

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJOS  
EKONOMIKOS POLITIKOS GRUPĖS**

**PAŽYMA**

**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  
(TAP NR. 19-1663; TAIS NR. 19-11466(2))**

2019-10-15 Nr. NV-2871

Vilnius

**1. Projekto rengėja – Aplinkos ministerija.**

**2. Projekto tikslas – nustatyti transporto priemonių taršos mokestį M1 (lengvasis automobilis) ir N1 kategorijos (lengvasis krovininis automobilis, kurio bendroji masė ne didesnė kaip 3,5 t) transporto priemonių (toliau – TP) valdytojams už taršias TP, siekiant Lietuvai nustatytų taršos ir CO2 mažinimo tikslų įgyvendinimo, didinti išteklių ir energijos vartojimo efektyvumą, gerinti miestų ir gyvenviečių oro kokybę, mažinti TP taršos poveikį aplinkai, žmonių sveikatai, klimato kaitai.**

**3. Dabartinė situacija:**

- Transporto sektoriaus išmestas 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 transporto sektoriaus 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.
- Lietuvoje lengvųjų transporto priemonių parko vidutinė išmetamo CO2 g/km vertė – apie 180 CO2 g/km. Europos Sąjungoje nustatytas **siektinas 2020 m. tikslas – 95 CO2 g/km.**
- 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). **Transporto sektoriaus ŠESD kvotoms padengti prireiktu apytiksliai 243 mln. Eur.**
- Transporto sektorius taip pat reikšmingai prisideda prie oro užterštumo azoto oksidais ir kietosiomis dalelėmis. Dyzelinu varomų TP išmetamas gerokai didesnis šių teršalų kiekis palyginti su kitomis degalų rūšimis varomomis TP. Azoto oksidų išmetamo kiekio mažinimas labai svarbus įgyvendinant Lietuvos tarptautinius teršalų sumažinimo įsipareigojimus (nustatyti Tolumų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos Geteborgo protokole ir Nacionalinių emisijos limitų direktyvoje). **Lietuva 2020 m. azoto oksidų išmestą kiekį turi sumažinti 48 procentais lyginant su 2005 m. išmestu kiekiu, o 2030 m. – 51 procentu.** 2017 m. pasiektas tik 21,8 procento azoto oksidų išmesto kiekio sumažinimas.

**4. Projekto esmė:**

- **Nustatomas transporto priemonių taršos mokestis M1 ir N1 kategorijos TP valdytojams už taršias TP** (registruojant TP pirmą kartą Lietuvoje ar keičiant informaciją apie jau registruotas TP valdytoją), išskyrus istorines TP.
- **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.

- Mokestis įsigaliojęs nuo 2020 m. sausio 1 d. Dabartiniai TP valdytojai ar asmenys, tapę TP valdytojais iki 2020 sausio 1 d., mokesčio nemokėtų.
- Nustatoma, kad **mokestį apskaičiuoja ir konsultacijas mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo klausimais teikia Vidaus reikalų ministerija ar jos įgaliota institucija (VĮ „Regitra“)**. Apie mokestinę prievolę ūkio subjektą informuotą VĮ „Regitra“. Mokestį paskaičiuos VĮ „Regitra“ ir apie tai informuos Valstybinę mokesčių inspekciją. **Mokesčio mokėtojai reikės sumokėti apskaičiuoto dydžio mokestį per 30 dienų įtraukus TP į Kelių transporto priemonių registrą, į VMI surenkamąją sąskaitą.**
- **Už mokesčio nesumokėjimą laiku nustatoma 200-800 eurų bauda.**

#### **Projekto nauda ir įgyvendinimo kaštai:**

- mokestis, kaip ekonominė priemonė, turėtų skatinti asmenis įsigyti mažataršią TP, naudotą TP prekiautojus skatintų vežti į Lietuvą mažataršias TP, prisidėtų prie Lietuvai nustatytų taršos ir CO2 mažinimo tikslų įgyvendinimo, pagerėtų miestų ir gyvenviečių oro kokybė ir gyventojų sveikata.
- **Planuojamos sumokėto mokesčio įplaukos į valstybės biudžetą – 29 000 000 Eur**, naudojamos priemonėms, mažinančioms oro taršą ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ir mokesčio administravimui.
- **Projektui įgyvendinti reikės 640 000 Eur, o mokesčio administravimui kasmet po 80 000 Eur valstybės biudžeto lėšų.**

