



Lietuvos  
pramonininkų  
konfederacija **30** metų

LIETUVOS RESPUBLIKOS  
VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA

2019-10-11 Nr. G-11097

Ad. Vienuolio g. 8, Vilnius  
Tel.: 8-5 2431067  
sekretoriatas@lpk.lt  
www.lpk.lt

LR Aplinkos ministerijai

ORIGINALAS SIUNČIAMAS NEBUS

2019-10-09 Nr. S. 216

Kopija

LR Vyriausybės kanceliarijai

LR Finansų ministerijai

LR Ekonomikos ir inovacijų ministerijai

## DĖL LR TRANSPORTO PRIEMONIŲ TARŠOS MOKESČIO ĮSTATYMO PROJEKTO (NR. 19-11469)

Lietuvos pramonininkų konfederacija (LPK) išnagrinėjo Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos derinti pateiktą Lietuvos Respublikos transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projektą (Nr. 19-11469) (toliau – Projektas) ir teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

### ***Dėl pasirinktos mokesčio bazės/koncepcijos***

Iniciatyvą ekonominėmis priemonėmis mažinti vis aktualesnę tampančią transporto sektoriaus sukeltą oro taršą ir tuo pačiu poveikį klimato kaitai LPK iš esmės vertina teigiamai. Tačiau atsižvelgdami į EBPO rekomendacijas ir kitų šalių praktiką, negalime nevertinti planuojamo naujo mokesčio poveikio mūsų šalies socialinei ir ekonominei aplinkai, o svarbiausia, ar pasirinkta minėto mokesčio koncepcija orientuota į projekto iniciatorių keliamus siūlomo reguliavimo logiškus tikslus.

Projekte nustatomas vienkartinis Transporto priemonių taršos mokestis, kurį įsigydami automobilių piliečiai mokėtų į Kelių transporto priemonių registrą. Tokiu atveju, manytina, būtų apmokestinama galimybė teršti, o ne reali tarša. Abejotina, ar pavadinti mokestį „taršos“ ir jo baze pasirinkti gamintojų nurodytus CO<sub>2</sub> išmetimus nelaikytina viso labo „žaliuoju smegenų plovimu“ ir ar iš esmės toks mokestis prisidėtų prie realių autoparko problemų sprendimo.

Taršos normos (Euro) (ir ne gamintojų nurodytos, bet faktinės), manytina, būtų logiškesnis pasirinkimas taršos mokesčio bazei, užtikrinant be kita ko griežtą kontrolę registruojant transporto priemones ir jų techninių apžiūrų metu.

### ***Dėl Projekte numatomų mokesčio lengvatų***

Pagal Įstatymo projektą, taršos mokestis bus taikomas transporto priemonėms (išskyrus istorines), kurios Lietuvoje registruojamos pirmą kartą arba keičiant informaciją apie jų valdytoją, nepriklausomai nuo jos pakeitimo pagrindo. Pažymėtina, kad transporto priemonių valdytojo duomenų pakeitimas ne visais atvejais gali būti siejamas su transporto priemonės perleidimu pirkimo pardavimo sandorio prasme. Teisės aktai, tarp jų Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas ir Lietuvos Respublikos akcinių bendrovių įstatymas, numato juridinių asmenų reorganizavimą, likvidavimą, įstatinio kapitalo didinimą akcininkų papildomais turtais įnašais, pagal kuriuos jų turtas ar jo dalis, įskaitant iki 2020 m. sausio 1 d. įsigytas transporto priemones, gali būti perduotas kitam juridiniam asmeniui. Juridinio asmens pertvarkymo į kitą teisinę formą atveju, transporto priemonių valdytojo duomenys bus keičiami be jokio transporto priemonių perdavimo. Nurodytais atvejais nėra būdingų transporto priemonių pirkimui pardavimui požymių, t. y. pirkėjo valios ar galimybės pasirinkti mažiau taršią transporto priemonę. Todėl, atsižvelgiant į Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodytą uždavinį – „paskatinti naujai įsigyjančius ar keičiančius TP rinktis tik mažataršę TP. Tie, kurie renkas taršią TP, moka mokestį,



