

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMO NR. I-1340 PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

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

Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo Nr. I-1340 pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) tikslas – modernizuoti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teisinį reguliavimą, užtikrinant aiškų, nuoseklų ir šiuolaikinius poreikius atitinkantį uosto valdymą. Įstatymo projektu siekiama didinti uosto konkurencingumą ir veiklos efektyvumą, stiprinti nacionalinį saugumą, užtikrinti aplinkos apsaugą ir tvarią plėtrą, aiškiai reglamentuojant uosto funkcinę paskirtį, žemės ir infrastruktūros naudojimą, koncesijų bei uosto žemės nuomos mechanizmus, taip pat įtvirtinant esminius aplinkos apsaugos ir saugios laivybos principus.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai 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. Dabartinis Įstatymo projekte aptartų teisinių santykių reguliavimas

Šiuo metu galiojančiame Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme (toliau – Įstatymas) yra dvipakopis valdymo modelis, kai kartu veikia kolegialus priežiūros organas – stebėtojų taryba ir valdyba, todėl sprendimų priėmimas tampa lėtesnis ir mažiau lankstus. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamąsias dalis (rinkliavų rūšis), uosto infrastruktūros mokesčio dydžius ir taikymo principus tvirtina Vyriausybė, taip pat jos arba Vyriausybės įgaliotos institucijos sprendimu nustatomos uosto žemės nuomos sutarčių formos, nuomos dydžių apskaičiavimo tvarka ir kitos sąlygos. Tokia tvarka riboja galimybę operatyviai reaguoti į pokyčius bei efektyviai pritaikyti teisinį reguliavimą realiems uosto poreikiams. Be to, galiojančios nuostatos neužtikrina tinkamo aplinkosauginės atsakomybės mechanizmo – taršos atvejais prie krantinių nėra aiškiai apibrėžta naudotojų atsakomybė, todėl praktikoje kyla sunkumų nustatant, kas privalo užtikrinti taršos likvidavimą.

Kitas esminis dabartinio teisinio reguliavimo ribotumas yra tas, kad Įstatymas nesuteikia galimybės sudaryti koncesijų sutarčių, kurios tarptautinėje uostų praktikoje yra įprastas žemės, infrastruktūros ir veiklos išipareigojimų derinimo būdas. Tai apriboja galimybes pritraukti investicijas, užtikrinti ilgalaikius išipareigojimus bei efektyviau paskirstyti atsakomybę tarp uosto valdytojo (AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, toliau – Uosto direkcija) ir veiklos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – uostas) teritorijoje vykdytojų.

4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai

Siūlomu nauju teisiniu reguliavimu tikimasi pasiekti didesnę uosto veiklos efektyvumą ir skaidrumą, užtikrinant aiškesnį valdymo modelį ir lankstesnį sprendimų priėmimą. Siūlomu teisiniu reguliavimu siekiama suvienodinti uosto infrastruktūros mokesčio bei uosto žemės nuomos teisinio reguliavimo lygį – išlaikant svarbesnius sprendimus Vyriausybės kompetencijoje, o labiau techninio pobūdžio klausimus perduodant Susisiekimo ministerijai. Toks modelis leis užtikrinti, kad strateginiai sprendimai dėl uosto finansinių srautų kontrolės išliktų aukščiausioje valdžios grandyje, o praktinis įgyvendinimas ir kasdienis teisinis reguliavimas specializuotos institucijos būtų operatyviau vykdomas.

Papildomos galimybės sudaryti koncesijų sutartis sudarys prielaidas įsitraukti didesniai privačiam kapitalui, užtikrins efektyvesnę infrastruktūros vystymą bei skatins uosto konkurencingumą. Tokiu būdu sukuriama pusiausvyra tarp strateginio valstybės interesų užtikrinimo ir lankstaus kasdienio uosto valdymo.

Siekiant užtikrinti aiškumą ir teisinį apibrėžtumą, suderinti vartojamą terminiją su kitais Lietuvos Respublikos nacionaliniais teisės aktais ir strateginiais dokumentais, taip pat priartinti ją prie tarptautinėje bei Europos Sąjungos praktikoje vartojamų terminų, Įstatymo projektu įvedamos naujos ir tikslinamos sąvokos:

- „uosto išorinis reidas“ ir „uosto teritorija“ leis nuosekliau reglamentuoti uosto teritorijų naudojimą, aiškiau apibrėžti kompetentingų institucijų ir uosto naudotojų atsakomybę, užtikrins veiksmingesnę valstybinę priežiūrą, saugumo ir aplinkosaugos priemonių taikymą;

- „uosto įrenginio (terminalo) atitikties aktas“ užtikrins tikslingą ir aišką pagal 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 725/2004 išduodamos uosto infrastruktūros ir suprastruktūros įrenginio (terminalo) atitikties reikalavimams pažymos pavadinimo sutrumpinimą, kuris galėtų būti nuosekliai vartojamas kituose teisės aktuose;

- privačiuojujamieji geležinkelio keliai priskiriami uosto infrastruktūrai užtikrins, kad teisinis reguliavimas neprieštarautų Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymui, Specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymui ir kitiems teisės aktams, kuriuose geležinkeliai laikomi infrastruktūros dalimi; tokiu būdu išlaikomas teisinio reguliavimo suderinamumas ir vientisumas;

