

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Lietuvos Respublikos finansų ministerijai

Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijai

Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijai

Lietuvos Respublikos Seimo ekonomikos komitetui

Lietuvos Respublikos Seimo biudžeto ir finansų komitetui

Lietuvos Respublikos Seimo kaimo reikalų komitetui

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanclerei

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2, 6, 9 STRAIPSNIŲ IR 2, 5 PRIEDŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 6<sup>1</sup> STRAIPSNIU ĮSTATYMO NR. XIII-3420 PAVADINIMO, 1, 2, 7 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 3<sup>1</sup>, 3<sup>2</sup>, 5<sup>1</sup>, 5<sup>2</sup>, 5<sup>3</sup> STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO IR**

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS 2005 M. BALANDŽIO 21 D. NUTARIMO NR. 447 „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO ĮGYVENDINIMO“ PAKEITIMO PROJEKTO**

Gerbiamieji,

1. Šį raštą pasirašiusios verslo asociacijos, susipažinusios su Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 („KPPPFĮ“) 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo ir Įstatymo papildymo 6<sup>1</sup> straipsniu įstatymo Nr. XIII-3420 („KPPPFĮ pakeitimo įstatymas XIII-3420) pavadinimo, 1, 2, 7 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 3<sup>1</sup>, 3<sup>2</sup>, 5<sup>1</sup>, 5<sup>2</sup>, 5<sup>3</sup> straipsniais įstatymo projektu Nr. 24-12972(4) („Projektas 24-12972(4)“), taip pat su Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimo Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ pakeitimo projektu („Nutarimo projektas“) žemiau teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

**I. Dėl KPPPFĮ pakeitimo įstatymo XIII-3420**

**I.1. Dėl infrastruktūros mokesčio diferencijavimo pagal CO2 taršos klasę ir EURO taršos klasę**

2. Svarbu pažymėti, kad KPPPFĮ pakeitimo įstatymas XIII-3420, kuriuo buvo nustatyti kelių rinkliavos dydžiai, proporcingi nuvažiuotam atstumui, buvo priimtas iki 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2022/362 („Direktyva 2022/362“) įsigaliojimo. Tai sąlygojo, kad KPPPFĮ pakeitimo įstatymo XIII-3420 2 priede įtvirtinti kelių rinkliavos (infrastruktūros mokesčio) ribiniai tarifai krovinių transporto priemonių atžvilgiu yra diferencijuoti tik pagal didžiausią leidžiamą masę, tačiau nėra diferencijuoti pagal CO2 taršos klasę ir EURO taršos klasę.
3. Tuo tarpu, Direktyvoje 2022/362 įtvirtinta, kad, kadangi sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO2 kiekio dalis didėja, reikėtų nustatyti diferencijuotus infrastruktūros mokesčius ir naudotojo mokesčius **pagal išmetamo CO2 kiekio klasę**, kad jais būtų prisidedama prie padėties gerinimo toje srityje<sup>1</sup>.
4. 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362 („Direktyva 1999/62/EB“) 7cb straipsnio 3 dalyje numatyta, kad išorinių kaštų mokesčiai už išmetamo CO2 kiekį **gali būti** taikomas kartu su infrastruktūros mokesčiu, kuris buvo diferencijuotas pagal 7ga straipsnį. Pastarojo straipsnio 2 dalyje numatyta valstybių narių pareiga kiekvienam sunkiųjų transporto priemonių tipui nustatyti CO2 taršos klases: 1-ą, 2-ą, 3-ą, 4-ą ir 5-ą.
5. Direktyvos 1999/62/EB 7ga straipsnio 3 dalyje *expressis verbis* numatyta, kad 2-ai, 3-iai, 4-ai ir 5-ai CO2 taršos klasėms **taikomi sumažinti mokesčiai**: a) 2-a CO2 taršos klasė – 5 %–15 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO2 taršos klasei taikomu mokesčiu; b) 3-ia CO2 taršos klasė –15 %–30 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO2 taršos klasei taikomu mokesčiu; c) 4-a CO2 taršos klasė – 30 %–50 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO2 taršos klasei taikomu mokesčiu; d) 5-a CO2 taršos klasė – 50 %–75 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO2 taršos klasei taikomu mokesčiu.
6. Pastebėtina, kad dėl sunkiųjų krovinių transporto priemonių išmetamo CO2 kiekio patiriamų išorinių kaštų pamatinės vertės Direktyvos 1999/62/EB IIIc priedo 1 lentelėje diferencijuotos būtent pagal CO2 taršos klases ir EURO taršos klases.
7. Atkreiptinas dėmesys, kad sumažintų infrastruktūros mokesčių taikymas aukštesnėms EURO taršos klasėms ir 2-ai, 3-iai, 4-ai ir 5-ai CO2 taršos klasėms ne tik atitinka Direktyvos 2022/362 preambulės 23 punkte deklaruojamą tikslą skatinti CO2 taršos mažinimą, tačiau ir yra visiškai suderinamas su Direktyvos 1999/62/EB 7b straipsnio 2 dalyje įtvirtintu svarbiu principu, kad valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą tų kaštų infrastruktūros kaštų procentinę dalį.
8. Aukščiau išdėstytų argumentų pagrindu **siūlome pakeisti KPPPFĮ pakeitimo įstatymo XIII-3420 2 priedą taip, kad infrastruktūros mokesčio ribiniai tarifai krovinių transporto priemonių atžvilgiu būtų diferencijuoti** ne tik pagal didžiausią leidžiamą masę, bet ir **pagal CO2 taršos klasę bei EURO taršos klasę, laikantis Direktyvos 1999/62/EB 7ga straipsnio 3 dalyje nustatytų principų**.

