



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2020-

Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL SPECIALIOJO IPAREIGOJIMO VALSTYBĖS ĮMONEI KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJAI NUSTATYMO“ PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), įvertinusi Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės pastabas, pakartotinai teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl specialiojo ipareigojimo valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai nustatymo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Susisiekimo ministerija inicijavo Nutarimo projekto parengimą:

- vykdydama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos, sudarytos vadovaujantis Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo (toliau – Uosto įstatymas) 12 straipsnio 1 dalimi ir veikiančios pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos nuostatus, patvirtintus Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. gruodžio 20 d. nutarimu Nr. 1356 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos“, 2020 m. liepos 7 d. posėdžio sprendimą (protokolo Nr. 6-2494 nutarimosios dalies 2 punktas¹);

- atsižvelgdama į Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos (toliau – Asociacija) 2019 m. spalio 21 d. raštą Nr. 04-07, kuriuo prašoma spręsti VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Uosto direkcija) vykdomų ar vykdytinų investicijų į laivų statybos ir remonto įmonių Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste (toliau – Klaipėdos uostas) naudojamą infrastruktūrą atsižvelgimo vertinimo klausimą, ir Uosto direkcijos poziciją šiuo klausimu;

- įvertinusi Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos pateiktą informaciją dėl poreikio sudaryti galimybes Klaipėdos uosto teritorijoje vystyti veiklas, būtinas vėjo elektrinių Lietuvos jūrinėje teritorijoje statybai ir plėtrai, ir siekdama užtikrinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. birželio 22 d. nutarimo Nr. 697 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir (ar) Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje dalių, kuriose tikslinga organizuoti konkursą (konkursus) atsinaujinančius energijos išteklius naudojančių elektrinių plėtrai ir eksploatacijai, ir šių elektrinių įrengtųjų galių nustatymo“ įgyvendinimą.

¹ Plėtojimo tarybos 2020 m. liepos 7 d. posėdžio protokolo 2 punktas:

Siūlyti Ekonomikos ir inovacijų ministerijai kartu su Susisiekimo ministerija iki š. m. rugsėjo mėn. (imtinai):

2.1. išanalizuoti galimybes Uosto direkcijos nuosavo kapitalo investicijoms į uosto infrastruktūrą, naudojamą laivų remonto ir statybos veiklai bei kitai veiklai, kuriančiai daug darbo vietų, pridėtinės vertės ir generuojančiai reikšmingas viešojo sektoriaus pajamas, nustatyti mažesnę nuosavo kapitalo grąžos normą (ROE);

2.2. įvertinti galimybę sąlygų minėtoms veikloms Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vykdyti sudarymą pripažinti Uosto direkcijos specialiuoju ipareigojimu.

Nutarimo projekto tikslas – nustatyti Uosto direkcijai specialųjį įpareigojimą statyti, modernizuoti ir plėtoti laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą ir sudaryti sąlygas, kad Uosto direkcijos nuosavo kapitalo, investuoto į žemę ir infrastruktūrą, naudojamą minėtosioms veikloms, vidutinė metinė kaina būtų ne mažesnė kaip 2 procentai.

Esamos būklės ir spręstinios problemos aprašymas

Pagal Uosto įstatymą, uosto žemę, akvatoriją ir uosto infrastruktūrą patikėjimo teise valdo, naudoja ir jomis disponuoja Uosto direkcija. Uosto direkcijai pavesta statyti, plėtoti ir naudoti uosto infrastruktūrą². Uosto suprastruktūrą³ stato, plėtoja ir valdo uosto naudotojai, uosto teritorijoje vykdančios komercinę ir ūkinę veiklą jų veiklai reikalingos uosto žemės nuomos sutarties pagrindu ir nustatyta tvarka.

