

KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO PIETINĖS DALIES PLĖTROS PROJEKTO ĮGYVENDINIMO ĮSTATYMO PROJEKTO AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pietinės dalies plėtros projekto įgyvendinimo įstatymo projektas (toliau – Įstatymo projektas) parengtas atsižvelgus į tai, kad:

- Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (toliau – uostas) yra strateginės reikšmės objektas nacionaliniam saugumui ir šalies ekonomikai, todėl jo plėtra turi būti vykdoma koordinuotai, užtikrinant efektyvų projekto valdymą, operatyvų sprendimų priėmimą bei tinkamo ir tvaraus finansavimo modelio pasirinkimą;

- ribotos transporto jungtys ir esami uosto infrastruktūros parametrai yra nepakankami tolesnei uosto veiklos plėtrai ir jo konkurencingumui užtikrinti, be to, uostas ir jo privažiuojamieji keliai taip pat nėra pakankamai išvystyti, kad atitiktų visus karinio mobilumo poreikius ir dvejopo naudojimo reikalavimus, apibrėžtus 2021 m. rugpjūčio 10 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente [\(ES\) 2021/1328](#), kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą [\(ES\) 2021/1153](#) apibrėžiami infrastruktūros reikalavimai, taikytini tam tikrų kategorijų dvejopo infrastruktūros naudojimo veiksams (toliau – Įgyvendinimo reglamentas [\(ES\) 2021/1328](#));

- uostas yra transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) dalis, todėl jo plėtra turi prisidėti prie bendrų Europos Sąjungos saugumo ir atsparumo tikslų įgyvendinimo;

- uosto pietinės dalies plėtrą ir privataus kapitalo investicijų pritraukimą šiuo metu riboja galiojantis teisinis reguliavimas, nustatantis tik sausumos teritorijoje esančių uosto žemės sklypų nuomą.

Akcentuotina ir tai, kad Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra vienintelis Lietuvos jūrų uostas ir strategiškai svarbi valstybės ekonominės bei transporto sistemos dalis, užtikrinanti Lietuvos integraciją į tarptautines prekybos ir logistikos grandines bei Europos transporto tinklus. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra svarbus Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) elementas ir Rytų–Vakarų transporto koridoriaus dalis. Atsižvelgiant į sudėtingą geopolitinę ir saugumo situaciją regione, didėja infrastruktūros, galinčios būti naudojamos dvejopos paskirties (civilinėms ir gynybos reikmėms) poreikis, taip pat būtina stiprinti NATO karinio mobilumo ir priimančiosios šalies paramos pajėgumus. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros plėtra yra itin svarbi užtikrinant sąjungininkų pajėgų priėmimo, dislokavimo ir logistinio aprūpinimo galimybes Baltijos regione.

Pažymėtina, kad uosto infrastruktūros projektai pasižymi ilgu parengimo ir įgyvendinimo ciklu, apimančiu poveikio aplinkai vertinimą, teritorijų planavimo ir projektavimo procedūras, infrastruktūros statybą bei terminalų vystymą. Dėl šios priežasties sprendimai, sudarantys teisinį ir institucinį pagrindą tokių projektų įgyvendinimui, turi būti priimami operatyviai, siekiant užtikrinti, kad infrastruktūra būtų sukurta ir pradėta naudoti kaip įmanoma greičiau. Atsižvelgiant į tai, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pietinės dalies plėtros projekto įgyvendinimas laikytinas skubiu ir turinčiu ypatingą valstybinę svarbą Lietuvos ekonomikos augimui, konkurencingumui ir nacionalinio saugumo interesams užtikrinti.

Projekto įgyvendinimo skuba taip pat grindžiama galiojančio teisinio reguliavimo ribotumais. Šiuo metu galiojantis teisinis reguliavimas nesudaro galimybių išnuomoti uosto akvatorijos dalies, kurioje dar tik planuojama suformuoti naują sausumos teritoriją, neleidžia pritraukti privataus kapitalo ankstyvoje Projekto stadijoje; numato tokį uosto žemės nuomos konkurso modelį, kuris nėra pritaikytas infrastruktūros sukūrimo finansavimui (vertinamas nuomos mokestis, o ne investicinis įnašas); nesuteikia galimybės taikyti konkurencinio dialogo procedūros. Dėl šių priežasčių Projekto įgyvendinimas pagal galiojančią reguliavimą būtų reikšmingai lėtesnis ir mažiau patrauklus investuotojams.

Pažymėtina, kad Įstatymo projektas yra susijęs su svarbių valstybės saugumo interesų užtikrinimu, kadangi juo sudaromos teisinės prielaidos įgyvendinti strateginės reikšmės transporto

infrastruktūros projektą, prisidedantį prie karinio mobilumo, dvejopo naudojimo infrastruktūros plėtros ir priimančiosios šalies paramos pajėgumų stiprinimo. Atsižvelgiant į būtinybę per įmanomai trumpiausią laiką sudaryti teises sąlygas Projekto įgyvendinimui, siekiant laiku suformuoti naują sausumos plotą uosto teritorijoje ir sukurti reikalingą infrastruktūrą, taip pat į Lietuvos Respublikos Seimo statuto 162 straipsnio 2 dalyje nustatytus kriterijus, Įstatymo projektą tikslinga priimti dar Lietuvos Respublikos Seimo 2026 metų pavasario sesijoje.

