



**LIETUVOS NACIONALINĖ VEŽĖJŲ
AUTOMOBILIAIS ASOCIACIJA „LINAVA“**

Lietuvos Respublikos Finansų ministerijai

Lukiškių g. 2, LT-01108 Vilnius
finmin@finmin.lt

2021-08-20 Nr. S-1061

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Gedimino pr. 11, LT-01103 Vilnius
LRVkanceliarija@lr.lt

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO DĖL LIETUVOS
RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS 2003 M. SAUSIO 28 D. NUTARIMO NR. 99 „DĖL
KOMANDIRUOČIŲ SĄNAUDŲ ATSKAITYMO IŠ PAJAMŲ TAISYKLIŲ
PATVIRTINIMO“ PAKĖITIMO PROJEKTO**

1. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobilių asociacija „Linava“ („**Asociacija**“) gavo Finansų ministerijos („**FinMin**“) parengtą Lietuvos Respublikos Vyriausybės („**LRV**“) nutarimo „*Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimo Nr. 99 „Dėl komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ („**Nutarimas**“)* projektą bei FinMin raštą („**Raštas**“), kuriuo yra prašoma pateikti pastabas ir pasiūlymus dėl Nutarimo projekto.
2. Lietuvos Respublikos Konstituciniam Teismui pripažinus prieštaraujančiais Lietuvos Respublikos Konstitucijai atitinkamus Nutarimo pakeitimus, Nutarimo projektu yra pakartotinai siekiama komandiruojamiems darbuotojams nustatyti didesnę nei įprasta minimalų mėnesinį atlyginimą („**MMA**“), t. y. šį atlygį dauginant iš koeficiento („**Koeficientas**“) 1,65. FinMin siūlo, kad tik mokant tokio dydžio darbo užmokestį, komandiruojamiems darbuotojams mokami dienpinigiai būtų neapmokestinami.
3. Asociacija, nacionaliniu lygmeniu vienijanti licencijuojama veikla¹ užsiimančius Lietuvos vežėjus, įdarbinančius daugiau nei 77 000 vairuotojų (komandiruojamų darbuotojų), su tokiu Nutarimo projektu kategoriškai nesutinka, kadangi:
 - 3.1. Pakėlus (atstačius) Koeficiento dydį nuo 1.35 iki 1.6, transporto įmonės per metus patiria (patirs) 80 000 000 EUR dydžio papildomą mokestinę naštą
 - 3.2. Koeficientas (jo dydis) yra vienas iš šiuo metu Trišalėje taryboje vykstančių derybų dėl vairuotojų sąlygų gerinimo objektų, todėl FinMin iniciatyva atstatyti koeficientą iki 1,65 bent laikinai turėtų būti sustabdyta (plačiau žr. šio rašto 5 – 10 p.).
 - 3.3. Nutarimu nustatytas Koeficientas ženkliai mažina Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, todėl jis apskritai turėtų būti panaikintas (plačiau žr. šio rašto 11 – 16 p.).

¹ Transporto veikla Lietuvoje yra licencijuojama, šio sektoriaus įmones kontroliuoja daugiau nei 20 valstybės institucijų.

