

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO PRIEMONIŲ REGISTRACIJOS
MOKESČIO ĮSTATYMO NR. XIII-2690 PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR
LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 30
STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

1. Projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai:

Lietuvos Respublikos transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pakeitimo įstatymo projektas ir Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 30 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – projektai) parengti:

1) atsižvelgus į Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano 6.1.2 veiksmo nuostatas, kurios numato parengti ir pateikti Lietuvos Respublikos Vyriausybei Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pakeitimo įstatymo projektą;

2) atsižvelgus į 2019–2020 m. ES Tarybos rekomendacijų Lietuvai įgyvendinimo priemonių planą, kuriuo siekiama plėsti mokesčių bazę pereinant prie šaltinių, kurių apmokestinimas mažiau kenkia augimui;

3) atsižvelgus į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 2018/8421 nuostatas, kuriomis nustatytas įpareigojimas Lietuvai iki 2030 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį 9 procentais, lyginant su 2005 m., Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemoje (toliau – ES ATLPS) nedalyvaujančiuose sektoriuose (žemės ūkis, transportas, atliekų tvarkymas, pramonė, namų ūkiai ir kt.);

4) atsižvelgus į Nacionalinių emisijos limitų direktyvos nuostatas², kuriomis nustatytas įsipareigojimas Lietuvai iki 2020 m. sumažinti išmetamų azoto oksidų (toliau – NO_x) kiekį 48 procentais ir iki 2030 m. – 51 procentu, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu; išmetamų kietųjų dalelių (KD 2,5) kiekį iki 2020 m. sumažinti 20 procentų, ir iki 2030 m. – 36 procentais, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu.

Siekiant mokesčines lėšas panaudoti darnaus judumo priemonių finansavimui savivaldybėse, kartu teikiamas ir Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 30 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas, kuriame Darnaus judumo fondo vienas iš galimų įplaukų šaltinių - motorinių transporto priemonių taršos mokesčiai.

Projektų rengimą paskatinusios priežastys:

2021 m. Nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitos duomenimis, transporto sektoriaus išmestas ŠESD kiekis 2019 m. sudarė 6290 kt CO₂ ekv. Didžioji dalis išmetamo ŠESD kiekio susidarė kelių transporto sektoriuje (apie 96 procentų). Kelių transporto sektoriuje didžiausią dalį ŠESD, t. y. 56 procentus, sudarė išmetimai iš lengvųjų automobilių priskiriamų M₁ klasei (toliau – TP). 2019 m. kelių transporto išmestas ŠESD kiekis augo 55 procentais, o lengvųjų TP išmetimai augo 61 procentu palyginus su 2005 m.

Siekiant Lietuvai nustatyto 9 procentų ŠESD mažinimo tikslo, būtina per 2021-2030 m. periodą neviršyti 126,6 mln. t CO₂ ekv. ŠESD kvotos, nes, susidarius perviršiui, Lietuva turės jį padengti atitinkamu kiekiu rinkoje įsigytais kreditais (1 t CO₂ ekv. = 1 kreditas). Pagal esamas prognozes ŠESD išmetamas kiekis per 2021-2030 m. Lietuvoje gali siekti 128,4 mln. t CO₂ ekv., t. y. susidarys 1,8 mln. CO₂ ekv. kvotos vienetų trūkumą.

Transporto sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis tiesiogiai priklauso nuo sunaudojamų degalų kiekio, kuriam įtakos turi naudojamų TP efektyvumas. Lietuvoje lengvųjų transporto priemonių parko vidutinė išmetamo CO₂ g/km vertė – apie 180 CO₂ g/km. Europos Sąjungoje nustatytas siektinas 2015 m. tikslas naujai gaminamoms TP – 130 CO₂ g/km; 2020 m. – 95 CO₂ g/km.

Šis sektorius taip pat reikšmingai prisideda prie didžiųjų miestų užterštumo kietosiomis dalelėmis.

