



EUROPOS KOMISIJA

Bruselis, 22.2.2012
C(2012) 939 final

**Tema: Valstybės pagalba Nr. SA.30742 (N 137/2010) – Lietuva
Klaipėdos keleivių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros statyba**

Gerb. Ministre,

1. PROCEDŪRA

- (1) 2010 m. balandžio 12 d. elektroniniu pranešimu Lietuvos valdžios institucijos, remdamosi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė apie priemonę, kuria numatomas viešasis finansavimas, skirtas Klaipėdos uosto infrastruktūros statybai. Pranešimas užregistruotas bylos numeriu SA. 30742 (N 137/2010). Papildoma informacija pateikta 2010 m. spalio 1 d., 2010 m. gruodžio 29 d., 2011 m. kovo 17 d., 2011 m. birželio 20 d., 2011 m. rugpjūčio 5 d., 2011 m. spalio 19 d., 2011 m. lapkričio 24 d. ir 2011 m. gruodžio 8 d.

2. APRAŠYMAS

2.1. Tikslas

- (2) Bendras priemonės, apie kurią pranešta, tikslas – sudaryti sąlygas naujam keleivių ir krovinių keltų terminalui įrengti, siekiant pagerinti Lietuvos susisiekimą jūra su kaimyniniais regionais ir plėtoti jūrų turizmą, sudarant sąlygas aptarnauti modernius *ro-pax* keltus. Esant dabartinei Klaipėdos uosto keltų priėmimo infrastruktūrai, nėra galimybių teikti saugių, veiksmingų ir aukštos kokybės paslaugų; dėl nepakankamo kanalo gylio galima priimti tik mažos grimzlės laivus. Papildomų problemų kyla dėl to, kad nėra reguliuojamosios rampos. Kadangi Kuršių marių vandens lygis kinta, keltų durys neatitinka krantinių aukščio. Todėl transporto priemonėms yra sudėtinga įvažiuoti į keltą ir iš jo išvažiuoti. Dabartinis keltų terminalas – Tarptautinis keltų terminalas (toliau – TKT) – yra toli nuo miesto centro ir pagrindinių transporto kelių. Į TKT atvykstantys jūrų transporto keleiviai priversti vykti į patį miesto pakraštį ir kirsti geležinkelio pervažas –

Audronius AŽUBALIS
Užsienio Reikalų Ministerija
J. Tumo-Vaižganto g. 2
LT-01511 Vilnius
Lietuvos Respublika

dažnai dėl to prarandama daug laiko. Išvykstantys keleiviai taip pat patiria nepatogumų ir užtrunka dėl prastos, netinkamoje vietoje esančios infrastruktūros. Tai neleidžia plėtoti keleivių jūrų transporto, kaip keliavimo kelių transportu / lėktuvais alternatyvos, ir lėtinama jūrų turizmo plėtra.

2.2. Pagalbos gavėjas – uosto direkcija (VĮ KVJUD)

- (3) Klaipėdos uostas yra vienintelis Lietuvos jūrų uostas (107 straipsnio 3 dalies a punkte apibrėžta teritorija). Jis svarbus Lietuvos ekonomikai: jame sukuriama 5 % Lietuvos BVP, 37 % Klaipėdos apskrities BVP ir 44 % Klaipėdos miesto BVP. Klaipėdos uostas tiesiogiai arba netiesiogiai susijęs su 18 % viso Lietuvos BVP. Apie 22 % Klaipėdos miesto gyventojų yra susiję su jūrų veikla.
- (4) Vis dėlto Europos mastu Klaipėdos uostas yra palyginti mažas (2010 m. jame aptarnauta tik 321 000 užsienio keleivių).
- (5) Uostą valdo valstybės įmonė, tiesioginė pagalbos gavėja.
- (6) Uosto direkcija yra atsakinga už krantinių ir pirsų priežiūrą ir uosto gilinimą.
- (7) Ji renka uosto rinkliavas už laivo naudojimąsi uostu pagal ministro įsakyme¹ nurodytus tarifus.
- (8) Be to, ji renka mokesčius iš uosto operatorių už naudojimąsi jos valdomomis krantinėmis ir pirsais pagal ministro įsakymą, kuriuo patvirtinamos Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo taisyklės². Kadangi Uosto direkcija, pasirašydama nuomos sutartis, dažnai susiduria su „privalomais“ partneriais, Lietuvos Vyriausybė pasirinko fiksuotų mokesčių nustatymo sistemą, kad apribotų uosto direkcijos nepagrįstos veiksmų laisvės galimybę ir nuomotojų spaudimą, susijusį su nuomos mokesčiais. Pirmiau paminėtame įsakyme nurodyti mokesčiai pagrįsti objektyviais kriterijais, yra skaidrūs ir juos lengva administruoti. Šie mokesčiai nurodyti kaip fiksuoto dydžio metinė suma už konkrečios grimzlės 1 darbinio (švartavimo) ilgio metro krantinę, kaip nustatyta ministro įsakyme³.
- (9) Kiek tai susiję su žemės sklypais, kurie ribojasi su krantinėmis, Uosto direkcija sudaro nuomos sutartis. Tais atvejais, kai nuomos mokesčiai nenustatyti konkurso procedūra (taip

¹ Žr. http://www.portofKlaipeda.lt/en.php/port_regulations/port_dues/294.

²

http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_regulations/rules_for_calculation_of_klaipda_state_seaport_land_lease_fee/12182.

³

Pvz., jeigu grimzlė yra 1–1,99 m – 20 EUR, 5 m – 56 EUR, 10 m – 202 EUR, 15 m – 727 EUR, daugiau nei 17 m – 1 212 EUR, žr. http://www.portofKlaipeda.lt/en.php/port_regulations/rules_for_calculation_of_klaipda_state_seaport_land_lease_fee/12182.

yra dauguma atvejų, taip pat naujojo keltų terminalo atveju), uosto operatoriai moka nuomos mokesčius pagal ministro įsakyme⁴ nustatytą oficialų tarifą.