- 3.4. Net ir neatstačius Koeficiento iki 1,65, vairuotojų atlyginimai faktiškai išliks nepakitę – jie neabejotinai bus konkurencingi (nesumažės) (plačiau žr. šio rašto 17 – 21 p.).
- 3.5. FinMin nepateikia jokių objektyvių duomenų ir (ar) paaiškinimų, pagrindžiančių poreikį atstatyti Koeficiento dydį iki 1,65 (plačiau žr. šio rašto 22 – 29 p.).
- 3.6. Nutarimo projekte nėra numatyta jokių išimčių smulkiam ir vidutiniam verslui, kuriam Koeficiento reikalavimai turi (turės) didžiausių neigiamų pasekmių (plačiau žr. šio rašto 30 – 33 p.).
- 3.7. Priešingai nei teigiama FinMin Rašte, Nutarimo projektas prieštarauja aštuonioliktosios LRV programai (plačiau žr. šio rašto 34 – 39 p.).
4. *Atsižvelgdama į tai, Asociacija pareiškia, kad Nutarimo projektui kategoriškai nepritaria. Žemiau yra pateikiami detalūs šių Asociacijos pozicijų pagrindžiantys argumentai.*
5. **Visų pirma**, Koeficientas (jo dydis) yra vienas iš šiuo metu Trišalėje taryboje vykšančių derybų dėl vairuotojų sąlygų gerinimo objektų, todėl FinMin iniciatyva atstatyti koeficientą iki 1,65 bent laikinai turėtų būti sustabdyta.
6. Pažymėtina, kad šiuo metu Socialinės ir darbo ministerijos („**SocMin**“) iniciatyva Trišalėje taryboje darbdaviai, profsąjungos ir valdžios institucijų atstovai svarsto (derina) susitarimo dėl vairuotojų darbo sąlygų gerinimo projektą. Šiame projekte, be kita ko, yra numatytos nuostatos dėl Koeficiento didinimo iki 1,65. Tiesa, dėl šios susitarimo dalies dar nėra susitarta. Manytina, kad darbdaviams pasiūlius tam tikras nuolaidas iš savo pusės ar racionalius pasiūlymus (įsipareigojimus), leidžiančius gerinti vairuotojų darbo sąlygas, profsąjungos ir valdžios institucijos sutiktų nepritari Koeficiento didinimui iki 1,65.
7. Būtent dėl to šiuo atveju yra pagrįsta ir racionalu bent laikinai sustabdyti FinMin iniciatyvą atstatyti koeficientą iki 1,65. Priešingu atveju dėl to paties klausimo vyktų keli paraleliniai teisėkūros procesai, egzistuočių akivaizdi grėsmė priimti du vienas kitam prieštaraujančius ir tarpusavyje nesiderinančius sprendimus tuo pačiu klausimu. Tokiu būdu būtų grubiai pažeisti Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. įtvirtinti tikslingumo, efektyvumo ir sistemiškumo principai.
8. Atitinkamai visiškai nepagrįstais ir neatitinkančiais tikrovės laikytini FinMin Rašte nurodomi teiginiai esą: „<...> *ilgų 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 jau minėta, SocMin inicijuotos derybos Trišalėje taryboje dėl Koeficiento (jo dydžio) prasidėjo dar visai neseniai (š. m. liepos mėn. pabaigoje), pagrindinis derybų etapas netgi nėra prasidėjęs.
9. Šiame kontekste atkreipiame dėmesį į aštuonioliktosios vyriausybės programą („**Programa**“), kurioje aiškiai nurodoma, kad: (i) Valdžios institucijos, priimdamos sprendimus, privalo bendradarbiauti (Programos 26 p.), (ii) LRV turėtų dirbti kaip viena organizacija, o ne kaip atskiros institucijos (Programos 27 p.), (iii) Siekiant užtikrinti teisėkūros kokybę ir tobulinti egzistuojantį teisinį reguliavimą, svarbu orientuotis ne į kiekybę, o į kokybę. Turi būti paisoma teisėkūros profesionalumo ir tarpinstitucinio bendradarbiavimo principų (Programos 190 p.).
10. Taigi, FinMin iniciatyva dėl Koeficiento kėlimo iki 1,65 turėtų būti sustabdyta tol, kol Trišalėje taryboje bus priimti atitinkami sprendimai (suderintas minėtas susitarimas). Tuo atveju, jeigu

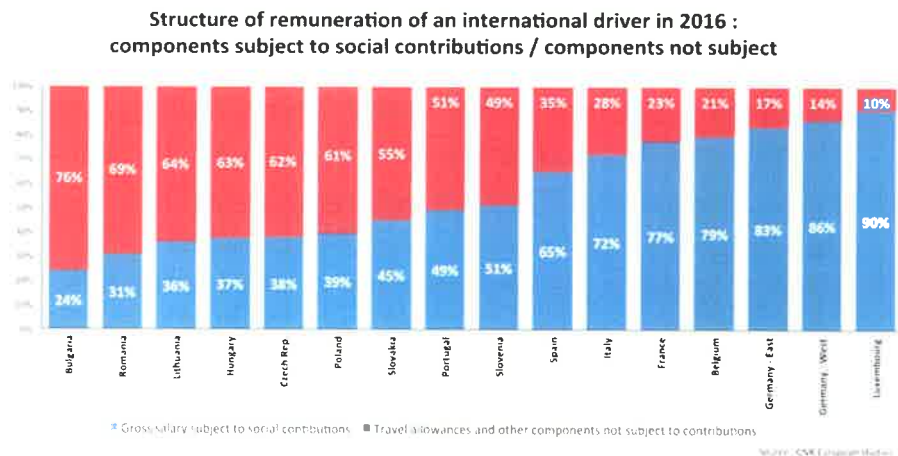
FinMin ir toliau siekia prisidėti prie Koeficiento klausimo, ji turėtų bendradarbiauti su SocMin ir prisidėti prie derybų, vyksiančių Trišalėje taryboje.