¹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 2018/842 kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įsipareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013

² 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva

Viena iš pagrindinių transporto taršos NO_x ir kietosiomis dalelėmis problemų – dyzelinu varomų TP realiomis važiavimo sąlygomis išmetamas gerokai didesnis šių teršalų kiekis palyginti su kitomis degalų rūšimis varomomis (benzinu, elektra, dujomis). Vadovaujantis Europos monitoringo ir vertinimo programos (EMEP) ir Europos aplinkos agentūros parengta metodika (naudojama vykdant nacionalinę oro teršalų apskaitą transporto taršai vertinti), kurioje pateikiami TP emisijos faktoriai (išmetas teršalų kiekis nuvažiuotam kilometrui, atsižvelgiant į jų išmetamųjų teršalų standartą, masę, degalų rūšį ir kt.), dyzelinu varoma TP į orą išmeta 2–9 kartus daugiau NO_x nei benzinu ar dujomis varomos TP; Euro 4 standartą atitinkančios dyzelinu varomos TP išmeta apie 30 kartų daugiau kietųjų dalelių nei atitinkamo standarto benzinu varomos ir 15 kartų daugiau nei Euro 5 standartą atitinkančios dyzelinu varomos TP (Euro 6 standarto benzinu ir dyzelinu varomų TP kietųjų dalelių išmetimai panašūs).

Dyzelinu varomos TP aplinkosauginiu požiūriu kelia susirūpinimą ir dėl atvejų, kai jose naudojami suodžių filtrai jiems sugedus (užsikimšus) dėl ekonominių priežasčių pašalinami, taip padidinant tokių TP taršą kietosiomis dalelėmis. Taip pat pasitaiko atvejų, kai dyzelinu varomų TP varikliai išderinami, siekiant padidinti jų galią ir sumažinti degalų sąnaudas. Šiuo atveju tokių TP išmetamas NO_x kiekis dar labiau padidėja.

Išmetamo NO_x kiekio mažinimas labai svarbus įgyvendinant Lietuvos tarptautinius teršalų sumažinimo įsipareigojimus (nustatyti Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos Geteborgo protokole³ ir Nacionalinių emisijos limitų direktyvoje⁴). Pagal šiuos įsipareigojimus Lietuva 2020 m. išmetą NO_x kiekį turi sumažinti 48 procentais lyginant su 2005 m. išmetu kiekiu, o 2030 m. – 51 procentu. Nacionalinės oro teršalų apskaitos duomenimis, 2019 m. pasiektas tik 22,3 procento išmetamo NO_x išmesto kiekio sumažinimas, o didžiąją dalį NO_x kiekio (61 procentą) išmetė kelių transportas. Verta pažymėti, kad kitose Europos šalyse pradėti taikyti dyzelinu varomų TP eismo ribojimai skatina atitinkamų šalių gyventojus atsisakyti šia degalų rūšimi varomų TP, kurių didelė dalis pasieks Lietuvą. Dėl šių TP didėjančios pasiūlos gali reikšmingai sumažėti į Lietuvą įvežamų taršių dyzelinu varomų TP vertė, o tai skatintų Lietuvos gyventojus įsigyti šias taršias dyzelinu varomas TP.

Atsižvelgus į tai, kad keičiamas Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas, o kartu ir jo pavadinimas, todėl atitinkamai turi būti pakeistas Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 30 straipsnis, kuriame yra minimas šis įstatymas, siekiant išvengti įstatymo nuostatų nesuderinamumo. Darnaus judumo fondo lėšos, kurias sudaro ir Mokesčio už motorinių transporto priemonių taršą įplaukos būtų panaudotos kaip ir numatyta Motorinių transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo projekte - remti savivaldybių darnaus judumo priemonių įgyvendinimą.

Projektų tikslai:

Pagrindiniai projektų tikslai – formuoti visuomenės įpročius renkantis TP, atkreipti dėmesį į TP sukeliamą poveikį aplinkai bei klimato kaitai ir skatinti rinktis mažiau taršias TP, didinti išteklų ir energijos vartojimo efektyvumą, taip mažinant poveikį aplinkai, žmonių sveikatai, klimato kaitai.

