



Susisiekimo ministerijai

2026-09-09 Nr. 16

J 2026-08-26 Nr. 2-3026

DĖL KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO INFRASTRUKTŪROS MOKESČIŲ TEISĖS AKTŲ PROJEKTŲ

Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija (toliau – Asociacija), atstovaudama narių interesams, susipažino su Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. kovo 5 d. nutarimo Nr. 245 „Dėl Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo įgyvendinimo“ pakeitimo“ projektu Nr. 26-11655 ir kartu pateiktais susijusių teisės aktų projektais.

Asociacija iš esmės pritaria siekiui sukurti aiškią, skaidrią, prognozuojamą ir ekonomiškai pagrįstą Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sistemą. Tačiau manome, kad siūlomas reguliavimas turi būti papildomai ir išsamiai įvertintas atsižvelgiant į jo poveikį Klaipėdos uosto konkurencingumui ir uosto įmonių veiklai.

I. Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principų aprašo projekto (Principų aprašas)

1. Nediskriminavimo principo taikymas (4 punktas).

Uosto mokesčių sistemoje deklaruojamas nediskriminavimo principas (4 punktas) turėtų būti nuosekliai taikomas. Pasiūlymai dėl jo nuoseklaus taikymo pateikiami kartu su kitais pasiūlymais dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašo projekto.

2. Konkurencinės rinkos ribų apibrėžimas (11 punktas):

Principų aprašo 11 punkte numatyta, kad uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiai nustatomi atsižvelgiant į uosto konkurencingumo išsaugojimą tarptautinėje rinkoje. „Tarptautinės rinkos“ sąvoka yra pernelyg plati ir neatspindi realios rinkos konjunktūros, nes Klaipėdos uostas tiesiogiai konkuruoja su kaimyniniais rytinės Baltijos jūros pakrantės uostais (Rygos, Liepojos, Ventspilio, Talino, Gdansk, Gdynė).

Siūlymas: Patikslinti 11 punktą, įrašant: „...*atsižvelgiant į uosto konkurencingumo išsaugojimą rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų rinkoje*...“

II. Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių sąrašo.

Numatytas laivo mokesčio ir krantinės mokesčio sujungimas į laivo mokestį bei tonažo mokesčio ir keleivio mokesčio pavadinimas krovinio ir keleivio mokesčiu.

Susidaro įspūdis, kad siekiama dirbtinio mokesčių pavadinimų skaičiaus sumažinimo, neatsižvelgiant į mokesčių apskaičiavimo ypatumus.

Siūlymas: sąraše numatyti laivo, krantinės, krovinio, keleivio, atliekų tvarkymo ir locmano mokesčius.

III. Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašo projekto (Aprašas)

1. Esminė matematinė-metodinė klaida mokesčio apskaičiavimo formulėje (11 ir 12 punktai)

Aprašo 12 punkte indeksavimo koeficientas K apskaičiuojamas kaip trijų indeksų santykių svertinė suma. Jei rodikliai paaugtę 10 %, koeficientas K taptų lygus ~1,10. Tačiau Aprašo 11 punkte teigiama: „*Konkretus laivo bei krovinio ir keleivio mokesčio dydis yra apskaičiuojamas prie mokesčio dydžio pridėnant atitinkamo dydžio ir indeksavimo koeficiento sandaugą*“ ($M_{naujas} = M_{senas} + M_{senas} \times K$). Pridėjus sandaugą su $K = 1,10$, naujas mokestis padidėtų iki **210 %** buvusio mokesčio dydžio (t. y. išaugtų daugiau nei dvigubai), vietoj planuoto 10 % koregavimo.

Siūlymas: nurodyti formulę $M_{naujas} = M_{senas} \times K$.

2. Teisės akto projekto klaidos ir netikslumai išnašose (13.3 punktas)

Aprašo 13.3 papunktyje nurodomas rodiklis „*paslaugų kainų indeksas*“, tačiau šio punkto išnašoje Nr. 3 pateikiamas aprašymas, susijęs su bruto darbo užmokesčiu (VDU). Tai rodo netikslumus rengiant projektą.

3. Rodiklių ir jų svorių (50 / 30 / 20) pagrįstumo trūkumas

Visiškai neaišku ir nepagrįsta, kokiais ekonominiais skaičiavimais remiantis parinkti būtent šie rodikliai ir jų svoriai (Statybos sąnaudos – 0,5, VDU – 0,3, Paslaugų kainų indeksas – 0,2). Šie rodikliai neatspindi faktinės AB Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (KVJUD) sąnaudų struktūros, nes statybos sąnaudos yra investiciniai/kapitaliniai kaštai, o ne kasdieniai uosto eksploatacijos ir priežiūros kaštai.

Siūlymas: vadovautis komercinėje praktikoje plačiai naudojamu paslaugų kainų indeksu.

4. 15–20 % tarifo didinimo pagrindimo trūkumas ir atskaitos bazė (2022–2025 m.)

Lydraštyje teigiama, kad perėjimo laikotarpiu nuo 2027 m. mokesčiai didės apie 15–20 %, o 2027 m. tarifų bazei imamas 2022–2025 m. periodas. Tačiau pateiktuose dokumentuose nėra pateikta jokių skaičiavimų ar modeliavimo, kaip buvo gautas šis 15–20 % dydis.

