

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto

Viešosios teisės katedra

Tomo Kažio

V kurso, finansų ir mokesčių teisės

studijų šakos studento

Magistro darbas

Taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas

Taxation of Pollution From Mobile Pollution Sources

Vadovas: prof. dr. Bronius Sudavičius

Recenzentas: doc. dr. Martynas Endrijaitis

Vilnius,

2025

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame magistriniame darbe nagrinėjamas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas. Magistro baigiamajame darbe taip pat apžvelgiamas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas tarptautiniu lygmeniu, Europos Sąjungoje ir Lietuvoje, aptariamas principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas taršos iš mobilių taršos šaltinių kontekste. Baigiamajame darbe palyginamas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas skirtingose valstybėse. Taip pat analizuojamas Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos taršą įstatymo taikymas ir atsakomybė už jo pažeidimus, apžvelgiant taršos mokesčio apskaičiavimo tvarką, deklaravimą, apmokėjimą ir mokestinį laikotarpį bei analizuojant Lietuvos teismų praktiką.

Pagrindiniai žodžiai: aplinkosauga, tarša, mobilūs taršos šaltiniai, apmokestinimas, mokesčiai, teisinis reguliavimas.

This master thesis examines the taxation of pollution from mobile sources. The Master's thesis also provides an overview of the legal regulation of mobile source pollution taxation at international level, in the European Union and in Lithuania, as well as a discussion of the implementation of the "polluter pays" principle in the context of mobile source pollution. The thesis compares the taxation of pollution from mobile pollution sources in different countries. It also examines the application of the Law of the Republic of Lithuania on Environmental Pollution Tax and the liability for breaches thereof, looking at the procedure for calculating, declaring, paying and the tax period, and analyses Lithuanian case law.

Keywords: environment, pollution, mobile sources of pollution, taxation, taxes, regulation.

TURINYS

IŽANGA	4
1. PRINCIPO „TERŠĖJAS MOKA“ ĮGYVENDINIMAS TARŠOS IŠ MOBILIŲ ŠALTINIŲ KONTEKSTE.....	7
2. TARŠOS IŠ MOBILIŲ TARŠOS ŠALTINIŲ APMOKESTINIMO TEISINIS REGULIAVIMAS	12
2.1. Taršos iš mobilių šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas Europos Sąjungoje	13
2.2. Taršos iš mobilių šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas tarptautiniu lygmeniu	21
2.3. Taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas Lietuvoje ..	27
2.4. Taršos iš mobilių taršos šaltinių mažinimą skatinančios priemonės.....	32
3. TARŠOS IŠ MOBILIŲ TARŠOS ŠALTINIŲ APMOKESTINIMO PALYGINIMAS SKIRTINGOSE VALSTYBĖSE.....	39
4. LIETUVOS TEISMŲ PRAKTIKOS DĖL TARŠOS IŠ MOBILIŲ TARŠOS ŠALTINIŲ APMOKESTINIMO ANALIZĖ	52
IŠVADOS	60
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	62
SANTRAUKA.....	73
SUMMARY	74

IŽANGA

Nagrinėjamos temos aktualumas. Pasaulinė klimato kaita žmonijai sukėlė precedento neturinčių iššūkių, tokių kaip ekstremalios oro sąlygos, rūšių išnykimas ir maisto trūkumas. Oro tarša yra pripažinta didžiausia pasaulyje grėsme aplinkai ir žmonių sveikatai. Mobilių taršos šaltinių įtaka aplinkai yra sudėtingas ir daugialypis reiškinys, kadangi mobilūs taršos šaltiniai kenkia aplinkai, darydami įtaką visiems jos elementams: neigiamai veikia aplinką, naikina ekosistemas, trikdo fotosintezę, sukelia klimato kaitą, skurdina biologinę įvairovę ir dėl dirvožemio rūgštėjimo mažina derlių. Siekiant minimalizuoti šias neigiamas taršos pasekmes, vienas svarbiausių uždavinių nacionaliniu bei tarptautiniu lygmeniu – tai riboti bei mažinti veiklą, kurios metu susiduriama su kenksmingu aplinkos taršos poveikiu. Ne paslaptis, kad šiandieniniame pasaulyje aplinką ypatingai teršia transporto priemonės, kurios yra priskiriamos mobiliems taršos šaltiniams. Todėl viena iš priemonių šiam siekiant įgyvendinti taršos iš mobilių taršos šaltinių mažinimą – tai jų apmokestinimas, kuris yra teisiškai reguliuojamas visame pasaulyje.

Siekiant kovoti su tarša yra priimti tiek tarptautiniai, tiek Europos Sąjungos teisės aktai. Lietuva taip pat yra ratifikavusi tarptautinius teisės aktus, reglamentuojančius taršą bei jos apmokestinimą, šalis taip pat dalyvauja Europos Sąjungos programoje „Darni Europa – iki 2030 metų“, kurios vienas iš pagrindinių tikslų – sumažinti klimato kaitos poveikį. Atsižvelgiant į tai, Lietuvos Respublikos valstybinės mokesčių sistemos dalimi yra aplinkos apsaugos mokesčiai, kurių tikslas – ne tik stabilizuoti gamtos išteklių naudojimą ir užtikrinti aplinkos apsaugą, tačiau taip pat papildyti valstybės biudžetą. Taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas yra laikomas teisinio reguliavimo dalimi, kuri padeda įgyvendinti principą „teršėjas moka“. Šio principo įgyvendinimas – tai sankcija mokesčio mokėtojui, kuris išleisdamas į aplinką teršalus, yra įpareigotas sumokėti už padarytą žalą aplinkai. Visgi svarbu atkreipti dėmesį, kad mokesčiu už aplinkos teršimą nėra siekiama vien nubausti subjektą už jo vykdomą veiklą, šiuo mokesčiu siekiama skatinti teršėjus mažinti aplinkos taršą ir neviršyti taršos išmetimo į aplinką normatyvų.

Darbo tikslas – išnagrinėti taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą.

Darbo uždaviniai:

1. Aptarti principo „teršėjas moka“ įgyvendinimą taršos iš mobilių taršos šaltinių kontekste.
2. Atskleisti taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo teisinį reguliavimą.
3. Palyginti taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą skirtingose valstybėse.
4. Išanalizuoti Lietuvos teismų praktiką dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo.

Darbo objektas – taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas.

Tyrimo metodai:

1. Duomenų rinkimo ir sisteminimo metodas, nagrinėjant taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą.
2. Mokslinės literatūros analizės metodas naudojamas atskleisti jau esamas teorines ir praktines skirtingų autorių žinias nagrinėjama tema.
3. Aprašomosios analizės metodas skirtas aprašyti skirtingų autorių atliktus tyrimus.
4. Loginiu metodu nuosekliai aptariamas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo turinys ir pateikiamos išvados.
5. Lyginamasis metodas yra naudojamas lyginant mobilių taršos šaltinių išmetamą taršą kalendoriniais metais bei lyginant mobilių taršos šaltinių apmokestinimo tarifų kaitą nuo įstatymo pradžios iki šių dienų.
6. Apibendrinimo metodas, kuriuo siekiama apibendrinti tai, kas išdėstyta atskiruose skyriuose ir poskyriuose.

Darbo originalumas. Nagrinėjant viešai publikuotus mokslinius teisinius straipsnius, magistro darbus bei disertacijas pastebėta, jog atskirai taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas nebuvo plačiai nagrinėtas. Moksliniuose straipsniuose ar vadovėliuose pagrindinis dėmesys yra skiriamas bendrai aptarti taršos klausimus aplinkosaugos kontekste. Šiuo magistro darbu autorius siekia ne tik aptarti taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą ir jo reglamentavimą Lietuvoje, tačiau taipogi nagrinėja taršos iš mobilių taršos šaltinių teisinį reguliavimą tarptautiniu ir Europos Sąjungos lygmenimis bei analizuoja atsakomybės už taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo pažeidimus Lietuvos teismų praktikoje.

Svarbiausi šaltiniai. Magistriniame darbe remiamasi įvairiais šaltiniais: naudojama speciali teisinė literatūra, remiamasi Lietuvos bei užsienio teisės mokslininkų darbais. Naudojama ir apžvelgiama teismų jurisprudencija. Taip pat remiamasi tarptautiniais, Europos Sąjungos ir Lietuvos norminiais aktais reglamentuojančiais taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą: Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos taršą įsakymu, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro įsakymu „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą apskaičiavimo už 2021 ir vėlesnius metus tvarkos aprašų patvirtinimo“, ES Direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti), Jungtinių Tautų Kioto protokolu bei įvairiais poįstatyminiais teisės aktais. Darbo autorius šiame moksliniame darbe taip pat remiasi A. Medelienės ir I. Žvaigždienės (2012), A. Miceikienės ir V. Čiulevičienės (2014), G.

Saveikytės, A. Butvilaitės ir kt. (2015), B. Sudavičiaus (2023) ir kitų Lietuvos bei užsienio autorių darbais.

1. PRINCIPO „TERŠĖJAS MOKA“ ĮGYVENDINIMAS TARŠOS IŠ MOBILIŲ ŠALTINIŲ KONTEKSTE

Atsižvelgiant į aplinkosaugos svarbą bei magistrinio darbo temą, pirmiausiai, svarbu išnagrinėti vieną iš esminių aplinkos apsaugos principų – „teršėjas moka“. Principas „teršėjas moka“ yra vienas iš pagrindinių Europos Sąjungos aplinkos teisės principų, darantis didelę įtaką formuojant aplinkos apsaugos politiką. Šį principą bendrąja prasme galima apibūdinti kaip asmens finansinę atsakomybę už žalą padarytą aplinkai ar už realios žalos atsiradimą, dėl kurios kyla grėsmė aplinkai.

Atsižvelgiant į šio principo „teršėjas moka“ reikšmę aplinkai, 2004 m. balandžio 21 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/35/EB „dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti)“, kurios pagrindinis tikslas „sukurti atsakomybės už aplinkos apsaugą sistemą pagal „teršėjas moka“ principą, siekiant išvengti žalos aplinkai ir ištaisyti (atlyginti) ją“¹. Anot autorės I. Žvaigždinienės, šia Direktyva siekiama užtikrinti principo „teršėjas moka“ tinkamą įtvirtinimą ir įgyvendinimą nacionaliniuose teisės aktuose². Direktyvos įvadinės dalies 18 punkte yra pateikiamas principo „teršėjas moka“ apibrėžimas, kuriame nurodoma, kad „subjektas padarantis žalą aplinkai arba sukeliantis neišvengiamą (realią) tokios žalos grėsmę, iš esmės turėtų atlyginti būtinų žalos prevencijos arba ištaisymo (atlyginimo) priemonių išlaidas“³. Iš pateikto apibrėžimo akivaizdu, kad teršėjas yra įpareigojamas ne tik atlyginti nuostolius dėl kilusios žalos, tačiau taip pat jam kyla pareiga padengti šias išlaidas:

- 1) už sukeltos žalos aplinkai ištaisymo priemonės;
- 2) už realios grėsmės prevencijos priemonės;
- 3) už kompetentingos institucijos patirtas išlaidas;
- 4) už žalos aplinkai įvertinimo išlaidas.
- 5) neišvengiamos žalos susidarymo grėsmės įvertinimo išlaidas.

Pažymėtina, kad Direktyvos 2 straipsnio 1 dalyje yra įtvirtinta žalos aplinkai samprata, apimanti tris objektus:

¹ Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. balandžio 30 d. direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti). OJ L 143/56.

² ŽVAIGŽDINIENĖ, Indrė. (2005). Europos tarybos ir Europos parlamento direktyva dėl aplinkosauginės atsakomybės, atsižvelgiant į prevenciją ir žalos aplinkai atlyginimą, bei šios direktyvos įtaka Lietuvos ekologinei teisei. *Teisė*, 56, p. 96.

³ Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. balandžio 30 d. direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti). OJ L 143/56.

1) žalą saugomoms rūšims ir natūralioms buveinėms, kuomet joms daromas reikšmingas neigiamas poveikis (išskyrus atvejus, kai neigiamas poveikis daromas turint kompetentingų institucijų leidimą);

2) reikšmingas neigiamas poveikis vandeniui ir jo ištekliais (jo cheminei, ekologinei, kiekybinei būklei);

3) žala žemei, ją užteršiant, dėl ko kyla didelis pavojus žmonių sveikatai⁴.

Tuo tarpu Direktyvos 2 straipsnio 2 dalyje pati žala yra apibrėžiama kaip „tiesioginis arba netiesioginis gamtos išteklių išmatuojamas neigiamas pasikeitimas arba gamtos išteklių susijusios savybės, funkcijos išmatuojamas pablogėjimas“⁵.

Atnaujintoje ES tvaraus vystymosi strategijoje principas „teršėjas moka“ taip pat yra paminėtas. Šioje strategijoje principas „teršėjas moka“ pateikiamas kaip imperatyvas, kuriuo siekiama „užtikrinti, kad kainos atspindėtų realias sąnaudas, kurias visuomenė patiria dėl vartojimo ir gamybos veiklos, ir kad teršėjai sumokėtų už žmonių sveikatai ir aplinkai jų daromą žalą“⁶. Iš tokio apibūdinimo suprantama, jog teršėjai privalo atlyginti žalą, kylančią dėl jų veiklos, ne tik aplinkai, bet žmonėms, kurie patyrė neigiamų pasekmių savo sveikatai.

Dar vienas svarbus teisės aktas, kurį taip pat svarbu paminėti – tai Rio deklaracija, kuri reglamentuoja tarptautinės aplinkos teisės principus. Pažymėtina, kad Rio deklaracijos 16 straipsnyje nurodyta, kad „šalies valdžia turi skatinti tarptautinių aplinkosaugos mokesčių ir ekonomikos metodų panaudojimą bei požiūrį, kad teršėjas privalėtų sumokėti už taršą, gerbtų visuomenės interesus ir netrikdytų tarptautinės prekybos ir investicijų“⁷. Šioje deklaracijoje „teršėjas moka“ labiau apibūdinamas ne kaip principas, o kaip taisyklė. Deklaracijoje valstybės yra raginamos užtikrinti, kad kiekvienu atveju užteršus aplinką atsakingas asmuo padengtų išlaidas, susidariusias dėl taršos.

Europos Tarybos rekomendacijose „dėl išlaidų paskirstymo ir valdžios institucijų veiksmų aplinkos klausimais“ yra įtvirtinta, kad ES valstybės narės savo nacionaliniuose aplinkos apsaugos teisės aktuose turi taikyti principą „teršėjas moka“, pagal kurį už taršą atsakingi fiziniai ir juridiniai asmenys būtų atsakingi už priemonių reikalingų pašalinti taršą

⁴ Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. balandžio 30 d. direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti). OJ L 143/56.

⁵ *Ibid.*

⁶ Europos Sąjungos Taryba (2006-06-26). *Atnaujinta ES tvaraus vystymosi strategija* [interaktyvus]. https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/ES_ir_tarptautinis_bendradarbiavimas/Darnaus%20vystymosi%20tikslai/Kiti%20tarptautiniai%20susitarimai/ES%20Darnaus%20vystymosi%20strategija.pdf.

⁷ General Assembly 12 August 1992. Rio Declaration on Environment and development. A/CONF.151/26 (Vol.1).

ar ją sumažinti išlaidas⁸. Siekiant išnagrinėti principo „teršėjas moka“ įgyvendinimą Lietuvos teisės aktuose, svarbu paminėti Nacionalinę darnaus vystymosi strategiją, kuria siekiama išsikeltų tikslų, atskleidžiančių principo „teršėjas moka“ pagrindinius aspektus ir jo bruožus. 2015 m. patvirtinta Nacionalinė aplinkos apsaugos strategija numato ilgalaikius tikslus iki 2030 m. ir Lietuvos aplinkos viziją iki 2050 m.⁹

Kalbant apie Lietuvos nacionalinę darnaus vystymosi strategiją, svarbu paminėti, kad darnus vystymasis remiasi trimis pagrindiniais elementais: aplinkos apsauga, ekonomika ir socialine gerove. Lietuvos Respublikos Vyriausybė, vadovaudamasi 2002 m. priimta Johannesburgo deklaracija ir darnaus vystymosi įgyvendinimo planu bei Europos Tarybos rekomendacijomis, 2003 m. patvirtino nacionalinę darnaus vystymosi strategiją, o 2009 m., siekiant suderinti su ES darnaus vystymosi strategija, nacionalinė darnaus vystymosi strategija buvo atnaujinta. Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos prioritetai ir principai išdėstyti, atsižvelgiant į Lietuvos nacionalinius interesus bei savitumą, taip pat šia strategija siekiama suderinti aplinkosaugos, ekonominio ir socialinio vystymosi interesus, užtikrinti švarią ir sveiką aplinką, efektyvų gamtos išteklių naudojimą, visuotinę ekonominę visuomenės gerovę, stiprias socialines garantijas¹⁰. Nacionalinė darnaus vystymosi strategija išsiskiria pagrindiniais principais, tarp kurių yra principas „teršėjas moka“ (įtvirtintas 19.10. dalyje). Principu „teršėjas moka“ siekiama užtikrinti, kad kainos atspindėtų realias sąnaudas, kurias visuomenė patiria dėl vartojimo ir gamybos veiklos, ir kad teršėjai sumokėtų už žmonių sveikatai bei aplinkai daromą žalą. Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijos 108 dalyje yra nurodoma valstybės misija mokesčių politikoje, kuria siekiama mažinti aplinkos taršą, neefektyvų išteklių naudojimą bei pabrėžiamas principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas¹¹.

Nagrinėjant principą „teršėjas moka“ taip pat svarbu paminėti Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymą (toliau – Aplinkos apsaugos įstatymas), kuriuo įgyvendinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti)¹². Šis įstatymas reguliuoja visuomeninius santykius aplinkos apsaugos srityje, taip pat nustato asmenų teises, pareigas

⁸ Council Recommendation. (1975). Regarding cost allocation and action by public authorities on environmental matters. 75/436/ Euratom, ECSC, EEC.

⁹ Lietuvos Respublikos Seimo 2015 balandžio 16 d. nutarimas Nr. XII-1626 „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“. TAR, 2015, 6178.

¹⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1160 „Dėl Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, 89-4029.

¹¹ *Ibid.*

¹² MEŠKYS, Linas. (2006). Europos Sąjungos aplinkosaugos principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas Lietuvos Respublikos teisės sistemoje. *Jurisprudencija*, 3(81), p. 57.

bei atsakomybę. Pažymėtina, kad Aplinkos apsaugos įstatymo 14 straipsnio 3 dalies 3, 4 ir 6 punktuose įtvirtintas įpareigojimas gamtos išteklių naudotojams, nurodantis įgyvendinti priemones, naikinančias arba mažinančias neigiamą poveikį aplinkai (prevenciniai veiksmai)¹³. Paaiškęjus, kad aplinkai gresia pavojus, imtis priemonių, kad būtų jo išvengta, o atsiradus žalingiems padariniams, neatidėliodami juos pašalinti (prevenciniai veiksmai ir žalos atitaisymas), neteisėta veika padarę žalos aplinkai padarytąją žalą atlyginti. Aplinkos apsaugos įstatymo 28 straipsnyje pateikiamos aplinkos apsaugos ekonominės priemonės – mokesčiai už gamtos išteklių naudojimą, aplinkos teršimą, taip pat kreditavimo reguliavimas ir valstybės subsidijos¹⁴. Šio įstatymo 32 straipsnyje numatytas įpareigojimas atlyginti žalą, padarytą aplinkai, kai ją padarę asmenys privalo atkurti aplinkos būklę iki pirminės būklės ir privalo padengti visus su tuo susijusius nuostolius, o žalos aplinkai sąvoka pateikiama 1 straipsnio 21 punkte, kurioje ji apibūdinama kaip „tiesiogiai ar netiesiogiai atsiradęs neigiamas aplinkos ar jos elementų <...> pokytis arba jų funkcijų, turimų savybių pablogėjimas“¹⁵. Kaip matoma, Aplinkos apsaugos įstatyme nėra tiesiogiai įtvirtinto principo „teršėjas moka“, tačiau iš aptartų įstatymo nuostatų akivaizdu, kad įstatymas numato teršėjo apmokestinimą.

