



LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS REIKALŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Šventaragio g. 2, LT-01510 Vilnius,
tel.: (8 5) 271 7154 / 271 7178, faks. (8 5) 271 8551, el. p. bendrasisd@vrm.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188601464

2019-10-08 Nr. 1D-5030

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

I 2019-10-02 Nr. (15-3)-D8-3182

DĖL PASTABŲ IR PASIŪLYMŲ PATEIKIMO

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija (toliau – VRM), pagal savo kompetenciją išnagrinėjusi Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos parengtus ir pateiktus derinti Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektą (toliau – TPTM įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo Nr. IX-2112 13 ir 16 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą, teikia šias savo pastabas ir pasiūlymus.

✓ 1. TPTM įstatymo projekto 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad registracija – tai M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre ar Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytojo keitimas. Siekdami sumažinti galimus atvejus, kai transporto priemonės būtų parduodamos ir skubiai perregistruojamos dar nesumokėjus transporto priemonių taršos mokesčio (toliau – Taršos mokestis), siūlytina papildyti TPTM įstatymo projekto 9 straipsnio 5 dalį draudimu mokesčio mokėtojui, kuris nesumokėjo Taršos mokesčio, keisti jo vardu įregistruotą transporto priemonės, už kurią nesumokėtas mokestis, valdytoją ir tuo laikotarpiu įregistruoti naują transporto priemonę savo vardu.

— ? 2. TPTM įstatymo projekto 11 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad šis įstatymas įsigalioja 2020 m. sausio 1 d. Pažymėtina tai, kad pagal Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 3 dalį, Lietuvos Respublikos mokesčių įstatymai, nustatantys naujus mokesčius, naujus mokesčio tarifus, mokesčio lengvatas, sankcijas už mokesčių įstatymų pažeidimus, įsigalioja ne anksčiau kaip po šešių mėnesių nuo oficialaus paskelbimo dienos. Kartu atkreiptinas dėmesys į tai, kad remiantis Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298, 26 punktu, teisės akto įsigaliojimo terminas turėtų būti toks, kad būtų galima tinkamai pasirengti jį įgyvendinti (sukurtos būtinos institucinės struktūros, skirtos būtinos lėšos ir pan.) ir per nustatytą laikotarpį būtų įmanoma priimti įgyvendinamuosius teisės aktus. Atsižvelgus į tai, kad valstybės įmonė (toliau – VĮ) „Regitra“ būtų įgaliota apskaičiuoti Taršos mokestį, teikti su jo apskaičiavimu ir sumokėjimu susijusias konsultacijas, siųsti atitinkamus pranešimus transporto priemonių valdytojams ir t.t., VĮ „Regitra“, siekdama pasirengti įstatymo įgyvendinimui, turės įdiegti tam tikras technines priemones, kurioms įsigyti būtinos viešųjų pirkimų procedūros, taip pat turės būti realizuotos duomenų apsikeitimo su Valstybine mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos sąsajos ir priimti su tuo susiję įgyvendinamieji teisės aktai. Taip pat svarbus aspektas, kad VĮ „Regitra“, tam, kad transporto priemonės valdytojas galėtų joje susimokėti Taršos mokestį, kaip numatyta Lietuvos

Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 83 straipsnio 1 dalyje, turi įgyti mokėjimo paslaugų teikėjo statusą. Šiam tikslui pasiekti VĮ „Regitra“ turi gauti atitinkamą Mokėjimo įstaigos licenciją.

Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, taip pat įvertinę tai, kad TPTM įstatymo projekto įgyvendinimo priemonės glaudžiai susijusios su VĮ „Regitra“ planuojama įdiegti Transporto priemonių savininkų apskaitos sistema, kurios funkcionavimo pradžia numatoma nuo 2020 m. lapkričio 1 d., prašome numatyti vėlesnę TPTM įstatymo projekto ir su juo susijusių lydimųjų įstatymų projektų įsigaliojimo datą, t.y. ne anksčiau nei 2020 m. lapkričio 1 d.

3. Aiškinamojo rašto 11 punkte nurodyta, kad „Įgyvendinamųjų teisės aktų priimti nereikės“, tačiau TPTM įstatymo projekto 7 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad taršos mokestis sumokamas VRM ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka, atitinkamai 9 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad Taršos mokesčiui administruoti reikalinga informacija keičiamasi VRM nustatyta tvarka. Visų pirma, siūlytume suvienodinti TPTM įstatymo projekto 9 straipsnio 3 dalyje vartojamą formuluotę su 7 straipsnio 2 dalies nuostata ir vartoti „VRM ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka“. Antra, siūlome aiškinamąjį raštą papildyti planuojamais patvirtinti tvarkos aprašais. Kartu aiškinamojo rašto 11 punkte siūlome nurodyti poreikį pakeisti Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisykles, patvirtintas vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymu Nr. 26, ir Motorinių transporto priemonių vairuotojo pažymėjimų išdavimo taisykles, patvirtintas Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymu Nr. 1V-328.

4. Informuojame, kad įgaliotąja institucija, kuri vykdytų Taršos mokesčio apskaičiavimą ir teiktų informaciją mokesčių mokėtojams šiais klausimais, konsultuotų mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo klausimais, informuotų mokesčių mokėtojus apie mokesčio mokėjimo prievoles, bei teiktų informaciją Valstybinei mokesčių inspekcijai numatoma paskirti VĮ „Regitra“. Įvertinus numatomas atlikti naujas funkcijas, papildomos VĮ „Regitra“ išlaidos šiais metais sudarys 140 000 Eur, o vėliau po 80 000 Eur kasmet (3 naujų darbuotojų, kurie vykdys funkcijas, susijusias su TPTM įstatymo įgyvendinimu išlaikymas, programinės įrangos modernizavimas ir palaikymas).

Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo 13 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, jog „Imonei įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka gali būti skiriamos lėšos įmonės savininko teisės ir pareigas įgyvendinančios institucijos sprendimu.“. Tuo tarpu VĮ „Regitra“ nėra finansuojama iš valstybės biudžeto lėšų, taigi negalės gauti kompensavimo iš valstybės biudžeto už TPTM įstatymo projekte nustatytų papildomų funkcijų vykdymą nesant įstatyminio pagrindo. Atsižvelgdami į tai, siūlome TPTM įstatymo projekto 10 straipsnyje nustatyti galimybę VĮ „Regitra“ skirti 0,5 proc. sumokėto mokesčio apskaičiavimo, sumokėjimo ir su tuo susijusioms kitoms išlaidoms padengti, ir TPTM įstatymo projekto 10 straipsnį išdėstyti taip:

„10 straipsnis. Mokesčio paskirstymas ir panaudojimas

1. 4,5 procento sumokėto mokesčio įskaitoma į valstybės biudžetą. Šios lėšos naudojamos valstybės biudžeto reikmėms.

2. 0,5 procento sumokėto mokesčio įskaitoma į valstybės biudžetą. Šios lėšos naudojamos mokesčio apskaičiavimo, sumokėjimo ir su tuo susijusioms kitoms išlaidoms padengti.

3. 95 procentai sumokėto mokesčio įskaitomi į valstybės biudžetą. Šios lėšos naudojamos Klimato kaitos valdymo finansinių instrumentų įstatyme numatytiems Klimato kaitos programos tikslams įgyvendinti.“

Vidaus reikalų viceministras

Česlovas Mulma

Darius Vasaris, tel. (8 5) 271 7138, el. p. darius.vasaris@vrm.lt

Jurgita Laskevičiūtė, tel. 271 8432, el. p. jurgita.laskeviciute@vrm.lt



Lietuvos Respublika
Aplinkos ministerija
Gauta per TAPIS

20

Nr.

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.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Aplinkos ministerijai

2019-10-

04 Nr. 2-6928

Į 2019-10-02

Nr. (15-3)-D8-3182

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 DERINIMO

Susisiekimo ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi Jūsų 2019 m. spalio 2 d. raštu Nr. (15-3)-D8-3182 „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 derinimo“ pateiktus derinti Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektą (toliau – Taršos mokesčio įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo Nr. IX-2112 13 ir 16 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą, atkreipia Jūsų dėmesį, kad projektų lydimuosiuose dokumentuose trūksta argumentacijos ir vertinimo, kodėl Taršos mokesčio įstatymo projekte taršos mokesčio lengvatos taikomos išskirtinai tik Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotoms istorinėms transporto priemonėms, kai tuo tarpu yra daug labiau jautresnių socialinių grupių, kurioms galėtų būti taikomos mokesčio lengvatos.

Ministerijos kancleris

Gintaras Aliksandravičius

L. Buzys, tel. (8 5) 239 3825, el. p. laurynas.buzys@sumin.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS SOCIALINĖS APSAUGOS IR DARBO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, A. Vivulskio g. 11, LT-03610 Vilnius, tel. (8 5) 266 8176, (8 5) 266 8169, faks. (8 5) 266 4209,
el. p. post@socmin.lt, <https://socmin.lrv.lt>. Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 1886 03515

Aplinkos ministerijai

2019-10-08 Nr. (12.27-4) SD -4928
į 2019-10-02 (15-3)-D8-3182

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

Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija (toliau – SADM), teikia išvadą dėl Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto, Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo Nr. IX-2112 13 ir 16 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektai).

Nors Įstatymo projektais numatytas taršos mokestis siekia teigiamų pokyčių visuomenėje ir jo poveikis mažinti taršą aplinkai bus realus, tačiau taršos mažinimas neturėtų didinti socialinės atskirties. Manytume, šie Įstatymo projektai iš dalies didintų socialinę atskirtį, nes nepasiturintys gyventojai neturi finansinių galimybių nusipirkti mažiau taršų automobilį arba elektromobilį, o šie Įstatymo projektai visų pirma nukreipti būtent į šiuos visuomenės narius. Kaip teigiama, šio Įstatymo projekto teisinio vertinimo pažymoje (poveikis socialinei aplinkai), taršos mokestis palies tik naujų automobilių pirkėjus arba tuos, kurie savo automobilius norės perregistruoti nuo 2020 m. Be to, Įstatymo projektų numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažymoje teigiama, kad „transporto priemonių valdytojai visada turi galimybę įsigyti mažataršią transporto priemonę (toliau – TP) ir nemokėti mokesčio“. Tačiau, labai tikėtina, kad aplinkai labiau draugiškas TP galės įsigyti tik gaunantys dideles ir labai dideles pajamas gyventojai, todėl automobiliai taps prabangos preke tiems, kuriems važiavimas nuosavu automobiliu yra gyvybiškai svarbi priemonė pagrindiniams poreikiams patenkinti – pvz. šeimoms su vaikais be TP bus daug sunkiau nuvežti vaikus į ikimokyklinio ugdymo įstaigas bei apsirūpinti maisto prekėmis gyvenantiems ne mieste. Žmonėms su negalia, kurie viešuoju transportu negali naudotis dėl savo sveikatos būklės, jeigu TP išlaikymas pabrangs – jų susisiekimo galimybės taps apribotos. Didelei daliai dirbančiųjų asmenų, pavyzdžiui, individualią veiklą vykdančiams asmenims, kurie naudojami savo transportu ūkinėje ar komercinėje veikloje, ir kurie yra labai arti skurdo rizikos ribos, atsirastų sunkumų vykdyti savo įprastinę veiklą ir užsidirbti pajamas pragyvenimui.

