



Susisiekimo ministerijai

2025-03-28 Nr. 2025-03/01
I 2025-03-17 Nr. 2-885

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINIO KELIŲ FONDO IR SUSIJUSIŲ ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ

Lietuvos vežėjų sąjunga (LVS) išnagrinėjo Susisiekimo ministerijos pateiktus derinti Lietuvos Respublikos valstybinio kelių fondo įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 8, 9 straipsnių ir 5 priedo pakeitimo, 7, 71 straipsnių ir 3, 4, priedų pripažinimo netekusiais galios įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 7, 8 ir 9 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 71 straipsniu įstatymo pakeitimo įstatymo Nr. XV-111 2 ir 3 straipsnių pakeitimo ir 1 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo ir įstatymo papildymo 61 straipsniu įstatymo Nr. XIII-3420 1, 2, 7 straipsnių pakeitimo ir 5 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 2, 4, 5, 7, 10, 13, 16 ir 18 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 181, 201 straipsniais ir 1, 2, 3 priedais įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 3, 4, 9 ir 20 straipsnių pakeitimo įstatymo Nr. XV-112 3 ir 4 straipsnių pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo Nr. XIII-2690 6 straipsnio pakeitimo įstatymo projektus.

Teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Dėl valstybinio kelių fondo.

Pritariame siūlymui įsteigti valstybinį kelių fondą. Tačiau, mūsų nuomone, fondas pasieks savo veiklos tikslus tik tada, jei bus užtikrinti ilgalaikiai, tvarūs ir pakankami jo finansavimo šaltiniai. Kaip teigiama projektų aiškinamajame rašte, dabartinis Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) finansavimo modelis neužtikrina reikiamo finansavimo. LVS nuomone, KPPP finansavimas buvo pakankamas iki 2008 metų, kai šiai programai buvo skiriama 80 proc. akcizo, gauto už parduotus degalus, pajamų. Atėmus šį pagrindinį finansavimo šaltinį, lėšų KPPP pradėjo smarkiai trūkti ir kelių infrastruktūros būklė ėmė sparčiai blogėti, kol pasiekė dabartinį katastrofinį lygį. Todėl siūlome Lietuvos Respublikos valstybinio kelių fondo įstatymo projekto 7 straipsnio 1 dalį papildyti nuostata, kad fondui kasmet skiriama ne mažiau kaip 80 proc. akcizo, gauto už parduotus degalus, pajamų. Degalų akcizą moka absoliuti dauguma kelių naudotojų ir jis geriausiai atitinka principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“. ES direktyvos rekomenduoja valstybėms-narėms, kad jis turi būti nukreipiamas būtent kelių infrastruktūros finansavimui. Manome, kad kelių naudotojai turi teisę reikalauti, kad šis jų sumokėtas tikslinis mokestis būtų skirtas tam, kad visi galėtume važinėti moderniais, saugiais ir tvarkingais keliais, o ne nukreipiamas kitoms valstybės reikmėms finansuoti.

Šiems tikslams yra kiti mokesčiai. LVS nuomone, be akcizo už degalus lėšų, pasiūlyti fondo finansavimo šaltiniai yra nepakankami ir fondas nepasieks jam keliamų tikslų, kaip jau atsitiko su KPPP.

2. Dėl Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatų perkėlimo į Lietuvos nacionalinę teisę ir kelių rinkliavos.

Atsižvelgus į Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatas, projektų rengėjai siūlo, kad kelių rinkliavą sudarytų infrastruktūros įmoka ir išorinių kaštų įmoka, kuri nustatoma atsižvelgiant į eismo išmetamo CO₂ kiekio kaštus. LVS siūlo atsisakyti išorinių kaštų CO₂ dedamosios, nes šios emisijos jau yra apmokestintos transporto priemonių registracijos mokesčiu ir degalų akcizais, į kuriuos įtraukta CO₂ dedamoji. Be to, nuo 2027 metų kelių transportas bus įtrauktas į ES apyvartinių taršos leidimų sistemą, taip dar kartą apmokestinant CO₂ išmetimus. Kelių rinkliavos įvedimas labiausiai palies vidaus vežimus Lietuvoje vykdančias įmones, dėl ko neišvengiami kils krovininių gabenimo kaštai, o kartu brangs ir absoliuti dauguma prekių bei paslaugų. Sunkiojo komercinio transporto įmonės dar yra papildomai apmokestintos mokesčiu už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones. Norime atkreipti dėmesį, kad Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo I priede nustatyti kasmetinio mokesčio už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones ribiniai tarifai neatitinka 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra I priede nustatytų mokesčių tarifų:

- Direktyvoje transporto priemonės skirstomos tiek pagal ašių skaičių, tiek pagal leistiną pakrautos transporto priemonės svorį, kai tuo tarpu Įstatyme transporto priemonės skirstomos tik pagal didžiausią leidžiamą svorį;
- Direktyvoje nustatyti tarifai svyruoja nuo 0 iki 929 eurų, o įstatyme – nuo 86 iki 1937 eurų (pvz., transporto priemonių, kurių leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra nuo 12 iki 15 tonų, direktyvoje nustatytas mokestis svyruoja nuo 0 iki 121 euro, kai tuo tarpu įstatyme – nuo 86 iki 254 eurų).

ES direktyvose ir rekomendacijose valstybėms-narėms akcentuojama, kad metiniai transporto priemonių mokesčiai nėra veiksmingi skatinant įsigyti ekologiškesnes transporto priemones arba mažinant spūstis keliuose. Būtent ir Lietuvoje galiojantis mokestis už įregistruotas krovinines transporto priemones visiškai neatitinka principų „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, nes nėra siejamas su transporto priemonės naudojimo intensyvumu ir ekologiškumu. Todėl LVS siūlo įvedus Lietuvoje kelių rinkliavą atsisakyti kasmetinio mokesčio už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones ar bent jau sumažinti jo tarifus iki Direktyvos reikalaujamo lygio.

LVS jau dabar nuolat gauna savo narių paklausimus apie tai, kokie bus planuojamos kelių rinkliavos dydžiai. Ši informacija yra būtina planuojant įmonių veiklą bei iš anksto informuojant transporto paslaugų užsakovus apie išaugsiąsias transportavimo kainas. Todėl siūlome Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo ir įstatymo papildymo 61 straipsniu įstatymo Nr. XIII-3420 1, 2, 7 straipsnių pakeitimo ir 5 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekte patikslinti, kad ne tik kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika, bet ir kelių rinkliavos dydžiai turi būti patvirtinti ir paskelbti likus ne mažiau kaip 6 mėnesiams iki numatomo kelių rinkliavos įsigaliojimo termino.

Užtikrinant sėkmingą kelių rinkliavos sistemos veikimą, būtina efektyvi transporto kontrolė, kad automobilių valdytojai negalėtų išvengti rinkliavos sumokėjimo ir nesąžiningi kelių naudotojai neįgautų konkurencinio pranašumo. Ir dabar, galiojant kelių naudotojo mokesčiui, reikiamas kontrolės lygis nėra užtikrinamas, kas leidžia ypač trečiųjų šalių transporto priemonėms išvengti mokesčio sumokėjimo. Norime atkreipti dėmesį, kad įvedus kelių rinkliavą N1 kategorijos transporto priemonėms, galimai būtų diskriminuojami Lietuvoje registruotų šių transporto priemonių

naudotojai, nes vizualiai šios transporto priemonės niekuo nesiskiria nuo M1 kategorijos transporto priemonių ir techninėmis priemonėmis sukontroliuoti, kad užsienyje registruotų šių transporto priemonių savininkai sumokėtų rinkliavą, praktiškai bus neįmanoma, o pareigūnų keliuose kasmet patikrinamų automobilių skaičius sudaro tik nykstamai mažą dalį viso per Lietuvą vykstančio srauto.

Pagarbiai

Generalinis sekretorius



Sigitas Žilius

G. Ramaslauskas, tel. 8 650 65105, el. paštas: info@vezejas.eu