Dar vienas svarbus nacionalinis teisės aktas, kuriuo įgyvendinamas principas „teršėjas moka“ – tai Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas (toliau – Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas)¹⁶. Šiuo įstatymu nustatomas mokesčio už aplinkos teršimą kontrolė ir tvarka, o įstatymo paskirtis – ekonominėmis priemonėmis skatinti teršėjus mažinti aplinkos teršimą, vykdyti atliekų prevenciją ir tvarkymą, neviršyti nustatytų teršalų išmetimo į aplinką normatyvų, iš mokesčio kaupiti lėšas aplinkosaugos priemonėms įgyvendinti¹⁷. Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 5 straipsnio 2 dalyje yra įtvirtinta, kad „mokestį už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių moka aplinką teršiantys fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai, kurie komercinei veiklai naudoja mobiliuosius taršos šaltinius, siekdami gauti ir (ar) uždirbti pajamų ar kitos ekonominės naudos“¹⁸. Visgi šio įstatymo 6 straipsnio 2 dalyje yra numatyti atvejai, kada asmenys yra atleidžiami nuo taršos mokesčio¹⁹.

¹³ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas. 1992 m. sausio 23 d. Nr. I-2223. *Valstybės žinios*, 1992, 20-0.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

Apibendrinant galima teigti, jog principo „teršėjas moka“ tikslas – sukurti ir palaikyti sistemą, kuri įpareigoja teršėjus prisiimti finansinę atsakomybę už savo tiesioginius ar netiesioginius veiksmus, dėl kurių atsirado žala aplinkai arba imtis prevencinių veiksmų, kai veikla kelia realų pavojų tokiai žalai atsirasti. Lietuvos Respublikos teisės aktuose principas „teršėjas moka“ apibūdinamas, kaip fizinio ir juridinio asmens, taip pat atliekų turėtojo ir darytojo pareiga atlyginti, apmokėti jų veiklos padarytą žalą bei nuostolius, taip pat prevencijos ir atitaisymo išlaidas ir jei įmanoma atkurti padarytą žalą. Atsižvelgiant į kiekvieno nagrinėto įstatymo paskirtį bei tikslus, galima sakyti, kad Lietuvoje svarbiausi teisės aktai, reglamentuojantys principo „teršėjas moka“ įgyvendinimą yra Aplinkos apsaugos įstatymas ir Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. Pirmasis teisės aktas, darbo autoriaus nuomone, yra svarbus dėl to, kad numato pamatines principo „teršėjas moka“ nuostatas, o antrasis teisės aktas nustato mokesčio už aplinkos teršimą kontrolę ir tvarką.

2. TARŠOS IŠ MOBILIŲ TARŠOS ŠALTINIŲ APMOKESTINIMO TEISINIS REGULIAVIMAS

Prieš nagrinėjant taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo teisinį reguliavimą, svarbu trumpai aptarti pagrindinius taršos šaltinius bei jų neigiamą poveikį. Pažymėtina, kad taršos šaltiniai skirstomi į dvi kategorijas, t. y. stacionarius taršos šaltinius ir mobilius taršos šaltinius. Stacionarūs taršos šaltiniai yra įvairūs pramonės, energetikos, žemės ūkio, buitiniai ir kiti objektai, kurių veikla vietos atžvilgiu yra fiksuota²⁰. Mobilūs taršos šaltiniai yra transporto priemonės – automobiliai, traukiniai, lėktuvai, laivai ir pan. Mobilūs taršos šaltiniai daugiausia teršia orą ir jų emisija paprastai sudaro daugiau nei pusę visos antropogeninės emisijos į orą²¹. Atsižvelgiant į tai, kad magistro baigiamasis darbas yra orientuotas į mobilius taršos šaltinius, darbo autoriaus stacionarių taršos šaltinių išsamiau nenagrinės.

Anot Z. Venckaus, mobilių taršos šaltinių sukeliama tarša pavojinga tuo, kad susidarančių teršalų beveik neįmanoma sulaikyti ir jie patenka į aplinkos orą²². Lietuvoje, kaip ir daugelyje pasaulio valstybių, transportas yra vienas iš pagrindinių aplinkos oro taršos šaltinių, išmetantis į aplinką didžiąją dalį anglies monoksido, azoto oksidų ir lakių organinių junginių²³. Remiantis oficialiais duomenimis, 2022 m. daugiau nei 50 proc. privalomajai techninei apžiūrai pateiktų transporto priemonių dėl techninės būklės trūkumų iš pirmo karto nepraėjo techninės apžiūros, o iki 10 proc. lengvųjų keleivinių ir lengvųjų krovininių transporto priemonių techninės apžiūros iš pirmo karto nepraėjo dėl aplinkosauginių trūkumų: per didelis dūmingumas, anglies monoksido kiekis, aptiktas eksploatacinių skysčių nuotėkis ir pan. Minėtieji 10 proc. lengvųjų keleivinių ir lengvųjų krovininių transporto priemonių sudaro 78 tūkst. transporto priemonių, kurios tam tikrą laiką iki techninės apžiūros buvo eksploatuojamos ir dalyvavo viešajame eisme²⁴. Tokių automobilių eksploatavimas ne tik blogina aplinkos oro kokybę, neigiamai veikia sveikatą, kelia grėsmę eismo saugumui, tačiau taip pat kelia vis labiau aplinka besirūpinančios visuomenės nepasitenkinimą.

²⁰ JUKNYS, Romualdas. (2005). *Aplinkotyra*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, p. 147.

²¹ *Ibid.*

²² VENCKUS, Zenonas. (2012). *Aplinkos politika*. Šiauliai: Šiaulių universitetas, p. 120.

²³ DENAFAS, Gintaras. (2000). *Atmosferos apsauga. I dalis: Aplinkos oro tarša ir kontrolė*. Kaunas: Technologija, p. 51.

²⁴ Aplinkos apsaugos departamentas prie aplinkos ministerijos (2023-12-22). *Taršių automobilių kontrolė nuo 2024 m. – ką svarbu žinoti* [interaktyvus]. <https://aad.lrv.lt/lt/naujienos/tarsiu-automobiliu-kontrolė-nuo-2024-m-ka-svarbu-zinoti/>.

2.1. Taršos iš mobilių šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas Europos Sąjungoje

Europoje oro kokybės valdymo sistemų diegimo lyderė buvo Jungtinė Karalystė, kuri 1906 m. priėmė Šarminių gamyklų taisyklių įstatymą. Po kelerių metų oro apsauga pradėta laikyti ne tik vietine, regionine ar nacionaline, bet ir viršnacionaline (ES sukūrimas) problema²⁵.

Pastaruosius 30 metų oro kokybės valdymas reglamentuojamas ES teisės aktais, kurie apima apie 300 teisinių priemonių, pavyzdžiui, direktyvų, įsakymų, sprendimų ir rekomendacijų. Seniausias Europos Sąjungoje parengtas oro apsaugos srities teisės aktas yra Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencija²⁶. Ji buvo pasirašyta 1979 m. Ženevoje. Minėtoji konvencija ir vėlesni jos protokolai susiję su šių teršalų grupių: sieros junginių (SO_2), azoto oksidų (NO_x), amoniako (NH_3), lakiųjų organinių junginių (LOJ), sunkiųjų metalų (Cd, Pb, Hg), patvariųjų organinių teršalų (toliau – POT) ir kietųjų dalelių (PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$) išmetimo ribojimu. Joje daugiausia dėmesio skirta teršalams, kurie sukelia rūgštėjimą, eutrofikaciją ir pažemio ozono atsiradimą²⁷. Direktyva dėl SO_2 kiekio ir ore suspenduotų dalelių skaičiaus ribojimo įsigaliojo 1980 m.²⁸. Vėlesniais metais buvo išleistos direktyvos, nustatančios leistiną švino²⁹ ir azoto dioksido³⁰ kiekį ore. Taip pat buvo priimti reglamentai dėl pramoninių teršalų išmetimo į atmosferą³¹. Įgyvendinus šiose direktyvose pateiktas rekomendacijas, sumažėjo į orą išmetamų SO_2 ir NO_x teršalų kiekis. Tačiau, siekiant efektyvesnio poveikio, buvo nuspręsta nustatyti griežtesnius reikalavimus. 1996 m. ES priėmė Direktyvą dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo³². Joje nustatyti nauji reikalavimai dėl oro kokybės ir veiksmų, kurių imtasi siekiant užkirsti kelią žalingam poveikiui žmonių sveikatai ir aplinkai arba jį apriboti. Joje taip pat pateiktos rekomendacijos dėl oro kokybės vertinimo metodų ir kriterijų, bendrų visoms valstybėms narėms. Tačiau šioje direktyvoje nebuvo nustatyti leistini tam tikrų cheminių junginių

²⁵ KUKLINSKA, Karolina, WOLSKA, Lidia ir NAMIESNIK, Jacek. (2015). Air quality policy in the U.S. and the EU – a review. *Atmospheric Pollution Research*, 6, p. 131.

²⁶ Convection on long-range transboundary air pollution, United Nations. (1979) [online]. <https://unece.org/sites/default/files/2021-05/1979%20CLRTAP.e.pdf>.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Europos Bendrijos Tarybos 1980 m. liepos 15 d. direktyva 80/779/EEB dėl oro kokybės ribinių verčių ir orientacinių verčių sieros dioksidui ir suspenduotosioms dalelėms. L 229/30.

²⁹ Europos Bendrijos Tarybos 1982 m. gruodžio 3 d. direktyva 82/884/EEB dėl ore esamo švino ribinės vertės. L 378/15.

³⁰ Europos Bendrijos Tarybos 1985 m. kovo 7 d. direktyva 85/203/EEB dėl azoto dioksidui nustatytų oro kokybės normų. L 87/1.

³¹ Europos Bendrijos Tarybos 1984 m. birželio 28 d. direktyva 84/360/EEB dėl kovos su pramonės įmonių keliama oro tarša. L 188/20; Europos Bendrijos Tarybos 1988 m. lapkričio 24 d. direktyva 88/609/EEB dėl tam tikrų teršalų, išmetamų į orą iš didelių kurą deginančių įrenginių, kiekio apribojimo. OL L 336.

³² Europos bendrijos Tarybos 1996 m. rugsėjo 27 d. direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo. L 296/55.

kiekiai. Atsižvelgdama į tai, po kelerių metų ES priėmė 4 direktyvas, kuriose nustatyti griežtesni reikalavimai konkretiems junginiams. Pirmoji direktyva dėl leistinų SO₂, NO₂, NO, dulkių ir švino kiekių buvo priimta 1999 m.³³ Antroji direktyva, priimta 2000 m., nustatė leistinus CO ir benzeno kiekius³⁴. Trečioji direktyva susijusi su ozonu aplinkos ore³⁵, o ketvirtoji direktyva nustatė leistinus arseno, kadmio, nikelio ir policiklinių aromatinių angliavandenilių kiekius aplinkos ore³⁶. Šiose direktyvose nustatyti leistini lygiai arba lygiai, kurie turi būti pasiekti iki nustatyto termino. Pirmąja dukterine direktyva siekta apsaugoti žmonių sveikatą, augalus ir ekosistemas³⁷; antroji ir ketvirtoji direktyvos buvo taikomos tik žmonių sveikatos apsaugai³⁸, o trečioji – ilgalaikiai žmonių sveikatos ir augalų apsaugai³⁹. Atkreiptinas dėmesys, kad pirmoji, antroji ir trečioji minėtosios direktyvos šiuo metu nebegalioja – jos buvo apjungtos bei jų nuostatos su pakeitimais perkeltos į šiuo metu galiojančią direktyvą dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje⁴⁰.

ES taip pat nustatė stacionarių ir mobilių šaltinių (motorinių transporto priemonių) išmetamų teršalų normas. Pirmosios nurodytos 2001 m. priimtoje Direktyvoje 2001/80/EB (Direktyva 2001/80/EB, 2001). Joje labai tiksliai nustatyti leistini teršalų, išmetamų iš didelių anglimi kūrenamų elektrinių, kiekiai. Siekiama palaipsniui mažinti metinį SO₂ ir NO_x kiekį, išmetamą iš esamų įrenginių, taip pat nustatyti leistiną SO₂, NO_x ir dulkių kiekį esamose ir naujose deginimo įmonėse. Variklinių transporto priemonių atveju išmetamų teršalų kiekis iš pradžių buvo reglamentuojamas direktyvomis 70/220/EEB (lengvieji automobiliai)⁴¹ ir 88/77/EEB (sunkvežimiai)⁴². Tobulėjant technologijoms šios direktyvos

³³ Europos Bendrijos Tarybos 1999 m. balandžio 22 d. direktyva 1999/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore. L 163/41.

³⁴ Europos Parlamento ir Tarybos 2000 m. lapkričio 16 d. direktyva 2000/69/EB dėl benzeno ir anglies monoksido aplinkos ore ribinių verčių. L 313/12.

³⁵ Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. vasario 12 d. direktyva 2002/3/EB dėl ozono aplinkos ore. L 67/14.

³⁶ Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. gruodžio 15 d. direktyva 2004/107/EB dėl arseno, kadmio, gyvsidabrio, nikelio ir policiklinių aromatinių angliavandenių aplinkos ore. L 23/3.

³⁷ Europos Bendrijos Tarybos 1999 m. balandžio 22 d. direktyva 1999/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore. L 163/41.

³⁸ Europos Parlamento ir Tarybos 2000 m. lapkričio 16 d. direktyva 2000/69/EB dėl benzeno ir anglies monoksido aplinkos ore ribinių verčių. L 313/12; Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. gruodžio 15 d. direktyva 2004/107/EB dėl arseno, kadmio, gyvsidabrio, nikelio ir policiklinių aromatinių angliavandenių aplinkos ore. L 23/3.

³⁹ Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. vasario 12 d. direktyva 2002/3/EB dėl ozono aplinkos ore. L 67/14.

⁴⁰ Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. gegužės 21 d. direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje. L 152/1.

⁴¹ Europos Bendrijos Tarybos 1970 m. kovo 20 d. direktyva 70/220/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis oro apsaugai nuo motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, suderinimo. OL L 76.

⁴² Europos Bendrijos Tarybos 1987 m. gruodžio 3 d. direktyva 88/77/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis dėl transporto priemonių dyzelinių variklių skleidžiamų dujinių teršalų, suderinimo. L 36/33.

buvo keičiamos. 2 lentelėje pateikiama informacija apie automobilių išmetamų teršalų standartus ir jų pakeitimus⁴³.

2 lentelė. ES automobilių išmetamųjų teršalų standartai (CO, NO_x, HC, PM)

Išmetamųjų teršalų standartas / direktyvos, reglamentai	CO (mg/km)		NO _x (mg/km)		HC (mg/km)		PM (mg/km)	
	Benzinas	Dyzelis	Benzinas	Dyzelis	Benzinas	Dyzelis	Benzinas	Dyzelis
Euro 1/91/441/EWG93/59/EWG	2 720-3 160	2 720-3 160						140-180
Euro 2/94/12/WE ir 96/69/WE	2 200	1 000						80-100
Euro 3/98/69/WE	2 300	640	150	500	200			50
Euro 4/98/69/WE ir 2002/80/WE	1 000	500	80	250	100			25
Euro 5/WE Nr. 715/2007	1 000	500	60	180	100		5	5
Euro 6/WE Nr. 715/2007	1 000	500	60	80	100		5	5

Šaltinis: Sudaryta autoriaus, remiantis: KUKLINSKA, Karolina, WOLSKA, Lidia ir NAMIESNIK, Jacek. (2015). Air quality policy in the U.S. and the EU – a review. *Atmospheric Pollution Research*, 6, p. 134.

Nepaisant priemonių, kurių buvo imtasi, ir dėl to gerokai pagerėjusios oro kokybės, neigiamas oro taršos poveikis nesumažėjo. Vykdamas šeštąją Europos bendrijos aplinkosaugos veiksmų programą buvo parengta strategija, kaip pasiekti tokį oro kokybės lygį, kuris nebekeltų neigiamo poveikio ar grėsmės žmonių sveikatai ir gamtinei aplinkai. Taip buvo parengta programa „Švarus oras Europai“ (toliau – CAFE), kurią 2001 m. įgyvendino Europos Komisija. Užduotis buvo ištirti, ar dabartinių taisyklių pakanka, kad iki 2020 m. būtų pasiekti šeši Aplinkosaugos veiksmų programos tikslai⁴⁴. Buvo prognozuojama, kad, nepaisant šių pastangų, neigiamas poveikis ir toliau bus jaučiamas. 2005 m. Europos Komisija pristatė teminę oro taršos strategiją; joje buvo rekomenduojama atnaujinti galiojančias taisykles ir sutelkti dėmesį į svarbiausius teršalus. Abu dokumentai tapo naujos direktyvos pagrindu.

Kaip jau anksčiau minėta, 2008 m. buvo parengta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje⁴⁵. Šiuo metu tai yra pagrindinis teisinis dokumentas, reglamentuojantis oro kokybės valdymą. Šiai direktyvai įsigaliojus 2010 m. birželio 11 d., ji pakeitė direktyvas 96/62/EB, 1999/30/EB, 2000/69/EB, 2002/3/EB ir Tarybos sprendimą 97/101/EB. Šia naująja direktyva reikalaujama, kad ES valstybės narės užtikrintų, jog joje nustatyti leistini medžiagų kiekiai nebūtų viršijami⁴⁶.

⁴³ LANDGREBE, RUTA. (2008). *Convergence with EU Air Protection Policies – Short Guide for ENP Partners and Russia*. [online]. European Communities. https://www.ecologic.eu/sites/default/files/publication/2024/air_en.pdf.

⁴⁴ TUINSTRA, Willemijn. (2007). Preparing for the European Thematic Strategy on air pollution: At the interface between science and policy. *Environmental Science & Policy*, 10, p. 436.

⁴⁵ Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. gegužės 21 d. direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje. L 152/1.

⁴⁶ *Ibid.*

Todėl ES valstybės narės įpareigosios parengti ir įgyvendinti planus ir programas neatitikimams pašalinti. Direktyvoje nustatyti leistini lygiai yra mažiausios vertės, kurias ES valstybės turi siekti pasiekti. Tai reiškia, kad valstybės narės savo teritorijose gali nustatyti griežtesnius standartus, jei to pageidauja. Valstybėms, kurios, nors ir ėmėsi visų reikiamų priemonių išmetamiems teršalams sumažinti, vis tiek viršija leistinas normas, direktyva leidžia nukelti nustatytų normų pasiekimo terminą, tačiau su sąlyga, kad bus įvykdyti tam tikri kriterijai. Vis dėlto apie visus pakeitimus turi būti pranešta Komisijai. Skubiausias direktyvos prioritetas - nustatyti naują požiūrį į suspenduotų dalelių stebėseną. Reikia ne tik nustatyti mažesnio nei 10 µm skersmens kietųjų dalelių (KD₁₀) kiekį, bet ir nustatyti didžiausią leistiną mažesnių nei 25 µm skersmens „smulkių“ dalelių (KD_{2,5}) kiekį aplinkos ore. Taip yra todėl, kad pastarosios dalelės gali rimtai paveikti žmonių sveikatą. Per 2010-2020 m. dešimtmetį valstybės narės turėjo apriboti KD_{2,5} dalelių poveikį žmonėms. Be to, direktyvoje numatoma sukurti labiau išsiskojusią konkrečių teršalų stebėsenos sistemą: tai padės geriau nustatyti teršalus ir lengviau įgyvendinti veiksmingesnę oro kokybės gerinimo politiką⁴⁷. CAFE programa naudinga įgyvendinant direktyvą ir atliekant KD_{2,5} dalelių tyrimus⁴⁸.

1990 m. ES reglamentu 1210/90/EEB, kuris 2009 m. pakeistas reglamentu 401/2009 „dėl Europos aplinkos agentūros bei Europos aplinkos informacijos ir stebėjimo tinklo“, buvo įsteigta Europos aplinkos agentūra, o jos veikla prasidėjo 1994 m.⁴⁹ Agentūros užduotis – teikti patikimą ir objektyvią informaciją apie aplinkos būklę, aplinkos pokyčių kryptis, taip pat socialinį ir ekonominį spaudimą aplinkai⁵⁰. Europos aplinkos agentūros užduotys sutelktos į keturias pagrindines sritis:

- 1) kovoti su klimato kaita;
- 2) kovoti su biologinės įvairovės nykimu ir nustatyti teritorinio valdymo pokyčius;
- 3) žmonių sveikatos ir gyvenimo kokybės apsauga;
- 4) gamtos išteklių ir atliekų naudojimas ir tvarkymas⁵¹.

