

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

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

Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymo Nr. IX-675 2 ir 38¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) tikslas – pratęsti fiksuoto pelno mokesčio lengvatos sistemos (toliau – tonažo mokesčio schema) taikymą Lietuvoje dešimčiai metų. Tonažo mokesčio schema yra specialus alternatyvus apmokestinimo būdas jūrų transporto sektoriuje. Pagal tonažo mokesčio schemą laivybos bendrovės apmokestinamos ne pagal faktinį pelną, o pagal jų eksploatuojamų laivų tonažą – tai reiškia, kad pelno mokestis apskaičiuojamas pagal įstatyme nustatytus tonažo rodiklius ir dienos normas, o ne pagal faktiškai uždirbtą pelną.

Tonažo mokesčio schema yra valstybės pagalbos forma, kurią Europos Komisija (toliau – EK) vertina pagal bendrąsias gaires dėl pagalbos jūrų transporto sektoriui. Ji plačiai taikoma Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybėse nuo 1990-ųjų, siekiant užtikrinti ES laivybos konkurencingumą globalioje rinkoje, kurioje tradicinės „patogios vėliavos“ (pvz., Panamos, Liberijos, Maršalo salų) taiko itin palankius mokesčius.

Tonažo mokesčio schema Lietuvoje taikoma nuo 2007 m., 2017 m. ji buvo pratęsta ir pakeista pagal Europos Komisijos sprendimą C(2017) 2840 *final* „Valstybės pagalba SA.45764 (2016/N) – Lietuva – Valstybės pagalba jūrų transportui. Tonažo mokesčio schemas pratęsimas ir pakeitimas“¹ (toliau – Komisijos sprendimas C(2017) 2840) ir šiuo metu galioja iki 2027 m. gruodžio 31 d. ES remia pagalbą jūrų transportui siekdama išlaikyti konkurencingą ES laivyną.

Tonažo mokesčio schema taikoma visoms Lietuvoje pelno mokestį mokančioms įmonėms, vykdančioms veiklą, susijusią su tarptautiniu jūrų transportu laivais arba panašią veiklą; tinkamais laikomi visi jūriniai laivai, kuriuos pagal Lietuvos Respublikos pelno mokesčio įstatymą (toliau – Pelno mokesčio įstatymas) galima įtraukti į tonažo mokesčio schemą (krovininiai, konteineriniai, tankeriai, ro-ro, ro-pax, keleiviniai, kruiziniai), registruoti ES/EEE arba plaukiojantys su Lietuvos valstybės vėliava, kurių savininkai ar nuomininkai yra Lietuvos Respublikos pelno mokesčio mokėtojai. Schema taikoma Pelno mokesčio įstatyme nustatytus kriterijus atitinkantiems vienetais.

Tonažo mokesčio schemas tikslai:

- išlaikyti ir didinti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre registruotų laivų skaičių;
- didinti Lietuvos jūrų transporto sektoriaus konkurencingumą tarptautinėje rinkoje;
- skatinti laivybos įmones vykdyti veiklą iš Lietuvos ir išlaikyti jūrų transporto sektoriaus kuriamą ekonominę naudą;
- užtikrinti stabilią ir nuspėjamą mokestinę aplinką tarptautiniu jūrų transportu užsiimančioms įmonėms.

Tonažo mokesčio schemas plačiai taikomos Europos Sąjungos valstybėse narėse. Jas taiko visos Baltijos jūros valstybės (Lietuva, Latvija, Estija, Lenkija, Suomija, Švedija, Danija ir Vokietija), taip pat kitos svarbios jūrų transporto valstybės, pavyzdžiui, Nyderlandai, Malta ir Kipras. Kiekviena ES valstybė narė, atsižvelgdama į savo nacionalinę mokesčių sistemą, yra pasirinkusi skirtingą tonažo mokesčio

¹ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264914/264914_1905495_72_2.pdf.

schemos apskaičiavimo modelį, tačiau visos šios schemos yra suderintos su Europos Komisija pagal Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisykles.

Malta turi didžiausią laivų registrą Europos Sąjungoje pagal registruotų laivų bendrąją talpą ir laivų skaičių. Maltos jūrų laivų registre registruota apie 9–9,5 tūkst. laivų (~82 mln. BT). Kipras turi antrą pagal dydį ES jūrų laivų registrą (~24 mln. BT), kuris pastaraisiais metais sparčiai auga. Nors Malta dominuoja pagal laivų bendrąją talpą, Kipras išsiskiria efektyvia administracija, patraukliomis tonažo mokesčio schemos sąlygomis, profesionalia laivų vadyba ir stipria politine parama laivybos sektoriui. Tai lemia Kipro konkurencingumą, pritraukiantį laivų savininkus, o Lietuvai būtina atkreipti dėmesį, kad tonažo mokesčio schema ir stabilus reguliavimas yra būtini konkurenciniame Baltijos jūros regione.