Uosto pietinės dalies plėtra numatoma vidinėje uosto akvatorijoje, suformuojant apie 100 ha naują sausumos teritoriją. Šiuo tikslu planuojama pertvarkyti žemės sklypą, kurio kadastro Nr. 2101/0010:61 (unikalus Nr. 4400-2199-4594, sklypo plotas – 269,6896 ha), – atidalinti dalį sklypo ir pakeisti žemės naudojimo paskirtį iš vandens ūkio į kitą, nustatyti teritorijos naudojimo tipą – inžinerinės infrastruktūros teritorijos ir prijungti ją prie uosto žemės sklypų (toliau – tikslinė uosto teritorija). Uosto akvatorija yra žemės sklypuose, kurių kadastriniai Nr. 2101/0010:1 (naujas 2101/0010:103), 2101/0010:44, 2101/0010:61, 2101/0010:43. Uosto akvatorija nustatyta ir kadastriniai numeriai yra nurodyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 3 d. nutarimas Nr. 822 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės, uosto akvatorijos ir uosto rezervinių teritorijų ribų patvirtinimo“.

Atsižvelgiant į tai, kad žemės sklypai ar jų dalys, nepriklausomai nuo jų pagrindinės žemės naudojimo paskirties ir naudojimo būdo, gali būti civilinės apyvartos objektu ir valstybinės žemės nuomos sutarčių dalyku esant aiškiam įstatyminiam pagrindui, kyla poreikis tobulinti teisinį reguliavimą, siekiant sudaryti sąlygas uosto valdytojo patikėjimo teise valdomos tikslinės uosto teritorijos nuomai, skirtai išimtinai uosto pietinės dalies plėtros projektui (toliau – Projektas) įgyvendinti, taip pat sudaryti prielaidas pritraukti privataus kapitalo investicijų į tokios apimties projektą ankstyvoje stadijoje.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.545 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad atskiri Lietuvos Respublikos įstatymai gali reglamentuoti žemės sklypų nuomos ypatumus, *inter alia*, žemės sklypų, esančių laisvosiose ekonominėse zonose, jūrų uosto teritorijoje ar kitose specifinėse vietovėse.

Investuotojų įsitraukimas leistų operatyviai pradėti planuoti ir pritaikyti infrastruktūrą prie poreikių, sutrumpinti laiką iki veiklos pradžios ir užtikrinti teritorijų įveiklinimą.

Užsitęsęs teisinio reguliavimo procesui mažėtų privačių investuotojų suinteresuotumas dalyvauti Projekte, kiltų rizika, kad strateginė plėtra vėluos arba taps regioniniu mastu mažiau konkurencinga.

Pagrindiniai Įstatymo projekto tikslai:

- 1) nustatyti specialų teisinį reguliavimą Projektui įgyvendinti;
- 2) sudaryti sąlygas išnuomoti tikslinę uosto teritoriją ar jos dalį viešo konkurso būdu, taikant konkurencinio dialogo principą;
- 3) užtikrinti sklandų ir koordinuotą Projekto įgyvendinimą;
- 4) užtikrinti būtinas teises ir organizacines sąlygas, kad preliminarai iki 2028 m. pabaigos būtų suformuotos, išplėtos naujos sausumos teritorijos pietinėje uosto dalyje (100 ha plote vidinėje uosto akvatorijoje) ir sudarytos tikslinės uosto teritorijos nuomos sutartys, taip siekiant įveiklinti naujas teritorijas;
- 5) užtikrinti, kad tikslinėje uosto teritorijoje statoma infrastruktūra ir suprastruktūra būtų pritaikoma kariniam mobilumui ir atitiktų dvejopo naudojimo reikalavimus, apibrėžtus Įgyvendinimo reglamente [\(ES\) 2021/1328](#);
- 6) sudaryti prielaidas pritraukti į uosto infrastruktūrą privataus kapitalo investicijas;
- 7) nustatyti Projekto įgyvendinimo finansavimo modelį ir šaltinius;
- 8) užtikrinti, kad sukurta infrastruktūra nuosavybės teise priklausytų uosto valdytojui.

Be to, uostui itin svarbios sausumos jungtys – automobilių keliai ir geležinkeliai, todėl kartu būtų siekiama jų plėtros, didinant intermodalumą, optimizuojant transporto srautų valdymą ir užtikrinant sklandų krovinių gabenimą į uostą ir iš jo.

Įvertinus aplinkybių visumą, tikslinga imtis kompleksinių sprendimų ir veiksmų, siekiant sudaryti teises, finansines ir organizacines sąlygas spartesniam ir koordinuotam Projekto

įgyvendinimui, taip padidinant uosto pralaidumą, stiprinant jo vaidmenį tarptautinėse tiekimo grandinėse ir užtikrinant reikiamus karinio mobilumo pajėgumus.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens transporto grupės (laikiniai einanti vadovo pareigas Simona Jonuškienė, tel. +370 660 75284, el. p. simona.jonuskiene@sumin.lt) patarėja Aurelija Gudelevičienė (tel. +370 661 69159, el. p. aurelija.gudeleviciene@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

Šiuo metu Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas (toliau – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas) ir jo įgyvendinamieji teisės aktai nenumato galimybės valstybinės uosto žemės ir akvatorijos patikėtiniui (AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai) nuomoti uosto vidinės akvatorijos žemės sklypų, kurie bus pertvarkomi. Pagal galiojančią reguliavimą patikėtinis gali nuomoti tik sausumos teritorijoje esančius uosto žemės sklypus.

