

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO NR. 26-11655

Klaipėda
2026-08-28

I. BENDROJI POZICIJA IR DISKRIMINACINIS POVEIKIS

1. Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija (toliau – **Asociacija**), atstovaudama Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Lietuvoje veikiančių laivų statybos ir remonto įmonių 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.

2. 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 laivų statybos ir remonto sektoriui.

3. Projekto rengėjai nurodo, kad nuo 2027 m. sausio 1 d., pritaikius 2022–2025 metų ekonominių rodiklių pokyčius, uosto infrastruktūros mokesčių dydžiai preliminariai gali padidėti apie **15–20 proc.**

3.1. Kartu su Nutarimo projektu pateiktame Susisieikimo ministro įsakymo projekte numatoma panaikinti šiuo metu galiojančią nuostatą, pagal kurią **laivo mokestis 60 proc. mažinamas laivui, plaukiančiam į laivų remonto įmonę arba iš jos, ir laivui, plaukiančiam į bandomąjį plaukimą (sea trials).**

3.2. Taigi laivų statybos ir remonto sektoriui vienu metu gali atsirasti **du neigiami ekonominiai veiksniai – bendras infrastruktūros mokesčių padidėjimas ir šiuo metu galiojančios 60 proc. lengvatos panaikinimas. Asociacijos vertinimu, toks kumuliacinis poveikis nėra pakankamai ekonomiškai pagrįstas ir gali neproporcingai pabloginti vieno iš tarptautinei konkurencijai jautriausių Klaipėdos uosto veiklos segmentų konkurencingumą.**

3.3. Be to, toks reguliavimo pakeitimas laivų statybos ir remonto sektoriui sukeltų **staigų ir de facto diskriminacinį neigiamą ekonominį poveikį, palyginti su kitais uosto naudotojais.** Nors bendras infrastruktūros mokesčių indeksavimas būtų taikomas visiems uosto naudotojams, būtent laivų statybos ir remonto sektoriui kartu būtų panaikinta ir šiuo metu galiojanti 60 proc. laivo mokesčio lengvata. Todėl šio sektoriaus faktinis mokestinės naštos padidėjimas būtų nepalyginamai didesnis nei kitų uosto naudotojų, nors objektyviai remontuojami ir statomi laivai savo ekonomine paskirtimi bei infrastruktūros naudojimo pobūdžiu nuo komercinę laivybos veiklą vykdančių laivų skiriasi. Nesant aiškaus tokio skirtingo poveikio ekonominio pagrindimo, toks reguliavimas keltų **nediskriminavimo, proporcingumo ir vienodų konkurencinių sąlygų užtikrinimo** klausimų.

3.4. Pažymėtina, kad siūloma reforma **nereiškia bendro šiuo metu galiojančių infrastruktūros mokesčio lengvatų atsisakymo.** Priešingai, Susisieikimo ministro įsakymo projekte išsaugomos **specialios lengvatos atskiroms uosto naudotojų ir veiklos kategorijoms**, be kita ko, linijiniams laivams, nuolat vienos rūšies krovinius vežantiems ir nereguliariųjų reisų laivams, konteinerių perkrovimo (*transshipment*) veiklą vykdančiams laivams bei laivams su suskystintų gamtinių dujų varikliais.

3.5. Tuo pačiu projektu siūloma panaikinti būtent šiuo metu galiojantį 60 proc. laivo mokesčio sumažinimą laivams, plaukiantiems į laivų remonto įmonę arba iš jos, ir laivams, plaukiantiems į bandomąjį plaukimą (*sea trials*). Taigi **siūlomas reguliavimas nėra neutralus visų uosto veiklos segmentų atžvilgiu – jis selektyviai pablogina būtent laivų statybos ir remonto sektoriaus mokestinę padėtį, nors kitiems atskiroms uosto veiklos segmentams taikomos specialios lengvatos iš esmės išsaugomos.**

3.6. Toks selektyvus skirtingas reguliavimo poveikis, nesant aiškaus ir objektyvaus ekonominio pagrindimo, sunkiai dera su paties Principų aprašo projekto nuostatomis. Aprašo 5 punkte nustatyta, kad infrastruktūros mokesčio sudedamosios dalys ir jų dydžiai turi būti nustatomi užtikrinant

sąžiningos konkurencijos sąlygas tarp uosto naudotojų, skirtingų laivų tipų ir uoste vykdomų veiklos rūšių, o Aprašo 16 punkte tiesiogiai įtvirtintas uosto konkurencingumo principas, pagal kurį mokesčio dydžio pokytis turi būti mažinamas, kai tai pagrįsta poreikiu išlaikyti uosto ar atskirų jo veiklos segmentų konkurencingumą. Todėl Asociacijos vertinimu, būtent tarptautinei konkurencijai itin jautriam laivų statybos ir remonto sektoriui taikomos lengvatos panaikinimas, tuo pat metu išsaugant specialias lengvatas kitiems segmentams, reikalauja atskiros, konkrečiais ekonominiais duomenimis pagrįsto paaiškinimo.

