

VALSTYBINIO KELIŲ FONDO ĮSTATYMO IR SUSIJUSIŲ TEISĖS AKTŲ DERINIMO PAŽYMA		
Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus
LRVK Teisės grupės 2025-05-14 išvada Nr. NV-1027.	<p>22. Aiškinamajame rašte nurodoma, kad KPPPFĮ projektu Nr. 1 siūloma pripažinti netekusiais galios Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo (toliau – KPPPFĮ) 7 ir 7¹ straipsnius. „Kadangi mokestis už <i>naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis</i> ir mokestis už <i>eismo ribojimą</i> yra akcinės bendrovės „Via Lietuva“ pajamos, kurios nelaikytinos KPPP finansavimo lėšomis, siūloma išbraukti iš KPPPFĮ ir nustatyti Kelių įstatyme. Todėl KĮ projektu Nr. 1 siūloma minėtų mokesčių mokėjimo tvarką, tarifus ir naudojimo paskirtį nustatyti Kelių statyme.“ Atkreiptinas dėmesys, kad remiantis Projektu, Fondo lėšas sudaro taip pat ir pajamos, gautos iš surinkto <i>mokesčio už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones</i>, taip pat valstybinės reikšmės kelių valdytojo pajamos gautos iš <i>kelių naudotojo mokesčio</i>, kol bus pradėta rinkti kelių rinkliava, iš <i>kelių rinkliavos</i>. Atsižvelgiant į tai, KPPPFĮ reguliavimas, skirtas paminėtiems mokesčiams, kurie nebebus laikomi Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau- KPPP) finansavimo šaltiniais, taip pat perkelti iš KPPPFĮ į Kelių įstatymą. Atsižvelgiant į tai pildytinas KPPPFĮ projektas Nr.1 ir KPPPFĮ Nr.3. Iš kitos pusės, atsižvelgiant į pateikto siūlymo įgyvendinimo kompleksiskumą, šiame etape (atsižvelgiant į planuojamas teikiamų projektų įsigaliojimo datas bei būtinas jų priėmimo datas) įvertintinas alternatyvus variantas - atsisakyti KPPPFĮ projekto Nr.1 2, 3, 7, 8 ir 9 str. atliekamų pakeitimų bei šį projektą papildyti KPPPFĮ pavadinimo pakeitimu (remiantis Rekomendacijų 16 p.), tokiu būdu KPPPFĮ paliekant reguliuoti kelių naudojimo apmokestinimo klausimus, t.y. reguliuojant teisinius santykius, susijusius su visais mokesčiais už naudojimąsi keliais, bei KPPP finansavimo tvarką.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. KĮ projektu Nr. 1 siūloma minėtų mokesčių (mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, mokestis už eismo ribojimą ir mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones) mokėjimo tvarką, tarifus ir naudojimo paskirtį nustatyti Kelių įstatyme. Siūlomas pakeitimas yra techninio pobūdžio, todėl tarifų vertės nėra keičiamos. Kelių naudotojo mokestis ir planuojama kelių rinkliava taip pat yra akcinės bendrovės „Via Lietuva“ pajamos, kurios nelaikytinos KPPP finansavimo lėšomis. Tačiau KPPPFĮ nuostatos dėl kelių naudotojo mokesčio nustos galioti, įsigaliojus kelių rinkliavos nuostatoms, todėl jų šiuo etapu perkėlinėti į Kelių įstatymą netikslinga. Kadangi kelių rinkliavos nuostatos dar neįsigaliojo, todėl šios nuostatos į KĮ bus perkeltos vėlesniame etape.</p>
	<p>40. Keičiamo KPPPFĮ 6 str. 3 d. nustatoma, kad kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodiką ne mažiau kaip prieš pusę metų iki Elektroninės kelių rinkliavos informacinės sistemos įsigaliojimo tvirtina Vyriausybė; kad nustatyti kelių rinkliavos dydžiai turi būti sudaryti iš infrastruktūros ir išorinių kaštų įmokų ir proporcingi transporto priemonės taršos kiekiui ir keliais nuvažiuotam atstumui; Vyriausybės įgaliota institucija, įstaiga arba įmonė, vadovaudamasi Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika, apskaičiuoja kelių rinkliavos dydžius ir juos patvirtina. Šios nuostatos vertintinos keliais aspektais.</p> <p>Pirma, Konstitucinis Teismas savo nutarimuose ne kartą yra konstatavęs, kad tokie esminiai mokesčio elementai kaip mokesčio objektas, mokestinių santykių subjektai, jų teisės ir pareigos, <i>mokesčio dydžiai (tarifai)</i>, mokėjimo terminai, išimtys bei lengvatos, baudos ir delspinigiai gali būti nustatomi tik įstatymu (2004 m. rugsėjo 2 d. nutarimas, 2006 m. rugsėjo 26 d. nutarimas). Atsižvelgiant į tai, įstatyminis reguliavimas, kuriuo visus kelių rinkliavos dydžius (tarifus), įskaitant ir ribinius tarifus, siūloma nustatyti žemesniame nei įstatymo lygmenyje (Aiškinamajame rašte nurodoma, kad Kelių rinkliavos metodikoje būtų apskaičiuojamos kiekvieno mokamo kelio <i>kelių rinkliavos tarifo „lubos“</i>, atsižvelgiant į konkrečias kelio charakteristikas ir eksploatacines sąnaudas), nederą su paminėta konstitucine doktrina. Atitinkamai ir kelių rinkliavos mokėjimo</p>	<p>Neatsižvelgta į pastabos pirmąją dalį. Kelių rinkliava nėra klasikinis mokestis. Kelių rinkliava yra mokestis ne už bendras valstybės funkcijas, o už naudojimąsi konkrečia infrastruktūra. Tai labiau panašu į mokestį už komunalines paslaugas (pvz., vandenį, elektrą), kur moki tiek, kiek sunaudoji. Kas daugiau naudoja valstybinės reikšmės keliais (ypač jei kalbama apie sunkiasvorį transportą, kuris daro didesnę žalą kelio dangai), tas daugiau ir moka.</p> <p>Tiesioginė nauda mokėtojui: Skirtingai nuo bendrųjų mokesčių (pvz., PVM, GPM), kurie patenka į bendrą valstybės biudžetą ir yra naudojami įvairioms reikmėms (švietimui, sveikatos apsaugai, gynybai), pajamos iš kelių rinkliavos dažnai (arba turėtų būti) tikslingai</p>