Kadangi 2022–2025 m. pasižymėjo neįprastai aukšta infliacija ir statybų kaštų šuoliu, toks indeksavimas drastiškai išpūs tarifus. Be to, neturint apsaugos mechanizmų, mokesčiai gali nebevaldomai augti po 15–20 % ir kiekvienais vėlesniais metais.

Siūlymai:

4.1. Papildyti Aprašo 8 punktą reikalavimu, kad tvirtinant tarifus būtų vertinami ir uosto naudotojų pasiūlymai bei atitiktis Principų aprašui.

4.2. pirmojo 2022–2025 metų ekonominių rodiklių pokyčiais grindžiamo infrastruktūros mokesčio indeksavimo mechanizmą taikyti taip, kad būtų išvengta staigaus ir neproporcingo mokestinės naštos padidėjimo, šiuo tikslu apsvarstant laipsnišką indeksavimo taikymą arba maksimalios metinės mokesčio didėjimo ribos nustatymą (pvz. 3%).

5. „Konkurencingumo“ sąvokos neapibrėžtumas ir vertinimo kriterijai (9 ir 16 punktai)

Aprašas numato galimybę mažinti tarifą arba netaikyti pilno indeksavimo, kai to reikia uosto ar atskiro segmento konkurencingumui išlaikyti. Tačiau teisės akte nėra apibrėžta, kas laikoma konkurencingumu, kokių rodiklių pagrindu jis bus matuojamas ir skaičiuojamas. Tai sudaro sąlygas subjektyviam ir neskaidriam taisyklių taikymui. Projekte (16 p.) taip pat įtvirtintas atskiras konkurencingumo principas, pagal kurį ekonominių rodiklių pokyčiais grindžiamas mokesčio dydžio pokytis gali būti mažinamas, kai tai pagrįsta poreikiu išlaikyti uosto arba atskirų jo veiklos segmentų konkurencingumą.

Palaikydama Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos pasiūlymus, Asociacija siūlo šį mechanizmą sustiprinti ir nustatyti, kad prieš tvirtinant naujus infrastruktūros mokesčio tarifus būtų privalomai įvertintas jų poveikis tarptautinei konkurencijai jautriems uosto veiklos segmentams. Esamas konkreitiems uosto veiklos segmentams taikomas lengvatas panaikinti ar reikšmingai keisti tik atlikus jų ekonominio pagrįstumo, poveikio konkurencingumui ir galimo fiskalinio efekto vertinimą bei objektyviai pagrindus, kad tokio pakeitimo nauda yra proporcinga jo sukuriamam neigiamam ekonominiam poveikiui.

6. Bendrosios talpos (BT) „lubų“ nustatymas

Apraše kruiziniais laivams įvedamos 50 000 BT „lubos“ (24.3 p.), o konteineriniams laivams – 60 000 BT „lubos“ (24.4 p.), nuo kurių viršaus mokestis nebeskaiciuojamas. Nėra aišku, kokie objektyvūs kriterijai sąlygojo tokį ribojimą tik šiems dviem laivų tipams, o visiems kitiems krovininiams laivams (pvz., sausakrūviams, tanklaiviams, Ro-Ro) mokestis skaičiuojamas nuo pilnos BT.

7. Nelygiavertės lengvatinės sąlygos linijiniams ir nereguliariųjų reisų laivams (42 ir 43 punktai)

Nors deklaruojama, kad mokesčiai grindžiami uosto infrastruktūros naudojimo efektyvumu, linijiniams laivams nuolaidos pradedamos taikyti nuo 9-ojo įplaukimo (25 %) ir nuo 28-ojo (50 %)

(42 p.), o nereguliarių reisų ar vienos rūšies krovinius vežantiems laivams – tik nuo 14-ojo (10 %) ir 29-ojo (20 %) (43 p.). Jei du vienodo tipo laivai per metus atlieka identišką įplaukimų skaičių ir vienodai naudoja uosto infrastruktūrą, lengvatų dydžio diferencijavimas vien dėl laivo statuso (linijinis ar nereguliarus) yra diskriminacinis.

8. Krovinio mokesčio nuolaidų skaičiavimas

Skirtingiems kroviniams yra suformuota skirtinga nuolaidų sistema. Toks krovinio mokesčio apskaičiavimo metodų diferencijavimas ir skirtinga nuolaidų sistema gali sąlygoti rinkos iškreipimą. Tokiu būdu, šis principas gali neatitikti objektyvių, proporcingumo ir nediskriminacinių kriterijų.

Siūlymas dėl 44.4 papunkčio: Suvienodinti ir išplėsti 100 % *transshipment* nuolaidą visiems krovinių tipams:

*„44.4. laivui, vykdančiam **krovinių** perkrovimo veiklą, t. y. kai **kroviniai**, atgabenti į uostą laivu, yra saugomi ir (ar) pakraunami į kitą laivą, neatliekant jokių kitų darbų, ir išgabenami arba planuojami išgabenami kitu laivu (angl. transshipment), – 100 procentų.“*

Pagarbiai

Vykdomasis direktorius

Robertas Valantiejus