II. 60 PROC. LAIVO MOKESČIO LENGVATŲ IŠSAUGOJIMAS

4. Asociacija siūlo naujoje uosto infrastruktūros mokesčio sistemoje **visa apimtimi išsaugoti šiuo metu galiojančias 60 proc. laivo mokesčio lengvatas**:

4.1. laivui, plaukiančiam į **laivų remonto įmonę arba iš jos**;

4.2. laivui, plaukiančiam į **bandomąjį plaukimą (sea trials)**.

5. Šių lengvatų išsaugojimą pirmiausia pagrindžia objektyviai skirtinga remontuojamų ir statomų laivų bei įprastinę komercinę laivybos veiklą vykdančių laivų ekonominė ir funkcinė padėtis.

5.1. Krovininis, keleivinis ar kitas komercinę veiklą vykdomas laivas į uostą paprastai atvyksta vykdydamas savo tiesioginę pajamas generuojančią ūkinę veiklą – gabenti ar perkrauti krovinius, vežti keleivius ar atlikti kitą komercinę transporto operaciją. Tokio laivo naudojimas uosto infrastruktūra yra tiesiogiai susijęs su jo komercinės veiklos vykdymu ir pajamų generavimu.

5.2. Tuo tarpu **remontui atvykęs laivas remonto laikotarpiu savo įprastinės komercinės laivybos veiklos nevykdo**. Jis neatvyksta į Klaipėdos uostą krovinių ar keleivių vežimo ar kitai komercinei transporto operacijai atlikti. Laivas yra laikinai išimtas iš komercinės eksploatacijos, o jo savininkas tuo metu ne tik negauna įprastinių laivo eksploataavimo pajamų, bet ir patiria remonto, prastovos bei kitas su laivo techninės būklės atkūrimu susijusias sąnaudas.

5.3. Dar aiškesnis ekonominės prigimties skirtumas egzistuoja statomo laivo atveju. **Statomas laivas dar nėra pradėjęs komercinės eksploatacijos ir yra gamybos proceso objektas**, kuris tik užbaigus statybą, atlikus bandymus, priėmimą ir perdavimą užsakovui, įregistravus specialiaame registre gali būti pradėtas naudoti kaip ekonominės veiklos priemonė.

5.4. Bandomasis plaukimas (*sea trials*) taip pat nėra komercinis laivo reisas ir pats savaime negeneruoja pajamų iš laivybos veiklos. Tai yra **neatskiriama laivo statybos arba remonto technologinio proceso dalis**, kurios tikslas – patikrinti laivo mechanizmus, sistemas, atliktų statybos ar remonto darbų rezultatus ir įsitikinti, kad laivas gali būti perduotas užsakovui arba grąžintas į komercinę eksploataciją.

6. Taigi ekonominės prigimties požiūriu egzistuoja dvi iš esmės skirtingos situacijos: vienu atveju uosto infrastruktūra naudojama tiesiogiai komercinei laivybos veiklai vykdyti ir pajamoms generuoti, kitu – laivo statybos, remonto ar techninio patikrinimo procesui, kai laivas dar nevykdo arba laikinai nevykdo savo įprastinės komercinės veiklos.

7. Todėl skirtingas šių situacijų mokesstinis traktavimas yra objektyviai pagrįstas ir negali būti vertinamas kaip nepagrįsta privilegija laivų statybos ar remonto sektoriui. Priešingai, būtent vienodo mokesstinio režimo taikymas savo ekonomine prigimtimi skirtingoms situacijoms keltų proporcingumo ir ekonominio pagrįstumo klausimų.

8. Tokį diferencijavimą pagrindžia ir pats Nutarimo projektas. Jame nustatyta, kad mokesčio dydžiai turi būti grindžiami **objektyvumo ir proporcingumo principais**, atsižvelgiant į objektyvius laivo techninius, eksploatacinius ir kitus su infrastruktūros naudojimu susijusius rodiklius, kurie geriausiai atspindi atitinkamos infrastruktūros naudojimo pobūdį ir mastą.

9. Projektas taip pat įtvirtina diferencijavimo principą, pagal kurį mokesčio dydžių skirtumai pagal laivų tipus ar jų vykdomos veiklos pobūdį gali būti grindžiami uosto konkurencingumo, laivybos ir krovinių srautų skatinimo ar išlaikymo bei infrastruktūros naudojimo efektyvumo kriterijais.