Be to, vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 23 straipsnio 1 dalimi Vyriausybės patvirtintas Viešosios Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos teisės suteikimo procedūros tvarkos aprašas kaip atrankos kriterijų nustato pasiūlytą didžiausią žemės nuomos mokestį už kvadratinį metrą, o ne pradinį įnašą, skirtą uosto akvatorijos dalies užpylimo darbams atlikti, suformuojant naują sausumos teritoriją, ir šioje teritorijoje reikalingai infrastruktūrai sukurti. Vykdamas viešą tikslinės teritorijos nuomos konkursą, siūloma viešo konkurso atrankos kriterijumi nustatyti pradinį įnašą, skirtą naujai uosto teritorijai suformuoti ir infrastruktūrai sukurti. Vykdamas kitus uosto žemės nuomos teisės suteikimo konkursus būtų taikoma esama tvarka, pagal kurią pagrindinis atrankos kriterijus išlieka pasiūlytas didžiausias žemės nuomos mokestis už kvadratinį metrą.

Pažymėtina, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme nustatyta, jog uosto infrastruktūra, esanti uosto teritorijoje, gali priklausyti tik Lietuvos Respublikai arba uosto valdytojui. Uosto valdytojas – AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, kurios visos akcijos priklauso Lietuvos Respublikai, o valstybės, kaip akcininko, teisės ir pareigos įgyvendina Susisiekimo ministerija. Valstybės įmonę pertvarkius į akcinę bendrovę, visa iki tol valstybės įmonės patikėjimo teise valdoma uosto infrastruktūra buvo perduota akcinei bendrovei nuosavybės teise kaip valstybės turtinis įnašas, taip užtikrinant centralizuotą uosto infrastruktūros valdymą vieno subjekto – uosto valdytojo – lygmeniu. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projektu reglamentuojamas konkretus išskirtinės apimties Projektas, kurio metu bus formuojamos naujos sausumos teritorijos uosto akvatorijoje ir kuriama nauja uosto infrastruktūra, Įstatymo projekte aiškiai įtvirtinama taisyklė, jog Projekto metu sukurta uosto infrastruktūra nuosavybės teise registruojama uosto valdytojui. Tokia nuosavybės registravimo tvarka atitinka galiojančią teisinį ir institucinį modelį, pagal kurį uosto infrastruktūra valdoma centralizuotai per uosto valdytoją užtikrinant jos integralumą, efektyvų valdymą ir naudojimą išimtinai uosto funkcijoms vykdyti, kartu išlaikant valstybės kontrolę strateginės reikšmės objekte.

Projektas yra Lietuvos Respublikos Seimo 2013 m. birželio 18 d. nutarimu Nr. XII-381 pripažinto ypatingos valstybinės svarbos Rytų–Vakarų transporto koridoriaus Lietuvos dalies projekto (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kelių ir geležinkelių infrastruktūros komplekso) sudedamoji dalis, todėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija numatoma Projekto įgyvendinančiąja institucija. Pažymėtina, kad įgyvendinant Projektą nebus vykdomas žemės paėmimas visuomenės poreikiams, kadangi vidinėje uosto akvatorijoje esanti teritorija bus pertvarkyta į uosto žemę, todėl žemės paėmimo visuomenės poreikiams poreikis neatsiranda.

Atskiras Klaipėdos pietinės uosto dalies plėtros projekto įgyvendinimo įstatymas reikalingas dėl šių priežasčių:

1. Būtų užtikrinama funkcinė diferenciacija: bendrasis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas yra nuolatinio, bendro reguliavimo dokumentas, skirtas visam uostui, jo valdymui ir veiklos principams. Klaipėdos pietinės uosto dalies plėtros projekto įgyvendinimo įstatymas būtų skirtas vienkartiniam konkrečiam, riboto laiko ir aiškiai apibrėžtam infrastruktūros projektui, todėl reikia

nustatyti tik šiam projektui taikytinas nuostatas. Klaipėdos pietinės uosto dalies plėtros projekto įgyvendinimo įstatymas būtų specialusis teisės aktas, skirtas vienam strateginiam, išskirtinio masto infrastruktūros projektui ir jo įgyvendinimo režimui nustatyti. Taip būtų atskiriami bendrieji reguliavimo principai nuo unikalaus, vienkartinio plėtros projekto, kuriam reikalingi specifiniai sprendimai.

2. Būtų užtikrintas greitesnis Projekto įgyvendinimas: specialusis įstatymas leidžia atskirti ir aiškiai nustatyti trumpesnius terminus, išimties kompetencijas ir sąlygas.

3. Specialusis įstatymas suteikia aiškų ir tikslų reguliavimą, kurį lengva interpretuoti, – išvengiama situacijos, kai bendrasis įstatymas būtų apkrautas išimtimis ar specialiomis nuostatomis. Taip atskiriamas bendrasis reguliavimas nuo Projekto specifikos, o teisinė aplinka lieka skaidri ir patogi tiek uosto valdytojui, tiek Projektą įgyvendinančioms institucijoms.

4. Teisinis aiškumas ir mažesnė reguliavimo rizika: pagrindinio įstatymo keitimai ateityje gali paveikti viso uosto veiklą ir sukelti reguliacinę riziką, o atskiras įstatymas leidžia labai tiksliai apibrėžti Projekto ribas ir nekeisti bendrųjų taisyklių, kurios taikomos visai uosto teritorijai.

