

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA
EKONOMIKOS PAŽANGOS DEPARTAMENTAS
BIUDŽETO IR EUROPOS SĄJUNGOS STRUKTŪRINĖS PARAMOS SKYRIUS
PAŽYMA**

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS
RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNIŲ
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO PATEIKIMO LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMUI“
PROJEKTO
(TAP NR. 16-640(2)) (TAIS NR. 15-14543(5))**

2016-05-25 Nr. NV-1667

Vilnius

1. Projekto rengėjas:
Susisiekimo ministerija.

2. Projekto tikslas, esmė:

Siūloma pateikti Seimui Pelnų mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektą, kurio esmė – užtikrinti, kad Lietuvoje taikoma fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistema, galiojanti iki 2016 m. gruodžio 31 d., būtų taikoma ir toliau, tai yra nuo 2017 m. sausio 1 d. Įstatymo projektu taip pat siūloma patikslinti Pelnų mokesčio įstatyme įtvirtintų sąvokų „laivybos vienetą“, „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusią veiklą“, „tarptautinis vežimas jūrų laivais“ apibrėžtis ir įstatymo nuostatas, susijusias su fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistemos taikymu, taip siekiant užtikrinti teisinį aiškumą bei praplėsti fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistemos taikymo bazę. Siekiant užtikrinti valstybės pagalbos schemos maksimalų efektyvumą ir jos patrauklumą siūloma įtvirtinti reikalavimą laivybos vienetui nuosavybės teise valdyti ne 25 proc., kaip buvo numatyta iki šiol, bet 10 proc. valdomų laivų naudingosios talpos. Siūlomi ir kiti pakeitimai bei techninio pobūdžio pataisymai.

3. Derinimas:

Projektas svarstytas 2016 m. balandžio 26 d. Ministerijų atstovų pasitarime, kuriame nutarta pasiūlyti Susisiekimo ministerijai atsižvelgti į Teisingumo ministerijos bei Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pastabas ir patikslintą projektą svarstyti Vyriausybės posėdžio A dalyje.

Susisiekimo ministerija projektą atitinkamai patikslino ir teikia jį svarstyti Vyriausybei.

4. Dalykinio vertinimo išvada:

Teikiamas projektas iš esmės atitinka Vyriausybės darbo reglamento reikalavimus.

Skyriaus patarėjas

Tautvydas Brazdžiūnas

Tautvydas Brazdžiūnas, tel. 8 706 63 807, el. p. t.brazdziunas@lr.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 239 3911,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2016-05-13 Nr. **2-1830**

I Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisieikimo ministerija, atsižvelgusi į tai, kad nuo 2007 m. sausio 1 d. Lietuvoje taikoma fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistema galios iki 2016 m. gruodžio 31 d., įvertinusi teigiamą šios sistemos taikymo praktiką, siekdama, kad fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistema būtų taikoma Lietuvoje ir toliau, parengė ir teikia Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas).

Įstatymo projektas buvo svarstytas 2016 m. balandžio 25 d. ministerijų atstovų pasitarime (protokolo Nr. 17). Ministerijų atstovų pasitarime nuspręsta pasiūlyti Lietuvos Respublikos susisieikimo ministerijai atsižvelgti į Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pateiktas pastabas ir patikslintą Įstatymo projektą svarstyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės posėdžio A dalyje. Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublikos Vyriausybei teikiamas Įstatymo projektas patikslintas pagal Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pateiktas pastabas.

Įstatymo projekto tikslas – užtikrinti, kad fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistema būtų taikoma Lietuvoje ir nuo 2017 m. sausio 1 d., įvertinus tai, kad mokestinė aplinka yra vienas iš labiausiai laivybos bendrovės apsisprendimą, kurios valstybės jūrų laivų registrą pasirinkti, lemiančių faktorių, o viena iš pagrindinių priemonių, sukuriančių palankią mokestinę aplinką laivybos bendrovėms, yra galimybė taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį.

Įstatymo projektu tikslinamos Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatyme (toliau – Įstatymas) įtvirtintų sąvokų „laivybos vienetą“, „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla“, „tarptautinis vežimas jūrų laivais“ apibrėžtys siekiant užtikrinti teisinį aiškumą. Taip pat pažymėtina, kad šiuo metu jūrų laivo išnuomojimo pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter out*) veikla yra priskiriama ne tarptautiniam vežimui jūrų laivais, o tik su juo tiesiogiai susijusiai veiklai. Manytina, kad laivo išnuomojimas pagal terminuotą frachtavimo sutartį ar frachtavimo sutartį laivo reisui turėtų būti vertinamas kaip tarptautinis vežimas, t. y. kaip pagrindinė tarptautinio vežimo jūra laivais veikla.

Įstatymo projektu siekiama patikslinti Įstatyme įtvirtintos sąvokos „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla“ apibrėžtį siekiant išvengti klaidinančio nuostatos taikymo, t. y. kad laivų savininkas privalo vykdyti paslaugas, būtinas ne tik tarptautiniam vežimui jūrų laivais, bet ir dėl kitų ekonomiškai svarbių priemonių, nurodytų sąvokos apibrėžtyje. Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvoje taikomos fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistema neleidžia apmokestinti pagal terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in*) valdomo laivo gaunamų pajamų tonažo mokesčiu. Laivo frachtavimas (*charter in*) yra įprasta veikla laivybos sektoriuje, todėl

siūlytina tikslinti sąvokos „tarptautinis vežimas jūrų laivais“ apibrėžtį – nurodyti, kad tarptautiniu vežimu jūrų laivais yra laikomas ir laivybos vieneto vykdomas keleivių ir (arba) krovinių vežimas jūrų laivais, kurie naudojami pagal frachtavimo sutartį (*charter in*), ir sudaryti galimybę iš šios veiklos gautoms pajamoms taikyti fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio schemą.

Taip pat pažymėtina, kad šiuo metu galioja reikalavimas, kad laivybos vienetas nuosavybės teise valdytų 25 proc. valdomų jūrų laivų naudingosios talpos (toliau – jūrų laivų NT). Atsižvelgus į tai, kad nuosavybei įgyti reikia daug lėšų, siūlytina šį santykį sumažinti iki 10 proc. Tai leistų bendrovėms operatyviau reaguoti į rinkos pokyčius (ypač tais atvejais, jeigu tonažo mokesčiu būtų apmokestinamos *charter in* laivų pajamos).

Įstatymo projektu taip pat siekiama jūrų laivo išnuomojimą pagal laivo nuomos be įgulos (*bareboat out*) sutartį, kai pagal šią sutartį pajamos gaunamos ne ilgiau negu trejus metus, priskirti su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusiai veiklai.

Įstatymo projektu keičiamos sąvokos įvertintos Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Papildomai informuojame, kad kreipimasis į Europos Komisiją dėl tonažo mokesčio schemos pakeitimo baigiamas derinti darbo tvarka su Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba ir artimiausiu metu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija kreipsis į Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybą raštu dėl minėto kreipimosi pateikimo Europos Komisijai.

Įstatymo projektas buvo pateiktas išvadoms gauti Lietuvos Respublikos finansų ministerijai, Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybai, Lietuvos laivų savininkų asociacijai, Europos teisės departamentui prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai.

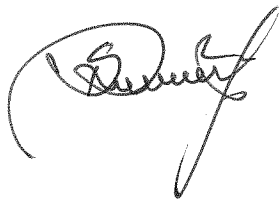
Įstatymo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos interneto svetainėje.