10. Atitinkamai šiuo metu galiojančios 60 proc. lengvatos išsaugojimas būtų ne išimtis iš kuriamos sistemos principų, bet jų nuoseklus įgyvendinimas, atsižvelgiant į objektyviai kitokį remontuojamų ir statomų laivų ekonominės veiklos pobūdį.

III. LENGVATŲ PANAIKINIMO FISKALINIS EFEKTAS IR POVEIKIS SEKTORIAUS KONKURENCINGUMUI

11. Asociacijos vertinimu, 60 proc. lengvatos panaikinimo papildomas pajamų efektas Uosto direkcijai būtų santykinai nedidelis tiek absoliučia, tiek santykinė išraiška, tačiau tokio pakeitimo poveikis laivų statybos ir remonto sektoriui gali būti neproporcingai didelis.
12. 2025 m. Klaipėdos uoste apsilankė **5 314 laivų**, o tais pačiais metais Klaipėdos uoste buvo **suremontuoti 65 ir pastatyti 4 laivai**. Šie skaičiai rodo, kad laivų statybos ir remonto segmento laivų skaičius sudaro tik nedidelę bendro uoste aptarnaujamų laivų skaičiaus dalį¹.
13. Atsižvelgiant į tai, prieš panaikinant šiam segmentui istoriškai taikomą lengvatą turėtų būti konkrečiai įvertinta:
 - 13.1. kokią papildomą pajamų sumą Uosto direkcija tikisi gauti panaikinus 60 proc. lengvatą;
 - 13.2. kokią dalį visų Uosto direkcijos pajamų ši suma sudarytų;
 - 13.3. ar potencialus papildomų pajamų efektas pateisina galimą neigiamą poveikį viso laivų statybos ir remonto sektoriaus konkurencingumui.
14. Pateiktoje projekto medžiagoje tokio vertinimo nėra. Todėl nėra pagrindo daryti išvadą, kad lengvatos panaikinimas Uosto direkcijai sukurtų reikšmingą ekonominę naudą.
15. Asociacijos vertinimu, ekonomiškai labiau pagrįsta išvada yra ta, kad **papildomas pajamų efektas būtų santykinai nereikšmingas ir gali būti visiškai neutralizuotas arba net viršytas dėl sumažėjusio remontui atvykstančių laivų skaičiaus**.
16. Laivų remonto rinkos ekonomika šiuo aspektu iš esmės skiriasi nuo reguliariosios linijinės laivybos ar dalies krovinių srautų. Laivo savininkas, planuodamas remontą, paprastai nėra ekonomiškai susietas su konkrečiu uostu. Jis gali laisvai rinktis konkuruojančias laivų remonto įmones kituose Baltijos, Šiaurės Europos ar kituose regiono- o tam tikrais atvejais ir viso pasaulio – uostuose.
17. Pasirinkdamas remonto įmonę laivo savininkas vertina ne tik tiesioginę remonto darbų kainą, bet ir **bendrą laivo remonto projekto kainą**, kurią sudaro remonto darbai, atvykimo ir išvykimo sąnaudos, uosto mokesčiai, vilkikų, locmanų ir agentavimo paslaugos, laivo prastovos laikas ir kitos susijusios išlaidos.
18. Todėl infrastruktūros mokesčio padidėjimas nėra neutralus kaštas. Praktikoje papildomam mokesčiui padengti yra tik dvi pagrindinės galimybės:
 - 18.1. papildomą mokestį įtraukti į klientui pateikiamą bendrą remonto arba statybos projekto kainą ir taip tiesiogiai **padidinti Klaipėdos įmonės pasiūlymo kainą bei sumažinti jos konkurencingumą**;
 - 18.2. visą ar dalį papildomo mokesčio absorbuoti pačiai laivų remonto ar statybos įmonei, taip mažinant investicines galimybes, naujų darbo vietų kūrimą ar esamų darbo vietų išlaikymą ir ekonominį Klaipėdos regiono tvarumą.
19. Abiem atvejais neigiamas ekonominis poveikis tenka laivų statybos ir remonto sektoriui, o Uosto direkcijos papildomos pajamos gaunamos šio sektoriaus konkurencingumo sąskaita.
20. Laivų statybos ir remonto rinka yra tarptautinė ir itin konkurencinga. Net santykinai nedidelis bendros projekto kainos skirtumas gali lemti užsakovo pasirinkimą kitame regione esančios remonto įmonės naudai, ypač kai dėl konkretaus projekto konkuruoja kelios panašius techninius pajėgumus turinčios įmonės.
21. Todėl didesnis infrastruktūros mokesčio tarifas savaime nereiškia didesnių Uosto direkcijos pajamų. Jeigu dėl išaugusių bendrų remonto projekto sąnaudų į Klaipėdą atvyktų mažiau laivų, papildomos pajamos iš didesnio tarifo būtų neutralizuojamos mažesnio apmokestinamų laivų skaičiaus.
22. Esant didesniam užsakymų praradimui galimas net priešingas rezultatas – **bendros Uosto direkcijos iš laivų statybos ir remonto segmento gaunamos infrastruktūros mokesčio pajamos gali sumažėti**.