Šiuo metu Klaipėdos uoste kaip pagrindiniai uosto naudotojai veiklą vykdo krovos, keleivių aptarnavimo ir laivų statybos ir remonto įmonės. Klaipėdos uoste veikiančių laivų statybos ir remonto įmonių (AB „Klaipėdos laivų remontas“ ir AB Vakarų laivų gamykla) naudojama infrastruktūra yra nusidėvėjusi (apie 50 metų senumo), dalis šios infrastruktūros yra pripažinta avarinės būklės, dėl šios priežasties kyla rizika, kad artimiausiu metu gali būti priimtas sprendimas uždrausti ją naudoti dėl saugos priežasčių. Siekiant atnaujinti esamą infrastruktūrą, Uosto direkcijai yra pateikta laivų statybos ir remonto veiklą vykdančių įmonių uosto infrastruktūros pagerinimo ar sukūrimo investicijų projektų, kurių vertė apie 77 mln. Eur be PVM.

Priimdama sprendimą dėl investavimo į konkrečius uosto infrastruktūros investicinius projektus, Uosto direkcija vertina šių projektų finansinį atsiperkamumą. Atlikdama vertinimą, Uosto direkcija remiasi planuojamu pagrįstu finansiniu ir ekonominiu Uosto direkcijos atliktų investicijų atsiperkamumu per trumpiausią laikotarpį, sukurtos infrastruktūros kaupiamąja nauda perspektyvoje, maksimalia socialine ir ekonomine nauda miestui, uostui, regionui, valstybei, svarba užtikrinti bendro ekonominio intereso paslaugų teikimą. Prioritetas skiriamas finansiškai atsiperkantiems projektams, projektai, kurių atsiperkamumas neigiamas, nėra įtraukiami į rekomenduojamų įgyvendinti projektų sąrašą.

Atliekant uosto infrastruktūros investicinio projekto vertinimą pagrindinis rodiklis – Uosto direkcijos prognozuojamų gauti pajamų, surenkamų iš laivų, įplaukiančių į Klaipėdos uostą ir besinaudojančių konkrečia uosto įmonei priklausančia infrastruktūra, sumokamų uosto rinkliavų, dydis. Paminėtina, kad Klaipėdos uosto rinkliavos pastaraisiais metais sudarė apie 85 proc. visų Uosto direkcijos pajamų (15 proc. surenkama iš uosto žemės nuomos, sumokamos uosto naudotojų, mokesčio). Atsižvelgiant į veiklos specifiką (mažas įplaukiančių laivų skaičius), gamybinės veiklos uoste – laivų statybos ir remonto įmonių, o ateityje – vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veiklos – negeneruoja pakankamai uosto rinkliavų, o investicijų į šias veiklas vykdančių įmonių naudojamą infrastruktūrą sukuriamą socialinę ar ekonominę nauda miestui, regionui ar valstybei Uosto direkcijos atliekamo vertinimo metu yra sunkiai pamatuojama ir santykinai mažesnė palyginti su kitais kriterijais, todėl investicijos į šių įmonių infrastruktūrą Uosto direkcijai finansiškai neatsiperka. Vadovaudamasi galiojančia investicijų vertinimo metodika Uosto direkcija privalo priimti sprendimą atmesti šiuos infrastruktūros investicinius projektus kaip finansiškai neatsiperkančius.

Uosto direkcija, kaip valstybės valdoma įmonė, turi siekti įgyvendinti valstybės tikslus valstybės valdomoje įmonėje ir keliamus lūkesčius valstybės valdomai įmonei ir užtikrinti tinkamą valstybės investuoto kapitalo kainą. Valstybės valdomų įmonių siektinas vidutinės metinės nuosavo kapitalo kainas 3 metų laikotarpiui tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministro teikimu. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. sausio 9 d.

² Uosto infrastruktūra – hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių įrenginių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas (Uosto įstatymo 2 straipsnio 3 dalis).

³ Uosto suprastruktūra – laivų krovos įrenginių kompleksas ir kiti statiniai bei įrenginiai, nepriskirti uosto infrastruktūrai (Uosto įstatymo 2 straipsnio 11 dalis).

nutarimu Nr. 12 „Dėl valstybės valdomų įmonių siektinų pelningumo rodiklių 2019–2021 metams nustatymo“ Uosto direkcijai yra nustatyta siektina vidutinė metinė nuosavo kapitalo kaina 2019–2021 metų laikotarpiu – 6.