- „uosto naudotojo“ sąvoka tikslinama, siekiant užtikrinti platesnį ir aiškesnį jos taikymą – iki šiol ši sąvoka daugiausia buvo siejama su įmonėmis, sudariusiomis sutartis su uosto valdytoju, tačiau praktikoje uosto infrastruktūra, įrenginiais ir paslaugomis naudojasi gerokai platesnis subjektų ratas. Plačiaja prasme uosto naudotojais laikytini ir laivų savininkai, ir operatoriai, ir kapitonai, ir krovinių siuntėjai bei gavėjai, ekspeditoriai, vežėjai, keleiviai, taip pat uosto paslaugų teikėjai (pvz., locmanai, narai, laivų agentai ir kt.). Dėl šios priežasties atsisakoma sutarties su uosto valdytoju kaip kriterijaus, lemiančio uosto naudotojo identifikavimą. Taip pat atsisakoma reikalavimo būtinai verstis ūkine komercine veikla, nes uosto naudotoju gali būti ir keleivis, ir kitas paslaugų gavėjas. Siekiant užtikrinti uosto veiklos saugumą, įtvirtinama, kad fizinio ar juridinio asmens ar kitos organizacijos ar jų filialo ar padalinio vykdoma veikla neturi prieštarauti nacionalinio saugumo interesams. Vėlesniuose straipsniuose taip pat nustatyta, kad uosto žemės naudotojas gali verstis tik tokia ūkine komercine veikla uoste, kuri atitinka uosto funkcinę paskirtį;

- keičiama „nekarinės uosto teritorijos“ apibrėžtis įtvirtinant „karinės uosto teritorijos“ sąvoką, kas leis aiškiai atskirti, kad uosto teritorija bendrąja prasme nėra skirta karinėms reikmėms, o karinė uosto teritorija sudaro tik išimtį iš bendrosios taisyklės. Todėl siūloma „karinės uosto teritorijos“ sąvoka, kuria apibrėžiamas uosto žemės sklypas, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu suteiktas Lietuvos kariuomenei neterminuotai ir neatlygintinai naudoti. Šiuo pakeitimu išryškinamas išskirtinis, o ne bendrasis tokios teritorijos pobūdis, kas leidžia tiksliau atspindėti teisinį reguliavimą ir praktinę uosto teritorijos paskirtį;

- „linijinio laivo“ sąvoka tikslinama, siekiant atsisakyti perteklinių nuorodų į laivybos linijos įregistravimo tvarką bei veiklos sąlygas, nurodant tik esminį kriterijų – kad laivas plaukia įregistruotoje laivybos linijoje;

- Įstatyme vartojama sąvoka „uosto rinkliava“ neatitinka Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatyme įtvirtintos rinkliavos sampratos, pagal kurią rinkliava yra privaloma įmoka už valstybės institucijų teikiamas administracines paslaugas. Uosto valdytojo teikiamos paslaugos nesudaro administracinių paslaugų turinio, todėl už jas negali būti taikomas rinkliavos teisinis režimas. Siekiant laikytis teisėkūros aiškumo, sistemiškumo ir teisės aktų terminijos suderinamumo principų, sąvoka „uosto rinkliava“

naikinama. Vietoje šios sąvokos naudojama „uosto infrastruktūros mokesčio“ sąvoka, kaip ji apibrėžiama Reglamente (ES) 2017/352.

– Įstatymo projektu sąvoka „Uosto direkcija“ keičiama į „uosto valdytojas“, atsisakant konkrečios įmonės pavadinimo vartojimo ir nustatant abstraktų subjektą – juridinį asmenį, kurio visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybei ir kuris valdo Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, jį naudoja ir juo disponuoja patikėjimo teise. Šiuo pakeitimu siekiama užtikrinti teisinio reguliavimo neutralumą įmonės teisinės formos atžvilgiu, išvengti perteklinio įmonės pavadinimo keitimo teisės aktuose ateityje bei užtikrinti aiškų funkcijų tęstinumą nepriklausomai nuo galimų įmonės reorganizavimo ar pertvarkymo procesų.

Įstatymo projektu atsisakoma anksčiau vartotų sąvokų „laivų aprūpinimas“ ir „laivų aptarnavimas“ kaip perteklinio ir sistemiškai nereikalingo reglamentavimo. Taip pat atsisakoma atskiros sąvokos „uostas“, nes jos apibrėžimas Įstatymo projekte buvo perteklinis ir galėjo klaidinti. Įstatymo projekto 1 straipsnyje įvedamas trumpinys „Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (toliau – uostas)“, todėl visame įstatyme terminas „uostas“ aiškiai ir nedviprasmiškai reiškia Klaipėdos valstybinį jūrų uostą. Dėl to papildomas sąvokos „uostas“ apibrėžimas nėra reikalingas ir būtų nesuderinamas su teisėkūros aiškumo bei ekonomiškumo principais.

2022 m. liepos 28 d. Valstybinio audito ataskaitoje Nr. VAE-7 „Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūros valdymas“ akcentuota būtinybė aiškiai apibrėžti uosto funkcinę paskirtį, siekiant užtikrinti efektyvų ir tvarų uosto valdymą. Atsižvelgiant į šią rekomendaciją, įstatymo projektu siūloma nustatyti „uosto funkcinę paskirtį“. Iki šiol ši veikla buvo apibrėžta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklėse¹, tačiau, siekiant teisinio aiškumo ir atitikimo aukštesnio lygmens teisės aktams, būtina ją įtvirtinti įstatymo lygmeniu. Nustatant kas yra „uosto funkcinė paskirtis“ siekiama ne tik atitikti audito rekomendacijas, bet ir užtikrinti, kad uosto veikla būtų vykdoma laikantis nustatytos funkcinės paskirties, taip prisidedant prie skaidraus ir efektyvaus uosto valdymo.