¹ Duomenys iš: <https://portofklaipeda.lt/en/reports/>

23. Todėl ekonominis siūlomo pakeitimo vertinimas negali apsiriboti nominalaus tarifo dydžiu. Būtina įvertinti tarifo ir paklausos tarpusavio ryšį bei grynąjį ekonominį rezultatą – didesnis tarifas, taikomas mažesniai laivų skaičiui, automatiškai nereiškia didesnių bendrų pajamų.

IV. LAIVŲ STATYBOS IR REMONTO SEKTORIAUS SUKURIAMA PLATESNĖ EKONOMINĖ VERTĖ

24. Laivo atvykimo remontui arba laivų statybos projekto ekonominė reikšmė negali būti vertinama izoliuotai – vien pagal nuo konkretaus laivo Uosto direkcijos surenkamą infrastruktūros mokestį.

25. Vienas Klaipėdoje vykdomas laivų statybos ar remonto projektas generuoja pajamas ir ekonominę veiklą daug platesnėje ekonominėje grandinėje:

- 25.1. laivų statybos ir remonto įmonėse;
- 25.2. subrangos bendrovėse;
- 25.3. metalo konstrukcijų, elektros, mechanikos, dažymo ir kitų specializuotų darbų vykdytojams;
- 25.4. įrangos, medžiagų ir atsarginių dalių tiekėjams;
- 25.5. transporto, logistikos, laivų agentavimo ir kitų paslaugų teikėjams;
- 25.6. energetinių resursų tiekėjams ir kt.

26. Laivų statybos ir remonto sektorius yra reikšmingas ne tik pagal sukuriamą ekonominę vertę, bet ir pagal užimtumą. Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos įmonėse dirba apie **3 000 darbuotojų**, todėl **sektorius yra vienas reikšmingesnių pramoninių darbdavių Klaipėdos mieste ir visame Klaipėdos regione**. Šiose įmonėse kuriamos kvalifikuotos, techninių ir inžinerinių kompetencijų reikalaujančios bei santykinai aukštą pridėtinę vertę generuojančios darbo vietos. Tai yra itin svarbu dėl toliau pateikiamų priežasčių:

- 26.1. Toks darbuotojų skaičius reiškia reikšmingą tiesioginį indėlį į Lietuvos ekonomiką – mokamas darbo užmokestis, gyventojų pajamų mokestis, socialinio draudimo įmokos ir kiti su darbo santykiais bei įmonių veikla susiję mokesčiai. Be tiesiogiai Asociacijos įmonėse dirbančių darbuotojų, sektoriaus veikla palaiko darbo vietas subrangos, tiekimo, logistikos, energetikos, agentavimo ir kitose susijusiose įmonėse.

- 26.2. Laivų statybos ir remonto sektorius nuolat investuoja į gamybinę infrastruktūrą, technologijas, darbuotojų kvalifikaciją ir kompetencijų išlaikymą, taip prisidedamas prie aukštą pridėtinę vertę kuriančios jūrinės inžinerinės pramonės plėtros Lietuvoje. Šios investicijos kartu didina Klaipėdos uosto technologinį pajėgumą, paslaugų įvairovę, tarptautinį žinomumą ir patrauklumą laivų savininkams bei kitiems jūrinio verslo dalyviams.

- 26.3. Todėl reguliavimo sprendimai, reikšmingai bloginantys šio sektoriaus konkurencingumą, gali turėti gerokai platesnį neigiamą poveikį nei vien atskirų įmonių finansinių rezultatų pablogėjimas. Mažėjant remonto ir statybos užsakymų apimtims, neigiamas poveikis galėtų persiduoti užimtumui, darbo užmokesčiui, investicijų apimtims, subrangovų ir tiekėjų veiklai bei valstybės ir savivaldybių mokestinėms pajamoms. Atsižvelgiant į tai, kad sektoriuje tiesiogiai dirba apie **3 000 žmonių**, tokio poveikio mastas būtų reikšmingas ne tik Klaipėdos miesto, bet ir viso regiono ekonomikai.

- 26.4. Dėl šių priežasčių laivų statybos ir remonto sektoriaus konkurencingumo išsaugojimas turėtų būti vertinamas kaip platesnis Klaipėdos regiono ekonominio stabilumo, kvalifikuoto užimtumo ir Lietuvos jūrinės inžinerinės pramonės plėtros interesas, o ne vien atskirų uosto naudotojų komerciniai interesas.