Kita vertus, mokesčio kartelė 116-130 g/km CO₂ yra pakankamai žema, tad didžioji

dauguma Lietuvoje esančių automobilių būtų apmokestinti, todėl šis mokestis yra labiau ne taršos, o visuotinis automobilių mokestis, nes Lietuvos rinkoje dominuoja naudoti ir aukštos taršos automobiliai. Taigi, šių Įstatymo projektų poveikis socialinei aplinkai ypač mažas pajamas gaunantiems gyventojams bus labai reikšmingas, nes jų finansinės galimybės įsigyti mažataršias TP yra labai apribotos. Įteisinus siūlomas įstatymų nuostatas TP taršos mokestis nepasiturintiems gyventojams taptų papildoma finansine našta. Namų ūkiai, kurie gauna mažiausias pajamas, tikėtina bus priversti atsisakyti savo TP, nes neišgalės susimokėti taršos mokesčio. Todėl, siūlytume svarstyti galimybę šioms gyventojų grupėms taikyti lengvatas, kurios sušvelnintų šio mokesčio atsiradimo neigiamas socialines pasekmes. Pavyzdžiui, jei bus nustatytas taršos mokestis, turėtų būti didinamos tikslinės kompensacijos neįgaliesiems asmenims, kuriems nustatytas specialusis lengvojo automobilio įsigijimo ir jo techninio pritaikymo išlaidų kompensacijos poreikis. Tikslinė kompensacija šeimoms, auginančioms slaugomą vaiką (vieną kartą per 6 metus kurios dydis šiuo metu yra 1216 EUR turės taip pat būti didinama, nes šiuo metu tokia kompensacija yra per maža, kad už ją būtų galima įsigyti kokybiškesnį automobilį.

Lietuva yra viena iš mažiausiai socialinę apsaugą finansuojančių valstybių Europos Sąjungoje (pagal BVP dalį), todėl taip pat siūlytume apsvarstyti galimybę dalį taršos mokesčio surinktų lėšų skirti socialinei apsaugai – skurdui ir socialinei atskirčiai mažinti. Žinant, kad šis mokestis gali sukelti visuomenės socialiai pažeidžiamiausių grupių pasipriešinimą, siūlome atsižvelgti į šį faktą, nes tikėtina, kad visuomenės pasipriešinimas dalį šio mokesčio skiriant skurdui mažinti, būtų švelnesnis.

Pažymėtina tai, jog klimato kaitos ir skurdo mažinimo priemonių derinimą rekomenduoja ir Jungtinių Tautų Bendroji klimato kaitos konvencija (4 str. 7d.) ir Paryžiaus susitarimas (6 str. 8d.), kuris įsigaliojo Lietuvoje nuo 2017 m., todėl išvadoje galima teigti, kad tik tos aplinkos apsaugos priemonės, kurios yra suderintos su ūkio augimu, tolydžia plėtra bei socialinės atskirties ir skurdo mažinimu gali paskatinti teigiamus pokyčius visuomenėje ir skatinti socialinę sanglaudą.

Ministerijos kancleris

Karolis Vaitkevičius



LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Aplinkos ministerijai

2019-10- Nr.
Į 2019-10-02 Nr. (15-3)-D8-3182

DĖL TRANSPORTO PRIEMONIŲ TARŠOS MOKESČIO ĮSTATYMO PROJEKTO

Finansų ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi Jūsų 2019 m. spalio 2 d. raštu Nr. (15-3)-D8-318 pateiktus išvados gauti 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 projektus, teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

- ✓ 1. Dėl Transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto (toliau – TPTMĮ) 2 *straipsnio 1 dalies* - atsižvelgdami į Kombinuotoje nomenklatūroje išskiriamas prekių grupes, siūlytume nustatant degalų apibrėžtį, vietoje sąvokos „dyzelinas“ vartoti sąvoką „gazoliai“.
- ✓ 2. Dėl TPTMĮ 2 *straipsnio 3 dalies* – abejojame dėl sąvokos „Transporto priemonių taršos mokestis“ įrašymo į pagrindinių įstatymo sąvokų sąrašą.
- ✓ 3. Dėl TPTMĮ 2 *straipsnio 4 dalies* – siūlytume teisės aktų, kuriuose apibrėžtomis sąvokomis bus vadovaujama siūlant įstatymo nuostatas, sąrašą papildyti Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymu.
- ✓ 4. Dėl TPTMĮ 3 *straipsnio* – atsižvelgdami į tai, kad transporto priemonių taršos mokestis (toliau - TPTM) bus mokamas taikant atitinkamus mokesčio tarifus transporto priemonės išmetamam CO₂ kiekiui ir degalų rūšiai, siūlytume patikslinti šio straipsnio nuostatas, nustatant, kad TPTM objektas yra transporto priemonės išmetamas CO₂ kiekis, o ne pati motorinė transporto priemonė.
- ✓ 5. Dėl TPTMĮ 9 *straipsnio*. Siūlome kaip perteklinius išbraukti TPTMĮ 9 straipsnio 1 ir 4 dalis ir šiame projekte bei Mokesčių administravimo įstatymo projekte aiškiai sureguliuoti *ginčų, kylančių dėl TPM, nagrinėjimo tvarką*. Pažymime, kad kyla neaiškumų dėl TPM į vartojamos mokesčių ginčų sąvokos ir jų nagrinėjimui taikomos tvarkos. Kadangi TPM nepateikta ginčų apibrėžtis, manytina, kad ši sąvoka turėtų būti suprantama pagal Mokesčių administravimo įstatymą. Tokiu atveju Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Finansų ministerijos būtų priskirta mokesčių ginčų, kylančių dėl TPTM apskaičiavimo, ikiteisminio nagrinėjimo funkcija, kas būtų iš esmės nesuderinama su projekte siūlomu TPTM administravimo modeliu ir netikslinga, nes VMI prie FM atsirastų nauja vien tik dėl TPTM apskaičiavimo kylančių ginčų nagrinėjimo funkcija. Atsižvelgdami į tai, siūlome tuo atveju, jeigu dėl TPTM apskaičiavimo kylančius ginčus siekiama spręsti privaloma ikiteisminio nagrinėjimo tvarka, iš šio nagrinėjimo proceso eliminuoti VMI prie FM ir TPTM aiškiai nustatyti privalomą šių ginčų ikiteisminio nagrinėjimo procedūrą ir juos nagrinėjančią instituciją. Be to, neaišku, kokia tvarka turėtų būti sprendžiami ginčai, kylantys dėl kitų TPTM nurodytų sprendimų – pavyzdžiui dėl priemonių, kurios būtų taikomos laiku nesumokėjus mokesčio. Pažymime, kad papildomo reguliavimo dėl ginčų, kylančių tarp mokesčių mokėtojo ir VMI prie FM, nustatyti nereikia, nes tai jau yra sureguliuota Mokesčių administravimo įstatyme.

IAM_automobiliu tarso mokesis.FM pastabos.docx

6. Dėl sankcijų už mokesčio nesumokėjimą taikymo. Siūlome apsvarstyti sankcijų, numatytų už mokesčio nesumokėjimą proporcingumą bei atitiktį *non bis in idem* (negalima dukart bausti už tą patį teisės pažeidimą) principui, atsižvelgiant į tai, kad pagal Mokesčių administravimo įstatymą už laiku nesumokėtą mokestį būtų skaičiuojami delspinigiai, pagal Administracinių nusižengimų kodeksą būtų skiriama bauda, be to, už TPTM nesumokėjimą numatyta taikyti ir neekonomines priemones, kuriomis būtų apribota galimybė naudotis transporto priemone.

7. Dėl mokesčio apskaičiavimo teisingumo kontrolės. Pažymime, kad TPTMĮ nenustatytas Vidaus reikalų ministerijos ar jos įgaliotos institucijos atlikto TPTM apskaičiavimo teisingumo kontrolės mechanizmas. Siūlome nustatant šį mechanizmą remtis Rinkliavų įstatyme nustatyta tvarka.

8. Dėl TPTMĮ 10 straipsnio. Atsižvelgiant į tai, kad Vyriausybė jau yra kreipusis į Konstitucinį Teismą išaiškinimo dėl atskirais įstatymais nustatyto fiksuoto atitinkamos srities finansavimo, ir vadovaujantis Konstitucinio Teismo 2002 m. liepos 11 d. nutarimu siūlome tikslinti TPTMĮ 10 straipsnį, numatant, kad visos pajamos, surinktos iš transporto priemonių taršos mokesčio būtų įskaitomos į valstybės biudžetą arba visai atsisakyti šios nuostatos (pagal Biudžeto sandaros įstatymą visi mokesčiai yra įskaitomi į valstybės biudžetą).

Be to, aiškinamajame rašte dėl TPTMĮ nurodoma, kad minėto Įstatymo projekto įgyvendinimas pareikalaus apie 200-500 tūkst. eurų papildomų valstybės biudžeto lėšų. Pažymime, kad lėšos Aplinkos ministerijai praneštuose maksimaliuose asignavimuose 2020-2022 m. minėto įstatymo projektui įgyvendinti nėra numatytos.

Finansų viceministrė

Daiva Brasiūnaitė



**VALSTYBINĖ MOKESČIŲ INSPEKCIJA
PRIE LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJOS**

Lietuvos Respublikos aplinkos
ministerijai

2019-10-
2019-10-03

Nr. (18.16-31-1E) RM-
Nr. G-12107

DĖL ĮSTATYMŲ PAKEITIMŲ PROJEKTŲ

Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau - VMI prie FM), susipažino su Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu (toliau - ANK pakeitimo įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 13 ir 16 straipsnių pakeitimo įstatymo projektu (toliau - MAĮ pakeitimo įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektu (toliau - Projektas).

Dėl MAĮ pakeitimo įstatymo projekto VMI prie FM pasiūlymų ir pastabų neturi.

