

PATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2008 m. kovo 5 d. nutarimu Nr. 245
(Lietuvos Respublikos Vyriausybės
2026 m. d. nutarimo Nr.
redakcija)

KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS MOKESČIO SUDEDAMŲJŲ DALIŲ DYDŽIŲ NUSTATYMO PRINCIPŲ APRAŠAS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principų aprašas (toliau – Aprašas) nustato Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – uostas) infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principus.

2. Apraše vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžiamos 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente [\(ES\) 2017/352](#), kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės, su visais pakeitimais, Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme ir Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto kodekse.

II SKYRIUS UOSTO INFRASTRUKTŪROS MOKESČIO SUDEDAMŲJŲ DALIŲ DYDŽIŲ NUSTATYMO PRINCIPAI

3. Lietuvos transporto saugos administracijos direktorius, tvirtindamas uosto infrastruktūros mokesčio dydžius, vadovaujasi šiame Apraše nustatytais principais ir susisiekiimo ministro patvirtintu uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašu.

4. Nustatant uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžius taikomas nediskriminavimo principas, pagal kurį uosto naudotojams negali būti nustatomi skirtingi mokesčio dydžiai vien dėl laivo registracijos valstybės ar dėl kitų objektyviais kriterijais nepagrįstų aplinkybių.

5. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiai nustatomi užtikrinant sąžiningos konkurencijos sąlygas tarp uosto naudotojų, skirtingų laivų tipų ir uoste vykdomų veiklos rūšių.

6. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiai nustatomi vadovaujantis skaidrumo ir viešumo principais, užtikrinant viešą informacijos apie uosto infrastruktūros mokesčio sudedamąsias dalis, jų dydžius, taikomas išimtis ir nuolaidas bei jų taikymo sąlygas prieinamumą, galimybę uosto naudotojams teikti pastabas ir pasiūlymus dėl numatomų infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių ar jų struktūros pakeitimų juos nustatančių teisės aktų projektų derinimo metu ir išankstinį uosto naudotojų informavimą apie šiuos pakeitimus ne vėliau kaip prieš 3 mėnesius iki jų taikymo pradžios.

7. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiai nustatomi vadovaujantis objektyvumo ir proporcingumo principais, pagal kuriuos šių sudedamųjų dalių dydžių skirtumai grindžiami objektyviais laivų, krovinių, keleivių ar uosto infrastruktūros naudojimo pobūdžio ir masto skirtumais.

8. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymas grindžiamas aiškumo principu, pagal kurį mokesčio dydžiams nustatyti taikomi kriterijai turi būti aiškūs, nuoseklūs ir vienodai taikomi.

9. Nustatant uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžius taikomas diferencijavimo principas, pagal kurį mokesčio dydžių skirtumai pagal laivų tipus ar jų vykdomos veiklos pobūdį grindžiami uosto konkurencingumo, laivybos ir krovinių srautų skatinimo ar

išlaikymo ir uosto infrastruktūros naudojimo efektyvumo kriterijais, laikantis konkurencijos teisės reikalavimų ir valstybės pagalbos taisyklių reikalavimų.

10. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo kriterijų skirtumai vidaus vandenų transporto priemonėms grindžiami objektyviais šių transporto priemonių techninių charakteristikų, veiklos pobūdžio ir uosto infrastruktūros naudojimo pobūdžio bei intensyvumo skirtumais.

11. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių diferencijavimas, įskaitant nuolaidų ir išimčių taikymą, grindžiamas uosto konkurencingumo išsaugojimo tarptautinėje rinkoje tikslu ir objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais, susijusiais su:

- 11.1. nacionaliniu saugumu, uosto apsauga ir žmonių gelbėjimu;
- 11.2. valstybės funkcijų vykdymu;
- 11.3. aplinkos apsauga ir ekstremaliųjų situacijų valdymu;
- 11.4. uosto veiklos ir infrastruktūros naudojimo efektyvumu bei intensyvumu;
- 11.5. ekonominio pagrįstumo ir skatinimo tikslais, įskaitant laivybos ir krovinių srautų pritraukimą, išlaikymą ar jų augimą;
- 11.6. techniniais uosto infrastruktūros apribojimais;
- 11.7. nekomercinėmis ir viešojo intereso veiklomis, užtikrinant proporcingą ir pagrįstą mokesčio dydį.

12. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiams taikomas periodinės peržiūros principas, pagal kurį Lietuvos transporto saugos administracija ne rečiau kaip kartą per metus įvertina mokesčio dydžių pagrįstumą pagal Aprašo 13–16 punktuose nustatytus principus. Jeigu atlikus periodinę peržiūrą nustatoma, kad mokesčio dydžiai yra pagrįsti, jie paliekami galioti iki kitos periodinės peržiūros, o nustačius, kad mokesčio dydžiai nebėra pagrįsti, jie perskaičiuojami.

13. Nustatant atliekų tvarkymo ir locmano mokesčių dydžius taikomas sąnaudų pagrįstumo principas – šių mokesčių dydžiai grindžiami šioms paslaugoms teikti būtinomis tiesioginėmis sąnaudomis.

14. Nustatant laivo mokesčio bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžius taikomas ekonominio pagrįstumo principas – šių mokesčių dydžiai grindžiami susisiekimo ministro patvirtintame uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos apraše nurodytų ekonominių rodiklių pokyčiais, siekiant užtikrinti ilgalaikį uosto infrastruktūros finansavimo tvarumą.

15. Nustatant uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžius taikomas skatinimo principas, pagal kurį mokesčio dydžių diferencijavimas, siekiant skatinti laivų veiklos reguliarumą, aplinkosauginį efektyvumą ar pažangesnius atliekų tvarkymo sprendimus, grindžiamas objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

16. Nustatant laivo mokesčio bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžius taikomas uosto konkurencingumo principas – susisiekimo ministro patvirtintame uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos apraše nurodytų ekonominių rodiklių pokyčiais grindžiamas mokesčio dydžio pokytis mažinamas, kai tai pagrįsta poreikiu išlaikyti uosto ar atskirų jo veiklos segmentų konkurencingumą.