- (10) Uosto direkcija iš valstybės negauna jokios paramos savo einamosioms sąnaudoms.
- (11) Uosto direkcija laivų savininkams neteikia esminių techninių ir komercinių paslaugų už mokestį ir nekonkuruoja su kitais tokių paslaugų rinkos dalyviais.

2.3. Planuojamos investicijos ir jų finansavimas

- (12) Bendra investicijų, susijusių su naujojo Klaipėdos terminalo įsteigimu, vertė bus 49,2 mln. EUR. Dalyvaus du ūkio subjektai: Uosto direkcija ir būsimas terminalo operatorius, uždaroji akcinė bendrovė UAB „Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalas“ (toliau – KKIKT).

2.3.1. Uosto direkcijos investicijos

- (13) Uosto direkcija rūpinsis 387 m ilgio priplaukos ir 252 m ilgio pirsu statyba (rekonstrukcija), susijusiu uosto giliniu ir 2-jų reguliuojamųjų rampų įrengimu (pastarosios sudaro neatskiriama krantinės / pirsu dalį, nes jomis galės įlipti ir išlipti keleiviai, įvažiuoti ir išvažiuoti transporto priemonės, nepriklausomai nuo kintamo Kuršių marių vandens lygio). Šią naują infrastruktūrą valdys pati Uosto direkcija: ji bus atsakinga už priežiūrą, rinks susijusias uosto rinkliavas ir mokesčius iš būsimu terminalo operatoriaus KKIKT už naudojimąsi infrastruktūra.
- (14) Pastočius šias priplaukas ir vieną pirsą, terminale vienu metu galėtų švartuoti 3 šių tipų laivai: *ro-ro* laivai, *ro-pax* laivai, keleiviniai keltai. Naująja infrastruktūra taip pat bus sudaryta galimybė aptarnauti kruizinius laivus, jeigu nebus laisvos naudojimosi uostu vietos dabartiniame specializuotame kruiziniame terminale.
- (15) Bendra Uosto direkcijos panaudotinių investicijų kaina yra 27,825 mln. EUR pagal 2010 m. antrajame pusmetyje sudarytą sutartį:

Veikla (be PVM)	Tūkst. EUR
Planavimas	48
Projektavimas	491
Ekspertizė	1
Statybos darbai	25 075
Darbo projekto parengimas	579
Techninio sertifikato parengimas	12
Techninė priežiūra	233
Projekto įgyvendinimo priežiūra	132
Rezervas (5 % statybos darbų)	1 254
IŠ VISO (be PVM)	27 825

⁴ Bazinis metinis mokestis yra 0,9 EUR už m². Jis dauginamas iš 1,1, jeigu nuomininko žemės sklype yra geležinkelis.

(16) Iš 27,8 mln. EUR:

- Uosto direkcija pati finansuos 9,9 mln. EUR, kuriuos galės susigražinti per uosto rinkliavas ir nuomos mokėjimus; šios lėšos bus investuojamos naudojant Uosto direkcijos grynujų pinigų rezervus ir komercinius kreditus, kuriems neteikiama valstybės pagalba;
- likusius 17,9 mln. EUR padengs valstybė dotacijos pagrindu, naudodama Sanglaudos fondo lėšas (t. y. dotacija bus panaudota, siekiant finansuoti maždaug 65 % reikalavimus atitinkančių investicinių sąnaudų, kurias prisiėmė Uosto direkcija). Ši suma gauta apskaičiuavus trūkstamą finansavimą, nurodytą Lietuvos transporto ir kelių tyrimo instituto galimybių studijoje, skirtoje Uosto direkcijai.

Uosto direkcija susigražins tik 35 % visų investicijų (27,8 mln. EUR), o prognozuojamas terminalo panaudojimo lygis – gerokai didesnis už 50 %).

(17) Prieš prasidedant atitinkamos infrastruktūros statybos viešajam konkursui ir prieš sudarant saistančią sutartį, buvo pateiktas prašymas dėl ES finansavimo ir gautas sąlyginis patvirtinimas⁵. Preliminarūs darbai jau vyksta naudojant pačios Uosto direkcijos išteklius.

2.3.2. Privataus terminalo operatoriaus investicijos

(18) Būsimas terminalo operatorius KKIKT pasirūpins kitomis būtinomis investicijomis, susijusiomis su naujuoju krovinių ir keleivių terminalu (įskaitant keleivių aptarnavimo pastatą). Atitinkamus statinius KKIKT pastatys iš Uosto direkcijos nuomojamuose žemės sklypuose, kurie ribojasi su krantine ir pirsais. Nauji statiniai bus terminalo operatoriaus nuosavybė, nes jis juos visiškai finansuos iš savo nuosavų išteklių. Kita vertus, žemė po šiais statiniais ir toliau bus valstybės nuosavybė, ir valstybė už ją ims nuomos mokesčius. Apskaičiuota, kad investicijos, kurias finansuos privatus terminalo operatorius, sudarys 21,3 mln. EUR:

Išlaidų rūšis	Tūkst. EUR
Krovinių sandėlis	5 323
Kontrolės ir patikrinimo punktas	686
Projektavimas	1 031
Dengta terminalo galerija, išorės rinklas	10 206
Su sauga susijusios terminalo investicijos	1 066
Terminalo įranga, keleivių srauto valdymas ir biuro įranga	3 023
IŠ VISO:	21 335

(19) KKIKT nebus subsidijuojamos infrastruktūros (krantinės ir pirsų) savininkas ir jos nesinuomos. Tačiau, aptarnaudamas keleivius ir tvarkydamas krovinius, jis mokės Uosto direkcijai mokesčius už naudojimąsi krantine ir pirsu pagal atitinkamame ministro įsakyme nustatytas sąlygas (žr. 8 punktą).

