

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS 2008 M. KOVO 5 D. NUTARIMO NR. 245 „DĖL KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ  
UOSTO RINKLIAVŲ RŪŠIŲ, JŲ MAKSIMALIŲ DYDŽIŲ SĄRAŠO IR TAIKymo PRINCIPŲ APRAŠO PATVIRTINIMO“  
PAKEITIMO PROJEKTO DERINIMO PAŽYMA**

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl į pastabas ir pasiūlymus neatsižvelgta ar atsižvelgta iš dalies
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarija Teisės grupės 2026-06-17 išvada Nr. NV- 1672	<p>1. <i>Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principų aprašo.</i></p> <p>Manome, kad aprašas neatitinka Teisėkūros pagrindų įstatyme įtvirtinto efektyvumo ir aiškumo principų bei konstitucinių teisinio tikrumo bei teisinio aiškumo principų. Teisės akto aiškumas, tikslumas ir išsamumas yra neatsiejami konstitucinio teisinės valstybės principo reikalavimai. Jeigu teisinis reguliavimas yra neaiškus ar dviprasmiškas, jis sukelia teisinį netikrumą ir sudaro prielaidas teisių pažeidimui. Iš aprašo nuostatų negalima suprasti, kaip vis tik bus apskaičiuojamos infrastruktūros mokesčio dalys - nėra pateikiama, nei pvz., formulės, ar kitoks mokesčio apskaičiavimo metodas, kurį naudojant LTSA direktorius turės nustatyti konkrečius uosto infrastruktūros mokesčio dydžius. Yra pateikiama tik tam tikra atitinkamo mokesčio sudedamoji dalis - pvz. aprašo 4 punkte nustatoma, kad mokesčiai apskaičiuojami pagal tarptautinio laivo matmenų liudijime nurodytą bendrąją talpą, tačiau kaip šis matmuo bus inkorporuotas ir lems galutinį mokesčio sudedamosios dalies dydį, nėra reglamentuota (pvz., galimai darytina prielaida, jog priklausomai nuo minėtos bendrosios talpos dydžio svyruos ir galutinis mokesčio sudedamosios dalies dydis, tačiau nesant formulei ar kitokiam mokesčio apskaičiavimo metodui, to suprasti ir nustatyti neįmanoma). Todėl nesant objektyvių infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių apskaičiavimo kriterijų, kurie lems galutinę infrastruktūros mokesčio sumą, nutarimo projektas negalės būti tinkamai įgyvendinamas ir taikomas. Atsižvelgiant į tai, gali kilti piktnaudžiavimo atvejų bei atsirasti korupcijos pasireiškimo rizika. Nors prie nutarimo projekto ir yra pridėta Antikorupcinio vertinimo pažyma, traktuotina, kad toks vertinimas galimai atliktas formaliai, todėl manome, kad šiuo aspektu aprašas turi būti suderintas su Specialiųjų tyrimų tarnyba. Pastaba</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b></p> <p>Pažymėtina, kad tiek pagal senesnės redakcijos Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymą (toliau – KVJU įstatymas), tiek pagal naujos redakcijos KVJU įstatymą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė tvirtindavo rinkliavos (mokesčio) principus (žr. senesnės redakcijos KVJU įstatymo 34 str. 2 d. „rinkliavų taikymo principus nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė“, naujos redakcijos 3 str. 2 d. 13 p. Vyriausybė „nustato uosto infrastruktūros mokesčio sudedamąsias dalis ir jų dydžių nustatymo principus“).</p> <p><b>Principai šiame etape nėra iš esmės peržiūrimi, tik, sutinkamai, su naujo KVJU įstatymo nuostatomis, peržiūrima terminologija.</b></p> <p><b>Pagal naujos redakcijos KVJU įstatymo 3 str. 3 d. 15 p. nuostatas uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašą tvirtina susisiekimo ministras. Taigi, Teisės grupės išvadoje minima apskaičiavimo tvarka bus nustatyta susisiekimo ministro įsakyme.</b> Remdamasi principais ir susisiekimo ministro įsakyme nustatyta apskaičiavimo tvarka, Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) patvirtins uosto infrastruktūros mokesčio dydžius.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad pastaboje keliami teisės aiškumo ir apskaičiavimo metodo nebuvimo aspektai nėra pagrįsti, nes mokesčio apskaičiavimo detalizavimas yra teisėtai perkeltas į įstatyme aiškiai numatytą žemesnio lygmens teisinį reguliavimą. Tokia reguliavimo struktūra atitinka teisėkūros praktiką, užtikrina pakankamą aiškumą ir kartu leidžia išlaikyti būtiną reguliavimo lankstumą.</p>