Įstatymo projektą parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos departamento (direktorius Andrius Šniuolis, tel. 239 3926, el. p. andrius.sniuolis@sumin.lt) Vandens transporto skyriaus (vedėjas Artūras Kungys, tel. 239 3930, el. p. arturas.kungys@sumin.lt) vyriausioji specialistė Tatjana Lukjančikova (tel. 239 3897, el. p. tatjana.lukjancikova@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektas, 3 lapai.
2. Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projekto lyginamasis variantas, 3 lapai.
3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektas, 1 lapas.
4. Aiškinamasis raštas, 6 lapai.

Susisiekimo ministras



Rimantas Sinkevičius

Projektas

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR
38² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO PATEIKIMO LIETUVOS
RESPUBLIKOS SEIMUI**

20 m.

Vilnius

d. Nr.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Pritarti Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektui ir pateikti jį Lietuvos Respublikos Seimui.

2. Įgalioti susisiekimo ministrą Rimantą Sinkevičių, o jam negalint dalyvauti – susisiekimo viceministrą Saulių Girdauską atstovauti Lietuvos Respublikos Vyriausybei svarstant nurodytą įstatymo projektą Lietuvos Respublikos Seime.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras

Susisiekimo ministras

Rimantas Sinkevičius

2016-05-17

Teisės skyriaus vedėjo
pavaduotoja

Gintarė Vizbaraitė

2016-05-17

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR
38² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

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

Įstatymo projektas parengtas atsižvelgus į tai, kad šiuo metu galiojančią fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio sistemą numatyta taikyti iki 2016 m. gruodžio 31 d.

Įstatymo projekto tikslas – užtikrinti, kad fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistema Lietuvoje būtų taikoma ir nuo 2017 m. sausio 1 d., įvertinus tai, kad mokestinė aplinka yra vienas iš labiausiai laivybos bendrovės apsisprendimą, kurios valstybės jūrų laivų registrą pasirinkti, lemiančių faktorių, o viena iš pagrindinių priemonių, sukuriančių palankią mokestinę aplinką laivybos bendrovėms, yra galimybė taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį.

Įstatymo projektu taip pat siekiama patikslinti Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatyme (toliau – Įstatymas) įtvirtintų sąvokų „laivybos vienetas“, „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla“ ir „tarptautinis vežimas jūrų laivais“ apibrėžtis ir Įstatymo nuostatas, susijusias su fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio taikymu, t. y. priskirti jūrų laivo išnuomojimo pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter out*) veiklą tarptautiniam vežimui jūrų laivais, taip pat laivybos vieneto vykdomą keleivių ir (arba) krovinių vežimą jūrų laivais, kurie yra naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter in*), ir sudaryti galimybę taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį iš šios veiklos gaunamoms pajamoms. Įstatymo projektu taip pat siekiama jūrų laivo išnuomojimą pagal laivo nuomos be įgulos (*bareboat out*) sutartį, kai pajamos, vykstant minėtą veiklą, gaunamos ne ilgiau nei trejus metus, priskirti su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusiai veiklai ir šioms pajamoms taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį.

Pažymėtina, kad Europos Komisija yra patvirtinusi kitų Europos Sąjungos valstybių narių tonažo mokesčio schemas, kurios skirtos bendrovėms, kurioms nuosavybės teise priklausančių laivų (arba laivų, valdomų pagal laivo be įgulos nuomos sutartis) tonažo ir pagal terminuotą laivų frachtavimo sutartį arba vienam reisui frachtuojamų laivų tonažo santykis neviršija 3:1, 4:1 ar 10:1. Siekiant užtikrinti valstybės pagalbos schemas maksimalų efektyvumą ir jos patrauklumą Įstatyme siūloma įtvirtinti reikalavimą laivybos vienetai nuosavybės teise valdyti 10 procentų valdomų jūrų laivų naudingosios talpos (toliau – jūrų laivų NT).

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

Įstatymo projektą parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos departamento (direktorius Andrius Šniuolis, tel. 239 3926, el.p. andrius.sniuolis@sumin.lt) Vandens transporto skyriaus (vedėjas Artūras Kungys, tel. 239 3930, el. p. arturas.kungys@sumin.lt) vyriausioji specialistė Tatjana Lukjančikova (tel. 239 3897, el. p. tatjana.lukjancikova@sumin.lt).

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

Tonažo mokestis Lietuvos Respublikos teisinėje sistemoje buvo įtvirtintas 2007 m. priėmus Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo 2, 4, 7, 11, 12, 18, 19, 26, 31, 43, 50, 51, 53, 58 straipsnių, 1 priedėlio pakeitimo bei papildymo ir įstatymo papildymo 38¹, 38² straipsniais įstatymą, kuriuo įtvirtinta galimybė laivybos kompanijoms taikyti fiksuotą pelno mokestį (toliau – tonažo mokesčio schema). Ši tonažo mokesčio schema vertinama kaip valstybės pagalba, todėl prieš pradedant ją taikyti buvo gautas Europos Komisijos leidimas (2006 m. liepos 19 d. sprendimas K(2006)3198 galutinis „Valstybės pagalba N 330/2005 – Lietuva. Pagalba laivybos bendrovėms – Tonažo mokesčio schema“ (toliau – valstybės pagalbos schema).

Atkreiptinas dėmesys, kad, prieš pradedant teikti valstybės pagalbą pagal pakeistą tonažo mokesčio schemą, būtina šios schemos pakeitimus suderinti su Europos Komisija ir gauti jos leidimą. Pažymėtina, kad pranešimo dėl valstybės pagalbos schemos Europos Komisijai forma bus

teikiama Europos Komisijai dar nepriėmus Įstatymo projekto. Apie esminius Įstatymo projekto pakeitimus, atsiradusius svarstant Įstatymo projektą Lietuvos Respublikos Seime, Europos Komisija bus informuojama.

Įstatymo 38¹ straipsnio 5 dalyje numatyta, kad apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarka laivybos vienetai, atitinkančiam šio straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, taikoma iki 2016 m. gruodžio 31 d.

Šiuo metu galiojantis Įstatymas nustato, kad tonažo mokestis taikomas pajamoms iš tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos. Įstatyme jūrų laivo išnuomojimo pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter out*) veikla priskiriama ne tarptautiniam vežimui, o tik su juo tiesiogiai susijusiai veiklai, o vykdant tarptautinį vežimą jūrų laivais, kurie naudojami pagal terminuotą frachtavimo sutartį *charter in*, gautoms pajamoms apskritai netaikomas fiksuotas pelno (tonažo) mokestis.

Pagal Lietuvos tonažo mokesčio schemą laivo nuomos be įgulos (*bareboat out*) sutarties pagrindu gaunamoms pajamoms fiksuotas pelno (tonažo) mokestis taip pat nėra taikomas. Pažymėtina, kad laivybos kompanijos, turėdamos trumpalaikį perteklinį laivų tonažą, galėtų sudaryti tokias sutartis su kitomis kompanijoms, neprarasdamos teisės taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį tokioms gautoms pajamoms.

Taip pat pažymėtina, kad šiuo metu galioja reikalavimas, kad laivybos vienetas nuosavybės teise valdytų 25 proc. valdomų jūrų laivų NT.

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

Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamo Įstatymo 2 straipsnio 15 dalyje įtvirtintos sąvokos „laivybos vienetas“ apibrėžtis patikslinta siekiant užtikrinti teisinį aiškumą, t. y. aiškiai nurodyti, kad laivybos vienetu būtų laikomas apmokestinamasis vienetas, kuris gali užsiimti tik tarptautiniu vežimu jūrų laivas arba užsiimti tarptautiniu vežimu jūrų laivais ir kartu vykdyti su juo tiesiogiai susijusią veiklą.

Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamo Įstatymo 2 straipsnio 34 dalyje įtvirtinta sąvokos „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla“ apibrėžtis patikslinta siekiant užtikrinti teisinį aiškumą, t. y. atskirti paslaugas, būtinas tarptautiniam vežimui jūrų laivais, nuo kitų ekonomiškai svarbių priemonių ir aiškiai įtvirtinti nuostatą, pagal kurią laivybos vienetas, vykdydamas su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusią veiklą, gali vykdyti tik tarptautiniam vežimui jūrų laivais būtinas paslaugas, tačiau nevykdyti kitų ekonomiškai svarbių priemonių. Taip pat keičiamas šios dalies 8 punktas, atsižvelgus į tai, kad Įstatymo projektu siekiama laivo išnuomojimą pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter out*) priskirti tarptautiniam vežimui jūrų laivais, o laivo išnuomojimas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat out*) būtų priskiriamas su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusiai veiklai.

Pažymėtina, kad Europos Komisija, vertindama laivybos išskirtinumą tai atvejais, kai laivo savininkas gali turėti laivų tonažo perviršį, yra išaiškinusi, kad gautos pajamos turėtų būti pripažįstamos tonažo mokesčio objektu terminuotam laikui (nuostata dėl trijų metų termino yra įtvirtinta Europos Komisijos sprendimuose dėl tonažo mokesčio schemų patvirtinimo Europos ekonominės erdvės valstybėms, pavyzdžiui, 2002 m. gruodžio 11 d. sprendimas N504/02 Airija; 2011 m. gruodžio 20 d. sprendimas N448/2010 Suomija; 2015 m. balandžio 1 d. sprendimas N/2013 Kroatija).

Pažymėtina, kad šiuo metu jūrų laivo išnuomojimo pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter out*) veikla yra priskirta ne tarptautiniam vežimui, o tik su juo tiesiogiai susijusiai veiklai. Manytina, kad laivo išnuomojimas pagal terminuotą frachtavimo sutartį ar frachtavimo sutartį laivo reisui turėtų būti vertinamas kaip tarptautinis vežimas, t. y. kaip pagrindinė tarptautinio vežimo jūra laivais veikla, o ne vien su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla atsižvelgus į tai, kad pagal frachtavimo sutartį laivo reisui laivo valdytojas įsipareigoja frachtuotojui sutartyje numatytomis sąlygomis teikti prekių vežimo paslaugas, o terminuotos frachtavimo sutarties atveju laivo valdytojas nustatytam laikui išnuomoja frachtuotojui laivą su įgula. Abiejų nurodytų sutarčių

atveju laivas suteikiamas kartu su laivo įgula. Frachtavimo sutarties laivo reisui arba terminuotos sutarties atveju laivo valdytojas užtikrina laivo tinkamumą plaukiooti, išduoda konosamentą, kuriuo įrodomas vežimo sutarties sudarymo faktas ir patvirtinama jo gavėjo teisė gauti iš vežėjo (laivo valdytojo) konosamente nurodytas prekes ir jomis disponuoti, atsako už prekių praradimą ar sugadinimą dėl netinkamų laivo įgulos ar valdytojo veiksmų, atsako už laivo draudimo įmokų mokėjimą, laivo kapitonas išlieka atsakingas už visus su laivo navigaciniu valdymu susijusius klausimus.

Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamo Įstatymo 2 straipsnio 34 dalis papildoma 13 ir 14 punktais siekiant jūrų laivo įsigijimo finansavimą, taip pat naudoti, kylančios iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties, gavimą priskirti su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusiai veiklai. Šios nuostatos įtvirtinamos, atsižvelgiant į Europos Komisijos Konkurencijos generalinio direktorato 2015 m. lapkričio 25 d. raštu Nr.COMP/F/2/BvW/AK/tt*D-2015/131004 pateiktą išaiškinimą Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos.

Pažymėtina, kad siekiant vykdyti tarptautinių vežimų jūrų laivais veiklą laivybos bendrovėms reikalingi laivai. Laivybos bendrovės priklausomai nuo ekonominės situacijos ir verslo sąlygų gali įsigyti laivus, juos nuomotis, įsigyti laivus per patronuojamąsias įmones, lizinguoti ir pan.

Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamo Įstatymo 2 straipsnio 34 dalies 13 punkte yra įtvirtinama platesnė jūrų laivo įsigijimo finansavimo samprata. Ji apima ne tik laivo įsigijimą pagal pirkimo–pardavimo sutartį, bet ir, pavyzdžiui, laivo nuomos be įgulos sutartį su laivo išsipirkimo teise, lizingo sutartį ir pan. Laivui įsigyti laivybos vienetas gali naudoti nuosavas lėšas ar panaudoti įvairias finansavimo priemones, kurios lemia palūkanų atsiradimą. Atsižvelgiant į tai, sąnaudos (įskaitant ir palūkanų sąnaudas), susijusios su laivų įsigijimu, priskiriamos tonazų mokesčio schemai.

Atsižvelgiant į bankų reikalavimus, yra įprasta, kad bankai, taikydami tradicinę laivų įsigijimo finansavimo struktūrą, reikalauja, kad laivybos bendrovės savo veiklai reikalingus laivus įsigytų per specialiai tam tikslui bankui priimtinoje jurisdikcijoje įsteigtas patronuojamąsias įmones. Tokiu atveju laivybos bendrovė paprastai patronuojamosioms įmonėms pradiniam įnašui suformuoti taip pat suteikia paskolas, kad šios įmonės galėtų įsigyti laivus. Pagal šias laivybos bendrovės suteiktas patronuojamosioms įmonėms paskolas laivybos bendrovė privalo, remdamasi „ištiesios rankos“ principu, iš patronuojamųjų įmonių, kaip iš susijusių asmenų, reikalauti mokėti palūkanas. Įsigyti laivai paprastai nuomojami laivybos bendrovei ir laivybos bendrovė jais naudojasi tarptautinių vežimų jūrų laivais veiklai vykdyti.

Atkreiptinas dėmesys, kad tarp nurodytų skirtingų alternatyvų įsigyti laivus tarptautinių vežimų jūrų laivais veiklai vykdyti neturėtų būti esminių apmokestinimo skirtumų, kai laivybos bendrovė teikia paskolas patronuojamosioms įmonėms, kad galėtų įsigyti ir naudoti laivus savo veiklai vykdyti. Tokioms laivybos bendrovės gautoms pajamoms (palūkanoms), kurios susijusios su šia laivų įsigijimo ir finansavimo schema, turėtų būti taikomas fiksuotas pelno (tonazų) mokestis.

Taip pat pažymėtina, kad praktikoje kyla atvejų, kai paskolos, paimtos laivams įsigyti, yra pertvarkomos / restruktūrizuojamos, o finansuojantis bankas atsisako reikalavimo teisių į dalį paskolos. Pagal Įstatymą dalis paskolos, į kurią finansuojantis bankas atsisakė reikalavimo teisių, yra laikoma pajamomis, kurios apmokestinamos bendra tvarka, t. y. joms nėra taikomas fiksuotas pelno (tonazų) mokestis.

Manytina, kad tikslinga numatyti, kad minėtoms pajamoms būtų taikomas fiksuotas pelno (tonazų) mokestis, įvertinus tai, kad už paskolą įgytu laivu būtų vykdoma tarptautinio vežimo jūrų laivais veikla, kuriai yra taikomas fiksuotas pelno (tonazų) mokestis. Dalis paskolos, į kurią finansuojantis bankas atsisakė reikalavimo teisių, kaip pajamos turėtų būti priskiriamos su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusiai veiklai, atsižvelgus į tai, kad gauta nauda būtų naudojama tarptautinio vežimo jūrų laivais veikloje.

Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamo Įstatymo 2 straipsnio 35 dalyje įtvirtintos sąvokos „tarptautinis vežimas jūrų laivais“ apibrėžtis patikslinta siekiant išnuomojimo pagal laivo frachtavimo sutartį (*charter out*) veiklą dėl pirmiau išdėstytų argumentų priskirti tarptautiniam

vežimui jūrų laivais, o ne su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusiai veiklai, taip pat laivybos vieneto vykdomą keleivių ir (ar) krovinių vežimą laivais, kurie naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį *charter in*, priskirti tarptautiniam vežimui jūrų laivais.

Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Lietuvoje taikomą tonažo mokesčio sistemą vykdamas tarptautinį vežimą jūrų laivais, kurie naudojami pagal terminuotą frachtavimo sutartį *charter in*, nėra galimybės taikyti fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio gautoms pajamoms, nors tarptautinių vežimų vykdymas laivais, kurie yra naudojami pagal laivo frachtavimo *charter in* sutartį, yra įprasta veikla laivybos sektoriuje, sudaranti galimybę laivų savininkams operatyviai reaguoti į laivų tonažo poreikio padidėjimą, patenkinti išaugusį klientų poreikį, taip pat laivų remonto, modernizavimo atvejais, esant *force majeure* sąlygoms arba kai laivybos bendrovė neturi lėšų įsigyti nuosavų laivų. Negalėjimas taikyti fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio laivo, valdomo pagal terminuotą frachtavimo *charter in* sutartį, gaunamoms pajamoms turi neigiamą poveikį laivybos verslo aplinkos patrauklumui. Pažymėtina, kad kitų Europos Sąjungos valstybių narių valstybės pagalbos schemos, kurioms yra pritarusi ir Europos Komisija, yra numatyta galimybė taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį šioms pajamoms.

Įstatymo projekto 2 straipsniu keičiamo Įstatymo 38¹ straipsnio pavadinimas ir šio straipsnio 1 dalis, kurioje yra įtvirtintos laivybos vieneto apmokestinimo sąlygos, yra patikslintos, atsižvelgus į minėtų sąvokų patikslintas apibrėžtis ir išdėstytus argumentus.

Atsižvelgus į tai, kad laivui įsigyti reikalingos didelės lėšos, ir įvertinus tai, kad kitose Europos Sąjungos valstybėse narėse numatyta, kad laivybos vienetas nuosavybės teise valdytų 10 proc. valdomų jūrų laivų NT, keičiamas 38¹ straipsnio 1 dalies 2 punktas siekiant įtvirtinti reikalavimą laivybos vienetai nuosavybės teise valdyti 10 procentų jo valdomų jūrų laivų NT vietoj šiuo metu galiojančio reikalavimo nuosavybės teise valdyti 25 procentus valdomų jūrų laivų NT. Tai leistų bendrovėms operatyviau reaguoti į rinkos pokyčius (ypač tuo atveju, jeigu pajamoms, gautoms vykdamas keleivių ir (ar) krovinių vežimą laivais, kurie naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį *charter in*, būtų taikomas fiksuotas pelno (tonažo) mokestis).

Įstatymo projekto 2 straipsniu keičiamo Įstatymo 38¹ straipsnio 5 dalyje yra keičiama data, iki kurios turėtų būti taikoma nauja su Europos Komisija suderinta tonažo mokesčio schema. Įvertinus tai, kad Lietuvos tonažo mokesčio schema buvo patvirtinta 10 metų, ir atsižvelgus į tai, kad Europos Komisija daugeliui Europos Sąjungos valstybių narių patvirtino tonažo mokesčio schemas 10 metų, siūlytina Įstatymo projektu įtvirtinti nuostatą, pagal kurią apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarka laivybos vienetai būtų taikoma iki 2026 m. gruodžio 31 d., t. y. 10 metų.

Įstatymo projekto 3 straipsniu keičiamo Įstatymo 38² straipsnio 1 dalies 4 punkte atliktas techninis keitimas siekiant teisinio aiškumo dėl fiksuoto pelno mokesčio apskaičiavimo.

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

Neigiamų pasekmių priėmus įstatymą nenumatoma.

Pažymėtina, kad mokestinė aplinka yra vienas iš labiausiai laivybos bendrovės apsisprendimą, kurios valstybės jūrų laivų registrą pasirinkti, lemiančių faktorių. O viena iš pagrindinių priemonių, sukuriančių palankią mokestinę aplinką laivybos bendrovėms, yra galimybė taikyti fiksuotą pelno (tonažo) mokestį. Palankios mokestinės aplinkos sukūrimas skatintų laivybos bendroves registruoti savo laivus Lietuvoje. Tai turėtų teigiamą poveikį valstybės ekonomikai, nes laivybos bendrovės sukuria tiesiogines darbo vietas jūroje ir su tuo susijusias darbo vietas krante, laivybos bendrovių veikla turi teigiamą poveikį kitoms ekonominėms veikloms, t. y. uosto paslaugų, laivų statybos ir remonto, draudimo, teisinių paslaugų ir finansų sektoriui, laivybos bendrovės moka rinkliavas į valstybės biudžetą už valstybės institucijų teikiamas paslaugas, t. y. jūrų laivų registravimą, technines apžiūras, išduodamus dokumentus. Laivybos sektoriuje dirbančių asmenų sukuriama bendrasis vidaus produktas (toliau – BVP) yra maždaug 30 proc. didesnis už kituose sektoriuose dirbančių asmenų sukuriamą BVP.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymo projektas neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Palanki mokesstinė sistema sukurs konkurencingą ir palankią verslo aplinką, skatins laivybos bendroves registruoti laivus Lietuvoje, turės teigiamą įtaką investicijų laivybos sektoriuje aplinkai. Tokiu būdu bus sudarytos sąlygos verslo ir kitų ekonominių veiklų plėtrai.

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

Priėmus teikiamą Įstatymo projektą įgyvendinamųjų teisės aktų priimti nereikės.

9. 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 įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projektu keičiamos sąvokos bus įvertintos Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

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

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir suderintas su Europos Sąjungos teisės aktais.

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

Pritarus teikiamam Įstatymo projektui įgyvendinamųjų teisės aktų priimti nereikės.

12. 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)

Remiantis 2010–2014 m. fiksuoto pelno mokesčio deklaracijų duomenimis, metinių pelno mokesčio deklaracijų PLN204 bei įmonių pelno nuostolio ataskaitų duomenimis, dėl fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio lengvatos sistemos taikymo valstybės biudžeto pajamos iš pelno mokesčio buvo apie 0,3 mln. eurų mažesnės nei būtų buvusios apmokestinant tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos pajamas pagal bendras Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo nuostatas.


Siūlomos naujos įstatymo nuostatos papildomai leistų taikyti fiksuotą pelno mokesčio (tonažo) sistemą dar keletui nedidelių laivybos kompanijų, o naujų užsienio kapitalo laivybos kompanijų, kurios registruotų laivus Lietuvos jūrų laivų registre, skaičių ir laivų tonažą ir jau pagal tonažo mokestį dirbančių kompanijų laivų tonažo pokyčius numatyti labai sunku. Atsižvelgiant į tai, manytina, kad dėl siūlomų Įstatymo projekto nuostatų valstybės biudžeto pajamų netekimai dėl taikomos fiksuoto pelno (tonažo) mokesčio sistemos galėtų būti šiek tiek didesni nei šiuo metu, tačiau priklausys nuo to, ar laivybos vienetai iš tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos uždirbs pelno ar turės nuostolių.

13. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Specialistų vertinimų ir išvadų dėl Įstatymo projekto nebuvo gauta.

14. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis
„Laivybos vienetas“, „fiksiotas pelno mokestis“, „tarptautinis vežimas jūrų laivais“.

15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai
Nėra.

Susisiekimo ministras

Rimantas Sinkas
2015-05-23

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
ĮSTATYMAS**

20__ m. _____ d. Nr.
Vilnius

1 straipsnis. 2 straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 2 straipsnio 15 dalį ir ją išdėstyti taip:

„15. **Laivybos vienetas** – Lietuvos apmokestinamasis vienetas arba užsienio apmokestinamasis vienetas, įregistruotas ar kitaip organizuotas Europos ekonominės erdvės valstybėje ir vykdančias veiklą Lietuvos Respublikos teritorijoje per nuolatinę buveinę, užsiimantis tarptautiniu vežimu jūrų laivais arba tarptautiniu vežimu jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusia veikla.“

2. Papildyti 2 straipsnį 18¹ dalimi:

„18¹. **Nauda iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties** – laivybos vieneto pajamos, gaunamos jūrų laivo įsigijimą finansuojančiai kredito įstaigai atsisakius visų ar dalies reikalavimų, kylančių iš kredito sutarties, įskaitant palūkanas ir kitus mokėjimus, numatytus šia sutartimi, arba jūrų laivą perleidžiančiam asmeniui atsisakius visų ar dalies reikalavimų, kylančių iš jūrų laivo perleidimą reglamentuojančios sutarties.“

3. Pakeisti 2 straipsnio 34 dalį ir ją išdėstyti taip:

„34. **Su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla** – paslaugos, būtinos tarptautiniam vežimui jūrų laivais, ir (arba) kitos ekonomiškai svarbios priemonės:

1) jūrų laivo valdymo, administracinės, eksploatavimo ir priežiūros paslaugos, tiesiogiai susijusios su tarptautiniu vežimu jūrų laivais (degalų įgijimas, įgulos, kuri gali būti perduota trečiajai šaliai, samda, krovinių ir keleivių užsakymai, jūrų laivo remontas, techninė priežiūra, saugumo reikalavimų užtikrinimas ir kt.);

2) draudimo paslaugos, tiesiogiai susijusios su tarptautiniu vežimu jūrų laivais;

3) keleivių įlaipinimo į jūrų laivus ir (arba) išlaipinimo iš jų paslaugos;

4) krovinių pakrovimo į jūrų laivus ir (arba) iškrovimo iš jų paslaugos, įskaitant krovinių perkėlimą arba įpakavimą ir (arba) išpakavimą prieš pakrovimą arba netrukus po iškrovimo;

5) konteinerių, būtinų prekėms vežti jūrų laive, išnuomojimas ar kitoks tiekimas užsakovui;

6) paslaugų, būtinų jūrų laive ir vykdomų pačiame jūrų laive, teikimas ir prekių, reikalingų naudoti ar naudojamų jūrų laive, pardavimas tarptautinio keleivių vežimo metu, išskyrus prabangos paslaugų (lošimai ir stalo žaidimai, ekskursijos keleiviams ir kt.) teikimą ir prabangos prekių (juvelyrinių dirbinių, suvenyrų ir kt.) pardavimą;

7) gelbėjimo ir kitos pagalbos jūroje paslaugos, kai jas jūroje suteikia jūrų laivas;

8) laivybos vieneto nuosavybės teise valdomo jūrų laivo išnuomojimas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat out*), kai pajamos pagal šią sutartį gaunamos ne ilgiau negu trejus metus;

9) trumpalaikės investicijos iš mokestinio laikotarpio pajamų, gautų iš tarptautinio vežimo jūrų laivais ir (arba) su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusių veiklos rūšių;

10) reklamos ir rinkodaros paslaugos, kai ši veikla susijusi su reklaminės vietos jūrų laivuose išnuomojimu;

11) agentų ir laivų brokerių paslaugos, teikiamos laivybos vienetų nuosaviems jūrų laivams;

12) eksploatuojamo turto perleidimas, jeigu pagal pobūdį šis turtas priskiriamas jūrų transportui;

13) jūrų laivo įsigijimo finansavimas, įskaitant įsigijimo finansavimą per laivybos vieneto patronuojamąją įmonę, tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti;

14) naudos iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties, sudarytos tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti, gavimas.“

4. Pakeisti 2 straipsnio 35 dalį ir ją išdėstyti taip:

„35. **Tarptautinis vežimas jūrų laivais** – laivybos vieneto vykdomas keleivių ir (arba) krovinių vežimas jūrų laivais, kuriuos laivybos vienetas valdo nuosavybės teise arba pagal finansinės nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo ar nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetai apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*), arba kuriuos naudoja pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in* arba *charter out*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, ir kurie yra įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre arba kitos Europos ekonominės erdvės valstybės jūrų laivų registre, išskyrus atvejus, kai jūrų laivai kursuoja tik tarp Lietuvos Respublikos uostų.“

2 straipsnis. 38¹ straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 38¹ straipsnio pavadinimą ir jį išdėstyti taip:

„38¹ **straipsnis. Tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos pajamų apmokestinimas**“.

2. Pakeisti 38¹ straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Laivybos vieneto pajamos iš tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos gali būti apmokestinamos pagal šio straipsnio nuostatas, jeigu visą Lietuvos apmokestinamojo vieneto mokestinį laikotarpį arba užsienio apmokestinamojo vieneto, įregistruoto ar organizuoto Europos ekonominės erdvės valstybėje, vykdančio veiklą Lietuvos Respublikos teritorijoje per nuolatinę buveinę, mokestinį laikotarpį laivybos vienetas atitinka šiuos kriterijus:

1) valdo nuosavybės teise arba pagal finansinės nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo ar nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetai apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*), arba naudoja pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in* arba *charter out*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, jūrų laivus (krovininius, konteinerinius, tanklaivius, keleivinius įvažiuojamuosius, keleivinius, kruizinius), kurie yra įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre arba kitos Europos ekonominės erdvės valstybės jūrų laivų registre ir yra naudojami tarptautiniam vežimui ar su juo tiesiogiai susijusiai veiklai;

2) laivybos vieneto nuosavybės teise valdomų jūrų laivų NT yra ne mažesnė kaip 10 procentų laivybos vieneto visų valdomų jūrų laivų NT;

3) laivybos vieneto pagal frachtavimo sutartis (laivo frachtavimo sutartis laivo reisui arba terminuotas frachtavimo sutartis (*charter in*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, naudojamų jūrų laivų NT yra ne didesnė kaip 75 procentai visų laivybos vieneto valdomų jūrų laivų NT, o pagal laivo nuomos be įgulos sutartis (*bareboat out*) išnuomotų jūrų laivų, turimų nuosavybės teise, NT yra ne didesnė kaip 30 procentų visų laivybos vieneto valdomų jūrų laivų NT;

4) teikia Lietuvoje strateginio, komercinio, techninio vadovavimo paslaugas jūrų laivams, kuriais atliekamas tarptautinis vežimas jūrų laivais, išskyrus atvejus, kai jūrų laivai naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, ir kai

laivybos vieneto jūrų laivai (valdomi nuosavybės teise) išnuomojami pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat out*);

5) laivybos vieneto valdomi nuosavybės teise arba pagal finansinės nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo ar nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetai apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*) arba naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, jūrų laivai, kurie naudojami tarptautiniam vežimui jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti, atitinka Lietuvos Respublikos ir Europos Bendrijų teisės aktų nustatytus saugumo reikalavimus.“

3. Pakeisti 38¹ straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:

„5. Apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarka laivybos vienetai, atitinkančiam šio straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, taikoma iki 2026 m. gruodžio 31 d. Laivybos vienetas, atitinkantis šio straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus ir pasirinkęs taikyti apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarką, apie pasirinkimą taikyti apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarką centrinio mokesčių administratoriaus nustatyta tvarka informuoja vietos mokesčių administratorių iki mokestinio laikotarpio, kurį pirmą kartą laivybos vienetas įgijo teisę ir pasirinko mokėti fiksuotą pelno mokestį, pirmojo ketvirčio paskutinės dienos.“

3 straipsnis. 38² straipsnio pakeitimas

Pakeisti 38² straipsnio 1 dalies 4 punktą ir jį išdėstyti taip:

„4) kiekvienam 100 jūrų laivo NT vienetų nuo 25 001 jūrų laivo NT vienetų – 0,27 euro per dieną.“

4 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis įstatymas įsigalioja 2017 m. sausio 1 d.