⁵ Su sąlyga, kad bus gautas leidimas teikti valstybės pagalbą.

- (20) Dviejų šalių (Uosto direkcijos ir KKIKT) investicijos papildo viena kitą, net jeigu jas pakankamai autonomiškai įgyvendina dvi nepriklausomos įmonės. KKIKT negalėtų dalyvauti terminalo statybos veikloje, jeigu nebūtų naujosios prieplaukos / pirsu. Panašiai ir Uosto direkcijai reikėtų, kad kaimynystėje būtų kokia nors papildoma infrastruktūra, kad iš savo investicijų į krantinę ir pirsą ji galėtų gauti pajamų.

2.4. Terminalo operatorius. Jo veiklai uoste taikytinos sąlygos

- (21) Būsimas terminalo operatorius KKIKT yra bendrovė, kuri jau dirba susijusioje srityje, šiuo metu jos veiklos sritis kitokia (ji teikia su jūrų teršalų tvarkymo sprendimais susijusias paslaugas), tačiau jos palaipsniui bus atsisakoma. Vis dėlto bendrovė yra glaudžiai susijusi su terminalo veikla per patronuojančiąją ir horizontaliąsias patronuojamąsias bendroves. Bendrovei suteikta teisė naudotis pagerinta infrastruktūra, taip pat nuomotis papildomą žemę, kurios reikia keltų terminalo veiklai vykdyti, atsižvelgiant į tai, kad ji jau turėjo sutartis dėl tiesiogiai su krantinėmis, kurioms bus skirtos valstybės remiamos investicijos, besiribojančių žemės sklypų ilgalaikės nuomos. Lietuvos transporto ir kelių tyrimo institutui atliekant Uosto direkcijai skirtą galimybių studiją, atitinkamų krantinių teritorija buvo nurodyta kaip geriausia vieta su nauju keltų terminalu susijusiai infrastruktūrai. Analizuotos 5 galimos vietos. Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad pasirinkti reikėjo tokiomis aplinkybėmis, kai nebuvo laisvų uosto žemės sklypų, kurie ribotųsi su akvatorija. Todėl naujojo terminalo eksploatavimą neišvengiamai reikėjo pasiūlyti vienam iš dabartinių žemės, kuri ribojasi su uosto krantinėmis, nuomotojų.
- (22) Kadangi nė vienas iš žemės sklypų, kuriuos KKIKT nuomoja iš Uosto direkcijos (sklypai, kurie bus naudojami naujojo terminalo veiklai), nebuvo išnuomoti remiantis atviro konkurso procedūra, nuomos mokėjimai, kuriuos terminalo operatorius moka Uosto direkcijai, atitinka pirmiau minėtame ministro įsakyme nustatytus mokėjimus (žr. 8 punktą).
- (23) Dabartinės nuomos sutartys sudarytos 25 metams, jų galiojimas baigiasi 2034 m. rudenį. Vėliau, jeigu sutartys bus pratęstos laikotarpiui po 2034 m., bus rengiamas konkursas arba bus pateiktas naujas pranešimas. Šiuo metu rengiamos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo pataisos, kuriomis bus panaikinta nuostata, kad uosto žemės nuomininkas, tinkamai vykdęs savo įsipareigojimus, nurodytus uosto žemės nuomos sutartyje, turės pirmumo teisę atnaujinti sutartį, pasibaigus jos galiojimo terminui⁶.
- (24) Siekdamas patikrinti taikomų nuomos mokėjimų⁷ tinkamumą (mokesčiai už naudojamą krantinę / pirsu ir mokesčiai, susiję su žemės sklypais, kurie ribojasi su krantine) konkrečiu naujojo keltų terminalo atveju, Lietuvos valdžios institucijos pateikė UAB „Catella Corporate Finance“ atliktą nepriklausomą vertinimą⁸, skirtą Uosto direkcijai.

⁶ Tai atitinka oficialų įsipareigojimą Komisijai, neseniai priimtą per pažeidimo procedūrą 2007/4595 dėl SESV 49 straipsnio.

⁷ Kaip nustatyta ministro įsakymu.

⁸ UAB „Catella Corporate Finance“ yra didelės grupės „Catella Property Group“, kuri teikia konsultacijas turto sandorių klausimais ir vykdo veiklą 12 Europos šalių, Lietuvos patronuojamoji įmonė.

- (25) Ataskaitos lyginamoji analizė ir papildomai Lietuvos valdžios institucijų pateikta susijusi informacija nebuvo labai tikslios, tačiau taip yra dėl objektyvių priežasčių. Pvz., susisiekiama su kaimyniniais uostais (Gdynės, Talino uostais, Rygos laisvuju uostu, Karlshamno uostu), taip pat su Gdanskio, Kylio, Sasnico ir Rostoko uostais, negauta jokių naudingų rezultatų. Be kita ko, uostų direkcijos aplinkiniame regione (pvz., Talino, Gdynės, Kylio uostų) dažnai pačios eksploatuoja keltų terminalus, todėl neturi nuomos sutarčių, su kuriomis būtų galima palyginti.
- (26) Kita vertus, kiek tai susiję su nuomos mokesčiais kaimyniniuose uostuose, pateikti šie duomenys: 1,5 % žemės kadastrinės vertės per metus (Liepojos uostas), 0,25–0,5 % žemės kadastrinės vertės per metus (Ventspilio laisvasis uostas), 4,5 EUR už m² per metus (Helsinkio uostas). Remdamosi tokiais duomenimis, Lietuvos valdžios institucijos tvirtino, kad naujojo keltų terminalo operatoriui taikytini mokesčiai patenka į aplinkinio regiono mokesčių intervalą.
- (27) Taip pat buvo paminėta, kad Tarptautinis keltų terminalas, kurį eksploatuoja AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“, mokėjo beveik du kartus mažesnius mokesčius už naudojimąsi uosto žemės kvadratinio metru, negu mokės naujojo terminalo operatorius. Tačiau krantinių ir aplinkinės infrastruktūros sąlygos šiose dviejose vietose labai smarkiai skiriasi. Taip pat reikia paminėti, kad senojo terminalo mokami mokesčiai nebuvo nustatyti per atvirą konkursą.
- (28) Tuomet nuomos mokėjimų tinkamumą patikrino nepriklausomas ekspertas, remdamasis likutinės vertės metodu. Šis patikrinimas rodo, kad ministro įsakymu pagrįsti nuomos mokesčiai 5 % viršytų sumą, gautą remiantis pirmiau nurodytu metodu.
- (29) Lietuvos valdžios institucijos užtikrins, kad kas penkerius metus nuomos mokesčiai, kuriuos moka uosto žemės nuomininkai, būtų peržiūrimi, siekiant patikrinti, kiek jie atitinka rinkos kainą, ir prireikus mokesčiai bus atitinkamai tikslinami.

