



## **LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA**

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,

faks. (8 5) 212 4335, el. p. [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt).

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Nr.

I

Nr.

### **DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), atsižvelgdama į tarpinstituciniame pasitarime pateiktas pastabas, teikia patikslintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3, 6, 9 straipsnių ir 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 – nutarimo projektas).

Nutarimo projektu siūloma pritarti Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3, 6, 9 straipsnių ir 2 priedo pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIIP-1250, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 17 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIIP-1251 ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 463 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIIP-1252, kuriais siūloma kelių naudotojo mokestį, kurį moka transporto priemonių valdytojai už naudojimąsi kelių infrastruktūra tam tikrą laikotarpį, pakeisti į kelių rinkliavą, kuri būtų mokama už keliais nuvažiuotą atstumą, ir užtikrinti, kad būtų laikomasi kelių rinkliavos mokėjimo tvarką reglamentuojančių teisės aktų nuostatų.

Augant Europos šalių ekonomikai, didėja transporto srutai ir grūstys keliuose, auga energijos suvartojimas. Tai lemia padidėjusį neigiamą poveikį aplinkai. Atsižvelgdama į tai, Europos Komisija (toliau – EK) bando spręsti šias problemas ir skatina šalis įsivesti elektronines kelių rinkliavų sistemas, priimdama teisės aktus ir nustatydama jų plėtros ir įgyvendinimo standartus, perkeltant iš Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB (su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/38/EB ir Direktyva 2011/76/ES) dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra bei Direktyvos 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje nuostatas į nacionalinę teisę.

Galiojantis kelių naudotojo mokestis yra paremtas laikine sistema ir nėra susietas su realiai transporto priemonės nuvažiuojamais kilometrais. Mokestis už laiką nėra laikomas socialiai teisingu mokesčiu, todėl Lietuvoje turėtų būti siekiama pakeisti kelių apmokestinimą taikant principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. Įvedus kelių rinkliavą, būtų atsižvelgiama į vietinius kelių infrastruktūros naudotojus, kurie dabar už trumpą atstumą sumoka nepagrįstai didelį

mokestį, pvz., tiek už važiavimą tranzitu per Lietuvą, tiek už važiavimą keliu mažą atstumą šiuo metu mokamas vienodas mokestis (11 eurų). Kelių rinkliava leistų užtikrinti teisingą išlaidų kelių infrastruktūrai sukurti ir išlaikyti pasidalijimą. Šiuo metu Lietuvoje mokami kelių mokesčiai yra neproporcingi ir socialiai neteisingi (žr. 1 lentelę), todėl diskriminuoja naudotojus, nes kuo nuvažiuotas atstumas ilgesnis, tuo mažesnis 1 km įkainis.

1 lentelė. **Laikinės ir atstuminės rinkliavos įkainių palyginimas.**

	<b>Vinjetė – laikinė apmokėjimo sistema</b>			<b>Atstuminė rinkliava</b>		
N3 kategorijos transporto priemonė	1 d. vinjetės kaina 11 Eur			vidutinis tarifas už 1 km - 0,0979 Eur		
Atstumas, km	50	100	300	50	100	300
1 km įkainis, Eur	0,22	0,11	0,036	0,0979	0,0979	0,0979
1 km kainos pokytis	100 proc.	50 proc.	16,36 proc.	0 proc.	0 proc.	0 proc.
Kaina (atstumas x 1 km įkainis)	11,00	11,00	11,00	4,89	9,79	29,37

Pvz.: taikant laikinę vinjetę, N3 kategorijos transporto priemonei nuvažiavus 300 km atstumą, mokestis už 1 km, palyginti su nuvažiuotu 50 km atstumu, neproporcingai sumažėja daugiau kaip 6 kartus. Taigi, nuvažiavus 6 kartus ilgesnį atstumą, 1 km mokesčio kaina nepagrįstai sumažėja 83,64 proc., nors neigiamas poveikis kelių infrastruktūrai proporcingai didėja.