⁴⁷ Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. gegužės 21 d. direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje. L 152/1.

⁴⁸ TAINIO, Marko, TUOMISTO, Jouni Tapio, PEKKANEN, Juha ir kt. (2010). Uncertainty in health risks due to anthropogenic primary fine particulate matter from different source types in Finland. *Atmospheric Environment* 44, p. 2129.

⁴⁹ Europos Bendrijos Tarybos 1990 m. gegužės 7 d. reglamentas 1210/90 (EEB) dėl Europos aplinkos agentūros bei Europos aplinkos informacijos ir stebėjimo tinklo įkūrimo. L 120/1.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ European Environment Agency. (2022). *Who we are* [online]. <https://www.eea.europa.eu/en/about/who-we-are>.

Europos aplinkos agentūra taip pat privalo kas penkerius metus rengti aplinkos būklės ataskaitas, dalykines ir technines ataskaitas, apžvalgas ir publikacijas apie svarbiausius įvykius⁵².

Pažymėtina, kad naujausi ES transporto politikos tikslai suformuoti trečiojoje Baltojoje knygoje⁵³. Šiais tikslais siekiama sukurti bendrą Europos transporto erdvę, kurios transporto sistema būtų konkurencinga ir efektyviai naudotų išteklius, o išmetamųjų teršalų kiekis būtų sumažintas net 60 proc. Įgyvendinant ES transporto politikos tikslus yra numatyti šie uždaviniai:

1) iki 2030 m. dvigubai sumažinti įprastinių transporto priemonių naudojimą miestuose, o miestų centruose transporto priemonės turėtų visiškai neišmesti CO₂. Atsižvelgiant į tai, siekiama, jog iki 2050 m. miestuose išvis nebeliktų kuru varomų transporto priemonių;

2) iki 2050 m. pasiekti 40 proc. aviacijoje naudojamo mažo anglies dioksido kiekio kuro bei laivų bunkerinio kuro išmetamą CO₂ kiekį taip pat sumažinti 40 proc. (idealiu atveju siekiamybė yra sumažinti net iki 50 proc.);

3) iki 2030 m. sumažinti ilgesniu nei 300 km atstumu keliais vežamų krovinių skaičių 30 proc., numatant, kad ilgais atstumais kroviniai būtų vežami kitomis transporto rūšimis (pvz., traukiniais, plukdomi laivais), o iki 2050 m. ilgesniu nei 300 atstumu keliais vežamų krovinių skaičių sumažinti net iki 50 proc.;

4) iki 2050 m. pabaigti Europos greitųjų traukinių tinklą;

5) iki 2030 m. sukurti visu pajėgumu veikiantį ir visą ES apimantį daugiarūšio transporto TEN-T pagrindinį tinklą;

6) iki 2050 m. sujungti oro uostus su geležinkelių tinklu bei užtikrinti, kad visi pagrindiniai jūrų uostai būtų sujungti su krovininio geležinkelių transporto sistema;

7) iki 2020 m. Europoje įdiegti modernią oro eismo valdymo infrastruktūrą bei sukurti bendrą Europos aviacijos erdvę. Įdiegti atitinkamas žemės ir vandens transporto valdymo sistemas, taip pat Europos pasaulinės navigacijos palydovų sistemą;

8) iki 2050 m. užtikrinti beveik visišką kelių saugą;

9) siekti, kad principas „teršėjas moka“ būtų taikomas dar plačiau⁵⁴.

⁵² Europos Komisija, 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. KOM(2011) 144 galutinis.

⁵⁴ Europos Komisija, 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. KOM(2011) 144 galutinis.

Siekiant papildyti Baltosios knygos tikslus transporto srityje, 2016 m. buvo paskelbtas Europos Komisijos komunikatas „Europos mažataršio judumo strategija“⁵⁵, numatant veiksmų plano priemones, kuriomis būtų pasiektas 60 proc. mažesnis ŠESD kiekis transporto sektoriuje:

1. *Didesnis transporto sistemos veiksmingumas.* Siekiama maksimaliai išnaudoti skaitmenines technologijas, kurios pagerina transporto priemonių saugumą, padidina jų efektyvumą ir patrauklumą. Taip pat siekiama tobulinti kelių apmokestinimą, kuris būtų veiksmingas, teisingas ir labiau atspindėtų principą „teršėjas moka“. Siekiant įgyvendinti šią priemonę, peržiūrimos anksčiau priimtose direktyvos: Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje. Dar viena priemonė –daugiarūšio transporto didinimas. Su šios priemonės įgyvendinimu keičiami šie ES teisės aktai: reglamentas Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo ir reglamentas Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolumojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių.

2. *Mažataršė alternatyvioji transporto energija.* Siekiama didinti pažangių biodegalų, atsinaujinančių elektros energijos šaltinių, vandenilio naudojimą. Taip pat, atsižvelgiant į Europos standartizacijos organizacijas, siekiama vykdyti elektromobilumo standartizaciją ir sąveikumą.

3. *Mažataršės ir netaršios transporto priemonės.* Siekiama paspartinti nulinės emisijos transporto priemonių plėtrą. Dėl to peržiūrimi reglamentai, kuriais nustatomos lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamų teršalų normos: Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų teisės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33 dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones. Taip pat siekiama tobulinti transporto priemonių išmetamų teršalų matavimo ir tikrinimo priemones⁵⁶.

2013 m. komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija“ siekiama priklausomybę nuo naftos pakeisti

⁵⁵ Europos Komisijos 2016 m. liepos 20 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Europos mažataršio judumo strategija. COM(2016) 501 final.

⁵⁶ Europos Komisijos 2016 m. liepos 20 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Europos mažataršio judumo strategija. COM(2016) 501 final.

alternatyviaisiais degalais. Komunikate aptariama, kaip alternatyvieji degalai galėtų būti panaudoti visose transporto rūšyse, taip pat šiame dokumente pateikiami technologinės plėtros sprendimai bei aptariamas investicijų naudojimas⁵⁷.

Tęsiant „Europos mažataršio judumo strategiją“, 2018 m. Europos Komisija priėmė tris judumo dokumentų rinkinius. Pirmuose dviejuose dokumentuose buvo pateikti pasiūlymai dėl priimamų teisės aktų ir iniciatyvų, kuriais įgyvendinama mažataršio judumo strategija. Trečiajame dokumentų rinkinyje „Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir nedarantis“ siekiama, kad ateities judumo sistema būtų saugi, nedaranti ir automatizuota visiems ES piliečiams⁵⁸. Švaraus mobilumo tikslo siekiama, nustatant sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ standartus ir pateikiant veiksmų planą⁵⁹. Pažymėtina, kad 2025 m. vidutinis naujų sunkvežimių išmetamo CO₂ kiekis turės būti 15 proc. mažesnis nei 2019 m., 2030 m. siūloma nustatyti orientacinį tikslą sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį bent 30 proc., lyginant su 2019 m. Siekdama sudaryti sąlygas dar labiau sumažinti CO₂ kiekį, Europos Komisija sudarė palankesnes sąlygas kurti aerodinamiškesnius sunkvežimius ir tobulinti padangų ženklumą⁶⁰. Šie tikslai atitinka ES įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą⁶¹.

Siekiant mažinti aplinkos taršą iš mobilių taršos šaltinių, transporto srityje tęsiami ir keliama nauji bei vis didesni tikslai, kurie yra įtvirtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119, kuriame nustatyta poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema⁶².

Siekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto sektoriuje nustatyti šie tikslai:

- 1) iki 2050 m. transporto išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti net 90 proc.⁶³;
- 2) iki 2030 m. naujų lengvųjų automobilių išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti 55 proc., o naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti 50 proc.⁶⁴;

⁵⁷ Europos Komisijos 2013 m. sausio 24 d. komunikatas Europos parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija. COM(2013) 17 final.

⁵⁸ Europos Komisijos 2018 m. gegužės 17 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir nedarantis. COM(2018) 293 final.

⁵⁹ European Commission (2018-07-10). *Europe on the move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility* [online]. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/europe-move-commission-completes-its-agenda-safe-clean-and-connected-mobility-2018-07-10_en.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Paryžiaus susitarimas. (2015). TAR, 2017, 1785.

⁶² Europos Parlamento ir Tarybos 2021 m. birželio 30 d. reglamentas (ES) 2021/1119 kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas). L 243/1.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Europos Parlamento ir Tarybos 2021 m. liepos 14 d. reglamentas 2021/0197(COD) kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo

3) iki 2035 m. pasiekti nulinį naujų lengvųjų transporto priemonių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinį išmetamų teršalų kiekį⁶⁵;

4) sunkvežimiams ir kitoms sunkiosioms transporto priemonėms išmetamą CO₂ kiekį privaloma sumažinti vidutiniškai pagal šias nustatytas normas: nuo 2025 m. – 15 proc., o nuo 2030 m. – 30 proc.⁶⁶

Europos žaliajame kurse keliamas transporto srities tikslas – tapti tvaria ir išmanesne⁶⁷. ES valstybės narės taiko įvairias neigiamas mokestines paskatas, pvz., subsidijas iškastiniam kurui, taršių automobilių apmokestinimą ir pan. 2018 m. duomenimis, ES šalių subsidijos iškastiniam kurui sudarė 50 mlrd. Eur. Iš jų transportui skirta 11 mlrd. Eur⁶⁸. ES siekia, kad subsidijos iškastiniam kurui būtų panaikintos aviaciniams bei laivų degalams. Subsidijų iškastiniam kurui panaikinimas padėtų greičiau pereiti prie aplinkai neutralaus transporto.

Dauguma ES šalių taiko mokesčius vežėjams už naudojimąsi šalių transporto infrastruktūra, t. y. keliais. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra leidžiama susigrąžinti statybos, priežiūros, remonto ir aplinkosaugos kaštus, užtikrinant sąžiningą konkurenciją⁶⁹.

Taigi galima teigti, kad ES, siekdama stipriai mažinti taršą iš mobilių taršos šaltinių, valstybėms narėms iškelia vis naujus tikslus, remdamasi Europos žaliojo kurso strategijomis. Tikslui įgyvendinti pasitelkiamas daugiarūšio transporto, automatizuoto judumo, alternatyviųjų degalų gamybos ir naudojimo didinimas bei griežtesni reikalavimai iškastiniu kuru varomoms transporto priemonėms. Europos žaliajame kurse formuojami tikslai tampa teisiniais įsipareigojimais, kurie įtvirtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119, kuriame nustatyta poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema. Atsižvelgiant į ES teisės aktus bei juose numatytus reikalavimus transporto priemonių, kaip mobilių taršos šaltinių, apmokestinimui, valstybės narės atitinkamai priima

atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/63. COM(2021) 556 final.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ Europos Parlamento ir Tarybos 2019 m. gegužės 24 d. reglamentas 2018/0143 (COD) kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB.

⁶⁷ Europos Komisijos 2019 m. gruodžio 11 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Europos žaliasis kursas. COM(2019) 640 final.

⁶⁸ European Commission (2020-10-23). *Final report summary: energy costs, taxes and the impact of government interventions on investments* [online]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/76c57f2f-174c-11eb-b57e-01aa75ed71a1/language-en>.

⁶⁹ Europos Parlamento ir Tarybos 1999 m. birželio 17 d. direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra. L 187/42.

nacionalinius teisės aktus, vykdydamos ES įsipareigojimus bei taip siekdamos atgrasyti teršėjus.

2.2. Taršos iš mobilių šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas tarptautiniu lygmeniu

Aplinkos taršos problemos jau itin seniai peržengė valstybių ribas ir tapo globaliomis, tad joms spręsti vis labiau reikia tinkamų ir efektyvių sprendimų, priemonių bei veiksmų, kaip sustabdyti klimato kaitą, kurią skatina būtent aplinkos tarša. Todėl įvairios organizacijos skatina kuo skubiau sumažinti anglies dioksido taršą bei pasirengti visuotinio atšilimo padariniams, kurie jau dabar yra juntami visame pasaulyje⁷⁰.

Tarptautinės aplinkos taršos problemos negali būti išspręstos pavienių valstybių jėgomis, nes tai yra viso pasaulio atsakomybė ir pareiga. Sprendimo būdų, materialinių bei finansinių išteklių paieškoms, moksliniams tyrimams atlikti reikalinga tarptautinio masto veiksmų darna. Pastebima, kad sprendžiant klimato kaitos problemas, visada dalyvauja Jungtinių Tautų Organizacija (toliau ir – JTO), Europos Sąjunga, valstybių Vyriausybės, įvairios valstybinės institucijos ir kt. Visų šių išvardintų ir kitų subjektų svarba, norint tinkamai įveikti šią pasaulinę krizę yra labai svarbi⁷¹. Pažymėtina, kad JTO reikšmė tarptautinei aplinkos apsaugos politikos raidai bei pasaulio gamtos apsaugai yra didžiulė – siekiant kovoti su aplinkos tarša, JTO yra įsteigusi skirtingus komitetus, agentūras bei įvairius kitus padalinius. Tikėtina, kad labiausiai susiję su aplinkos apsauga yra šie: UNESCO (JTO Švietimo, mokslo ir kultūros organizacija), FAO (Maisto ir žemės ūkio organizacija), UNEP (JTO aplinkos apsaugos programa), IUCN (Pasaulio gamtos apsaugos sąjunga), IPCC (Tarpvyriausybė klimato kaitos komisija) ir kt.⁷²

Aplinkos apsauga susirūpinta nuo XX a. antros pusės, kai buvo imta intensyviai plėtoti pramonę, dėl kurios stipriai pablogėjo aplinkos būklė. Atsižvelgiant į tai, JT Generalinė Asamblėja ėmėsi iniciatyvos ir 1972 m. birželio 5 d. sušaukė pirmąją pasaulinę konferenciją (toliau – Stokholmo konferencija), kurioje pagrindinis dėmesys buvo skiriamas aplinkosaugos klausimams. Stokholmo konferencijoje dalyvavo net 114 valstybių delegacijos, kurios pasirašė Stokholmo deklaraciją, kurios tikslas – plėtoti

⁷⁰ World wild life (2024). *Effects of Climate Change*. [online]. <https://www.worldwildlife.org/threats/effects-of-climate-change>.

⁷¹ VENCKUS, Zenonas. (2012). *Aplinkos politika*. Šiauliai: Šiaulių universitetas, p. 123.

⁷² VENCKUS, Zenonas. (2008). *Aplinkos apsaugos politika ir teisė*. Vilnius: Technika, p. 94.

aplinkos apsaugos įstatymus visame pasaulyje ir veiksmų planą⁷³. Istoriniame kontekste tai buvo pirmasis kartas, kai aplinkos problemos buvo atvirai pripažintos tarptautiniu lygmeniu.

Stokholmo deklaracijoje buvo įtvirtinti esminiai principai, apibrėžiantys svarbiausias žmonių teises bei pareigas aplinkosaugos kontekste⁷⁴:

1. ***Kiekvienas turi pagrindinę teisę į gyvybę, laisvę, lygybę bei palankias gyvenimo sąlygas.*** Siekiant užtikrinti palankias gyvenimo sąlygas, svarbu mažinti lengvojo transporto daromą taršą, kuri turi būti griežtai kontroliuojama⁷⁵.

2. ***Žemės gamtos ištekliai, tokie kaip: oras, vanduo, žemės augalų ir gyvūnų ekosistema, turi būti saugomi.*** Šių išteklių nauda turi mėgautis dabartinės kartos atstovai bei turi būti užtikrinama jos kokybė ateities žmonėms⁷⁶. Kiekvienas asmuo privalo saugoti gamtos išteklius ir stengtis kontroliuoti savo įpročius transporto srityje: į darbą vykti viešuoju transportu, kooperotis su kitais asmenimis bei važiuoti vienu automobiliu, laisvalaikį rinktis vaikščiojimą arba važiavimą dviračiu.

3. ***Ypač svarbu valdyti taršą.*** Į aplinką turėtų patekti ne daugiau taršos nei aplinka geba pati išsivalyti. Nors valstybių vyriausybės imasi įvairių priemonių taršos mažinimui, tačiau į aplinką išmetama tarša ženkliai nemažėja.

1992 m. JT Generalinė Asamblėja Rio de Žaneire sukvietė tarptautinę JT aplinkos ir plėtros konferenciją, kurios tikslas buvo stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, kadangi šiltnamio efektą sukeliančios dujos (toliau – ŠESD) daro įtaką klimato kaitai⁷⁷. Rio de Žaneiro konferencijoje buvo priimti net penki dokumentai, kurie yra svarbūs tarptautiniu lygmeniu:

1. ***Deklaracija apie aplinką ir plėtrą.*** Šia deklaracija įtvirtinti tarptautinės aplinkos teisės principai, kuriais pagrįsta daugelio pasaulio valstybių aplinkos teisė. Vienas svarbiausių minėtos deklaracijos principų, kad valstybės privalo siekti subalansuotos plėtros tam, kad būtų suderintas ekonominis augimas ir socialinė pažanga, siekiant taupiai naudoti gamtos išteklius, palaikyti ekologinę pusiausvyrą, garantuoti palankias gyvenimo

⁷³ Stockholm Declaration. (1972). Report of the United Nations conference on the Human environment. Stockholm conference, 5-6 June 1972 [interaktyvus]. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/NL7/300/05/IMG/NL730005.pdf?OpenElement>.

⁷⁴ Stockholm Declaration. (1972). Report of the United Nations conference on the Human environment. Stockholm conference, 5-6 June 1972 [interaktyvus]. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/NL7/300/05/IMG/NL730005.pdf?OpenElement>.

⁷⁵ Law Insider (2022-12-08). *Stockholm Conference in Environmental Law an Insight* [online]. <https://www.lawinsider.in/columns/stockholm-conference-in-environmental-law-an-insight>.

⁷⁶ European Environment Agency (2021). *Signalai – gerovė ir aplinka* [interaktyvus]. <https://www.eea.europa.eu/lt/signalai/signalai-2021-m>.

⁷⁷ *Ibid.*

sąlygas visiems dabar ir ateityje⁷⁸. Šioje deklaracijoje taip pat buvo įtvirtintas ir kitas itin svarbus principas transporto srityje – tai principas „teršėjas moka“⁷⁹, kuris jau buvo magistro baigiamajame darbe aptartas anksčiau.

2. *Ilgalaikių veiksmų programa (Darbotvarkė – XXI amžiuje)*. Šioje darbotvarkėje nagrinėjamos šių dienų problemos, kurios tikslas – parengti pasaulį kito šimtmečio naujiems išbandymams. Programa atspindi pasaulio valstybių susitarimą ir aukščiausio lygio politinį įsipareigojimą bendradarbiauti plėtros ir aplinkosaugos srityje⁸⁰. Atkreiptinas dėmesys, kad aptariamas dokumentas yra prioritetinga valstybių pareiga.

3. Biologinės įvairovės.

4. Miškų apsaugos principai.

5. *Jungtinių Tautų Bendroji Klimato kaitos konvencija* (toliau – Klimato kaitos konvencija). Šią konvenciją pasirašė 155 šalių ir ją yra ratifikavusios 197 šalys⁸¹. Pažymėtina, kad JT Bendroji Klimato kaitos konvencija yra vienas iš pagrindinių tarptautinių teisės aktų klimato kaitos srityje, kuriame visos konvencijos šalys pripažino, kad „dėl pasaulinio klimato pasikeitimo reikia, kad visos šalys kuo plačiau bendradarbiautų ir dalyvautų, imantis reikiamų veiksmingų tarptautinio masto priemonių, pagal jų bendrą bet diferencijuotą atsakomybę ir atitinkamas galimybes bei atsižvelgiant į jų socialines ir ekonomines sąlygas“⁸². Šios konvencijos 2 straipsnyje yra numatytas susitarimo pagrindinis tikslas: „pasiekti, kaip numatyta atitinkamuose šios Konvencijos nutarimuose, kad šiltnamio efektu pasižyminčių dujų koncentracijos atmosferoje stabilizuotųsi tokia lygyje, kuriame pavojingas antropogeninis poveikis nesutrikdo klimato sistemos. Šis lygis turi būti pasiektas per tokį laikotarpį, kuris leistų ekosistemoms natūraliai prisitaikyti prie klimato pasikeitimo, kad nekiltų pavojaus maisto produktų gamybai, ir ekonominis vystymasis vyktų stabiliai“⁸³.