Pelningumo rodikliai skaičiuojami nuo valstybės valdomų įmonių ūkinės komercinės veiklos. Iš komercinės veiklos eliminuojamos nekomercinės veiklos, t. y. specialieji įpareigojimai. Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 23 straipsnio 5 dalies 15 punkte nurodyta, kad specialieji įpareigojimai suprantami kaip įmonės funkcijos, kurias ji įpareigota atlikti pagal įstatymus ar Vyriausybės nutarimus, kad būtų užtikrintas konkrečių socialinių, strateginių ir politinių valstybės tikslų įgyvendinimas. Specialiųjų įpareigojimų sąrašą tvirtina Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministras. Vadovaujantis Valstybės valdomų įmonių specialiųjų įpareigojimų nustatymo ir informacijos pateikimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos ūkio ministro 2013 m. gruodžio 20 d. įsakymu Nr. 4-1100 „Dėl Valstybės valdomų įmonių specialiųjų įpareigojimų nustatymo ir informacijos pateikimo rekomendacijų patvirtinimo“ (toliau – Rekomendacijos), 8 punkto nuostatomis, valstybės valdomų įmonių funkcijos laikomos specialiaisiais įpareigojimais, kai atitinka įsakyme nurodytus specialiojo įpareigojimo kriterijus ir šis atitikimas oficialiai suderinimas su VŠĮ „Stebėsenos ir prognozių agentūra“ (nuo 2020 m. spalio 1 d. – Valdymo koordinavimo centras) (toliau – VKC). Siekiant veiklą pripažinti specialiuoju įpareigojimu, įmonės vykdoma funkcija turi atitikti Rekomendacijose įvardytus atitikties specialiajam įpareigojimui kriterijus:

1. Pareiga atlikti tam tikrą aiškiai apibrėžtą funkciją yra nustatyta įstatymuose arba Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimuose.

2. Atliekant šią funkciją yra tenkinamas bent vienas iš Rekomendacijų 8.1–8.5 papunkčiuose nurodytų kriterijų:

- funkcijai atlikti yra skiriami valstybės biudžeto asignavimai;
- funkcijos atlikimas finansuojamas Europos Sąjungos ir (arba) kitų fondų lėšomis;
- funkcijos atlikimo sąnaudos yra dengiamos kitų valstybės valdomų įmonių vykdomų veiklų pajamomis;
- su funkcijos atlikimu susijusią kainodarą reglamentuoja įstatymai, Lietuvos Respublikos Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, o į nustatomą prekę ar paslaugos kainą pelno marža neišskaičiuojama arba ribojama taip, kad neleidžia padengti alternatyviųjų kaštų.

Funkcijos priskyrimas specialiesiems įpareigojimams, sprendžiant, ar funkcija atitinka bent vieną iš Rekomendacijų 8.1–8.5 papunkčiuose nurodytų kriterijų, galimas tik gavus rašytinį VKC suderinimą.