Pasiūlymai ir pastabos dėl Projekto:

1. Siūlome pakeisti Projekto 6 straipsnį ir jį išdėstyti taip: „Mokestis sumokamas atliekant transporto priemonės registraciją. Nesumokėjus mokesčio transporto priemonė neregistruojama.“

Tokia mokesčio sumokėjimo tvarka (VĮ „Regitra“ nebaigiant transporto priemonės registracijos procedūros iki mokesčio sumokėjimo) užtikrintų tinkamą jo surinkimą minimaliais kaštais. VMI prie FM vertinimu, tuo atveju, jeigu būtų patvirtintas Projekte numatytas 30 dienų po transporto priemonės registracijos paslaugos suteikimo mokesčio sumokėjimo terminas, didelė dalis asmenų pamirštų laiku sumokėti paskaičiuotą mokestį arba vengtų mokestinės prievolės, kas lemtų poreikį taikyti priverstinį mokesčio išieškojimą. Todėl Projekto 6 straipsnyje nustatyta mokesčio sumokėjimo tvarka (modelis) neišvengiamai padidintų administravimo sąnaudas.

Taip pat, pagal pasirinktą modelį mokestis būtų administruojamas MAĮ nustatyta tvarka. Todėl asmenys, negalintys sumokėti mokesčio iš karto, galės kreiptis dėl galimybės sumokėti dalimis, sudarant mokestinės paskolos sutartį. Be to, dėl sunkios mokesčio mokėtojo ekonominės padėties, skola galės būti pripažinta beviltiška. Mokesčio nesumokėjimo ir (ar) neišieškojimo atveju mokestinė prievolė būtų nurašoma suėjus MAĮ 68 straipsnyje nustatytam senaties terminui (5 metai).

Taigi, turimi VMI įrankiai leistų vykdyti išieškojimą, tačiau kai kurių MAĮ įtvirtintų mokesčių administravimo procedūrų (pvz. mokestinės paskolos sutarties sudarymas, skolos pripažinimas beviltiška) taikymas didintų mokesčio nesurinkimo riziką.

T. p. pažymime, kad jeigu Projekto 6 straipsnis būtų paliktas nepakeistas, iki Projekte numatytos įstatymo įsigaliojimo dienos nebūtų spėta pasiruošti šio mokesčio administravimui.

2. Manome, kad Projekte nustatyti įstatymo įsigaliojimo ir įgyvendinimo terminai pagal pasirinktą modelį yra nepakankami būtiniesiems pasirengimo veiksams atlikti. Tam, kad Projekto nuostatas įgyvendinti būtų pasirengta tinkamai, būtinas VMI informacinių sistemų atnaujinimas, naujų duomenų sąsajų įdiegimas, kas lemtų viešojo pirkimo vykdymo poreikį. Todėl Projekto 11 straipsnyje nustatyti Projekto nuostatų įsigaliojimo ir įgyvendinimo terminai turėtų būti nukelti, pavyzdžiui į 2020 m. lapkričio 1 dieną.

3. Projekto 11 str. 3 dalyje nustatytas mokesčio sumokėjimo terminas gali paskatinti mokesčio mokėtojus atidėti mokesčio sumokėjimą iki 2020 m. kovo 31 dienos (ar kitos nustatytos datos). Taip pat, atsižvelgiant į tai, kad iki Projekte numatytos įstatymo įsigaliojimo dienos nebūtų



VALSTYBINĖ
MOKESČIŲ
INSPEKCIJA

Biudžetinė įstaiga,
Vasario 16-osios g. 14,
LT-01514 Vilnius

Tel. (8 5) 2668 200,
Faks. (8 5) 212 56 04,
El. p. vmi@vmi.lt,
www.vmi.lt

Duomenys kaupiami ir saugomi
Juridinių asmenų registre,
Kodas 188659752

spėta pasiruošti šio mokesčio administravimui, siūlome laiku, t. y. per 30 dienų, nesumokėjusius mokesčio asmenis iki 2021 m. sausio 1 dienos atleisti nuo mokesčio delspinigių.

4. Projekto 7 ir 9 straipsnių nuostatos turi būti suderintos. Jeigu mokestis mokamas VMI, siūlome atsisakyti Projekto 7 str. 2 dalies, kadangi, kaip yra nurodyta Projekto 9 str. 1 dalyje, mokestis administruojamas (o taip pat ir sumokamas) MAĮ nustatyta tvarka. Jeigu mokestis būtų sumokamas VĮ „Regitra“, turėtų būti tikslinamas Projekto 9 straipsnis, o Projekto 7 str. 2 dalis palikta nepakeista.

5. Siūlome pakeisti Projekto 9 straipsnio pavadinimą ir vietoj „Mokesčio kontrolė“ įrašyti „Mokesčio administravimas“, kadangi šiame straipsnyje reglamentuojami minėto mokesčio apskaitos, sumokėjimo ir išieškojimo klausimai. Minėto straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad mokestis administruojamas Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo nustatyta tvarka. Siūlome išplėsti šią dalį (atitinkamai išbraukiant Projekto 9 str. 4 dalį kaip perteklinę) bei ją išdėstyti taip:

„1. Mokestis sumokamas, delspinigiai skaičiuojami, permokėta mokesčio suma gražinama (įskaitoma), laiku nesumokėtų mokesčių ir delspinigių išieškojimas atliekamas Mokesčių administravimo įstatymo nustatyta tvarka.“

Pažymėtina, kad VMI, vykdydama deleguojamas funkcijas, netaikytų įprastų MAĮ reglamentuotų mokesčio apskaičiavimo kontrolės (mokestinio patikrinimo) procedūrų kadangi mokestis yra išreikštas fiksuotu dydžiu.

6. Atsižvelgiant į tai, kad prievolė mokėti mokestį atsiranda įvykus juridiniam faktui, t. y. įregistravus transporto priemonę ar keičiant įregistruotos transporto priemonės valdytoją, o ne praėjus atitinkamam mokestiniam laikotarpiui (kalendoriniams metams / pusmečiui ar kt.), siūlome keisti Projekto 6 straipsnio pavadinimą į „Mokesčio sumokėjimo terminas“.

7. Klimato kaitos programai asignavimai yra skiriami iš valstybės biudžeto. Todėl tam, kad būtų užtikrinamas aiškus, skaidrus ir racionalus Klimato kaitos programos finansavimas, siūlome šią programą finansuoti iš vieno šaltinio – valstybės biudžeto lėšų. Remiantis išdėstytu, siūlome pakeisti Projekto 10 straipsnyje numatyti, kad mokestis yra įskaitomas (100 proc.) į valstybės biudžetą.

8. Projekto 9 str. 6 dalyje numatyta, kad „mokestiniai ginčai dėl transporto priemonių taršos mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo nagrinėjami vadovaujantis Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatyme nustatyta tvarka.“. Pažymime, kad Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatyme nustatyta tvarka nagrinėjami iš administracinių teisinių santykių kylantys ginčai. Pagal MAĮ 2 str. 22 dalį, mokestiniais ginčiais laikomi ginčai, kylantys tarp mokesčių mokėtojo ir mokesčių administratoriaus dėl sprendimo dėl patikrinimo akto tvirtinimo ar kito panašaus pobūdžio sprendimo, pagal kurį mokesčių mokėtojui naujai apskaičiuojamas ir nurodomas sumokėti mokestis, taip pat dėl mokesčių administratoriaus sprendimo atsisakyti grąžinti (įskaityti) mokesčio permoką (skirtumą). Pagal MAĮ 2 str. 14 dalį, mokesčių administratorius – už mokesčių administravimą atsakinga valstybės įstaiga ar institucija, turinti įstatymų suteiktus įgaliojimus veikti mokesčių administravimo srityje, o MAĮ 15 str. 1 dalyje nurodyta, kad VMI yra atsakinga už šio įstatymo 13 straipsnyje nurodytų mokesčių, išskyrus muitus, administravimą.

MAĮ pakeitimo įstatymo projekto 2 straipsnyje numatyta, jog Vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija apskaičiuoja transporto priemonių taršos mokestį, teikia konsultacijas šio mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo klausimais. Taigi, Vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija yra valstybės institucija, įgaliota atlikti tam tikrus mokesčių administravimo veiksmus, tačiau MAĮ prasme Vidaus reikalų ministerija nelaikoma mokesčių administratoriumi. Todėl ginčai dėl šios institucijos sprendimų, susijusių su transporto priemonių taršos mokesčio apskaičiavimu ir sumokėjimu, nelaikomi mokestiniais. Atsižvelgdami į išdėstytą, siūlome Projekto 9 str. 6 dalyje patikslinti iš jos išbraukiant žodį „mokestiniai“.

9. Kadangi Projekto 2 str. 3 dalyje yra nustatyta transporto priemonių taršos mokesčio sąvoka ir nurodyta, kad šiame įstatyme transporto priemonių taršos mokestis toliau bus vadinamas „mokesčiu“, siūlome patikslinti Projekto 9 straipsnio nuostatas ir jose vietoje termino „transporto priemonių taršos mokestis“ vartoti terminą „mokestis“.

10. VMI prie FM siūlo pakeisti Projekto 7 str. 5 dalį ir ją išdėstyti taip: „Mokestis apskaičiuojamas ir apie mokesčio apskaičiavimą mokesčio mokėtojai informuojami Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka.“

f 11. Projekto 8 str. 1 dalyje vartojamas terminas „mokesčio dydžiai“, o šio straipsnio 2 dalyje – „mokesčio tarifai“. Kadangi Projektu numatomas mokestis yra išreikštas ne tarifu, o fiksuotu dydžiu, siūlome vartoti tik vieną terminą – „mokesčio dydis“.

f 12. VMI prie FM skaičiavimais Projekto nuostatų įgyvendinimui prireiks 500 tūkst. EUR.

Dėl ANK pakeitimo įstatymo projekto

VMI prie FM nuomone poveikio priemonės, numatytos Projekto 9 str. 5 dalyje yra pakankamos užtikrinti mokesčio sumokėjimą. Todėl siūlome atsisakyti ANK pakeitimo įstatymo bei juo numatomos piniginės baudos transporto priemonių valdytojams už mokesčio nesumokėjimą iki nustatyto termino.

Viršininko pavaduotojas,
atliekantis viršininko funkcijas

Artūras Klerauskas

Martynas Montvidas, tel. (8 5) 2687920, el. p. M.Montvidas@vmi.lt
Jolianta Pažus, tel. (8 5) 2191761, el. p. J.Pazus@vmi.lt
Natalja Pankauskienė (8 5) 2687532, N.Pankauskiene@vmi.lt
Rima Galatiltienė, tel. (8 5) 2687837, el. p. R.Galatiltiene@vmi.lt



LIETUVOS STATISTIKOS DEPARTAMENTAS

Lietuvos Respublikos aplinkos
ministerijai

2019-10-07 Nr. SD-553
į 2019-10-02 Nr. (15-3)-D8-3182

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 DERINIMO

† Lietuvos statistikos departamentas pagal kompetenciją išnagrinėjo Jūsų pateiktus išvados gauti Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektą, Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo Nr. IX-2112 13 ir 16 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau visi kartu – projektai) ir informuoja, kad pastabų projektams neturi.