2.5. Konkurencijos padėtis

- (30) Planuojama, kad laivybos linijos į Vokietiją (Kylį), Švediją (Karlskroną), Estiją (Taliną) bus pagrindiniai naujojo terminalo pajamų šaltiniai. Linija į Kylį turėtų pradėti veikti iškart, kai 2013 m. bus atidarytas terminalas, linija į Karlskroną – nuo 2014 m., o linija į Taliną – nuo 2016 m. Ateityje taip pat galėtų veikti linijos į kitus Baltijos jūros pietinius regionus (Daniją, Lenkiją), tokios galimybės nagrinėjamos.
- (31) Linija į Kylį bus perkelta iš dabartinio Tarptautinio keltų uosto terminalo. Šios linijos keleivių ir krovinių srautai nuolat auga.
- (32) Jau prasidėjo derybos su laivybos linijų operatoriais dėl linijos Klaipėda–Karlskrona. Daug Lietuvos piliečių išvyko į Švediją ir Norvegiją (emigrantai, laikinieji darbuotojai, studentai), todėl nuolat daugėja kelionių (asmeninių ir verslo) – tai geros verslo galimybės naujai keltų linijai.
- (33) Trečia linija į Taliną pasirinkta atsižvelgiant į šiuo metu visiškai neišnaudojamas vežimo Baltijos jūroje šiaurės–pietų kryptimi galimybes, priešingai nei rytų–vakarų kryptimi, kur pernelyg daug maršrutų. Taip pat tikimasi, kad ši linija bus patraukli verslo įmonėms, kurios plėtoja savo veiklą trijose glaudžiai susijusiose Baltijos šalių valstybėse.

- (34) Lietuvos valdžios institucijų nuomone, dėl naujojo keltų terminalo statybos nebus iš esmės iškraipyta konkurencija tarptautiniu mastu. Kaimyniniai uostai (tiesioginiai Klaipėdos uosto konkurentai) aptarnauja daug didesnius keleivių srautus ir yra susikcentravę skirtingose rinkose. Talino uostas, pvz., daugiausia aptarnauja laivybos linijas į Helsinkį, Rygos uostas – į Stokholmą, o planuojamas terminalas daugiausia turėtų prisidėti prie laivybos linijų vystymo pietiniame Baltijos jūros regione.
- (35) Kiek tai susiję su galima uostų tarpusavio konkurencija, dabartinio terminalo TKT „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ operatoriaus pagrindinė veikla – krovinių gabenimas. Dabartinėmis linijomis daugiausia aptarnaujami traukinių vagonai ir *ro-ro* keltai, o sunkiasvorių transporto priemonių vairuotojai sudaro didžiausią keleivių dalį. Planuojamo naujo keltų terminalo veikla bus daugiausia orientuota į naujas laivybos linijas, naudojančias modernius *ro-pax* keltus. Galimybės juos aptarnauti dabartiniame terminale yra gana ribotos.
- (36) Be to, TKT operatoriaus (AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“) ir naujojo terminalo operatoriaus (KKIKT) savininkai yra tie patys. Todėl vargu, ar dėl siūlomo projekto galėtų kilti uostų tarpusavio konkurencijos iškraipymo problema. Greičiau priešingai – aktyviai bendradarbiaujama, siekiant užtikrinti optimalų susijusios infrastruktūros panaudojimą, palaipsniui perkeliant keltų aptarnavimą į naująjį terminalą (pirmiausia į naująjį terminalą bus perkelta didžiausio užimtumo keltų linija, kurią šiuo metu aptarnauja TKT, ten jai bus sudarytos daug geresnės plėtros galimybės).
- (37) Naujasis keltų terminalas taip pat neturės neigiamo poveikio Klaipėdos kruizinių laivų terminalui dėl šių priežasčių:
- kruizinių laivų terminalo infrastruktūra specialiai sukurta kruiziniais laivams ir jų keleiviams, o keleivių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūra – keleivių ir krovinių keltams ir jų keleiviams;
 - kruizinių laivų terminalas yra senamiestyje, turistų mėgiamoje vietoje;
 - trumpesnis plaukimo atstumas nuo uosto vartų iki kruizinių laivų terminalo;
 - dėl didesnių kapitalo ir priežiūros sąnaudų naujajame keltų terminale nebus galimybių taikyti konkurencingus tarifus kruiziniais laivams.
- Todėl keleivių ir krovinių keltų terminalas bus naudojamas kruiziniais laivams priimti tik tuomet, kai jie negalės švartuotis kruizinių laivų terminale.
- (38) Kiek tai susiję su laivybos bendrovėmis, bus užtikrinta nediskriminacinė galimybė naudotis terminalu visų laivybos linijų operatoriams.