	taikytina ir kitiems aprašo punktams, kuriuose nėra aiškiai ir nedviprasmiškai nustatoma mokesčio sudedamųjų dalių ir galutinio mokesčio apskaičiavimo tvarka.	
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Ekonomikos politikos grupės 2026-06-18 išvada Nr. NV-1686	<p>1. Atkreiptinas dėmesys, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principų aprašas (toliau – Aprašas) yra tikslinamas tik techniniu aspektu, t. y. jis ir toliau numato uosto infrastruktūros mokesčio dydžio sumažinimo atvejus ir kitas uosto infrastruktūros mokesčio taikymo sąlygas, bet nenustato infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principų, kuriais vadovaujantis Vyriausybės įgaliojota turėtų patvirtinti uosto infrastruktūros mokesčių dydžius.</p> <p>2. Atsižvelgiant į Teisingumo ministerijos pateiktą pastabą, Aprašo 10.1-10.18 p. (išskyrus 10.11 p.) patikslinti atsisakant žodžio „iki“, tačiau Nutarimo projekto lydimajame medžiagoje nėra pateikta vertinimo, kokią finansinę poveikį toks pakeitimas turės surenkamam infrastruktūros mokesčiui.</p> <p>3. Nutarimo projekto lydimajame medžiagoje nepateikta informacija apie papildomų lėšų poreikį (arba tokio poreikio</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b> Pažymėtina, kad Aprašo paskirtis atitinka KVJU įstatyme nustatytą reguliavimo modelį – jame įtvirtinami uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principai, o ne detalus šių dydžių apskaičiavimo mechanizmas. Apraše nustatyti objektyvūs kriterijai (pvz., laivo bendroji talpa, kiti parametrai), taip pat mokesčio taikymo sąlygos (įskaitant sumažinimo atvejus), kurie sistemiškai apibrėžia mokesčio diferencijavimo logiką ir sudaro principinį pagrindą konkrečių dydžių nustatymui. Tokie elementai teisėkūros prasme laikytini „principais“. Konkreči apskaičiavimo tvarka, vadovaujantis KVJU įstatymo 3 straipsnio 3 dalies 15 punktu, yra nustatoma susisiekimo ministro tvirtinamame apraše, o remdamasi šiais principais ir susisiekimo ministro nustatyta apskaičiavimo tvarka LTSA nustato konkrečius dydžius. Todėl teiginys, kad principai nenustatyti, yra nepagrįstas.</p> <p>2. <b>Atsižvelgta.</b> Bus papildytas teikimas šia informacija: „Žodžio „iki“ atsisakymas Aprašo 10.1–10.18 punktuose (išskyrus 10.11 punktą) yra redakcinio pobūdžio patikslinimas, kuriuo siekiama pašalinti interpretavimo neapibrėžtumą ir užtikrinti aiškesnį reguliavimą, atsižvelgiant ir į tai, kad ir iki šiol praktikoje skaičiuojamos rinkliavos būdavo konkrečios – nei daugiau, nei mažiau. Taigi, žodis "iki" įtakos finansiniam aspektui neturės. Be to, konkretus poveikis priklausys nuo LTSA nustatomų dydžių, vadovaujantis Susisiekimo ministro patvirtinta metodika. Siekiama, kad pereinamuoju laikotarpiu, iki iš esmės bus peržiūrėti principai, būtų atsižvelgiama į iki šiol nustatytus dydžius ir mokestis (rinkliava) nedidėtų.“</p> <p>3. <b>Atsižvelgta.</b> Bus papildytas teikimas šia informacija: „Lietuvos transporto saugos administracijai (LTSA) pavedama</p>

	<p>nebuvimą) dėl Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – LTSA) pavedamos funkcijos prižiūrėti uosto naudotojų veiklą laisvajame uoste.</p> <p>4. Prašome papildyti Nutarimo projekto lydimąją medžiagą ir pateikti informaciją, kodėl LTSA, o ne Susisiekimo ministerijai (kaip tai buvo numatyta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo projekto aiškinamajame rašte) siūloma suteikti įgaliojimus tvirtinti infrastruktūros mokesčio dydžius.</p>	<p>funkcija prižiūrėti uosto naudotojų veiklą laisvajame uoste yra sistemiškai susijusi su LTSA jau vykdomomis transporto sektoriaus priežiūros ir kontrolės funkcijomis. Pažymėtina, kad laisvojo uosto šiuo metu nėra (toks nėra įsteigtas), o atitinkamos nuostatos į KVJU įstatymą perkeltos įgyvendinant Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus. Preliminariai vertinama, kad ši funkcija galėtų būti įgyvendinama efektyviai, optimizuojant turimus žmogiškuosius ir administracinius išteklius, todėl papildomų valstybės biudžeto lėšų poreikio nenumatoma."</p> <p><b>4. Atsižvelgta.</b> Bus papildytas teikimas šia informacija. „Sprendimas pavesti Lietuvos transporto saugos administracijai (LTSA) (o ne Susisiekimo ministerijai) tvirtinti uosto infrastruktūros mokesčio dydžius grindžiamas KVJU įstatymo nuostatomis, o taip pat racionalių funkcijų paskirstymu tarp politiką formuojančios ir ją įgyvendinančios institucijos. Susisiekimo ministerija pagal savo kompetenciją formuoja valstybės politiką transporto srityje, taip pat nustatys infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarką. Tuo tarpu LTSA vykdo reguliavimo įgyvendinimo, priežiūros ir kontrolės funkcijas, Atsižvelgiant į tai, konkrečių mokesčio dydžių nustatymas priskirtinas įgyvendinimo lygmeniui, kuriame būtinas operatyvumas, techninis vertinimas ir nuolatinis reagavimas į rinkos sąlygas. LTSA, kaip specializuota institucija, disponuoja reikalinga ekspertine kompetencija (ekonominė, techninė ir reguliacinio vertinimo srityse), leidžiančia objektyviai ir nediskriminuojančiai nustatyti mokesčių dydžius, vadovaujantis Vyriausybės nustatytais principais ir Susisiekimo ministro patvirtinta apskaičiavimo metodika. Toks modelis taip pat užtikrina didesnę sprendimų operatyvumą ir lankstumą.</p>
--	---	---