Projektų uždaviniai:

- 1) pakeisti Motorinių transporto priemonių registracijos mokestį į Motorinių transporto priemonių taršos mokestį;
- 2) nustatyti, mokestį TP valdytojams už taršias TP, kuris būtų mokamas registruojant TP pirmą kartą Lietuvoje ir kiekvienais metais už naudojimąsi TP;
- 3) paskatinti naujai įsigyjančius ar keičiančius TP rinktis tik mažataršę TP. Tie, kurie renkasi taršią TP, moka mokestį, kurio tikslinė paskirtis – skatinti mažataršių TP naudojimą;
- 4) užtikrinti, kad mokestis, kaip ekonominė priemonė, prisidėtų prie Lietuvai nustatytų taršos ir CO_2 mažinimo tikslų įgyvendinimo.
- 5) sustiprinti savivaldybių finansines galimybes sparčiau ir sklandžiau įgyvendinti programos uždavinius dėl darnaus judumo.

2. Projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

³ 1979 m. Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos 1999 m. Protokolas dėl rūgštėjimo, eutrofikacijos ir pažemio ozono mažinimo, su pakeitimais, atliktais 2012 m. Konvencijos vykdomosios institucijos sprendimais Nr. 2012/1 ir Nr. 2012/2

⁴ 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva

Projektus inicijavo Aplinkos ministerija ir Susisiekimo ministerija. Projektus parengė Aplinkos ministerija. Tiesioginis rengėjas – Europos Sąjungos investicijų ir ekonominių priemonių departamento (direktorius Inesis Kiškis tel. 8~618 12760, el. p. inesis.kiskis@am.lt) Ekonominių priemonių taikymo politikos skyriaus (vedėja Živilė Liberienė, tel. 8~677 55774, el. p. zivile.liberiene@am.lt) vyriausiasis specialistas Aidas Juozapaitis, tel. 8~696 94356, el. p. aidas.juozapaitis@am.lt.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami projektuose aptarti teisiniai santykiai

Mokesčio apskaičiavimas ir mokėjimas:

Dabar galiojančiu Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymu nustatyta, kad mokestis mokamas pirmą kartą registruojant TP ir keičiantis TP valdytojui. Mokestį moka tų TP valdytojai, kurių TP CO₂ išmetimai viršija 130 g/km. Mokesčio tarifai keičiasi kas 10 g/km išmetamo CO₂ g/km. Dyzelinu varomoms TP nustatyti mokesčio tarifai yra du kartus didesni už benzinu varomoms TP nustatytus mokesčio tarifus. Dujomis varomoms TP nustatyti mokesčio tarifai yra 0,9 karto mažesni už benzinu varomoms TP nustatytus mokesčio tarifus. Kai nėra duomenų apie TP išmetamą CO₂, mokestis apskaičiuojamas taikant formules, nurodytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente [\(ES\) 2018/858](#).

Mokesčio lengvatos:

Mokesčio nemoka: TP, kurių CO₂ išmetimai neviršija 130 g/km, valdytojai; istorinių TP valdytojai; TP, pritaikytų neįgaliųjų vežimėliui su nurodytu specialios paskirties kodu „SH“, valdytojai arba TP, su rankiniu valdymu ir nurodytu specialios paskirties kodu „SV“, valdytojai.

Mokesčio ir surenkamų lėšų dydžiai: Minimalus mokamas mokestis – 13,5 Eur; maksimalus mokamas mokestis – 540 Eur; per mėnesį vidutiniškai sumokama apie 2,5 mln. Eur į valstybės biudžetą.

Mokesčio įskaitymas: visos lėšos įskaitomos į valstybės biudžetą, dalį jų skiriant miškų sodinimo programai finansuoti.

Alternatyviųjų degalų įstatymo 30 straipsnyje šalia kitų šiame įstatyme nurodytų Darnaus judumo fondo įplaukų šaltinių numatytos ir motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio lėšos, kurios gali būti naudojamos Darnaus judumo programos priemonėms finansuoti.