11. **Antra**, Nutarimu nustatytas Koeficientas ženkliai mažina Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, todėl jis apskritai turėtų būti panaikintas.
12. Pažymėtina, kad analogiško reguliavimo, kaip nustatytas Nutarimu, nėra nei vienoje Europos Sąjungos valstybėje narėje. Tokio reguliavimo įtvirtinimas ženkliai blogina Lietuvos transporto sektoriaus konkurencinę aplinką. Lietuvos laisvosios rinkos institutas dar 2019 m. pažymėjo, kad Nutarime įtvirtinti Koeficiento reikalavimai neigiamai veikia verslo sąlygas ir Lietuvos transporto konkurencingumą².
13. Asociacijos įsitikinimu, koeficientas turėtų būti panaikinamas apskritai. Jį panaikinus, vairuotojų atlyginimai išliktų konkurencingi, kadangi atlyginimų dydį sureguliuotų rinka. Vežėjai paprasčiausiai didesnę atlyginimų dalį mokėtų kaip dienpinigius.
14. Priėmus Nutarimo projektą, t. y. atstačius Koeficientą iki 1,65 dydžio, transporto įmonės gautų dar vieną paskatą savo veiklą vystyti kitose valstybėse. Šiuo metu jau bemaž 400 vežėjų buvo priversti pradėti veiklą už Lietuvos ribų, steigiant užsienio šalyje padalinius arba dukterines įmones. Priėmus Nutarimo projektą, tokių vežėjų ženkliai padaugėtų.
15. Šiame kontekste pastebėtina, kad kelių transporto sektorius yra itin svarbus visai Lietuvai, kadangi jis sukuria net 7 proc. Lietuvos bendrojo vidaus produkto. Kelių transporto sektorius taip pat yra vienas didžiausių darbdavių šalyje – jame dirba per 77 000 vairuotojų bei daugiau nei 55 000 kitų darbuotojų. Be to, kelių transporto sektorius per 2020 m. sumokėjo 697 000 000 EUR mokesčių valstybei. Efektyvus kelių transporto sektoriaus veikimas ir jo plėtra yra itin svarbus bendrai šalies ekonominei padėčiai. Padėtis transporto sektoriuje daro tiesioginę įtaką ir kitiems sektoriams (pramonės, gamybos, naftos, draudimo, bankų ir kt.).
16. Atsižvelgiant į tai, galima pagrįstai teigti, kad valdžios institucijos turėtų atsiriboti nuo teisinio reguliavimo tiesiogiai ir ženkliai mažinančio Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumą, t. y. Nutarimo projekto priėmimo.
17. **Trečia**, net ir neatstačius Koeficiento iki 1,65, vairuotojų atlyginimai faktiškai išliks nepakitę – jie neabejotinai bus konkurencingi (nesumažės).
18. Šiuo metu transporto rinka tarp vežėjų yra itin konkurencinga (vežėjai varžosi dėl vairuotojų, nes jų itin trūksta). Todėl vežėjai vairuotojams moka konkurencingus atlyginimus – šiuo metu vairuotojai uždirba nuo 2 000 – 3 600 EUR³ *neto* (po mokesčių) per mėnesį (dalį šio atlygio sudaro MMA padauginta iš 1,65 dydžio Koeficiento, likusi dalis vairuotojams išmokama kaip dienpinigiai). Tokio dydžio atlygis netgi nėra tiesiogiai susijęs su Koeficientu, jis yra nulemtas darbuotojų trūkumo bei didelės konkurencijos tarp transporto įmonių. Atitinkamai, net panaikinus Koeficientą ar jo neatstačius iki 1,65, vairuotojų atlyginimai faktiškai išliktų nepakitę, jie ir toliau uždirbtų nuo 2 000 – 3 600 EUR per mėnesį *neto*. Paprasčiausiai didesnę dalį atlyginimų jie gautų kaip dienpinigius.