27. Todėl vieno papildomai į Klaipėdą pritraukto remonto ar statybos projekto ekonominė vertė uostui, Klaipėdos regionui ir Valstybei yra gerokai platesnė už nuo konkretaus laivo surenkamo infrastruktūros mokesčio dydį.

28. Ekonominiu požiūriu racionaliau išlaikyti konkurencingas laivų atvykimo į Klaipėdos remonto įmones sąlygas ir siekti pritraukti daugiau didelę pridėtinę vertę kuriančių projektų, nei dėl santykinai nedidelio papildomo infrastruktūros mokesčio rizikuoti prarasti visą remonto ar statybos užsakymą.

V. SIŪLOMO REGULIAVIMO SUDERINAMUMAS SU KLAIPĖDOS UOSTO STRATEGINIAIS TIKSLAIS

29. Asociacijos vertinimu, 60 proc. lengvatos panaikinimas taip pat turi būti įvertintas atsižvelgiant į pačios Uosto direkcijos deklaruojamus ilgalaikius strateginius tikslus.

30. Uosto direkcijos strateginiuose dokumentuose jūrinės inžinerinės pramonės plėtra įvardijama kaip viena iš ilgalaikių Klaipėdos uosto vystymo krypčių, o iki 2035 m. numatytas tikslas **tris kartus padidinti jūrinės inžinerinės pramonės veiklą uoste pajamas**².
31. Uosto direkcija taip pat yra investavusi ir toliau investuoja į infrastruktūrą, tiesiogiai skirtą laivų statybos ir remonto veiklai – krantinių rekonstrukciją, dokų aptarnavimo infrastruktūrą ir kitus objektus.
32. Todėl būtų ekonomiškai prieštaringa viena vertus reikšmingomis investicijomis kurti infrastruktūrą, kurios paskirtis – sudaryti sąlygas laivų statybos ir remonto sektoriaus plėtrai bei pritraukti daugiau projektų, o kita vertus tuo pačiu metu **didinti šių projektų klientams tenkančią mokestinę naštą ir panaikinti šiuo metu taikomą 60 proc. lengvatą**.
33. Uosto investicinė, strateginė ir infrastruktūros mokesčių politika turėtų veikti ta pačia kryptimi. Jeigu strateginis tikslas yra didinti jūrinės inžinerinės pramonės apimtį, infrastruktūros mokesčio sistema taip pat turėtų skatinti šio sektoriaus konkurencingumą, o ne kurti papildomą konkurencinį trūkumą.

VI. PIRMOJO INFRASTRUKTŪROS MOKESČIO INDEKSAVIMO TAIKYMAS

34. Nutarimo projekte numatyta, kad nuo 2027 m. sausio 1 d. laivo bei krovinio ir keleivio mokesčio dydžiai nustatomi taikant **2022–2025 metų ekonominių rodiklių pokyčius**.
35. Indeksavimo metodikoje statybos sąnaudų elementų kainų indeksui suteikiamas 0,5 svoris, vidutiniam darbo užmokesčiui – 0,3, o paslaugų kainų indeksui – 0,2.
36. Asociacija iš esmės nekvestionuoja periodinio ir ekonomiškai pagrįsto mokesčių indeksavimo principo. Tačiau kelerių metų sukaupto ekonominių rodiklių pokyčio perkėlimas vienu metu į nuo 2027 m. sausio 1 d. taikomus tarifus sukuria reikšmingo vienkartinio kainų šuolio riziką.
37. Todėl siūlome:
- 37.1. 2022–2025 metų sukaupimą indeksavimo efektą išskaidyti bent per dvejų metų laikotarpį; arba
- 37.2. nustatyti maksimalų metinį infrastruktūros mokesčio padidėjimo limitą, pavyzdžiui, ne didesnę kaip **10 proc.**
38. Laivų statybos ir remonto sektoriaus atveju ypač svarbu išvengti kumuliacinio poveikio, kai nuo tos pačios datos būtų panaikinta 60 proc. lengvata ir kartu papildomai pritaikytas preliminarai prognozuojamas 15–20 proc. bendras tarifų padidėjimas.

VII. POVEIKIO LAIVŲ STATYBOS IR REMONTO SEKTORIUI VERTINIMAS

39. Susisiekimo ministerijos teikime nurodoma, kad **Nutarimo projekto numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas**.
40. Atsižvelgiant į tai, kad siūlomu reguliavimu keičiama mokesčio struktūra, numatomas reikšmingas tarifų indeksavimas ir kartu panaikinamos konkrečiam ekonomikos segmentui reikšmingos lengvatos, Asociacijos vertinimu, bent **išsamus ekonominio poveikio atskiriems uosto veiklos segmentams vertinimas yra būtinas**.
41. Laivų statybos ir remonto sektoriaus atveju turėtų būti įvertinta:
- 41.1. kokią konkrečią papildomą pajamų sumą Uosto direkcija gautų panaikinus 60 proc. lengvatą;
- 41.2. kokią dalį visų Uosto direkcijos pajamų ši suma sudarytų;
- 41.3. kaip šis kainos pokytis paveiktų Klaipėdos laivų remonto ir statybos įmonių konkurencingumą regiono rinkoje;
- 41.4. kokį remontui atvykstančių laivų ir vykdomų projektų skaičiaus sumažėjimą galėtų sukelti didesnė bendra projekto kaina;
- 41.5. kokį poveikį tai turėtų sektoriaus pajamoms, užimtumui, investicijoms, subrangovams ir valstybės mokestinėms pajamoms.