2.6. Teisinis pagrindas

- (39) Pirmiau minėtos pagalbos teisinį pagrindą, be kita ko, sudaro šie dokumentai:
- 2007–2013 m. veiklos programa: ekonominio augimo priemonės, patvirtintos 2007 m. liepos 30 d. Europos Komisijos nutarimu Nr. C(2007) 3740;
 - 2009 m. gegužės 14 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-210;
 - 2009 m. spalio 19 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-524.

2.7. *Pagalbos rūšis*

(40) Viešasis finansavimas bus teikiamas kaip tiesioginė dotacija.

2.8. *Kaupimas*

(41) Pagalba, kuriai taikomas šis pranešimas, negali būti kaupiama su valstybės pagalba, gauta iš kitų šaltinių, siekiant padengti tas pačias reikalavimus atitinkančias sąnaudas.

3. VERTINIMAS

3.1. *Pagalbos buvimas*

(42) Remiantis SESV 107 straipsnio 1 dalimi, „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) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai yra kaupiamieji. Todėl, kad būtų galima nustatyti, ar priemonė, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, reikia įvykdyti visas pirmiau nurodytas sąlygas. T. y. finansinė pagalba:

- a) suteikta valstybės arba iš valstybės išteklių,
- b) yra naudinga tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai,
- c) iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją,
- d) daro įtaką valstybių narių prekybai.

(44) Šiuo atveju valstybės pagalba turi būti vertinama Uosto direkcijos, terminalo operatoriaus ir uosto naudotojų lygmenimis.

3.1.1. *Pagalbos buvimas Uosto direkcijos lygmeniu (VĮ KVJUD)*

(45) Komisija jau nustatė, kad tam tikros rūšies infrastruktūros statybą ir naudojimą galima laikyti ekonomine veikla⁹.

(46) Kadangi viešasis finansavimas, apie kurį pranešta, susijęs su investicijomis į infrastruktūrą, kuria Uosto direkcija leidžia naudotis už atlygį (t. y. ją komerciškai eksploatuoja), tokios infrastruktūros statyba ir naudojimas turi būti laikomi ekonomine veikla.

⁹ Komisijos sprendimas šiose valstybės pagalbos bylose: *Viešasis Krievu Sala uosto infrastruktūros finansavimas*, N44/2010, 60–68 punktai; *Viešasis Ventspilio uosto infrastruktūros finansavimas*, C39/2009, OL C72, 2010 3 20, 53–58 punktai; *Roterdamo uostas*, N60/2006, 42–52 punktai; *Flandrijos uostai*, N520/2003, 34–54 punktai; *Coras Iompair Eireann (CIE)*, N478/2004, 24–34 punktai.

- (47) Atsižvelgdama į nurodytus faktus ir į Teismo praktiką¹⁰, Komisija daro išvadą, kad Uosto direkcija dalyvauja ekonominėje veikloje ir pagal konkurencijos teisę, kiek tai susiję su jos vykdoma veikla, turėtų būti laikoma įmone.
- (48) Sanglaudos fondo ištekliai pervedami atitinkamai nacionalinei institucijai arba valstybės narės tuo tikslu paskirtai įstaigai, o po to išmokami Uosto direkcijai. Todėl laikoma, kad jais disponuoja Lietuvos valdžios institucijos ir todėl jie yra valstybės ištekliai. Kiek tai susiję su viešojo finansavimo priskyrimu valstybei, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad Lietuvos valdžios institucijos turi didelius sprendimo priėmimo įgaliojimus nacionaliniu mastu pasirinkti subsidijuojamus projektus ir kad priemonės, apie kurias pranešama, tiesiogiai pasirinko Lietuvos valstybė (todėl šios priemonės jai ir priskirtinos).
- (49) Kadangi priemonė teikiama tik Klaipėdos uosto direkcijai, ji yra atrankinė.
- (50) Kad galėtų nustatyti, ar valstybės ištekliais, kuriuos gavo Uosto direkcija, jai suteikiamas ekonominis pranašumas, Komisija pirmiausia turi įvertinti, ar priemonė atitinka rinkos ekonomikos investuotojo kriterijų. Šiuo atveju Komisija turi įvertinti, ar tikėtina, kad valstybės investicijų į uosto infrastruktūrą gražos norma būtų priimtina rinkos ekonomikos privačiam investuotojui. Todėl Komisija turi atsižvelgti į finansinį projekto vertinimą. Investicinių projektų ekonominės naudos analizės vadove¹¹ (toliau – vadove) ypatingai pabrėžiami du finansiniai rodikliai, skirti finansiniam investicijų stabilumui įvertinti, t. y. finansinė grynoji dabartinė vertė (FGDV) ir finansinė vidinė gražos norma (FVGN). Rodikliais įvertinama dabartinė grynosios naudos, gautos iš investicijų, suma ir atitinkamai grynujų pajamų pajėgumas kompensuoti investicijų sąnaudas. Šiuo atveju iš finansinių duomenų matyti neigiama FGDV vertė, t. y. gautos pajamos nepadengia projektų investicinių sąnaudų. Atsižvelgiant į Lietuvos valdžios institucijų pateiktos finansinės analizės rezultata, privatus investuotojas nebūtų vykdęs tokių investicijų. Todėl Komisija daro išvadą, kad šiuo atveju valstybė nesilaikė rinkos ekonomikos investuotojo principo ir kad aptariama priemone Uosto direkcijai suteikiamas ekonominis pranašumas.
- (51) Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprinama įmonės pozicija, palyginti su kitomis įmonėmis, kurios konkuruoja tarpusavyje, vykdydamos prekybą Sąjungoje, reikia laikyti, kad vidaus prekybai ta pagalba pakenkė. Klaipėdos uostas yra vienas svarbiausių Baltijos jūros uostų, jis konkuruoja su tokiais kaimyniniais ES uostais, kaip Ventspilio, Gdanskio, Kaliningrado, Rygos ir kt. uostais. Todėl Komisija laiko, kad aptariama pagalba gali būti paveikta konkurencija ir prekyba Sąjungos teritorijoje.
- (52) Remdamasi pirmiau nurodyta informacija, Komisija daro išvadą, kad pagalba, apie kurią pranešta, yra valstybės pagalba Uosto direkcijos lygmeniu.