Klimato kaitos konferencijos šalys reguliariai rengia posėdžius kas metus. Naujausia (rašto darbo autoriaus rašymo metu) JT klimato kaitos konferencija (COP29), vyko 2024 m. lapkričio 11-22 dienomis Baku, Azerbaidžane⁸⁴. Šioje konferencijoje pasiektas

⁷⁸ General Assembly 12 August 1992. Rio Declaration on Environment and development. A/CONF.151/26 (Vol.1).

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Darbotvarkė 21: Subalansuotos plėtros veiksmų programa (1992). Galutinis sutarčių tekstas, Vyriausybės svarstytas 1992 m. birželio 3-14 d. Jungtinių Tautų aplinkos ir plėtros konferencijoje Rio de Žaneire, Brazilijoje. [interaktyvus]. <https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/Agenda21.pdf>.

⁸¹ Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija. (1992). *Valstybės žinios*, 1995, 23-521.

⁸² *Ibid.*

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ United Nations (2024-11-11). *UN Climate Change Conferences* [online]. <https://www.un.org/en/climatechange/un-climate-conferences>.

susitarimas dėl besivystančių šalių tarptautinio klimato kaitos finansavimo tikslo po 2025 m. – nuspręsta, kad išsivysčiusios šalys kasmet besivystančioms valstybėms skirs mažiausiai 300 mlrd. JAV dolerių viešųjų ir privataus sektorių lėšų (tai yra trigubai daugiau nei buvo skiriama iki šiol). Tačiau besivystančios šalys, siekiančios pasinaudoti minėta parama privalės atitikti nustatytus kriterijus, t. y. parengti detalius nacionalinius klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo planus bei rodiklius, kurie bus nuolat peržiūrimi tarptautinių institucijų⁸⁵. Taip 2024 metais vykusios konferencijos metu buvo patvirtintos anglies dioksido rinkos mechanizmų taisyklės bei pasiekta pažangos dėl prisitaikymo prie klimato kaitos vertinimo rodiklių⁸⁶. Kalbant apie JT klimato kaitos konferenciją (COP28), kuri vyko 2023 m. lapkričio 30 - gruodžio 12 dienomis, Dubajuje, Jungtiniuose Arabų Emyratuose, svarbu paminėti, kad šioje tarptautinėje konferencijoje buvo akcentuotas ES indėlis į ŠESD mažinimą – nuo 1990 m. ES ŠESD jau sumažino 30 proc.⁸⁷ Konferencijos metu buvo pabrėžta, kad išlieka pagrindinis siekis – imtis aktyvesnių pasaulinio masto veiksmų, kad pasaulio temperatūra nepakiltų daugiau nei 1,5 laipsnio⁸⁸.

Dar vienas svarbus tarptautinis dokumentas, kurį reikėtų aptarti – tai Jungtinių Tautų Bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas⁸⁹ (toliau – Kioto protokolas), kuris visų valstybių vieningai priimtas 1997 m. Kiote, Japonijoje, tačiau įsigaliojo tik 2005 m. Kioto protokolas skirtas mažinti ŠESD: anglies dioksido (CO₂), metano (CH₄), nitrito oksido (N₂O) ir vadinamųjų F-dujų (hidrofluoroangliavandenilio, perfluoroangliavandenilio, azoto trifluorido (NF₃) ir sieros heksafluorido (SF₆) išmetimą į atmosferą⁹⁰. Visgi svarbu paminėti, kad Kioto protokolas įpareigoja tik išsivysčiusias šalis vykdyti įsipareigojimus mažinant ŠESD, o besivystančioms valstybėms Kioto protokolo nuostatos nėra imperatyvios – besivystančios valstybės naudoja šia protokole esančia išimtimi, nes joms tai naudinga.

⁸⁵ Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija (2024-11-25). *JT klimato kaitos konferencijos sprendimai: besivystančioms šalims bus skirta trigubai didesnė parama kovai su klimato kaita*. [interaktyvus]. <https://am.lrv.lt/lt/naujienos/jt-klimato-kaitos-konferencijos-sprendimai-besivystancioms-salims-bus-skirta-trigubai-didesne-parama-kovai-su-klimato-kaita/>.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Europos Vadovų Taryba (2025-02-03). *Pasaulio aukščiausiojo lygio susitikimas klimato srities veiksmų klausimais (COP28), Dubajus, Jungtiniai Arabų Emyratai, 1-2 gruodžio 2023* [interaktyvus]. <https://www.consilium.europa.eu/lt/meetings/international-summit/2023/12/01-02/>.

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolas. (1997). *Valstybės žinios*, 2002, 126-5735.

⁹⁰ *Ibid.*

Po dešimtmečio nuo Rio de Žaneiro konferencijos, 2002 m. Johanesburge (Pietų Afrikos Respublika) įvyko ketvirtasis valstybių atstovų susitikimas⁹¹. Valstybių atstovų susitikimo metu buvo priimti du svarbūs dokumentai:

1. *Darnaus vystymosi deklaracija*. Šioje deklaracijoje pabrėžiama, kad aplinkos apsauga – vienas iš darnaus vystymosi komponentų, kartu su socialine pažanga bei ekonomine plėtra⁹². Žemės viršūnių susitikimo dalyviai įsipareigojo „kuo skubiau sudaryti galimybes patenkinti esminius poreikius, tokius kaip švarus vanduo, sanitarinės sąlygos, tinkamas būstas, energetika, sveikatos apsauga, sveikas maistas ir bioįvairovės apsauga“⁹³.

2. *Darnaus vystymosi deklaracijos įgyvendinimo planas*. Johanesburgo įgyvendinimo plane nustatyti penkių sričių konkretūs įsipareigojimai, t. y. vandens naudojimas, sanitarinių sąlygų gerinimas, įsipareigojimas didinti galimybes naudotis šiuolaikinėmis energetikos paslaugomis, energijos vartojimo efektyvumu bei atsinaujinančiosios energijos naudojimu ir kt. Taip pat plane numatytas valstybių bendradarbiavimo stiprinimas, siekiant mažinti oro taršą ir žemės ūkio, biologinės įvairovės bei ekosistemų valdymas.

Dar vienas itin svarbus susitarimas pasaulinės aplinkosaugos kontekste – tai Paryžiaus klimato kaitos susitarimas. 2015 m. pasaulio valstybių vadovai susitarė dėl naujų tikslų kovos su klimato kaita srityje. Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m., įvykdžius sąlygas, o būtent: susitarimą turi būti ratifikavusios bent 55 šalys, kurių išmetamas ŠESD kiekis sudaro bent 55 proc. pasauliniu mastu išmetamo ŠESD kiekio⁹⁴. Pažymėtina, jog ES susitarimo metu patvirtina Europos žaliojo kurso strategija, kuria nustatomos priemonės ir taisyklės, kuriomis siekiama drastiškai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir pertvarkyti ekonomiką taip, kad iki 2050 m. jos poveikis klimatui taptų neutralus⁹⁵. Pagal Paryžiaus klimato kaitos susitarimą reikalaujama, jog iki 2030 m. ES išmetamųjų teršalų kiekį sumažintų bent 55 proc., lyginant su 1990 m., siekiant užtikrinti neutralų poveikį klimatui⁹⁶.

Paryžiaus susitarimu šalys atnaujino savo įsipareigojimą imtis veiksmų klimato kaitos srityje ir susitarė dėl naujų tikslų, kad būtų paspartintos pastangos apriboti visuotinį

⁹¹ The Lawmatics (2021-09-02). *Earth Summit 2002: Johannesburg Declaration on Sustainable Development* [online]. <https://thelawmatics.in/earth-summit-2002-johannesburg-declaration-on-sustainable-development/>.

⁹² VENCKUS, Zenonas. (2012). *Aplinkos politika*. Šiauliai: Šiaulių universitetas, p. 124.

⁹³ Johanesburgo darnaus vystymosi deklaracija. (2002) [interaktyvus]. https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/ES_ir_tarptautinis_bendradarbiavimas/Darnaus%20vystymosi%20tikslai/Kiti%20tarptautiniai%20susitarimai/Johanesburgo%20deklaracija.pdf.

⁹⁴ Europos Vadovų Taryba (2025-09-19). *Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos* [interaktyvus]. <https://www.consilium.europa.eu/lt/policies/paris-agreement-climate/>.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

atšilimą⁹⁷. Paryžiaus susitarimu buvo nustatytas veiksmų planas, kuriuo siekiama apriboti visuotinį atšilimą. Minėtasis veiksmų planas apima šiuos pagrindinius elementus:

1. Valstybės susitarė užtikrinti, jog vidutinė pasaulio temperatūros kilimas neviršytų 1,5 °C, lyginant su iki pramoniniu laikotarpiu, kadangi tai gerokai sumažintų klimato kaitos pavojų.

2. Dar prieš Paryžiaus konferenciją ir jos metu šalys pateikė išsamius nacionalinius kovos su klimato kaita veiksmų planus, kuriais siekiama sumažinti išmetamų teršalų kiekį.

3. Valstybės susitarė savo veiksmų planus pateikti kas penkerius metus, kiekviename plane nustatant naujus tikslus.

4. Siekiant užtikrinti skaidrumą ir priežiūrą, šalys sutiko viena kitai ir visuomenei pranešti kaip joms sekasi siekti susitartų tikslų.

5. ES valstybės narės ir kitos išsivysčiusios šalys toliau teiks kovos su klimato kaita finansavimą besivystančioms šalims, siekiant padėti joms sumažinti teršalų kiekį ir padidinti atsparumą kovojant su klimato kaitos poveikio padariniais⁹⁸.

Akivaizdu, jog Paryžiaus susitarimu siunčiamas signalas investuotojams, verslo pasauliui bei politikos formuotojams, kad pasaulis pereina prie švarios energijos ir taršiam iškastiniam kurui išteklių nebeturi būti skiriama⁹⁹.

Taigi, aptarus tarptautinius teisės aktus, galima teigti, kad tarptautiniu lygmeniu nėra konkrečiai apibrėžtas ir tiesiogiai įvardintas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas, tačiau visi minėtieji tarptautiniai dokumentai įpareigoja valstybes mažinti aplinkos taršą. Siekiant tarptautiniuose dokumentuose įtvirtintų tikslų, valstybėms paliekama laisvė pasirenkant priemones taršos mažinimui, tačiau aiškiai apibrėžiami laikotarpiai bei siektinų tikslų normos, kurios privalo būti pasiektos, laikantis tarptautinių įsipareigojimų. Kalbant apie konkrečius aptartus dokumentus, darbo autoriaus nuomone, Kioto protokolas nepakankamai užtikrina besivystančių valstybių įsipareigojimų vykdymą, mažinant ŠESD, kadangi joms Kioto protokolo sąlygos yra ne imperatyvios, o rekomendacinės, todėl tikėtina, kad besivystančios valstybės tokia išlyga neretai piktnaudžiauja ir nesiima visų reikalingų priemonių taršos mažinimui. Tuo tarpu Paryžiaus susitarimo nuostatos dėl ŠESD mažinimo yra privalomos visoms susitarimo dalyvėms. Lietuva taip pat yra priėmusi teisės aktus, kuriais numatytas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas – apie tai darbo autorius išsamiai aprašo kitame darbo poskyryje.

⁹⁷ Europos Vadovų Taryba (2025-09-19). *Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos* [interaktyvus]. <https://www.consilium.europa.eu/lt/policies/paris-agreement-climate/>.

⁹⁸ Paryžiaus susitarimas. (2015). TAR, 2017, 1785.

⁹⁹ Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė (2015-12-12). *Istorinis Paryžiaus susitarimas dėl klimato. ES – pasaulio priešakyje* [interaktyvus]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/ip_15_6308.

2.3. Taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas Lietuvoje

2021 m. pabaigoje Lietuvos Respublikos Vyriausybė nusprendė laipsniškai atsisakyti išskastinio kuro subsidijų¹⁰⁰, o taršiausiam iškastiniam kurui buvo įvesta CO₂ dedamoji (eurais išreikšta akcizų tarifo dalis), kuri kasmet didės¹⁰¹.

Remiantis Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 2 straipsnio 8 dalimi, mobilusis taršos šaltinis yra apibrėžiamas kaip „kelių, geležinkelių, oro, vandens transporto priemonė, ne keliais judantis mechanizmas, turintis degalus naudojančią vidaus degimo variklį“¹⁰². Šio įstatymo 2 straipsnio 9 dalyje ne keliais judantis mechanizmas atitinkamai apibūdinamas kaip „19 kW ar didesnės etaloninės galios vidaus degimo variklį turinti savaeigė mašina, kilnojamoji įranga arba transporto priemonė su kėbulu ar be jo, su ratais ar be jų, neskirta keleiviams arba kroviniams vežti keliais, įskaitant mechanizmus, įrengtus ant transporto priemonės, skirtos keleiviams arba kroviniams vežti keliais, važiuoklės, išskyrus geležinkelio, oro, vandens transporto priemones“¹⁰³.

Atsižvelgiant į nagrinėjamame įstatyme pateiktus mobilių taršos šaltinių apibrėžimus, suprantama, kad taršos mokesčio objektu turėtų būti laikomi atitinkami degalai. Visgi vien degalų apmokestinimu neapsiribojama, todėl mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių objektas pagal atitinkamus kriterijus išskiriamas į tris grupes:

1. Degalai, sunaudoti motorinių transporto priemonių vidaus degimo varikliuose, išskyrus oro transportą, naudojamą keleivių ir krovinių gabenimui ir žemės ūkio techniką.

2. Kilimo ir tūpimo ciklus oro transporto priemonėms gabenant keleivius ir krovinius.

3. Žemės ūkio technika, kai ją pirmą kartą registruoja ne keliais judančio mechanizmo valdytojai Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų bei jų priekabų registre¹⁰⁴.

¹⁰⁰ Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija (2021-11-24). *Vyriausybė sutiko naikinti subsidijas taršiausiam iškastiniam kurui* [interaktyvus]. <https://am.lrv.lt/lt/naujienos/vyriausybe-sutiko-naikinti-subsidijas-tarsiausiam-iskastiniam-kurui/>.

¹⁰¹ *Ibid*; Lietuvos Respublikos akcizų įstatymas. 2001 m. spalio 30 d. Nr. IX-569. *Valstybės žinios*, 2001, 98-3482;

¹⁰² Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

¹⁰³ *Ibid*.

¹⁰⁴ *Ibid*.

Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo (1999) 5 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad teršėjai, kurie yra apmokestinami mokesčiu už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių, yra fiziniai asmenys, juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai, kurie komercinei veiklai naudoja mobiliuosius taršos šaltinius (kelių transporto priemonės, ne keliais judančius mechanizmus, oro, geležinkelio, vandens transportą), siekdami gauti ir (ar) uždirbti pajamų ar kitos ekonominės naudos¹⁰⁵.

Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 7 straipsnio 4 dalyje yra įtvirtinta nuostata, kad mokesčio už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių tarifai už degalus, sunaudotus Lietuvos Respublikoje, o oro transporto priemonėms, skirtoms keleiviams ir kroviniams vežti, taip pat už kilimo ir tūpimo ciklų skaičių, yra nurodyti nagrinėjamo įstatymo 5 priede, o atsižvelgiant į transporto priemonių, išskyrus kelių ir oro transporto priemones, technines savybes, yra koreguojami (mažinami arba didinami) taikant minėtojo įstatymo 7 priede nustatytus koeficientus¹⁰⁶. Atkreiptinas dėmesys, jog 5 priede nustatyti tarifai diferencijuojami pagal degalų rūšį bei pagal transporto priemonės rūšį. Pavyzdžiui, dyzelinas, skirtas kelių transportui ir ne keliais judantiems mechanizms – 10 Eur už toną, tuo tarpu tas pats dyzelinas vandens transportui išauga iki 14 Eur už toną, o geležinkelių transporto priemonėms dyzelinas kainuoja 11 eurų už toną¹⁰⁷. Čia taip pat galima atkreipti dėmesį, kad oro transporto priemonės iš kitų oro transporto priemonių dar yra išskirtos ir į keleiviams ir kroviniams vežti. Į tai atkreiptinas dėmesys dėl to, kad skiriasi apmokestinimo principas. Pastebima, kad koeficientas yra neatsiejama tarifo dalis ir lemia konkretų mokesčio dydį, todėl svarbu atkreipti dėmesį ir į įstatymo 7 priedą, kuriame yra pateikiami tarifų koregavimo koeficientai¹⁰⁸. Tai reiškia, kad atsižvelgiant į transporto priemonės technines savybes 7 priede pateiktiems reikalavimams¹⁰⁹, galima sumažinti taikomą koeficientą.

Svarbu paminėti, jog mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą iš mobiliųjų taršos šaltinių apskaičiavimo tvarka yra nustatyta aplinkos ministro įsakymu „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą apskaičiavimo už 2021 ir vėlesnius metus tvarkos aprašų patvirtinimo“¹¹⁰. Mokestis už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių,

¹⁰⁵ Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2021 kovo 10 d. įsakymas Nr. D1-143 „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą apskaičiavimo už 2021 ir vėlesnius metus tvarkos aprašų patvirtinimo“. TAR, 2021, 4954.

išskyrus keleiviams ir kroviniams vežti naudojamas oro transporto priemonės, remiantis mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą iš mobiliųjų taršos šaltinių apskaičiavimo tvarkos aprašo 5 punktu yra apskaičiuojamas pagal tokią formulę¹¹¹:

$$M = Q \times T \times I \times k$$

kur:

M – mokestis už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių (Eur);

Q – mobiliuosiuose taršos šaltiniuose Lietuvos teritorijoje per mokestinį laikotarpį sunaudotas atitinkamos rūšies degalų kiekis (t);

T – mokesčio tarifas, nustatytas MUATĮ 5 priede;

I – indeksavimo koeficientas;

k – mokesčio už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių tarifų koregavimo koeficientas, nustatytas MUAT įstatymo 7 priede. Kai mobilusis taršos šaltinis neatitinka nė vieno minėtame priede nustatytų techninių ypatumų, koeficientas $k=1$ ¹¹².

Pažymėtina, jog Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2021 m. gegužės 26 d. įsakymo „Dėl mobiliuosiuose taršos šaltiniuose Lietuvos Respublikoje sunaudotų degalų, oro transporto priemonių atliktų kilimo ir tūpimo ciklų apskaitos tvarkos aprašo patvirtinimo“ 6.3 punkte įtvirtinta nuostata, kad „transporto priemonių rūšies ir konkrečios transporto priemonės, priskirtos nurodytoms transporto priemonių rūšims, per mokestinį laikotarpį sunaudotą degalų kiekį (litrais ir tonomis) pagal degalų rūšį; degalų kiekis iš litrų į tonas perskaičiuojamas taikant gamintojo išduotame degalų kokybės pažymėjime (sertifikate arba pase) (toliau – pažymėjimas) nurodytą degalų tankio vertę¹¹³. Neturint pažymėjimo su nurodyta degalų tankio verte, degalų kiekiui perskaičiuoti iš litrų į tonas naudojami šie koeficientai: benzinui – 0,75, dyzelinui – 0,84, mazutui – 0,89, gazoliui – 0,84, suslėgtoms gamtinėms dujoms – 0,69, suskystintoms naftos dujoms – 0,54, žibalui – 0,8“¹¹⁴. Kadangi mokesčio apskaičiavimo formulėje kiekis turi būti nurodytas tonomis, norint įrašyti degalų kiekį reikia jį padauginti iš atitinkančiai degalų kategorijai taikomo koeficiento ir padalinti iš 1 000 (1 t = 1 000 kg).

¹¹¹ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2021 kovo 10 d. įsakymas Nr. D1-143 „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą apskaičiavimo už 2021 ir vėlesnius metus tvarkos aprašų patvirtinimo“. TAR, 2021, 4954.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2021 gegužės 26 d. įsakymas Nr. D1-324 „Dėl mobiliuosiuose taršos šaltiniuose Lietuvos Respublikoje sunaudotų degalų, oro transporto priemonių atliktų kilimo ir tūpimo ciklų apskaitos tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 2021, 11678.

