

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO PRIEMONIŲ TARŠOS MOKESČIO
ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS MOKESČIŲ ADMINISTRAVIMO ĮSTATYMO
NR. IX-2112 13 IR 16 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS
RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 241 STRAIPSNIO
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ

Projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektas (toliau – projektas), Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 13 ir 16 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – MAĮ projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – ANK projektas) parengti:

1) atsižvelgus į 2019–2020 m. Tarybos rekomendacijų Lietuvai įgyvendinimo priemonių planą, kuriuo siekiama plėsti mokesčių bazę pereinant prie šaltinių, kurių apmokestinimas mažiau kenkia augimui;

2) vykdant Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – LRV) programos įgyvendinimo plano veiksmo 01.05.03.16 Transporto priemonių poveikio aplinkai įvertinimas ir pasiūlymų (priemonių), kaip jį mažinti, pateikimas) 1.6. priemonę, kuriai įgyvendinti numatyta parengti Automobilių taršos mokesčio įstatymo projektą;

3) vykdant 2019 m. rugsėjo 10 d. Ministro Pirmininko pavedimą Nr. S-3092, kuriuo Aplinkos ministerijai, Susisiekimo ministerijai ir Finansų ministerijai pavesta iki 2019 m. spalio 1 d. parengti ir pateikti LRV automobilio taršos mokesčio įvedimui reikalingus teisės aktų projektus;

4) atsižvelgus į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 2018/842¹ nuostatas, kuriomis nustatytas įpareigojimas Lietuvai iki 2030 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį 9 procentais, lyginant su 2005 m., Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemoje (toliau – ES ATLPS) nedalyvaujančiuose sektoriuose (žemės ūkis, transportas, atliekų tvarkymas, pramonė, namų ūkiai ir kt.);

5) atsižvelgus į Nacionalinių emisijos limitų direktyvos nuostatas², kuriomis nustatytas įsipareigojimas Lietuvai iki 2020 m. sumažinti išmetamų azoto oksidų kiekį 48 procentais ir iki 2030 m. 51 procentu, palyginti su 2005 m. išmetu kiekiu.

Projekto rengimą paskatinusios priežastys:

2019 m. Nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitos duomenimis, transporto sektoriaus išmetas ŠESD kiekis 2017 m. sudarė 5795 kt CO₂ ekv. ir viršijo Nacionalinės klimato kaitos valdymo politikos strategijoje transporto sektoriui įtvirtintą kiekybinį metinį išmetamųjų ŠESD kiekio mažinimo tikslą (5435 kt CO₂ ekv.). Didžioji dalis išmetamo ŠESD kiekio susidarė kelių transporto sektoriuje (apie 90 procentų). Kelių transporto sektoriuje didžiausią dalį ŠESD (57 procentai) sudarė išmetimai iš lengvųjų automobilių, priskiriamų M₁ klasei, ir lengvųjų krovininių automobilių, priskiriamų N₁ klasei (toliau – TP).

Siekiant Lietuvai nustatyto 9 procentų ŠESD mažinimo tikslo, būtina per 2021–2030 m. periodą neviršyti 126,6 mln. t CO₂ ekv. ŠESD kvotos, nes, susidarius perviršiui, Lietuva turės jį padengti atitinkamu kiekiu rinkoje įsigytais kreditais (1 t CO₂ ekv. = 1 kreditas). Pagal esamas prognozes ŠESD išmetamas kiekis per 2021–2030 m. Lietuvoje sieks 140 mln. t CO₂ ekv., t. y. susidarys 13,6 mln. CO₂ ekv. kvotos vienetų trūkumas. Pagal ES ATLPS rinkos prognozes, kurios daro prielaidą, kad apyvartinio taršos leidimo kvotos 1 vienetas kainuos 25 Eur, Lietuvos valstybės biudžetui kvotų viršijimo padengimas kainuotų 348 mln. Eur per 2021–2030 m. laikotarpį. Vien tik transporto sektoriaus ŠESD kvotoms padengti prireiktų apytiksliai 243 mln. Eur.

Transporto sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis tiesiogiai priklauso nuo sunaudojamo kuro kiekio, kuriam įtakos turi naudojamų TP efektyvumas. Lietuvoje lengvųjų transporto priemonių

¹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įsipareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013

² 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva

parko vidutinė išmetamo CO₂ g/km vertė – apie 180 CO₂ g/km. Europos Sąjungoje nustatytas siektinas 2015 m. tikslas – 130 CO₂ g/km; 2020 m. – 95 CO₂ g/km.

Šis sektorius taip pat reikšmingai prisideda prie didžiųjų miestų užterštumo kietosiomis dalelėmis.