Atsižvelgiant į tai, kad smulkiuoju verslu užsiimančios asmenys važiuoja trumpesnius atstumus, darytina išvada, kad dabar taikoma laikinė vinjetės apmokestinimo sistema sukuria išskirtinai palankias verslo sąlygas vežėjams, važiuojantiems didelius atstumus, ir neužtikrina lygių konkurencinių sąlygų.

Kiekvienais metais eismo intensyvumas magistraliniuose keliuose didėja. Atskiruose ruožuose eismo intensyvumas siekia iki 45 tūkst. transporto priemonių per parą, o krovinių iki 6 tūkst. krovinių automobilių per parą. Labiausiai apkrauti keliai yra A1 ir Via Baltica, kuriais vyksta pagrindiniai tranzitinio transporto srutai. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikoje krovinių transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas apmokestintuose magistraliniuose keliuose nuo 2000 m. (651 transporto priemonė per parą) iki 2017 m. (1 550 transporto priemonių per parą) padidėjo 283 proc. Tarp jų ypatingai išaugo transporto priemonių junginių, kurių krova daugiau kaip 12 t, vidutinis metinis paros eismo intensyvumas magistraliniuose keliuose, nuo 2000 m. (324 transporto priemonės per parą), o iki 2017 m. (1193 transporto priemonės per parą) padidėjo 368 proc.

Krovinių transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas krašto keliuose nuo 2000 m. (254 transporto priemonės per parą) iki 2017 m. (210 transporto priemonių per parą) sumažėjo iki 83 proc. Tai susiję su tuo, kad pagerėjo magistralinių kelių kokybė, kai kuriuose ruožuose ribojamas eismas ir pan. Tačiau transporto priemonių junginių, kurių krova daugiau kaip 12 t, vidutinis metinis paros eismo intensyvumas krašto keliuose, kurie šiuo metu neapmokestinami, nuo 2000 m. (75 transporto priemonės per parą) iki 2017 m. (122 transporto priemonės per parą) padidėjo 163 proc. Tai įrodo, kad taip krovinių transporto priemonių valdytojai / naudotojai siekia išvengti šiuo metu taikomo mokesčio už važiavimą magistraliniais keliais ir dėl tos priežasties veža krovinis nemokamais krašto keliais, todėl didėja neigiama įtaka krašto keliams, bet lėšų šiems keliams remontuoti / palaikyti nesukaupiama.

Palyginti su ES šalimis, Lietuva yra mažiau pažengusi diegiant elektroninę kelių apmokestinimo sistemą. Pažymėtina, kad pažangias elektroninės rinkliavos technologijas įdiegusios Lietuvos kaimyninės šalys Lenkija ir Baltarusija. Atsižvelgiant į užsienio šalių praktiką ir ES rekomendacijas, Lietuvoje taip pat turėtų būti siekiama apmokestinti krovinines transporto priemones už nuvažiuotą atstumą, o ne laiką. Priešingu atveju, vežėjai, planuojantys tranzitinio transporto maršrutus ir logistiką, dėl ženklaus mokesčio skirtumo vežimų maršrutus sieks nukreipti per Lietuvą, tuo būdu Lietuvoje sukuriant tranzitiniam transportui palankesnes, nesąžiningas konkurencines sąlygas.

Per Lietuvą tranzitu važiuojančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių srautas didėja, todėl didėja žala kelių infrastruktūrai. Lietuvą kertančiuose transporto koridoriuose pagrindinį krovininio transporto srautą (iki 62 proc.) sudaro tranzitinis (ne Lietuvoje registruotas) transportas, o tranzitu važiuojančių transporto priemonių valdytojų / naudotojų sumokami mokesčiai padengia tik labai mažą dalį kelių infrastruktūros priežiūrai, remontui, eksploatavimui ir vystymui reikalingų lėšų trūkumo.