2. Šio įstatymo nuostatos taikomos apskaičiuojant 2017 m. prasidėjusio mokestinio laikotarpio ir vėlesnių mokestinių laikotarpių apmokestinamąjį pelną.

3. Laivybos vienetas, Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo nustatyta tvarka 2017 m. prasidėjusį mokestinį laikotarpį pasirinkęs apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarkos taikymą, apie pasirinkimą taikyti apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarką centrinio mokesčių administratoriaus nustatyta tvarka informuoja vietos mokesčių administratorių iki 2017 m. prasidėjusio mokestinio laikotarpio pirmojo ketvirčio paskutinės dienos.

4. Laivybos vieneto, Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo nustatyta tvarka 2017 m. prasidėjusį mokestinį laikotarpį pasirinkusio apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarkos taikymą, sumokėtas 2017 m. prasidėjusio mokestinio laikotarpio avansinis pelno mokestis grąžinamas (įskaitomas) Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo nustatyta tvarka.

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

Respublikos Prezidentas

Teisės skyriaus vedėjo
pavaduotoja
Gintarė Vizbaraitė
2016-05-17

Susisiekimo ministras
Rimantas Štikonas
2016-05-23

LIETUVOS RESPUBLIKOS
PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
ĮSTATYMAS

20__ m. _____ d. Nr.
Vilnius

1 straipsnis. 2 straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 2 straipsnio 15 dalį ir ją išdėstyti taip:

„15. Laivybos vienetas – Lietuvos apmokestinamasis vienetas arba užsienio apmokestinamasis vienetas, įregistruotas ar kitaip organizuotas Europos ekonominės erdvės valstybėje ir vykdančias veiklą Lietuvos Respublikos teritorijoje per nuolatinę buveinę, užsiimantis **tarptautiniu vežimu jūrų laivais arba** tarptautiniu vežimu jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusia veikla.“

2. Papildyti 2 straipsnį 18¹ dalimi:

„18¹. Nauda iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties – laivybos vieneto pajamos, gaunamos jūrų laivo įsigijimą finansuojančiai kredito įstaigai atsisakius visų ar dalies reikalavimų, kylančių iš kredito sutarties, įskaitant palūkanas ir kitus mokėjimus, numatytus šia sutartimi, arba jūrų laivą perleidžiančiam asmeniui atsisakius visų ar dalies reikalavimų, kylančių iš jūrų laivo perleidimą reglamentuojančios sutarties.“

3. Pakeisti 2 straipsnio 34 dalį ir ją išdėstyti taip:

„34. Su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla – paslaugos, būtinos tarptautiniam vežimui jūrų laivais, ir **(arba)** kitos ekonomiškai svarbios priemonės:

1) jūrų laivo valdymo, administracinės, eksploatavimo ir priežiūros paslaugos, tiesiogiai susijusios su tarptautiniu vežimu jūrų laivais (degalų įgijimas, įgulos, kuri gali būti perduota trečiajai šaliai, samda, krovinių ir keleivių užsakymai, jūrų laivo remontas, ~~techninis palaikymas~~ **techninė priežiūra**, saugumo reikalavimų užtikrinimas ir kt.);

2) draudimo paslaugos, tiesiogiai susijusios su tarptautiniu vežimu jūrų laivais;

3) keleivių įlaipinimo į jūrų laivus ir (arba) išlaipinimo iš jų paslaugos;

4) krovinių pakrovimo į jūrų laivus ir (arba) iškrovimo iš jų paslaugos, įskaitant krovinių perkėlimą arba įpakavimą ir (arba) išpakavimą prieš pakrovimą arba netrukus po iškrovimo;

5) konteinerių, būtinų prekėms vežti jūrų laive, išnuomojimas ar kitoks tiekimas užsakovui;

6) paslaugų, būtinų jūrų laive ir atliekamų **vykdomų** pačiame jūrų laive, teikimas ir prekių, reikalingų naudoti ar naudojamų jūrų laive, pardavimas tarptautinio keleivių vežimo metu, išskyrus prabangos paslaugų (lošimai ir stalo žaidimai, ekskursijos keleiviams ir kt.) teikimą ir prabangos prekių (juvelyrinių dirbinių, suvenyrų ir kt.) pardavimą;

7) gelbėjimo ir kitos pagalbos jūroje paslaugos, kai jas jūroje suteikia jūrų laivas;

8) ~~jūrų laivo išnuomojimas pagal laivo frachtavimo sutartį, kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, kai laivybos vienetas, užsiimantis tarptautiniu vežimu jūrų laivais ir valdantis tą laivą, išlaiko jūrų laivo eksploatacijos ir įgulos kontrolę laivybos vieneto nuosavybės teise valdomo jūrų laivo išnuomojimas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (bareboat out), kai pajamos pagal šią sutartį gaunamos ne ilgiau negu trejus metus;~~

9) trumpalaikės investicijos iš mokestinio laikotarpio pajamų, gautų iš tarptautinio vežimo jūrų laivais ir (arba) su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusių veiklos rūšių;

10) reklamos ir rinkodaros paslaugos, kai ši veikla susijusi su reklaminės vietos jūrų laivuose išnuomojimu;

11) agentų ir laivų brokerių paslaugos, teikiamos laivybos vienetų nuosaviems jūrų laivams;

12) eksploatuojamo turto perleidimas, jei **jeigu** pagal pobūdį šis turtas priskiriamas jūrų transportui;

13) jūrų laivo įsigijimo finansavimas, įskaitant įsigijimo finansavimą per laivybos vieneto patronuojamąją įmonę, tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti;

14) naudos iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties, sudarytos tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai vykdyti, gavimas.“

4. Pakeisti 2 straipsnio 35 dalį ir ją išdėstyti taip:

„35. Tarptautinis vežimas jūrų laivais – laivybos vieneto vykdomas keleivių ir (arba) krovinių vežimas jūrų laivais, ~~kurie priklauso tam laivybos vienetui~~ **kuriuos laivybos vienetas valdo** nuosavybės teise arba pagal finansinės nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo ar nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetui apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*), **arba kuriuos naudoja pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in* arba *charter out*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje**, ir kurie yra įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre arba kitos Europos ekonominės erdvės valstybės jūrų laivų registre, išskyrus atvejus, kai jūrų laivai kursuoja tik tarp Lietuvos Respublikos uostų.“

2 straipsnis. 38¹ straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 38¹ straipsnio pavadinimą ir jį išdėstyti taip:

„38¹ straipsnis. Tarptautinio **vežimo jūrų laivais arba** ~~Tarptautinio tarptautinio~~ vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos pajamų apmokestinimas“.

