

**AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS
KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMO NR. I-1340 2 STRAIPSNIO
PAKEITIMO PROJEKTO**

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

Lietuvos Respublikos Seimas 2021 m. rugsėjo 16 d. priėmė Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimus, ir nuo 2023 01 02 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pertvarkyta į akcinę bendrovę, kurios visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybei. Siekiant efektyvios Uosto direkcijos veiklos priežiūros ir valdymo, įstatyme numatyta, kad Uosto direkcijoje turi būti sudaromas kolegialus priežiūros organas – stebėtojų taryba ir kolegialus valdymo organas – valdyba, kurios pirmininkas skiriamas ir Uosto direkcijos vadovu.

Klaipėdos miesto ir uosto neatsiejamas geografinis artumas įtakoja milžinišką abipusę priklausomybę. Dažnai ji perauga į abipusį nepatogumą, nes didžiausias šalies logistinis mazgas yra greta istorinio miesto centro ir gyvenamųjų teritorijų. Tuo tarpu bendravaldysenos sąsajų ir tiesioginio mokestinio suinteresuotumo tarp uosto ir miesto vis dar trūksta. Dėl atskiru Uosto įstatymu atskirtos mokestinės aplinkos uosto turtiniai mokesčiai nepatenka į vietos savivaldybės biudžetą, planavimo procesas yra pripažintas valstybinės svarbos projektu ir savivaldybės pastabos yra tik rekomendacinio o ne derinančio pobūdžio. Siekiant uosto ir miesto bendradarbiavimą padaryti vieningesnį, reikia stiprinti formalius įmonės ir savivaldybės santykius.

2022 lapkričio 25 dieną Klaipėdos miesto taryba *vienbalsiai* kreipėsi į Vyriausybę su tarybos sprendimu T2-246, kuriuo prašoma Vyriausybės, Klaipėdos miesto savivaldybei perleisti 30 proc. Uosto direkcijos akcijų.

Baltijos jūros regione išskiriami keletas jūrų uostų valdymo modelių, pirmiausia Hansos miestų tradicijų pagrindu susiformavę valdymo modeliai Vokietijoje ir Danijoje. Kitas tai Skandinavishkas valdysenos modelis, dar vienas valdymo modelių tipas - tai posovietinės ekonomikos rinkose taikomi dideliu nacionalizavimo lygiu pasižymintys valdymo modeliai.

Skandinavijos šalių jūrų uostų valdymo modeliai pasižymi tuo, kad veikia viešo kapitalo akcinių bendrovių pagrindu, o akcinių bendrovių akcininkais yra savivaldybė ir/ar savivaldybės valdoma akcinė bendrovė. Švedijos jūrų uostų valdymo modeliuose dominuoja municipalinių uostų tipai, kur valdybą sudaro vyriausybės ir savivaldybės skiriami akcininkai. Suomijos jūrų uostai yra taip pat municipaliniai, kur strateginiame valdymo lygmenyje ypač akcentuojami darnios plėtros ir saugios aplinkos principai, suformuluoti jūrų uosto direkcijos vizijoje ir misijoje.

Danijos jūrų uostų valymo modeliai taip pat pasižymi išskirtinumu. Kopenhagos - Malmės jūrų uostą valdo skandinavų kapitalo įmonė, kurio 50 % priklauso Kopenhagos savivaldybei, 23 % Malmės savivaldybei, o 23 % privataus kapitalo bendrovei. Kitas reikšmingas Danijai Aarhus jūrų uostas priklauso miesto savivaldybei.

Vokietijoje dominuoja municipaliniai – federaliniai jūrų uostų valdymo modeliai. Kylio jūrų uostas 100 % priklauso Kylio miesto savivaldybei. Liubeko jūrų uostą lygiomis dalimis valdo miesto savivaldybė ir federalinė valdžia. Rostoko jūrų uostą valdančios akcinės bendrovės 74,9 % akcijų priklauso miesto savivaldybei ir 23,1 % regiono federaliniai valdžiai.

Lenkijos jūrų uostai (Gdansko, Gdynios Svinoušje, Ščecino) yra viešo kapitalo akcinės bendrovės, kurių savininkai lygiomis dalimis yra vyriausybė ir savivaldybė bei privataus verslo kompanijos.

Apibendrinant galima teigti, kad Baltijos regione veikiančių jūrų uostai veikia viešo (valstybė ir savivaldybė) arba mišraus kapitalo akcinių bendrovių pagrindu.

2023-iejį, minint prisijungimo prie Lietuvos 100-metį, Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu - paskelbti Klaipėdos krašto metais.

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta šiuo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo projektu (toliau – Projektas) siūlome 30 % esamos akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcijų skirti Klaipėdos miesto savivaldybei.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymo projekto iniciatorius – Lietuvos Respublikos Seimo narys Simonas Gentvilas, Klaipėdos miesto savivaldybė taryba.

3. Dabartinis teisinis įstatymo projekte aptartų teisinių santykių reglamentavimas

Šiuo metu galiojančioje Lietuvos Respublikos Valstybinių jūrų uosto įstatymo redakcijoje reglamentuojama, kad 100 % Uosto direkcijos akcijų priklauso valstybei.

4. Naujos teisinio reglamentavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Įstatymo projekte siūloma nustatyti, 30 % esamos akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcijų priklausytų Klaipėdos miesto savivaldybei, o 70 procentų valstybei. Klaipėdos miesto savivaldybei tapus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcininke, būtų užtikrintas tiesioginis dalyvavimas uosto valdyme per stebėtojų tarybą ir valdybą. Tai leistų įtakoti taršos, triukšmo, uoste veikiančių įmonių kontrolę. Būtų užtikrinta darni uosto ir miesto plėtra, kompleksškai sprendžiami miesto ir uosto teritorijų vystymo klausimai, subalansuojant uosto ir miesto interesus. Klaipėdos miesto savivaldybė gautų dividendus, kuriuos galėtų panaudoti ne tik privažiuojamiesiems keliams į uostą, bet ir aplinkosauginiams bei kitiems projektams.

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

Priėmus įstatymų projektus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymo projektas neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

7. Galima priimto įstatymo įtaka verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo projektas neturės įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, galiojantys teisės aktai, kuriuos būtina pakeisti ar panaikinti, priėmus teikiamą įstatymo projektą

Priėmus teikiamą įstatymo projektą, nereikės keisti galiojančių teisės aktų.

10. Įstatymo projekto atitiktis Valstybinės kalbos, Įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymų reikalavimams ir bendrinės lietuvių kalbos normoms, sąvokų ir terminų įvertinimas

Įstatymų projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymo reikalavimų, ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas.

11. Įstatymo projekto atitiktis Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos teisei

Įstatymų projektai atitinka Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus.

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

Priėmus teikiamą projektą, Vyriausybė turės priimti įgyvendinamuosius aktus.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų pareikalaus ar leis sutaupyti įstatymo įgyvendinimas

Įstatymo įgyvendinimas lėšų nepareikalaus.

14 Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant įstatymo projektą specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

15. Reikšminiai įstatymo projekto žodžiai

Reikšminiai žodžiai, kurių reikia įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę sistemą, įskaitant reikšminius žodžius pagal Europos žodyną *Eurovoc*: „uosto direkcija“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.

Teikia

Seimo nariai