Generalinio direktoriaus pirmoji pavaduotoja,
laikinais atliekanti generalinio direktoriaus funkcijas

Daiva Jurelevičienė

Vitalija Šiškina, tel. (8 5) 236 1436, el. p. vitalija.siskina@stat.gov.lt



VALSTYBĖS ĮMONĖ „REGITRA“

Valstybės įmonė, Liepkalnio g. 97, 02121 Vilnius, tel. (8 5) 266 0421, el. p. regitra@regitra.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 110078991

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai

2019-10-02 Nr. (116) 24-4010

Į 2019-10-02 Nr. (15-3)-D8-3182

Kopija

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijai

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

VĮ „Regitra“ pagal kompetenciją įvertino pateiktus įstatymų projektus ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus, dėl Transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto (toliau – TPTM įstatymo projektas):

1. TPTM įstatymo projekto 7 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad „Mokesį apskaičiuoja ir apie tai informuoja mokesčio mokėtojus Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija“. Tuo pačiu, TPTM įstatymo projekto 11 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyta, kad įstatymas įsigalioja ir mokesį mokėtojai moka atliekantys registraciją nuo 2020 m. sausio 1 d. Įvertinus tai, kas išdėstyta, akivaizdu, kad iki 2020 m. sausio 1 d. turi būti parengti ir patvirtinti šį įstatymą įgyvendinantys poįstatyminiai teisės aktai, kuriuose būtų reglamentuota konkreti mokesčio apskaičiavimo, mokesčių mokėtojų informavimo bei sumokėjimo tvarka. Tik patvirtinus tokią tvarką, atsiranda teisinis pagrindas vykdyti reikalingus viešuosius pirkimus, siekiant įsigyti informacinių sistemų programavimo, testavimo, įdiegimo paslaugas. Tik įdiegus konkrečias priemones galima apmokyti su mokesčio apskaičiavimą atliekančius ir konsultacijas dėl apskaičiuoto mokesčio teikiančius darbuotojus. Nepaisant to, kad TPTM įstatymo projekto 11 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „Mokesčio mokėtojai, atliekantys registraciją laikotarpiu nuo 2020 m. sausio 1 d. iki 2020 m. kovo 1 d., gali jiems apskaičiuotą mokesį sumokėti iki 2020 m. kovo 31 d.“ nustatytas TPTM įstatymo projekto įsigaliojimo terminas nuo 2020 m. sausio 1 d. yra nerealus dėl šių priežasčių:

pirma, vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešuosius pirkimus reglamentuojančių teisės aktų nuostatomis, viešųjų pirkimų procedūroms atlikti reikalinga ne mažiau kaip 1,5 mėnesio, tuo atveju, jei pirkimas nėra tarptautinis ir 2,5 mėnesio tarptautinio pirkimo atveju bei nesant pateiktų pretenzijų ir ieškinių teisme;

antra, atsižvelgiant į TPTM įstatymo projekto nuostatas, kad „Mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo klausimais konsultacijas ir informaciją apie mokesčio prievolės mokesčio mokėtojams teikia Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija“, siekiant surinkti mokesį, VĮ „Regitra“ turėtų tapti mokėjimo operacijų, kurias mokesčių mokėtojas atlieka per pasirinktą kredito įstaigą ar kitą mokėjimo paslaugų teikėją, lėšų gavėju.

Atsižvelgiant į tai, siūlytume pakeisti TPTM įstatymo projekto 11 straipsnio 1 ir 2 dalis ir nustatyti, kad įstatymas įsigalioja nuo 2020 m. lapkričio 1 d.

2. TPTM įstatymo projekto aiškinamajame rašte paminėta, kad projektui įgyvendinti reikėtų papildomų 200 000 – 500 000 Eur valstybės biudžeto lėšų. VĮ „Regitra“ įvertino, kad TPTM įstatymo projekte nustatytas mokesčio apskaičiavimo, mokesčių mokėtojų informavimo ir mokesčio sumokėjimo klausimais konsultacijų ir informacijos apie mokesčio prievolės mokesčio mokėtojams teikimo įgyvendinimas VĮ „Regitra“ kainuotų šiais metais iki 140 000 Eur, o vėliau po 80 000 Eur kasmet. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo 13 str. 3 dalyje įtvirtinta, jog *„Imonei įstatymų nustatytais pagrindais ir tvarka gali būti skiriamos lėšos įmonės savininko teises ir pareigas įgyvendinančios institucijos sprendimu.“* ir į tai, kad VĮ „Regitra“ nėra finansuojama iš valstybės biudžeto lėšų, taigi atitinkamai negali gauti kompensavimo už TPTM įstatymo projekte nustatytų papildomų funkcijų vykdymą. Taigi, nesant įstatyminio pagrindo, Imonei valstybės biudžeto lėšų negalėtų skirti nei Lietuvos Respublikos finansų ministerija, nei savininko teises ir pareigas įgyvendinanti institucija.

3. TPTM įstatymo projekto 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad registracija – tai M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre ar Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytojo keitimas. Siekiant sumažinti galimus atvejus, kai transporto priemonės būtų perregistruojamos nesumokėjus transporto priemonių taršos mokesčio, siūlytina svarstyti galimybę papildyti TPTM įstatymo projekto 9 straipsnio 5 dalį, kurioje būtų nustatytas draudimas mokesčio mokėtojui, kuris nesumokėjo mokesčio laiku, atlikti transporto priemonės registraciją, t. y. šiam mokesčių mokėtojui būtų draudžiama jo vardu įregistruoti ar keisti įregistruotą valdytoją.

4. TPTM įstatymo projekto 7 straipsnis nustato mokesčio apskaičiavimo pagrindines taisykles, t. y. pagal šio straipsnio 1 d. jei Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotos transporto priemonės CO₂ keikis yra žinomas, tokiu atveju, mokestis būtų apskaičiuojamas pagal TPTM įstatymo projekto 1 priede nurodytus mokesčio dydžius. VĮ „Regitra“ atkreipia dėmesį, kad Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre CO₂ kiekis žinomas tik apie 44 procentus visų įregistruotų transporto priemonių. Tuo tarpu, tais atvejais, kai įregistruotos transporto priemonės CO₂ kiekis nėra žinomas, jis turėtų būti paskaičiuojamas pagal TPTM įstatymo projekto 2 priede nurodytas formules. VĮ „Regitra“ atkreipia dėmesį, kad 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos parlamento ir tarybos direktyva 2007/46/EB nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus, klasifikuoja pavarų dėžės tipus rankinė/automatinė/CVT (nepertraukiama belaispė pavarą). Pagal TPTM įstatymo projekto 2 priede pateiktas CO₂ kiekio apskaičiavimo formules nėra numatyta, kaip apskaičiuoti CO₂ kiekį, kai yra naudojama kito tipo pavarų dėžė. Be to, pažymėtina, kad šiuo metu Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre nėra kaupiami transporto priemonių pavarų dėžės tipai, todėl be šio duomenis apskaičiuoti CO₂ kiekį, vadovaujantis TPTM įstatymo projekto 2 priedo formulėmis bei Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre esančiais duomenimis – nebus galimybių, todėl visais šiais atvejais bus taikoma TPTM įstatymo projekto 7 straipsnio 4 dalyje nustatyta nuostata ir CO₂ kiekis bus laikomas 300 gramų vienam nuvažiuotam kilometrui. VĮ „Regitra“ įregistruodama transporto priemones Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre, įregistruojamų duomenų nenustatinėja, o vadovaujasi transporto priemonių patvirtinimo duomenimis, tai reiškia, kad tais atvejais, kai Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre nebus reikalingų duomenų CO₂ kiekiui apskaičiuoti, asmenys bus priversti kreiptis į transporto priemonių gamintoją arba transporto priemonių ekspertizės paslaugas teikiančius asmenis dėl trūkstamų duomenų nustatymo. Pažymėtina, kad techninės ekspertizės dėl duomenų nustatymo kainuoja, todėl asmenys patirs papildomas išlaidas. VĮ „Regitra“ siūlo aukščiau paminėtus transporto priemonės duomenis pradėti nustatinėti atliekant transporto priemonių privalomąją techninę apžiūrą ir automatinio duomenų apsikeitimo būdu juos perduoti VĮ „Regitra“.

Generalinis direktorius

Dalius Prevelis

Aplinkos ministerijai
A. Jakšto g. 4, Vilnius 01103
El. paštas: info@am.lt

2019 m. spalio 8 d.

J 2019 m. spalio 2 d. Nr. (15-3)-D8-3182

Kopija

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai
Gedimino pr. 11, LT-01103 Vilnius
El. paštas: LRVkanceliarija@lr.lt

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 DERINIMO

Vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 7 straipsniu ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento patvirtinimo (1994 m. rugpjūčio 11 d. Nr. 728 aktualios redakcijos) 27 punkto nuostatomis, išnagrinėję Jūsų 2019 m. spalio 2 d. raštu Nr. (15-3)-D8-3182 derinimui su visuomene pateiktus teisės aktų projektus – Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektą (toliau – **TPTM įstatymo projektas**), Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo Nr. IX-2112 13 ir 16 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – **MA įstatymo pakeitimo projektas**) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau – **ANK pakeitimo įstatymo projektas**) – teikiame šias pastabas bei pasiūlymus.

