

LR Finansų ministerijai

2021 – 08 – 19 Nr. S-29

I (14.1 E-01)-6K-2104773

DĖL NUTARIMO PROJEKTO

Tarptautinio transporto ir logistikos aljansas (toliau – Aljansas) įvertinęs išvados pateikto 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) teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

Dėl Nutarimo projekto tikslų. Nutarimo projektu siekiama užtikrinti, kad po Konstitucinio Teismo nutarimo oficialaus paskelbimo dienos ir toliau visa išmokamų dienpinigių suma būtų priskiriama neapmokestinamosioms pajamoms tik tuo atveju, jeigu darbuotojui mokamas darbo užmokesčio dydis atitinka nutarimu Nr. 99 nustatytą 1,65 minimaliosios mėnesinės algos (toliau – MMA) ribą. Taip pat pažymima, kad nutarimu Nr. 1038 anksčiau taikyta 1,3 MMA riba buvo padidinta iki 1,65 MMA, siekiant prisidėti prie transporto sektoriuje kylančių neadekvataus darbo užmokesčio problemų sprendimo, atsižvelgiant į tai, kad ilgų derybų darbo grupėje prie Trišalės tarybos krovinių pervežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais darbuotojų problemoms spręsti bei derybų Trišalėje Taryboje metu taip ir nesutarta dėl abi puses tenkinančio kompromisinio sprendimo. Pastebėtina, kad 2019 m. vykusiame Nutarimo projekto derinimo procese, derinimo raštais derintas 1,5 MMA, bet ne 1,65 MMA dydis. Atsižvelgiant į tai, siekiant tinkamai įgyvendinti teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimus, siūlome Nutarimo projekto teikime patikslinti teikiamų pakeitimų tikslus.

Dėl Nutarimo projekto poveikio vertinimo. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 26 d. nutarimu Nr. 276 patvirtintos Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos (toliau – Poveikio vertinimo metodika) 9 punktas numato, kad atsižvelgiant į numatomo teisinio reguliavimo pobūdį, poveikis vertinamas šiais aspektais – poveikis atitinkamai sričiai, poveikis valstybės finansams, poveikis ekonomikai, poveikis socialinei aplinkai ir kt.

Pažymėtina, kad dėl tarptautinio transporto verslo specifikos, Nutarimo projekto taikymo sritis didžiausią poveikį turės tarptautinių pervežimų veikla užsiimančioms įmonėms, kurių šiuo metu yra apie 4500 vnt. juridinių asmenų. Šiose įmonėse dirba apie 78 tūkst. vairuotojo kvalifikacija turinčių fizinių asmenų, kurių darbo specifika ir komandiravimo laikotarpių trukmė yra paremta atitinkamu cikliškumu, t. y. šie asmenys yra komandiruojami ilgesniam laikotarpiui nei kitų profesijų komandiruojami darbuotojai. Tai lemia keletas veiksnių, iš kurių esminiai – tarptautinio kelių transporto įmonių orientaciją į paslaugų eksportą ir šių paslaugų teikimas santykinai toliau nuo Lietuvos esančiose rinkose.

Lietuvoje registruotų tarptautinio pervežimo įmonių taikomas verslo ir darbuotojų komandiravimo modelis (panašus modelis taikomas ir kitose geografinėje Europos Sąjungos periferijoje esančiose valstybėse narėse) didžia dalimi prisidėjo prie to, kad šiuo metu Lietuva pagal tarptautinio transporto operacijų apimtis užima lyderiaujančias pozicijas visoje Europos Sąjungoje. Tokiems rezultatams įtakos iš dalies turėjo ir tai, kad didžiosiose vakarų Europos valstybėse veikiančios kelių transporto įmonės iš esmės nevykdo tarptautinių pervežimų vien dėl pakankamos paslaugų paklausos jų vidaus rinkose.

Taigi, Lietuvos įmonių veiklos specifika bei objektyvių veiksnių sąlygotas taikomas verslo ir vairuotojų komandiravimo modelis, kai vairuotojai komandiruotėje praleidžia ilgesnius laikotarpius, už kuriuos privalomai turi būti mokami dienpinigiai, lemia tai, kad apmokestinama darbo užmokesčio dalis yra mažesnė nei gaunami dienpinigiai.

Siekiant nustatyti konkurencingą apmokestinamąją darbo užmokesčio dalį, siūlytina įvertinti kitų regiono valstybių, veikiančių tiesioginėje konkurencinėje aplinkoje su Lietuvos transporto įmonėmis, darbo vietos apmokestinimo dydžius. Europos Sąjungos tarptautinio transporto struktūra rodo, kad Lietuvoje veikiančios tarptautinio transporto įmonės bendrojoje Europos Sąjungos rinkoje konkuruoja su tokiomis valstybėmis kaip Lenkija, Latvija, Estija, Vengrija, Bulgarija, Rumunija, Čekija ir kt. Pažymėtina, kad nei vienoje iš šių valstybių nėra nustatyto MMA koeficiento. Tai reiškia, kad Lietuvoje nustatytas 1,65 MMA koeficientas yra vienas pagrindinių Lietuvoje registruotų tarptautinio transporto įmonių konkurencinę padėtį mažinančių veiksnių.

Be to, MMA koeficiento spaudimas darbo užmokesčiui ir Lietuvos konkurencingumui proporciškai didėja sulig kasmet didinamu baziniu MMA dydžiu. Jeigu sprendimas nuo 2022 m. MMA didinti iki 703 eurų ar daugiau būtų priimtas, mokestinė dalis, nuo kurios būtų skaičiuojamas dienpinigių apmokestinimas padidėtų iki 1159 eurų. Toks dirbtinis apmokestinamosios dalies didinimas dar labiau padidintų atotrūkį, nuo kitų regiono šalių, pvz. Lenkijoje MMA dydis sudaro – 615, Estijoje – 584, Latvijoje – 500, Vengrijoje – 447 eurų.

Atkreiptinas dėmesys, kad nuo 2022 m. vasario 3 d. pilna apimti įsigaliosiantis Mobilumo paketo teisės aktų rinkinys taip pat ženkliai padidins administracinę ir finansinę naštą transporto paslaugas eksportuojančioms įmonėms. Kadangi Lietuva yra labiausiai orientuota į transporto paslaugų eksportą visoje Europos Sąjungoje (tarptautinio transporto apyvarta sudaro 93 proc., Europos Sąjungos vidurkis – 38 proc.), neigiamas Mobilumo paketo poveikis bus didžiausias mūsų šaliai.

Kitas svarbus aspektas, į kurį būtina atsižvelgti vertinant finansinę naštą verslui ilguoju laikotarpiu – ES žaliasis kursas, kuriuo tikslas iki 2050 m. užtikrinti CO2 poveikio klimatui neutralumą. Kelių transporto atžvilgiu bus siekiama peržiūrėti CO2 normų pakeitimus, iškastinio kuro papildomo apmokestinimo mechanizmų įdiegimą, apyvartinių taršos leidimų sistemos pritaikymą kelių transportui ir kt. Šios iniciatyvos

ne tik pagerins aplinkos apsaugos situaciją, tačiau ženkliai padidins finansinę verslo subjektų naštą ilguoju laikotarpiu.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, TTLA yra pasiruošęs bendradarbiauti su atsakingomis valstybės institucijomis siekiant pagerinti vairuotojų darbo sąlygų ir socialinių garantijų užtikrinimą, kartu spręsti vairuotojų profesijos patrauklumo ir trūkumo klausimus. Todėl, remiantis išdėstytais argumentais, siūlome tarptautinio transporto vairuotojams nustatyti **1.5 MMA koeficientą**, taip užtikrinant tiek verslo subjektų, tiek darbuotojų teisėtų interesų ir lūkesčių tinkamą apsaugą bei įgyvendinimą.

Tuo tarpu, siekiant tinkamai įgyvendinti aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, kuria siekiama gerinti verslo klimata, gerinti ekonomikos konkurencingumą regione ir pasaulyje, bei siekiant gerinti reguliacinę ir strateginės veiklos planavimo aplinką verslui, siūlome nustatyti MMA koeficientą fiksuoti **ne trumpesniam nei 3 metų laikotarpiui**. Mokestinės aplinkos aiškumas ir nuspėjamumas vidutiniu ar bent trumpuoju laikotarpiu sudarytų sąlygas verslo plėtrai bei investicijoms.

TTLA taip pat ragina, kad Finansų ministerija ir Vyriausybė priimdamos sprendimus dėl apmokestinimo didinimo kelių transporto sektoriui įvertintų šiuos veiksnius:

- galimą poveikį Lietuvos įmonių konkurencingumui regione, kadangi net 93 proc. sektoriaus apyvartos sukurama gabenant tarptautinius krovinius, dėl jų stipriai konkuruojant su kitomis mūsų regiono valstybėmis;
- administracinės ir finansinės naštos verslui poveikį dėl jau įsigaliojusių ir nuo 2022 m. vasario mėn. įsigaliosiančių Mobilumo paketo reikalavimų;
- tarptautinio transporto sektoriaus galimybes prisidėti prie ES žaliojo kurso tikslų įgyvendinimo ilguoju laikotarpiu.

Esame pasiruošęs bendradarbiauti ir suteikti visą reikalingą papildomą informaciją.

Generalinis sekretorius

Povilas Drižas