² Duomenys iš KVJUD strategijos, 22 psl.: <https://portofklaipeda.lt/wp-content/uploads/2025/04/Strategija-2035-ir-SVP-2025-2028.pdf>

42. Tik palyginus potencialias papildomas Uosto direkcijos pajamas su galimais tiesioginiais ir netiesioginiais ekonominiais nuostoliais galima objektyviai įvertinti, ar siūlomas lengvatos panaikinimas yra ekonomiškai racionalus ir proporcingas.

VIII. UOSTO IR ATSKIRŲ JO SEGMENTŲ KONKURENCINGUMO APSAUGA

43. Galiojančiame principų apraše³ jau yra įtvirtintas diferencijuotas infrastruktūros mokesčio taikymas, atsižvelgiant į konkrečių uosto veiklų specifiką. Be kita ko, Aprašo 10.7 punkte numatyta 60 proc. mokesčio lengvata laivams, plaukiantiems į laivų remonto įmones ar iš jų, todėl galiojantis reguliavimas jau tiesiogiai pripažįsta laivų remonto veiklos ypatumus ir poreikį šiai veiklai taikyti palankesnes mokesčines sąlygas.
44. 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**.
45. 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.
46. Laivų statybos ir remonto sektoriui toks vertinimas yra ypač svarbus, nes jo klientai gali tiesiogiai palyginti skirtingose valstybėse veikiančių įmonių pasiūlymus ir pasirinkti ekonomiškai palankiausią remonto ar statybos vietą.
47. Todėl laivų statybos ir remonto segmentui turėtų būti ne tik palikta galimybė taikyti mažesnį indeksavimo koeficientą, bet ir **visa apimtimi išsaugotos šiuo metu galiojančios 60 proc. laivo mokesčio lengvatos**.

IX. KITŲ EUROPOS UOSTŲ PRAKTIKA

48. Asociacijos poziciją dėl 60 proc. lengvatos išsaugojimo papildomai pagrindžia kitų konkurencingumo prasme reikšmingų Europos uostų praktika. Lengvatinis infrastruktūros mokesčių režimas remontui, laivų statybai ir su jais susijusiems bandymams nėra išskirtinė Klaipėdos uosto praktika. Reikšminguose ir su Klaipėda dėl jūrinės inžinerinės pramonės konkuruojančiuose Europos uostuose tokia veikla aiškiai atskiriama nuo įprastinės komercinės laivybos. Roterdamo uoste laivai, kurių vienintelis atvykimo tikslas yra dokavimas ar remontas, nuo jūrų uosto rinkliavos visiškai atleidžiami iki keturių mėnesių, o naujai pastatytiems laivams pirmojo reiso parengimo ir pradinio bandomojo plaukimo metu visiškai atleidimas taikomas iki septynių dienų. Hamburgo uoste remontui taikoma 50 proc. uosto rinkliavos nuolaida, buvimui laivų statykloje – 80 proc., o stovėjimo mokestis laivų statykloje mažinamas 100 proc. Gdanskio uoste naujai pastatytiems ir remontui atvykstantiems, komercinės veiklos nevykdantiems laivams tonažo ir krantinės mokesčiai mažinami 50 proc. Ščecino ir Svinouiscio uostuose remontui atvykstantiems ir naujai pastatytiems laivams nustatytas atskiras nekomercinių įplaukimų tarifas. Tokia praktika patvirtina, kad remontas, statyba ir technologiniai bandymai Europos uostų kainodaroje pagrįstai vertinami kaip savo ekonomine prigimtimi nuo įprastinės komercinės laivybos besiskirianti veikla.