Dėl TPTM įstatymo taikymo apimties

Siūlymų paketas parengtas atsižvelgiant į kasmet Lietuvai teikiamas Europos Komisijos rekomendacijas Europos Semestro pratimo kontekste – plėsti mokesčių bazę, pereinant prie šaltinių, kurių apmokestinimas mažiau kenkia augimui, kartu prisidedant prie aplinkosauginių tikslų įgyvendinimo. Europos Sąjungos aplinkos apsaugos politikoje **ypač svarbus yra principas „teršėjas moka“**. Šis principas reiškia, kad visa atsakomybė, taip pat ir materialinė, už taršą arba naudojant gamtos išteklius padarytą žalą aplinkai tenka teršėjams arba naudotojams, t. y. visus socialinius ir ekonominius nuostolius dėl teršimo bei išteklių naudojimo privalo padengti patys teršėjai (vartotojai). Taigi ne visuomenė, ne visi mokesčių mokėtojai turi kompensuoti išlaidas, susijusias su žalos aplinkai išvengimu bei atitaisymu, o tas, kuris yra tiesiogiai už tai atsakingas. Todėl pritariame bei sveikiname tiek minėtas Europos Komisijos rekomendacijas, tiek teisės aktų projektų lydimuosiuose dokumentuose iškeltus tikslus, **tačiau iš pateiktų projektų yra akivaizdu, kad siūlomos nuostatos neleis padidinti išteklių ir energijos vartojimo efektyvumo, nemažins taršos poveikio aplinkai, klimato kaitai, žmonių sveikatai, be to, nuogaustaujame dėl siūlymų įgyvendinimo galimų neigiamų pasekmių.**

Teisės aktų projektuose bei lydimuosiuose dokumentuose pasigendama siūlymo – apmokestinti vieną (kelių) transporto sektorių – išsamios poveikio analizės, kai tuo tarpu įvairios aplinkos taršos studijos¹, tyrimai rodo, jog kiti taršos šaltiniai išmeta ženkliai didesnį anglies dvideginio kiekį į aplinką. Pažymėtina, kad labiausiai orą teršiančios transporto priemonės – lėktuvai, bet nei pastarieji, nei kitos taršios vandens, geležinkelių transporto priemonės į TPTM įstatymo taikymo apimtį nėra įtraukti. Atkreiptinas dėmesys, jog diskusijos dėl taršaus oro transporto apmokestinimo jau vyksta ne vienoje Europos Sąjungos valstybių narių sostinėje, pavyzdžiui Nyderlandų Vyriausybė yra priėmusi koalicinį sprendimą nuo 2021 m. nacionaliniu lygiu įsivesti aviacijos mokesčių taršioms bei triukšmingiems kroviniams orlaiviams, jeigu tokių sprendimų nebus pasiekta Europos Sąjungos lygiu. Taigi svarstytina, ar šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslu nebūtų tikslinga plėsti TPTM taikymo apimtį ir kitoms oro, vandens, geležinkelių transporto priemonėms. Neatmestina galimybė keisti ir paties taršos mokesčio struktūrą.

Dėl TPTM mokėtojų

¹ Aviacija sudaro apie 2,5 proc. visos CO₂ emisijos; nuo 2010 m. iki 2020 m. padidėjo 68 proc.; tokia tendencija išlieka.
Šaltinis: <https://www.unenvironment.org/resources/emissions-gap-report-2018>

TPTM įstatymo projekto 4 straipsnyje numatyta, kad mokesčių mokėtojas – kelių transporto priemonių registre įregistruotos transporto priemonės valdytojas. Tai, kas yra transporto priemonės valdytojas, apibrėžia Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 str. 83 dalis, kurioje nurodyta, kad transporto priemonės valdytojas – asmuo, nuosavybės, patikėjimo, nuomos, panaudos ar kitokių teisėtu pagrindu valdantis ir naudojantis transporto priemonę. Reikia pažymėti, jog transporto priemonės techniniame pase yra nurodomas tiek transporto priemonės savininkas, tiek ir valdytojas. Taigi, visiškai neaišku, kas vis tik yra mokesčių mokėtojas, - savininkas, valdytojas, transporto priemonę valdantis skirtingais teisiniais pagrindais (nuosavybės, nuomos, panaudos, patikos ir pan.). Taigi nėra aišku, ar tais atvejais, kai keisis transporto priemonės valdytojas (ne savininkas), t. y. kai transporto priemonė išnuomojama, perduodama naudotis patikėjimo ar panaudos pagrindu, naujas transporto priemonės valdytojas turės mokėti TPTM ir ar atsiras pareiga mokėti TPTM transporto priemonės savininkui, jeigu bus nutraukiama transporto priemonės nuomos, panaudos ar patikėjimo sutartis.

Kartu atkreiptinas dėmesys į transporto priemonių, naudojamų pagal finansinės nuomos (lizingo) sutartį, apmokestinimo neaiškumą. Pagal lizingo sutartį transporto priemonės nuosavybės teisė pereina sutarties pabaigoje, tačiau valdytojas nesikeičia, keičiasi tik savininkas. Todėl siūlytume atitinkamai papildyti TPTM įstatymo projekto 4 straipsnio nuostatą, numatant, kad TPTM nėra skaičiuojamas dėl transporto priemonės savininko pakeitimo, kai valdytoju išlieka tas pats asmuo. Analogišką išimtį numato Švedija².

Papildomai pažymime, kad kitų Europos Sąjungos valstybių narių (pvz., Prancūzija) praktikoje numatomos išimtys, kai tos pačios transporto priemonės valdytoją pakeičia kitas šeimos narys (pavyzdžiui paveldėjimo atveju). Taip pat valdytojas gali keistis dėl įvykusio įmonių reorganizavimo, skolos perkėlimo. Abejotina, ar tokiais atvejais turėtų būti mokamas TPTM, todėl siūlytume apsvarstyti papildyti TPTM įstatymo projekto 4 straipsnio nuostatą, nustatant atitinkamas išimtis.

Be to, reikia pažymėti, kad teisės aktai numato galimybę transporto priemonę įregistruoti laikinai, tačiau visiškai neaišku, ar toks laikinas registravimas patenka į siūlomo TPTM reguliavimą.

Dėl principo „teršėjas moka“ įgyvendinimo

TPTM įstatymo projekto 6 straipsnyje numatyta, kad TPTM yra mokamas kiekvieną kartą atlikus registraciją per 30 dienų nuo registracijos dienos. **Tokia nuostata sudaro pagrindą manyti, kad savo esme šiuo įstatymu siekiama ne apmokestinti taršias transporto priemones, taip įgyvendinant „teršėjas moka“ principą, o pačių transporto priemonių perdavimą kitiems valdytojams.**

„Teršėjas moka“ principas, mūsų nuomone, būtų įgyvendinamas, jeigu taršos mokestis būtų siejamas ne su transporto priemonės registravimu, o faktiniu jos naudojimu Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tačiau siūloma TPTM įstatymo projekto formuluotė siejama išimtinai tik su transporto priemonės registravimu, o ne su jos naudojimu. Pavyzdžiui, galima situacija, kai vienos transporto priemonės TPTM bus apmokestintos vieną kartą (pvz., transporto priemonės savininkas ir naudotojas nesikeitė per 10 metų), o kitu atveju, kai transporto priemonės savininkas ar naudotojas pasikeistų kelis kartus per kalendorinius metus, tokiu atveju tai automatiškai sąlygotų tokios transporto priemonės apmokestinimą keletą kartų per kalendorinius metus.

Taip pat galimi atvejai, kai TPTM reikėtų mokėti net jeigu transporto priemonė faktiškai nenaudojama Lietuvos Respublikos teritorijoje arba per sąlyginai trumpą laikotarpį yra išgabenamos iš Lietuvos Respublikos teritorijos. Pavyzdžiui, transporto priemonė atgabenama į Lietuvos teritoriją, registruojama Lietuvos Respublikos transporto priemonių registre ir per ne ilgesnį nei 6 mėn. laikotarpį išgabenama iš Lietuvos Respublikos teritorijos. Su tokiomis situacijomis susidurtų didmeninę ir mažmeninę prekybą transporto priemonėmis vykdančios juridiniai ir fiziniai asmenys, įregistravę individualią veiklą. Tokiose situacijose kitos Europos Sąjungos šalys taiko atleidimo nuo mokesčio praktiką, pvz., Belgija³.

Mūsų nuomone „teršėjas moka“ principas būtų tinkamai įgyvendinamas, jeigu TPTM būtų išimtinai siejamas ne transporto priemonės registravimu, o jos naudojimu Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tame tarpe nustatant

² https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2019.pdf

³ https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2019.pdf

mokestinį laikotarpį ir nustatant TPTM perskaičiavimo / grąžinimo mechanizmą. Pavyzdžiui, tokią praktiką taiko Vokietija, Austrija ir Švedija⁴.

Dėl dvigubo apmokestinimo rizikos

TPTM įstatymo projekte numatyta, kad TPTM moka transporto priemonių, priskirtų M₁ ir N₁ klasėms valdytojai – fiziniai, juridiniai asmenys. Pastebėtina, kad kitame – Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatyme – numatoma, jog mokestį už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių moka fiziniai ir juridiniai asmenys, naudojanys transporto priemonę komercinei veiklai vykdyti. Analizuojant *in corpore* jau taikomo įstatymo ir siūlomo TPTM įstatymo projekto nuostatas, įžvelgiame dvigubo apmokestinimo riziką tais atvejais, kai tiek fiziniai, tiek juridiniai asmenys, naudoja M₁ ir N₁ klasės transporto priemonę ekonominėje veikloje. Siekiant užkirsti kelią dvigubo apmokestinimo situacijoms, siūlytume TPTM įstatymo projektą vertinti kartu su Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo nuostatomis.

Dėl TPTM lengvatos

TPTM įstatymo projekto 5 straipsnyje numatyta lengvata Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre registruotoms istorinėms transporto priemonėms. Tačiau, analizuojant Europos Sąjungos valstybių narių, taikančių panašios struktūros (koks siūlomas teisės aktų pakete) transporto priemonių taršos mokesčius, praktiką, pastebėtina, kad mokesčio lengvata taikoma ne vien tik istorinėms transporto priemonėms. Iš tikrųjų daugeliu atvejų lengvata buvo nustatoma, siekiant sumažinti tokio mokesčio naštą daug reikšmingiau paveikioms jautrioms socialinėms grupėms (neįgalūs asmenys, daugiavaikės šeimos), įvairioms tarnyboms (policijos, greitosios, priešgaisrinės saugos ir kitų panašių tarnybų transporto priemonėms), diplomatinio korpuso atstovams, tarptautinių institucijų darbuotojams, kuriems taikomas fiskalinis imunitetas. Teisinės technikos požiūriu, siūlytume atitinkamai papildyti ne TPTM įstatymo projekto 5 straipsnio (lengvatos), o to paties įstatymo projekto 4 straipsnio nuostatas, numatant, kad aukščiau išvardinti subjektai šio mokesčio prasme nėra laikomi mokesčio mokėtojais.

Dėl šešėlio didinimo

Atsižvelgiant į tai, kad vienas svarbiausių šios Lietuvos Respublikos Vyriausybės tikslų gerinti pajamų surinkimą per šešėlio mažinimą, abejojame ar siūlomos TPTM įstatymo projekto nuostatos visgi nesukels neigiamų pasekmių. Tikėtina, kad prekyautojai naudotais automobiliais siekdami išvengti šio mokesčio, tuo pačiu slėps ir gaunamas pajamas, taip padidindami šešėlį.

Tikimės, kad mūsų įžvalgos ir pasiūlymai bus deramai įvertinti bei prisidės prie siūlomų teisės aktų projektų tobulinimo, siekiant kilnių aplinkosauginių tikslų tinkamo įgyvendinimo.

Priedama:

Siūlymas papildyti TPTM įstatymo projekto 4 straipsnį (Mokesčio mokėtojai).