Dėl mažesnių transporto priemonių degalų kainų kaimyninėse šalyse (žr. 2 lentelę) dažniausiai tranzitinių krovininių transporto priemonių naudotojai kuro Lietuvoje neperka. Rusijoje ir Baltarusijoje degalų kaina net 2 kartus mažesnė nei Lietuvoje, todėl iš tranzitinio transporto nesurenkama mokesčio dalis iš degalų akcizo kurui. Dėl šios priežasties Lietuvos transporto priemonių naudotojai (pirkdami degalus Lietuvoje ir mokėdami akcizus) iš dalies padengia tranzitinio transporto padaromą žalą kelių infrastruktūrai.

2 lentelė. **Degalų kainų palyginimas.**

Šalis	Lietuva		Rusija		Baltarusija		Latvija		Lenkija	
Degalai	BZ*	D**	BZ*	D**	BZ*	D**	BZ*	D**	BZ*	D**
1 litro kaina, Eur <sup>1</sup>	<b>1,25</b>	<b>1,17</b>	0,57	0,55	0,56	0,56	1,23	1,12	1,15	1,13
Kuro kainos pokytis (sumažėjimas), proc.***	-	-	- 54	-53	-55	- 52	-1,5	-4,2	-8	-3,5

\* BZ – 95 benzinas.

\*\* D – dyzelinas.

\*\*\* Lyginama vidutinė vieno litro kaina kaimyninėse šalyse su kaina Lietuvoje.

Lietuvoje apie 62 proc. surenkamų pajamų už vinjetes yra iš dieninių vinječių pardavimų (nelengvatinės vinjetės kaina yra 11 Eur). 2017 m. pardavus vienos dienos vinjetes buvo surinkta apie 26 mln. eurų, iš viso 2017 m. iš visų tipų vinječių pardavimų buvo surinkta apie 46 mln. eurų.

Vienas iš svarbiausių elektroninės atstuminės rinkliavos įdiegimo Lietuvoje tikslų yra padengti transporto priemonių kelių infrastruktūrai padaromą žalą. Atitinkamai surinktas mokestis būtų skiriamas kelių plėtrai, eksploatavimui, priežiūrai ir remontui, kad būtų susigrąžinama bent dalis išlaidų, patirtų dėl transporto priemonių kelių infrastruktūrai padaromos žalos.

Kelių rinkliavos apskaičiavimo principai ir kelių rinkliavos įvedimo poveikis verslui ir galutiniam vartotojui pateikiamas rašto 1 priedo 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9 lentelėse (pridedama).

<sup>1</sup> Duomenų šaltinis: <http://keliaujantiems.eu/kuro-kainos-16/lt/>

Planuojamas investicijų poreikis elektroninei sistemai, kuri apskaičiuotų atstumo principu paremtos kelių rinkliavos dydį, surinktų šią rinkliavą ir atliktų kontrolę, diegti yra apie 130 mln. eurų. Projektui reikalingas investicinių srautų pasiskirstymas ir projekto įgyvendinimo etapai pateikiami rašto 1 priedo 1.10 ir 1.11 lentelėse (pridedama). Susisiekimo ministerija šiai elektroninei sistemai diegti naudotų Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšas.

Atkreipiame dėmesį, kad pasibaigus ES 2014–2020 m. finansavimo periodui, kasmet apie 30 proc. sumažės dabar kelių infrastruktūrai skiriamų lėšų. Prognozuojama, kad nuo 2022 m. imtinai Lietuva negaus ES paramos kelių infrastruktūrai. Lėšų stygius turės būti kompensuotas alternatyviais finansavimo šaltiniais. Atsižvelgiant į su tuo susijusias problemas ir rizikos veiksnius, būtina kuo laiku priimti sprendimus dėl kiek galima spartesnės elektroninės atstuminės rinkliavos sistemos diegimo Lietuvoje, taip sudarant prielaidas efektyviai surinkti lėšas iš kelių rinkliavos.