terminai turėtų būti įtvirtinti įstatymo lygmenyje (to negalėtų nustatyti keičiamo KPPPFĮ 6 str. 2 d. minima Vyriausybės tvirtinama Kelių rinkliavos mokėjimo, administravimo ir priežiūros tvarka).

Antra, kelių rinkliavos dydžių apskaičiavimas ir jų patvirtinimas remiantis Viešojo administravimo įstatymo 2 str. 4 d. laikytinas administraciniu reglamentavimu, o remiantis 5 str. 1 d. 4 p. valstybės ar savivaldybių valdomoms įmonėms viešojo administravimo įgaliojimai gali būti suteikti įstatymu, tiesiogiai taikomu Europos Sąjungos teisės aktu, ratifikuota Lietuvos Respublikos tarptautine sutartimi, kai tame teisės akte nurodomas veikiančio ar numatomo steigti viešojo administravimo subjekto pavadinimas arba pavadinimas ir teisinė forma, arba paskirtis ir šiam subjektui nustatomi konkretūs viešojo administravimo įgaliojimai, tačiau tarpe viešojo administravimo įgaliojimų šiems subjektams negali būti priskirtas administracinis reglamentavimas (žr. šio straipsnio 2 d. 4 p.). Atsižvelgiant į tai, įmonė negalėtų būti įgaliota vadovaudamasi Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika, apskaičiuoti kelių rinkliavos dydžius ir juos patvirtinti.

