

Dėl išvadų teisės aktų projektams pateikimo

AB „KN Energies“, susipažinusi su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos pateiktu išvadoms gauti 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 (toliau – Nutarimo projektas) ir informacijai pateiktu rengiamu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ projektu (toliau – Įsakymo projektas), teikia toliau nurodytas išvadas:

Eil. Nr.	Teisės akto projekto nuostatos	Pastabos ir išvados	Pasiūlymai
1.	Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžių nustatymo principų aprašo (toliau – Aprašas) 6 p.: „Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiai nustatomi vadovaujantis skaidrumo ir viešumo principais, užtikrinant viešą informacijos apie uosto infrastruktūros mokesčio sudedamąsias dalis, jų dydžius, taikomas išimtis ir nuolaidas bei jų taikymo sąlygas	Projekte numatytas tik informavimo mechanizmas, bet ne konsultavimasis su uosto naudotojais – tai nesuderinama su 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352 (toliau – Reglamentas) 15 str. 1 d. nustatytu principu, kad mokesčių politikos klausimais būtų iš anksto konsultuojamasi su uosto naudotojais. Matome poreikį įtvirtinti prievolę, kad uosto infrastruktūros mokesčio dydis būtų nustatomas ir (ar) keičiamas tik po to, kai viešai pristatoma ir su uosto naudotojais konsultuojamasi dėl uosto valdytojo ilgalaikės	Aprašo 6 p. išdėstyti taip: „6. Uosto infrastruktūros mokesčio sudedamųjų dalių dydžiai nustatomi vadovaujantis skaidrumo ir viešumo principais, užtikrinant viešą informacijos apie uosto infrastruktūros mokesčio sudedamąsias dalis, jų dydžius, taikomas išimtis ir nuolaidas bei jų taikymo sąlygas prieinamumą ir išankstinį mokesčių pakeitimų suderinimą su uosto naudotojais ne vėliau kaip prieš 6 mėnesius iki jų taikymo

	prieinamumą ir uosto naudotojų informavimą apie mokesčio sudedamųjų dalių dydžių ar jų struktūros pakeitimus ne vėliau kaip prieš 3 mėnesius iki jų taikymo pradžios“.	investicijų programos, pateikiami detalūs skaičiavimai, pagrindžiantys faktines uosto valdytojo sąnaudas ir reikiamų pajamų poreikį. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 3 str. 3 d., Aprašo 6 p. vietoje 3 mėnesių termino turėtų būti nustatytas 6 mėnesių terminas.	pradžios. Uosto infrastruktūros mokesčio dydžiai perskaičiuojami, tik prieš tai atlikus ekonominį ir konkurencinį poveikio vertinimą, atsižvelgiant į uosto valdytojo ilgalaikių investicijų programas, pateiktus detalius skaičiavimus, pagrindžiančius uosto valdytojo faktiškai patiriamus kaštus ir reikiamų pajamų poreikį“.
2.	Aprašo 14 p.: „14. Nustatant laivo mokesčio bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžius taikomas ekonominio pagrįstumo principas – šių mokesčių dydžiai grindžiami ekonominių rodiklių pokyčiais, siekiant užtikrinti ilgalaikį uosto infrastruktūros finansavimo tvarumą“.	Projekte nėra nurodyta, kokie ekonominiai rodikliai būtų laikomi reikšmingais, kaip jie būtų vertinami ir kokią įtaką turėtų mokesčių dydžių nustatymui. Siūlome papildyti projektą nuostata, kad ekonominių rodiklių vertinimas būtų grindžiamas iš anksto nustatyta ir viešai skelbiama metodika, numatančia aiškių vertinamų rodiklių sąrašą.	Aprašo 14 p. išdėstyti taip: „14. Nustatant laivo mokesčio bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžius taikomas ekonominio pagrįstumo principas. Vertinami ekonominiai rodikliai turi būti objektyvūs, viešai prieinami ir susiję su uosto veikla, infrastruktūros išlaikymo sąnaudomis, investicijomis, krovinių srautų pokyčiais ir konkurencine aplinka“.
3.	Aprašo 16 p.: „Nustatant laivo mokesčio bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžius taikomas uosto konkurencingumo principas – ekonominių rodiklių pokyčiais grindžiamas mokesčio dydžio pokytis mažinamas, kai tai pagrįsta poreikiu išlaikyti uosto ar atskirų jo veiklos segmentų konkurencingumą“.	Projekte nėra nustatyta, pagal kokius rodiklius ir kriterijus būtų vertinamas konkurencingumo poveikis. Siūlome nustatyti, kad prieš priimant sprendimus dėl infrastruktūros mokesčių didinimo būtų atliekamas poveikio vertinimas.	Aprašo 16 p. išdėstyti taip: „16. Nustatant laivo mokesčio bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžius taikomas uosto konkurencingumo principas – ekonominių rodiklių pokyčiais grindžiamas mokesčio dydžio pokytis mažinamas, kai tai pagrįsta poreikiu išlaikyti uosto ar atskirų jo veiklos segmentų konkurencingumą. Sprendimai dėl mokesčio dydžio pokyčio turi būti