Viena iš pagrindinių transporto taršos azoto oksidais ir kietosiomis dalelėmis problemų – dyzelinu varomų TP realiomis važiavimo sąlygomis išmetamas gerokai didesnis šių teršalų kiekis palyginti su kitomis degalų rūšimis varomomis (benzinu, elektra, dujomis). Vadovaujantis Europos monitoringo ir vertinimo programos (EMEP) ir Europos aplinkos agentūros parengta metodika (naudojama vykdant nacionalinę oro teršalų apskaitą transporto taršai vertinti), kurioje pateikiami TP emisijos faktoriai (išmestas teršalų kiekis nuvažiuotam kilometrui, atsižvelgiant į jų išmetamųjų teršalų standartą, masę, kuro rūšį ir kt.), dyzelinu varoma TP į orą išmeta 3–9 kartus daugiau azoto oksidų nei benzinu ar dujomis varomos TP; Euro 4 standartą atitinkančios dyzelinu varomos TP išmeta 28 kartus daugiau kietųjų dalelių nei atitinkamo standarto benzinu varomos ir 15 kartų daugiau nei Euro 5 standartą atitinkančios dyzelinu varomos TP (Euro 6 standarto benzinu ir dyzelinu varomų TP kietųjų dalelių išmetimai panašūs).

Dyzelinu varomos TP aplinkosauginiu požiūriu kelia susirūpinimą ir dėl atvejų, kai juose naudojami suodžių filtrai jiems sugedus dėl ekonominių priežasčių pašalinami, taip padidinant tokių TP taršą kietosiomis dalelėmis. Taip pat pasitaiko atvejų, kai dyzelinu varomų TP varikliai išderinami, siekiant padidinti jo galią bei sumažinti kuro sąnaudas. Šiuo atveju tokios TP išmetamas azoto oksidų kiekis dar labiau padidėja.

Azoto oksidų išmetamo kiekio mažinimas labai svarbus įgyvendinant Lietuvos tarptautinius teršalų sumažinimo įsipareigojimus (nustatyti Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos Geteborgo protokole³ ir Nacionalinių emisijos limitų direktyvoje⁴). Pagal šiuos įsipareigojimus Lietuva 2020 m. azoto oksidų išmestą kiekį turi sumažinti 48 procentais lyginant su 2005 m. išmestu kiekiu, o 2030 m. – 51 procentu. Nacionalinės oro teršalų apskaitos duomenimis, 2017 m. pasiektas tik 21,8 procento azoto oksidų išmesto kiekio sumažinimas. Verta pažymėti, kad kitose Europos šalyse pradėti taikyti dyzelinu varomų TP eismo ribojimai skatina atitinkamų šalių gyventojus atsisakyti šia degalų rūšimi varomų TP, kurių didelė dalis pasieks Lietuvą. Dėl šių TP didėjančios pasiūlos gali reikšmingai sumažėti į Lietuvą įvežamų taršių dyzelinu varomų TP vertė, o tai skatintų Lietuvos gyventojus įsigyti šias taršias dyzelinu varomas TP.

Projekto tikslai:

Pagrindiniai projekto tikslai – formuoti visuomenės įpročius renkantis TP, atkreipti dėmesį į TP sukiamą poveikį aplinkai bei klimato kaitai ir skatinti rinktis mažiau taršias TP, didinti išteklį ir energijos vartojimo efektyvumą, taip mažinant poveikį aplinkai, žmonių sveikatai, klimato kaitai.

Projekto uždaviniai:

1) nustatyti transporto priemonių taršos mokestį (toliau – mokestis) TP valdytojams už taršias TP, kurių valdytojais jie tapo nuo 2020 m. sausio 1 d. (registruojant TP pirmą kartą Lietuvoje ar keičiant informaciją apie valdytoją, jau registruotos TP);

2) paskatinti naujai įsigyjančius ar keičiančius TP rinktis tik mažataršę TP. Tie, kurie renka taršią TP, moka mokestį, kurio tikslinė paskirtis – skatinti mažataršių TP naudojimą;

3) užtikrinti, kad mokestis, kaip ekonominė priemonė, prisidėtų prie Lietuvai nustatytų taršos ir CO₂ mažinimo tikslų įgyvendinimo.

2. Projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Projektus inicijavo ir parengė Aplinkos ministerija. Tiesioginis rengėjas – Europos Sąjungos investicijų ir ekonominių priemonių departamento (direktorius Inesis Kiškis tel. 8~618 12760, el. p. inesis.kiskis@am.lt) Ekonominės priemonių taikymo politikos skyriaus (vedėja Živilė Liberienė, tel. 8~706 63526, el. p. zivile.liberiene@am.lt) vyriausiasis specialistas Aidas Juozapaitis, tel. 8~706 63527, el. p. aidas.juozapaitis@am.lt.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami projektuose aptarti teisiniai santykiai

³ 1979 m. Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos 1999 m. Protokolas dėl rūgštėjimo, eutrofikacijos ir pažemio ozono mažinimo, su pakeitimais, atliktais 2012 m. Konvencijos vykdomosios institucijos sprendimais Nr. 2012/1 ir Nr. 2012/2

⁴ 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva

Projektuose aptariamai teisiniai santykiai šiuo metu nėra reguliuojami.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Projektu nustatomas mokestis, kurį mokėtų į Kelių transporto priemonių registrą (toliau – KTPR) pirmą kartą Lietuvoje įregistruotos taršios TP valdytojas ir kiti valdytojai, kurie taps šios TP valdytojais, keičiantis duomenims KTPR apie TP valdytoją. Taršiomis TP laikomos tos TP, kurios turi benzinu ir (ar) dujomis varomą variklį, kurio CO₂ išmetimai viršija 130 g/km, ir dyzelinu varomą variklį, kurio CO₂ išmetimai viršija 115 g/km.

Projektas teikiamas su Biudžeto įstatymu ir įsigaliojtu nuo 2020 m. sausio 1 d. Projektu nustatyta, kad mokestis mokamas įtraukus TP į KTPR, bet ne vėliau kaip per 30 dienų. Naujasis mokestis skatins gyventojus ir įmones įsigyti naujas ar naudotas į Lietuvą įvežamas mažiau taršias TP, nes mokesčio dydis priklausys nuo CO₂ išmetamo kiekio ir degalų rūšies. Dabartiniai TP valdytojai ar asmenys, tapę TP valdytojais iki 2020 sausio 1 d., neturės mokėti mokesčio už jų valdomas TP.

Projekto 2 priede pateikiamos formulės, kuriomis naudojamosi norint nustatyti TP CO₂ išmetamą kiekį, kai duomenų apie CO₂ išmetamą kiekį nepateikia TP valdytojas, registruodamas TP KTPR. Kai nėra duomenų (TP svoris ir TP variklio galia), reikalingų TP CO₂ išmetimams apskaičiuoti, taikomi analogiškos TP, esančio KTPR, duomenys (TP svoris ir TP variklio galia) TP CO₂ išmetimams apskaičiuoti. Kai KTPR nėra duomenų apie TP pavarų dėžės tipą, TP išmetamas CO₂ kiekis apskaičiuojamas pagal formules, patvirtintas projekto 2 priede, taikomas TP su automatine pavarų dėže.

Siekiant įstatymų suderinamumo, kartu su projektu parengtas MAĮ projektas, kuriame nurodomas naujas mokestis ir institucija (Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija), kuri atsakinga už mokesčio apskaičiavimą ir mokesčio mokėtojų konsultavimą mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo klausimais. Taip pat parengtas ir ANK projektas, kuriuo nustatomas piniginės baudos dydis už laiku nesumokėtą mokestį.

Dyzelinu varomos TP pasižymi mažesniu CO₂ išmetamu kiekiu lyginant su kitomis degalų rūšimis varomomis TP. Tačiau, atsižvelgus į dyzelinu varomų TP daug didesnę taršą azoto oksidais ir kietosiomis dalelėmis ir siekiant apriboti dėl padidėjusios pasiūlos atpigusių naudotų dyzelinu varomų TP įvežimą iš šalių, kuriose šioms TP pradėti taikyti eismo ribojimai, siūloma taikyti mažesnę (griežtesnę) 115 g/km CO₂ išmetimo ribą dyzelinu varomoms TP ir 130 g/km benzinu varomoms TP. Skirtingi dyzelinu ir benzinu varomų TP ribiniai neapmokestinami CO₂ išmetami kiekiai parinkti atsižvelgus į rinkoje esančių TP mažiausius CO₂ išmetimo skirtumus tarp tokių pačių modelių TP, varomų dyzelinu ir benzinu (tokios pačios ar panašios variklio galios).

Europos aplinkos agentūros duomenimis, Lietuvoje 2016 m. pirmą kartą į rinką pateiktų (naujų) TP (visų rūšių degalais varomų) vidutinė CO₂ vertė – 126 g/km, todėl siekiant, kad siūloma ekonominė priemonė prisidėtų prie naujai įsigyjamų TP taršos mažinimo, tikslinga taikyti CO₂ apmokestinimo ribą dyzelinu varomoms TP 115 g/km CO₂, o benzinu varomoms TP – 130 g/km CO₂ apmokestinimo ribą.

