



LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Į 2021-06-16 Nr. S-1969

DĖL VYRIAUSYBĖS 2003 M. SAUSIO 28 D. NUTARIMO NR. 99 PAKEITIMO PROJEKTO

Finansų ministerija, atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2021 m. birželio 7 d. nutarimą Nr. KT99-N9/2021 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. spalio 16 d. nutarimo Nr. 1038 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimo Nr. 99 „Dėl Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai ir įstatymams“ (toliau – Konstitucinio Teismo nutarimas) ir vykdydama Lietuvos Respublikos Ministro Pirmininko 2021 m. birželio 16 d. pavedimą Nr. S-1969, teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimo Nr. 99 „Dėl Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projekto tikslas – užtikrinti, kad po Konstitucinio Teismo nutarimo oficialaus paskelbimo dienos (Konstitucinio Teismo nutarimas Teisės aktų registre oficialiai bus paskelbtas 2022 m. sausio 3 d.) ir toliau visa išmokamų dienpinigių suma būtų priskiriama neapmokestinamosioms pajamoms tik tuo atveju, jeigu darbuotojui mokamas darbo užmokesčio dydis atitinka Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimu Nr. 99 „Dėl Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ (toliau – nutarimas Nr. 99) nustatytą 1,65 minimaliosios mėnesinės algos (toliau – MMA) ribą.

Finansų ministerijos turimais duomenimis, 2020 metais, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. spalio 16 d. nutarimu Nr. 1038 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimo Nr. 99 „Dėl Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – nutarimas Nr. 1038) nuo 1,3 MMA dydžio iki 1,65 MMA dydžio padidinus koeficientą, kuris taikomas apmokestinant dienpinigius¹, pasikeitė komandiruojamų krovinių kelių transporto darbuotojų pajamų struktūra. 2018–2019 metais šių darbuotojų atlyginimas atskaičius mokesčius vidutiniškai sudarė apie 39 procentus visos vidutinės jų gaunamų pajamų (atlyginimo atskaičius mokesčius ir neapmokestinamų dienpinigių) sumos, o 2020 metais ši dalis padidėjo iki maždaug 49 procentų. Minėtas pokytis iš esmės įvyko sumažėjus neapmokestinamų dienpinigių daliai, nes tokių darbuotojų bendros pajamos (atlyginimas atskaičius mokesčius ir neapmokestinami dienpinigiai) per metus išaugo nežymiai (1,9 proc.).

¹ Pvz., 2020 metais tais atvejais, kai mėnesinis bruto darbo užmokestis buvo mažesnis nei 1 001,55 euro (t. y. 2020 metais buvusi MMA – 607 eurai, padauginta iš koeficiento 1,65), dienpinigių dalis, viršijanti 50 procentų darbuotojo darbo užmokesčio, buvo apmokestinama 20 procentų gyventojų pajamų mokesčio (toliau – GPM) tarifu. Jei mėnesinis bruto darbo užmokestis buvo lygus arba viršijo 1 001,55 euro, visa dienpinigių suma, neviršijanti Vyriausybės patvirtintos tos užsienio šalies dienpinigių normos, buvo neapmokestinama GPM.

Atkreiptinas dėmesys, kad Konstitucinio Teismo nutarimu nebuvo kvestionuojama nutarimu Nr. 1038) priimtų pakeitimų turinio atitiktis Lietuvos Respublikos Konstitucijos nuostatoms, t. y. paskelbus minėtą Konstitucinio Teismo nutarimą, Vyriausybės nustatytas 1,65 MMA dydžio koeficientas nebegalėtų būti taikomas ne dėl koeficiento dydžio, o dėl nesilaikytų procedūrų priimant teisės aktą, kuriuo buvo nustatytas toks dydis.

Pažymėtina, kad Vyriausybės nutarimu Nr. 1038 anksčiau taikyta 1,3 MMA riba buvo padidinta iki 1,65 MMA, siekiant prisidėti prie transporto sektoriuje neadekvačiai, palyginti su bendromis darbuotojo gaunamomis pajamomis, mažo darbo užmokesčio problemų, kurias lemia faktas, kad, didesnę pajamų dalį gaunant neapmokestinamais dienpinigiais, vėliau susiduriama su itin mažų socialinių išmokų klausimu, sprendimo. Primintina, kad siūlymas didinti koeficientą 2019 metų spalį buvo teikiamas atsižvelgiant į tai, kad 2017–2019 metais vykusių derybų Darbo grupėje prie Trišalės tarybos krovinių pervežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais darbuotojų problemoms spręsti bei Trišalėje taryboje metu taip ir nesutarta dėl abi puses tenkinančio kompromisinio sprendimo.