Papildomai nustatoma, kad kitos šiame įstatyme vartojamos sąvokos gali būti suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos ir Reglamente (ES) 2017/352, Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme bei Lietuvos Respublikos jūros aplinkos apsaugos įstatyme, Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatyme, Lietuvos Respublikos pavojingųjų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų keliais įstatyme, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse, Lietuvos Respublikos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatyme, Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatyme ir Lietuvos Respublikos visuomenės sveikatos priežiūros įstatyme, taip pat atliekamos kitos techninio pobūdžio sąvokų korekcijos.

Įstatymo projektu atsisakoma nuostatos „Uosto steigėja yra Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Steigėjo funkcijas Vyriausybės pavedimu vykdo Susisiekimo ministerija“, nes uostas jau yra įsteigtas įstatymu, todėl nuostata dėl steigėjo yra vienkartinio pobūdžio ir nebeteri teisinės reikšmės. Steigėjo funkcijas Vyriausybės pavedimu ir toliau vykdo Susisiekimo ministerija todėl tokios nuostatos palikimas įstatyme būtų perteklinis ir deklaratyvus.

Siūlymas dėl Vyriausybės įgaliotos institucijos papildomų funkcijų (teikimo Vyriausybei) įtvirtinimo įstatyme laikytinas pertekliniu, nes siūlymų Vyriausybei teikimo ir koordinavimo mechanizmas jau egzistuoja praktikoje.

Atsižvelgiant į tai, kad nekilnojamojo turto paėmimas visuomenės poreikiams jau yra reglamentuotas Lietuvos Respublikos žemės įstatyme bei Lietuvos Respublikos žemės paėmimo visuomenės poreikiams įgyvendinant ypatingos valstybinės svarbos projektus įstatyme, nuostatų, susijusių su nekilnojamojo ir kito turto paėmimu visuomenės poreikiams, Įstatymo projektu atsisakoma.

¹ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014 m. vasario 17 d. įsakymu Nr. 3-70-(E) „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“.

Siekiant aiškaus, konkretaus ir nuoseklaus uosto valdymo teisinio reguliavimo bei funkcijų atskyrimo, uosto valstybinio valdymo institucijų funkcijos įtvirtinamos atskirame straipsnyje. Kitos uosto valdyme dalyvaujančių subjektų – uosto valdytojo, uosto valdytojo vadovo ir uosto kapitono – funkcijos išdėstomos nuosekliai, kad būtų užtikrintas patogesnis jų taikymas.

Įstatymo projektu siūloma pakeisti uosto infrastruktūros mokesčio taikymo bei uosto žemės nuomos teisinį reguliavimą, perskirstant šiuo metu įtvirtintas kompetencijas. Uosto infrastruktūros mokesčio dydžių nustatymo principai bei uosto žemės nuomos sutarčių sudarymo principai lemia svarbias valstybės valdomo uosto veiklos ekonomines prielaidas, todėl užtikrinant tarpžinybinį suderinamumą, politinę atsakomybę ir skaidrumą juos turėtų nustatyti Vyriausybė. Tuo tarpu konkrečios uosto infrastruktūros mokesčio sudedamosios dalys ir dydžiai, taip pat uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašas ir nuomos mokesčio dydžiai yra labiau techninio pobūdžio, t. y. principų taikymo klausimai, kurių lankstesnis teisinis reguliavimas gali būti užtikrinamas įgaliojusi šiuos klausimus reguliuoti Susisiekimo ministeriją. Toks teisinio reguliavimo modelis sumažins administracinę naštą Vyriausybei ir užtikrins greitesnį reagavimą į praktinius galimų pokyčių poreikius, kartu išlaikant reikalingą aukštesnio lygmens kontrolę dėl svarbių infrastruktūros mokesčio ir uosto žemės nuomos teisinio reguliavimo principų. Atkreiptinas dėmesys, kad Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašo² priede yra nustatyti mokesčių už konkrečios grimzlės 1 m darbinio ilgio eksploatuojamą krantinę ar jos dalį dydžiai, kurie taikomi apskaičiuojant nuomos mokesį. Atskiرو dokumento „Uosto žemės nuomos mokesčio dydžiai“ galiojančioje nacionalinėje teisėje nėra. Dėl šios priežasties nustatoma, kad Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašas, kuriame nurodomi ir mokesčio dydžiai, būtų tvirtinamas ne trumpesniam kaip 5 metų terminui.

Siekiant užtikrinti uostą sudarančių elementų visumą ir aiškumą, Įstatymo projektu siūloma tikslinti uostą sudarančių elementų apibrėžimus. Privažiuojamieji geležinkelio keliai buvo atskiras elementas, tačiau tarptautiniuose teisės aktuose jie priskiriami infrastruktūrai, todėl projekte jie priskiriami uosto infrastruktūrai. Be to, sąvokoje „uosto suprastruktūra“, aiškiai apibrėžiama techninė ir organizacinė infrastruktūra, būtina uosto veiklai užtikrinti. Tokiu būdu uosto ir jo elementų apibrėžimai tampa nuoseklesni, atspindi visus esminius komponentus ir padeda pasiekti plėtos ir valdymo tikslus.