Pagarbiai

LAA direktorius

Tomas Grabauskas



⁴ https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2019.pdf

4 straipsnis. Mokesčio mokėtojai

Mokestį moka Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotos transporto priemonės valdytojas, **išskyrus:**

- 1) valstybės viešojo administravimo funkcijas vykdančys ūkio subjektai (pvz., policija, greitosios pagalbos tarnyba);
- 2) daugiavaikės šeimos;
- 3) neįgalieji;
- 4) studentai;
- 5) diplomatinės tarnybos;
- 6) taksi bei pavėžėjimo paslaugas teikiantys juridiniai ir fiziniai asmenys;
- 7) vairavimo mokyklos;
- 8) transporto priemonės paveldėtojai;
- 9) juridiniai asmenys perimantys transporto priemonę dėl juridinių asmenų vykdomos reorganizacijos;
- 10) juridiniais asmenys vykdančys transporto priemonių finansinės nuomos (lizingo) veiklą;
- 11) didmeninę, mažmeninę prekybą transporto priemonėmis vykdančys juridiniai asmenys;
- 12) fiziniai asmenys vykdančys individualią automobilių prekybos veiklą;
- 13) juridiniai ir fiziniai asmenys per 6 mėnesius nuo transporto priemonės įregistravimo Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre patiekia transporto priemonę į kitą ES valstybę narę ar trečiąją valstybę ir turi tai patvirtinančius dokumentus (pvz., PVM sąskaita faktūra, pirkimo-pardavimo sutartis, registraciją kitoje valstybėje patvirtinantis dokumentas, CMR ir pan.).

LR Aplinkos ministerija
A. Jakšto g. 4/9, LT-01105 Vilnius
info@am.lt, zivile.liberiene@am.lt

DĖL TRANSPORTO PRIEMONIŲ TARŠOS MOKESČIO

Uždarnosios akcinės bendrovės „Transporent“, j.a.k. 110894076, pavedimu kreipiamės į LR Aplinkos ministeriją su pastabomis dėl Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto, Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo Nr. IX-2112 13 ir 16 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 241 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto.

UAB „Transporent“, Lietuvoje veikianti su paslaugos ženklu „SIXT“, užsiima trumpalaike ir ilgalaike automobilių nuoma bei teikia automobilių parko valdymo paslaugas. Šiuo metu įmonė valdo daugiau nei 2000 automobilių. Pastaraisiais metais įmonė kasmet nuperka apie 500 naujų automobilių. Iš esmės įmonė pritaria ministerijos deklaruojamiems transporto taršos mažinimo tikslams ir įmonė prisideda prie taršos mažinimo įsigydam tik naujus automobilius. UAB „Transporent“ nuomone, transporto taršos mokestis turėtų būti nukreiptas išimtinai į taršius automobilius ir, priešingai, tiek įmonės, tiek ir gyventojai turėtų būti skatinami įsigyti naujus ir mažiau taršius automobilius. Taigi transporto taršos mokesčiu neturėtų būti apmokestinami visi nauji automobiliai (arba mokestis turėtų kitaip vadintis). Būtų neteisinga, jei transporto taršos mokestį būtų priverstos mokėti įmonės užsiimančios trumpalaike automobilių nuoma, kaip šiuo atveju UAB „Transporent“, nes trumpalaikiai nuomai yra įgyjamas naujas automobilis, kuris yra eksploatuojamas ne daugiau kaip šešis mėnesius ir vėliau parduodamas. Be to, paprastai nemažą laiko dalį nuomojamu automobiliu naudojasi ne Lietuvos Respublikos teritorijoje.

Prašome ministerijos, teikiant ir svarstant įstatymų paketą, susijusį su transporto taršos mokesčiu, atsižvelgti į UAB „Tranporent“ pastabas.

Pagarbiai,

UAB „Trasporent“ pavedimu
Advokatas Audrius Vaičiūnas



Advokatų profesinė bendrija
"Vaičiūnas ir Vaičiūnas"
Juridinio asmens kodas: 302331614
Buveinės adresas: V. Kudirkos g. 4-1a,
LT-03105 Vilnius, Lietuva
Tel.Nr.: +370 5 2130381
Faks.Nr.: +370 5 2130384
El. paštas: info@vaiciunas.lt
www.vaiciunas.lt

PVM mokėtojo kodas: LT100004693013
Sąsk.Nr.: LT38 7044 0600 0693 1907.
AB SEB bankas
Duomenys apie juridinį asmenį
kaupiami ir saugomi Valstybės
įmonėje Registrų Centras.
V.Kudirkos g. 18. LT-03105 Vilnius

Lithuanian
Free
Market
Institute



Lietuvos
laisvosios
rinkos
institutas

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai
Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai
Lietuvos Respublikos finansų ministerijai

2019-10-09 Nr. 1.16-55

**DĖL TRANSPORTO PRIEMONIŲ TARŠOS MOKESČIO ĮSTATYMO PROJEKTO
NR. 19-11469**

Gerbiamieji,

Siunčiame Jūsų dėmesiui Lietuvos laisvosios rinkos instituto pastabas ir
pasiūlymus Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektui
Nr. 19-11469.

PRIDEDAMA. 4 lapai.

Pagarbiai

L. e. Lietuvos laisvosios rinkos instituto
prezidento pareigas

Edita Maslauskaitė

I. Valeškaitė, tel. 8 5 250 0285, el. p. ieva@llri.lt

Dokumentas paštu siunčiamas nebus

VšĮ Lietuvos laisvosios rinkos institutas

A. Juozapavičiaus g. 6
09310 Vilnius, Lietuva

Tel. +370 5 250 0280
llri@llri.lt
www.llri.lt

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų
registre, kodas 110059496
PVM mokėtojo kodas LT100594917
AB SEB bankas, a.s. Nr. LT90 7044 0600 0124 3182

Dėl Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto (Nr. 19-11469)

Lietuvos laisvosios rinkos institutas išnagrinėjo Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto (Nr. 19-11469) (toliau – Projektas) ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

Projektu siūloma vienkartinį 36-1400 eurų dydžio registracijos mokesčiu apmokestinti M1 ir N1 klasėms priklausančias transporto priemones (t.y. lengvuosius automobilius ir mikroautobusus).

Siūlome nepritari ti Projektui dėl žemiau nurodytų priežasčių.

Socialiai neteisingo automobilių mokesčio įvedimas nepaskatins gyventojų ir įmonių įsigyti mažiau taršias transporto priemones

Projektu siūlomas vienkartinis registracijos mokestis neturės reikšmingo poveikio motyvacijai įsigyti mažiau taršią transporto priemonę. Siūlomas automobilių mokesčio dydis varijuos intervale nuo 36 iki 1400 eurų ir dažniausiai sudarys labai nedidelę perkamo automobilio kainos dalį (Žr. lentelę apačioje).

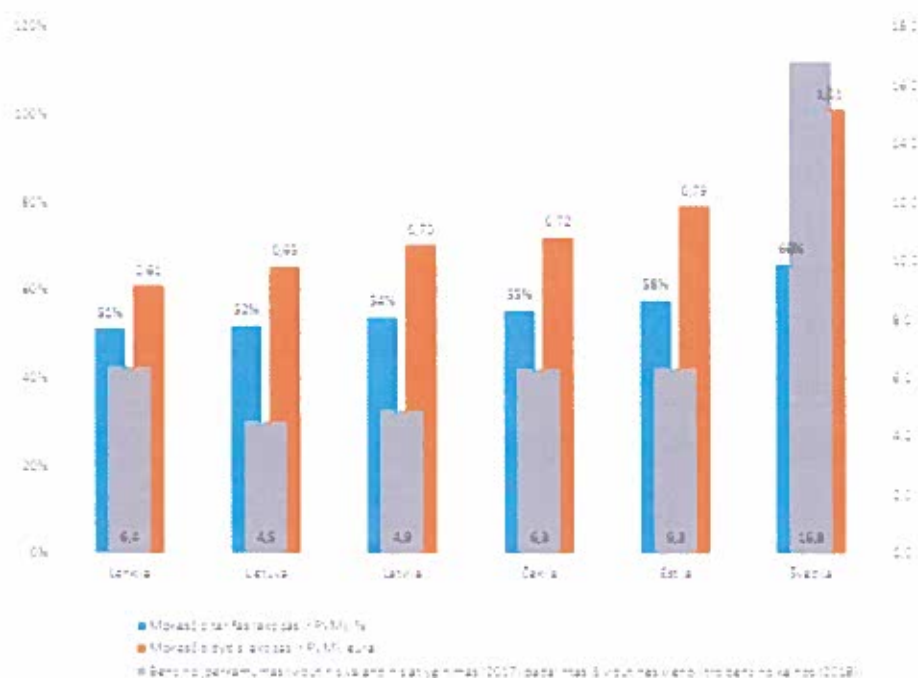
Automobilis	Kuro tipas	CO2 emisija (g/km)	TP kaina (EUR)	Mokesčio dydis (EUR)	Kiek proc. automobilio kainos sudaro TP mokestis
VW Passat, 2010	Benzinas	139	5000	110	2.2 %
VW Passat, 2010	DK	160	5000	85	1.7 %
Audi A6, 2010	Benzinas	149	5000	55	1.1 %
Audi A6, 2010	DK	174	5000	320	6.4 %

Pagrindinė priežastis, kodėl dažniausiai gyventojai neįsigyja mažiau teršiančių automobilių ar elektromobilių – pernelyg didelė pastarųjų kaina, neatitinkanti gyventojų galimybių. Siūlomi pakeitimai niekaip nepadidins gyventojų ir įmonių pajamų bei galimybių įsigyti brangesnius mažataršius automobilius ir elektromobilius. Atvirkščiai – šis socialiai neteisingas mokestis, baus mažiausiai pasiturinčius, ypač kaimo vietovių gyventojus, kuriems automobilis yra būtina susisiekimo priemonė, pavyzdžiui nuvykti į darbą ar pas gydytojus. Panašius nuogastavimus savo rašte (Dok. Nr. (1.2.27 E-4)SD-4928) išreiškė ir Socialinės apsaugos ir darbo ministerija: mokesčio įvedimas didintų socialinę atskirtį, „automobiliai taps prabangos preke tiems, kuriems važiavimas nuosavu automobiliu yra gyvybiškai svarbi priemonė pagrindiniams poreikiams patenkinti – pvz. šeimoms su vaikais be TP bus daug sunkiau nuvežti vaikus į ikimokyklinio ugdymo įstaigas bei apsirūpinti maisto prekėmis gyvenantiems ne mieste. Žmonėms su negalia, kurie viešuoju transportu negali naudotis dėl savo sveikatos būklės, jeigu TP išlaikymas pabrangs – jų susisiekimo galimybės taps apribotos. Didelei daliai dirbančiųjų asmenų, pavyzdžiui, individualią veiklą vykdančioms asmenims, kurie naudojami savo transportu ūkinėje ar komercinėje veikloje, ir kurie yra labai arti skurdo rizikos ribos, atsiras sunkumų vykdyti savo įprastinę veiklą ir užsidirbti pajamas pragyvenimui.“ ir t.t. Net

Susisiekimo ministerija savo rašte (Dok. Nr. 2-6928) nurodo, kad Projekte numatytos lengvatos „išskirtinai tik Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre registruotoms istorinėms transporto priemonėms, kai tuo tarpu yra daug labiau jautresnių socialinių grupių, kurioms galėtų būti taikomos mokesčio lengvatos”.