Kaip nurodoma Vyriausybės kanceliarijai ir kitoms institucijoms adresuotuose Lietuvos verslo konfederacijos bei Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ (toliau – „Linava“) 2021 m. rugpjūčio 20 d. raštuose (atitinkamai Nr. 21-154VK ir Nr. S-1061), koeficiento dydžio klausimas vėl diskutuojamas Trišalėje taryboje, kaip vienas iš transporto sektoriaus darbuotojų darbo sąlygų gerinimo paketo sudedamųjų elementų, dėl ko buvo prašoma Nutarimo projekto svarstymą atidėti iki sutarimo Trišalėje taryboje, kuri, remiantis Lietuvos verslo konfederacijos rašte pateikta informacija, buvo planuojama pasiekti iki šių metų rugsėjo 15 dienos.

Pažymėtina, kad, Finansų ministerijos žiniomis, darbdavių ir profesinių sąjungų susitarimas dėl koeficiento dydžio iki nurodyto termino nebuvo pasiektas, taip pat nėra aiškumo dėl galimybių sutarti dėl koeficiento dydžio artimiausiu metu. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, taip pat įvertinus tai, kad, nesiėmus Nutarimo Nr. 99 keitimo klausimo iki 2022 metų sausio mėnesio, nebus išlaikytas koeficiento dydžio taikymo stabilumas derybų laikotarpiu (tikėtina, kad jos baigsis vėliau, nei įsigalios Konstitucinio Teismo nutarimas), Nutarimo projektas teikiamas Vyriausybei nelaukiant derybų Trišalėje taryboje, po kurių prireikus koeficiento dydis galėtų būti vėl koreguojamas, pabaigos.

Nutarimo projektas parengtas įvertinus Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos pateiktą nuomonę dėl poreikio ir toliau taikyti šiuo metu nustatytą 1,65 MMA dydžio koeficientą (Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos raštas pridedamas). Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos nuomonė grindžiama tuo, kad:

- Valstybinio socialinio draudimo fondo valdybos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos (toliau – *Sodra*) 2020 metų gruodžio duomenimis, sunkiasvorių sunkvežimių ir krovinių transporto priemonių vairuotojų vidutinės mėnesio pajamos, apmokestinamos socialinio draudimo įmokomis, tą mėnesį buvo 896 eurai (vairuotojų skaičius – 75 080). 2019 metų gruodžio duomenimis, tokių vairuotojų vidutinės mėnesio pajamos, apmokestinamos socialinio draudimo įmokomis, buvo 699 eurai (vairuotojų skaičius – 77 278). Pagal pateiktus *Sodros* duomenis didžiausias vairuotojų skaičius pirmaisiais 2021 metų mėnesiais buvo pasiektas balandį – 77 693, tą mėnesį vidutinės mėnesio pajamos, apmokestinamos socialinio draudimo įmokomis, buvo 906,32 euro;

- duomenys apie vairuotojų vidutines mėnesio pajamas, kurios yra mažesnės nei MMA, padauginta iš koeficiento 1,65, leidžia daryti objektyvią išvadą, kad laikotarpiai, kai šio sektoriaus darbdaviai nemokėjo valstybinio socialinio draudimo įmokų už savo darbuotojus, vis

dar yra ilgi, ypač kai dirba vairuotojai užsieniečiai, turintys vizas. Pabrėžtina, kad, *Sodros* duomenimis, vidutiniškai vienam krovininio kelių transporto darbuotojui 2020 metais buvo suteiktos 27,5 darbo dienos nemokamų atostogų;

- darbo užmokesčio ($MMA \times 1,65 = 1\,059,3$ euro) ir vidutinio mėnesinio bruto darbo užmokesčio šalies ūkyje (be individualiųjų įmonių) skirtumas, kuris 2021 metų I ketvirtį buvo 1 517,4 euro, vis dar yra labai didelis;

- kaip rodo Lietuvos Respublikos valstybinės darbo inspekcijos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos patikrinimų duomenys, vis dažniau nelegalų darbą transporto sektoriuje keičia nedeklaruoto darbo formos: nežymimas dirbtas darbo laikas, į apskaitą netraukiamas viršvalandinis ir naktinis darbas, darbai organizuojami poilsio dienomis, neįforminant to nustatyta tvarka, nesilaikoma reikalavimų dėl darbo ir poilsio laiko, netinkamai įforminamos darbo sutarties sąlygos, darbuotojai galimai tariamai jų prašymu išleidžiami nemokamų atostogų, tuo pačiu neapmokama darbuotojui už darbą bei nesumokami nustatyti mokesčiai;

- didžiausią dalį prašymuose darbo ginčų komisijoms keliamų reikalavimų sudarė reikalavimai dėl darbo užmokesčio išieškojimo. Didžioji dalis (virš 76 procentų) darbo ginčų prašymų, gautų iš transporto sektoriaus, – darbo užmokesčio mokėjimo klausimais.