² Lietuvos laisvosios rinkos instituto parengta ekspertizė. Prieiga per internetą: <https://www.llri.lt/naujienos/ekonomine-politika/35523/lrinka>

³ Konkretus vairuotojo atlyginimas priklauso nuo patirties, kvalifikacijos, vežamo krovinio svarbos. Pavyzdžiui, autovežių vairuotojų šiuo metu gauna didžiausius atlyginimus.

19. Asociacija (Lietuvos vežėjai) yra pasirengę oficialiai ir viešai įtvirtinti šį savo įsipareigojimą, pavyzdžiui, pasirašyti memorandumą, numatant, kad net panaikinus Koeficientą ar nustačius jo dydį iki 1,3, vairuotojų atlyginimai nesumažės ir išliks konkurencingi. Atitinkamai, Asociacija (Lietuvos vežėjai), esant poreikiui, yra pasirengę pasirūpinti papildomomis vairuotojų socialinėmis garantijomis (papildomu draudimu ir kt.).
20. Atkreipiame Jūsų dėmesį, kad mokėti dalį atlyginimų dienpinigiais komandiruojamiems darbuotojams Europos Sąjungoje yra įprasta praktika. Kai kuriose valstybėse atlyginimų dalis, mokama dienpinigiais, netgi sudaro didesnę dalį nei Lietuvoje⁴:



21. Papildomai pastebėtina ir tai, kad 2021 m. vidutinis darbo užmokestis Lietuvoje siekia 863,03 EUR *neto*. Taigi vairuotojai šiuo metu uždirba net dvigubai daugiau nei vidutiniai Lietuvos darbuotojai. Atitinkamai, Asociacijai yra nesuprantama, kam reikia imtis priemonių, siekiant reguliuoti vairuotojų ir kitų komandiruojamų darbuotojų atlyginimus. Tokios reguliacinės priemonės laikytinos perteklinėmis ir neproporcingomis.
22. **Ketvirta**, FinMin nepateikia jokių objektyvių duomenų ir (ar) paaiškinimų, pagrindžiančių poreikį atstatyti Koeficiento dydį iki 1,65.
23. Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. 2 d. numato, kad teisėkūroje vadovaujamas šiais principais:
 - 23.1. Tikslingumo principu, reiškiančiu, kad teisės akto projektas turi būti rengiamas ir teisės aktas priimamas tik tuo atveju, kai siekiamų tikslų negalima pasiekti kitomis priemonėmis (Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. 2 d. 1 p.).
 - 23.2. Proporciningumo principu, reiškiančiu, kad pasirinktos teisinio reguliavimo priemonės turi sudaryti kuo mažesnę administracinę ir kitokią naštą, nevaržyti teisinių santykių subjektų daugiau, negu to reikia teisinio reguliavimo tikslams pasiekti (Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. 2 d. 2 p.).
 - 23.3. Efektyvumo principu, reiškiančiu, kad rengiant teisės akto projektą turi būti įvertinamos visos galimos teisinio reguliavimo alternatyvos ir pasirenkama geriausia iš jų, teisės akte turi būti įtvirtinamos veiksmingiausios ir ekonomiškiausios teisinio reguliavimo tikslą leisiančios pasiekti priemonės, turi būti skelbiami ir įvertinami dėl teisinio reguliavimo

⁴ Comparative study on employment and pay conditions on international lorry drivers in Europe. Prieiga per internetą: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwic5uH6_LXyAhVKhf0HHSyqB8cQFnoECAUQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.faire-mobilitaet.de%2F%2B%2Bco%2B%2B59d278a8-212f-11e8-80dc-52540088cada&usq=AOvVaw2TAZCNlzKzeBLlf3yf5i_k

gauti pasiūlymai, o teisėkūros veiksmai atliekami per protingus terminus (Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. 2 d. 5 p.).