2. Pakeisti 38¹ straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Laivybos vieneto pajamos iš **tarptautinio vežimo jūrų laivais arba** tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusios veiklos gali būti apmokestinamos pagal šio straipsnio nuostatas, jeigu visą Lietuvos apmokestinamojo vieneto mokestinį laikotarpį arba ~~nuolatinės buveinės, per kurią užsienio apmokestinamasis vienetas, įregistruotas ar kitaip organizuotas~~ **apmokestinamojo vieneto, įregistruoto ar organizuoto** Europos ekonominės erdvės valstybėje, ~~vykdo vykdančio~~ veiklą Lietuvos Respublikos teritorijoje **per nuolatinę buveinę**, mokestinį laikotarpį **laivybos vienetas atitinka šiuos kriterijus:**

1) ~~laivybos vienetas valdo~~ nuosavybės teise arba pagal finansinės nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo ar nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetui apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*), **arba naudoja pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in* arba *charter out*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje**, jūrų laivus (krovininius, konteinerinius, tanklaivius, ~~ir~~ **keleivinius įvažiuojamuosius**, keleivinius, kruizinius), kurie yra įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre arba kitos Europos ekonominės erdvės valstybės jūrų laivų registre ir yra naudojami tarptautiniam vežimui ar su juo tiesiogiai susijusiai veiklai; ~~ir~~

2) laivybos vieneto nuosavybės teise valdomų jūrų laivų NT yra ne mažesnė kaip ~~25~~ **10** procentai **procentų** laivybos vieneto visų valdomų jūrų laivų NT; ~~ir~~

3) laivybos vieneto pagal frachtavimo sutartis (laivo frachtavimo sutartis laivo reisui arba terminuotas frachtavimo sutartis (*charter in*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, naudojamų jūrų laivų NT yra ne didesnė kaip 75

procentai visų laivybos vieneto valdomų jūrų laivų NT, o pagal laivo nuomos be įgulos sutartis (*bareboat out*) išnuomotų jūrų laivų, turimų nuosavybės teise, NT yra ne didesnė kaip 30 procentų visų laivybos vieneto valdomų jūrų laivų NT;

3) 4) laivybos vienetas teikia Lietuvoje strateginio, komercinio, techninio vadovavimo paslaugas jūrų laivams, kuriais atliekamas tarptautinis vežimas jūrų laivais, išskyrus atvejus, kai jūrų laivai naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, ir kai laivybos vieneto jūrų laivai (valdomi nuosavybės teise) išnuomojami pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat out*);

4) 5) laivybos vieneto valdomi nuosavybės teise arba pagal finansinės nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas, arba pagal pirkimo–pardavimo ar nuomos sutartį, kurioje numatytas nuosavybės teisės perėjimas laivybos vienetui apmokėjus visą turto vertę, arba pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*), arba naudojami pagal laivo frachtavimo sutartį (laivo frachtavimo sutartį laivo reisui arba terminuotą frachtavimo sutartį (*charter in*), kaip numatyta Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnyje, jūrų laivai, kurie naudojami tarptautiniam vežimui jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusioje veikloje susijusiai veiklai vykdyti, atitinka Lietuvos Respublikos ir Europos Bendrijų teisės aktų nustatytus saugumo reikalavimus.“

3. Pakeisti 38¹ straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:

„5. Apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarka laivybos vienetui, atitinkančiam šio straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, taikoma iki 2016 2026 m. gruodžio 31 d. Laivybos vienetas, atitinkantis šio straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus ir pasirinkęs taikyti apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarką, apie pasirinkimą taikyti apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarką centrinio mokesčių administratoriaus nustatyta tvarka informuoja vietos mokesčių administratorių iki mokestinio laikotarpio, kurį pirmą kartą laivybos vienetas įgijo teisę ir pasirinko mokėti fiksuotą pelno mokestį, pirmojo ketvirčio paskutinės dienos.“

3 straipsnis. 38² straipsnio pakeitimas

Pakeisti 38² straipsnio 1 dalies 4 punktą ir jį išdėstyti taip:

„4) kiekvienam 100 jūrų laivo NT vienetų nuo 25 000 25 001 jūrų laivo NT vienetų – 0,27 euro per dieną.“

4 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis įstatymas įsigalioja 2017 m. sausio 1 d.

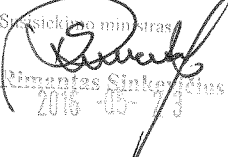
2. Šio įstatymo nuostatos taikomos apskaičiuojant 2017 m. prasidėjusio mokestinio laikotarpio ir vėlesnių mokestinių laikotarpių apmokestinamąjį pelną.

3. Laivybos vienetas, Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo nustatyta tvarka 2017 m. prasidėjusį mokestinį laikotarpį pasirinkęs apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarkos taikymą, apie pasirinkimą taikyti apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarką centrinio mokesčių administratoriaus nustatyta tvarka informuoja vietos mokesčių administratorių iki 2017 m. prasidėjusio mokestinio laikotarpio pirmojo ketvirčio paskutinės dienos.

4. Laivybos vieneto, Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo nustatyta tvarka 2017 m. prasidėjusį mokestinį laikotarpį pasirinkusio apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarkos taikymą, sumokėtas 2017 m. prasidėjusio mokestinio laikotarpio avansinis pelno mokestis grąžinamas (įskaitomas) Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo nustatyta tvarka.

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

Respublikos Prezidentas

Susisiekimo ministras

 Rimantas Šinkovskius
 2016-05-13



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,
atsisk. sąskaita LT267044060000269484 AB SEB bankas, banko kodas 70440.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2016-06-02 Nr. (1-6.) LT-6749
I 2016-05-23 Nr. 2-1830

Kopija

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38(1) IR 38(2) STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi patikslintą Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas), teikia šią teisinę išvadą.

Iš Įstatymo projektu keičiamo 2 straipsnio 18¹ dalies, kurioje pateiktas naudos iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties apibrėžimas, galima suprasti, kad joje kalbama apie dvi sutarčių rūšis - apie pirkimo - pardavimo sutartį ir apie įsigijimo finansavimo sutartį, todėl, siekiant teisinio aiškumo ir kartu atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse įtvirtintus sutarčių rūšių pavadinimus, siūlytina vietoj formuluotės „*pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties*“ vartoti „*pirkimo – pardavimo sutarties ar įsigijimo finansavimo sutarties*“. Be to, lieka neapibrėžta, kokie teisiniai santykiai turimi omenyje, vartojant formuluotes *perleidžiantis asmuo*, *perleidimą reglamentuojanti sutartis*. Jei visgi čia turimas mintyje pardavėjas ir pirkimą – pardavimą reglamentuojanti sutartis, tai taip ir turėtų būti nurodyta Įstatymo projekte.

Teisingumo ministras

Juozas Bernatoniš

Brigita Palubinskienė, (8 5) 2662963, el. p. brigita.palubinskiene@tm.lt

Originalas nebus siunčiamas





2016-05-09 Nr. VD-16-14
Klaipėda

Lietuvos Respublikos Vyriausybei
Gedimino pr.9, LT-01103
faksas 8-706 63895

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO (TAP-16-640, 15-14543(4)) PATEIKIMO LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMUI

Tonažo mokestis Lietuvos Respublikos teisinėje sistemoje buvo įtvirtintas 2007 m. priėmus Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo 2, 4, 7, 11, 12, 18, 19, 26, 31, 43, 50, 51, 53, 58 straipsnių, 1 priedėlio pakeitimo bei papildymo ir įstatymo papildymo 38(1), 38(2) straipsniais įstatymą (toliau – Įstatymas), kuriuo įtvirtinta galimybė laivybės kompanijoms taikyti fiksuotą pelno mokestį (toliau – tonažo mokesčio schema). Ši mokesčio schema vertinama kaip valstybės pagalba, todėl prieš pradėdant ją taikyti, buvo *ex ante* gautas Europos Komisijos leidimas (2006 m. liepos 19 d. sprendimas K(2006)3198 galutinis „Valstybės pagalba N 330/2005 – Lietuva. Pagalba laivybės bendrovėms – Tonažo mokesčio schema“ (toliau – valstybės pagalbos schema).