5. Tai atitinka tarptautinę ir nacionalinę praktiką: daugelis Europos Sąjungos valstybių didelės apimties infrastruktūros projektams įgyvendinti priima specialius įstatymus (pvz., dėl konkrečių terminalų, geležinkelio ruožų, energetikos infrastruktūros); taip pat ir Lietuvoje yra precedentų (specialieji įstatymai dėl laisvųjų ekonominių zonų plėtros, strateginių energetikos projektų, susisiekimo infrastruktūros). Tai rodo, kad atskiras įstatymas yra įprasta ir pasiteisinusi teisinė forma, kai siekiama greičiau ir efektyviau įgyvendinti didelės strateginės svarbos projektą.

Pažymėtina, kad planuojamoje pertvarkytoje teritorijoje yra ir strategiškai reikšmingi energetikos infrastruktūros objektai – dujotiekis iš suskystintų gamtinių dujų terminalo bei aukštos įtampos elektros perdavimo linija į Kuršių neriją. Projektas bus vykdomas užtikrinant šių objektų apsaugą, veiklos tęstinumą ir, esant poreikiui, jų techninių sprendinių suderinimą su uosto plėtros sprendiniais.

Su energetikos infrastruktūros perkėlimu, rekonstravimu, apsaugos zonų nustatymu ir infrastruktūros valdytojų teisių užtikrinimu susiję klausimai yra reglamentuoti energetikos sektoriaus teisės aktuose. Šie teisės aktai bus taikomi visa apimtimi Projekto teritorijoje, nepriklausomai nuo Įstatymo projekto specialiojo pobūdžio.

Energetikos infrastruktūrą valdantys subjektai bus įtraukiami teritorijų planavimo, projektinių pasiūlymų rengimo ir statybos projektų derinimo stadijose, vadovaujantis galiojančiais teisės aktais. Be to, Projekto įgyvendinimo priežiūrą vykdančioje Ekonominės infrastruktūros plėtros komisijos transporto ir energetikos sektorių infrastruktūros plėtros strateginių projektų ir jų sinergijos aktualiams klausimams koordinuoti komisijoje (toliau - Ekonominės infrastruktūros plėtros komisija) (įsteigta Vyriausybės 2016 m. gegužės 18 d. nutarimu Nr. 499) galės dalyvauti energetikos ministras, taip užtikrinant atstovavimą energetikos sektoriaus interesams ir tarpžinybinį koordinavimą.

Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programoje, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2025 m. rugsėjo 25 d. nutarimu Nr. XV-439 „Dėl Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, nustatytas tikslas skatinti, kad būtų kuriami papildomi Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros pajėgumai naujiems kroviniams pritraukti, paslaugų ir gamybos plėtrai bei konkurencingumui didinti bei skatinti, kad Klaipėdos valstybinis jūrų uostas kuo aktyviau įsitrauktų į ES mėlynosios ekonomikos iniciatyvą.

Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane numatyta, kad iki 2028 m. III ketv. turi būti suformuotos, išvystytos ir įveikintos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pietinės dalies naujos teritorijos 100 ha plote, įskaitant pietinio aplinkkelio ir kitos reikalingos transporto infrastruktūros suplanavimą.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Įstatymo projektu siūloma nustatyti tik Projektui taikytiną specialią tikslinės uosto teritorijos žemės sklypo (ar jo dalies) nuomos tvarką ir jos vykdymo būdą (konkurencinio dialogo būdu), kuri

leistų ankstyvoje stadijoje pritraukti privataus kapitalo investicijas į uosto pietinės dalies plėtrą. Viešo konkurso organizavimo ir konkurencinio dialogo vykdymo tvarką nustatytų Vyriausybė.

Tikslinės uosto teritorijos nuomos kriterijumi nustatomas pradinis įnašas, skirtas uosto sausumos teritorijai uosto akvatorijoje suformuoti ir infrastruktūrai sukurti, minimali pradinių įnašų suma – ne mažesnė kaip 300 mln. eurų. Pažymėtina, kad tikslinės uosto teritorijos nuomos konkursas gali būti organizuojamas tiek kaip vienas visos tikslinės uosto teritorijos nuomos konkursas, tiek kaip keli atskiri konkursai dėl tikslinės uosto teritorijos dalių. Tuo atveju, kai skelbiami atskiri konkursai, jie organizuojami kartu, užtikrinant, kad visų konkursų laimėtojų pasiūlytų pradinių įnašų bendra suma nebūtų mažesnė kaip 300 mln. eurų. Tokiu būdu užtikrinama, kad nepriklausomai nuo pasirinkto konkurso organizavimo modelio būtų pasiektas būtinas investicijų lygis, reikalingas naujo sausumos ploto suformavimui ir uosto infrastruktūros sukūrimui.