¹⁰ Be kita ko, žr. 2002 m. spalio 24 d. Sprendimą *Paryžiaus oro uostas*, C-82/01P, Rink. 2002, I-9297, taip pat 2011 m. kovo 24 d. Sprendimą *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt prieš Komisiją*, T-443/08 ir T-445/08.

¹¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_lt.pdf.

3.1.2. Pagalbos buvimas terminalo operatoriaus lygmeniu

- (53) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad naujojo terminalo operatoriui bus leidžiama naudotis pagerinta infrastruktūra už ministro įsakyme nustatytus mokesčius. Taip pat sudarytos nuomos sutartys dėl teritorijų, kurios ribojasi su krantine (terminalo veiklai reikalingos teritorijos), o nuomos mokesčiai bus renkami, taikant ministro įsakyme nustatytus tarifus.
- (54) Būsimas terminalo operatorius galėtų būti netiesioginis Uosto direkcijai suteiktos pagalbos gavėjas, nebent jis moka rinkos mokesčius už galimybę naudotis infrastruktūra, kuri pastatyta, pasitelkiant šią pagalbą.
- (55) Komisija mano, kad terminalo operatoriaus mokamas mokestis gali apimti valstybės pagalbos elementą dėl toliau nurodytų priežasčių.
- (56) Terminalo operatorius nebuvo pasirinktas atviro ir nediskriminacinio konkurso būdu.
- (57) Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad bendrovei „Catella Corporate Finance“, grupės „Catella Property Group“ Lietuvos patronuojamajai įmonei, pavestame nepriklausomame vertinime yra tam tikrų trūkumų (kaip bus paaiškinta toliau), nepaisant vertintojo kvalifikacijos: didelio masto grupė „Catella Property Group“ teikia konsultacijas turto sandorių klausimais ir vykdo veiklą 12 Europos šalių; tai nuo Uosto direkcijos ir nuo terminalo operatoriaus nepriklausoma įmonė; Komisija gavo reikiamus sertifikatus, kuriais patvirtinama dalyvaujančių vertintojų profesinė kvalifikacija.
- (58) Pirma, nuomos mokesčių lyginamoji analizė, Lietuvos valdžios institucijų pavesta nepriklausomam ekspertui, nėra įtikinama. Nors iš nedaug duomenų, kuriuos surinko nepriklausomas ekspertas ir papildė Uosto direkcija, nėra akivaizdu, kad naujam terminalui taikytini mokesčiai yra per maži, turimi duomenys yra labai bendro pobūdžio ir nebūtinai susiję su lygintinomis infrastruktūromis. Be to, kai kurie regiono uostai visai neturi lyginamųjų duomenų, kadangi keltų terminalus eksploatuoja pačios uostų direkcijos (pvz., Talino, Gdynės, Kylio uostai), t. y. nėra nuomos sutarčių, kuriomis būtų galima remtis.
- (59) Antra, diskontuotų pinigų srautų metodu¹² grindžiamas vertinimas, kuris buvo taikomas, siekiant papildyti lyginamosios analizės metodą, taip pat turi trūkumų, nes jis daugiausia pagrįstas paties potencialaus pagalbos gavėjo pateiktais duomenimis, t. y. terminalo operatoriaus pinigų srautų prognozėmis (tačiau šiuo konkrečiu atveju teigiamas aspektas yra tas, kad šios prognozės paimtos iš verslo plano, pateikto, be kita ko, kredito įstaigoms, o ne specialiai parengtos valstybės pagalbos vertinimo tikslais). Nors iš šių skaičiavimų matyti, kad šis konkretus operatorius paprastai negalėtų mokėti didesnių nuomos mokesčių, vien tik šių skaičiavimų nepakanka, kad būtų galima padaryti išvadą, jog pagalba nėra teikiama.

¹² Vertinimo tikslas – nustatyti didžiausius nuomos mokesčius, kuriuos galėtų mokėti bendrovė, atsižvelgiant į numatomus pinigų srautus, bankų palūkanas ir akcininkų reikalaujamą kapitalo grąžą.

- (60) Todėl šiuo konkrečiu atveju Komisija mano, kad negalima atmesti pagalbos buvimo terminalo operatoriaus lygmeniu. Be to, Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad Uosto direkcija susigražins tik 35 % visų investicijų (27,8 mln. EUR), o prognozuojamas terminalo panaudojimo lygis – gerokai didesnis už 50 %.

Kadangi, kaip paaiškinta toliau, ši galima pagalba bet kuriuo atveju yra suderinama su vidaus rinka, Komisijai nereikia padaryti galutinės išvados dėl šio aspekto.

3.1.3. Pagalbos buvimas laivybos bendrovių lygmeniu

- (61) Remiantis Lietuvos valdžios institucijų duomenimis, nagrinėjamu atveju visi potencialūs ekspeditoriai ir laivų savininkai turės vienodas, nediskriminacines galimybes naudotis uosto infrastruktūra. Todėl pagalbos šiame lygmenyje nebus.

3.2. Pagalbos suderinamumas

- (62) Pagalbos, apie kurią pranešta, suderinamumas turi būti įvertintas, atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 3 dalyje nustatytas išimtis.
- (63) Komisija mano, kad tinkamas tiesioginis teisinis pagalbos vertinimo pagrindas yra SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktas, kuriame 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.
- (64) Todėl Komisija turi išnagrinėti, ar viešasis finansavimas, apie kurį pranešta, atitinka aiškiai apibrėžtą bendro intereso tikslą, yra būtinas ir proporcingas šiuo tikslu ir netrikdo prekybos taip, kad pažeistų bendrą interesą.