Uosto įstatymo 11 straipsnyje nurodytos pagrindinės Uosto direkcijos funkcijos, tarp jų ir statyti, naudoti ir plėtoti uosto infrastruktūrą. Uosto įstatymo 2 straipsnio 3 dalyje pateiktoje sąvokos „uosto infrastruktūra“ apibrėžtyje nenurodoma, kokiai tikslinei veiklai vykdyti yra skirta uosto infrastruktūra. Uosto įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje, įvardijančioje uosto paskirtį („[...] skirta laivams aptarnauti bei kitai su laivyba susijusiai komercinei ir ūkinei veiklai vykdyti“), taip pat neišskiriamos atskiros veiklos ir nėra tiesiogiai įvardijama laivų statybos ir remonto (kaip ir vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo) veikla. Atsižvelgiant į tai, kad už naudojimąsi uostu laivų valdytojai privalo mokėti uosto rinkliavas, o už išnuomotą žemę renkamas žemės nuomos mokestis, Uosto direkcijos funkcijos, nurodytos Uosto įstatymo 11 straipsnio 11 punkte, vykdymas yra laikomas komercine veikla. Kadangi Uosto įstatyme nėra specialiųjų nuostatų dėl laivų statybos ir remonto ir vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veiklai reikiamos infrastruktūros vystymo, sisteminis Uosto įstatymo nuostatų aiškinimas nulėmė, kad Uosto direkcijos veikla, kuria siekiama sudaryti sąlygas laivų statybos ir remonto veiklai, yra vertinama, o vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veikla būtų vertinama tais pačiais pagrindais kaip ir sąlygų krovos veiklai sudarymas, t. y. kaip komercinė veikla. VKC 2019 m. kovo 29 d. raštu Nr. S-056 informavo Susisiekimo ministeriją, kad funkcijos „sąlygų laivų remonto veiklai vykdyti sudarymas“ ir „sąlygų laivų statybos veiklai vykdyti sudarymas“ nėra laikomos specialiaisiais įpareigojimais ir nebus

įtraukiamos į valstybės valdomų įmonių specialiųjų įpareigojimų sąrašą, nes nėra paskirtos VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai vykdyti įstatymu ar Vyriausybės nutarimu.

Susitikimų su Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos (toliau – Ekonomikos ir inovacijų ministerija), VKC bei Uosto direkcijos atstovais metu konstatuota, kad laivų statybos ir remonto įmonės yra svarbios socialiniu ir valstybės saugumo aspektu: sukuria pridėtinę vertę investuodamos į privačią suprastruktūrą ar gamybos technologijas, yra didžiausios darbdavės Klaipėdos uoste (įdarbina apie 2000 darbuotojų, dar beveik tiek pat samdo rangos pagrindu), generuoja papildomas valdžios sektoriaus pajamas mokesčių į valstybės biudžetą pavidalu (gyventojų pajamų mokestis ir kt.), teikia paslaugas valstybiniam sektoriui (Karinių jūrų pajėgų laivynui), galimai teiktų paslaugas NATO laivynui, o siekiant sąlygų minėtųjų įmonių veiklai sudarymą pripažinti specialiuoju įpareigojimu, turi būti keičiamas teisinis reguliavimas.

Be to, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos posėdžio metu pristatytas poreikis ir tikslingumas sudaryti galimybes uosto teritorijoje vystyti veiklas, būtinas vėjo elektrinių Lietuvos jūrinėje teritorijoje statybai ir plėtrai, ir užtikrinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. birželio 22 d. nutarimo Nr. 697 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir (ar) Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje dalių, kuriose tikslinga organizuoti konkursą (konkursus) atsinaujinančius energijos išteklius naudojančių elektrinių plėtrai ir eksploatacijai, ir šių elektrinių įrengtųjų galių nustatymo“ įgyvendinimą. Dėl šios priežasties teikiamame Nutarimo projekte numatytas specialusis įpareigojimas *expressis verbis* taikomas ir vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos ir (ar) sandėliavimo veiklai. Įvertinus tai, kad ši veikla tik perspektyvinė, konkretūs skaičiavimai dėl tokios veiklos poveikio viešiesiems finansams nėra ir negali būti atliekami, remiamasi analogija su kita negamybine veikla Klaipėdos uoste – laivų statyba ir remonto veikla.

