



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

Biudžetinė įstaiga, Jogailos g. 14, LT-01116 Vilnius, tel. (8 5) 262 7797, faks. (8 5) 212 6492, el. p. taryba@kt.gov.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188668192

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
El. p. sumin@sumin.lt

2022-08- Nr. (2.30Mr-43) 6V-

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai
El. p. LRVkanceliarija@lrv.lt

Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijai
El. p. priim@lrs.lt

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

(1) Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, savo iniciatyva išnagrinėjusi 2022 m. rugpjūčio 30 d. Tarpinstitucinio pasitarimo 13 klausimo medžiagą ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-1752“ projektą Nr. 22-10221(2) (toliau – Projektas), norėtų atkreipti dėmesį į būtinybę užtikrinti, kad būtų laikomasi Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių.

(2) Projektu ketinama pritarti Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIVP-1752 (toliau – Įstatymo projektas). Įstatymo projekte siūloma Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme išplėsti subjektų, kuriems numatoma kelių naudotojo mokesčio už naudojimąsi magistraliniais keliais lengvata, skaičių – įtvirtinti atleidimą nuo kelių naudotojo mokesčio važiuojant grynaisiais elektromobiliais, kurių sąvoka suprantama taip, kaip ji apibrėžiama Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme („*Grynasis elektromobilis – transporto priemonė be vidaus degimo variklio, kurioje energija mechaniniam judesiui atlikti tiekama tik iš elektros energijos kaupimo sistemos, kuri įkraunama iš išorės*“). Įstatymo projekte nurodoma, kad toks pakeitimas paskatins komercinių-krovininių (N1 klasės) grynųjų elektromobilių plėtrą.

(3) Įstatymo projekto lydinčioje medžiagoje nurodyta, kad Lietuvos Respublikoje šiuo metu yra įregistruota virš 72 tūkstančių N1 klasės automobilių, todėl įvedus kelių naudotojo mokesčio lengvatą ir ilguoju laikotarpiu pakeitus šiuos 72 tūkstančius automobilių į elektromobilius, skaičiuotina, kad į valstybės biudžetą nebus surenkama iki 22 mln. eurų pajamų per metus.

(4) Pažymėtina, kad valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik tuomet, kai paramos gavėjai yra ūkio subjektai, tačiau šią sąvoką Europos Sąjungos Teisingumo Teismas apibrėžia plačiai.

(5) Ūkio subjektas konkurencijos teisėje yra apibrėžiamas kaip bet koks ūkinę veiklą vykantis subjektas, nepriklausomai nuo jo teisinio statuso ir finansavimo būdų, o ūkine veikla laikoma bet kokia veikla, kurios metu konkrečioje rinkoje siūlomos prekės ir paslaugos¹.

(6) Nagrinėjamu atveju, kelių naudotojo mokesčio už naudojimąsi magistraliniais keliais numatoma lengvata galės pasinaudoti ūkio subjektai savo ūkinėje veikloje naudojantys N1 klasės grynuosius elektromobilius.

¹ Žiūrėti Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-222/04 *Ministero dell'Economia e delle Finanze prieš Cassa di Risparmio di Firenze SpA ir kt.* (Rink. 2006, p. I-289) 107 ir 108 punktus.

(7) Siekiant nustatyti, ar ūkio subjektui teikiama parama gali būti laikoma valstybės pagalba, būtina kiekvienu konkrečiu atveju įvertinti, ar tenkinami visi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – Sutartis) 107 straipsnio 1 dalyje apibrėžti kriterijai, tai yra, ar parama:

(a) yra teikiama valstybės narės iš jos išteklių;
 (b) palaiko tam tikrus ūkio subjektus arba tam tikrų prekių gamybą ir suteikia išskirtinę ekonominę naudą;

(c) iškraipo arba gali iškraipyti konkurenciją;

(d) daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

(8) Nagrinėjamu atveju, N1 klasės elektromobilius naudojančius ūkio subjektus atleidus nuo kelių naudotojo mokesčio, valstybė atsisako savo pajamų, kurias gautų įprastomis sąlygomis, tad pirmasis valstybės pagalbos kriterijus būtų tenkinamas.

(9) Vertinant atitiktį antrajam valstybės pagalbos kriterijui, reikia nustatyti, ar egzistuoja abu šie elementai: parama yra išskirtinė (selektyvaus pobūdžio) ir priemonė teikia išskirtinę ekonominę naudą, kurios ūkio subjektas neįgytų įprastomis rinkos sąlygomis².

(10) Parama šiuo atveju yra selektyvi, nes ją gautų tik ūkio subjektai, važiuojantys magistraliniais keliais N1 klasės grynaisiais elektromobiliais. Atsižvelgiant į tai, kad minėti subjektai būtų atleisti nuo 304 Eur metinio mokesčio, galima teigti, kad šie subjektai gautų išskirtinę ekonominę naudą. Antrasis valstybės pagalbos kriterijus būtų tenkinamas.