Dujomis ir bioetanoliu varomoms TP projekte nustatomi mažesni mokesčio dydžiai, nes dujomis varomų TP CO₂ išmetimai yra nedaug mažesni lyginant su benzinu varomomis TP. Bioetanoliu varomos ir hibridinės TP dažnu atveju neviršys projekte nustatytos 130 g/km CO₂ išmetimų ribos ir nebus apmokestinamos.

Dyzelinu varomoms TP mokestis pradedamas taikyti išmetančioms nuo 116 g/km CO₂, todėl dyzelinu varomų TP apmokestinimo suma pradiniam (116-130 g/km) ir atitinkamai kituose CO₂ intervaluose apskaičiuojama padidinus benzinu varomoms TP atitinkamai pradiniam (131-140 g/km) ir atitinkamai kituose CO₂ intervaluose nustatytą tarifą 2 kartus. Šia apmokestinimo proporcija, įvertinus daugiausia Lietuvoje įregistruojamų panašios klasės dyzelinu ir benzinu varomų TP priemonių CO₂ išmetimų kiekį, siekiama sudaryti nepalankias finansines sąlygas gyventojams, įsigyjantiems dyzelinu varomas TP, kurios daugiau teršia aplinką sveikatai pavojingais azoto oksidais ir kietosiomis dalelėmis.

Sumokėto mokesčio lėšos įskaitomos į valstybės biudžetą. Jos naudojamos priemonėms, mažinančioms oro taršą ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ir mokesčio administravimui.

Priėmus projektą, palaipsniui pasikeistų Lietuvos TP parko struktūra, padidėtų mažataršių TP skaičius proporcingai sumažėjus taršių TP skaičiui, sumažėtų išmetamo ŠESD kiekis, pagerėtų miestų ir gyvenviečių oro kokybė ir gyventojų sveikata.

MAĮ projekto esmė – papildyti Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymą nauju mokesčiu ir nustatyti, kaip administruojamas naujasis mokestis. MAĮ projektu nustatoma, kad mokestį apskaičiuoja ir konsultacijas mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo klausimais teikia Vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija.

ANK projekto esmė – papildyti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą nauja bauda ir numatyti TP valdytojų atsakomybę nustatant piniginės baudos dydį. Bauda būtų taikoma TP valdytojams, kurie vengia mokėti mokestį iki nustatytų terminų. ANK projektu nustatoma bauda TP valdytojams ir TP valdytojų, juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims nuo dviejų šimtų iki aštuonių šimtų eurų.

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

Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai pateikiami atskiroje pažymoje.

6. Kokią įtaką priimtas projektas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas projektas kriminogeninei situacijai ir korupcijai poveikio neturės. Neigiamų pasekmių nenumatoma.

7. Kaip projekto įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Projektas verslo sąlygoms ir jo plėtrai didelio poveikio neturės. Verslas turi galimybę rinktis, kokias TP naudoti. Naudotų TP prekiautojai bus suinteresuoti vežti į Lietuvą mažataršias TP.

8. Projekto inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Kartu su projektu būtina priimti MAĮ projektą ir ANK projektą.

9. Ar projektas parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Projektas parengtas laikantis Valstybinės kalbos įstatymo, Teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų, o projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai vertintini Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka, ar atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas.

10. Ar projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Projektas neprieštaruja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms bei atitinka Europos Sąjungos dokumentus.

11. Jeigu projektui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

Įgyvendinant projektą reikės: priimti Mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo tvarkos aprašą ir Keitimosi mokesčio administravimui reikalinga informacija tvarkos aprašą, kuriuos turi parengti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija suderinusi su Valstybine mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos; pakeisti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymą Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ ir Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymą Nr. 1V-328 „Dėl Motorinių transporto priemonių vairuotojo pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“, kuriuos turi pakeisti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija. Nauji įgyvendinamieji teisės aktai turi būti priimti, o galiojantys pakeisti iki projekto įsigaliojimo dienos.

12. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks projektui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Projektui įgyvendinti reikėtų 640 000 Eur, o mokesčio administravimui kasmet po 80 000 Eur valstybės biudžeto lėšų. Priėmus projektą, planuojamos įplaukos į valstybės biudžetą – 29 000 000 Eur.


13. Projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados.

Projekto rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

14. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis

Aplinkosauginiai mokesčiai, finansinės priemonės.

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


Aplinkos ministras
Kęstutis Mažeika
2019-10-11