## **I.2. Dėl pereinamojo laikotarpio ir mažiausių kelių rinkliavos ribinių tarifų vežant žemės ūkio ir maisto produktus**

9. Direktyvos 1999/62/EB 7 straipsnio 10 dalyje įtvirtinta, kad naudotojo mokesčiai (t.y. naudojimosi laikotarpiu pagrįsti kelių mokesčiai) sunkiosioms transporto priemonėms pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle gali būti taikomi iki 2030 m. kovo 25 d.
10. Tiek priimant KPPPFĮ pakeitimo įstatymą XIII-3420, tiek rengiant Projektą 24-12972(4) iš

---

<sup>1</sup> Direktyvos 2022/362 preambulės 23 punktas

esmės nebuvo vertinamas poveikis šalies pramonės konkurencingumui gretimų šalių – Latvijos ir Estijos, kuriose atstumu grindžiamas kelių apmokestinimo modelis nėra priimtas, atžvilgiu.

11. Skaičiuojame, kad, priėmus Projektą 24-12972(4) ir įsigaliojus KPPPFĮ pakeitimo įstatymui XIII-3420, infrastruktūros mokestis kartu su išorinių kaštų įmoka apie 20 kartų padidintų sunkiasvorių transporto priemonių naudojimosi valstybinės reikšmės keliais kaštus<sup>2</sup>. Konkrečiai kalbant, pavyzdžiui, grūdų pervežimo į Klaipėdos uostą kaštai didėtų 4 Eur/tonai<sup>3</sup>, kas lemtų grūdų eksporto pramonės konkurencingumo sumažėjimą. Panašiai didėtų ir kitų krovinių (skaldos, medienos) gabenimo kaštai.
12. Priimant KPPPFĮ pakeitimo įstatymą XIII-3420 ir rengiant Projektą 24-12972(4) nebuvo atliktas kelių rinkliavos poveikio Klaipėdos uosto veiklos perspektyvoms vertinimas. Visuotinai žinoma, kad Klaipėdos uostas dėl krovinių konkuruoja su Rygos, Ventspilio ir Liepojos uostais. Neabejojame, kad Lietuvai pradėjus taikyti kelių rinkliavą, o Latvijai jos dar netaikant (t.y. taikant naudojimosi laikotarpiu pagrįstus kelių mokesčius, kurie yra žymiai mažesni) dalis šiaurinės Lietuvos žemės ūkio ir pramonės krovinių bei intermodalinių krovinių (konteinerių, jūrų keltais gabenamų krovinių) bus vežami ne per Klaipėdos uostą, o per Latvijos uostus.
13. Staigus ir reikšmingas naudojimosi valstybinės reikšmės keliais kaštų didėjimas turės neigiamos įtakos šalies gyventojų galimybes apsirūpinti pirmo būtinumo maisto prekėmis. Nesutinkame su Projekto 24-12972(4) aiškinamajame rašte pateiktais skaičiavimais neva įrodančiais nereikšmingą kelių mokesčio padidėjimo įtakai būtiniausių produktų kainoms, nes juose daroma prielaida, kad kaštų padidėjimas vienodai ir tolygiai ir proporcingai pasiskirstys visų parduodamų prekių kainoms. Dėl paklausos elastingumo ir kainodaros specifikos, esminis transportavimo kaštų padidėjimas gali įtakoti tik kelių produktų kainą, tačiau toji įtaka bus reikšminga. Be to, tai neigiamai paveiks šalies žemės ūkio produkcijos konkurencingumą užsienio rinkose (padidėję transportavimo kaštai negalės būti kompensuojami didinant eksportuojamos produkcijos kainas, kadangi jas reguliuoja pasaulinė rinka) ir, kaip nurodyta aukščiau, Klaipėdos uosto tolimesnės veiklos perspektyvas.
14. Aukščiau išdėstytų argumentų pagrindu siūlome:
  - 1) Atidėti KPPPFĮ pakeitimo įstatymo XIII-3420 įsigaliojimą iki 2030 m. kovo 25 d.;
  - 2) Pakeisti KPPPFĮ pakeitimo įstatymo XIII-3420 6 straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:

„**45. Mažiausi kelių rinkliavos ribiniai tarifai taikomi:**

1) **vežant žemės ūkio ir maisto produktus;**

2) tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais važiuojančioms keleivinėms transporto priemonėms.“