3.2.1. Bendro intereso tikslas

- (65) Komisija pabrėžė didelę jūrų uostų svarbą, siekiant užtikrinti veiksmingo ir tvaraus transporto tinklą. Komisijos komunikate „*Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą*“ pabrėžiama, kad krovininio transporto srityje turi būti įdiegta pažangi ir integruota logistikos sistema, kurios svarbiausias elementas – uostų ir įvairiarūšių terminalų vystymas. Komunikate taip pat pabrėžiama perėjimo prie mažiau aplinkai žalingų transporto rūšių svarba¹³.
- (66) Komisijos komunikate „*ES jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.*“¹⁴ pabrėžiama, kad naujos uostų infrastruktūros sukūrimas ir esamų pajėgumų gerinimas yra esminiai dalykai, siekiant užtikrinti, kad uostai galėtų veiksmingai atlikti savo, kaip patekimo į šalį punkto, funkciją.

¹³ COM(2009) 279/4, 46 punktas.

¹⁴ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“, COM(2009) 8.

- (67) Uostas užtikrina susisiekimą Baltijos jūra tarp TEN-T greitkelių tinklo, TEN-T geležinkelių tinklo ir greitkelių. Naujasis Klaipėdos keltų terminalas yra svarbi infrastruktūra, siekiant gerinti susisiekimo su regionu sąlygas ir jį plėtoti.
- (68) Todėl Komisija mano, kad priemone padedama lengviau siekti bendro intereso tikslo.

3.2.2. Pagalbos priemonės būtinumas ir proporcingumas

- (69) Neigiama bendro projekto finansinė grynoji dabartinė vertė rodo, kad grynosios pajamos, kurias Uosto direkcija gavo iš visų investicijų per 25 m. nuomos sutarčių galiojimo laikotarpį, yra nepakankamos, kad būtų galima susigrąžinti investicines sąnaudas ir sukelti rinkos susidomėjimą.
- (70) Be to, Komisija nuolat manė, kad uosto infrastruktūros projektams reikia didelių kapitalo investicijų, kurias galima susigrąžinti tik per labai ilgą laiką ir todėl jų ekonominio gyvybingumo dažniausiai negalima užtikrinti be viešojo finansavimo.
- (71) Nors atrodo, kad ~65 % pagalbos intensyvumas yra didesnis nei Latvijos uostų atveju¹⁵ (atitinkamos rūšies infrastruktūrai skirtos pagalbos intensyvumas siekė 50 %), reikia pabrėžti, kad šiais atvejais pagalbos intensyvumo tiesiogiai palyginti negalima. Latvijos atvejais pagalba buvo teikiama įvairesnėms sąnaudoms (valstybės intervencija nebuvo skirta tik su krantinėmis susijusioms sąnaudoms, ji apėmė ir investicijas į teritorijas, kurios ribojasi su krantinėmis). Taip pat reikia paminėti, kad valstybė, naudodamasi finansine Sanglaudos fondo pagalba, padengs tik 36 % visų investicinių sąnaudų, susijusių su naujojo Klaipėdos keltų terminalo įrengimu (Uosto direkcijos ir terminalo operatoriaus investicinės sąnaudos skaičiuojamos kartu).
- (72) Dar svarbiau yra tai, kad 17,9 mln. EUR įnašas iš valstybės išteklių yra nustatytas remiantis trūkstamo finansavimo¹⁶ analize. Atsižvelgiant į toliau nurodytus aspektus, būtų galima daryti prielaidą, kad buvo siekiama kuo mažesnio viešojo finansavimo:
- (73) Pirma, Uosto direkcija surengė viešą konkursą naująją infrastruktūrą statysiančiai bendrovei atsirinkti (t. y. statybos sąnaudos bus minimalios).
- (74) Antra, kiek tai susiję su projekto pajamomis, ministro įsakymu patvirtintais Klaipėdos uosto nuomos mokesčio apskaičiavimo principais užtikrinama, kad kaina už naudojamą infrastruktūrą priklausytų nuo suteikiamos infrastruktūros masto ir kokybės (kadangi vykdant projektą bus daromas poveikis infrastruktūros mastui ir kokybei – bus išplėsta švartavimosi teritorija ir padidės krantinės / pirsų gylis – Uosto direkcijos pajamos iš šios teritorijos labai padidės).
- (75) Uosto direkcija ėmėsi reikiamų veiksnių ir paprašė nepriklausomo eksperto vertinimo, kad patikrintų, ar konkrečiu būsimu keltų terminalo operatoriaus atveju taikant standartinę nuomos mokesčio apskaičiavimo metodiką, terminalo operatoriui nebūtų suteikta

¹⁵ Žr. Komisijos sprendimus bylose N44/2010 ir C39/2009.

¹⁶ Investicinių sąnaudų dabartinės vertės ir grynujų pajamų iš investicijų per tam tikrą orientacinį laikotarpį dabartinės vertės skirtumas.

nepagrįsta nauda. Nors nepriklausomo eksperto ataskaitos lyginamoji analizė dėl objektyvių priežasčių (kaip paaiškinta pirmiau) yra silpna, nepriklausomam ekspertui panaudojus antrą – likutinės vertės – vertinimo metodą, matyti, kad ministro įsakymu pagrįsti nuomos mokesčiai 5 % viršytų nepriklausomo eksperto nustatytą tinkamo mokesčio vertę.