Pagal galiojančią Alternatyviųjų degalų įstatymą, Darnaus judumo fondą administruoja Susisiekimo ministerija arba jos institucija, įgaliota Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Fondo lėšos laikomos atskiroje Susisiekimo ministerijos arba jos institucijos, įgaliotos Lietuvos Respublikos Vyriausybės, banko sąskaitoje ir įtraukiamos į apskaitą pagal atskirą priemonę.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Mokesčio apskaičiavimas ir mokėjimas:

Lietuvos Respublikos transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pakeitimo įstatymo projektu keičiamas TP apmokestinimo principas. Mokestį moka TP valdytojai tik pirmą kartą Lietuvoje registruodami TP ir kasmet už naudojimąsi TP. Mokestį moka tų TP valdytojai, kurių TP CO₂ išmetimai viršija 130 g/km. Mokesčio dydis apskaičiuojamas mokesčio tarifą dauginant iš TP išmetamo CO₂ g/km kiekio, taršos koeficiento ir mokesčio tarifo indeksavimo koeficiento.

Mokesčio tarifų dydis priklauso nuo išmetamo CO₂ kiekio:

Kai TP išmetamas CO₂ kiekis 131-160 CO₂ g/km, taikomas 1,10 Eur/g mokesčio tarifas registruojant TP pirmą kartą ir 0,28 Eur/g tarifas mokant už naudojimąsi TP.

Kai TP išmetamas CO₂ kiekis 161-200 CO₂ g/km, taikomas 1,50 Eur/g mokesčio tarifas registruojant TP pirmą kartą ir 0,38 Eur/g tarifas mokant už naudojimąsi TP.

Kai TP išmetamas CO₂ kiekis 201-250 CO₂ g/km, taikomas 2,20 Eur/g mokesčio tarifas registruojant TP pirmą kartą ir 0,55 Eur/g tarifas mokant už naudojimąsi TP.

Kai TP išmetamas CO₂ kiekis 251 ir daugiau CO₂ g/km, taikomas 3,00 Eur/g mokesčio tarifas registruojant TP pirmą kartą ir 0,75 Eur/g tarifas mokant už naudojimąsi TP.

Taršos koeficiento dydis priklauso nuo TP naudojamos kuro rūšies ir TP Euro standarto (jei TP neturi duomenų apie Euro standartą, vertinami TP pagaminimo metai):

Euro standartas	Koeficientas pagal Euro standartą ir degalų rūšį			Metų atitikmuo (imtina)
	Dyzelinas	Benzinas	Dujos	
6 ar naujesnis	1,7	0,9	0,8	Nuo 2015
5	2	1	0,9	2011-2014
3, 4	2,3	1,1	1	2001-2010
1, 2	2,5	1,4	1,3	2000 ir ankstesni metai

Koeficientų vertės ir jų taikymo slenksčiai pagal Euro standartus nustatyti atsižvelgiant į TP išmetamą teršalų kiekį realiomis važiavimo sąlygomis. TP tarša pagal naudojamą degalų rūšį ir išmetamųjų teršalų Euro standartą vertinta remiantis Europos monitoringo ir vertinimo programos (EMEP) ir Europos aplinkos agentūros oro teršalų apskaitos metodikoje (toliau – Teršalų apskaitos metodika) pateiktais TP NO_x ir kietųjų dalelių emisijos faktoriais.

Taršos koeficientų intervalai pagal išmetamųjų teršalų „Euro“ standartus grupuojami atsižvelgiant į didžiausią taršos sumažėjimo pažangą. Taršiausiai grupei priskiriami Euro 1, Euro 2 ir senesnės TP. Šios grupės atskyrimas nuo Euro 3 ir Euro 4 grupės pagrįstas itin reikšmingu taršos NO_x sumažėjimu benzinu varomų TP atveju (Euro 3 benzinu varomų TP NO_x emisijos faktorius 2,5 karto mažesnis nei Euro 2). Euro 5 standartą atitinkančių TP išskyrimas nuo Euro 3 ir Euro 4 grupės paremtas taršos kietosiomis dalelėmis sumažėjimo pažanga tarp Euro 4 ir Euro 5 dyzelinu varomų TP (emisijos faktoriaus vertė sumažėjo apie 15 kartų). Mažiausiai taršiai TP grupei priskiriamos Euro 6 standartą atitinkančios TP. Pažymėtina, kad ankstyvųjų Euro 6 TP taršos sumažėjimo pažanga santykinai nedidelė, tačiau 2017-2021 m. laikotarpiu palaipsniui įsigaliojusios griežtesnės išmetamųjų teršalų atitikties Euro standartams bandymų procedūros sąlygojo reikšmingą dyzelinu varomų TP taršos NO_x mažėjimą. Taip pat Euro 6 ir naujesnių TP atskyrimas aktualus dėl Europos Komisijos artimiausiu metu numatomų veiksmų griežtinti TP išmetamųjų teršalų standartus.