			pagrįsti konkurencingumo vertinimu, apimančiu poveikį krovinių srautams, laivybos linijų patrauklumui ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencinei padėčiai.“
4.	Įsakymo 11 p.: „Konkretus laivo bei krovinio ir keleivio mokesčio dydis yra apskaičiuojamas prie mokesčio dydžio pridedant atitinkamo dydžio ir indeksavimo koeficiento sandaugą“.	Atsižvelgiant į Įsakymo 12 p. pateiktą indeksavimo koeficiento apskaičiavimo formulę, mokestis neproporcingai padidėtų.	Įsakymo 11 p. išdėstyti taip: „11. Konkretus laivo bei krovinio ir keleivio mokesčio dydis yra apskaičiuojamas atitinkamą dydį padauginant iš indeksavimo koeficiento“.
5.	Įsakymo 16 p.: „Atliekų tvarkymo mokesčio ir locmano mokesčio dydžių pokytis apskaičiuojamas įvertinus uosto valdytojo patiriamas tiesiogines išlaidas šioms paslaugoms teikti ir nustatant tokius mokesčio dydžius, kad konkrečios mokesčio dalies surenkama suma padengtų atitinkamai paslaugai teikti patiriamas tiesiogines išlaidas.“	Projekte numatyta, kad locmano mokesčio dydis nustatomas pagal uosto valdytojo faktiškai patiriamas tiesiogines locmano paslaugos teikimo išlaidas. Tačiau nėra pakankamai aiškiai apibrėžta, kokios išlaidos gali būti pripažįstamos tiesioginėmis ir būtinomis locmano paslaugos sąnaudomis, kaip bus vertinamas jų efektyvumas ir kokie ribojimai bus taikomi jų metiniam augimui. Vien aplinkybė, kad uosto valdytojas faktiškai patyrė tam tikras išlaidas, savaime nepatvirtina, kad jos buvo būtinos, ekonomiškai pagrįstos ir patirtos efektyviai. Sąnaudomis grindžiamas mokesčio nustatymas be aiškių sąnaudų tinkamumo kriterijų, kontrolės mechanizmo ir metinio pokyčio ribų sudarytų galimybę visas išaugusias išlaidas	

		automatiškai perkelti uosto naudotojams. Tai neužtikrintų paskatų efektyviai valdyti locmano paslaugos sąnaudas ir mažintų mokesčio dydžio prognozuojamumą. Todėl siūlome aiškiai nustatyti ir viešai paskelbti: 1. kokios išlaidų kategorijos gali būti priskiriamos tiesioginėms locmano paslaugos sąnaudoms; 2. pagal kokius kriterijus vertinamas šių išlaidų būtinumas, pagrįstumas ir ekonominis efektyvumas; 3. kokia informacija ir detalumo lygiu turi būti viešinama pagrindžiant nustatomą locmano mokesčio dydį; 4. ar locmano mokesčio metiniam augimui bus taikoma maksimali riba ir kokiomis išimtinėmis aplinkybėmis ji galėtų būti viršijama; 5. kaip bus atliekama nepriklausoma pateiktų sąnaudų kontrolė ir patikra. Papildomai pažymėtina, kad uosto valdytojo locmaniniai kateriai naudojami ne tik locmanams transportuoti, bet ir kitoms, įskaitant komercines keleivių bei krovinių vežimo, paslaugoms teikti. Projekte nenustatyta, kaip tokiu atveju bus atskiriamos locmano paslaugai ir kitai komercinei veiklai tenkančios katerių įsigijimo, nusidėvėjimo,	
--	--	--	--