Uosto valdytojui yra priskirta funkcija palaikyti projektinius gylius uosto akvatorijoje. Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad uosto akvatorijos gilinimo projektavimo, gilinimo, dugno valymo ir techninės priežiūros taisyklėse yra nustatomos tokių darbų atlikimo sąlygos. Tokiu būdu užtikrinamas aiškus ir proporcingas reikalavimas, sudarantis prielaidas tiek efektyviam uosto valdytojo funkcijų vykdymui, tiek nepertraukiamai laivybos veiklai.

Uosto valdytojas yra vienintelė institucija, turinti operatyvią, techninę ir infrastruktūrinę kompetenciją organizuoti bei koordinuoti karo laivų ir valstybinį statusą turinčių laivų statymą uoste. Šie įgaliojimai yra tiesiogiai susiję su uosto valdytojo veiklos tikslais – uosto infrastruktūros naudojimo valdymu, laivybos eismo organizavimu ir saugaus laivybos proceso užtikrinimu. Atsižvelgiant į tai ir vadovaujantis Viešojo administravimo įstatymo 5 straipsnio 2 dalies 4 punkto nuostatomis, siūloma uosto valdytojui suteikti įgaliojimus priimti sprendimus ir duoti nurodymus dėl užsienio valstybių vizituojančių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų statymo prie kitų uosto krantinių, nei nustato Vyriausybė pagal Įstatymo projekto 3 straipsnio 2 dalies 2 punktą.

Siekiant užtikrinti, kad akcinė bendrovė turėtų pakankamai nepriklausomumo, numatoma suteikti uosto valdytojui teisę savarankiškai nustatyti koncesijų sutarčių sąlygas. Tai leis lanksčiau ir efektyviau pritraukti privačias investicijas, išlaikant kontrolės mechanizmus per galiojančius teisės aktus ir akcininko teises. Lietuvos Respublikos priešgaisrinės saugos įstatymas įpareigoja įmonių ir įstaigų

² Patvirtintų 2010 m. lapkričio 15 d. susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-671 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

vadovus užtikrinti priešgaisrinę saugą jų valdomose ar naudojamose teritorijose. Todėl uosto žemės naudotojų vadovai privalo užtikrinti priešgaisrinę saugą jiems išnuomotuose uosto žemės sklypuose. Tačiau uosto teritorijoje yra ir tokių uosto žemės sklypų, kurie nėra išnuomoti, todėl už priešgaisrinės saugos užtikrinimą šiuose neišnuomotuose uosto žemės sklypuose atsakingu laikytinas uosto valdytojo vadovas.

Galiojantis įstatymas numatė dvipakopį Uosto direkcijos valdymo modelį (stebėtojų taryba ir valdyba), tačiau praktika parodė, kad toks modelis yra neefektyvus – procesai dubliuojami, sprendimų priėmimas apsunkinamas. Įstatymo projektu siūloma atsisakyti tokio reguliavimo – įstatyme neliktų nuorodos į konkretų valdymo modelį. Uosto direkcijos akcijų savininko teises ir pareigas įgyvendinanti Susisiekimo ministerija siekia didesnio veiklos efektyvumo, todėl Uosto direkcijos įstatuose planuojama numatyti vienpakopį valdymo modelį. Toks modelis užtikrintų aiškesnį atsakomybės pasiskirstymą, spartesnį sprendimų priėmimą ir atitiktų gerojo įmonių valdymo praktiką bei tarptautinius standartus.

Kadangi Uosto direkcijos sprendimų priėmimo kompetencija grindžiama Akcinių bendrovių įstatymu, Uosto direkcijos įstatais bei visuotinio akcininkų susirinkimo sprendimais, Įstatymo projekte atsisakoma atskirai nustatyti Uosto direkcijos valdymo modelį. Tokiu būdu užtikrinama, kad bendrovės valdymas būtų efektyvus, atitiktų gerojo įmonių valdymo praktiką bei tarptautinius standartus, o valstybė kaip akcininkė išlaikytų strateginę kontrolę per visuotinį akcininkų susirinkimą.

Įstatymo projektu siūloma papildyti nuostatą „Uostas yra atviras vidaus ir tarptautinei laivybai“ sąlyga „jei tai neprieštarauja nacionalinio saugumo interesams“. Tokiu būdu numatomas teisinis saugiklis, leidžiantis riboti ar sustabdyti laivybą uoste, jei pasikeičia geopolitinė situacija arba kyla grėsmės valstybės saugumui. Šis pakeitimas užtikrina, kad uosto atvirumo principas išliktų, tačiau būtų aiškiai apibrėžta galimybė nacionalinio saugumo interesų apsaugai teikti prioritetą, taip sudarant prielaidas greitam ir teisėtai pagrįstam reagavimui į išorines grėsmes.