Lietuvoje jau galioja transporto priemonių mokesčiai, o Finansų ministerijos siūlomas akcizų didinimas nėra vertinamas Projekto nuostatų kontekste

Atkreipiame dėmesį, kad pritarus Projektui būtų apmokestinama ne reali, o potenciali tarša, t.y. mokestis būtų mokamas ir už įsigytą, bet nenaudojamą automobilį. Degalų apmokestinimas akcizu ir PVM šiuo požiūriu yra teisingesnė alternatyva, nes sumokamo mokesčio dydis priklauso nuo transporto priemonės naudojimo intensyvumo bei sunaudojamo degalų kiekio (t.y. nuvažiuojamo atstumo ir automobilio galingumo), todėl geriau atitinka principą „teršėjas moka“. Akcizo mokesčiai Lietuvoje jau dabar yra dideli – nors Lietuvoje mokesčiai sudaro 52 proc. degalų kainos, t. y. mažiau nei Latvijoje (54 proc.), Estijoje (58 proc.), Čekijoje (54 proc.) ar Švedijoje (66 proc.), tačiau dėl žemesnio pajamų lygio Lietuvos žmonės degalų įperka mažiau nei kitur. Už vidutinį valandinį atlygį Lietuvoje galima nusipirkti vos 5 litrus benzino, Estijoje ir Čekijoje – 6 litrus, o Švedijoje – net 17 litrų (Žr. pav. žemiau).



Atkreiptinas dėmesys, kad Finansų ministerija yra parengusi Lietuvos Respublikos akcizų įstatymo Nr. IX-569 9, 10, 26, 35, 37, 61 ir 67 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (Nr. 19-11618), kuriuo siūloma degalams nuo 2020 m. sausio 1 d.:

- standartinį akcizų tarifą bešviniam benzinui didinti net 7,3 proc. (nuo 434,43 eurų iki 466 eurų už 1000 litrų produkto);
- standartinį akcizų tarifą gazoliams didinti 7,2 proc. (nuo 347 eurų iki 372 eurų už 1000 litrų produkto);
- akcizų tarifą gazoliams, skirtiems naudoti žemės ūkio veikloje, padidinti kone perpus – 44,6 proc. (nuo 56 eurų iki 81 eurų už 1000 litrų produkto).

Padidinus akcizo tarifą bešviniam benzinui, dėl mokesčių veiksmų jo kaina galėtų padidėti apie 0,04 euro už litrą, gazoliams ir žemės ūkio veikloje naudojamiems gazoliams – apie 0,03 euro už litrą. Akcizų įstatymo pakeitimo projekto rengėjai nurodo, kad padidinus akcizų tarifus bešviniam benzinui, gazoliams ir žemės ūkio veikloje naudojamiems gazoliams, būtų skatinamas elektromobilių ir alternatyvių degalų (pvz., gamtinių dujų) transporto priemonėse naudojimas, taip mažinant išmetamų teršalų kiekį ir prisidedant prie pasaulinių pastangų kovojant su klimato kaita. Planuojamas biudžeto pajamų padidėjimas dėl akcizų degalams didinimo siekia 37,5 mln. eurų per metus. Dėl šios priežasties būtina įvertinti, kaip Projekto nuostatos kartu su siūlomu akcizų didinimu paveiks aplinkos taršą ir gyventojų pajamas.

Transporto priemonių mokesčio įvedimas atvers kelią šio mokesčio didinimui ateityje

Tikėtina, kad įvedus transporto priemonių mokestį, ateityje jis iš vienkartinio registracijos mokesčio virs kasmetiniu mokesčiu, o ateityje didės ne tik mokėtina suma (8 str. numatyta kad mokesčio tarifai indeksuojami kasmet), bet ir žemyn bus nuleista išmetamo CO₂ kartelė taip dar labiau didinant mokesčio naštą. Iš esmės situacija bus analogiška įvestam „prabangaus“ nekilnojamojo turto mokesčiui: 2012 metų įsigaliojo Nekilnojamojo turto mokesčio įstatymo pataisos, kuriomis įvestas 1 proc. mokestis brangiam fizinių asmenų nekilnojamam turtui, kurio vertė viršija 1 mln. litų. 2015 m. riba buvo nuleista iki 220 tūkst. eurų, o dabar siūloma ją mažinti iki 100 tūkst. eurų. Tad egzistuoja didelė rizika, kad transporto priemonių mokestis ateityje iš vienkartinio virs kasmetiniu ir visuotiniu.

Atkreipiame dėmesį, kad Projekto aiškinamajame rašte nėra nurodomos kasmetinės mokesčio administravimo išlaidos, nurodyta, kad Projektui įgyvendinti reikėtų papildomų 200 tūkst. – 500 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų. Jei šios lėšos būtų skiriamos mokesčio administravimui, jos sudarytų ženkliai dalį – 0,6-1,7 proc. – planuojamų mokesčio pajamų (29 mln. eurų). Brangi mokesčio Projekto įgyvendinimo sistema galimai rodytų, kad ateityje yra planuojamos didesnės šio mokesčio pajamos (arba didinant mokesčio tarifą arba plečiant mokesčių mokėtojų ratą).

Projektas yra siūlomas skubotai, o jo poveikio vertinimas atliktas atmestina

Atkreiptinas dėmesys, kad susipažinti su visiškai naujo mokesčio įvedimu ir apmokestinimo tvarka visuomenei ir specialistams palikta vos 5 darbo dienos. Projektas įsigaliotų jau nuo 2020 m. sausio 1 d. tad nuo projekto iniciatyvos iki jo priėmimo liktų mažiau nei 3 mėnesiai. Tikėtina, kad jei Projektas galiausiai būtų priimtas kartu su 2020 m. biudžetu, nuo jo priėmimo iki įsigaliojimo liktų mažiau nei mėnuo. Mokesčių mokėtojai turi turėti galimybę pasiruošti mokesčių pokyčiams – priimti su padidėjusia mokesčių našta susijusius sprendimus, planuoti savo veiklą ir pinigų srautus.

Atsižvelgiant į tai, kad tai jau trečia siūloma transporto priemonių apmokestinimo versija per metus, kuri iš esmės skiriasi nuo anksčiau teiktų pasiūlymų, galima daryti išvadą, kad pakeitimai siūlomi skubotai ir detalios neišanalizavus būsimo poveikio aplinkai ir mokesčių mokėtojams. Projekto poveikio vertinimo pažymoje nėra nurodyta, kokio teršalų kiekio sumažėjimo ore tikimasi. Nėra pateikiami skaičiai, kiek sumažėtų sergamumas TP taršos sukeliama ligomis. O tai ateityje trukdytų atlikti projekto įgyvendinimo *ex post* įvertinimą. Nenumatoma jokių Projekto neigiamų pasekmių, o bent trys ministerijos 2019-10-08 d. Projektui buvo pateikusios kritines pastabas – tai rodo, kad poveikio vertinimas atliktas atmestina.

Dėl šių priežasčių siūlome:

- ***Nepritarti teikiamam Projektui ir palikti šiuo metu galiojančių apmokestinimo tvarką.***
- ***Aplinkos taršą mažinti kitais būdais. Pavyzdžiui, mažinant reguliavimus taksi ir pavežėjimo paslaugoms, gerinant miestų transporto infrastruktūrą ir eismo valdymą ar įgyvendinant Nacionaliniame oro taršos mažinimo priemonių plane numatytas nemokestines priemones (tokias, kaip ekonomiško ir ekologiško transporto priemonės vairavimo teorinių žinių ir praktinių įgūdžių ir gebėjimų ir skatinimas, augalų sodinimas šalia didžiausių taršos šaltinių miestuose ir pan.). Nemokestinėmis priemonėmis taršos problemą spręsti turėtų nuo jos labiausiai kenčiančios savivaldybės – didieji miestai.***
- ***Automobilių parko atsinaujinimą siūlome skatinti, visų pirma, priimant gyventojų pajamoms augti padedančius sprendimus bei naikinant draudimą atskaityti pridėtinės vertės mokestį už lengvuosius automobilius, diskriminuojantį tam tikras įmones ir turtą, dirbtinai sendinantį Lietuvos automobilių parką.***

Rita Jakaitė

LIETUVOS RINKINIO
APLINKOS MINISTERIJA

Tema:

FW: Dėl transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekte

Svarba:

Aukštas

From: Einoras Čiagus [<mailto:einoras.ciaqus@europcar.lt>]

Sent: Tuesday, October 8, 2019 3:57 PM

To: zivile.liberiene@am.lt

Cc: info@am.lt

Subject: Dėl transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto

Importance: High

Gerbiamieji,

Norime pateikti nuomonę, bei pastabą/pasiūlymą dėl Transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekto.

Mūsų įmonės veikla yra trumpalaikė ir ilgalaikė lengvųjų automobilių nuoma. Kiekvienais metais mes nuperkame 300-400 vnt. naujų automobilių, kuriuos naudoja mūsų klientai. Didžioji dalis (~2/3 viso kiekio) trumpalaikėje nuomoje naudojamų automobilių perkami vasaros sezonui (nuo 3 iki 6 mėnesių periodui), kai turime daug atvykstančių turistų iš užsienio. Po vasaros sezono automobiliai yra grąžinami oficialiems automobilių dileriams, kurie juos parduoda antrinėje rinkoje.

Europcar (oficialus pavadinimas Europcar Mobility Group) kompanija, turėdama didelę derybinę galią (grupė nuperka apie 200 tūkst. automobilių kasmet), turi išskirtines sąlygas naujų automobilių įsigijimui su daugeliu automobilių gamintojų. Dėl šios priežasties po vasaros sezono grįžtantys praktiškai nauji automobiliai (t.y. 3-6 mėn. naudojimas su 10-20 tūkst. kilometrų rida) yra patrauklūs antrinėje rinkoje dėl savo kainos ir ekonomiškumo. Tokiu būdų kartu su dileriais mes skatiname gyventojus atsinaujinti automobilių parką apynaujais automobiliais su ženkliai geresniais taršos rodikliais.