¹¹⁴ *Ibid.*

Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 6 straipsnio 2 dalyje yra įtvirtinti atvejai, kai nuo mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių yra atleidžiama¹¹⁵. Išskiriami du atleidimo nuo taršos mokesčio iš mobilių taršos šaltinių atvejai:

1) „teršėjams, kurie teršia iš M1 ir N1 kategorijos kelių transporto priemonių, varomų benzinu ir (ar) dujomis, kurios pirmą kartą registruotos ne anksčiau kaip prieš 4 metus, ir iš M2, M3, N2 ir N3 kategorijų transporto priemonių, kurios pirmą kartą registruotos ne anksčiau kaip prieš 3 metus. Transporto priemonės naudojimo laikotarpis skaičiuojamas nuo transporto priemonės pirmosios registracijos dienos iki mokestinio laikotarpio paskutinės dienos);

2) teršėjams, kurie teršia iš transporto priemonių, naudojančių Lietuvos techninės specifikacijos standartus atitinkančius biodegalus: biodyzeliną, atitinkantį standartą LST EN 14214, ir sintetinį dyzeliną, atitinkantį standartą LST EN 15940, – už sunaudotą biodegalų kiekį, kurio sunaudojimas patvirtintas biodegalų įsigijimo dokumentais“¹¹⁶.

Taip pat svarbu paminėti, kad nuo 2020 m. Lietuvoje registruojant transporto priemonę, privaloma susimokėti mokestį už transporto priemonės išmetamą CO₂ kiekį. Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 3 straipsnyje yra numatytas registracijos mokesčio objektas, t. y. „M1 klasei ar N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės, kurios registraciją atlieka valdytojas, duomenų šaltiniuose nurodytas išmetamas CO₂ dydis“¹¹⁷, nurodoma, kada reikia mokėti mokestį, o konkrečiai – asmeniui pirmą kartą registruojant transporto priemonę¹¹⁸. Visgi įstatyme šis aspektas neakcentuojamas.

Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 9 straipsnio 5 dalyje įtvirtinta taršos mokesčio apskaičiavimo ir sumokėjimo tvarkas žemės ūkio technikai: mokestis už aplinkos teršimą žemės ūkio technika yra apskaičiuojamas nagrinėjama įstatymo 6 priede nustatytą tarifą dauginant iš tarifą koreguojančio koeficiento, kai žemės ūkio technika atitinka bent vieną iš 7 priede nustatytų techninių ypatumų, ir dauginant iš indeksavimo koeficiento¹¹⁹. Pažymėtina, jog taršos mokestis už žemės ūkio techniką yra fiksuotas – mokestis už žemės ūkio veiklai naudojamą techniką (traktorius, kombainus, kuliamąsias, krautuvus ir pan.) yra sumokamas prieš įregistravimą Traktorių ir ne keliais judančių mechanizmų registre. Detali tvarka dėl mokesčio už žemės ūkio techniką yra nustatyta valstybės įmonės Žemės ūkio

¹¹⁵ Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

informacijos ir kaimo verslo centro generalinio direktoriaus 2020 m. gruodžio 21 d. įsakymu Nr. 1V-164 „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą iš žemės ūkio veiklai naudojamų ne keliais judančių mechanizmų apskaičiavimo ir sumokėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“¹²⁰ (toliau – Aprašas). Šiame Apraše numatyti du atvejai, kai mokestis privalo būti sumokėtas:

1) transporto priemonė Lietuvoje registruojama pirmą kartą (registruojant naują ar įvežtą iš užsienio);

2) keičiasi transporto priemonės valdytojas (anksčiau Lietuvoje eksploatuota transporto priemonė yra registruojama kito valdytojo vardu ar suteikiama teisė valdyti transporto priemonę kitam asmeniui naudotojo pagrindais)¹²¹.

Atsižvelgiant į tai, kad mokestis už aplinkos teršimą žemės ūkio veiklai naudojamais ne keliais judančiais mechanizmais įsigaliojo nuo 2021 m. sausio 1 d. registruojant žemės ūkio techniką ar perregistruojant žemės ūkio technikos valdytoją, pažymėtina, kad anksčiau užregistruotoms transporto priemonėms, kai jų valdytojas nesikeičia, mokesčio už aplinkos teršimą mokėti nereikia. Pagal Aprašo 8 punktą, galimi du atvejai, kai taikomos mokesčio lengvatos:

1) transporto priemonės registracija yra laikina (iki mėnesio);

2) išsimokėjus už transporto priemonę, kai ji įsigyta išsimokėtinai, jei valdytojas nesikeičia; keičiant asmens vardą ir (ar) pavardę ar įmonės pavadinimą; užsisakant transporto priemonės registravimo dokumento dublikatą vietoj prarasto ar sugadinto; keičiant valstybinio registracijos numerio ženklą ir kt. (VĮ žemės ūkio informacijos ir kaimo verslo centro generalinio direktoriaus įsakymas, 2020).

Apibendrinant galima teigti, kad Lietuva laikosi tarptautinių bei Europos Sąjungos įsipareigojimų. Siekiant mažinti taršą iš mobilių taršos šaltinių, yra priimtas Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas, kuris yra pagrindinis nacionalinis teisės aktas, įpareigojantis teršėjus mokėti už taršą iš mobilių taršos šaltinių. Minėtasis įstatymas mokestį numato tiek kelių transporto priemonėms, tiek žemės ūkio technikai, tiek oro transportui bei vandenių transportui – skiriasi tik koeficientai bei tarifai, kuriais tam tikrais atvejais yra mažinamas koeficientas. Taip pat nuo 2019 m. Lietuvoje buvo priimtas transporto priemonių įregistravimo mokestis, kai asmuo, pirmą kartą registruojantis motorinę transporto priemonę, privalo susimokėti vienkartinį mokestį už transporto priemonės į aplinką išmetamą CO₂ kiekį.

¹²⁰ Valstybės įmonės Žemės ūkio informacijos ir kaimo verslo centro generalinio direktoriaus 2020 m. gruodžio 21 d. įsakymas Nr. 1V-164 „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą iš žemės ūkio veiklai naudojamų ne keliais judančių mechanizmų apskaičiavimo ir sumokėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

¹²¹ *Ibid.*

2.4. Taršos iš mobilių taršos šaltinių mažinimą skatinančios priemonės

Anksčiau minėtoje Nacionalinėje darnaus vystymosi strategijoje vienas iš nustatytų uždavinių – „sukurti transporto priemonių keliamos taršos reguliavimo sistemą, laikantis atsakomybės „teršėjas moka“ principo¹²². Pažymėtina, jog šis uždavinys buvo priskirtas prie trumpalaikių tikslų, nes vystantis pramonės, energetikos ir transporto sektoriams iki 2010 m. į atmosferą išmetamų teršalų kiekis turėjo nedidėti, lyginant su 2001-2005 m., tinkamai naudojant Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto, privačias lėšas ir ES paramą¹²³. Minėtojo uždavinio įgyvendinimo priemonės įvykdymo terminas buvo nustatytas iki 2009 m., tačiau net ir praėjus 16 metų po termino pabaigos, uždavinys iki šiol vis dar nėra galutinai įgyvendintas, todėl svarbu nuolatos akcentuoti taršos iš mobilių taršos šaltinių mažinimą skatinančias priemones.

Kalbant apie taršos iš mobilių taršos šaltinių mažinimą skatinančias priemones, svarbu aptarti pagrindines fiskalines priemones (susijusias su valstybės biudžetu, mokesčių didinimu ar mažinimu ir Vyriausybės išlaidų keitimu). Fiskalinių priemonių politiką Lietuvoje apima:

- 1) didesni akcizai ir mokesčiai benzinui bei dyzelinui;
- 2) akcizų lengvata biodegalams;
- 3) automobilių taršos mokestis;
- 4) transporto priemonės registravimo mokesčio dydis pagal į orą išmetamos taršos lygį.

Yra tikimasi, kad ekologiškumo mokesčio didinimas bei kasmetinis automobilio taršos mokestis, kuris nustatomas pagal emisijos lygį, skatins keisti automobilius į mažiau taršius. Įvedus šiuos pakeitimus Lietuvoje yra tikimasi, kad per metus bent 5 % naujai registruojamų automobilių bus pakeisti į nulinės emisijos transporto priemones bei tai sumažins CO₂ emisijas 3,5% per metus. Lietuvoje taikomi akcizai degalams 2019 m. buvo vieni mažiausių Europos Sąjungoje¹²⁴, todėl Europos Komisijos rekomendacijose pateiktas siūlymas didinti esamus į aplinkos apsaugą orientuotus mokesčius. Tuo tarpu biodegalams ir degalų mišiniams siūlomas sumažinto akcizo tarifas.

¹²² Lietuvos Respublikos Seimo 2015 balandžio 16 d. nutarimas Nr. XII-1626 „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“. TAR, 2015, 6178.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ Europos Komisija (2019-02-27). *Europos semestras. Struktūrinių reformų pažangos vertinimas, makroekonominio disbalanso prevencija ir naikinimas ir pagal Reglamentą (ES) Nr. 1176/2011 atliktų nuodugnių apžvalgų rezultatai* [interaktyvus]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019SC1014>.

Svarbu paminėti, kad tik nuo 2020 m. liepos 1 d. registruojant lengvuosius ir lengvuosius krovininius automobilius (M1 ir N1 kategorijos) pradėtas taikyti vienkartinis registracijos mokestis. Šio transporto CO₂ išmetamą taršos mažinimo proceso mokesčio nustatymo tvarką reglamentuoja: Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas¹²⁵ ir Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro įsakymas „dėl motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“¹²⁶.

Pirmiausiai, vienkartinis taršos mokestis yra taikomas subjektui tuomet, kai yra viena bent viena iš trijų sąlygų:

1) automobilis registruojamas pirmą kartą (registruojant naują ar įvežtą iš užsienio). Svarbu pabrėžti, kad yra svarbi išimtis mokesčio mokėtoji, pvz.: jeigu asmuo registruoja visiškai naują automobilį Lietuvoje – vienkartinis taršos mokestis yra privalomas, tačiau jeigu automobilis yra išregistruojamas bei išgabenamas į kitą Europos Sąjungos valstybę narę per 90 dienų nuo pirmosios įregistravimo dienos, tokiu atveju asmuo gali susigrąžinti mokestį. Visos sąlygos yra nurodytos tame pačiame AB „Regitra“ internetinėje svetainėje ir aukščiau minėtuose teisės aktuose analizuojant vienkartinį taršos mokesčio reglamentavimą;

2) jeigu keičiasi automobilio valdytojas, pvz.: prieš tai Lietuvoje eksploatuotas automobilis yra registruojamas kito valdytojo vardu, suteikiama teisė valdyti automobilį kitam asmeniui nuomos pagrindu ir kt.;

3) kai automobilis po išregistravimo yra registruojamas iš naujo, pvz.: pasibaigus laikinos registracijos terminui. Pažymėtina, kad laikinos registracijos terminą kiekvienas gali patikrinti transporto priemonės registracijos liudijimo H grafoje¹²⁷.

Nagrinėjant Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 3 straipsnį, kuriame mokesčio objektas „M1 klasei ar N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės, kuriai valdytojas atlieka registraciją, duomenų šaltiniuose nurodytas išmetamas CO₂ dydis <...>“¹²⁸, nurodoma, kada reikia mokėti mokestį, o būtent: pirmą kartą asmeniui registruojant transporto priemonę, tačiau įstatyme šis aspektas nėra akcentuojamas.

¹²⁵ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

¹²⁶ Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2020 gegužės 12 d. įsakymas Nr. 1V-452 „Dėl Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 2020, 10146.

¹²⁷ AB „Regitra“ (2020). *Automobilių registracijos mokestis* [interaktyvus]. <https://www.regitra.lt/paslaugos/transporto-priemones/automobiliu-registracijos-mokestis/>.

¹²⁸ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

Nagrinėjamo įstatymo 2 straipsnyje yra išvardintos pagrindinės sąvokos, įskaitant ir registracijos apibrėžimas: „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nustatyta tvarka M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės įregistravimas Kelių transporto priemonių registre arba duomenų apie pasikeitusį Kelių transporto priemonių registre įregistruotos M1 klasei ir N1 klasei priskirtos motorinės transporto priemonės valdytoją įrašymas į šį registrą <...>“¹²⁹. Akivaizdu, kad keičiantis Lietuvoje jau naudojamo automobilio valdytojui yra mokamas vienkartinis taršos mokestis. Tai reiškia, kad asmuo moka ne už tai, kad naudojasi automobiliu ir šis išmeta tam tikrą kiekį CO₂ taršos į aplinką už nuvažiuotus atitinkamai kilometrus, o moka tik už turto perregistravimą. Lietuvos Respublikos laisvosios rinkos instituto atstovų nuomone, vienkartinis taršos automobilis „nusižengia principui „teršėjas moka“, nes apmokestinamas ne teršimo faktas, o automobilio pardavimo faktas“¹³⁰. Taip pat nurodoma, kad taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą puikiai vykdo PVM ir akcizai degalams – kuo daugiau važiuojame, tuo daugiau sumokame¹³¹. Darbo autoriaus nuomone, vienkartinis taršos mokestis neatlieka esminės savo funkcijos, jog principas „teršėjas moka“ būtų įgyvendinamas praktikoje, kadangi šiuo atveju apmokestinamas tik pats registracijos faktas, tačiau nekonkrečiai išmetama tarša iš konkretaus mobilaus taršos šaltinio, tačiau šis apmokestinimas padeda: atnaujinti automobilių parką, sumažinti senųjų automobilių, kurie yra taršūs kiekį keliuose, taip sumažinant CO₂ išmetimą į aplinką ir įsipareigojimų sėkmingą įgyvendinimą. Paminėtina, kad nors taršos mokesčio dydį apibrėžia taršos rodiklis CO₂ emisija, visgi moka ne tie, kurie daugiausiai teršia, o tie, kurie perka daugiausiai automobilių¹³². Vadinasi, esama situacija ties transporto sritimi iš esmės išlieka tokia pati, nes priimami sprendimai yra ne tokie efektyvūs, kokie galėtų būti, ne iki galo motyvuojantys asmenis keisti savo turimą transportą į mažiau taršų arba elektra varomą.

Toliau analizuojant principinius aspektus, apie vienkartinį taršos mokestį, šis priklauso nuo trijų aspektų, o būtent:

- 1) degalų rūšies;
- 2) degalų rūšies kombinacijos;
- 3) kai transporto priemonės CO₂ kiekis viršija daugiau nei 130 g/km.

¹²⁹ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

¹³⁰ Vakarų ekspresas (2020-02-05). *Automobilių registracijos mokestis pravers Pandoros skrynią* [interaktyvus]. <https://ve.lt/naujienos/ekonomika/automobiliai/automobiliu-registracijos-mokestis-pravers-pandoros-skrynia-1772273>.

¹³¹ *Ibid.*

¹³² *Ibid.*

Pagal Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo normas, mokesčio dydžiai yra indeksuojami kiekvienais metais, pasibaigus kalendoriniams metams, taikant indeksavimo koeficientą¹³³. Šis koeficientas yra nustatomas Lietuvos statistikos departamento apskaičiuotą ir Oficialiosios statistikos portale paskelbtą mokestinių metų vartotojų kainų indeksą dalijant iš šimto. Remiantis įstatymo 6 straipsnio 7 dalimis, minėtasis indeksas pradedamas taikyti nuo jo paskelbimo Oficialiosios statistikos portale dienos¹³⁴.

Taršos mokesčio mokėtojas – „motorinės transporto priemonės valdytojas, atliekantis jos registraciją Kelių transporto priemonių registre“¹³⁵, - atsižvelgęs į savo automobilio išmetamą CO₂ kiekį ir degalų rūšį, gali savarankiškai apskaičiuoti preliminarai kokią vienkartinę taršos mokestį jam reikės mokėti naudojantis skaičiuokle¹³⁶. Skaičiuoklę galima rasti AB „Regitra“ internetiniame puslapyje, tačiau tikslus mokesčio dydis bus nustatomas automobilio registracijos metu¹³⁷.

¹³³ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

¹³⁴ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ „15 min.“ (2023-01-09). *Svarbu: keičiasi automobilių registracijos mokesčio dydis* [interaktyvus]. <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/autorinka/svarbu-keiciasi-automobiliu-registracijos-mokescio-dydis-1636-1991932>.

¹³⁷ AB „Regitra“ (2020). *Automobilių registracijos mokestis* [interaktyvus]. <https://www.regitra.lt/paslaugos/transporto-priemones/automobiliu-registracijos-mokestis/>.

1 paveikslas. Atnaujinti 2025 motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio dydžiai

MOTORINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ REGISTRACIJOS MOKESČIO DYDŽIAI

Išmetamas CO ₂ kiekis, g / km		Mokesčio dydžiai pagal motorinės transporto priemonės naudojamų degalų rūšį, eurai, 2025 m.		
nuo	iki	dyzelinas ¹	benzinas ²	dujos ³
0	115	0	0	0
116	130	0	0	0
131	140	41,82	20,91	18,82
141	150	83,64	41,82	37,64
151	160	125,46	62,73	56,46
161	170	167,28	83,64	75,28
171	180	209,1	104,55	94,1
181	190	250,92	125,46	112,91
191	200	292,74	146,37	131,73
201	210	334,56	167,28	150,55
211	220	376,38	188,19	169,37
221	230	418,2	209,1	188,19
231	240	460,02	230,01	207,01
241	250	501,84	250,92	225,83
251	260	543,66	271,83	244,65
261	270	585,48	292,74	263,47
271	280	627,3	313,65	282,29
281	290	669,12	334,56	301,1
291	300	710,94	355,47	319,92
301 ir daugiau		752,76	376,38	338,74

¹Šioje skiltyje nurodytais mokesčio dydžiais apmokestinamos motorinės transporto priemonės, varomos dyzelinu, dyzelinu / dujomis ir dyzelinu / elektra.

²Šioje skiltyje nurodytais mokesčio dydžiais apmokestinamos motorinės transporto priemonės, varomos benzinu ir benzinu / elektra.

³Šioje skiltyje nurodytais mokesčio dydžiais apmokestinamos motorinės transporto priemonės, varomos benzinu / dujomis, benzinu / etanolu, benzinu / elektra / dujomis, benzinu / etanolu / dujomis, dujomis / elektra, etanolu ir etanolu / dujomis.

Šaltinis: AB „Regitra“ (2020). *Automobilių registracijos mokestis* [interaktyvus]. <https://www.regitra.lt/paslaugos/transporto-priemones/automobiliu-registracijos-mokestis/>.

Analizuojant minėtus teisės aktus, pastebėta, kad nėra nurodomas konkretus vienkartinio registracijos mokesčio tikslas. Vertinant, tai, kad pačio registracijos mokesčio dydis priklauso nuo transporto priemonės naudojamos degalų rūšies, jų kombinacijos bei išmetamo CO₂ taršos dydžio, darytina prielaida, kad šiuo mokesčiu yra siekiama kompensuoti transporto priemonių išmetamų teršalų CO₂ neigiamą poveikį žmonėms bei juos supančiai aplinkai.

Kitas svarbus aspektas, kur yra nukreipiami finansai gauti iš surinkto vienkartinio taršos mokesčio. Remiantis Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 6 straipsnio 5 dalimis, vienkartinis taršos mokestis yra įskaitomas į valstybės biudžetą, tačiau nei minėtame teisės akte, nei motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinime nėra nurodyta kur yra skiriamos lėšos, kurios buvo gautos sumokant taršos mokestį¹³⁸.

¹³⁸ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

Toliau analizuojant teisės aktus, pastebima, kad vienkartinio taršos mokesčio lėšos nukreipiamos į Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo kuriamą naująjį Darnaus judumo fondą, kurio lėšos bus nukreipiamos ir investuojamos tik į darnų judumą įgalinančias sritis, o būtent:

- „1) miestų darnaus judumo planų priemonės;
- 2) alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudojimo skatinimo priemonės;
- 3) alternatyviųjų degalų ir transporto infrastruktūros kūrimo ir plėtros priemonės;
- 4) vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių ribojimų miestuose įrengimą;
- 5) vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių perdarymą į alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones;
- 6) aplinkos oro taršos mažinimo priemonės;
- 7) visuomenės informavimo ir švietimo priemonės, susijusias su darnaus judumo plėtra“¹³⁹.