Siūloma nuostata, pagal kurią „Uosto naudotojai uosto teritorijoje ir uosto išoriniame reide veiklą vykdo vadovaudamiesi uosto naudojimo taisyklėmis ir uosto laivybos taisyklėmis“, supaprastinama ir susiejama su sąvoka „uosto naudotojas“. Tai leidžia atsisakyti perteklinio fizinių ir juridinių asmenų, organizacijų bei jų padalinių išvardijimo, užtikrinant aiškų, nuoseklų ir visapusiškai taikomą teisinį reguliavimą visiems uosto naudotojams.

Siekiant užtikrinti, kad draudimas įplaukti laivams su branduolinėmis jėgainėmis ir branduoliniu ginklu būtų lankstus ir pritaikomas pagal esamą geopolitinę situaciją, numatomas teisinis saugiklis. Jis leidžia, esant ypatingoms aplinkybėms arba valstybės saugumo grėsmėms, priimti sprendimus dėl laivybos uoste ribojimo arba laikinai leisti išimtinis atvejus, išlaikant valstybės saugumą prioritetine pozicija.

Įstatymo projektu numatoma galimybė sudaryti uosto žemės nuomos sutartį su koncesijos sutarties laimėtoju. Pasibaigus koncesijos sutarčiai tikimasi, kad uosto infrastruktūra jau bus pastatyta ir įveiklinta. Dėl to tam pačiam sklypui naujos koncesijos suteikimo procedūra neturėtų būti taikoma, o uosto žemės sklypas turėtų būti nuomojamas viešosios procedūros būdu, užtikrinant skaidrumą ir efektyvų žemės naudojimą. Atkreiptinas dėmesys, kad uosto žemė negali būti išnuomota ilgesniam kaip 50 metų laikotarpiui. Siekiant teisinio aiškumo, papildome, kad gali būti sudaroma uosto žemės sutartis trumpesniam laikotarpiui – kol galios koncesijos sutartis, bet kartu uosto valdytoją įpareigojame užtikrinti, kad koncesijos trukmė gali būti tik iki 50 metų. Įtraukus koncesijos sutarties nutraukimą kaip pagrindą nutraukti uosto žemės nuomos sutartį, nustatoma, kad ir šiuo atveju kompensacijos nemokamos, nebent pačioje koncesijos sutartyje būtų numatyta kitaip.

Įstatymo projektu išplečiamos uosto infrastruktūros pagerinimo ar sukūrimo nuostatos. Jei infrastruktūros pagerinimas yra numatytas viešosios procedūros ar koncesijos suteikimo konkursų dokumentuose, papildomų atskirų infrastruktūros pagerinimo sutarčių rengti nereikia. Tai nepakeičia esminės nuostatos, kad sukūrimo darbai vis tiek turi būti vykdomi per viešus konkursus, užtikrinant

skaidrumą ir konkurenciją. Tuo atveju, jei infrastruktūra pagerinama pagal viešosios procedūros, koncesijos suteikimo dokumentus ar sudarant atskirą sutartį, tokiuose dokumentuose ar sutartyje gali būti numatytas išlaidų kompensavimo mechanizmas, nes sukurtas turtas turi būti registruojamas uosto valdytojo, viešojo geležinkelių infrastruktūros valdytojo arba Lietuvos Respublikos vardu. Jei išlaidų kompensavimo sąlygos sutartyje nebuvo numatytos, nuomininko patirtos išlaidos neatlyginamos.

Įstatymo projektu taip pat nustatoma, kad uosto teritorijoje esantys privažiuojamieji geležinkelio keliai nuosavybės teise gali priklausyti uosto valdytojui arba viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui. Kartu Įstatyto projekte aiškiai įtvirtinama, kad uosto teritorijoje esantys privažiuojamieji geležinkelio keliai, kurie iki 2023 m. sausio 2 d. nuosavybės teise priklausė privatiems juridiniams asmenims, ir toliau priklauso šiems asmenims nuosavybės teise. Ši nuostata buvo nustatyta Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo Nr. I-1340 2, 3, 5, 10, 11, 14, 17, 19, 22, 32, 33, 34 straipsnių pakeitimo ir 7 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymu Nr. XIV-527³, priimtu 2021 m. rugsėjo 16 d. ir įsigaliojusiu 2023 m. sausio 2 d., tačiau, atsižvelgiant į tai, kad dabar įstatymas dėstomas nauja redakcija, siekiama, kad ši nuostata būtų išlaikyta ir šiame įstatymo projekte.

Įstatymo projektu įtvirtinama nuostata dėl paskendusio turto, kuris neatitinka laivo nuolaužos sampratos pagal 2007 m. Nairobi tarptautinę konvenciją dėl laivų nuolaužų pašalinimo (toliau – Nairobi konvencija) arba kurio negalima pašalinti pagal šios konvencijos nuostatas. Lietuva Nairobi konvenciją ratifikavo 2024 m. birželio 13 d., ji įsigaliojo 2025 m. vasario 5 d. Šiuo metu galiojantys nacionaliniai teisės aktai jau reglamentuoja paskendusio turto iškėlimo tvarką, tačiau Nairobi konvencijos įsigaliojimas papildomai suteikia galimybę taikyti tarptautinius standartus ir atsakomybę, nustatytą šioje konvencijoje. Todėl Įstatymo projekte numatoma, kad Nairobi konvencijos nuostatos taikomos tais atvejais, kai jos galioja, o kitais atvejais taikomas iki šiol galiojęs nacionalinis teisinis reguliavimas. Atkreiptinas dėmesys, kad paskendęs karinis turtas dėl saugumo negali būti iškeliamas uosto valdytojo. Uosto valdytojas gali įpareigoti kario turto savininką iškelti tokį turtą iki uosto valdytojo nustatytos datos.