### **I.3. Dėl dvigubo apmokestinimo**

15. Nuo 2025 m. sausio 1 d. įsigalioja nauja akcizų mokesčio sudedamoji dalis - anglies dioksido dedamoji („CO2 dedamoji“), kuri iki 2030 m. benziniui pasieks 144 Eur / 1000 l., o gazoliams

---

<sup>2</sup> Skaičiavimams imama N3 5 ašių Eur 6 sunkiasvorė transporto priemonė, darant šias prielaidas: a) taikomas infrastruktūros mokesčio vidurkis - 0,12 Eur/km, taigi kartu su išorinių kaštų rinkliava - 0,2 Eur/km; b) per dieną nuvažiuojamas atstumas - 500 km; c) transporto priemonė dirba tik darbo dienomis, t.y. 260 dienų per metus. Gauname: per kelių rinkliava sudarys  $0,2 \text{ Eur/km} \times 500 \text{ km} \times 260 \text{ dienų} = 26\,000 \text{ Eur/metus}$ . Palyginimui, šiuo metu metinis kelių naudotojo mokestis tokiai transporto priemonei yra apie 1325 Eur/metus. Taigi skirtumas sudaro 19,62 karto.

<sup>3</sup> Skaičiavimams imama N3 5 ašių Eur 6 sunkiasvorė transporto priemonė. 1 tonos pervežimo savikaina skaičiuojama 500 kilometrų, nes vilkikas su grūdais iš Kauno į Klaipėdą ir atgal važiuoja 500 km.  $500 \text{ km} \times 0,2 \text{ Eur/km} = 100 \text{ Eur}$ , arba 4 Eur/tonai.

– 157,2 Eur / 1000 l.<sup>4</sup>

16. Taigi, įsigaliojus Projektu 24-12972(4) papildytam KPPPFĮ pakeitimo įstatymui XIII-3420, Akcizo įstatymo 35 ir 37 straipsniuose numatytos akcizų tarifo kintamosios dalys – CO<sub>2</sub> dedamosios – neturi būti taikomos, nes tai reikštų dvigubą kelių naudotojų apmokestinimą.

## II. Dėl Nutarimo projekto

17. Nutarimo projektu siūloma išplėsti mokamų valstybinės reikšmės kelių sąrašą ir jį papildyti 2 756 km krašto kelių ruožų, kuriuose krovinio transporto priemonių eismo intensyvumas didžiausias.
18. Vadovaujantis Teisėkūros pagrindų įstatymo 15 straipsnio 1 dalimi, rengiant teisės akto, kuriuo iš esmės keičiamas teisinis reguliavimas, projektą, privalo būti atliekamas numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas.
19. Nutarimo projektu siūloma daugiau nei 2,5 karto išplėsti mokamų valstybinės reikšmės kelių ilgį, kas suponuoja, kad reikšmingai didėtų ūkio subjekto patiriami naudojimosi valstybinės reikšmės keliais kaštai. O tai atitinka Teisėkūros pagrindų įstatymo 15 str. 1 d. reglamentuojamą situaciją. Tačiau tokio staigaus ir reikšmingo apmokestinamų kelių tinklo išplėtimo poveikio įvertinimas nėra atliktas.
20. Atsižvelgiant į tai, šį raštą pasirašiusios verslo asociacijos **prašo Nutarimo projekto neteikti Vyriausybei svarstyti**, kol nėra priimtas Nutarimo projektu numatomas apmokestinamų kelių tinklo išplėtimo poveikio įvertinimas, apskaičiuojant sunkiasvorių transporto priemonių naudojimosi valstybinės reikšmės keliais kaštų augimą ir tuo susijusį poveikį ekonomikai, konkurencijai, valstybės finansams ir šio poveikio vertinimo rezultatų neišdiskutavus su socialiniais partneriais.

Pagarbiai,

Lietuvos prekybos įmonių asociacija

direktorė Rūta Vainienė

Lietuvos paukštininkystės asociacija

direktorius Gytis Kauzonas

Lietuvos mėsos perdirbėjų asociacija

direktorius Egidijus Mackevičius

Lietuvos grūdų perdirbėjų ir prekybininkų asociacija

direktorė Dalia Ruščiausienė

---

<sup>4</sup> Lietuvos Respublikos akcizų įstatymo Nr. IX-569 1, 2, 3, 27, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 53, 58-1, 59 straipsnių, II skyriaus penktojo skirsnio pakeitimo, įstatymo papildymo nauju 3 priedu ir 40 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymas Nr. XIV-1933

Lietuvos Respublikos žemės ūkio rūmai



direktorius Sigitas Dimaitis

Asociacija „Lietuvos maisto pramonė“



direktorė Irma Pilipienė

Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija



vykd.direktorius Robertas Valantiejus

Lietuvos pienininkų asociacija „Pieno centras“



direktorius Egidijus Simonis