Įdiegus elektroninę atstuminę rinkliavos sistemą, bus kaupiamos lėšos kelių infrastruktūros plėtrai, kelių infrastruktūrai palaikyti ir atstatyti, taip pat bus ir iš dalies kompensuojamas lėšų trūkumas po ES struktūrinių fondų paramos sumažėjimo. Šiuo metu (2015–2017 m.) metinės vinjetės pajamos sudaro apie 45 mln. Eur, tikimasi, kad, įdiegus pažangią elektroninę sistemą, pajamos sudarys apie 111 mln. Eur, t. y. 2,5 karto daugiau, nei surenkama dabar.

Įdiegta elektroninė atstuminė rinkliavos sistema, sąveikaudama su dabar diegiamomis kontrolės sistemomis (daugiafunkcė pažeidimų kontrolės sistema, sektoriniai greičio matuokliai) leistų vykdyti nuolatinę stebėseną ir kontrolę (7 d. / 24 val. per savaitę). Tai būtų prevencinė priemonė, nes transporto priemonių valdytojai / naudotojai žinotų, kad neįmanoma išvengti pažeidimų nustatymo ir baudų dėl nesumokėtos kelių rinkliavos arba sumokėto nepagrįstai mažo mokesčio, gabaritų ir perkrovos kontrolė sumažintų riziką netinkamai eksploatuoti / sugadinti kelių infrastruktūrą, greičio, svorio ir gabaritų kontrolė užtikrintų eismo saugumą keliuose. Dėl šių priešasčių elektroninės atstuminės rinkliavos sistemos įdiegimas ir sąveikos su kitomis sistemomis užtikrinimas pagerintų rinkliavos surinkimą ir infrastruktūros eksploatavimo sąnaudas ir sukurtų saugesnę ir švaresnę aplinką keliuose, taip pat paskatintų transporto priemonių valdytojus / naudotojus naudoti draugiškesnes aplinkai transporto priemones, tuo būdu prisidedant prie taršos ir triukšmo mažinimo.

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3, 6, 9 straipsnių ir 2 priedo pakeitimo įstatymo projektas Nr. XIIP-1250, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 17 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas Nr. XIIP-1251 ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 463 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas Nr. XIIP-1252 atitinka Septynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2016 m. gruodžio 13 d. nutarimu Nr. XIII-82 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, 83.1 papunktį. Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. kovo 13 d. nutarimu Nr. 167 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos įgyvendinimo plano patvirtinimo“, 4.4 krypties 4.4.2 darbo 7 punkte numatyta iki 2020 m. II ketvirčio laikinę kelių naudotojo apmokestinimo sistemą (eurovinjetę) transformuoti į atstuminę elektroninę mokesčio sistemą, atitinkančią principą „teršėjas moka – naudotojas moka“.

Nutarimo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos interneto svetainėje, kur visuomenė ir suinteresuotos institucijos galėjo teikti pastabas ir pasiūlymus. Nutarimo projektas buvo pateiktas išvadoms gauti Lietuvos Respublikos finansų ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, Europos teisės departamentui prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos automobilių kelių direkcijai prie Susisiekimo ministerijos. Europos teisės

departamentas prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos nutarimo projektą suderino be pastabų, o Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos pastabos ir pasiūlymai dėl nutarimo projekto, į kuriuos neatsižvelgta, įvertinti derinimo pažymoje.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento (l. e. direktoriaus pareigas – Vladislavas Kondratovičius, tel. 239 2893, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt) Kelių transporto skyriaus vedėjas Jaunius Jasiūnas (tel. 239 3956, el. p. jaunius.jasiunas@sumin.lt).

**PRIDEDAMA:**

1. Kelių rinkliavos apskaičiavimo principai, kelių rinkliavos įvedimo poveikis verslui ir galutiniam vartotojui, sistemos diegimo įgyvendinimo etapai ir investicinių srautų pasiskirstymas, 11 lapų.
2. Nutarimo projektas, 2 lapai.
3. Derinimo pažyma, 4 lapai.
4. Suinteresuotų institucijų išvados, 7 lapai.

Susisiekimo ministras

Rokas Masiulis

T. Pilukas, tel. (8 5) 239 3823, el. p. [tomas.pilukas@sumin.lt](mailto:tomas.pilukas@sumin.lt)