Įstatymo projekte nuostata dėl uosto įrenginio (terminalo) atitikties akto išdavimo patikslinta siekiant aiškiai atskirti du atvejus:

1. Kai tvirtinamas naujas uosto įrenginio (terminalo) apsaugos planas, išduodamas naujas atitikties aktas 5 metų laikotarpiui.

2. Kai tvirtinamas tik esamo apsaugos plano pakeitimas, naujas atitikties aktas neišduodamas.

Tokiu būdu nuostata tampa aiškesnė ir išvengiama painiavos dėl atitikties akto išdavimo tvarkos keičiant apsaugos planą. Ankstesnė redakcija viename sakinyje sujungė naujo plano tvirtinimą ir pakeitimus, todėl nebuvo aišku, ar atitikties aktas turi būti išduodamas kiekvieną kartą, kai daromas pakeitimas. Papildomai pažymėtina, kad 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą [\(EB\) Nr. 725/2004](#) dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo uosto įrenginio (terminalo) apsaugos plano pakeitimas gali būti daromas tik esant nežymiesiems apsaugos plano pakeitimams, kurie nekeičia pagrindinės plano struktūros ir apsaugos priemonių esmės. Todėl tokiais atvejais naujo atitikties akto išdavimo nereikia, užtikrinant proporcingą ir skaidrią teisinio reguliavimo praktiką.

Įstatymo projektu siekiama sustiprinti aplinkos apsaugos priemones uosto akvatorijoje ir užtikrinti švarios vandens aplinkos išsaugojimą. Siekiant kovoti su tarša, svarbu užtikrinti atsakomybės pasiskirstymą tarp visų potencialių teršėjų – ne tik laivų savininkų ar valdytojų, bet ir uosto žemės naudotojų, eksploatuojančių krantines.

Siekiant efektyviai apsaugoti vandens kokybę prie uosto žemės naudotojų krantinių, įstatyme įtvirtinamas 30 metrų pločio akvatorijos juostos prie krantinių standartas, kurio priežiūra priskiriama

³ Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo Nr. I-1340 2, 3, 5, 10, 11, 14, 17, 19, 22, 32, 33, 34 straipsnių pakeitimo ir 7 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymas Nr. XIV-527.

uosto žemės naudotojams. Praktika rodo, kad tarša akvatorijoje dažniausiai atsiranda kelių metrų atstumu nuo krantinės – krovos, bunkeravimo ar kitų operacijų metu. Todėl 30 metrų juosta yra pakankamas atstumas, suteikiantis uosto žemės naudotojams realią galimybę laiku identifikuoti taršos židinį, imtis skubių priemonių ir efektyviai likviduoti taršą prie savo krantinių. Šis plotis taip pat laikytinas optimalia riba: pakankamai platus taršos prevencijai ir kontrolei, tačiau neapsunkina uosto žemės naudotojų pertekliniais ir neproporcingais išpareigojimais. Toks teisinis reguliavimas skatina nuolatinę atsakomybę už vandens paviršiaus švarą ir aiškiai nustato, kad uosto žemės naudotojai privalo reguliariai šalinti taršą prie savo krantinių ir užtikrinti akvatorijos švarą ir aplinkos apsaugą.

Igyvendinant Įstatymo projekto 3 straipsnyje nustatytas Vyriausybės, Susisiekimo ministerijos ir Vyriausybės įgaliotos institucijos bei 4 straipsnyje nustatytas uosto valdytojo ir uosto valdytojo vadovo funkcijas, praktikoje atskiri veiksmai atliekami bendradarbiaujant kelioms institucijoms. Pavyzdžiui, nustatant uosto žemės, akvatorijos ir rezervinių teritorijų ribas, siūlymus Vyriausybei rengia uosto valdytojas kartu su Susisiekimo ministerija, o galutinį sprendimą priima Vyriausybė. Aplinkosaugos, taršos prevencijos ir likvidavimo klausimai įgyvendinami koordinuojant Aplinkos ministerijos pavaldžių institucijų, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento bei savivaldybės veiksmus. Uosto plėtojimo tarybos veikla organizuojama bendradarbiaujant Vyriausybei, Susisiekimo ministerijai ir uosto valdytojui. Tokia kompetencijų sąveika užtikrina teisės normų įgyvendinimo tęstinumą, išvengiant funkcijų dubliavimo.

Įstatymo projektu siūloma patikslinti reikalavimus, keliamus uosto kapitono pareigybės užėmimui, siekiant užtikrinti kompetentingą vadovavimą ir išlaikyti aukštus profesinius standartus. Šiuo metu galiojančiame Įstatyme nustatyta, kad uosto kapitonu gali būti asmuo, kuris yra laivavedys, mokantis valstybinę ir anglų kalbas, turintis aukštąjį jūrinį išsilavinimą ir ne mažesnę kaip penkerių metų plaukiojimo jūrų laivo, kurio bendroji talpa 3000 ir daugiau, kapitonu stažą. Ši formuluotė laikytina pasenusia dėl kelių priežasčių.