Toks pradinio įnašo kriterijus pasirinktas siekiant užtikrinti, kad investuotojas reikšmingai prisidėtų prie viešosios infrastruktūros sukūrimo jau ankstyvoje Projekto stadijoje, taip sumažinant Projekto įgyvendinimo riziką. Skirtingai nei tradicinis uosto žemės nuomos modelis, kai pagrindinis kriterijus yra nuomos mokestis, šiuo atveju prioritetas teikiamas investiciniam indėliui, kuris yra būtinas pačios teritorijos sukūrimui. Minimali 300 mln. eurų pradinio įnašo suma nustatoma atsižvelgiant į numatomą infrastruktūros sukūrimo mastą ir kapitalo intensyvumą, taip pat siekiant užtikrinti, kad konkurse dalyvautų tik finansiškai pajėgūs ir ilgalaikius įsipareigojimus galintys prisiimti investuotojai. Ši riba taip pat prisideda prie konkurso kokybės užtikrinimo ir mažina riziką, kad Projektas būtų įgyvendinamas nepakankamai finansiniais pajėgumais disponuojančių subjektų. Siūlomas modelis leidžia transformuoti tradicinę uosto žemės nuomą į infrastruktūros sukūrimą finansuojantį mechanizmą, kai investuotojas konkuruoja ne dėl mažiausios valstybės gražos, o dėl didžiausio indėlio į viešosios infrastruktūros sukūrimą. Tokiu būdu valstybė iš anksto užsitikrina reikšmingą investiciją į strateginę infrastruktūrą, sumažindama viešųjų finansų poreikį. Svarbu pažymėti, kad tuo atveju jei bus skelbiami keli tikslinės teritorijos nuomos konkursai, ne visa teritorija bus skirta krovai. Dalis teritorijos krovai, dalis gamybai, dalis logistikai ir kitoms galimoms su uosto funkcinė paskirtimi susijusioms veikloms. Todėl baigtinio sąrašo galimų kriterijų, kurie tinka vienai teritorijai bet netinka kitai numatyti įstatyme nėra galimybės. Pradinio įnašo kriterijus bus taikomas visiems, kiti gali keistis priklausomai nuo to kokios teritorijos dalies konkursas skelbiamas. Tikslinės uosto teritorijos dalyje kuri bus skirta krovos veiklai, nuomininkas privalės užtikrinti minimalią krovą, kitose tikslinės uosto teritorijos dalyse, kitus planuojamos vykdyti veiklos, susijusios su uosto funkcinė paskirtimi, rodiklius.

Taip pat Įstatymo projektu nustatomos pagrindinės tikslinės uosto teritorijos nuomos sutarties sąlygos ir maksimalus nuomos sutarties terminas – iki 50 metų. Ilgalakis nuomos terminas yra būtinas atsižvelgiant į Projekto kapitalo intensyvumą, ilgą infrastruktūros sukūrimo ir atsiperkamumo trukmę bei poreikį užtikrinti investicijų grąžą. Trumpesnis nuomos laikotarpis reikšmingai ribotų investuotojų galimybes planuoti veiklą, didintų finansavimo kaštus ir mažintų Projekto patrauklumą. Nuo nuomos sutarties maksimalios trukmės nustatymo tiesiogiai priklauso investuotojo prisiimami įsipareigojimai ir Projekto finansinis modelis. Kartu pažymėtina, kad maksimalus 50 metų terminas atitinka didelės apimties infrastruktūros projektų tarptautinę praktiką ir leidžia subalansuoti valstybės interesą išlaikyti strateginės infrastruktūros kontrolę su investuotojų poreikiu turėti pakankamą laikotarpį investicijų grąžai užtikrinti.

Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės modelis tokiam projektui nėra tinkamas, kadangi vien parengiamoji stadija iki kada yra priimamas sprendimas vykdyti viešos ir privačios partnerystės arba koncesijos procedūras trunka apie 2,5 metų. Taip pat pažymėtina, kad Klaipėdos uoste yra taikomas *landlord* modelis, kuomet uosto infrastruktūrą kuria uosto direkcija ir kartu su žeme nuomoja. Kitokio modelio, kuomet uosto infrastruktūrą kurtų nuomininkas, taikymas sugriautų vientisą sistemą galiojančią uoste. Siekiant projektą įgyvendinti planuojamais terminais, toks modelis yra netinkamas. Taip pat pažymėtina, kad šis įstatymo projektas vis vien būtų reikalingas, nepaisant to, koks modelis būtų pasirinktas, kadangi unikalūs, tik šiam projektui taikomas reguliavimas nustatant galimybę nuomoti uosto akvatoriją ir gauti iš nuomininko pradinį įnašą, turėtų būti numatytas.

Pažymėtina, kad tikslinės uosto teritorijos nuomos sutartis sudaroma vieną kartą visam Projekto įgyvendinimo ir tolesnio teritorijos naudojimo laikotarpiui. Šis laikotarpis apima tiek Projekto įgyvendinimo etapą, kurio metu suformuojamas naujas sausumos plotas uosto teritorijoje ir įrengiama uosto infrastruktūra (toliau – Projekto įgyvendinimo etapas), tiek suformuotos teritorijos naudojimą pagal uosto funkcinę paskirtį (toliau – teritorijos eksploatavimo etapas). Tokiu reguliavimu užtikrinamas Projekto tęstinumas, investicijų atsiperkamumas ir teisinis aiškumas, išvengiant poreikio sudaryti atskiras sutartis Projekto įgyvendinimo ir teritorijos eksploatavimo etapams.

Pažymėtina, kad iki tikslinės uosto teritorijos nuomos sutarties sudarymo uosto valdytojas savo lėšomis atlieka Projekto įgyvendinimui reikalingus parengiamuosius darbus, įskaitant Projektui įgyvendinti reikalingą poveikio aplinkai vertinimą, komercines studijas, geologinius tyrimus ir projektavimo darbus. Taip pat uosto valdytojas jau yra pradėjęs pietinių uosto vartų statybos savo lėšomis procedūras. Visi minėti darbai yra būtini siekiant tinkamai parengti tikslinę uosto teritoriją Projekto įgyvendinimui, sumažinti su Projektu susijusias rizikas ir užtikrinti, kad konkurso dalyviams būtų pateikiama išsami ir patikima informacija apie Projekto įgyvendinimo sąlygas. Parengiamųjų darbų atlikimas iki nuomos sutarties sudarymo leidžia užtikrinti efektyvų ir skaidrų konkurso procesą, sudaro prielaidas pritraukti didesnę investuotojų skaičių ir sumažina neapibrėžtumą dėl Projekto įgyvendinimo, kuris kitu atveju būtų perkeltas potencialiems investuotojams. Uosto valdytojo atliekami darbai atitinka jo funkciją organizuoti ir plėtoti uosto infrastruktūrą bei sudaryti sąlygas uosto veiklos vystymui.