(11) Vertinant paramos atitiktį trečiajam valstybės pagalbos kriterijui, pažymėtina, kad konkurencija yra iškraipoma, kai priemonė palengvina įmonės, kuriai ji taikoma, finansinę naštą ir sustiprina jos padėtį, palyginus su konkuruojančiomis įmonėmis³. Šiuo atveju, teikiant paramą ūkio subjektams, kurie naudoja savo veikloje N1 klasės grynuosius elektromobilius, būtų sustiprinama jų padėtis palyginus su konkuruojančiais ir ne grynuosius lengvuosius krovininius elektromobilius naudojančiais ūkio subjektais. Atsižvelgiant į tai, Konkurencijos tarybos nuomone, šis valstybės pagalbos kriterijus taip pat būtų tenkinamas.

(12) Poveikis prekybai tarp valstybių narių (ketvirtasis valstybės pagalbos kriterijus) konstatuojamas tada, kai valstybės suteikta parama sustiprina ūkio subjekto padėtį, palyginti su kitais Europos Sąjungos vidaus rinkoje konkuruojančiais ūkio subjektais. Valstybės parama gali daryti poveikį Europos Sąjungos vidaus prekybai net ir tuo atveju, kai jos gavėjas tarpvalstybinėje prekyboje tiesiogiai nedalyvauja⁴. Tikėtina, kad naujomis Įstatymo projekte numatytais lengvatomis remiamų įmonių veikla apima įvairią ūkinę veiklą vykdomą ir kitose Europos Sąjungos šalyse, o tokių veiklų rėmimas paprastai turi poveikį konkurencijai ir prekybai tarp valstybių narių.

(13) Pastebėtina, kad minėta naudojimosi keliais mokesčio lengvata nebūtų laikytina valstybės pagalba tuo atveju, jeigu šiai lengvatai taikytinoje direktyvoje būtų numatyta valstybės narės prieivolė taikyti lengvatą, kadangi tokiu atveju nebūtų galima laikyti, kad lengvata yra teikiama valstybės.

(14) Konkurencijos tarybos žiniomis, naudojo keliais mokesčio lengvatos teisinis pagrindas – 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (toliau – Direktyva) 7 straipsnio 9 dalis. Joje numatyta, kad „*Valstybės narės gali numatyti mažesnes rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už <...> netaršias transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra ne didesnė kaip 4,25 tonos.*“.

(15) Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvoje numatyta valstybių narių teisė, bet ne prieivolė taikyti naudojimosi keliais mokesčio lengvatą, Konkurencijos tarybos nuomone, Įstatymo projekte numatyta minėta lengvata būtų priskirtina valstybei ir todėl galėtų būti laikoma valstybės pagalba.

² Žiūrėti Teisingumo Teismo 1996 m. liepos 11 d. sprendimo byloje C-39/94 *Syndicat français de l'Express international (SFEI) ir kiti prieš La Poste ir kt.* (ECLI:EU:C:1996:285) 60 pastraipą.

³ Žiūrėti Teisingumo Teismo 2006 m. birželio 22 d. sprendimo byloje C-182/03 ir C-217/03 *Belgijos Karalystė ir Forum 187 ASBL prieš Europos Bendrijų Komisiją* (ECLI:EU:C:2006:416) 132 pastraipą.

⁴ Žr. Teisingumo Teismo 2006 m. birželio 15 d. sprendimo byloje C-393/04 ir C-41/05 *Air Liquide Industries Belgium SA prieš Ville de Seraing ir Province de Liège* (Rink 2006, p. I-5293) 35 pastraipą.

(16) Primename, kad visus valstybės pagalbos kriterijus atitinkanti parama gali būti teikiama tik iš anksto apie ją pranešus Europos Komisijai pagal Sutarties 108 straipsnio 3 dalies nuostatas ir gavus iš jos pritarimą, arba taikant vieno iš išankstinio pranešimo išimtį numatančių Europos Komisijos dokumentų nuostatas. Kitu atveju tokia valstybės pagalba laikoma neteisėta ir, nacionalinio teismo ar Europos Komisijos sprendimu, gali būti pareikalauta jos išieškojimo su palūkanomis.

(17) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Konkurencijos taryba siūlo Įstatymo projektą papildyti nuostatomis, užtikrinančiomis Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių laikymąsi, ir naujas paramos priemones suderinti su Europos Komisija.

(18) Jei Jums iškiltų papildomų klausimų dėl šiame rašte pateikiamos informacijos, prašome kreiptis žemiau nurodytais kontaktais.

Pirmininkas

Šarūnas Keserauskas