Trečia, atkreiptinas dėmesys, kad vienkartiniai įpareigojimai, susiję su konkrečių įstatyminių nuostatų įgyvendinimo ir taikymo klausimais, turėtų būti įtvirtinti įstatymo pabaigoje (žr. Rekomendacijų 32 p.). Atsižvelgiant į tai, KPPPFĮ projektas Nr.3 pildytinas Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo ir Įstatymo papildymo 6-1 straipsniu įstatymo Nr. XIII-3420 7 str. pakeitimu (atitinkamai papildant šį straipsnį ir įgaliojimais Vyriausybės įgaliotai įstaigai, kurie nustatyti keičiamo KPPPFĮ 6 str. 3 d.). Be to, remiantis Teisėkūros pagrindų įstatymo 20 str. 3 d., Lietuvos Respublikos mokesčių įstatymai, nustatantys naujus mokesčius, naujus mokesčio tarifus, mokesčio lengvatas, sankcijas už mokesčių įstatymų pažeidimus arba iš esmės pakeičiantys apmokestinimo tam tikru mokesčiu tvarką ar apmokestinimo teisinio reglamentavimo bei taikymo principus, įsigalioja ne anksčiau kaip po 6 mėnesių nuo oficialaus paskelbimo dienos. Atsižvelgiant į tai, kad konkretūs mokesčių tarifai priklausys nuo Vyriausybės tvirtinamos kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikos, remiantis paminėta Teisėkūros pagrindų įstatymo nuostata, poreikiu nustatyti tinkamą subjektų prisitaikymo prie naujo reguliavimo terminą (*vacatio legis*), ši metodika taip pat turėtų būti patvirtinta anksčiau nei iki KPPPFĮ projektu Nr.3 keičiamo KPPPFĮ įsigaliojimo ir tam turėtų būti nustatyta konkreti data, nesiejant jos su kokiomis nors aplinkybėmis.

Ketvirta, siekiant teisinio aiškumo bei atsižvelgiant į keičiamo KPPPFĮ 2 str. 13 d. išvardintus 3 taršos šaltinius, atskleistas šioje nuostatoje vartojamos sąvokos „tarša“ turinys.

nukreipiamos būtent kelių infrastruktūrai gerinti. Taigi, mokėtojas gauna tiesioginę arba bent jau aiškiau matomą naudą už sumokėtus pinigus.

Savanoriškumo elementas (ribotas): Nors tam tikrais maršrutais mokamų kelių išvengti sunku, teoriškai vairuotojas gali rinktis alternatyvius, nemokamus maršrutus (nors jie gali būti ilgesni, prastesnės kokybės). Bendrųjų mokesčių (PVM, GPM) atveju tokio pasirinkimo nėra – jie yra privalomi visiems pagal įstatymą apibrėžtiems mokesčių mokėtojams.

Reguliacinis, o ne fiskalinis tikslas: Kartais kelių rinkliavos įvedamos ne tik siekiant surinkti lėšų (fiskalinis tikslas), bet ir siekiant reguliuoti transporto srautus, mažinti spūstis tam tikrose vietose ar tam tikru laiku, skatinti naudotis ekologiškesniu transportu arba mažiau apkrauti tam tikras kelio atkarpas. Tokiu atveju rinkliava labiau veikia kaip elgsenos reguliavimo priemonė, o ne kaip klasikinis mokestis.

Atskyrimas nuo bendrosios mokesčių sistemos: Jei kelių rinkliavos administravimas, surinkimas ir lėšų panaudojimas yra aiškiai atskirti nuo bendrosios valstybės mokesčių sistemos ir biudžeto formavimo, tai yra specifinė įmoka, o ne bendrojo pobūdžio mokestis. Pagal Susisiekimo ministerijos parengtus teisės aktus kelių rinkliava bus renkama kelių fondo administratoriaus ir pervedama į fondą, t. y. atskirai nuo bendrosios valstybės mokesčių sistemos.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, kelių rinkliavos dydžiai neprivalo būti nustatyti įstatymo lygmeniu, o galės būtų nustatyti kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikoje.