



## LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,  
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,  
atsisk. sąskaita LT267044060000269484 AB SEB bankas, banko kodas 70440.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2018-05-14 U2 (1.6) JT-299  
I 2018-04-16 Nr.2-2618

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2, 3, 6, 9 STRAIPSNIŲ IR ĮSTATYMO 2 PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-1250, LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ ĮSTATYMO NR. I-891 17 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-1251 IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 463 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-1252

Teisingumo ministerija gavo išvadai gauti pateiktą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3, 6, 9 straipsnių ir įstatymo 2 priedo pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-1250, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 17 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-1251 ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 463 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-1252“ projektą (toliau visi kartu – projektai). Pagal kompetenciją įvertinę projektus teikiame pastabas ir pasiūlymus:

1. Projekto aiškinamajame rašte nurodomas esminis Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3, 6, 9 straipsnių ir įstatymo 2 priedo pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-1250 (toliau – KPPPFĮ projektas), Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 17 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-1251 (toliau – KĮ projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 463 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-1252 (toliau – ANK projektas) tikslas – *susieti* transporto priemonių naudotojų mokamus mokesčius už naudojimąsi kelių infrastruktūra su nuvažiuotu atstumu ir transporto priemonės taršos lygiu. Aiškinamajame rašte minima 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL 2004 m. *specialusis leidimas*, 7 skyrius, 4 tomas, p. 372) (toliau – Direktyva), kuria siekiama vadovautis. Tačiau pastebėtina, kad Direktyva suteikia šalims diskreciją pačioms spręsti, kokį naudojimosi keliais modelį pasirinkti – nustatyti mokestį ar valstybės rinkliavą, ir kaip inkorporuoti jį į nacionalinės teisės sistemą. Pagal Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 13 straipsnį, valstybės rinkliavos taip pat yra priskiriamos mokesčiams. O Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymo 2 straipsnio 1 dalyje, apibrėžiant valstybės rinkliavos sąvoką, nustatyta, kad tai privaloma įmoka už valstybės ir vietos savivaldos institucijų, įstaigų, tarnybų ar organizacijų, išskyrus teismus, teikiamas *paslaugas*, išskyrus specialiuose įstatymuose nustatytas paslaugas, už kurias šiuose įstatymuose nustatyta tvarka numatytas kitoks atlyginimas. Atsižvelgiant į Direktyvoje įtvirtintą alternatyvą ir galiojantį nacionalinį reguliavimą, siūlytina nekeisti galiojančios apmokestinimo rūšies – mokesčio instituto, o tik nustatyti kitokią jo *skaičiavimo* tvarką (siejant jo mokėjimą su

nuvažiuotu atstumu). Taip pat manytina, galimai tikslinga peržiūrėti ir kitus šiame įstatyme įtvirtintus mokesčius (dėl mokesčio arba valstybės rinkliavos nustatymo, sąsajos su nuvažiuotu atstumu ir kt.).

2. Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymas (į kurio reguliavimo sritį patenka triukšmo prevencijos, triukšmo valdymo subjektų teisių, pareigų, triukšmo kontrolės ir stebėsenos (monitoringo) tvarkos reguliavimas) nemini galimai patiriamų kaštų dėl triukšmo. Taip pat svarstytina, *kokia konkreti žala* turima omenyje minint transportų priemonių keliamą triukšmą bei transporto priemonių riedant kelio danga padaromą žalą. Manytina, kad KPPPFĮ projekte apibrėžiama „eismo akustinės taršos kaštų“ sąvoka yra nesuderinta su Lietuvos Respublikos triukšmo valdymo įstatymu, taip pat yra neapibrėžta ir nekonkreti, o be to įtvirtina sąvokos apibrėžtį *idem per idem*.

3. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos aplinkos oro apsaugos įstatymas nemini „eismo oro taršos kaštų“ sąvokos ir nemini kaštų dėl naudojant transporto priemonę patiriamos žalos. Manytina, kad oro taršos, oro apsaugos nuo taršos ir šių apsaugos priemonių reguliavimas yra Lietuvos Respublikos aplinkos oro apsaugos įstatymo reguliavimo dalykas, todėl projekto nuostatos derintinos su minėto įstatymo reguliavimu. Be to, „eismo oro taršos kaštų“ sąvoka kritikuotina dėl apibrėžties *idem per idem* (žr. KPPPFĮ projekto 1 straipsnį) ir šioje apibrėžtyje atsisakytinas pavyzdžio dėstymas, kaip perteklinis.

4. Atsižvelgiant į tai, kad KPPPFĮ projekte dėstomo 2 straipsnio 1 – 4 dalyse apibrėžiamos sąvokos toliau įstatyme nėra minimos, abejotinas jų apibrėžties tikslingumas. Siūlytina KPPPFĮ projekte apibrėžti tik įstatyme vartojamas sąvokas.

5. KPPPFĮ projekte dėstoma „išorinių kaštų mokesčio“ sąvoka nurodo, kad tai – „mokestis, renkamas patirtoms išlaidoms <...> susigrąžinti“. Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 2 straipsnio 25 dalį mokestis yra „įstatyme mokesčių mokėtoji nustatyta piniginė prievolė valstybei“, tačiau neminimas siekis *susigrąžinti* patiriamas išlaidas.