Uostas	Remontas / buvimas laivų statykloje
Roterdamas	Jeigu vienintelis įplaukimo tikslas yra dokavimas ar remontas laivų remonto įmonėje, jūrų uosto rinkliava netaikoma iki 4 mėn.; reikalingas išankstinis pranešimas. Naujai pastatytam laivui, rengiamam pirmajam reisui arba atliekančiam initial test voyage following construction, uosto rinkliava netaikoma iki 7 kalendorinių dienų.
Hamburgas	Remontui taikoma 50 proc. nuolaida uosto rinkliavos GT daliai; išimtinai laivų statykloje esančiam laivui – 80 proc. nuolaida. Stovėjimo (<i>Liegegeld</i>) mokestis remonto metu mažinamas 50 proc., o buvimo laivų statykloje metu – 100 proc.
Gdanskas	Laivui, atvykstančiam remontui, konversijai ir pan., jei nevykdoma komercinė veikla ir buvimas ribojamas būtinu laikotarpiu, tonažo mokestis – 50 proc., taip pat krantinės mokestis – 50 proc. įprasto tarifo. Tas pats 50 proc. režimas taikomas naujai pastatytiems laivams ir korpusams. Tarfas taip pat mini <i>towing power tests</i> , o techniniams bandymams uosto akvatorijoje nustatytas atskiras mokestis.

³ <https://www.infolex.lt/ta/53452>

Ščecinas– Svinouiscis	Remontui atvykstantys laivai priskiriami specialiai nekomercinių įplaukimų kategorijai: 0,85 PLN/GT tonažo mokestis; stovėjimas – 0,66 PLN/GT už pirmą parą ir tik 0,07 PLN/GT už kiekvieną kitą pradėtą parą. Tas pats specialus režimas tiesiogiai taikomas naujai pastatytiems laivams, išplaukiantiems iš uosto.
Helsinkis	Laivui, pastatytam ar remontuojamam laivų statykloje, taikoma speciali taisyklė – imamas tik vienas uosto mokestis net jeigu laivas uoste išbūna ilgiau kaip 3 dienas. Techninio aptarnavimo įplaukimams be krovos ar keleivių operacijų taip pat taikomas specialus, sumažintos skaičiavimo bazės režimas. Naujo laivo statybos atvejis tiesiogiai įtrauktas į specialią „vessels built or repaired at a shipyard“ kategoriją.
Talinas	Remonto darbams prie iš anksto užsakytos laisvos krantinės nustatytas atskiras tarifas, o ne įprastas komercinio įplaukimo režimas: paprastiems kroviniams/keleiviniams laivams – 5 EUR už laivo ilgio metrą per 24 val. Be to, remontui stovintys laivai nepatenka į bendrą standartinį atliekų mokesčio režimą – už faktiškai perduotas atliekas atsiskaitoma tiesiogiai.

X. APIBENDRINIMAS IR ASOCIACIJOS SIŪLYMAI

49. Šiuo metu galiojantis 60 proc. laivo mokesčio sumažinimas laivams, plaukiantiems į laivų remonto įmonę arba iš jos, ir laivams, plaukiantiems į bandomąjį plaukimą (<i>sea trials</i>), yra objektyviai, ekonomiškai ir teisiškai pagrįstas ir turėtų būti visa apimtimi išsaugotas nuo 2027 m. sausio 1 d. taikomoje infrastruktūros mokesčio sistemoje. 50. Remontuojami ir statomi laivai savo ekonomine bei funkicine prigimtimi nėra tapatūs komercinę laivybos veiklą vykdančiams laivams. Remontuojamas laivas yra laikinai išimtas iš įprastinės komercinės eksploatacijos ir remonto metu savo įprastinės pajamos generuojančios veiklos nevykdo. Statomas laivas dar nėra pradėjęs komercinės eksploatacijos ir yra gamybos proceso objektas, o <i>sea trials</i> yra ne komercinis reisas, bet neatskiriama laivo statybos arba remonto technologinio proceso dalis. Todėl skirtingas šių laivų mokestinis režimas yra objektyviai pateisinamas jų skirtingu ekonominės veiklos ir uosto infrastruktūros naudojimo pobūdžiu. 51. Siūlomas reguliavimas laivų statybos ir remonto sektoriui sukeltų ypač staigų ir neproporcingą ekonominį poveikį, nes būtent šiam segmentui vienu metu būtų taikomas bendras infrastruktūros mokesčių indeksavimas ir panaikinama šiuo metu galiojanti 60 proc. lengvata. Dėl to faktinis šio sektoriaus mokestinės naštos padidėjimas būtų reikšmingai didesnis nei kitų uosto naudotojų, nors remontuojamų ir statomų laivų ekonominė padėtis objektyviai skiriasi nuo komercinę laivybos veiklą vykdančių laivų. Toks skirtingas poveikis, nesant aiškaus ir objektyvaus ekonominio pagrindimo, kelia nediskriminavimo, proporcingumo ir vienodų konkurencinių sąlygų užtikrinimo klausimų. 52. Toks selektyvus poveikis, nesant aiškaus ekonominio pagrindimo, kelia nediskriminavimo, proporcingumo ir sąžiningos konkurencijos užtikrinimo klausimų, ypač atsižvelgiant į Principų aprašo 5 ir 16 punktuose įtvirtintus sąžiningos konkurencijos ir atskirų uosto segmentų konkurencingumo apsaugos principus. 51. Asociacijos vertinimu, lengvatų panaikinimo papildomas pajamų efektas Uosto direkcijai būtų santykinai ribotas, o jo neigiamas ekonominis poveikis laivų statybos ir remonto sektoriui gali būti gerokai didesnis. Padidėję uosto infrastruktūros kaštai turėtų būti arba įtraukiami į klientui siūlomą remonto ar statybos projekto kainą, tiesiogiai mažinant Klaipėdos įmonių kaininį konkurencingumą, arba absorbuojami pačių įmonių sąskaita, mažinant investicines galimybes ir galimybes kurti bei išlaikyti darbo vietas. 52. Kadangi laivų statybos ir remonto rinka yra tarptautinė ir laivų savininkai gali rinktis alternatyvias remonto įmones kituose Baltijos, Šiaurės Europos ir kituose uostuose, papildomas pajamų efektas Uosto direkcijai gali būti neutralizuotas ar net viršytas dėl sumažėjusio remontui atvykstančių laivų bei vykdomų projektų skaičiaus. Didesnis tarifas, taikomas mažesniame laivų skaičiui, savaime nereiškia didesnių bendrų pajamų. 53. Vertinant siūlomą reguliavimą taip pat būtina atsižvelgti į tai, kad vieno laivų statybos ar remonto projekto sukuriamą ekonominę vertę Klaipėdos regionui ir Valstybei gerokai peržengia nuo konkretaus laivo surenkamo infrastruktūros mokesčio ribas. Šie projektai generuoja pajamas laivų statybos ir remonto įmonėms, subrangovams, tiekėjams, logistikos, energetikos ir kitų paslaugų teikėjams, kuria kvalifikuotas darbo vietas, investicijas ir mokestines pajamas. Todėl ekonominiu
--

požiūriu racionalu vertinti ne vien papildomą Uosto direkcijos infrastruktūros mokesčio pajamų efektą, bet bendrą reguliavimo poveikį jūrinės inžinerinės pramonės sukuriamai vertei.

54. Kitų konkurencine prasme reikšmingų Europos uostų praktika taip pat patvirtina, kad remontuojamiems, statomiems ir technologinius bandymus atliekantiems laivams taikomas specialus, nuo įprastos komercinės laivybos besiskiriantis mokestinis režimas. Todėl Klaipėdos uoste galiojantis 60 proc. laivo mokesčio sumažinimas nėra išskirtinė ar nepagrįsta lengvata, bet tarptautinę uostų kainodaros praktiką atitinkanti konkurencingumo priemonė, kurios panaikinimas turėtų būti grindžiamas aiškia lyginamąja konkuruojančių Europos uostų analize.

55. Lengvatų panaikinimas taip pat sunkiai derėtų su pačios Uosto direkcijos strategine kryptimi plėsti jūrinės inžinerinės pramonės veiklą ir investicijomis į laivų statybos bei remonto infrastruktūrą. Uosto infrastruktūros, investicinė ir mokesčių politika turėtų veikti viena kryptimi – didinti sektoriaus patrauklumą ir tarptautinį konkurencingumą, o ne sukurti papildomą konkurencinį trūkumą.

56. Atsižvelgdama į tai, Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija siūlo:

56.1. visa apimtimi išsaugoti šiuo metu galiojantį 60 proc. laivo mokesčio sumažinimą laivams, plaukiantiems į laivų remonto įmonę arba iš jos;

56.2. visa apimtimi išsaugoti šiuo metu galiojantį 60 proc. laivo mokesčio sumažinimą laivams, plaukiantiems į bandomąjį plaukimą (sea trials);

56.3. 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;

56.4. prieš priimant galutinį sprendimą atlikti atskirą siūlomo reguliavimo ekonominio poveikio laivų statybos ir remonto sektoriui vertinimą, palyginant numatomas papildomas Uosto direkcijos pajamas su galimu poveikiu remontui atvykstančių laivų skaičiui, sektoriaus pajamoms, užimtumui, investicijoms, subrangovams bei Valstybės mokestinėms pajamoms;

56.5. nustatant ir periodiškai peržiūrint infrastruktūros mokesčio dydžius privalomai vertinti jų poveikį atskirų uosto veiklos segmentų tarptautiniam konkurencingumui ir, kai tai būtina konkurencingumui išsaugoti, taikyti atitinkamam segmentui mažesnį indeksavimo koeficientą ar kitas objektyviai pagrįstas lengvatas;

56.6. esamas konkretiems 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 sukuriama neigiamam ekonominiam poveikiui.

Pagarbiai

Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos vardu

Arnoldas Šileika