palaikymas (atstatymas), pvz., esamo X m gylio užtikrinimas arba X m pločio užtikrinimas. Manome, kad minėtus siūlymus yra tikslinga įtraukti į 158 ir 159 punkto nuostatas, kadangi uostų projektai yra planuojami ne tik dugnui gilinti, bet ir kanalui platinti.

3) Reglamento projekto 1 straipsnio 6 dalies b) punkto nuostatos, kuriomis keičiamas Reglamento Nr. 651/2014 7 straipsnio 3 dalies pirmasis sakinyss, nėra pakankamai aiškus: neaiškumų kyla dėl nuostatose vartojamo žodžio „ateitis“, kuris nėra tiksliai apibrėžtas. Pastebime, kad praktikoje atvejai, kai pagalba suteikiama (t. y., priimamas sprendimas dėl pagalbos suteikimo), bet ji faktiškai išmokama gavėjui vėliau, yra labai dažni. Taigi, nepatikslinus Reglamento projekto nuostatos, diskontuoti gali tekti visą pagal visas pagalbos schemas suteiktą pagalbą. Be to, dažnai laikas nuo pagalbos suteikimo ir pagalbos išmokėjimo yra trumpas (neviršija 2 mėnesių). Kyla klausimas, ar tokią pagalbą diskontuoti yra tikslinga.

4) Reglamento projekto 1 straipsnio 6 dalies c) punkto nuostatos, kuriomis Reglamento Nr. 651/2014 7 straipsnio 4 dalis išbraukiama, nėra pakankamai aiškos: kadangi išbraukiama dabartinio Reglamento Nr. 651/2014 7 straipsnio 4 dalis, kyla klausimas, ar apskritai tais atvejais, kai pagalba yra suteikiama mokesčių lengvatomis, turi būti atliekamas diskontavimas. Iš siūlomo pakeitimo teksto galima daryti prielaidą, jog diskontavimas neatliekamas. Reikalingas Europos Komisijos išaiškinimas šiuo klausimu. Jeigu vis tik diskontavimas turėtų būti atliekamas, reikalingas Europos Komisijos išaiškinimas, ar pasikeis mokesčių lengvatų diskontavimas dėl reglamento Nr. 651/2014 7 straipsnio 4 dalies išbraukimo lyginant su šiuo metu galiojančia tvarka. Taip pat prašome nurodyti, kokia diskonto norma turėtų būti taikoma diskontuojant pagalbą, suteiktą mokesčių lengvatų forma. Pastebėtina, kad Reglamento projekte apskritai trūksta aiškumo, kokia diskontavimo metodika bei diskonto normos turėtų būti taikomos skirtingais (tiek mokesčių lengvatų, tiek ir kitais) atvejais.

5) Dėl Reglamento projekto 14 skirsnio 56 a straipsnio 2 punkto - siūlome detaliau apibrėžti kokios yra patikimos keleivių ir krovinių srautų prognozės ir kaip įvertinti ar atitinkama investicija oro uosto pajėgumų naudojimo požiūriu yra pakankamai perspektyvi vidutinės trukmės laikotarpiu.

6) Dėl Reglamento projekto 14 skirsnio 56 a straipsnio 10 punkto. Pagal 2014 metais Europos Komisijos priimtų Aviacijos gairių 25 punkto 15 dalį tinkamos finansuoti investicinės išlaidos yra išlaidos, susijusios su investicijomis į oro uosto infrastruktūrą, įskaitant planavimo išlaidas ir išskyrus su oro susisiekimu nesusijusias veiklos investicines išlaidas, su antžeminių paslaugų įranga susijusias investicines išlaidas ir su viešosios politikos sričiai priklausančiomis užduotimis susijusias išlaidas. Reglamento projekte tinkamų finansuoti išlaidų sąvoka yra žymiai siauresnė negu vartojama Aviacijos gairėse, todėl siūlome suvienodinti vartojamas sąvokas.

7) Atsižvelgdami į Reglamento projekto 15 skirsnio 56 b straipsnio 2 punkto (a) dalį ir 56 c straipsnio 2 punkto (a) dalį siūlome Reglamento projekte apibūdinti, kas gali būti laikoma mobilioji įranga. Be to, remiantis Aviacijos gairių 35 ir 36 punktais, siūlome nustatyti, kad uoste vykdomos veiklos finansavimas, kaip antai jūrų ar vidaus vandens eismo kontrolė, policijos veikla, muitinės veikla, gaisrų gesinimas ir veikla, susijusi su uosto apsauga nuo neteisėtos veikos, ir investicijos į tokiai veiklai vykdyti reikalingą infrastruktūrą ir įrangą, yra neekonominio pobūdžio ir nėra laikomas valstybės pagalba.

8) Atsižvelgdami į 15 skirsnio 56 b straipsnio 2 punkto (b) dalį ir 56 c straipsnio 2 punkto (b) dalį siūlome Reglamento projekte įvardyti, kokia uosto ribose esanti prieigos infrastruktūra gali būti naudojama komerciniais, o kokia – nekomerciniais tikslais.