		eksploatavimo, kuro, įgulų darbo, remonto bei administravimo sąnaudos. Prašome nustatyti skaidrią bendrųjų sąnaudų paskirstymo metodiką, pagrįstą objektyviais sąnaudų veiksniais, pavyzdžiui, katerių darbo valandomis, reisų skaičiumi, nuplautu atstumu ar faktinėmis kuro sąnaudomis. Locmano mokesčiu neturėtų būti finansuojamos su komercinių paslaugų teikimu susijusios sąnaudos. Taip pat turi būti paaiškinta, kaip apskaitomos iš komercinio katerių naudojimo gaunamos pajamos ir ar jomis mažinama locmano paslaugai priskiriama sąnaudų dalis. Nenustačius aiškaus sąnaudų ir pajamų atskyrimo mechanizmo, kyla rizika, kad locmano mokesčio mokėtojai netiesiogiai finansuos uosto valdytojo vykdomą komercinę veiklą. Tai neatitiktų sąnaudų pagrįstumo, skaidrumo, proporcingumo ir sąžiningos konkurencijos principų.	
6.	Išbraukiami Įsakymo 17-19 p.: ~~17. Apskaičiuojant krantinės mokestį taikomos šios sąlygos:~~ ~~18. Pasibaigus krovos operacijoms arba jas nutraukus ir neatnaujinus, už laivo stovėjimą pirmąsias 4 valandas krantinės mokestis nemokamas. Jeigu laivas po krovos operacijos stovi ilgiau kaip 4 valandas dėl~~	Nutarimo projekto 2.2.1 papunktyje nurodyta, kad naujas laivo mokestis nustatomas atsižvelgiant į ankstesnius laivo ir krantinės mokesčius, tačiau projekte išbraukiamos krantinės mokesčio apskaičiavimo nuostatos, įskaitant stovėjimo laiką, tačiau nepaaiškinama: Ar jo dalis priklausys nuo stovėjimo trukmės.	Palikti Įsakyme neišbrauktą tokią nuostatą (atitinkamai „krantinės“ mokestį pakeitus „laivo“ mokesčiu): „Apskaičiuojant laivo mokestį taikomos šios sąlygos: Pasibaigus krovos operacijoms arba jas nutraukus ir neatnaujinus, už laivo

	priežasčių, už kurias atsakingas laivo valdytojas, mokamas krantinės mokestis, taikomas laivams, nevykdantiems krovos operacijų. 19. ~~Laivų, plaukiojančių tik Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse ir (ar) Lietuvos Respublikos jūros rajone, (išskyrus vilkikus, plaukiojančius už uosto akvatorijos ribų) krantinės mokestis skaičiuojamas už faktiškai prie krantinės stovėtą laiką (valandas perskaičiuojant į paras, laivo faktiškai stovėtų valandų skaičių einamąjį mėnesį sumuojant ir dalijant iš 24):~~	Kaip bus vertinama ilgiau stovintys laivai ir nuolat prišvartuotas SGD laivas-saugykla. Analogiška problema kyla sujungiant tonažo mokestį ir krovinio ir keleivio mokestį. Reikalinga konkreti perskaičiavimo metodika ir skaitinis pavyzdys kiekvienam pagrindiniam laivų segmentui.	stovėjimą pirmąsias 4 valandas laivo mokestis nemokamas. Jeigu laivas po krovos operacijos stovi ilgiau kaip 4 valandas dėl priežasčių, už kurias atsakingas laivo valdytojas, mokamas laivo mokestis, taikomas laivams, nevykdantiems krovos operacijų. Laivų, plaukiojančių tik Lietuvos Respublikos vidaus vandenyse ir (ar) Lietuvos Respublikos jūros rajone, (išskyrus vilkikus, plaukiojančius už uosto akvatorijos ribų) laivo mokestis skaičiuojamas už faktiškai prie krantinės stovėtą laiką (valandas perskaičiuojant į paras, laivo faktiškai stovėtų valandų skaičių einamąjį mėnesį sumuojant ir dalijant iš 24).
7.	Išbraukiamas Įsakymo 27 p.: 27. Jeigu dėl blogų oro sąlygų laivo išplaukimas atidedamas uosto kapitono sprendimu, laivas atleidžiamas nuo krantinės mokesčio už tolesnį laivo stovėjimo laiką, kol laivui uosto kapitono sprendimu bus leista išplaukti.	Siūlome neišbraukti Įsakymo 27 punkto arba numatyti jam lygiavertį atleidimo nuo laivo mokesčio mechanizmą. Pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą, jeigu dėl blogų oro sąlygų laivo išplaukimas atidedamas uosto kapitono sprendimu, laivas atleidžiamas nuo krantinės mokesčio už tolesnį stovėjimo laiką, kol jam leidžiama išplaukti. Ši nuostata pagrįstai užtikrina, kad laivo savininkui nebūtų taikomas papildomas	Palikti Įsakyme neišbrauktą tokią nuostatą (atitinkamai „krantinės“ mokestį pakeitus „laivo“ mokesčiu): „Jeigu dėl blogų oro sąlygų laivo išplaukimas atidedamas uosto kapitono sprendimu, laivas atleidžiamas nuo laivo mokesčio už tolesnį laivo stovėjimo laiką, kol laivui uosto kapitono sprendimu bus leista išplaukti“.