Dyzelinu varomos TP pasižymi mažesniu CO₂ išmetamu kiekiu lyginant su kitomis degalų rūšimis varomomis TP (lyginant TP, turinčias panašias variklio charakteristikas, – galią ir tūrį). Tačiau, atsižvelgus į dyzelinu varomų TP daug didesnę taršą NO_x ir kietosiomis dalelėmis ir siekiant apriboti naudotų dyzelinu varomų TP įvežimą iš šalių, kuriose šioms TP pradėti taikyti eismo ribojimai, dyzelinu varomoms TP nustatomi didesni taršos koeficientai. Tuo siekiama sudaryti nepalankias finansines sąlygas gyventojams, įsigyjantiems dyzelinu varomas TP, kurios daugiau teršia aplinką sveikatai pavojingais oro teršalais.

Taršos koeficiento proporcingas tarp skirtingų degalų rūšių nustatytas pagal teršalų emisijos faktorių reikšmių santykius. Taršiausios grupės dyzelinu varomos TP į aplinkos orą išmeta beveik 2 kartus daugiau NO_x ir apie 30 kartų daugiau kietųjų dalelių lyginant su benzinu varomomis TP (vertinant Teršalų apskaitos metodikoje pateiktų ir atitinkamai grupei priskirtų emisijos faktorių vidurkį). Siekiant užtikrinti šios taršiausios grupės dyzelinu varomų TP ekonominį nepatrauklumą ir riboti jų importą, dyzelinu varomoms TP nustatoma didžiausia koeficiento reikšmė – 2,5, kai benzininių TP – 1,4. Euro 3 ir Euro 4 grupėje dyzelinu varomų TP taršos atitrūkimas dar labiau padidėja sumažėjus benzinu varomų TP taršai azoto oksidais (dyzelinu varomi TP į aplinką išmeta apie 8 kartus daugiau NO_x ir apie 30 kartų daugiau kietųjų dalelių), todėl atitinkamai padidinamas koeficientų santykis, – dyzelinu varomoms TP – 2,3, kai benzinu varomos TP – 1,1. Euro 5 standartą atitinkančioms dyzelinu varomoms TP taikomas koeficientas reikšmingai sumažinamas iki 2 dėl kietųjų dalelių taršos sumažėjimo (pradėti diegti dyzelino kietųjų dalelių filtrai). Atsižvelgiant į minėtas 2017-2021 m. laikotarpiu palaipsniui įsigaliojusias griežtesnes išmetamųjų teršalų atitikties Euro standartams bandymų procedūras, Euro 6 ar naujesnėms dyzelinu varomoms TP nustatoma dar mažesnė koeficiento reikšmė, – 1,7. Benzinu varomų TP tarša pereinant prie Euro 5 ir Euro 6 mažėjo minimaliai, todėl šiai degalų rūšiai taikoma koeficiento reikšmė mažėjo nežymiai, – atitinkamai iki 0,9 ir 0,8.

Dujomis varomoms TP projekte nustatomi mažesni taršos koeficientai, nes dujomis varomų TP CO₂ išmetimai yra nedaug mažesni lyginant su benzinu varomomis TP. Hibridinės TP dažnu atveju neviršys projekte nustatytos 130 g/km CO₂ išmetimų ribos ir nebus apmokestinamos.

Kai nėra duomenų apie TP išmetamą CO₂, mokestis apskaičiuojamas taikant formules, nurodytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente [\(ES\) 2018/858](#) (Projekto 2 priedas).