*kurio tikslinė paskirtis – skatinti mažataršių TP naudojimą“, nurodytais atvejais, kai įsigytų iki 2020 m. sausio 1d. transporto priemonių valdytojų duomenys keistini dėl juridinių asmenų pertvarkymo ar pabaigos, nauji valdytojai nuo taršos mokesčio atleistini. Jų apmokestinimas nekoreliuoja su Įstatymo priėmimo tikslu – skatinti rinktis mažiau taršias transporto priemones.*

*Atsižvelgiant į tai, siūlytina mokesčio lengvatą taikyti ir iki šio Įstatymo įsigaliojimo įsigytoms transporto priemonėms, kurių valdytojų duomenys keičiami dėl juridinių asmenų reorganizavimo, likvidavimo, pertvarkymo, įstatinio kapitalo didinimo turtiniais įnašais.*

### ***Dėl Projekto sąvokų patikslinimo***

Įstatymo formuluotės turėtų būti patikslintos, kad nekiltų dviprasmiško traktavimo dėl lizingo kaip automobilio savininko pareigų:

- Įstatymo projekte mokesčio mokėtojas yra apibrėžiamas kaip Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotos transporto priemonės valdytojas. Įstatymo 2 str. 4 d. nurodoma, jog Įstatyme vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nurodomas transporto priemonės valdytojo apibrėžimas (Transporto priemonės valdytojas – asmuo, **nuosavybės**, patikėjimo, nuomos, panaudos ar kitokiu teisėtu pagrindu valdantis ir naudojantis transporto priemonę). Šioje vietoje turime nuogaštavimą, ar pagal parengtą Įstatymo projektą transporto priemonės valdytojas visais atvejais bus traktuojamas tik kaip lizingo paslaugas teikiančių subjektų klientas ir ar tokia įstatymo formuluotė nesudaro prielaidų valdytoją traktuoti ir patį lizingo davėją, transporto priemonės savininką?
- Įstatymo projekto 2 str. 2 d. Registracija - Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nustatyta tvarka M<sub>1</sub> klasei ir N<sub>1</sub> klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre ar Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre įregistruotos M<sub>1</sub> klasei ir N<sub>1</sub> klasei priskirtos motorinės **transporto priemonės valdytojo keitimas**. Mūsų pastebėjimas būtų ar lizingo paslaugos teikimas (lizingo davėjo įregistravimas kaip savininko ir po to klientui tinkamai įvykdžius savo įsipareigojimus pagal lizingo sutartį paties kliento perregistravimas kaip transporto priemonės savininko), tiek įprastinės lizingo paslaugos, tiek grįžtamojo lizingo paslaugos, nesudarys prielaidų mokėti taršos mokestį du kartus, kas neatitiktų Įstatymu siekiamų tikslų ir varžytų lizingo paslaugos patrauklumą?

### ***Dėl papildomo Projekto įvertinimo***

Projektas ir jo poveikis papildomai turi būti įvertintas, atsižvelgiant į Finansų ministerijos parengtą Lietuvos Respublikos akcizų įstatymo Nr. IX-569 9, 10, 26, 35, 37, 61 ir 67 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (Nr. 19-11618), kuriuo siūloma didinti akcizą degalams nuo 2020 m. sausio 1 d.

### ***Dėl Projekto derinimo skubos***

Galiausiai pabrėžtina, kad naujas transporto priemonių taršos mokestis diskutuojamas jau kurį laiką, siūlomą Projektu yra pateikta trečia tokio mokesčio versija, o suinteresuotoms šalims susipažinti su Projektu ir pateikti pastabas suteikiamas skubos terminas – vos 5 darbo dienos. Dar daugiau, naujasis mokestis turėtų įsigalioti nuo 2020 m. sausio 1 d. Toks skubus, neišdiskutuotas ir be realaus poveikio vertinimo siūlomo reguliavimo derinimo procesas nedera su gera teisėkūros praktika.

Pagarbiai

Vykdomasis direktorius

Ričardas Sartatavičius