Manome, kad taršos mokestis automobiliams, ypač senesniems, yra seniai lauktas sprendimas. Mes savo klientus – tiek privačius, tiek verslo – visada skatiname rinktis naujesnį, ekonomiškesnį ir ekologiškesnį transportą. Ieškome įvairių būdų, kaip mažinti išlaidas transportui ir tuo pačiu mažinti taršos kiekius. Pritariame, kad labiausiai teršiančios transporto priemonės turėtų mokėti didesnį mokestį ir jis turi priklausyti nuo taršos lygio.

Tuo pačiu norime pažymėti, kad mokesčio mokėjimo principas – mokant kiekvieną kartą keičiantis TP savininkui/valdytojui yra netobulas. Kaip minėjome savo laiške aukščiau, automobilius perkame kiekvienais metais ir nemažą jo dalį naudojame tik 3-6 mėn. Tai reiškia, kad fiksuotas mokestis nepriklausantis nuo naudojimo termino, ypač didina kaštus. Norime pasiūlyti apsvarstyti alternatyvius būdus apmokestinant TP, pvz. nustatant mėnesinį TP mokestį, kurį privalo sumokėti TP savininkas/valdytojas, panaudojant jau veikiančią Kelių naudotojo mokesčio sistemą, kurią administruoja Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Manome, kad projekto įgyvendinimas yra ypač skubotas ir turint daugiau laiko galima būtų išdiskutuoti pačio mokesčio įgyvendinimą, tuo pačiu surasti sąžiningą ir priimtina sprendimą.

Esant poreikiui ir galimybei esame pasirengę sudalyvauti diskusijose ir/arba pateikti detalesnius pasiūlymus.

Geros dienos linkėdami!

Kind regards / Pagarbiai

Einoras ČIAGUS

Country Manager of Europcar Lithuania

Tel: +370 5250 3420 | Mob: +370 6550 4933

Europcar
moving your way



P. Sinteris Depersko pastabas

Transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektu siekiama mažinti transporto priemonių, o ypač dyzelinių automobilių keliamą oro taršą, nes taip nurodoma aiškinamajame rašte. Siekdamas patikrinti šį teiginį, pagal projekto nuostatas apskaičiavau kiek turėtų mokėti asmuo, kuris įsigytų mano naudojamą automobilį iš manęs, jei aš jį nutarčiau parduoti ir įsigyti mažiau taršų automobilį.

Naudoju 2007 metais pagamintą dyzelinį automobilį Citroen C4 Grand Picasso su rankine pavarų dėže. Parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė arba kaip nurodyta registracijos liudijime masė be krovinio (G) yra 1605 kg. Didžiausia transporto priemonės variklio galia yra 80 kW (P.2), tačiau ji neturi reikšmės skaičiuojant taršos mokestį dyzelinu varomoms transporto priemonėms. Kadangi registracijos liudijime nėra duomenų apie išmetamą transporto priemonės CO₂, tai darau prielaidą, kad šių duomenų nėra ir kelių transporto priemonių registre. Tokiu atveju taršos mokestis turės būti apskaičiuojamas pagal formulę:

$$Q_D = 0,108 \times m - 11,371$$

Mano automobiliui taršos mokestis būtų toks:

$$Q_D = 0,108 \times 1605 - 11,371 = 173,34 - 11,371 = \mathbf{161,969 \text{ euro.}}$$

Šie automobiliai buvo gaminami ir su galingesniais dyzeliniais varikliais (100 kW). Tokiam automobiliui taršos mokestis būtų:

$$Q_D = 0,108 \times 1605 - 11,371 = 173,34 - 11,371 = \mathbf{161,969 \text{ euro.}}$$

Mano naudojamo automobilio modelis gali būti benzininiu varikliu, kurie būna 92 ar 103 kW galios. Tokiu atveju taršos mokestis turės būti apskaičiuojamas pagal formulę:

$$Q_B = 0,047 \times m + 0,561 \times p + 56,621$$

Tokiam kaip mano automobiliui tik su 92 kW benzininiu varikliu taršos mokestis būtų toks:

$$Q_B = 0,047 \times 1605 + 0,561 \times 92 + 56,621 = 75,435 + 51,612 + 56,621 = \mathbf{183,668 \text{ euro.}}$$

Tokiam kaip mano automobiliui tik su 103 kW benzininiu varikliu taršos mokestis būtų toks:

$$Q_B = 0,047 \times 1605 + 0,561 \times 103 + 56,621 = 75,435 + 57,783 + 56,621 = \mathbf{189,839 \text{ euro.}}$$

Pagal atliktus skaičiavimus taršos mokestis yra mažesnis tokiam automobiliui kaip mano, jei jis varomas dyzelinu, nes mokestis nepriklauso nuo dyzelinio variklio galios. Tad siūlomas taršos mokestis ne tik nepaskatins rinktis mažiau taršius benzininius automobilius, bet priešingai, paskatins rinktis dyzelinius automobilius.

Be to, mokestis turės būti sumokamas tik registruojant transporto priemonę. Mano aprašytu atveju, mokesčio skirtumas tarp benzinu ir dyzelinu varomo automobilio taršos mokesčio būtų 21,699 arba 27,87 euro. Ar tikrai manoma, kad toks nežymus skirtumas paskatins rinktis mažiau taršią transporto priemonę? Žinoma, kad ne, nes išdėliojus šį mokestį per pvz. 5 metų automobilio naudojimo laikotarpį, iš viso gaunasi juokinga 5–6 eurų mokesčio per metus suma.

Siūlau dyzelinių kaip ir benzininių automobilių apmokestinimą nustatyti atsižvelgiant į jų galią, o skirtumą tarp dyzelinių ir benzininių automobilių padaryti ženkliai didesnį.

KAIP BUS SU NEIGALIAISIAIS, JUK MES ISLAIKOMI VALSTYBES. TADA LAI VALSTYBE APMOKA NEIGALIUJU TARSOS MOKESTI, NES SIS ZMOGUS LABAI NORETU VAZINETI SU ELEKTROMOBILIU, BET KAIP JI ISISGYTI, KAI DIDZIAUSIA MOKAMA PENSIJA SUDARO 300 EURU. KAIP IS TOKIOS SUMOS SUSITAUPYTI EKOLOGISKAI AUTOTRANSPORTO PRIEMONEI, NES BE AUTO MES IS VIS ZLUGE, NES ASMENISKAI AS SU AUTO PAGALBA VEZUOSI MAISTA IS PREKYBOS VIETU, PASIEKIU VAISTINE ARBA POLIKINIKA. JEI RUPINATES EKOLOGIJA, PASIRUPINKITE PIRMIAUSIA LABIAUSIAI PAZEIDZIAMA GRUPE, NES MES ZMONES, KURIE IRGI STOVEJO BALTIJOS KELIJE IR KOVOJO, KAIP MOKEJO UZ LIETUVOS NEPRIKLAUSOMYBE. MES PATRIOTAI, O INVALIDU GALITE TAPTI IR JUS, NIEKS NEZINO SAVO LIKIMO. DAR VIENAS PASIULYMAS, BUTU MAZIAU TARSOS, JEIGU INVALIDAI TURINTYS EUROPOS PARKAVIMO KORTELE SU ASMENS DUOMENIMIS, O TOKI ZENKLA ISDUODA TIK LABAI NEIGALIEMS ASMENIMS GALETU VAZIUOTI "A" JUOSTA, KADANGI VISI SIE ASMENYS GARANTUOTAI NEDIRBA, TAI VAZINEJA MAZAI, NES IR KURAS LABAI BRANGUS IR DRAUDIMAS NEKOMPENSUOJAMAS, TAI VAZIUODAMI SIA JUOSTA, MES GANETINAI SUTAUPYTUMEME KURO, IR TUO PACIU MAZIAU TERSTUMEME APLINKA. BUTU SAUNU, JEI VALSTYBE PADENGITU BENT DALI PRIVALOMO CIVILINES ATSAKOMYBES MOKESCIO, NES VAZINEJAME MAZAI IR RETAI, O MOKESTI MOKAME TOKI, LYG VAZINETUMEME KASDIEN, TAI SOCIALIAI NETEISINGA.

SU PAGARBA INVALIDAS NUO VAIKYSTES RIMANTAS JUODENIS

S. STANEVICIAUS 12-1, VILNIUS

TEL. 860396067



Без вирусов. www.avg.com

p. Jono Petračio pastebos

O kodėl i tarsos mokesti neitraukti automobiliai kurie vaziuoja ant CNG (grynai gamtines dujos, yra tokie varikliai), kombinacijos su dujomis paminetos ale benzas/dujos o grynai duju istatyme nera? Bet jeigu traukti dar ir tokios, tada reikia isimties nes yra dar ant vandenilio varikliu (irgi dujos), bet ten CO2 nera, tik H2O.

O siaip formaliai reikia traukti ir el.transporta Tesla ir t.t. (nes gaunasi diskriminuojantis istatymas, ka zi ka Konstitucinis pakomentuos), per statistikos depa traukti koeficientus kiek procentu «svarios» elektros pagaminta LT, o kiek pvz is duju, ten gi CO2 gaminamas, tai realiai toks transportas irgi tersia tik ne gatvej Kaune, o Elektrenuose. Tipo ~20proc vejas/saule/hidro, o kiti 80 dujos/bio-malkos (nors lyg ir «bio» bet CO2 duoda duok diev) tai nuo masinos 200kW variklio 160 nesvarus kilovatai su CO2. Na o del kiek CO2 gramu irgi ziureti proporcingiau pagal statistika su kokiu kuru kiek pagaminta elektros pas mus o biudzeta surinksim daugiau

Pagarbiai

p. Siutaro Deparško pastabas

O kodėl i tarsos mokesti neitraukti automobiliai kurie vaziuoja ant CNG (grynai gamtines dujos, yra tokie varikliai), kombinacijos su dujomis paminetos ale benzas/dujos o grynai duju istatyme nera? Bet jeigu traukti dar ir tokios, tada reikia isimties nes yra dar ant vandenilio varikliu (irgi dujos), bet ten CO2 nera, tik H2O.

O siaip formaliai reikia traukti ir el.transporta Tesla ir t.t. (nes gaunasi diskriminuojantis istatymas, ka zi ka Konstitucinis pakomentuos), per statistikos depa traukti koeficientus kiek procentu «svarios» elektros pagaminta LT, o kiek pvz is duju, ten gi CO2 gaminamas, tai realiai toks transportas irgi tersia tik ne gatvej Kaune, o Elektrenuose. Tipo ~20proc vejas/saule/hidro, o kiti 80 dujos/bio-malkos (nors lyg ir «bio» bet CO2 duoda duok diev) tai nuo masinos 200kw variklio 160 nesvarus kilovatai su CO2. Na o del kiek CO2 gramu irgi ziureti proporcingiau pagal statistika su kokiu kuru kiek pagaminta elektros pas mus o biudzeta surinksim daugiau

Pagarbiai

Jonas Petraicius pastaba