Lietuvos Respublikos transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pakeitimo įstatymo projekto 2 priede pateikiamos formulės, kuriomis naudojasi norint nustatyti TP išmetamą CO₂ kiekį, kai nėra duomenų apie TP išmetamą CO₂ kiekį. Kai nėra duomenų apie TP svorį ir TP variklio galią, TP išmetamas CO₂ kiekis apskaičiuojamas remiantis lygiavertės TP, esančios Kelių transporto priemonių registre (toliau – KTPR), duomenimis apie TP svorį ir TP variklio galią. Kai KTPR nėra duomenų apie TP pavarų dėžės tipą, TP išmetamas CO₂ kiekis apskaičiuojamas pagal formules, patvirtintas projekto 2 priede, taikomas TP su mechanine pavarų dėže. Projekto 2 priedo turinys išlieka toks pat kaip ir dabar galiojančiame įstatyme.

Mokestis mokamas pirmą kartą Lietuvoje registruojant TP ir kiekvienais metais, pasibaigus kalendoriniams metams. Mokestis už naudojimąsi TP mokamas už faktinį naudojimosi TP laiką. Jei mokesčio mokėtojas savo TP naudojo tik 2 mėn., jis pasibaigus kalendoriniams metams mokės atitinkamai mažesnę mokesčio sumą.

Mokesčio lengvatos:

Nuo mokesčio atleidžiami:

- 1) tik elektra varomų TP valdytojai;
- 2) TP, kurių valdytojai naudoja privilegijomis ir imunitetais pagal Lietuvos Respublikos tarptautines sutartis ar kitus įstatymus, valdytojai.

Nuo mokesčio už naudojimąsi TP atleidžiami TP, kurios pritaikytos neįgaliųjų vežimėliui ir nurodytas specialios paskirties kodas „SH“ arba TP yra su rankiniu valdymu ir nurodytas specialios paskirties kodas „SV“, valdytojai. Lengvata taikoma tik vienai minėto valdytojo naudojamai TP.

Naudojimo mokesčio lengvatos taikomos:

1) TP valdytojams, kurie yra 65 metų amžius ar vyresni skaičiuojant jų amžių paskutinę mokestinio laikotarpio dieną, ir kurių TP buvo registruotos KTPR iki 2021 m. gruodžio 31 d. Lengvatos dydis - 50 procentų apskaičiuoto mokesčio dydžio. Lengvata taikoma tik vienai minėto valdytojo naudojamai TP. Lengvatos taikymo trukmė – 2026 m. gruodžio 31 d.;

2) TP valdytojams, kurie turi iki mokestinio laikotarpio paskutinės dienos galiojančią šeimos kortelę. Lengvatos dydis – 50 procentų apskaičiuoto mokesčio dydžio. Lengvata taikoma tik vienai minėto valdytojo naudojamai TP;

3) TP, kurios buvo registruotos KTPR iki 2020 m. liepos 1 d., valdytojams. Lengvatos dydis – 50 procentų apskaičiuoto mokesčio dydžio. Lengvata taikoma minėto valdytojo naudojamoms TP. Lengvatos taikymo trukmė – 2024 m. gruodžio 31 d.

Mokėtino mokesčio dydžiai ir surenkamų lėšų prognozė:

Minimalus mokesčio dydis pirmą kartą registruojant TP – 115 Eur; maksimalus mokesčio dydis pirmą kartą registruojant TP – 2258 Eur.

Minimalus mokesčio dydis už naudojimąsi TP – 29 Eur; maksimalus mokesčio dydis už naudojimąsi TP – 564 Eur.

Prognozuojama, kad pirmą kartą registruojant TP Lietuvoje per mėnesį vidutiniškai bus sumokama apie 2,5 mln. Eur į valstybės biudžetą, o mokant už naudojimąsi TP apie 143 mln. Eur.

Pakeistas mokestis labiau skatins gyventojus ir įmones įsigyti naujas ar naudotas į Lietuvą įvežamas mažiau taršias TP, nes mokesčio dydis priklausys nuo CO₂ išmetamo kiekio ir taršos koeficiento (TP kuro rūšies ir Euro standarto).

Sumokėto mokesčio lėšos įskaitomos į valstybės biudžetą ir naudojamos Darnaus judumo fondo priemonėms finansuoti kaip numatyta Alternatyviųjų degalų įstatymo 30 straipsnyje.