Akcentuotina, kad darnaus judumo fondo lėšomis naudosis visos šalies savivaldybės, lėšas paskirstant taikant proporcingumo principą pagal savivaldybėse gyvenamąją vietą deklaravusių gyventojų skaičių. Šioje vietoje savivaldybėms yra palikta lankstumo dėl apsisprendimo, kokiai infrastruktūrai vystyti paskirti gautas lėšas.

Tam tikra prasme aplinkosauginiais mokesčiais galima būtų laikyti ir akcizą už degalus, tačiau kadangi pajamos, gautos iš akcizų už degalus neturi tikslinės paskirties finansuoti aplinkosaugines priemones (įskaitant ir susijusias su tarša iš mobilių taršos šaltinių), akcizai šiame baigiamajame darbe nagrinėjami nebus.

Apibendrinant galima teigti, jog nei Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo, nei Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo straipsniuose nėra konkrečiai įvardintos sąlygos, kada asmuo privalo mokėti vienkartinį taršos mokestį. Taip pat, straipsnių formulavime nėra pabrėžta, kad pirmą kartą registruojant automobilį yra mokamas šis mokestis. Kitas svarbus aspektas, kad nei viename teisės akte nėra tiksliai apibrėžiamas vienkartinio taršos mokesčio tikslas. Svarbu ir tai, kad nei viename iš dviejų įstatymų, kurie reglamentuoja taršos mokestį, nėra nurodoma kur tiksliai bus naudojamos iš mokesčio surinktos lėšos. Taigi, darbo autoriaus

¹³⁹ Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas. 2021 m. kovo 23 d. Nr. XIV-196. TAR, 2021, Nr. 7413.

nuomone, taršos iš mobilių šaltinių mažinimą skatinančios priemonės nėra iki galo apibrėžtos bei vis dar kelia itin daug diskusijų dėl jų realios naudos.

3. TARŠOS IŠ MOBILIŲ TARŠOS ŠALTINIŲ APMOKESTINIMO PALYGINIMAS SKIRTINGOSE VALSTYBĖSE

Įvairiose valstybėse yra taikoma skirtinga fiskalinė politika, siekiant sumažinti taršą iš mobilių taršos šaltinių. Pažymėtina, kad daugelyje Europos šalių apmokestinamas lengvųjų automobilių ir motociklų pirkimas arba jų registracija. Bulgarijoje, Čekijoje, Estijoje, Vokietijoje, Liuksemburge, Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje keleiviniams automobiliams pirkimo mokestis netaikomas¹⁴⁰. Šiose šalyse motociklai taip pat yra atleisti nuo pirkimo ar registracijos mokesčio, kaip ir Rumunijoje bei Šveicarijoje¹⁴¹. Lengvosioms komercinėms transporto priemonėms pirkimo ar registracijos mokestis taikomas daugelyje Europos šalių, nors ir žymiai rečiau nei keleiviniams automobiliams. Tik keletas šalių taiko pirkimo ar registracijos mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms (autobusams, turistiniams autobusams ir sunkiosioms transporto priemonėms). Šis mokestis, pavyzdžiui, taikomas sunkiosioms transporto priemonėms Prancūzijoje, Airijoje, Italijoje, Lenkijoje, Rumunijoje ir Graikijoje¹⁴². Danija taip pat taiko registracijos mokesčius autobusams ir sunkiosioms transporto priemonėms. Tačiau taikoma tik sunkiosioms transporto priemonėms, kurių svoris neviršija 4 000 kg, todėl praktiškai dauguma sunkiųjų transporto priemonių Danijoje yra atleistos nuo pirkimo mokesčių¹⁴³.

Kalbant apie transporto apmokestinimą Jungtinėse Amerikos Valstijose (toliau – JAV) ir Kanadoje, svarbu paminėti, kad JAV Kalifornijos ir Misūrio valstijose bei Kanados Britų Kolumbijos provincijoje pirkimo ar registracijos mokesčiai taikomi visų kategorijų transporto priemonėms¹⁴⁴. Visgi Albertoje (Kanada) nė vienai transporto priemonių kategorijai šis mokestis netaikomas¹⁴⁵. Tuo tarpu Japonijoje tik motociklai yra atleisti nuo pirkimo ar registracijos mokesčių – visoms kitoms transporto priemonių kategorijoms šis mokestis taikomas¹⁴⁶.

Žemiau pateikiamoje 3 lentelėje apibendrinami veiksniai, į kuriuos atsižvelgiama apskaičiuojant transporto priemonių registracijos mokestį ir nuosavybės mokestį. Lentelė parengta remiantis 2023 m. Europos automobilių gamintojų asociacijos (toliau – ACEA)

¹⁴⁰ European Commission (2019-07-10). *Transport taxes and charges in Europe* [online]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4de76a04-a385-11e9-9d01-01aa75ed71a1>.

¹⁴¹ *Ibid.*

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Ibid.*

ataskaitomis¹⁴⁷ ir Europos Sąjungos valstybių nacionalinėmis internetinėmis svetainėmis. 3 lentelėje pateikiami 27 Europos Sąjungos šalys, taip pat Islandija, Norvegija ir Jungtinė Karalystė.

3 lentelė. Veiksniai lemiantys transporto automobilių taršos apmokestinimą skirtingose valstybėse

Valstybė	PVM (%)	Registracijos mokestis
Austrija	20	Kuro sąnaudos/CO ₂ išmetimas (jei >123 g/km) ir pirkimo kaina + galimas drausminės priemonės koeficientas (jei >175 g/km CO ₂). Ribos kasmet mažinamos. Elektrinės transporto priemonės atleidžiamos nuo mokesčio
Belgija	21	Darbinis tūris, degalų rūšis, automobilio amžius ir CO ₂ išmetimas
Bulgarija	20	Fiksuotas ekologinis mokestis
Kroatija	25	Transporto priemonės kaina, CO ₂ išmetimas ir kuro tipas
Kipras	19	CO ₂ išmetimas (jei >120 g/km) ir darbinis tūris
Čekija	21	Registracijos mokestis (maks. 800 CZK) + ekologinis mokestis pagal išmetamųjų teršalų normas (tik jei mažesnis nei Euro 3 standartas)
Danija	25	Degalų rūšis, automobilio kaina ir CO ₂ išmetimas
Estija	20	Registracijos lapas (62 EUR) ir registracijos kortelė (130 EUR) – fiksuota kaina
Suomija	24	Transporto priemonės kaina ir CO ₂ emisijos išmetimas
Prancūzija	20	Skiriasi atsižvelgiant į konkretų regioną, taip pat priedas (EV - elektromobiliai ir PHEV – įkraunami hibridai) / drausminė priemonė, pagrįsta CO ₂ išmetamu kiekiu (jei >125 g/km) bei transporto priemonės svoriu (elektromobiliai atleidžiami nuo drausminės priemonės už svorį)
Vokietija	19	Fiksuotas registracijos mokestis (26,30 EUR)
Graikija	24	Transporto priemonės kaina ir CO ₂ išmetimas
Vengrija	27	Transporto priemonės darbinio tūrio ir išmetamųjų teršalų standartas (Euro)
Airija	23	Transporto priemonės kaina, NO _x ir CO ₂ išmetimai
Italija	22	Transporto priemonės galingumas, fiksuotas registracijos mokestis (151 EUR iki 53 kW) ir galia (jei AG > 53 kW)
Latvija	21	Fiksuotos registracijos išlaidos (43,93 EUR) ir nacionalinis išteklių mokestis (55 EUR). Elektra varomos transporto priemonės atleidžiamos nuo mokesčių
Lietuva	21	Registracijos mokestis ir CO ₂ emisijos mokestis (jei >130 g/km), atsižvelgiant į degalų rūšį. Elektra varomos transporto priemonės atleidžiamos nuo mokesčių
Liuksemburgas	17	Fiksuotas registracijos mokestis (50 EUR), elektromobiliams taikomas sumažintas registracijos mokestis (25 EUR)
Malta	18	Transporto priemonės kaina, išmetamųjų teršalų standartas (EURO), CO ₂ išmetimas ir transporto priemonės ilgis
Nyderlandai	21	CO ₂ išmetimas
Lenkija	23	Fiksuotas registracijos mokestis (180 PLN). Elektromobiliai atleidžiami nuo mokesčio
Portugalija	23	Darbinis tūris, CO ₂ išmetimas, fiksuotas registracijos mokestis (55 EUR). Elektromobiliai atleidžiami nuo mokesčių
Rumunija	19	Fiksuotas registracijos mokestis (40 RON)
Slovakija	20	Variklio galia ir automobilio amžius
Slovėnija	22	Degalų tipas, CO ₂ išmetimas, variklio galia, EURO išmetamųjų teršalų standartas
Ispanija	21	CO ₂ išmetimas (jei >120 g/km)

¹⁴⁷ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Tax Guide 2022; European Automobile Manufacturers' Association (ACEA): Brussels, Belgium, 2023; European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Tax Benefits and Purchase Incentives; European Automobile Manufacturers' Association (ACEA): Brussels, Belgium, 2023.

Švedija	25	CO ₂ išmetimas, transporto priemonės svoris ir degalų rūšis
Islandija	24	Transporto priemonės svoris ir CO ₂ išmetimas. 0% PVM elektromobiliams.
Norvegija	25	0% PVM elektromobiliams. CO ₂ ir NO _x išmetimų mokestis, transporto priemonės svoris, oro kondicionavimas. Taip pat taikomas transporto priemonės utilizavimo mokestis
Jungtinė Karalystė	20	CO ₂ išmetimas ir degalų rūšis

Kaip matoma, PVM tarifai transporto priemonėms skirtingose valstybėse skiriasi. Mažiausi tarifai yra Liuksemburge (17%), Maltoje (18%) ir Kipre, Vokietijoje bei Rumunijoje (po 19%). Aukščiausias PVM tarifas taikomas Vengrijoje (27 %). Tačiau nereiktų daryti skubotų išvadų (pavyzdžiui, kad kuo didesnis PVM, tuo didesnis atgrasymas pirkti transporto priemonės), nes kiekviena šalis turi sudėtingas pajamų mokesčio mažinimo ar atskaitymo taisykles, pagrįstas PVM, sumokėtu už transporto priemonės skirtingoms naudotojų kategorijoms, pavyzdžiui, verslo naudotojams.

Dažnai, bet ne visada, registracijos ir (arba) nuosavybės mokestis apskaičiuojamas remiantis CO₂ išmetimu naudojimo etapu, paskatintas Europos taršos mažinimo politikos. Keletas šalių taiko tokį kriterijų abiem mokesčiams (Austrija, Belgija, Kipras, Danija, Suomija, Prancūzija, Graikija, Airija, Malta, Nyderlandai ir Portugalija). Kai kurios šalys jį taiko tik registracijos mokesčiui (Kroatija, Slovėnija, Ispanija ir Norvegija), kitos – tik nuosavybės mokesčiui (Vokietija, Latvija, Liuksemburgas, Švedija, Islandija ir Jungtinė Karalystė)¹⁴⁸. Likusi grupė netaiko CO₂ išmetamųjų teršalų kriterijaus nė vienam iš šių dviejų mokesčių (Bulgarija, Čekija, Estija, Vengrija, Italija, Lietuva, Lenkija, Rumunija ir Slovakija), vietoj to taikydama (vietinius) oro teršalų išmetimo standartus arba tradicinį variklio darbinio tūrio kriterijų¹⁴⁹. Tačiau tai nereiškia, kad transporto priemonės, kurių CO₂ išmetamųjų teršalų kiekis yra nulinis, nėra palankiai vertinamos. Keliose šalyse šios transporto priemonės yra atleistos nuo vieno arba abiejų mokesčių. Pavyzdžiui, Italijoje elektra varomi automobiliai yra atleidžiami nuo nuosavybės mokesčių mažiausiai 5 metams (kai kuriose regionuose – 10 metų) arba jiems taikomi lengvatiniai mokesčiai.

Kalbant apie registracijos mokestį, kai kuriais atvejais atsižvelgiama į transporto priemonės įsigijimo kainą be PVM (Austrija, Kroatija, Danija, Suomija, Graikija, Airija ir Malta), tiesiogiai arba pateikiant informaciją, kad būtų nustatyta apmokestinimo bazė. Akivaizdu, kad siekiama į registracijos mokestį įtraukti progresyvumo elementus, atsižvelgiant į tai, kad didesnės transporto priemonės užima daugiau vietos, yra sunkesnės ir mažiau efektyvios.

¹⁴⁸ DANIELIS, Romeo. (2023). Fiscal Policies on New Passenger Cars in Europe: Implications for the Competitiveness of Electric Cars. *Sustainability*, 15(16407), p. 5.

¹⁴⁹ *Ibid.*

Tačiau kai kuriais (nedaugeliu) atvejais registracijos mokestis yra fiksuotas ir palyginti nedidelis. Taip yra Estijoje, Vokietijoje, Lietuvoje, Liuksemburge, Lenkijoje, Rumunijoje ir Švedijoje. Tai, kad sąrašas yra šios šalys, galėtų atspindėti tai, kad nereikia riboti galimybės įsigyti privačius automobilius šalyse, kuriose vyrauja viešojo transporto sistemos. Tačiau Vokietija ir Švedija neatitinka šio požiūrio. Šiais atvejais tokį interpretavimą galima paaiškinti stipria nacionaline automobilių pramone. Tačiau pastarąją aplinkybę taip pat reikia atidžiai įvertinti, nes registracijos mokestis yra tik viena iš priemonių, kuriomis gali naudotis transporto politikos formuotojai; kitos priemonės yra subsidijos ir nuosavybės mokesčiai. Todėl vertinant reikia atsižvelgti į visas turimas priemones ir jų faktinį naudojimą.

Kabant apie taršą iš mobilių taršos šaltinių skirtingose valstybėse, taip pat yra svarbu paminėti ir mokesčio lengvatas, kurių sistema kiekvienoje valstybėje yra skirtinga.

Mokesčio lengvatos sistemos taikymo pavyzdžių transporto sektoriuje galima rasti įvairiose pasaulio šalyse. Pavyzdžiui, Švedijoje mokesčio lengvatos sistema transporto priemonėms taikoma nuo 2018 metų liepos, o sistema apima naujus automobilius, lengvuosius sunkvežimius bei lengvuosius autobusus. Didžiausia galima lengvata už nulinės CO₂ emisijos elektromobilių įsigijimą 2022 m. Švedijoje siekė 70 tūkstančių Švedijos kronų (maždaug 6,9 tūkstančių eurų), tuo tarpu lengvata mažiau taršioms transporto priemonėms, kurių CO₂ emisijos vienam kilometrui siekė nuo 1 iki 60 gramų, lengvata mažėja nuo 44,4 tūkstančių Švedijos kronų (maždaug 4,05 tūkstančių eurų) iki 10 tūkstančių Švedijos kronų (maždaug 913 eurų)¹⁵⁰. Tuo tarpu nuosavybės mokestis yra taikomas naujoms dyzelinu bei benzinu varomoms transporto priemonėms, pirmus trejus metus nuo įsigijimo padidinant šių transporto priemonių nuosavybės mokestį. Mokesčio dydis yra nustatomas, atsižvelgiant į transporto priemonės išmetamą CO₂ kiekį, dyzelinėms transporto priemonėms taikomas didesnis tarifas¹⁵¹. Šis mokestis gali būti laikomas tiek fiskaliniu, tiek aplinkosauginiu, nes jis taikomas visiems naujiems automobiliams, o automobiliai, neatsižvelgiant į aplinkosaugos priežastis, visada buvo apmokestinami tam tikru mastu¹⁵².

Taršos mokesčio lengvatų sistemos pritaikymas Švedijoje, siekiant paskatinti perėjimą nuo taršių benzinu bei dyzelinu varomų transporto priemonių prie aplinką mažiau

¹⁵⁰Transport Styrelsen (2022). Föreskrifter i nummerordning 2022. [online]. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/forfattningssamling/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2022/>.

¹⁵¹Transport Styrelsen (2022). Föreskrifter i nummerordning 2022. [online]. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/forfattningssamling/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2022/>.

¹⁵² JONSSON, Samuel, YDSTEDT, Anders, ASEN, Elke. (2020). Looking back on 30 years of carbon taxes in Sweden. *Tax Foundation. Fiscal fact*, 727, p. 9.

teršiančių elektromobilių ar hibridinių transporto priemonių, gali būti laikomas sėkmingu. Žemiau esančioje lentelėje (žr. 4 lentelė) pavaizduota, kaip pasikeitė naujai užregistruotų automobilių pasiskirstymas pagal degalų tipą, lyginant pirmus devynis 2018 metų mėnesius (kai mokesčio lengvatos sistema dar nebuvo taikoma, arba buvo taikoma dar ne ilgą laiką) su 2023 metų pirmais devyniais mėnesiais (kai mokesčio lengvatos sistema Švedijoje jau veikė).

4 lentelė. Naujai užregistruoti automobiliai Švedijoje pagal degalų tipą, 2018 metų sausį-rugsėį bei 2023 metų sausį-rugsėį

Degalų tipas	Užregistruotos transporto priemonės (2018 m. 01-09 mėn.)	Dalis nuo visų užregistruotų transporto priemonių (proc.)	Užregistruotos transporto priemonės (2023 m. 01-09 mėn.)	Dalis nuo visų užregistruotų transporto priemonių (proc.)
Benzinas	138 694	47,6	48 223	22,2
Dyzelinas	112 534	38,6	20 242	9,3
Elektra	4 036	1,4	81 785	37,7
Elektrinis hibridas	32 514	11,1	63 483	29,3
Kiti	3 858	1,3	3 022	1,4
Iš viso	291 636	100	216 755	100

Šaltinis: parengta autoriaus, remiantis Švedijos centrinio statistikos biuro duomenimis (2022)

Iš lentelėje pateiktų duomenų pastebima, kad benzinu bei dyzelinu varomų transporto priemonių dalis 2023 m. pirmą-trečią ketvirtį buvo gerokai sumažėjusi, lyginant su 2018 metų tuo pačių laikotarpiu (naujai užregistruotų benzinu varomų automobilių dalis nuo visų naujų transporto priemonių sumažėjo 25,4 proc. punkto, tuo tarpu dyzelinu varomų transporto priemonių dalis nuo visų naujai užregistruotų transporto priemonių sumažėjo 29,3 proc. punkto). Tuo tarpu elektromobilių bei hibridinių automobilių dalis nuo visų naujai užregistruotų transporto priemonių 2023 metų sausį – rugsėį smarkiai išaugo, lyginant su 2018 metų sausiu – rugsėju (elektromobilių dalis padidėjo 36,3 proc. punkto, tuo tarpu hibridinių automobilių dalis padidėjo 18,2 proc. punktu). Galima pagrįstai manyti, jog prie tokio pokyčio Švedijoje prisidėjo ir mokesčio lengvatos sistemos įvedimas.

Taršos mokesčio nuolaidos sistemos taikymas, kaip pastebėtina pateikto Švedijos atvejo pavyzdžiu, gali būti efektyvus būdas siekti dekarbonizacijos tikslų, ypač transporto sektoriuje, skatinant pakeisti taršius dyzelinu ar benzinu varomus automobilius labiau aplinkai neutraliomis alternatyvomis. Švedijos lengvatos sistema yra pagirtina už tai, jog nepareikalavo iš valstybės didelių išlaidų, nes didžioji ar net visa dalis lėšų, reikalingų lengvatomis finansuoti gali būti kompensuojama iš surinktų mokesčių už taršios transporto priemonės įsigijimą¹⁵³. Tiesa, tam kad veiktų tvariai ir efektyviai padėtų spręsti ŠESD

¹⁵³ GERMAN, John, MESZLER, Dan. (2010). *Best Practices for Feebate Program Design and Implementation* [online]. https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_feebates_may2010.pdf.

emisijų mažinimo klausimą, mokesčio lengvatos sistemos turi būti nuolat tobulinamos, peržiūrimi mokesčio bei lengvatos skyrimo dydžiai, siekiant efektyvios taršos mažinimo strategijos.