#### **5. Derinimas:**

- **Suderinta be pastabų** su Susisiekimo ministerija ir Lietuvos statistikos departamentu.
- **Socialinės apsaugos ir darbo ministerija** teigia, kad naujas mokestis padidins skurdą ir socialinę atskirtį tarp atskirų gyventojų grupių ir siūlo dalį surinkto mokesčio skirti socialinei apsaugai. **Iš dalies atsižvelgta** - atskirų gyventojų grupių socialinės atskirties mažinimui numatyta panaudoti Klimato kaitos programos lėšas, kuriomis būtų kompensuojamos atskirų socialinių grupių patiriamos išlaidos dėl naujo mokesčio atsiradimo.
- **Likusios pastabos:**
  - **Finansų ministerija** siūlo apsvarstyti sankcijų už mokesčio nesumokėjimą proporcingumą ir mano, kad projekte turėtų būti nustatytas mokesčio apskaičiavimo teisingumo kontrolės mechanizmas. **I pastabas neatsižvelgta**, nes manoma, kad siūlomos nustatyti sankcijos kaip prevencinė priemonė skatins susimokėti mokestį laiku, o papildomas mokesčio apskaičiavimo teisingumo kontrolės mechanizmas yra netikslingas, tai padidintų mokesčio administravimo kaštus.
  - **Vidaus reikalų ministerija ir VĮ „Regitra“** siūlo įstatymo įsigaliojimo terminą nustatyti 2020 m. lapkričio 1 d. ir atsisakyti sankcijų už laiku nesumokėtą mokestį taikymo. **Neatsižvelgta**, nes Projektas siejamas su Biudžeto įstatymu.
  - **Lietuvos laisvosios rinkos institutas** siūlo nepritarti Projektui (argumentai - mokestis socialiai neteisingas, neskatins įsigyti mažiau taršias TP, jau galioja TP mokesčiai, siūlomas akcizų didinimas neįvertintas Projekto nuostatų kontekste, Projektas siūlomas skubotai, jo poveikio vertinimas nepakankamas)
  - **Lietuvos autoverslininkų asociacija** siūlo apmokestinti oro, vandens ir geležinkelio transporto priemones, mano, kad įgyvendinus projektą gali atsirasti dvigubas apmokestinimas, siūlo daryti išimtis didelei grupei transporto priemonių valdytojų.
  - **Lietuvos pramoninkų konfederacijos pastabos** - siūlomu modeliu apmokestinama ne reali tarša, o galimybė teršti; abejojama ar iš esmės mokestis prisidėtų prie realių autoparko problemų sprendimo; valdytojo duomenų pasikeitimas ne visada gali būti siejamas su pirkimo-pardavimo sandoriu, pvz. juridinio asmens pertvarkymas ar pabaiga; siūloma tikslinti formuluotes, kad nekiltų dviprasmiško traktavimo dėl lizingo – ar lizingo davėjo įregistravimas

kaip savininko ir po to kliento perregistravimas kaip TP savininko nesudarys prielaidų mokėti taršos mokestį du kartus; siūloma įvertinti Projektą ir jo poveikį atsižvelgiant į šiuo metu parengtą Akcizų įstatymo pakeitimą, kuriuo siūloma didinti akcizą degalams; manoma, kad Projektas svarstomas skubotai, yra neišdiskutuotas).

**6. Atitikimas Vyriausybės programos nuostatoms** – Projektas atitinka Vyriausybės programos įgyvendinimo plano 01.05.03 darbo „Teisinių ir ekonominių priemonių sukūrimas, siekiant sumažinti oro taršą ir klimato kaitą“ veiksmą 01.05.03.16 „Transporto priemonių poveikio aplinkai įvertinimas ir pasiūlymų (priemonių), kaip jį mažinti, pateikimas“.

**7. Dalykinio vertinimo išvada** – siūlytina Projektą aptarti tarpinstituciniame pasitarime.

Ekonomikos politikos grupės patarėja

Gina Gajauskienė