		mokestis už priverstinį stovėjimą, kurio trukmės jis negali kontroliuoti. Nuo 2027 m. krantinės mokestį numatoma įtraukti į laivo mokestį, tačiau kartu išbraukiama išimtis, taikoma dėl blogų oro sąlygų ir uosto kapitono sprendimo priverstinai pratęstam laivo stovėjimui. Jeigu naujasis laivo mokestis apims nuo stovėjimo trukmės priklausančią krantinės infrastruktūros naudojimo dalį, viso mokesčio taikymas už laikotarpį, kuriuo laivui privalomu uosto kapitono sprendimu neleidžiama išplaukti, būtų neproporcingas. Tokiu atveju papildomos laivo stovėjimo sąnaudos atsirastų ne dėl laivo savininko ar valdytojo veiksmų, komercinio sprendimo ar neefektyvaus operacijos vykdymo, o dėl nuo jo nepriklausančių meteorologinių aplinkybių ir privalomo kompetentingos institucijos sprendimo. Šios rizikos perkėlimas vien laivo savininkui didintų neprognozuojamas įplaukimo į Klaipėdos uostą sąnaudas ir galėtų neigiamai veikti uosto konkurencingumą. Siūlome grąžinti iš Įsakymo pašalintą nuostatą ir nustatyti, kad laivo mokestis už priverstinį stovėjimo laiką nuo uosto kapitono sprendimo neleisti laivui išplaukti iki leidimo išplaukti suteikimo nebūtų skaičiuojamas arba būtų atitinkamai sumažinamas.	
--	--	---	--

8.	Išbraukiamas Įsakymo 34 p.: ~~34. Laivo mokesčio nuolaidos dydis laivui, kuris dėl nepakankamo maksimalaus uosto akvatorijos gylio negali įplaukti į uostą arba išplaukti iš jo pakrautas, apskaičiuojamas pagal formulę $T - T(m) / T \times 100$ procentų, kur T – maksimali laivo grimzlė iki vasaros vaterlinijos, $T(m)$ – maksimali leistina uoste laivo grimzlė.~~	Siūlome neišbraukti Įsakymo 34 punkto arba numatyti jam lygiavertį laivo mokesčio sumažinimo mechanizmą. Šios nuostatos panaikinimas mažintų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą ir patrauklumą didesnės grimzlės laivams. Dėl nepakankamo maksimalaus uosto akvatorijos gylio tam tikri laivai negali įplaukti į uostą arba išplaukti iš jo visiškai pakrauti, todėl laivo savininkas negali pilnai išnaudoti viso laivo krovumo ir negauna ekonominės naudos, kurią gautų uoste, neturinčiame analogiškų infrastruktūros apribojimų. Nepaisant to, panaikinus šiuo metu taikomą nuolaidą, tokiam laivui būtų taikomas visas laivo mokestis. Laivo nepilno pakrovimo priežastis šiuo atveju yra ne laivo savininko komercinis pasirinkimas, o objektyvus uosto infrastruktūros apribojimas. Todėl viso laivo mokesčio taikymas neatspindėtų faktinio infrastruktūros panaudojimo masto ir neatitiktų Nutarimo projektu įtvirtinamų objektyvumo bei proporcingumo principų. Be to, Aprašo 11.6 papunktyje techniniai infrastruktūros apribojimai tiesiogiai įvardijami kaip vienas iš kriterijų, į kuriuos turi būti atsižvelgiama nustatant mokesčio dydžius, nuolaidas ir išimtis.	Palikti nuostatą Įsakyme nepakeistą.