Kalbant apie taršos mokestį iš mobilių taršos šaltinių, svarbu paminėti, kad be registracijos mokesčio, tam tikrose Švedijos vietovėse transporto priemonės taip pat gali būti apmokestinamos spūsčių mokesčių – papildomu mokesčiu, mokamu už važiavimą didžiuosiuose miestuose, pavyzdžiui, Stokholme¹⁵⁴. Mokesčiai priklauso nuo laiko ir taikomi darbo dienomis nuo 6:30 iki 18:30¹⁵⁵. Transporto priemonės apmokestinamos, kai kerta miesto ribą abiem kryptimis. Nuo 2016 m. sausio mėn. mokestis taip pat taikomas Essinge aplinkkelio (E4/E20) atkarpoje, kuri jungia Stokholmo pietinę ir šiaurinę dalis¹⁵⁶. Analogiškų ar panašių pavydžių, kai apmokestinamas įvažiavimas į tam tikrą miesto teritoriją, siekiant įgyvendinti aplinkosauginiams tikslams galima būtų surasti ir Lietuvoje¹⁵⁷. Remiantis Kauno miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr. T-306 (2024-05-14) dėl sumažintos taršos zonos (toliau – SZT) nustatymo ir rinkliavos už įvažiavimą, Kauno miesto savivaldybės sprendimu - pagal Kauno savivaldybės Transporto ir eismo organizavimo skyrių, senamiestyje nuo 2024 m. rugpjūčio 1 d. veikia Sumažintos taršos zona, kurioje už pravažiavimą tranzitu taikomas 2 eurų mokestis¹⁵⁸. Tiesa papildomai kainuos ne įvažiavimas, bet pravažiavimas tranzitu. Atvykstantieji asmeniniais reikalais naujo mokesčio nepajus – į STZ mokestį bus įskačiuota pirmoji valanda už automobilio parkavimą. Šiuo sprendimu siekta įgyvendinti viešo transportavimo strategiją ir darnaus judumo planą, Kauno sumažintos taršos zona įrengta kaip dalis darnaus šio judumo plano, o tikslas sumažinti tranzitą senamiestyje, automobilių srautus, taršą ir triukšmą¹⁵⁹. Darbo autoriaus nuomone, šis apmokestinimas ne tik, kad orientuotas į darnaus judumo plano įgyvendinimą siekiant sumažinti taršą iš mobilių taršos šaltinių, bet jau ir duoda apčiuopiamą rezultatą. Remiantis Kauno savivaldybės Transporto ir eismo organizavimo skyriaus vedėjo Martyno Matusevičiaus pirminiais duomenimis: Prieš pradėdant veikti STZ mokesčiui, kasdien pro senamiestį vidutiniškai pravažiuodavo apie 2 tūkst. automobilių. Nuo rugpjūčio šis skaičius sumažėjo iki pusantro tūkstančio. Apie 30 proc.

¹⁵⁴ JONSSON, Samuel, YDSTEDT, Anders, ASEN, Elke. (2020). Looking back on 30 years of carbon taxes in Sweden. *Tax Foundation. Fiscal fact*, 727, p. 10.

¹⁵⁵ BORJESSON, Maria, FUKUSHIMA, Nanna. (2025). Who pays congestion charges? Debunking old misconceptions with registry data. [online]. https://www.wu.ac.at/fileadmin/wu/s/MANDANT_X_-_NUR_F%C3%9CR_KURSE/Assets/Who_congestion_charge.pdf.

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ Kaunas Implements Permanent Low Emission Zone Scheme. EU Urban Mobility Observatory. (2024.)

¹⁵⁸ Kauno miesto savivaldybės tarybos sprendimas Nr. T-306 (2024-05-14) dėl STZ nustatymo ir rinkliavos už įvažiavimą.

¹⁵⁹ Kauno senamiestyje mažins tranzitą: pradeda veikti Sumažintos taršos zona. (2024.)

sudaro turintieji leidimus, 6–7 proc. – elektromobilių savininkai, besinaudojantys lengvata pro senamiestį vykti nemokamai¹⁶⁰. Darbo autoriaus nuomone daugiau Lietuvos miestų galėtų pasekti Kauno miesto pavyzdžiu ir apmokestinti tokias teritorijas kaip senamiesčiai, centrinės miestų gatvės ir pan., taip būtų efektyviau įgyvendinami aplinkosauginiai tikslai, siekiant sumažinti taršą iš mobilių taršos šaltinių.

Kalbant apie sunkiasvorius automobilius ir krovininį transportą, kuris važiuoja valstybinės reikšmės mokamais keliais, jau nuo 2026 m. sausio mėnesio Lietuvoje pradės veikti elektroninės kelių rinkliavos sistema („e-tolling“), kuri leis efektyviau rinkti mokesčius už kelių naudojimą, preliminariai prognozuojama, kad surenkamos pajamos iš kelių mokesčių gali padidėti apie 20–30 proc. lyginant su dabartiniu lygiu, užtikrins teisingumą tarp naudotojų ir padės geriau finansuoti kelių infrastruktūrą. Susisiekimo viceministras užsimena, kad gali būti plečiamas ir apmokestinamų kelių tinklas, šiuo metu yra apmokestinti magistraliniai keliai, iš viso tai siekia apie 1700 km. Siekiant gerinti kelių infrastruktūrą ir reguliuoti transporto srautus, nagrinėjamos galimybės praplėsti apmokestinamų kelių tinklą papildomai apmokestinant kai kuriuos valstybinės reikšmės krašto kelius, nes pastebima aiški tendencija, kad sunkiasvoris transportas, norėdamas išvengti papildomų kaštų, dažnai renkasi važiuoti krašto keliais ir taip išvengia apmokestinimo. Tai nėra adekvatu ir teisinga, nes krašto keliai apkraunami maksimaliai, o jų būklė sparčiai blogėja. Naujoji sistema orientuota į sunkiasvorius automobilius ir krovininį transportą, kuris važiuoja valstybinės reikšmės mokamais keliais. Tiesa, lengvųjų automobilių vairuotojams, keliaujantiems kasdien ar savaitgaliais, niekas nesikeis - jie nebus įtraukti į šią sistemą¹⁶¹. Darbo autoriaus nuomone, šios sistemos įdiegimas pasitarnaus ne tik keliams bei infrastruktūrai, tačiau svarbiausia ir aplinkosauginiams tikslams, taip bus įgyvendinamas vienas svarbiausių aplinkosauginių principų „teršėjas moka“, kadangi mokestis bus skaičiuojamas pagal realiai nuvažiuotą atstumą mokamais keliais. Taip pat tai padės reguliuoti transporto srautus, tokiu būdu užtikrinant kokybišką transporto srautą bus pasiekiamas ir kitas aplinkosauginis tikslas - mažesnis anglies dioksido (Co2) išmetimas į aplinką, kuris labiausiai pasireiškia, kai transporto srautai yra nereguliuoti ir mobilūs taršos šaltiniai spūsčių metu išmeta daugiausiai teršalų į aplinką.

Lyginant Lietuvą su kitomis valstybėmis spūsčių mokesčio klausimu, taip pat vertėtų paminėti Lietuvoje siūlomą naują spūsčių mokestį. Susisiekimo ministerijai tariantis su naujuoju Valstybiniu kelių fondu susijusią kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodiką, apsvarstymui pateiktas pasiūlymas Lietuvoje tam tikruose didžiųjų miestų išvažiavimo ir

¹⁶⁰ Sumažintos taršos zona: daugiau atsiskaitymo būdų ir priminimas susimokėti. (2024.)

¹⁶¹ Kelių mokesčių sistemos pokyčiai: „e-tolling“ ir kas turės už tai susimokėti. (2025.)

įvažiavimo keliuose piko valandomis pradėti taikyti spūsčių mokestį. Kaip numatoma šį mokestį reglamentuojančioje Europos Sąjungos direktyvoje - transporto priemonių apmokestinimas už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, pagrindiniuose miestų keliuose jo dydis galėtų siekti 0,61 euro už kilometrą¹⁶². Mokestis turėtų mažinti transporto srautus piko valandomis labiausiai apkrautuose kelių ruožuose, o surinktos lėšos galėtų būti naudojamos sprendžiant papildomų jungčių įrengimo dalinio finansavimo klausimus¹⁶³. Valstybės narės gali nuo spūsčių mokesčio iš dalies arba visiškai atleisti mikroautobusus, vietos autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, siekdamos skatinti kolektyvinio transporto naudojimą, socioekonominę vystymąsi ir teritorinę sanglaudą¹⁶⁴. Lietuvos Vyriausybė kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodiką tvirtino šių metų spalio 29 dieną. Remiantis, Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Nutarimo „Dėl Kelių Rinkliavos Dydžių Nustatymo Metodikos Patvirtinimo“ Projekto, vyriausybė projekto nutarime Nr.: TAP-25-1234 pastarojo nepriėmė bei grąžino projektą tobulinimui¹⁶⁵. Darbo autoriaus nuomone toks apmokestinimas taip pat padėtų pasiekti aplinkosauginius tikslus bei prisidėtų prie darnaus judumo plano. Darbo autorius siūlytų, kad būtų tinkamai parengtas atitinkamas įstatymo projektas bei jis būtų pateiktas ir priimtas Seime.

Kadangi mobiliems taršoms šaltiniams yra priskiriamos ne tik kelių transporto priemonės, tačiau taip pat ir lėktuvai. Visgi, atsižvelgiant į tarptautinį siekį mažinti aplinkos taršą iš mobilių taršos šaltinių, įdomu tai, kad Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija) draudžia šalims apmokestinti tarptautiniams skrydžiams naudojamą aviacinį kurą, todėl aviacijos pramonei netaikomas nei CO₂ mokestis, nei energijos mokestis¹⁶⁶. Siekiant išspręsti šią problemą, Švedija taiko vadinamąjį skrydžių mokestį, pagal kurį visiems skrydžių bilietams taikomas fiksuotas muito tarifas¹⁶⁷. Muito tarifas skiriasi priklausomai nuo paskirties vietos, o trumpesniems atstumams ir vietiniams bei Europos maršrutams taikomi mažesni tarifai¹⁶⁸.

Kita nagrinėjama valstybė dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo – Norvegija. Ilgą laiką sparčiai auganti mobilumo paklausa pranoko pažangą transporto sektoriaus dekarbonizacijos srityje. Norvegijoje 2012 m. transporto emisijos pasiekė

¹⁶² Lietuvoje siūlomas naujas spūsčių mokestis: mieste už kilometrą tektų mokėti 61 centą. (2025)

¹⁶³ *Ibid.*

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Nutarimo „Dėl Kelių Rinkliavos Dydžių Nustatymo Metodikos Patvirtinimo“ Projekto NV-2420. (2025)

¹⁶⁶ Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. (1994). TAR, 2015, 15733.

¹⁶⁷ BORJESSON, Maria, FUKUSHIMA, Nanna. (2025). Who pays congestion charges? Debunking old misconceptions with registry data. [online]. https://www.wu.ac.at/fileadmin/wu/s/MANDANT_X_-_NUR_F%C3%9CR_KURSE/Assets/Who_congestion_charge.pdf.

¹⁶⁸ European Commission (2019-06-06). *Taxes in the field of aviation and their impact*. [online]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1>.

aukščiausią lygį (15 mln. tonų CO₂ ekvivalento), tačiau nuo 2005 m. iki 2019 m. sumažėjo 8,9 % dėl Norvegijos ambicingos transporto dekarbonizacijos politikos¹⁶⁹. Vyriausybė aktyviai rėmė nulinės emisijos transporto priemonių (toliau – ZEV) diegimo politiką, siekdama paspartinti kelių transporto sektoriaus elektrifikaciją. Ši strategija buvo sėkminga. Pagal nacionalines prognozes, transporto emisijos nuo 2019 m. iki 2030 m. turėtų sumažėti beveik trečdaliu. Nors Norvegijos taršos iš mobilių taršos šaltinių, o konkrečiai kelių transporto priemonių, apmokestinimas yra panašus į taikomą Švedijoje, tačiau išsiskiria mokesčių lengvatomis iš daugelio Europos valstybių.

Siekiant skatinti ZEV pirkimą, Norvegija įvedė išsamų mokesčių lengvatų paketą, įskaitant ZEV atleidimą nuo registracijos mokesčio, PVM ir degalų mokesčių, taip pat mažiausiai 50 % kelių mokesčių, keltų ir automobilių stovėjimo mokesčių sumažinimą. Šios fiskalinės lengvatos buvo būtinos siekiant padaryti paklausesniais ZEV automobilius (kurie dabar yra pigesni už benzininius ar dyzelinius automobilius) ir padidinti ZEV dalį automobilių parke. Pagal vyriausybės prognozes, iki 2030 m. ZEV automobilių skaičius gali pasiekti 1,25 mln. (palyginti su 225 000 be paskatų), o tai sudaro 44,5 % dabartinio automobilių parko¹⁷⁰. Kadangi ZEV automobilių rinka tapo labiau įsitvirtinusi, Norvegijos vyriausybė pradėjo mažinti kai kurias iš šių paskatų.

Nė viena kita šalis pasaulyje nėra pasiekusi tokių pažangių rezultatų taršos mažinimo aspektu transporto sektoriuje kaip Norvegija: du trečdaliai 2021 m. parduotų naujų keleivinių automobilių buvo visiškai elektriniai. Norvegija taip pat elektrifikavo trečdalį savo vidaus keltų ir yra elektrinės aviacijos pionierė. Norvegijoje buvo apie 470 000 ZEV automobilių, tai didžiausias skaičius Europoje ir 16 % visų transporto priemonių. ZEV automobiliai ir hibridinės transporto priemonės sudaro beveik ketvirtadalį Norvegijos lengvųjų automobilių parko. Šalis daro pažangą siekdama savo tikslo iki 2025 m. registruoti visus naujus lengvuosius automobilius ir lengvuosius furgonus kaip ZEV. Norvegijos ZEV automobilių diegimo ir susijusių išmetamųjų teršalų mažinimo poveikis tapo labai matomas nuo 2016 m. Pagal nacionalines prognozes, transporto išmetamųjų teršalų kiekis nuo 2019 m. iki 2030 m. turėtų sumažėti beveik trečdaliu¹⁷¹.

Norvegija gana smarkiai apmokestino degalus, kadangi šioje valstybėje ypač akcentuojama, jog degalų apmokestinimas padeda sumažinti anglies dioksido išmetimą ir kelių naudojimą apskritai, o kelių mokesčiai padeda riboti kelių naudojimą tam tikrose

¹⁶⁹ OECD. (2022). Norway's evolving incentives for zero-emission vehicles. *International Programme for action on climate*, p. 1.

¹⁷⁰ OECD. (2022). Norway's evolving incentives for zero-emission vehicles. *International Programme for action on climate*, p. 1.

¹⁷¹ *Ibid.*

srityse, kuriose kyla specialių problemų, pavyzdžiui, tarša ar spūstys¹⁷². Norvegijoje diferencijuotu CO₂ mokesčiu siekiama daryti įtaką išmetamųjų teršalų kiekiui priimančioms vidutinės trukmės sprendimus, t. y. renkant automobilius, kurie bus įtraukti į transporto parką. Trumpalaikiai vartotojų sprendimai pereiti prie viešojo transporto priemonių didesniu mastu priklauso nuo kelių mokesčių, degalų mokesčių ir viešojo transporto bilietų kainų.

Transporto priemonių išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimas yra brangus, nes transporto priemonių mokesčio tarifai yra pagrįsti CO₂ išmetimo kiekiu ir sudaro tūkstančius Norvegijos kronų už toną CO₂¹⁷³. Tai yra šimtai eurų, palyginti su CO₂ kvotos kaina Europos emisijų leidimų prekybos sistemoje (taikoma stacionariems, o ne mobiliems šaltiniams), kuri pastaruoju metu svyruoja nuo penkiolikos iki trisdešimties eurų už toną. Norvegijos automobiliams šis didelis transporto priemonių mokesčio tarifas taikomas kartu su degalų anglies dioksido mokesčiais, todėl išmetamųjų teršalų mažinimas Norvegijos kelių sektoriuje Norvegijos visuomenei nėra pigus, net jei Norvegijos automobilių pirkėjai dėl savo taupumo gali įsigyti mažiau CO₂ išmetančių automobilių, įskaitant nulinės emisijos automobilius¹⁷⁴. Šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo išlaidos, kurias Norvegijos politika leidžia įtraukti į automobilių pirkėjų ir kelių naudotojų sąnaudas, yra labai didelės pagal pasaulio ir Europos standartus. Norvegijos patirtis yra daug platesnė nei CO₂ diferencijuotas registracijos mokestis ir dosnios paskatos nulinės emisijos transporto priemonėms. Ji apima didelių transporto priemonių ir kelių mokesčių patirtį, dešimtmečius trunkantį vis sudėtingesnių mokamų kelių tinklo plėtrą ir CO₂ apmokestinimą degaluose¹⁷⁵.

Toliau darbo autorius palygins taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą Pietų Korėjoje ir Lenkijoje. Abejose šalyse yra transporto mokesčiai, kurie apima akcizą degalams, transporto priemonių mokesčius, lengviesiems automobiliams, registracijos mokesčius, transporto priemonių registracijos mokesčius ir privalomus laivų savininkų mokesčius Vidaus vandenų kelių fondui¹⁷⁶. Pažymėtina, kad Lenkija su Pietų Korėja glaudžiai bendradarbiauja įvairiose srityse dar nuo 1989 m., kai užmezgė diplomatinę strateginę partnerystę, įskaitant partnerystę ir aplinkosauginiais klausimais¹⁷⁷. Įdomu tai, kad abejose valstybėse aplinkosauginiai mokesčiai, įskaitant transporto priemonių

¹⁷² ESKELAND, S. Gunnar, YAN, Shiyu. (2021). Norwegian CO₂ – differentiated motor vehicle registration tax: an extended cost-benefit analysis. *OECD environment working papers*, 178.

¹⁷³ ESKELAND, S. Gunnar, YAN, Shiyu. (2021). Norwegian CO₂ – differentiated motor vehicle registration tax: an extended cost-benefit analysis. *OECD environment working papers*, 178.

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ SZYMCZAK, Magdalena. (2023). Environmental taxes in Poland and South Korea – sharing experiences. *Research papers*, 67(3), p. 75.

¹⁷⁷ *Ibid.*

mokesčius yra stabilūs ir itin svarbūs vyriausybių pajamų šaltiniai, tiesa savivaldybės ar vietos valdžios institucijos nustato mokesčio tarifus, o apmokestinimo objektas yra panašus. Tačiau visiškai sutampa tik Lenkijos ir Pietų Korėjos autobusų ir sunkvežimių apmokestinimo objektas, nors jų mokesčio tarifo nustatymo metodas skiriasi¹⁷⁸. Pagal Pietų Korėjos teisės aktus svarbus variklio darbinis tūris, o tuo tarpu pagal Lenkijos – svarbiausi yra savivaldybių paskelbti tarifai (žr. 5 lentelę)¹⁷⁹.

5 lentelė. **Automobilių apmokestinimo elementai Pietų Korėjoje ir Lenkijoje**

Apmokestinimo elementas	Pietų Korėja	Lenkija
Mokesčio mokėtojas	Asmuo, turintis automobilį, registruotą arba deklaruotą vietos valdžios institucijų jurisdikcijoje.	Automobilio savininkas, organizacijos, neturinčios juridinio asmens statuso, kurių vardu transporto priemonė yra registruota, Lenkijos Respublikos teritorijoje registruotų transporto priemonių savininkai, kuriems užsienio fizinis ar juridinis asmuo patikėjo transporto priemonę Lenkijos ūkio subjektui.
Apmokestinimo objektas ir mokesčio tarifas	Mokesčio suma apskaičiuojama dauginant variklio darbinį tūrį iš mokesčio už kubinį centimetrą (cm³) dydžio pagal Vietinių mokesčių įstatymo lentelę: Automobiliai 18–24 vonai už cm³ verslo reikmėms naudojamiems automobiliams; 80–200 vonai už cm³ ne verslo reikmėms naudojamiems automobiliams. Autobusai 25 000–100 000 vonai už cm³ verslo reikmėms naudojamiems automobiliams; 65 000–115 000 vonai už cm³ ne verslo reikmėms naudojamiems automobiliams. Sunkvežimiai 6 600 vonų ~ 45 000 vonų už cm³ verslo reikmėms naudojamiems automobiliams; 28 500 vonų ~ 157 500 vonų už cm³ ne verslo reikmėms naudojamiems automobiliams. Specialūs automobiliai 13 500 vonų ~ 36 000 vonų už cm³ verslo reikmėms naudojamiems automobiliams; 58 500 vonų ~ 157 500 vonų už cm³ ne verslo reikmėms naudojamiems automobiliams.	Savivaldybės tarybos nustatytas mokesčio tarifas priklauso nuo transporto priemonės specifikos. Tačiau sumos negali būti didesnės už tas, kurios paskelbtos Finansų ministro pranešime. 2023 m. didžiausios normos buvo tokios: Sunkvežimiai: 3897,01 zlotai; Sunkvežimių vilkikai ir balastiniai vilkikai: 3897,01 zlotai; Priekabos ir puspriekabės: 3048,71 zlotai; Autobusai: 3048,71 zlotai.

