



## VALSTYBĖS ĮMONĖ LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Nr. (12.4) 2-

Į 2022-07-08

Nr. 22-10221(TAIS)

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR.VIII-2032 2 IR 6 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1752

Valstybės įmonė Lietuvos automobilių kelių direkcija (toliau – Kelių direkcija), išnagrinėjusi išvadoms gauti pateiktą Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą Nr. XIVP-1752 (toliau – Įstatymo projektas), teikia pastabas ir pasiūlymus.

Atkreipiame dėmesį, kad kelių naudotojo mokestis, mokamas už naudojimąsi valstybinės reikšmės magistraliniais keliais, yra valstybės biudžeto lėšos skiriamos valstybinės reikšmės kelių tiesimui, rekonstravimui, taisymui (remontui) ir priežiūrai (Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 1 dalis 1 punktas).

Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos keliais vyksta intensyvus transporto priemonių tranzitas, todėl turi būti vertinamas ne tik Lietuvos Respublikoje registruotų grynųjų elektromobilių skaičius. Nėra abejonių, kad Įstatymo projekto 6 straipsnio 3 dalies 10 punkte įtvirtinus išimtį grynųjų automobilių naudotojams, kuri bus taikoma ne tik Lietuvos Respublikoje registruotiems gryniesiems elektromobiliams, sumažės planuojamos sukaupti lėšos kelių tiesimo, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros finansavimui ir tokiu būdu nebus pasiekti Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio tikslai. Tuo atveju, jei visgi išimtis dėl kelių naudotojo mokesčio gryniesiems elektromobiliams būtų nustatyta, turėtų būti sukurta ir kartu su Įstatymo projektu teikiama kompensacinio mechanizmo už grynųjų elektromobilių naudojimąsi valstybinės reikšmės keliais tvarka ir numatyti finansavimo šaltiniai viešosios kelių infrastruktūros atstatymui, palaikymui ir plėtrai. Šiame kontekste taip pat svarbu paminėti, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės siūlymas Įstatymo projekte numatyti, kad kelių mokesčio lengvata gryniesiems elektromobiliams galioja iki 2025 m. arba iki kol bus įregistruota 10 tūkstančių N1 klasės grynųjų elektromobilių vertintinas prieštaringai dėl grynųjų elektromobilių tranzito srauto, kuris nebuvo įvertintas.

Įtvirtinus išimtį dėl grynųjų elektromobilių naudotojų neapmokestinimo kelių naudotojo mokesčiu bus įtvirtintas diskriminacinis reglamentavimas tiek privačių, tiek ir verslo subjektų, savo veikloje nenaudojančių grynųjų elektromobilių, atžvilgiu. Akivaizdu, kad tiek privatūs, tiek verslo subjektai, dėl galimai objektyvių priežasčių neturintys galimybių įsigyti grynojo elektromobilio ir taip sumažinti patiriamas būtinąsias veiklos sąnaudas, atsidurs ekonominiu požiūriu mažiau palankioje situacijoje nei subjektai, savo veikloje naudojančios grynuosius elektromobilius, t. y. tokiomis pačiomis teisėmis naudosis viešąja valstybinės reikšmės kelių infrastruktūra, tačiau neturės pareigos mokėti kelių naudotojo mokesčio, taigi ir prisidėti prie šios susisiekimo infrastruktūros atstatymo, palaikymo ir plėtros.

Įtraukus verslo subjektus į nemokančių kelių naudotojo mokesčio sąrašą, jie įgis ekonominį pranašumą, nes bus atleisti nuo kelių naudotojo mokesčio, nors neatlygintinai naudosis viešąją kelių infrastruktūrą savo komerciniams tikslams įgyvendinti (įgis ekonominį ir nepagrįstą

konkurencinį pranašumą). Pažymėtina, kad krovinių pervežimą grynaisiais elektromobiliais vykdančios verslo subjektai, atsižvelgiant į jų naudojamų transporto priemonių draugiškumą aplinkai ir vertinant grynųjų elektromobilių taršos kiekį, mokėtų mažiausią kelių naudotojo mokestį, lyginant su taršias transporto priemones naudojančiais subjektais. Šiuo aspektu įvertinę Įstatymo projekto Aiškinamojo rašto argumentus, atkreipiame dėmesį, kad skatinimas naudoti aplinkai draugiškus grynuosius elektromobilius jau yra įtvirtintas nustatant kelių naudotojo mokesčio dydį – grynųjų elektromobilių naudotojams taikomi mažiausi tarifai. Kelių direkcijos nuomone, turi būti užtikrinamas socialiai teisingas kelių rinkliavos principas „naudotojas moka – teršėjas moka“.

Ypatingai svarbu pažymėti, kad Įstatymo projektu siūlomas 6 straipsnio 3 dalies papildymas 10 punktu neatitinka 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (toliau – Direktyva) 6 straipsnio 2 dalies, kurioje įtvirtinti atvejai, kada Europos Sąjungos valstybės narės gali taikyti sumažintus tarifus arba atleisti nuo mokesčių už naudojimąsi keliais. Direktyvos 6 straipsnio 3 dalis nustato, kad dėl atleidimo nuo kelių naudotojo mokesčio ar jo sumažinimo Europos Sąjungos valstybė narė turi kreiptis į Europos Komisiją ir gauti Europos Tarybos pritarimą.

Kelių direkcija siūlo atsižvelgti į teikiamas pastabas ir įvertinti realų Įstatymo projektu siūlomų pakeitimų neigiamą poveikį surenkamoms valstybės biudžeto lėšoms, skiriamoms valstybinės reikšmės kelių tiesimui, rekonstravimui, taisymui (remontui) ir priežiūrai.

Transporto infrastruktūros planavimo ir  
inovacijų departamento direktorius,  
pavadojantis direktorių

Aivaras Vilkelis

L. Kubiliūtė-Matlienė, tel. (8 5) 232 9707, el. p. laura.kubiliute@lakd.lt

N. Sendžikienė, tel. (8 5) 232 9620, el. p. neringa.sendzikiene@lakd.lt