Alternatyviųjų degalų įstatymo 30 straipsnio pakeitimo įstatymo projekte numatoma, kad į Darnaus judumo fondą pervestos lėšos Motorinių transporto priemonių taršos mokesčio įstatymo nustatyta tvarka būtų skiriamos savivaldybių darnaus judumo priemonių, tokių kaip alternatyviaisiais degalais varomų TP naudojimo skatinimas, alternatyviųjų degalų ir transporto infrastruktūros kūrimas ir plėtra, vidaus degimo varikliais varomų TP ribojimo miestuose įrengimas, vidaus degimo varikliais varomoms TP perdarymas į alternatyviaisiais degalais varomas TP, aplinkos oro taršos mažinimo, visuomenės informavimo ir švietimo, įgyvendinimo finansavimui.

Darnaus judumo fondo lėšos, savivaldybių įgyvendinamoms priemonėms finansuoti, paskirstomos savivaldybėms proporcingai paskutinę mokestinio laikotarpio dieną savivaldybėse deklaravusių gyvenamąją vietą gyventojų skaičiui.

Alternatyviųjų degalų įstatymo projekte numatoma, kad Darnaus judumo fondą administruoja Susisiekimo ministerija arba Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliota institucija.

Priėmus projektus, palaipsniui pasikeistų Lietuvos TP parko struktūra, padidėtų mažataršių TP skaičius proporcingai sumažėjus taršių TP skaičiui, sumažėtų išmetamo ŠESD kiekis, pagerėtų miestų ir gyvenviečių oro kokybė ir gyventojų sveikata.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimtų projektų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai pateikiami atskiroje pažymoje.

6. Kokią įtaką priimti projektai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimti projektai kriminogeninei situacijai ir korupcijai poveikio neturės. Neigiamų pasekmių nenumatoma.

7. Kaip projektų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Projektas verslo sąlygoms ir jo plėtrai didelio poveikio neturės. Verslas turi galimybę rinktis, kokias TP naudoti. Naudotų TP prekiautojai bus suinteresuoti vežti į Lietuvą mažataršes TP.

8. Ar projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Projektų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Įgyvendinant projektus nereikės priimti, keisti ir pripažinti netekusiais galios kitų teisės aktų.

10. Ar projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Projektai parengti laikantis Valstybinės kalbos įstatymo, Teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų, o projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai vertintini Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka, ar atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas.

11. Ar projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Projektai neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis bei atitinka Europos Sąjungos dokumentus.

12. Jeigu projektams įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

Įgyvendinant projektus reikės priimti:

1) Motorinių transporto priemonių taršos mokesčio apskaičiavimo, sumokėjimo ir (ar) grąžinimo, leidimo dalyvauti viešajame eisme stabdymo tvarkos aprašą, kurį turi parengti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija kartu su Valstybine mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos;

2) Mokesčio mokėtojų konsultavimo motorinių transporto priemonių taršos mokesčio apskaičiavimo, sumokėjimo ir (ar) grąžinimo, leidimo dalyvauti viešajame eisme stabdymo klausimais ir informacijos apie mokestines prievoles mokesčio mokėtojams teikimo tvarkos aprašą, kurį turi parengti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija kartu su Valstybine mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos;

3) Keitimosi motorinių transporto priemonių taršos mokesčiui administruoti reikalinga informacija tvarkos aprašą, kurį turi parengti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro įgaliota institucija, suderinusi su Valstybine mokesčių inspekcija.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks projektams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Lietuvos Respublikos transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo pakeitimo įstatymo projektui įgyvendinti reikėtų 140 tūkst. Eur, o mokesčio administravimui kasmet po 80 tūkst. Eur valstybės biudžeto lėšų. Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 30 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto įgyvendinimui lėšų nereikės. Priėmus projektus, planuojamos įplaukos į valstybės biudžetą sudarytų apie 130 – 170 mln. Eur kasmet.

14. Projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados.

Projektų rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis

Aplinkosauginiai mokesčiai, finansinės priemonės, alternatyvieji degalai, darnus judumas, fondas.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.