Pirma, išsilavinimas negali būti kvalifikuojamas kaip „aukštasis jūrinis“, nes kvalifikacija siejama su mokslo sritimi ar studijų kryptimi, o ne su jos pavadinimu. Antra, asmuo, baigęs jūrų technologijų studijų krypties programą ar jai lygiavertę aukštojo mokslo programą ir įgijęs laivavedžio kvalifikaciją, iš karto negali tapti laivo kapitonu – tam būtina įgyti nustatytą plaukiojimo stažą ir baigti papildomus mokymus, reikalingus aukštesnei kapitono kategorijai. Todėl reikalavimas turėti ne mažesnę kaip penkerių metų darbo stažą jūrų laivuose, kurių bendroji talpa 3000 ir daugiau, einant laivo kapitono pareigas, užtikrina, kad kandidatas į uosto kapitonus turi reikalingą profesinę kompetenciją, viršijančią vien tik aukštojo mokslo kvalifikaciją.

Pažymėtina, kad laivyboje pagrindinė darbo kalba yra anglų, todėl anglų kalbos mokėjimas yra būtinas. Tačiau jis savaime neužtikrina valstybinės kalbos mokėjimo, todėl išlaikomas reikalavimas mokėti valstybinę ir anglų kalbas ne žemesniu kaip B2 lygiu. Taip pat atkreipiame dėmesį, kad šiuo metu uosto kapitono pareigas einantis asmuo atitinka Įstatymo projektu siūlomas kalbos reikalavimus, todėl pereinamųjų nuostatų poreikio nematome.

Bendradarbiaujant su Ekonomikos ir inovacijų ministerija nustatyta, kad uosto kapitono pareigybė nėra laikoma profesine kvalifikacija. Todėl Direktyvos (ES) 2018/958 ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 16 straipsnio 3 dalies nuostatos dėl proporcingumo vertinimo kvalifikaciniais reikalavimams šiuo atveju netaikomos.

Be to, atsisakoma reikalavimo nurodyti laivo talpą tonomis, nes pagal 1969 m. Tarptautinę konvenciją dėl laivų matmenų nustatymo⁴ laivų bendroji talpa (BT) yra bedimensis dydis ir nėra matuojama tonomis, todėl tonomis išreikštas kriterijus neatitinka tarptautinių standartų.

⁴[1969 m. tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo.](#)

Įstatymo projektu siūloma atsisakyti šiuo metu galiojančio Įstatymo 12¹ str. 4 d. uosto kapitono teisė neišleisti laivo iš uosto, kai nėra įvykdyti išipareigojimai dėl uosto rinkliavų, baudų ar uosto infrastruktūrai padarytos žalos atlyginimo, jau yra įtvirtinta Saugios laivybos įstatymo 21 straipsnio 2 dalyje. Todėl atskiros nuostatos dubliuoti Įstatymo projekte nebereikia, o siūlomas teisinis reguliavimas užtikrina sistemiškumą ir teisės normų nedubliavimą.

Atsižvelgiant į Licencijavimo pagrindų aprašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. liepos 18 d. nutarimu Nr. 937 „Dėl Licencijavimo pagrindų aprašo ir Licencijų informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo“ (toliau - Aprašas), Įstatymo 24 straipsnis papildytas nuostata, kuria nustatomas sprendimo dėl uosto įrenginio (terminalo) atitikties akto išdavimo ar atsisakymo jį išduoti priėmimo terminas, kad būtų užtikrintas teisinis aiškumas ir atitiktis Aprašo 18.4 papunkčiui.

Įstatymo projektas papildomas nuostata, kad kai uosto infrastruktūros plėtros metu, statant krantines, molus ar kitus hidrotechninius statinius, dalis uosto akvatorijos yra užpilama ir fiziškai tampa sausuma, šie plotai netenka akvatorijos požymių ir tampa tinkami naudoti kaip uosto žemė, todėl nustatoma galimybė teisėtai ir sistemškai įtraukti juos į uosto žemės sudėtį. Ši nuostata užtikrina aiškumą dėl uosto teritorijos pokyčių po infrastruktūros plėtros, nekeičiant uosto ribų nustatymo kompetencijos, kuri išlieka Vyriausybės lygmenyje.

Šiuo metu dalis rezervinių uosto teritorijų apima privačių asmenų nuosavybę, nors rezervinės uosto teritorijos turėtų būti tik išimtinė valstybės nuosavybė. Kadangi svarstoma galimybė atsisakyti rezervinių uosto teritorijų, kuriose yra privatus turtas, jas išbraukiant iš rezervinių uosto teritorijų sąrašo ir paliekant tik valstybės nuosavybės teritorijas, Įstatymo projekte nustatoma pereinamoji nuostata.

Informuojama, kad Europos Sąjungos teisės aktų perkėlimo ir įgyvendinimo atitikties lentelės, taip pat susijusi informacija LINESIS sistemoje bus parengtos rengiant galutinę Įstatymo projekto redakciją, užtikrinant visišką atitiktį Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352 bei Tarybos direktyvos 2009/13/EB perkėlimo ir įgyvendinimo reikalavimams.

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

Priėmus Įstatymo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma. Įstatymo projekto nuostatos neturės neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai ar viešajam administravimui.