9) Dėl Reglamento projekto 15 skirsnio 56 b straipsnio 6 ir 56 c straipsnio 5 punkto. Siūlome įvardyti, kas konkrečiai būtų laikoma darbų, susijusių su kita remiama investicija tame pačiame uoste, pradžia. Pavyzdžiui, Lietuvoje yra vienas valstybinis jūrų uostas, todėl, taikant minėto punkto nuostatas, visi per 3 metus valstybiniame uoste įgyvendinami investiciniai projektai būtų laikomi vienu investiciniu projektu. Kadangi nėra konkrečiai aišku, kas yra darbų, susijusių su kita remiama investicija tame pačiame uoste, pradžia, norėtume sužinoti, kada ir kaip reikėtų skaičiuoti finansavimo intensyvumą projektams. Be to, nėra aišku, kokiais kriterijais turėtų būti (yra) nustatomos sąsajos tarp investicinių projektų tame pačiame uoste, ypač kai vieno projekto funkcionavimas gali visiškai nepriklausyti nuo kito projekto funkcionavimo.

10) Dėl Reglamento projekto 15 skirsnio 56 b straipsnio 7 punkto ir 56 c straipsnio 6 punkto. Trečiosioms šalims statant, atnaujinant, eksploatuojant arba nuomojant uosto infrastruktūrą reikalingos didelės investicijos. Siekdami, kad investicijos atsipirktų ir trečiosioms šalims būtų patrauklu investuoti į uosto infrastruktūrą, siūlome koncesijos arba patikėjimo teisę nuomoti ar naudoti infrastruktūrą trukmę nustatyti ne ilgesnę kaip 50 metų, vietoj dabar siūlomos 30 metų trukmės.

11) Dėl Reglamento projekto 15 skirsnio 56 b straipsnio 8 punkto ir 56 c straipsnio 7 punkto. Siūlome detaliau apibrėžti, ką reiškia minėtuose punktuose vartojama „rinkos kaina“ sąvoka. Pvz., jūrų uostose už infrastruktūros naudojimą kaina priklauso nuo jūrų uostų teikiamų paslaugų apimties (teikiamos skirtingos paslaugos), valdymo modelio ir daugelio kitų faktorių, todėl manome, kad uostų paslaugų kainų nustatymas iš esmės yra valstybės narės arba uosto operatoriaus prerogatyva.

12) Analizuojant Reglamento projektą, kiek tai susiję su investicijomis į uostų infrastruktūrą (tiek vidaus vandens, tiek jūrų), susidaro įspūdis, kad bet kokios investicijos į uostų infrastruktūrą bus laikomos valstybės pagalba, kuri yra suderinama su vidaus rinka pagal Europos Sąjungos Steigimo sutarties 107 straipsnio 3 dalį. Įsigaliojus tokioms Reglamento projekto nuostatomis, sumažėtų finansavimo intensyvumas, skiriamas projektams iš valstybės lėšų, o uostams reikėtų daugiau nuosavų lėšų projektams įgyvendinti. Pažymėtina, kad esminis Europos Sąjungos sanglaudos politikos tikslas yra mažintis išsivystymo skirtumas tarp Europos Sąjungos regionų, tačiau sumažėjus finansavimo intensyvumui, uostų plėtra sulėtėtų ir išsivystymo skirtumai tarp mažų jūrų uostų dar labiau išryškėtų, palyginti su dideliais jūrų uostais.

13) Reglamento projekte nėra aišku, kuo remiantis ir kodėl projektų finansavimo intensyvumas priklauso nuo projekto vertės. Palyginimui galima įvardyti Aviacijos gaires, pagal kurias finansavimo intensyvumas oro uostų projektams priklauso nuo keleivių, kuriuos aptarnauja oro uostas per 2 paskutinius finansinius metus, skaičiaus. Svarstytina, ar finansavimo intensyvumas projektams neturėtų būti siejamas su uosto krovos apimtimis ar remiantis kitais objektyviais kriterijais.

14) Nepritariame Reglamento projekto 22 straipsnio 2 dalies keitimui, kuris nustatytų, kad tinkamomis finansuoti įmonėmis gali būti tik tokios naujai registruotos (ne ilgiau kaip penkerius metus) nebiržinės mažos įmonės, kurios ne tik dar nėra paskirsčiusios pelno ir nėra sukurtos per susijungimą, bet ir turi būti pradėjusios naują veiklą, o tai smarkiai apribotų investavimo į įmones galimybes. Vadovaujantis siūlomu Reglamento projekto 22 straipsnio 2 dalies keitimu, įmonė,