Papildomai pažymėtina, kad tikslinės uosto teritorijos nuomos sutartis sudaroma dar iki naujo sausumos ploto uosto teritorijoje suformavimo ir uosto infrastruktūros sukūrimo tikslinėje uosto teritorijoje. Nuomininkas, pateikęs pasiūlymą konkurse, prisiima išsipareigojimus dėl Projekto įgyvendinimo ir sumoka reikšmingą pradinį įnašą, skirtą naujo sausumos ploto uosto teritorijoje suformavimo ir uosto infrastruktūros sukūrimo darbams finansuoti.

Tikslinės uosto teritorijos nuomos sutartyje nustatomos sąlygos, susijusios su Projekto įgyvendinimo etapu, taip pat kitos uosto žemės nuomos sutarčiai būdingos sąlygos. Įstatymo projekto 7 straipsnio 6 dalies 1 ir 2 punktuose nurodytos tikslinės uosto teritorijos nuomos sutarties sąlygos yra susijusios su Projekto įgyvendinimo etapu, įskaitant pradinio įnašo sumokėjimą ir jo panaudojimą finansuoti naujo sausumos ploto uosto teritorijoje suformavimo ir uosto infrastruktūros sukūrimo darbus.

Kituose Įstatymo projekto 7 straipsnio 6 dalies punktuose nurodytos sąlygos taikytinos tiek Projekto įgyvendinimo etapui, tiek teritorijos eksploatavimo etapui, o dalis jų – tik teritorijos eksploatavimo etapui, kai jau yra suformuotas naujas sausumos plotas uosto teritorijoje ir sukurta uosto infrastruktūra, kuri naudojama pagal uosto funkcinę paskirtį. Įstatymo projekto 7 straipsnio 6 dalies 4, 8 ir 9 punktuose nustatytos sąlygos taikomos nuo sutarties pasirašymo visą jos galiojimo laikotarpį, o 3, 5, 6, 7 ir 10 punktuose nustatytos sąlygos taikomos teritorijos eksploatavimo etape.

Sudarius tikslinės uosto teritorijos nuomos sutartį, nuomininkui taikomas uosto žemės nuomos mokestis ir kitos su uosto žemės naudojimu susijusios sąlygos, nustatytos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme ir jo įgyvendinamuosiuose teisės aktuose, atsižvelgiant į Projekto įgyvendinimo etapą ir teritorijos eksploatavimo etapą. Taip užtikrinamas vientisas teisinis režimas visam nuomos laikotarpiui.

Pažymėtina, kad tikslinės uosto teritorijos nuomos santykiuose taikomas mišrus finansinis modelis, kai nuomininkas privalo mokėti uosto žemės nuomos mokestį vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymu ir jo įgyvendinamaisiais teisės aktais, taip pat sumoka konkurso metu pasiūlytą pradinį įnašą. Pradinis įnašas laikomas papildoma finansine prievole, skirta uosto infrastruktūros sukūrimui ir naujo sausumos ploto suformavimui finansuoti. Uosto žemės nuomos mokestis taikomas visą nuomos sutarties galiojimo laikotarpį.

Projekto įgyvendinimo etapo pabaiga siejama su Įstatymo projekte nustatytų rezultatų pasiekimu, po kurių tikslinė uosto teritorija naudojama pagal uosto funkcinę paskirtį, taikant bendrąjį uosto žemės nuomos teisinį režimą tiek, kiek šio įstatymo nuostatos nenustato kitaip.

Įstatymo projekte siūloma nustatyti, kad Projekto įgyvendinimo procesą prižiūri Ekonominės infrastruktūros plėtros komisija transporto ir energetikos sektorių infrastruktūros plėtros strateginių projektų ir jų sinergijos aktualiems klausimams koordinuoti (toliau – Ekonominės infrastruktūros plėtros komisija), kuri stebi Projekto įgyvendinimo eigą, nagrinėja su Projekto įgyvendinimu susijusią informaciją ir prireikus teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybei pasiūlymus.

Įgyvendinus Projektą, būtų suformuota apie 100 ha nauja sausumos teritorija su 1,3 km bendro ilgio giliavandenėmis krantinėmis, pastatyti pietiniai uosto vartai, įveikintos naujos krovos, žaliosios energetikos (pvz., vandenilio ir jo išvestinių produktų) ir jūrinės inžinerinės pramonės veiklos, taip pat sustiprinti karinio mobilumo pajėgumai. Numatomas pietinės uosto dalies krovos pajėgumas – 30 mln. tonų.

Projekto naudos:

- 7 mlrd. Eur tiesioginė ir netiesioginė ekonominė vertė per 25 metus („Moffatt&Nichol“ 2024 m. studijos duomenimis);
- 1,2 mlrd. Eur tiesioginės AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos pajamos per 50 metų;
- sudarytos sąlygos efektyviam jūrinių krovinių srautų augimui, stiprinant šalies ekonomikos konkurencingumą;
- privačių kapitalo investicijų į uostą ir šalį pritraukimas;
- uosto veiklos diversifikacija, jūrinės inžinerinės pramonės plėtra;
- karinio mobilumo didinimas;
- pietinė marina – turizmo ir pramoginės laivybos plėtra.