6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo įgyvendinimas sudarys sąlygas įteisinti koncesijų sutarčių modelį, kuris atvers daugiau galimybių privačioms investicijoms į uosto infrastruktūros plėtrą ir modernizavimą, spartins projektų įgyvendinimą ir skatins inovacijų diegimą. Rinkliavų ir uosto žemės nuomos teisinio reguliavimo modelio pakeitimai, išlaikant strateginių sprendimų priėmimą Vyriausybės lygmeniu, o techninius klausimus perduodant Vyriausybės įgaliotai institucijai, užtikrins aiškesnį ir lankstesnį teisinį reguliavimą, taip didinant verslo aplinkos patrauklumą ir administracinių procedūrų skaidrumą. Tikslesnis atsakomybės paskirstymas tarp laivų savininkų ir krantinių naudotojų dėl taršos prevencijos ir padarinių šalinimo prisidės prie skaidresnių veiklos taisyklių ir stipresnės aplinkos apsaugos uoste.

8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, teisės aktai, kuriuos būtina priimti, galiojantys teisės aktai, kuriuos reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios galiojančių įstatymų nereikės.

10. Įstatymo projekto atitiktis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimams, Įstatymo projekto sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projekte numatyti nauji terminai, kurie įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka: „karinė uosto teritorija“, „karo laivas“, „krantinė“, „linijinis laivas“, „pirsas“, „rezervinė uosto teritorija“, „uosto akvatorija“, „uosto valdytojas“, „uosto infrastruktūra“, „uosto išorinis reidas“, „uosto įrenginio (terminalo) atitikties aktas“, „uosto naudotojas“, „uosto suprastruktūra“, „uosto teritorija“, „uosto žemė“, „uosto žemės naudotojas“, „valstybinio statuso laivas“. Įstatymo projekte numatyti tikslinami terminai, įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka: „viešoji uosto žemės nuomos teisės suteikimo procedūra“.

11. Įstatymo projekto atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

12. Įstatymui įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir parengimo terminai

Priėmus įstatymą iki įstatymo įsigaliojimo reikės priimti:

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą, suteikiantį įgaliojimus institucijoms, įgyvendinant Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinį jūrų uosto įstatymą;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą, nustatantį uosto žemės nuomos sutarties sudarymo principus;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą, patvirtinantį uosto infrastruktūros mokesčio dydžio nustatymo principus;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą, nustatantį uosto infrastruktūros mokesčio sudedamąsias dalis ir dydžius;

Priėmus įstatymą iki įstatymo įsigaliojimo datos 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“;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. kovo 20 d. nutarimą Nr. 277 „Dėl Užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklių, Paraiškų švartuoti Lietuvos karo laivus teikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto nekarinėje teritorijoje esančių krantinių, rezervuojamų budintiems Lietuvos karo laivams ir užsienio valstybių karo laivams pirmumo teise švartuoti ir stovėti, sąrašo patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. rugpjūčio 2 d. nutarimą Nr. 643 „Dėl viešosios Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos teisės suteikimo procedūros tvarkos aprašo patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. liepos 4 d. nutarimą Nr. 747 „Dėl Valstybinės žemės perdavimo laikinai neatlygintinai naudotis Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Šventosios jūrų uoste tvarkos aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 1 d. nutarimą Nr. 605 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinių teritorijų priežiūros ir tvarkymo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. gruodžio 20 d. nutarimą Nr. 1356 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos“;
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. kovo 5 d. nutarimą Nr. 245 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšių, jų maksimalių dydžių sąrašo ir taikymo principų aprašo patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014 m. vasario 17 d. įsakymą Nr. 3-70-(E) „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto naudojimo taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymą Nr. 3-327 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. sausio 24 d. įsakymą Nr. 3-40 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto tarybos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 29 d. įsakymą Nr. 3-722 „Dėl Leidimų patekti į laisvąjį uostą išdavimo, pakeitimo, leidimų dublikatų išdavimo, leidimų galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir galiojimo atšaukimo taisyklių ir leidimų pavyzdžių“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. sausio 4 d. įsakymą Nr. 3-2 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės naudotojo, pageidaujančio įgyti teisę vykdyti veiklą laisvajame uoste ar vykdančio veiklą laisvajame uoste, atitikties Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje nustatytiems reikalavimams deklaracijos patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2013 m. kovo 7 d. įsakymą Nr. 3-151 „Dėl Leidimo veiklai laisvajame uoste išdavimo, jo galiojimo sustabdymo ir panaikinimo nagrinėjimo komisijos sudarymo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. liepos 1 d. įsakymą Nr. 3-282 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų uostų, šių uostų infrastruktūros ir suprastruktūros įrenginių (terminalų) apsaugos vertinimo komisijos sudarymo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. rugpjūčio 16 d. įsakymą Nr. 3-433 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijos gilinimo projektavimo, gilinimo, dugno valymo ir techninės priežiūros taisyklių patvirtinimo“;
- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. gegužės 13 d. įsakymą Nr. 3-167 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos sutarties formos patvirtinimo“.

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

Įstatymo projektui įgyvendinti nereikės skirti valstybės, savivaldybių ar kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų. Taip pat lėšų nebus sutaupyta.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Specialistų vertinimų ir išvadų dėl Įstatymo projekto nebuvo gauta.

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

„Klaipėdos uostas“, „Klaipėdos valstybinis jūrų uostas“, „uosto valdytojas“, „uosto žemė“, „uosto žemės nuomos sutartis“, „uosto naudotojas“, „uosto rinkliava“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.