24. Atitinkamai ir LRV Programoje yra labai aiškiai numatyta, kad:
- 24.1. Viena iš pagrindinių sąlygų teisėkūros kokybei užtikrinti yra teisinio reguliavimo poveikio vertinimas. Nauji teisės aktai ar jų pakeitimai turi būti rengiami atlikus tikrąjį, o ne formalųjį poveikio vertinimą. Rengiant teisės aktus turi būti paisoma numatomo teisinio reguliavimo vertinimo proporcingumo, teisėkūros profesionalumo ir tarpinstitucinio bendradarbiavimo principų. Turi būti orientuojamasi į kokybę, ne į kiekybę (Programos 191.1 p.).
- 24.2. Visuomenei ir kitoms suinteresuotoms šalims svarbu ne tik žinoti, kad yra priimtas sprendimas, bet ir suprasti jo esmę, priėmimo priežastis (Programos 33 p.).
25. Šie principai ir LRV Programos nuostatos lemia, kad priimant teisės aktus, turi būti apsvarstomos jų alternatyvos, tinkamai pagrindžiama šių teisės aktų priėmimo būtinybė, apie pakeitimus, jų priežastis ir padarinius turi būti aiškiai pranešama suinteresuotoms šalims. Atitinkamai, turėtų būti nustatomas teigiamas ir neigiamas poveikis to teisinio reguliavimo sričiai, asmenims ar jų grupėms, kuriems bus taikomas numatomas teisinis reguliavimas. Atsižvelgiant į teisės akte numatomo naujo teisinio reguliavimo pobūdį, mastą, turi būti įvertinamas poveikis ekonomikai, konkurencijai, valstybės finansams, socialinei aplinkai, viešajam administravimui, teisinei sistemai, administracinei naštai ir kitoms sritims.
26. Manytina, kad tokie vertinimai turėtų būti atliekami ir šiuo atveju, t. y. nenustatant naujo reguliavimo, bet siekiant jį atstatyti į buvusį (tokį, kurį pagal priėmimo tvarką antikonstituciniu pripažino Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas). Primintina, kad vien transporto sektoriuje dirba daugiau nei 77 000 komandiruojamų darbuotojų (vairuotojų). Tai reiškia, kad bet kokie Nutarimo pakeitimai, tame tarpe ir tas, kuris siūlomas projektu, turi didžiulę reikšmę ir sukuria reikšmingus padarinius visam sektoriui bei visai šalies ekonomikai. Būtent todėl ir šiuo atveju yra reikalinga parengti detalius siūlomo Nutarimo projekto poveikio vertinimus, galimas alternatyvas bei įvertinti, ar nėra pagrįsta ir racionalu atsisakyti Koeficiento apskritai. Be to, yra būtina įvertinti pokyčius, atsiradusius transporto sektoriuje nuo 2019 m. (kuomet Koeficientas buvo padidintas nuo 1,3 iki 1,65) ir dabartinės padėties, t. y. įvertinti ar Koeficiento padidinimas pasiteisino, ar tas pats rezultatas (jeigu jis apskritai buvo pasiektas) negalėtų būti pasiektas ir kitomis priemonėmis.
27. Tuo tarpu FinMin Rašte yra apsiribojama deklaratyviu teiginiu, esą: „<...> *anksčiau taikyta 1,3 MMA riba buvo padidinta iki 1,65 MMA, siekiant prisidėti prie transporto sektoriuje kylančių neadekvataus darbo užmokesčio problemų sprendimo* <...>“.
28. Iš tokios FinMin pozicijos netgi nėra aišku, kas būtent yra laikoma „neadekvačiomis darbo užmokesčio problemomis“ transporto sektoriuje, FinMin nenurodo kokios būtent darbo užmokesčio problemos egzistuoja šiame sektoriuje. Pati FinMin netgi nepateikia jokių tai pagrindžiančių dokumentų, statistikos ar kompetentingų institucijų paaiškinimų.
29. Pabrėžtina, kad priešingai nei teigia FinMin, jokių esminių ar neadekvačių darbo užmokesčių problemų transporto sektoriuje nėra. Absoliuti dauguma transporto įmonių veikia teisėtai, tinkamai vykdo savo veiklą ir rūpinasi savo darbuotojais, užtikrina orias jų darbo sąlygas. Transporto veikla Lietuvoje yra licencijuojama, šio sektoriaus įmonės kontroliuoja daugiau nei 20 valstybės institucijų. Tai tik patvirtina, kad nėra jokio poreikio priimti Nutarimo projektą.