Uosto direkcijos veikla statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybai ir remontui bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai, surinkimui ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą tenkina Rekomendacijų 8.4 papunkčio reikalavimus, t. y. su šios funkcijos atlikimu susijusią kainodarą reglamentuoja įstatymai, Lietuvos Respublikos Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, o į nustatomą prekę ar paslaugos kainą pelno marža neįskaičiuojama arba ribojama taip, kad neleidžia padengti alternatyviųjų kaštų. Uosto rinkliavų dydžius reglamentuoja Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. kovo 5 d. nutarimas Nr. 245 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšių, jų maksimalių dydžių sąrašo ir taikymo principų aprašo patvirtinimo“ ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 3-246 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių patvirtinimo“, o uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2010 m. lapkričio 15 d. įsakymas Nr. 3-671 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo taisyklių patvirtinimo“. Šiais teisės aktais reglamentuojamos visos Uosto direkcijos pagrindinės veiklos pajamos, iš kurių 85 proc. sudaro pajamos iš uosto rinkliavų, 15 proc. – pajamos iš uosto žemės nuomos mokesčio. Remontuojami ir statomi laivai pagal uosto rinkliavas reglamentuojančius teisės aktus moka itin mažas uosto rinkliavas, o prie minimai veiklai skirtų krantinių, skirtingai nei krovos atveju, priimama gerokai mažiau laivų, nes laivų remontas ir statyba užtrunka daug ilgiau nei krova. Dėl šios priežasties Uosto direkcijos pajamų struktūra iš laivų statybos bei remonto veiklų yra priešinga – rinkliavos sudaro nereikšmingą pajamų dalį, todėl šiai veiklai skirta infrastruktūra, į kurią investuotas Uosto direkcijos nuosavas kapitalas, negeneruoja grąžos ir yra nuostolinga palyginti su alternatyvia, krovos veiklai skirta infrastruktūra. Analogiška situacija Klaipėdos uoste tikėtina ir dėl perspektyvinės veiklos – Klaipėdos uoste pradėjus vykdyti vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veiklą, nes prognozuojamas panašus kaip ir laivų statybos ir remonto įmonių priimamų laivų skaičius ir tokiu būdu generuojamos santykinai nedidelės pajamos Uosto direkcijai iš uosto rinkliavų. Dėl šios priežasties vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veiklai skirta infrastruktūra, į kurią bus investuotas Uosto direkcijos nuosavas kapitalas, negeneruos grąžos ir bus nuostolinga palyginti su alternatyvia, krovos veiklai skirta infrastruktūra.

Teisinio reguliavimo priemonių alternatyvų vertinimas

Susisiekimo ministerija kartu su Uosto direkcija atliko alternatyvių problemos sprendimo galimybių vertinimą ir išskyrė tris galimas alternatyvas:

I alternatyva: nekeisti esamo reguliavimo ir nesiimti jokių veiksmų (status quo išlaikymas).

Įgyvendinant šią alternatyvą nėra keičiami jokie teisės aktai.

Numatomas alternatyvos įgyvendinimo rezultatas: Uosto direkcijos veiksmai statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybai ir remontui bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai, surinkimui ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą ir toliau būtų laikoma komercine veikla. Dėl šios priežasties Uosto direkcija, vadovaudamasi galiojančiais teisės aktais, negalėtų priimti sprendimo investuoti į laivų statybos ir remonto veiklą vykdančių įmonių naudojamą infrastruktūrą Klaipėdos uoste, o infrastruktūrai nusidėvint ir esant avarinės būklės Uosto direkcija privalėtų priimti sprendimą uždrausti naudotis šia infrastruktūra. Negalėdamos naudotis reikiama Klaipėdos uosto infrastruktūra veiklai vykdyti, laivų statybos ir remonto įmonės privalėtų stabdyti veiklą ir svarstyti galimas alternatyvas – nutraukti uosto žemės nuomos sutartį arba keisti veiklos profilį (pvz., reorganizuotis iš laivų statybos ir remonto veiklą vykdančių įmonių į krovos ar keleivių aptarnavimo įmones). Atsižvelgiant į tai, kad krovos ar keleivius aptarnaujančios įmonės įprastai įdarbina mažiau darbuotojų nei gamybinę veiklą vykdančios bendrovės, tikėtina, kad būtų panaikinta iki 2000 darbo vietų, susijusių su uosto veikla. Laivų statybos ir remonto įmonėms nutraukus veiklą Klaipėdos uoste, būtų panaikintos sąlygos Karinių jūrų pajėgų laivynui ar NATO laivynui remontuoti laivus Klaipėdos uoste, būtų sukuriama neigiamas poveikis nacionalinio saugumo aspektu.