6. Pagal KPPPFĮ projekto nuostatas lieka neaiškus (nesureguliuotas) mokesčio nustatymo mechanizmas (2 straipsnio 3 – 5 dalys), esminiai elementai, nustatymo kriterijai ir kt. Pavyzdžiui, nekonkreti KPPPFĮ projekte dėstomos 2 straipsnio 5 dalyje vartojama sąvoka „naudojantis atitinkama infrastruktūra“, nes lieka neaišku, kokia kita infrastruktūra galėtų būti šiuo atveju, jei mokama būtų rinkliava už naudojimąsi keliais; neapibrėžta KPPPFĮ projekte dėstomoje 2 straipsnio 5 dalyje įtvirtinta alternatyva „kurį sudaro infrastruktūros mokestis ir (arba) išorinių kaštų mokestis“. Pažymėtina, kad Konstitucinis Teismas ne kartą yra konstatavęs, jog *esminiai mokesčio elementai turi būti nustatomi įstatymu*.

7. Vertinant siūlomą reguliavimą, pagal kurį būtų įtvirtinamas rinkliavų mokėjimas už transporto priemonės naudojimąsi keliais, svarstytinas siūlomo reguliavimo santykis su Lietuvos Respublikos kelių įstatymu, kurio 20 straipsnyje minimas mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis. Svarstytina, ar į KPPPFĮ projektu siūlomo reguliavimo (kelių rinkliavos mokėjimo reikalavimą) patektų ir minėtos didžiagabaritės ir (ar) sunkiasvorės transporto priemonės, nebūtų dvigubai apmokestinamos.

8. Pastebėtina, kad, vadovaujantis Kelių įstatymo 3 straipsnio 3 dalies 1 punktu, gatvės priskirtinos vietinės reikšmės keliams, todėl KPPPFĮ projekto 6 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje išbrauktinas skliaustuose rašomas žodis „gatvėmis“, kaip perteklinis.

9. Atsižvelgus į tai, kad keičiamame įstatyme nustatyti mokesčio dydžiai yra proporcingi naudojimosi keliais trukmei (metų, mėnesio, savaitės ir dienos tarifai), o KPPPFĮ projekte siūlomos įtvirtinti kelių rinkliavos dydžiai būtų proporcingi nuvažiuotam atstumui, siūlytina įtvirtinti *pereinamojo laikotarpio nuostatas*, užtikrinsiančias, kad nebūtų pažeisti transporto priemonių ar jų junginių valdytojų, sumokėjusių kelių naudotojo mokestį už naudojimąsi magistraliniais keliais, interesai.

10. Siūlytina, rengiant Vyriausybės išvados projektą, taip pat įvertinti ribinių tarifų už nuvažiuotą kilometrą *dydžių pagrįstumą*. Kartu svarstytina, kaip keistųsi mokėjimo dydžiai konkrečioms kelių naudotojams, pavyzdžiui, asmenims, kurie šiuo metu sumoka mokestį už metus

ir nuvažiuoja didelį atstumą keliais. Be to, projektų aiškinamajame rašte nėra atskleistas siūlomos kelių rinkliavos apskaičiavimui, surinkimui ir kontrolei reikalingos elektroninės sistemos ir kitų priemonių įdiegimo modelis, todėl nėra apibrėžta, ar tam galėtų prireikti šia sistema siekiančių pasinaudoti asmenų investicijų, kokio dydžio investicijos būtų reikalingos bei kaip tai paveiktų verslo aplinką. Manytina, kad minėtais aspektais tikslinga įvertinti galimą KPPPFĮ projekto poveikį verslo sąlygoms ir kitiems asmenims.

11. Konstitucinis Teismas ne kartą yra konstatavęs (2015 m. rugsėjo 22 d. nutarimas), kad „<...> pagal Konstituciją valstybinius mokesčius ir kitus privalomus mokėjimus gali nustatyti tik Seimas ir tik įstatymu, tai yra svarbi asmens teisių apsaugos garantija (2002 m. birželio 3 d., 2015 m. balandžio 3 d. nutarimai) <...> Konstitucinis Teismas ne kartą konstatavo, kad tokie esminiai mokesčio elementai kaip mokesčio objektas, mokestinių santykių subjektai, jų teisės ir pareigos, mokesčio dydžiai (tarifai), mokėjimo terminai, išimties ir lengvatų, baudos ir delspinigiai turi būti nustatom įstatymu“. Šiuo aspektu siūlytina įvertinti ir KPPPFĮ projekto 5 straipsniu siūlomus pakeitimus, kuriais nustatoma, kad „klasifikaciją pagal taršos lygį <...> nustato Vyriausybė“, bei KPPPFĮ projekte dėstomą 6 straipsnio 1 dalį, kuria siūloma nustatyti, kad „transporto priemonių <...> valdytojai moka kelių rinkliavą už naudojimąsi Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytais keliais (nes pagal šią nuostatą Vyriausybei būtų suteikiama teisė spręsti ir kokie objektai (kurie keliai) būtų apmokestinami) ir KPPPFĮ projekte dėstomą 6 straipsnio 2 dalį, pagal kurią Vyriausybei pavedama nustatyti konkrečius *kelių rinkliavos dydžius*.

12. Kadangi į Vyriausybę buvo kreiptasi kaip į valstybės biudžeto planuotoją, Vyriausybės išvados projekte turėtų atspindėti galimas poveikis valstybės finansams ir galimybė skirti papildomas lėšas siūlomam reguliavimui įgyvendinti.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, siūlytina įvertinti Projektu formuluojamos Lietuvos Respublikos Vyriausybės pozicijos pagrįstumą ir kartu pasiūlyti fikslinti KPPPFĮ projektą pagal pateiktas pastabas ir pasiūlymus.

Vidaus reikalų ministras,  
laikinais einantis teisingumo ministro pareigas

Eimutis Misiūnas