- (76) Todėl yra pakankamai tvirto pagrindo manyti, kad nebuvo nustatyti pernelyg maži nuomos mokesčiai terminalo operatoriaus lygmeniu ir kad Uosto direkcijos lygmeniu nustatytas trūkstamas finansavimas, kuriuo remiamasi išmokant investicinę pagalbą, nebuvo pernelyg padidintas.
- (77) Nors nepriklausomas vertinimas turi trūkumų, atsižvelgiant į šio atvejo specifiką (vienintelis šalies jūrų uostas, padėtis regione, kuriam skiriama pagalba, ir indėlis į regiono plėtrą), Uosto direkcijai ir terminalo operatoriui skirtą pagalbą galima laikyti proporcinga.
- (78) Galiausiai Komisija atkreipia dėmesį į tai, kad Lietuvos valdžios institucijos išsipareigojo reguliariai (kas 5 metus) peržiūrėti nuomos sutartis, kad užtikrintų, jog ateityje terminalo operatoriaus mokami mokesčiai liktų adekvatūs ir jam nebūtų suteiktas nederamas pranašumas.
- (79) Be to, prieš pasibaigiant nuomos sutarčių galiojimui (2034 m. rudenį), jeigu sutartys bus pratęstos laikotarpiui po 2034 m., bus rengiamas konkursas subsidijuojamai infrastruktūrai eksploatuoti arba bus pateiktas naujas pranešimas. Atsižvelgdama į tai, Komisija taip pat nurodo, kad Lietuvos valdžios institucijos dar kartą pakartojo, kad yra išsipareigojusios iš dalies pakeisti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymą, siekiant panaikinti nuostatą, kuria numatoma, kad uosto žemės nuomininkas, tinkamai vykdęs savo išsipareigojimus, nurodytus uosto žemės nuomos sutartyje, turės pirmumo teisę atnaujinti sutartį, pasibaigus jos galiojimo terminui (šis išsipareigojimas Komisijai neseniai priimtas per pažeidimo procedūrą 2007/4595 dėl SESV 49 straipsnio).
- (80) Atsižvelgdama į pirmiau nurodytą informaciją, Komisija daro išvadą, kad pagalba, apie kurią pranešta, siekiama bendro intereso tikslo ir ji yra būtina ir proporcinga, siekiant šio tikslo.

3.2.3. Konkurencijos iškreipymas ir poveikis prekybai

- (81) Naujojo Klaipėdos keleivių ir krovinių keltų statyba nekels grėsmės kaimyninių keltų terminalų / uostų veikimui:
 - kiek tai susiję su keleivių vežimu, dabartinis Klaipėdos keltų terminalas yra blogoje vietoje ir šio terminalo keleivių vežimo veikla bus palapsniui mažinama (žr. 36 punktą);
 - kaip paaiškinta pirmiau, naujoji infrastruktūra nedarys neigiamo poveikio Klaipėdos kruizinių laivų terminalo veikimui (žr. 37 punktą);
 - kalbant apie konkurenciją su kaimyniniais ES uostais, rytiniame Baltijos jūros regione yra trys pagrindiniai uostai (Talino, Rygos, Klaipėdos), kurie dalijasi keleivių ir *ro-ro* rinka daugiausia pagal savo geografinę vietą. Talino uostas daugiausia aptarnauja keltų linijas į

Helsinkį ir Stokholmą ir atgal, Rygos uostas – keltų liniją į Stokholmą, o Klaipėdos uostas ir toliau aptarnaus keltų linijas į Kylį ir atgal, taip pat aptarnaus naujas keltų linijas į pietų Švediją bei Taliną. Rygos uostas, artimiausias ES jūrų uostas, teikiantis panašias paslaugas, yra daugiau nei už 200 km ir aptarnauja geografinė prasme skirtingus eismo srautus (kaip paaiškinta pirmiau). Nors arčiau (+/- 100 km) ir yra Liepojos uostas Latvijoje, kuris teikia tam tikras minimalias keltų paslaugas (pvz., du kartus per savaitę plaukia keltai į Travemiundę), vis tiek teikiamos / teiktinos paslaugos nesutampa.

- (82) Atsižvelgdama į pirmiau nurodytą informaciją, Komisija daro išvadą, kad pagalba, apie kurią pranešta, netrikdo prekybos taip, kad pažeistų bendrą interesą.

4. SPRENDIMAS

- (83) Komisija atitinkamai nusprendė, kad viešasis finansavimas, skirtas Klaipėdos keleivių ir krovinių keltų terminalo infrastruktūros statybai, apie kurią pranešė Lietuva, neabejotinai yra valstybės pagalba, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, Uosto direkcijos lygmeniu ir galbūt taip pat valstybės pagalba terminalo operatoriaus lygmeniu. Vis dėlto ši pagalba yra suderinama su Sutartimi dėl Europos Sąjungos veikimo, atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (84) Šiuo sprendimu neapriojamas joks galimas nagrinėjimas pagal aplinkos arba Sanglaudos fondo taisykles. Sprendimu taip pat neužkertamas kelias galimai papildomai Komisijos analizei, susijusiai su viešųjų pirkimų taisyklių laikymusi.
- (85) Jeigu šiame rašte yra konfidencialios informacijos, kurios negalima atskleisti tretiesiems asmenims, apie tai praneškite Komisijai per penkiolika darbo dienų nuo šio dokumento gavimo dienos. Jeigu Komisija iki šio laikotarpio pabaigos negaus pagrįsto prašymo, bus laikoma, kad sutinkate, jog visas šio rašto tekstas būtų atskleistas tretiesiems asmenims ir paskelbtas autentiška kalba interneto svetainėje http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/state_aids_texts_lt.htm.

Prašymą reikia siųsti registruotu laišku arba faksu šiuo adresu:

European Commission
Directorate-General for Competition
B-1049 Brussels
Faksas +0032 (0) 2 2961242

Pagarbiai,

Komisijos vardu

Joaquín Almunia
Pirmininko pavaduotojas