Be to, Uosto direkcijai nebūtų sudaromos prielaidos investuoti į įmonių, vykdydysiančių vėjo elektrinių komponentų gamybos ir (ar) sandėliavimo veiklą Klaipėdos uoste, infrastruktūrą, tai galimai turėtų neigiamą poveikį vėjo elektrinių Lietuvos jūrinėje teritorijoje statybai ir plėtrai.

II alternatyva – pakeisti specialiuosius teisės aktus, siekiant Uosto direkcijos investicijų į gamybinei veiklai reikalingą infrastruktūrą finansinio atsiperkamumo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytos 6 proc. nuosavo kapitalo kainos.

Įgyvendinant šią alternatyvą nebūtų priimamas naujas teisinis reguliavimas, kuriuo Uosto direkcijos veikla statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybai ir remontui bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai, surinkimui ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą būtų pripažįstama specialiuoju įpareigojimu, – visa Uosto direkcijos veikla įgyvendinant Uosto įstatymo 11 straipsnio 11 punkte nurodytą funkciją ir toliau būtų vertinama kaip komercinė veikla. Dėl šios priežasties Uosto direkcija, siekdama užtikrinti, kad investicijos į laivų statybos ir remonto veiklą atsipirktų (įgyvendinus investicinius projektus esant *status quo* situacijai, ROE būtų neigiamas (-2) ir kad būtų pasiekti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyti siektini pelningumo rodikliai, teiktų Susisiekimo ministerijai prašymą pakeisti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo taisyklės, tvirtinamas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu, ir didinti žemės nuomos mokestį laivų statybos ir remonto įmonėms (analogiškas sprendimas galėtų būti priimtas ir dėl įmonių, ateityje vykdydysiančių vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veiklas). Įvertinus šiuo metu pateiktų investicinių projektų vertes bei mokamą Klaipėdos uosto žemės nuomos mokestį, numatoma, kad žemės nuomos mokesčio dydis turėtų būtų didinamas apie 12 kartų.

Numatomas alternatyvos įgyvendinimo rezultatas: atsižvelgiant į tai, kad numatomas žemės nuomos mokesčio dydis atitiktų laivų statybą ir remontą vykdančių įmonių metinę apyvartą, tikėtina, kad įmonių veikla taptų nuostolinga ir šios įmonės priimtų sprendimą arba nutraukti veiklą Klaipėdos uoste, arba keisti veiklos profilį (pasekmės analogiškos nurodytosioms I alternatyvoje). Be to, manytina, kad itin didelis žemės nuomos mokestis galėtų būti atgrasantis veiksnys įmonėms plėtoti vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir (ar) sandėliavimo veiklas Klaipėdos uoste.

III alternatyva – kompleksinis teisės aktų keitimas, siekiant Uosto direkcijos veiklą statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai,

surinkimui ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą pripažinti specialiuoju įpareigojimu ir nustatyti siektiną nuosavo kapitalo kainą iš šios veiklos.

Įgyvendinant šią alternatyvą Uosto direkcijos veikla statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai, surinkimui ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą yra pripažįstama specialiuoju įpareigojimu (šiuo tikslu parengiamas ir priimamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas, įpareigojantis Uosto direkciją vykdyti minėtą veiklą) ir nustatoma, kad Uosto direkcijos nuosavo kapitalo, investuoto į žemę ir infrastruktūrą, naudojamą minėtosioms veikloms, vidutinė metinė kaina būtų ne mažesnė kaip 2 procentai. Įgyvendinant šią alternatyvą, priėmus minėtąjį Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą, būtų keičiami teisės aktai, nustatantys Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką, Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio ir (ar) laivų savininkų (valdytojų) mokamų uosto rinkliavų dydžius, kuriais būtų sudaromos sąlygos įgyvendinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės pavedimą dėl minėtosios siektinos vidutinės metinės kapitalo kainos.