		Panaikinus nuolaidą, didesnės grmzlės laivų aptarnavimo Klaipėdos uoste ekonominės sąlygos pablogėtų, o krovinių siuntėjai ir laivų valdytojai galėtų rinktis kitus regiono uostus, kuriuose laivai gali būti pakraunami visiškai arba taikomi infrastruktūros apribojimus kompensuojantys tarifai. Tai galėtų neigiamai paveikti ne tik atskirų uosto naudotojų sąnaudas, bet ir Klaipėdos uosto krovinių srautus bei pajamas.	
9.	Išbraukiamas Įsakymo 35 p.: ~~35. Krantinės mokestis, atsižvelgiant į laivo švartavimo būdą, mažinamas:~~ ~~35.1. laivą švartuojant prie kito laivo korpuso arba laivagaliu prie krantinės – 50 procentų~~	Siūlome neišbraukti Įsakymo 35 punkto arba numatyti jam lygiavertį laivo mokesčio sumažinimo mechanizmą. Pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą, krantinės mokestis mažinamas 50 procentų, kai laivas švartuojamas prie kito laivo korpuso arba laivagaliu prie krantinės. Ši lengvata pagrįsta tuo, kad tokiais atvejais laivas krantinės infrastruktūra naudojasi mažesne apimtimi arba tiesiogiai ja nesinaudoja. Nuo 2027 m. krantinės mokestį numatoma įtraukti į laivo mokestį, tačiau kartu išbraukiama pagal faktinį švartavimo būdą taikoma nuolaida. Projekte nenumatyta lygiaverčio mechanizmo, kuris užtikrintų, kad laivui, tiesiogiai nesinaudojančiam krantine arba ja besinaudojančiam tik ribota apimtimi, nebūtų priskiriama visa į naują laivo mokestį įtraukta krantinės infrastruktūros sąnaudų dalis.	Palikti Įsakyme neišbrauktą tokią nuostatą (atitinkamai „krantinės“ mokestį pakeitus „laivo“ mokesčiu): „Laivo mokestis, atsižvelgiant į laivo švartavimo būdą, mažinamas: - laivą švartuojant prie kito laivo korpuso arba laivagaliu prie krantinės – 50 procentų“

		Viso laivo mokesčio taikymas nepriklausomai nuo faktinio švartavimo būdo neatspindėtų realaus infrastruktūros naudojimo pobūdžio ir masto. Tai neatitiktų Nutarimo projektu įtvirtinamų objektyvumo ir proporcingumo principų, pagal kuriuos mokesčio dydis turi būti siejamas su konkreto laivo faktiniu infrastruktūros naudojimu. Tokiu atveju, jeigu krantinės mokesčio dalis įtraukiama į visiems laivams taikomą laivo mokestį, siūlome išlaikyti diferencijuotą nuolaidą tais atvejais, kai dėl švartavimo būdo laivas krantinės infrastruktūra naudojasi mažesne apimtimi arba tiesiogiai ja nesinaudoja.	
10.		Aiškinamajame rašte teigiama, kad infrastruktūros mokestis galėtų didėti apie 15-20%, bet kartu nurodoma, kad numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas.	Turėtų būti parodytas visas mokestis skirtingiems laivams pagal šiuo metu taikomą metodiką ir pagal planuojama taikyti metodiką nuo 2027 metų, įskaitant visas lengvatas.
11.		Projektuose nėra aiškiai aptarta kaip nauja metodika bus taikoma nuolat uoste esančiai plaukiojančiajam SGD laivui-saugyklai.	
12.		Projekte trūksta atsakymų, kas būtų daroma, jeigu: • ekonominiai rodikliai mažėtų; • vieni rodikliai didėtų, o kiti mažėtų; • apskaičiuotas koeficientas būtų neigiamas;	

		• uosto valdytojas pasiūlytų nulį arba neigiamą koeficientą; • būtų siūlomi skirtingi koeficientai atskiriems segmentams.	
--	--	--	--

Korporatyvinio valdymo direktorė

Jurgita Šilinskaitė-Vensloviene

Jonas Mažonis, j.mazonis@kn.lt