Įstatymo 38¹ straipsnio 5 dalyje numatyta, kad „Apmokestinimo fiksuotu pelno mokesčiu tvarka laivybės vienetai, atitinkančiam šio straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus, taikoma iki 2016 m. gruodžio 31 d.“

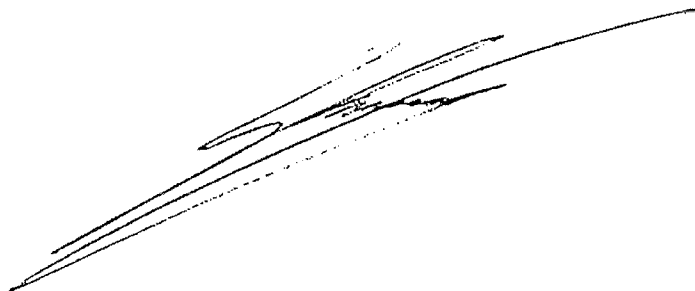
Siekiant ir ateityje sudaryti sąlygas laivybės bendrovėms taikyti tonažo mokesčio schemą, Lietuvos laivų savininkų asociacija kreipėsi į atitinkamas valstybines institucijas su prašymu inicijuoti Lietuvos Respublikos Pelno mokesčio įstatymo pakeitimą, kuris būtų priimtas ir įsigalioję ne vėliau kaip 2017 m. sausio 1 dienai, o valstybės pagalbos schemą prieš tai suderinti su Europos Komisija. Minėtas klausimas 2014 m. birželio 5 d. ir 2015 m. birželio 6 d. buvo pristatytas Lietuvos Respublikos Seimo jūrinių ir žuvininkystės reikalų komisijai, atitinkami raštai buvo adresuoti tiek finansų, tiek susisiekimo ministerijoms.

Įvertinant įstatymo projektu reglamentuojamą savo veiklos pobūdžiu išskirtinę laivybės veiklą, atitinkamai projekto parengimo ir derinimo apimtį, bei faktą, kad Lietuvos Respublikos Pelnų mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektui dar turi pritarti Lietuvos Respublikos Seimas, bei Europos Komisija kyla pagrįstų abejonų, ar laivybės bendrovės galės taikyti Tonažo mokesčio schemą 2017-iais metais.

Vadovaujantis 2016 m. balandžio 26-osios dienos ministerijų atstovų pasitarimo protokolu Nr.17, prašome (1) pateikti minėtą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projektą artimiausiam Vyriausybės posėdžiui (svarstomų klausimų A dalis), (2) kreiptis į Lietuvos Respublikos Seimą su prašymu, kad įstatymo projektas (įstatymo pateikimo procedūra) būtų įtrauktas į šių metų Lietuvos Respublikos Seimo pavasario sesijos darbotvarkę.

Pagarbiai,

Vyk.direktorius



Gintautas Kutka

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA
TEISĖS DEPARTAMENTAS**

IŠVADA

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS
RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNIŲ
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO PATEIKIMO LIETUVOS RESPUBLIKOS
SEIMUI“ PROJEKTO (TOLIAU-PROJEKTAS) (TAP-16-640, TAIS-15-14543 (4))**

2016-04-21 Nr.NV-1220

Vilnius

Įvertinus Projekto atitiktį įstatymams, Vyriausybės nutarimams bei teisės technikos reikalavimams, teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Atsižvelgiant į tai, kad nei Projektu teikiamo Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projekto 1 straipsnio 2 dalimi keičiamo Pelnų mokesčio įstatymo 2 straipsnio 34 dalyje (34 dalies 13 punktas), nei aiškinamajame rašte nenurodyta, kas yra *jūrų laivo įsigijimo finansavimas tiesiogiai*, pritariame Teisingumo ministerijos 2016 m. kovo 18 d. išvados Nr. 15-14543(3) 3 pastabai ir siūlytume Pelnų mokesčio įstatymo 2 straipsnio 34 dalies 13 punktą išplėsti, apibrėžiant *jūrų laivo įsigijimo finansavimo tiesiogiai* sąvoką, atitinkamai papildant aiškinamąjį raštą. Taip pat manytina, kad turėtų būti įvertinta Teisingumo ministerijos išvados 3 pastaba ir dėl keičiamo Pelnų mokesčio įstatymo 2 straipsnio 34 dalies 14 punkte nurodytos naudos, kylančios iš jūrų laivo pirkimo ar įsigijimo finansavimo sutarties, sudarytos tarptautinio vežimo jūrų laivais arba tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su juo tiesiogiai susijusiai veiklai, vykdyti gavimo apibrėžimo.

2. Kadangi aiškinamojo rašto 1 punkto paskutinėje pastraipoje jūrų laivų naudingoji talpa toliau įvardinta kaip *jūrų laivų NT*, siūlytina atitinkamai tikslinti aiškinamojo rašto 2 punkto paskutinę pastraipą ir 4 punkto 14 pastraipą.

Teisės departamento direktoriaus pavaduotojas

Aleksandr Radčenko

Siūlau įtraukti į Vyriausybės posėdžio (pasitarimo) darbotvarkės projektą


2016-06-08


Dėl Pelnų mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38(1) ir 38(2) str. pakeitimo įstatymo projekto (TAP-16-640)(15-14543(5))

Pranešėjas: susisiekimo ministras R.Sinkevičius

Dalyvauja: SM Vandens transporto skyriaus vyr. specialistė T.Lukjančikova

Klausimo kuratorius:

Posėdžių rengimo skyriaus patarėja
E. Karaliūtė

 2016-04-21

| | |
|--|--|
| <p>Apsvarstyta ministerijų atstovų pasitarime</p> <p>2016-04-26 (data)</p> | <p>Ministerijų atstovų pasitarimo protokolo išrašas</p> <p>1. Patvirtinti SM et. išnarelyti; TM ir TD pasitarimai 2. Patvirtinti projekto mairyti Vyriausybės posėdžio A dalyje. 2016-04-26 (21)</p> |
| <p>Informacija apie projekto svarstymą Vyriausybės pasitarime ar/ir Vyriausybės posėdyje</p> | <p>Papildoma informacija</p> |

prie 1 kl. (LPR priedis)

SUREDAGUOTA



LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS PELNO MOKESČIO ĮSTATYMO NR. IX-675 2, 38¹ IR 38² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO PATEIKIMO LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMUI

_____ Nr. _____
Vilnius

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Pritarti Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2, 38¹ ir 38² straipsnių pakeitimo įstatymo projektui ir pateikti jį Lietuvos Respublikos Seimui.
2. Įgalioti susisiekimo ministrą Rimantą Sinkevičių, o jam negalint dalyvauti – susisiekimo viceministrą Saulių Girdauską atstovauti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, svarstant nurodytą įstatymo projektą Lietuvos Respublikos Seime.

Ministras Pirmininkas

Algirdas Butkevičius

Susisiekimo ministras

Rimantas Sinkevičius