Nors tikslinė uosto teritorija apima ne tik uosto žemę, bet ir akvatorijos dalį, suformavus naują sausumos plotą ir sudarius nuomos sutartį, nuomos teisiniais santykiais subsidiariai taikomos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo nuostatos, reglamentuojančios uosto žemės nuomą, įskaitant sutarties nutraukimo, subnuomos ribojimo ir kitus su nuomos santykiais susijusius aspektus, tiek, kiek jų neregamentuoja Įstatymo projektas.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta
Priėmus įstatymą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Klaipėdos pietinės uosto dalies plėtros projekto įgyvendinimo įstatymo priėmimas neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir plėtrai neturės. Priešingai – jis sudarys palankesnes sąlygas plėtoti uoste naujas ir esamas veiklas. Baltijos jūros regionas vertinamas kaip perspektyvus konteinerių persikirstymo (angl. *transshipment*), žaliosios energetikos krovinių, jūrinės inžinerinės pramonės vystymo kryptims. Šios veiklos lemia didėjančią uosto infrastruktūros ir laisvų teritorijų poreikį.

Daugumai Europos uostų trūksta teritorijų dėl krovinių srautų augimo, urbanizacijos, energijos transformacijos ir su tuo susijusių teritorijos poreikių. Ypač trūksta teritorijų, turinčių didiesiems laivams tinkamą infrastruktūrą – giliavandenes krantines ir kitą reikalingą prieigos infrastruktūrą.

Konteinerinės laivybos bendrovės ir jų grupės pastaraisiais metais reikšmingai didino eksploatuojamų laivų pajėgumus. Laivų talpa augo, o šiuos didesnio dydžio laivus galinčių priimti terminalų trūkumas tampa vis labiau juntamas. Siekdami užtikrinti efektyvų laivų aptarnavimą ir didinti uostų pajėgumus, laivybos bendrovės bei terminalų operatoriai aktyviai domisi infrastruktūros plėtros galimybėmis.

Trūkstant laisvų teritorijų uostuose, šiuo metu įprasta, kad infrastruktūra (pavyzdžiui, išoriniai uostai) statoma tik tada, kai yra parenkamas būsimas terminalo operatorius, sutariama dėl įsipareigojimų ir abi šalys mato aiškų projekto atsiperkamumą. Laimėjęs konkursą ir laukdamas

infrastruktūros išvystymo, terminalo operatorius turi galimybę suplanuoti ir užsakyti reikalingą suprastruktūrą, pavyzdžiui, uosto kranus, kurių tiekimo terminas gali siekti 18 mėnesių. Šis laikotarpis išnaudojamas ne laukimui, bet terminalui reikalingos įrangos užsakymams ir tiekimui, pastatų planavimui, personalo paieškai.

Projekto įgyvendinimas:

- sudarys daugiau galimybių privataus kapitalo investicijoms į uosto infrastruktūros plėtrą ir modernizavimą;
- paspartins Projekto įgyvendinimą;
- užtikrins teisinį tikrumą investuotojams, leis jiems prisidėti prie infrastruktūros sukūrimo (išankstiniais mokėjimais ar kitomis formomis), taip sumažins valstybės finansinę naštą ir užtikrins greitesnę teritorijų įveiklinimą;
- abiejų šalių įsipareigojimai bus detalie aptarti žemės nuomos sutartyje, pasirašomoje su pasirinktu operatoriumi. Esminiai operatorių įsipareigojimai – išankstinis mokėjimas (investicija į infrastruktūrą), minimalūs veiklos mastai, būsima žemės nuomos mokesčio. Pažymėtina, kad išankstinis mokėjimas (pradinis įnašas) nėra alternatyva uosto žemės nuomos mokesčiui, bet yra papildoma finansinė priemonė, leidžianti užtikrinti ankstyvą infrastruktūros finansavimą, kartu išlaikant bendrą uosto žemės nuomos mokesčio taikymo sistemą. Esminiai AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos įsipareigojimai – infrastruktūros kokybiniai parametrai ir jos užbaigimo data. Sutartyje taip pat turės būti numatytos ir pasekmės už šių įsipareigojimų nevykdymą.

Atliktų rinkos konsultacijų duomenimis, privataus sektoriaus susidomėjimas dalyvauti tikslinės uosto teritorijos operatoriaus (-ių) atrankos konkurse yra pakankamas. Tiksliniai partneriai:

- didžiosios laivybos linijos,
- tarptautiniai ir vietiniai terminalų operatoriai,
- jūrinės inžinerinės pramonės įmonės,
- specializuotos uostų vystymo įmonės.

Dabartinis reguliavimas ir esama uosto žemės nuomininkų parinkimo procedūra nėra tinkama tokio masto Projektui, kai planuojama ne tik pritraukti privatų operatorių, bet ir privačiomis lėšomis iš dalies finansuoti infrastruktūros sukūrimą. Šiuo metu AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija neturi galimybės parinkti operatoriaus dar nesuformavus teritorijos, neturi galimybės pritraukti privačių lėšų išankstinio mokėjimo forma, taip pat neturi galimybės organizuoti operatorių atrankos taikant konkurencinio dialogo principus.