užregistruota, pavyzdžiui, prieš pusę metų ir, iki kreipimosi finansavimo pagal reglamento 22 straipsnį veikiančią priemonę, vykdanči tą pačią veiklą, negalėtų gauti finansavimo, kadangi būtų traktuojama, kad ji nėra pradėjusi naujos (pagal siūlomą reglamento 22 str. pakeitimą) veiklos. Tokiu būdu būtų užkertamas kelias naujai įmonei gauti verslo pradžiai reikalingą finansavimą, nes praktikoje įmonė, pavyzdžiui, veikianti 6 mėnesius, dar tik pradeda vykdyti veiklą ir retu atveju būtų galima įsivaizduoti, kad tokia nauja įmonė, normaliai neišvysčiusi pirmos veiklos, imtųsi naujos veiklos. Dabar galiojantis Reglamento Nr. 651/2014 22 straipsnyje nustatytas 5 metų laikotarpio nuo registracijos ir pelno nepaskirstymo reikalavimas yra pakankamai griežta sąlyga įmonėms, kurios nori gauti verslo pradžios finansavimą. Tuo atveju, jeigu visgi būtų susiaurintos galimybės įmonėms gauti verslo pradžios pagalbą, siūlome šį pakeitimą, apribojantį įmonių galimybes gauti finansavimą pagal reglamento 22 straipsnį, taikyti tik naujai kuriamoms priemonėms, kurios vadovautųsi siūlomomis reglamento 22 straipsnio nuostatomis, tačiau netaikyti jau pradėtoms įgyvendinti priemonėms, kurių sąlygose nėra nustatyta sąlyga dėl naujos veiklos.

Pastabos dėl Reglamento projekto lietuviško vertimo:

1) Reglamento projekto preambulės 4 dalies antras sakiny s angliškai:

In order to be proportionate, the aid intensity should not exceed the maximum permissible aid intensity provided for in this Regulation, which varies according to the size of the airport, and the aid amount should not go beyond the **funding gap of the investment**.

Dabar galiojančiame Reglamente 651/2014 funding gap of the investment yra verčiamas kaip finansavimo trūkumas. Todėl lietuviškame Reglamento projekte minėtas sakiny s turėtų būti toks:

Kad pagalba būtų proporcinga, jos intensyvumas neturėtų viršyti šiame reglamente numatyto didžiausio leidžiamo pagalbos intensyvumo, kuris kinta priklausomai nuo oro uosto dydžio, o pagalbos suma neturėtų viršyti investicijos-finansavimo ~~spagos~~ **trūkumo**.

2) Atkreipiame dėmesį, kad reglamente žodžiai **such as** turėtų būti verčiami **tokie kaip**.

Preambulės 5 dalyje:

Maritime ports are of strategic importance for achieving major Union objectives **such as** the smooth functioning of the internal market... reiktų verti:

jūrų uostai yra strategiškai svarbūs siekiant pagrindinių Sąjungos tikslų, ~~pavyzdžiui~~ **tokių kaip**, užtikrinant sklandų vidaus rinkos veikimą.

2 str. 144 punkte sąvokos oro uosto infrastruktūra

‘airport infrastructure’ means infrastructure and equipment for the provision of airport services by the airport to airlines and the various service providers, including runways, terminals, aprons, taxiways, centralised ground handling infrastructure and any other facilities that directly support the airport services, excluding infrastructure and equipment which is primarily necessary for pursuing non-aeronautical activities, **such as** car parks, shops and restaurants;

144) oro uosto infrastruktūra – infrastruktūra ir įranga, kurią oro uostas naudoja oro uosto paslaugoms oro transporto bendrovėms ir įvairiems paslaugų teikėjams teikti; prie tokios infrastruktūros ir įrangos priskiriami kilimo ir tūpimo takai, terminalai, peronai, riedėjimo takai, centralizuota antžeminių paslaugų infrastruktūra ir visa kita infrastruktūra, kuri tiesiogiai naudojama oro uosto paslaugoms teikti, o nepriskiriama infrastruktūra ir įranga, kuri pirmiausiai reikalinga su oro susisiekimu nesusijusiai veiklai, ~~pavyzdžiui~~ **tokiai kaip**, automobilių stovėjimo aikštelių, parduotuvių ir restoranų veiklai, vykdyti

31 str. 3 dalies b punktas

‘(b) trainers' and trainees' operating costs directly relating to the training project **such as** travel expenses, accommodation costs, materials and supplies directly related to the project, depreciation of tools and equipment, to the extent that they are used exclusively for the training project.’

b) tiesiogiai su projektu susijusios mokytojų ir mokomų asmenų veiklos išlaidos, ~~pavyzdžiui~~ **tokios kaip**, kelionės išlaidos, apgyvendinimo išlaidos, išlaidos tiesiogiai su projektu susijusioms medžiagoms ir reikmenims, įrankių ir įrenginių nusidėvėjimo, kiek jie nusidėvėjo naudojami vien mokymo projektui, išlaidos;“

Minėtuose punktuose pateikiami ne pavyzdžiai (veiksmų, tikslų ar išlaidų), bet įvardinami konkretūs tikslai, veiklos ar išlaidos.