Konstitucinio Teismo nutarimu prieštaraujančiu Konstitucijai pagal priėmimo tvarką buvo pripažintas ne tik Nutarimo Nr. 99 2.5 papunktis, kuriame reglamentuojamas koeficiento dydis, bet ir Nutarimu Nr. 99 patvirtintų Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių 4 punktas, kuriame nustatytos išskirtinės sąlygos dėl įmonių vadovams išmokamų dienpinigių (dėl šio punkto pripažinimo netekusiu galios ginčų nevyko). Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Nutarimo projektu siūloma ir toliau Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių 4 punktą laikyti netekusiu galios.

Nutarimo projektas neprieštaruja Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programai ir Europos Sąjungos teisės reikalavimams, taip pat neperkelia ir neįgyvendina Europos Sąjungos teisės aktų, nėra notifikuotinas Europos Komisijai.

Priėmus Nutarimo projektą, priimti naujų ar pripažinti netekusiais galios galiojančių teisės aktų nereikės.

Nutarimo projektas be pastabų suderintas su Teisingumo, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijomis. Susisiekimo ministerija pateikė siūlymą dėl diferencijuoto koeficiento, kuris priklausytų nuo įmonės turimų transporto priemonių skaičiaus. Į šį siūlymą neatsižvelgta dėl pridedamoje derinimo pažymoje nurodytų priežasčių.

Nutarimo projektas taip pat teiktas išvadoms gauti kelių transporto įmonėms ir tolimųjų reisų vairuotojams atstovaujančioms organizacijoms:

- „Linava“ ir Lietuvos vežėjų sąjunga Nutarimo projektui, t. y. tolesniam 1,65 MMA dydžio koeficiento taikymui, iš esmės nepritarė – „Linava“ siūlė koeficiento taikymo atsisakyti apskritai, Lietuvos vežėjų sąjunga siūlė grįžti prie anksčiau galiojusio 1,3 MMA dydžio koeficiento;

- Tarptautinio transporto ir logistikos aljansas pateikė siūlymą nustatyti 1,5 MMA dydžio koeficientą. Vėliau, reaguodamas į Susisiekimo ministerijos siūlymą diferencijuoti koeficiento dydį pagal įmonės valdomų transporto priemonių skaičių ir pritardamas diferencijavimo idėjai, bet nepalaikydamas siūlomo diferencijavimo kriterijaus, pasiūlė koeficiento dydį nustatyti pagal vairuotojų sukauptą patirtį dirbant Europos ekonominės erdvės valstybėse, kas nesudarytų nelygių konkurencinių sąlygų skirtingą transporto priemonių skaičių turinčioms įmonėms, o kartu užtikrintų, kad didesnę patirtį turintys vairuotojai gautų didesnę

atlygį. Taip pat nurodė, kad būtų aktualu Nutarimo projekte nustatyti, kad nustatytas koeficientas negali būti keičiamas bent trejus metus (Finansų ministerijos nuomonė dėl šių siūlymų pateikiama derinimo pažymoje);

- tolimųjų reisų vairuotojų profesinės sąjungos išvadų dėl Nutarimo projekto nepateikė.

Nutarimo projektas taip pat skelbiamas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinės sistemos (TAIS) Projektų registravimo posistemėje.

Nutarimo projektą parengė Finansų ministerijos Mokesčių politikos departamento (direktorė Jūratė Laurikėnaitė, tel. 239 0151) Tiesioginių mokesčių ir tarptautinio apmokestinimo skyriaus (vedėjas Evaldas Putrimas, tel. 219 4476) patarėja Živilė Kvedytė (tel. 219 9301).

Atkreiptinas dėmesys, kad, atsižvelgiant į tai, jog Nutarimo projektu iš esmės nėra keičiamos dabar galiojančios nuostatos, o tik nurodoma, kad analogiškos nuostatos bus taikomos ir nuo Konstitucinio Teismo nutarimo paskelbimo dienos (2022 m. sausio 3 d.), Nutarimo projekto lyginamasis variantas neteikiamas.

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos raštas, 3 lapai.
3. Kelių transporto įmonėms atstovaujančių organizacijų raštai, 15 lapų.
4. Derinimo pažyma, 2 lapai.