Prancūzijoje buvo kilusios politinės diskusijos dėl tonažo mokesčio schemos ateities – buvo siūloma schemą panaikinti, tačiau galiausiai nuspręsta ją išsaugoti. Pagrindiniai argumentai buvo šie: išlaikyti konkurencingumą pasaulinėje laivybos rinkoje, apsaugoti laivų registrą nuo perėjimo į kitas šalis su palankesnėmis mokesčių sąlygomis, išsaugoti darbo vietas uostų ir logistikos sektoriuose ir užtikrinti investicijų į laivybos infrastruktūrą srautą. Ši patirtis parodo, kad tonažo mokesčio schema yra strateginė priemonė, leidžianti apsaugoti šalies laivyną ir užtikrinti ekonominį bei socialinį poveikį.

Lietuvai svarbu pratęsti savo tonažo mokesčio schemą ir nerizikuoti atsisakant jos. Ypač tai svarbu Baltijos jūros regione, kur konkurencija dėl laivų registrų ir „patogių vėliavų“ yra intensyvi, nes be tinkamos tonažo mokesčio schemos didėtų rizika, kad dalis laivų būtų registruojami kitose valstybėse, ir tai mažintų Lietuvos jūrų transporto sektoriaus konkurencingumą bei ekonominę naudą.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens transporto grupės (laikinais einanti vadovo pareigas Simona Jonuškienė, tel. +370 660 75284, el. p. simona.jonuskiene@sumin.lt) patarėja Aurelija Gudelevičienė (tel. +370 661 69159, el. p. aurelija.gudeleviciene@sumin.lt).

3. Dabartinis Įstatymo projekte aptartų teisinių santykių reguliavimas

Šiuo metu tonažo mokesčio schema yra įtvirtinta Pelno mokesčio įstatymo 38¹ straipsnyje. Pagal galiojančią įstatymo redakciją Lietuvos pelno mokesčio mokėtojai, atitinkantys nustatytus kriterijus (eksploatuojantys tinkamus jūrų laivus, vykdančius tarptautinio jūrų transporto veiklą), gali pasirinkti taikyti alternatyvų apmokestinimo būdą – tonažo mokestį.

Tonažo mokesčio schema Lietuvoje taikoma nuo 2007 m., 2017 m. ji buvo atnaujinta pagal Komisijos sprendimą C(2017) 2840 ir numatyta taikyti iki 2027 m. Pelno mokesčio įstatyme nustatyta, kad pelno mokestis apskaičiuojamas pagal tonažo rodiklius ir dienos normas. Į šią schemą įtraukiami tik tie laivai ir laivybos vienetai, kurie atitinka Pelno mokesčio įstatyme ir valstybės pagalbos taisyklėse numatytus kriterijus.

Valstybės pagalbos taisyklės, taikomos tonažo mokesčiui, nustatytos EK Bendrosiose gairėse dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (2004/C 32/03 ir naujesni dokumentai). Be to, Lietuvos atveju tonažo mokesčio schema pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal Komisijos sprendimas C(2017) 2840. Pelno mokesčio įstatymas šias taisykles įgyvendina nacionalinėje teisėje.

Pagal šiuo metu galiojančią Pelno mokesčio įstatymo 2 straipsnio 34 dalies 8 punkto redakciją, su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusia veikla laikomas ir nuosavybės teise valdomo jūrų laivo išnuomojimas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter out*), jeigu pajamos pagal tokią sutartį gaunamos ne ilgiau kaip trejus metus, išnuomojimas yra susijęs su laikinu laivybos vieneto jūrų laivų tonažo pertekliumi, o laivas nebuvo įsigytas ar išsinuomotas vien tam, kad būtų išnuomotas pagal laivo nuomos be įgulos sutartį. Šie apribojimai šiuo metu taikomi ir vienetų grupės sandoriams.

Tonažo mokesčio schemą administruoja Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos.

4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai

Įstatymo projektu siūloma pratęsti galiojančios tonažo mokesčio schemos, įtvirtintos Pelnų mokesčio įstatymo 38¹ straipsnyje, taikymą, užtikrinant jos taikymą iki 2037 m. Papildyta tonažo mokesčio schema buvo notifikuota Europos Komisijai pagal valstybės pagalbos taisykles ir 2026 m. rugpjūčio 13 d. Europos Komisijos sprendimu C(2026) 5842² „Valstybės pagalba SA.122012 (2026/N) – Lietuva – Valstybės pagalba jūrų transportui. Tonažo mokesčio schemos pratęsimas ir pakeitimas“ pripažinta suderinama su vidaus rinka. Tai leis Lietuvos Respublikai ir toliau taikyti alternatyvų apmokestinimo būdą jūrų transporto įmonėms, kurios eksploatuoja tinkamus laivus tarptautiniame transporte.

Laukiami teigiami rezultatai:

- Konkurencingumo išsaugojimas – Lietuvos laivybos įmonės galės veikti panašiomis sąlygomis kaip kitose ES valstybėse narėse, taikančiose tonažo mokesčio schemas.
- Laivų registravimo skatinimas – tonažo mokesčio schemos tęstinumas motyvuos laivų savininkus registruoti ir išlaikyti laivus Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre ir taip stiprinti nacionalinį jūrų laivyną.
- Ekonominės naudos užtikrinimas – tonažo mokesčio schemos taikymas prisideda prie darbo vietų išsaugojimo ir kūrimo jūrų transporto, uostų bei logistikos sektoriuose, taip pat skatina investicijas į su jūrų laivyba susijusią infrastruktūrą.
- Teisinio aiškumo užtikrinimas – pratęsus tonažo mokesčio schemą bus išvengta teisinio neapibrėžtumo ir užtikrintas stabilus teisinis režimas veiklą vykdančioms ūkio subjektams, taip pat prisidedama prie Lietuvos konkurencingumo Baltijos jūros regione skatinimo ir užtikrinamos stabilios pajamos uostų ir logistikos sektoriui.

Be tonažo mokesčio schemos galiojimo termino pratęsimo, Įstatymo projektu keičiamas Pelnų mokesčio įstatymo 2 straipsnio 34 dalies 8 punktą – siūloma nustatyti, kad šiame punkte nustatytos laivo sąlygos netaikomos išnuomojant jūrų laivą be įgulos (*bareboat charter out*) kitam tos pačios vienetų grupės laivybos vienetui. Toks reguliavimas siūlomas atsižvelgiant į praktikoje susiklostančias situacijas, kai vienetų grupės viduje jūrų laivai perduodami naudoti dėl veiklos organizavimo, finansavimo, rizikų valdymo ar kitų verslo organizavimo priežasčių, tačiau faktiškai ir toliau naudojami tai pačiai laivybos veiklai vykdyti. Tokiais atvejais laivo perdavimas grupės viduje nesukuria naujos ekonominės veiklos grupės išorėje ir neprieštarauja tonažo mokesčio schemos tikslams, todėl Pelnų mokesčio įstatymo 2 straipsnio 34 dalies 8 punkte nustatytų sąlygų taikymas nėra pagrįstas. Siūlomu pakeitimu siekiama pašalinti praktikoje kylančius neaiškumus ir užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas laivybos įmonėms, nekeičiant pačios tonažo mokesčio schemos esmės.

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

Priėmus Įstatymo projektą neigiamų pasekmių nenumatoma. Įstatymo projekto nuostatos neturės neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai ar viešajam administravimui.

6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202634/SA_122012_47.pdf

Įstatymo įgyvendinimas teigiamai atsilieps verslo sąlygoms, nes Lietuvos laivybos įmonėms bus sudarytos stabilios ir prognozuojamos apmokestinimo sąlygos, leisiančias efektyviau planuoti veiklą ir finansinius srautus, išlaikyti konkurencingumą kitų ES valstybių atžvilgiu, skatinti laivų registravimą Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre, investicijas į jūrų transporto ir logistikos infrastruktūrą, bei prisidedama prie darbo vietų išlaikymo ir sektoriaus plėtros, neįvedant jokių naujų prievolių ūkio subjektams. Tęstinumas užtikrins teisinį aiškumą ir didins pasitikėjimą Lietuvos jūrų transporto rinka, sudarydamas sąlygas ilgalaikiai plėtrai.

8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, teisės aktai, kuriuos būtina priimti, galiojantys teisės aktai, kuriuos reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios galiojančių įstatymų nereikės.

10. Įstatymo projekto atitiktis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimams, Įstatymo projekto sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas 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 projekte nėra numatytų naujų terminų, kurie būtų teiktini įvertinimui, tačiau yra keičiama esamo termino „su tarptautiniu vežimu jūrų laivais tiesiogiai susijusi veikla“ apibrėžtis, kuri yra derinama Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Įstatymo projekto atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir ES dokumentams

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, ES teisei neprieštarauja.

12. Įstatymui įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir parengimo terminai

Įstatymui įgyvendinti naujų įgyvendinamųjų teisės aktų nereikės.

13. Valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšos, kurių prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Įstatymo projektui įgyvendinti nereikės skirti valstybės, savivaldybių ar kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų. Taip pat lėšų nebus sutaupyta.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Specialistų vertinimų ir išvadų dėl Įstatymo projekto nebuvo gauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam Įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno Eurovoc terminus, temas ir sritis

„Tonažo mokestis“.

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