Naujas reguliavimas sukurs galimybę pritraukti iki 1,1 mlrd. Eur privačių tiesioginių investicijų į Lietuvą (remiantis „Moffatt&Nichol“ atliktos galimybių studijos duomenimis ir vertinant bendrą privačių investicijų sumą tiek į infrastruktūrą, tiek į suprastruktūrą – krovos techniką, gamybinių veiklų plėtrą).

Uostui Projekto įgyvendinimas padės užtikrinti tolesnį krovos augimą. Konteinerių krova uoste per pastarąjį dešimtmetį augo sparčiausiai – nuo 390 tūkst. TEU 2015 m. iki 1,31 mln. TEU 2025 m. Šiuo metu konteinerių terminalai yra arti savo veiklos galimybių ribos.

Pažymėtina, kad Projekto įgyvendinimas planuojamas taip, kad nebūtų sudarytos prielaidos bloginti esamo uosto veiklos ir tolesnės plėtros finansavimo sąlygų. Projektas finansuojamas mišriu modeliu, derinant uosto valdytojo nuosavą ir (ar) skolintą lėšas, tikslinės teritorijos nuomininko pradinį įnašą, galimus valstybės biudžeto asignavimus bei kitus teisėtus finansavimo šaltinius.

Uosto valdytojo investicijų apimtis ir prioritetai nustatomi tvirtinant metinius ir ilgalaikius veiklos bei investicijų planus, atsižvelgiant į viso uosto infrastruktūros vystymo poreikius ir finansinį tvarumą. Projektas nėra grindžiamas esamo uosto sąnaudų perkėlimu rinkos dalyviams ar uosto infrastruktūros mokesčio didinimu. Uosto infrastruktūros mokesčio politika ir toliau bus formuojama atsižvelgiant į uosto konkurencingumą Baltijos jūros regione, krovos apimtį išlaikymą bei ilgalaikį finansinį tvarumą.

8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Siekiant įstatymą inkorporuoti į teisinę sistemą nereikės keisti kitų įstatymų.

10. Ar Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o Įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projekte numatytas terminas – „tikslinė uosto teritorija“, suderintas Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Ar Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

Priėmus įstatymą, iki įstatymo įsigaliojimo datos Vyriausybė turės nustatyti tikslinės uosto teritorijos viešo nuomos konkurso, taikant konkurencinį dialogą tvarką (nutarimo projektas pridedamas) Pasikeitus tikslinės uosto teritorijos žemės sklypų dydžiui ir konfigūracijai, reikės pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 3 d. nutarimą Nr. 822 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės, uosto akvatorijos ir uosto rezervinių teritorijų ribų patvirtinimo“.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Priėmus įstatymą, jo Projektui įgyvendinti (investicijoms) reikalinga bendra suma sudarys apie 600 mln. Eurų, iš kurių:

- mažiausiai 300 mln. eurų - potencialaus nuomininko (nuomininkų) pradinis įnašas (pradinių įnašai), skirtas (skirti) uosto infrastruktūrai sukurti ir uosto sausumos teritorijai uosto akvatorijoje suformuoti; pažymėtina, jog ši suma yra minimali ir priklausys nuo tikslinės uosto teritorijos nuomos konkurso rezultatų ir privačių investuotojų pasiūlymų; tikėtina, jog faktiška pradinio įnašo suma bus pasiūlyta didesnė, atitinkamai sumažėtų lėšų poreikis iš kitų finansavimo šaltinių;
- 35,1 mln. Eurų - AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos nuosavos ir skolintos lėšos;
- 150 mln. Eurų - AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos papildomos skolintos lėšos (3 metų laikotarpiui, su fiksuotomis palūkanomis);
- 36 mln. Eurų - papildomas AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos pelnas reinvesticijoms, nustačius mažesnę dividendų dydį 2026 m. – 2028 m., bei po projekto užbaigimo ilguoju laikotarpiu atleidžiant AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkciją nuo dividendų mokėjimo, priimant akcininko sprendimą dėl mažesnio dividendų dydžio (Valstybės turtinių ir neturtinių teisių įgyvendinimo valstybės valdomose įmonėse tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. birželio 6 d. nutarimu Nr. 665 „Dėl Valstybės turtinių ir neturtinių teisių įgyvendinimo valstybės valdomose įmonėse tvarkos aprašo patvirtinimo“, 15^{3.1} papunktis);
- 78,9 mln. eurų - ES fondų ir / ar valstybės biudžeto lėšos.

Valstybės biudžeto lėšų poreikis pirmaisiais – antraisiais Projekto vystymo metais neplanuojamas.

Pažymėtina, kad Įstatymo projektu nustatomas teisinis Projekto įgyvendinimo pagrindas, finansavimo šaltiniai, o konkretūs finansavimo sprendimai formuojami rengiant pažangos priemonių dokumentus .

Rengiant pažangos priemonę bus detalai įvertintas Projekto finansavimo modelis, investicijų poreikis ir finansavimo šaltinių atitiktis galiojantiems nacionaliniams bei Europos Sąjungos teisės aktams, įskaitant valstybės pagalbos reglamentavimą. Finansavimo sprendimai šiame etape bus derinami su atsakingomis institucijomis, siekiant užtikrinti teisinį aiškumą, konkurencijos sąlygų laikymąsi ir atitiktį taikomiems Europos Sąjungos teisės reikalavimams.

14. Rengiant Įstatymo projektą gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant Įstatymo projektą negauta specialistų vertinimų.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas bei sritis

Reikšminiai žodžiai, kurių reikia Įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą: „jūrų ir vidaus vandenų transportas“, „transporto infrastruktūra“, „ekonomikos augimas“, „karinis mobilumas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.