30. **Penkta**, Nutarimo projekte nėra numatyta jokių išimčių smulkiam ir vidutiniam verslui, kuriam Koeficiento reikalavimai turi (turės) didžiausių neigiamų pasekmių.
31. Pažymėtina, kad LRV Programa skiria išskirtinį dėmesį smulkiąjam ir vidutiniam verslui (jo apsaugai). LRV įsipareigojo smulkiąjam ir vidutiniam verslui: (i) tobulinti mokestinę sistemą (Programos 222.3. p.), (ii) taikyti mokestines paskatas ir radikalčiai mažinti reguliacinę naštą (Programos 131.6. p.).
32. Atkreipiame Jūsų dėmesį, kad didžioji dalis Asociacijos narių yra smulkus ir vidutinis verslas. Būtent jiems Koeficiento reikalavimas, o juolab jo didinimas iki 1,65 sukelia skaudžiausius padarinius – kaip jau minėta, dėl Koeficiento atstatymo iki 1,65 įmonės privalo mokėti kur kas daugiau mokesčių.
33. Tuo tarpu Nutarimo projekte nėra pateikta jokia diferencija tarp didelių bei smulkių ir vidutinių įmonių. Asociacijos įsitikinimu, tai nėra proporcinga ir teisinga – smulkioms ir vidutinėms įmonėms neturėtų būti taikoma tokia didelė mokestinė našta kaip ir didžiosioms įmonėms.
34. **Šešta**, priešingai nei teigiama Rašte, Nutarimo projektas prieštarauja LRV Programai.
35. LRV Programoje yra aiškiai numatyta, kad LRV įsipareigoja:
- 35.1. Kurti draugišką aplinką vystyti verslą (Programos 6 p.), sukurti tokį Lietuvos verslo klimatą, kuris skatintų verslumą (Programos 125. 3. p.).
- 35.2. Kurti tokį valstybės teisinį reguliavimą ir mokestinę sistemą, kuri skatintų verslumą (Programos 124 p.).
- 35.3. Atsisakyti perteklinio reguliavimo (Programos 124 p., 133.1 p.).
36. Programoje LRV pati pripažino, kad maksimali laisvė veikti verslui – pagrindinis ekonomikos pertvarkos ir tolesnio augimo garantas (Programos 132 p.) bei įsipareigojo gerinti Lietuvos ekonomikos konkurencingumą tiek regione, tiek pasaulyje, paprastinti verslo reguliavimą, reguliavimo funkcijas perkelti nuo valstybės ant privataus verslo pečių (Programos 132 p.).
37. Taigi dabartinė LRV, atitinkamai ir FinMin, yra aiškiai įsipareigojusi kurti palankią aplinką verslui, atsisakyti perteklinio (nereikalingo) teisinio reguliavimo bei skatinti Lietuvos ekonomikos konkurencingumą.
38. Tuo tarpu akivaizdu, kad atstačius Koeficientą iki 1.65, aukščiau minėtos Programos nuostatos liktų neįgyvendintos – kaip jau minėta, Koeficiento reikalavimo nėra nei vienoje kitoje Europos Sąjungos valstybėje, o tai akivaizdžiai mažina Lietuvos konkurencingumą bei skatina verslą (ypač vežėjus) savo verslą plėtoti kaimyninėse valstybėse. Dar daugiau, dėl Koeficiento verslas patiria didesnę mokestinę naštą – Asociacijos skaičiavimais, pakėlus Koeficientą nuo 1.3 iki 1.65, transporto įmonės per metus patiria 80 000 000 EUR dydžio papildomą mokestinę naštą.
39. Taigi, FinMin siūlomas Nutarimo projektas akivaizdžiai prieštarauja LRV Programai.

Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ pareiškia, kad nepritaria Finansų ministerijos parengtam 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 projektui.

Generalinis sekretorius



Zenonas Buivydas