Numatomas alternatyvos įgyvendinimo rezultatas: įvertinus laivų statybos ir remonto įmonių veiklos rodiklius (taip pat darant analogiškas prielaidas dėl įmonių, ateityje galimai vykdysiančių vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybą, surinkimą ir (ar) sandėliavimą Klaipėdos uoste), manytina, kad įmonės būtų pajėgios mokėti didesnę nei šiuo metu uosto žemės nuomos mokesťį, kuris leistų pasiekti Uosto direkcijos 2 procentų vidutinę metinę nuosavo kapitalo, investuoto į šiai veiklai naudojamą žemę ir infrastruktūrą, kainą, ir šių įmonių veikla išliktų pelninga. Įgyvendinus šią alternatyvą, būtų sudarytos prielaidos Uosto direkcijai priimti teigiamą sprendimą investuoti į laivų statybos ir remonto ir vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybą, surinkimui ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą, nes taip būtų vykdomas Lietuvos Respublikos Vyriausybės pavestas specialusis įpareigojimas, o į šiai veiklai naudojamą žemę ir infrastruktūrą investuoto Uosto direkcijos nuosavo kapitalo vidutinė metinė kaina neturėtų poveikio vertinant Uosto direkcijai nustatytus pelningumo rodiklius. Įgyvendinus investicinius projektus, tikėtinas minėtų įmonių veiklos apimtys didėjimas, didesnė metinė apyvarta, būtų išsaugomos esamos darbo vietos (ar galimai sukuriamos naujos), išsaugoma veiklos Klaipėdos uoste diversifikacija (ne vien krova ir keleivių aptarnavimas, bet ir inžinerinė, gamybinė pramonė), taip pat užtikrinami nacionalinio saugumo interesai, sudarant sąlygas teikti paslaugas Karinių jūrų pajėgų laivams bei NATO laivams, būtų sudaromos prielaidos vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos, surinkimo ir sandėliavimo veiklai.

Atsižvelgdama į nurodytą alternatyvų aprašymą bei numatomą neigiamą poveikį pirmosios ir antrosios alternatyvų atveju, Susisiekimo ministerija mano, kad yra tikslinga įgyvendinti trečiojoje alternatyvoje numatytas veiklas, ir teikia Nutarimo projektą.

Nutarimo projektas paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje, kur visuomenė ir suinteresuotos institucijos 5 darbo dienas nuo paskelbimo galėjo teikti pastabas ir pasiūlymus.

Nutarimo projektas buvo pateiktas išvadoms gauti Ekonomikos ir inovacijų ministerijai, Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai, Lietuvos Respublikos finansų ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, Uosto direkcijai, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijai, Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijai, VKC. Uosto direkcija, Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija, VKC Nutarimo projektą suderino be pastabų. Atsižvelgta į Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos pastabą, į dalį Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Ekonomikos ir inovacijų ministerijos pastabų, kitos Ekonomikos ir inovacijų ministerijos pastabos suderintos darbo tvarka. Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija informavo, kad Nutarimo projektas nėra norminio pobūdžio teisės aktas, todėl išvados neteiks. Lietuvos Respublikos finansų ministerija per nustatytą terminą pastabų nepateikė. Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos ir Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos pastabos įvertintos derinimo pažymoje.

Suinteresuotų institucijų išvados yra paskelbtos Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje, todėl papildomai nepridedamos.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (l. e. grupės vadovo pareigas Vidmantas Tamulis, tel. 239 3941, el. p.

vidmantas.tamulis@sumin.lt) vyriausioji patarėja Eglė Vyšniauskaitė, tel. 239 3888, el. p. egle.vysniauskaite@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos 2020 m. liepos 7 d. posėdžio protokolo kopija, 4 lapai.
3. Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos 2019 m. spalio 21 d. rašto Nr. 04-07 kopija, 2 lapai.
4. Derinimo pažyma, 3 lapai.

L. e. susisiekimo ministro pareigas

Jaroslav Narkevič

Eglė Vyšniauskaitė, tel. (8 5) 239388, el. p. egle.vysniauskaite@sumin.lt