¹⁷⁸ *Ibid.*

¹⁷⁹ SZYMCZAK, Magdalena. (2023). Environmental taxes in Poland and South Korea – sharing experiences. *Research papers*, 67(3), p. 75.

Šaltinis: parengta autoriaus, remiantis the Sejm of the Republic of Poland (2022)¹⁸⁰, Local tax act (2016)¹⁸¹, Biznes (2025)¹⁸², Ministry of economy (2022)¹⁸³

Svarbu atkreipti dėmesį, kad kelių transporto priemonės abeiose valstybėse apmokestinamos ne tik transporto priemonių mokesčiais, bet ir procentiniu tarifu (žr. 6 lentelę). Lenkijos Akcizo įstatymas numato lengvatinius tarifus hibridiniams automobiliams ir atleidimą nuo mokesčio automobiliams, kurių variklio darbinis tūris neviršija 2000 cm³¹⁸⁴. Vis dėlto didesnės cilindų tūrio hibridinių automobilių tarifas (9,3 %) vis dar yra didesnis už standartinį Korėjos tarifą (5 %)¹⁸⁵.

6 lentelė. Transporto priemonių apmokestinimo elementų panašumai Pietų Korėjoje ir Lenkijoje

Apmokestinimo elementas	Pietų Korėja	Lenkija
Mokesčio mokėtojas	Asmuo, gaminantis benziną ir panašius alternatyvius naftos produktus, dyzelinį kurą ir panašius alternatyvius naftos produktus, arba asmuo, importuojantis benziną ir panašius alternatyvius naftos produktus, dyzelinį kurą ir panašius alternatyvius naftos produktus.	Paprastai asmuo ir juridinio asmens statuso neturinti organizacija, vykdanči veiklą, kuriai taikomas akcizas, arba kurios atžvilgiu atsirado reali situacija, apmokestinama akcizu.
Apmokestinimo objektas ir mokesčio tarifas	Lankstūs tarifai yra nurodyti Prezidento dekrete: - benzinas (ir pakaitiniai degalai): 529 vonai/l; - dyzelinas (ir pakaitiniai degalai): 375 vonai/l; - Automobiliai, kurių variklio darbinis tūris didesnis kaip 2 000 cm³, ir automobiliai, skirti kempingui: 5 %; - Automobiliai, kurių variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 2 000 cm³ (išskyrus automobilius, kurių variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 1 000 cm³), ir dviratės motociklai, kurių variklio darbinis tūris didesnis kaip 125 cm³: 5 %.	- Automobilių benzinai: 1529 zł/1000 l; - Aviacinis benzinai: 1822 zł/1000 l; - Dyzeliniai degalai: 1160 zł/1000 l; - Biokomponentai, sudarantys savarankiškus degalus: 1160 zł/1000 l; - Keleiviniai automobiliai, kurių variklio darbinis tūris > 2000 cm³: 18,60 %; - Prijungiamieji hibridiniai keleiviniai automobiliai, kurių variklio darbinis tūris > 2000 ≤ 3500 cm³: 9,30 %; - Hibridiniai keleiviniai automobiliai, kurių variklio darbinis tūris > 2000 ≤ 3500 cm³: 9,30 %;

¹⁸⁰ Sejm of the Republic of Poland (2022-07-28). *Announcement of the Minister of Finance of 28 July 2022 regarding the upper limits of local tax rates and fees for 2023*. [online]. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20220000731>.

¹⁸¹ Local tax act. (2016). KLRI, 2016, 14033. [online]. https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=38853&lang=ENG.

¹⁸² Biznes (2025). Tax on means of transport. [online]. <https://www.biznes.gov.pl/pl/portal/ou74>.

¹⁸³ Ministry of economy and finance (2022). *A guide to Korean taxation*. [online]. <https://english.moef.go.kr/sh/searchList.do?range=anywhere&searchTerm=A+guide+to+Korean+taxation>.

¹⁸⁴ SZYMCZAK, Magdalena. (2023). Environmental taxes in Poland and South Korea – sharing experiences. *Research papers*, 67(3), p. 78.

¹⁸⁵ *Ibid.*

		• Hibridiniai keleiviniai automobiliai, kurių variklio darbinis tūris $\leq 2000 \text{ cm}^3$: 1,55 %; • Kiti keleiviniai automobiliai: 3,10 %.
--	--	--

Šaltinis: parengta autoriaus, remiantis the Sejm of the Republic of Poland (2022)¹⁸⁶, Local tax act (2016)¹⁸⁷, Biznes (2025)¹⁸⁸, Ministry of economy (2022)¹⁸⁹

Pietų Korėjoje daugumai degalų ir dujų taikomas individualus vartojimo mokestis. Tuo tarpu benzino ir dyzelino kuro (ir jų pakaitalų) reglamentavimas yra numatytas Eismo, energetikos ir aplinkos mokesčių įstatyme. Jie yra sugretinami su atitinkamais reglamentais, numatytais Lenkijos akcizų mokesčio įstatyme¹⁹⁰. Mokesčio objektas yra panašus, akcizų mokesčio tarifai taip pat išreiškiami panašiu būdu – suma už produkto vienetą. Tačiau Pietų Korėjoje mokesčio tarifas nurodomas vonais už kilogramą arba litrą, o Lenkijoje tarifai nurodomi zlotais už 1 000 litrų arba 1 000 kilogramų.

Apibendrinant taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą skirtingose valstybėse, galima teigti, kad visos šiame baigiamojo darbo skyriuje aptartos valstybės daugiau ar mažiau, bet siekia sumažinti oro taršą įvairiais fiskaliniais mokesčiais. Dauguma valstybių taiko transporto priemonės registracijos mokestį, kurį susimoka automobilio savininkas jį įsigydamas. Šiam mokesčiui neretai yra taikomos išimtys – įsigyjant elektromobilį atleidžiama nuo registracijos mokesčio. Svarbu paminėti, kad įsigyjant elektromobilius dažniausiai valstybės atleidžia asmenis nuo PVM mokesčio. Dar vienas būdas apmokestinti mobilius taršos šaltinius – tai degalų akcizas. Didinant degalų akcizą, valstybės siekia skatinti visuomenę naudoti mažiau degalų, pavyzdžiui, pasvarstyti, ar tikslo vietą pigiau pasiekti automobiliu, ar viešuoju transportu. Tikriausiai, didžiausią įspūdį daro taršos mažinimo įrankiai naudojami Norvegijoje – šioje šalyje įvedus ZEV automobilių politiką ir suteikus gana gausų naudų paketą, 2021 m. net du trečdaliai parduotų naujų automobilių buvo elektromobiliai. Tai dar vienas įrodymas, kad yra įmanoma siekti taršos mažinimo iš mobilių taršos šaltinių, tiesiog valstybės turi nusimatyti tinkamą politiką bei priemones siekiant šio tikslo.

¹⁸⁶ Sejm of the Republic of Poland (2022-07-28). *Announcement of the Minister of Finance of 28 July 2022 regarding the upper limits of local tax rates and fees for 2023*. [online]. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20220000731>.

¹⁸⁷ Local tax act. (2016). KLRI, 2016, 14033. [online]. https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=38853&lang=ENG.

¹⁸⁸ Biznes (2025). Tax on means of transport. [online]. <https://www.biznes.gov.pl/pl/portal/ou74>.

¹⁸⁹ Ministry of economy and finance (2022). *A guide to Korean taxation*. [online]. <https://english.moef.go.kr/sh/searchList.do?range=anywhere&searchTerm=A+guide+to+Korean+taxation>.

¹⁹⁰ SZYMCZAK, Magdalena. (2023). Environmental taxes in Poland and South Korea – sharing experiences. *Research papers*, 67(3), p. 83.

4. LIETUVOS TEISMŲ PRAKTIKOS DĖL TARŠOS IŠ MOBILIŲ TARŠOS ŠALTINIŲ APMOKESTINIMO ANALIZĖ

Šioje darbo dalyje analizuojama aktuali Lietuvos teismų praktika dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo, kuria siekiama atskleisti teismų praktikoje kylančius probleminius aspektus nagrinėjama tema bei asmenų atsakomybę, kylančią už taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo pažeidimus.

Viena iš bylų, kurioje nagrinėjamas taršos iš mobilaus taršos šaltinių apmokestinimo klausimas yra 2018 m. rugsėjo 20 d. Vilniaus apygardos administracinio teismo nagrinėta administracinė byla Nr. I-2217-463/2018. Šioje byloje UAB „Nesė fauna“ (toliau – Pareiškėja) prašė teismo panaikinti Lietuvos Respublikos ministerijos Vilniaus regiono aplinkos apsaugos departamento (toliau – Aplinkos apsaugos departamentas) 2018 m. vasario 8 d. sprendimą Nr. VR-17.5-23¹⁹¹. Pareiškėja skundą grindė Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau – LVAT) išaiškinimu, „kad didesnio tarifo taikymas galimas tik tais atvejais, kai mokesčio mokėtojas nuslėpė mobiliuose taršos šaltiniuose sunaudotų degalų kiekį“¹⁹². Pareiškėjos teigimu, patikrinimo metu nebuvo nustatytas kuro kiekio nuslėpimo faktas už 2013-2016 m., todėl buvo nepagrįstai taikytas didesnis tarifas už aplinkos teršimą. Pareiškėja taip pat nurodė, kad turėjo būti taikomas Mokesčių administravimo įstatymo 96 straipsnis dėl delspinigių apskaičiavimo, o ne Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 9 straipsnio 4 dalis, numatanti didesnio mokesčio tarifo taikymą. Vilniaus apygardos administracinis teismas, išnagrinėjęs bylos aplinkybes, nustatė, kad Pareiškėja už 2013-2016 m. sunaudotus degalus ūkinėje veikloje nepateikė Mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių deklaracijų, todėl neteiktos deklaracijos už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių turi apmokestinamųjų gaminių nuslėpimo požymių. Teismas pažymėjo, kad pagal Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo 7 straipsnio 1 dalį mokestinis laikotarpis yra kalendoriniai metai (šiuo metu galiojančioje įstatymo suvestinėje redakcijoje mokestinis laikotarpis įtvirtintas 8 straipsnyje), o deklaracija pateikiama ir mokestis sumokamas per 60 dienų nuo mokestinio laikotarpio pabaigos (pagal šiuo metu galiojančioje įstatymo suvestinę redakciją – iki kalendorinių metų, einančių po mokestinio laikotarpio, vasario 15 d.)¹⁹³. Pažymėtina, kad Mokesčio už

¹⁹¹ Vilniaus apygardos administracinio teismo 2018 m. rugsėjo 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-2217-463/2018.

¹⁹² Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2015 rugsėjo 17 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-12-143/2015.

¹⁹³ Vilniaus apygardos administracinio teismo 2018 m. rugsėjo 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-2217-463/2018.

aplinkos teršimą įstatymo 9 straipsnio 4 dalies 3 punktas numato, kad mokestis už aplinkos teršimą taikant didesnę tarifą apskaičiuojamas nusiėptą apmokestinamų gaminių bei apmokestinamosios pakuotės kiekį dauginant iš tarifo, nurodyto šio Įstatymo 3 ar 4 priedėlyje, ir koeficiento 2¹⁹⁴.

Dar viena panaši byla dėl mokesčių už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių nedeklaravimo yra 2019 m. balandžio 11 d. Vilniaus apygardos administracinio teismo administracinė byla Nr. I-189-189/2019, kurioje pareiškėja Kooperatinė bendrovė „Daržovių centras“ įrodinėjo, jog ji nebuvo deklaravusi mokesčių už aplinkos taršą iš mobilių taršos šaltinių, o prekės gabenamos ne pareiškėjos, o jos savininkų transporto priemonėmis, todėl jai apskaičiuotas mokestis padidintu taršos tarifu yra nepagrįstas¹⁹⁵. Teismas pažymėjo, kad pareiškėjai mokestis dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių nuslėpimą buvo apskaičiuotas remiantis Mokesčio už aplinkos teršimą 9 straipsnio 3 dalies 2 ir 3 punktu, o pagrindų netaikyti šių nuostatų byloje nebuvo nustatyta. Atsižvelgiant į bylos aplinkybes bei teisinį reglamentavimą, teismas pareiškėjos skundą atmetė kaip nepagrįstą.

Pažymėtina, jog LVAT ne kartą yra konstatavęs, kad nors Mokesčio už aplinkos teršimą įstatyme nėra pateikta nuslėptų teršalų sąvoka, tačiau mokesčio nedeklaravimas reiškia kenksmingos veiklos masto ir su ja susijusių prievolių valstybei slėpimą, neviešinimą, o tai kelia didesnę pavojų įstatymu saugomiems interesams ir lemia didesnių piniginių prievolių valstybei atsiradimą¹⁹⁶. Taigi akivaizdu, kad įstatyme nėra pateikta ir teršalų nuslėpimo fakto įrodinėjimo būtinybės ar tokio įrodinėjimo tvarkos, tačiau per daugiau nei per dvidešimtmetį susiformavo teršalų apmokestinimo precedentas, todėl kilus ginčui dėl nuslėptų teršalų iš mobilių taršos šaltinių, teismų praktikoje paprastai nekyla problemų dėl tokių teršalų apmokestinimo klausimo.

Regionų apygardos administracinio teismas 2021 m. balandžio 20 d. priėmė sprendimą administracinėje byloje Nr. eI3-4108-583/2020, kurioje buvo svarstomas UAB „Barocenas“ (toliau – Pareiškėjas) skundas Aplinkos apsaugos departamentui prie Aplinkos apsaugos ministerijos (toliau – Aplinkos apsaugos departamentas)¹⁹⁷. Šioje byloje Pareiškėjas prašė teismo pakeisti Aplinkos apsaugos departamento 2021 m. sausio 11 d. nutarimą Nr. J27-2 ir sumažinti ekonominę sankciją iki 100 Eur. Pažymėtina, jog Aplinkos apsaugos departamentas išnagrinėjo aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą

¹⁹⁴ Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.

¹⁹⁵ Vilniaus apygardos administracinio teismo 2019 m. balandžio 11 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-189-189/2019.

¹⁹⁶ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2015 m. birželio 10 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-892-143/2015.

¹⁹⁷ Regionų apygardos administracinio teismo 2021 m. balandžio 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. eI3-4108-583/2020.

reglamentuojančių teisės aktų pažeidimo bylą, kurioje 2020 m. gruodžio 14 d. pareiškėjui buvo surašytas juridinio asmens padaryto aplinkos apsaugą ir gamtos išteklių naudojimą reglamentuojančių teisės aktų pažeidimo protokolą Nr. J27-2 už pažeidimą, numatytą Aplinkos apsaugos įstatymo 66 straipsnio 1 dalyje – juridinių asmenų atsakomybė už neteisėtą Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos I priedo ir II priedo X teršalų grupės teršalų išmetimą į jūrą¹⁹⁸. Svarbu atkreipti dėmesį, kad pagal minėtąją teisės normą „atviros jūros (jūros rajonų, kurie nepriklauso valstybių vidaus vandenims, teritorinei jūrai ir išskirtinei ekonominei zonai), išskirtinės ekonominės zonos, Europos Sąjungos valstybių narių teritorinės jūros, įskaitant tarptautinei laivybai naudojamus sąsiaurius, kuriuose Europos Sąjungos valstybės narės turi jurisdikciją, ir Europos Sąjungos valstybių narių vidaus vandenų, įskaitant uostus, teršimas iš laivų pažeidžiant Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių reikalavimus, nustatytus Tarptautinėje konvencijoje dėl teršimo iš laivų prevencijos (toliau – MARPOL 73/78) ir 1992 m. Helsinkio konvencijoje dėl Baltijos jūros baseino jūrinės aplinkos apsaugos, Lietuvos Respublikos jūros rajono vidaus vandenų ir teritorinės jūros teršimas iš laivų, Lietuvos Respublikos jūros rajono teršimas iš šiame rajone esančių jūros įrenginių, kai neteisėtai išmesta iki 0,01 kilogramo MARPOL 73/78 I priede nurodytų teršalų ar MARPOL 73/78 II priedo X teršalų grupės teršalų, užtraukia baudą nuo trijų tūkstančių iki šešių tūkstančių eurų¹⁹⁹.

Aplinkos apsaugos departamentas nustatė, kad 2020 m. lapkričio 29 d. apie 11.30 val. iš laivo, priklausančio Pareiškėjui, į Klaipėdos uosto akvatoriją, ties 120 - 121 krantinėmis, išsiliejo nedidelis kiekis naftos teršalų, kurie pasklido 20-30 m² plote bei buvo lokalizuoti panaudojant bonines užtvaras ir absorbcines bonines užtvaras. Vėliau teršalai, kurių plotas 99 m², buvo pastebėti Kuršių mariose, ties 146 krantine. Viso iš laivo išsiliejusių naftos teršalų kiekis ant Klaipėdos uosto akvatorijos vandens paviršiaus siekė 0,0089 kg (naftos teršalų tankis 0,9 kg/l). Surašytame nutarime buvo nurodyta, kad Pareiškėjas neužtikrino tinkamos eksploatuojamo laivo patalpų techninės būklės ir pažeidė Aplinkos apsaugos įstatymo 66 straipsnio 1 dalį, už ką Pareiškėjui paskirta 3 000 Eur ekonominė sankcija. Pareiškėjas savo kaltės neneigė, tačiau prašė teismo, atsižvelgiant į lengvinančias aplinkybes bei, vadovaujantis Aplinkos apsaugos įstatymo 52 straipsniu, sumažinti paskirtą ekonominę sankciją, kadangi, pasak Pareiškėjo, yra teisinis pagrindas mažinti paskirtos ekonominės sankcijos dydį²⁰⁰. Pareiškėjas pažymėjo, kad naftos produktų nuotėkis įvyko

¹⁹⁸ Regionų apygardos administracinio teismo 2021 m. balandžio 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. eI3-4108-583/2020.

¹⁹⁹ Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas. 1992 m. sausio 23 d. Nr. I-2223. *Valstybės žinios*, 1992, 20-0.

²⁰⁰ Regionų apygardos administracinio teismo 2021 m. balandžio 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. eI3-4108-583/2020.

netyčia dėl prarūdijusios suvirinimo siūlės, pro kurią ir prasisunkė teršalai. Įvykio metu laivo įgula nedelsiant operatyviai sureagavo ir pati ėmėsi visų priemonių lokalizuoti teršalų išplitimą (išleido bonines užtvaras) bei bendradarbiavo su atvykusiais specialistais, taip pat nurodė, kad pažeidimas (tarša) truko labai trumpai. Regionų apygardos administracinis teismas, išnagrinėjęs bylos aplinkybes bei įrodymus, atsižvelgdamas į šalių pareiškimus, konstatavo, jog nagrinėjamu atveju yra aplinkybių, sudarančių pagrindą už AAĮ 66 straipsnio 1 dalyje numatytą pažeidimą paskirti pareiškėjui mažesnę ekonominę sankciją, negu šioje normoje nustatyta minimali bauda už juridinio asmens padarytą teisės pažeidimą. Savo poziciją teismas grindė Aplinkos apsaugos departamento 2020 m. gruodžio 1 d. Pareiškėjo vadovui siųstu elektroniniu laišku, kuriame buvo nurodyta, kad incidento metu aplinkai padaryta žala siekia 0,6 Eur. Vertinant pareiškėjo finansinę padėtį nustatyta, kad bendrovė 2019 m. ir 2020 m. dirbo nuostolingai, turi didelius finansinius įsipareigojimus, todėl nutarimu paskirta 3 000 Eur ekonominė sankcija gali reikšmingai pabloginti jos finansinę padėtį. Taip pat teismas konstatavo, kad konkrečiu atveju atsižvelgiama į lengvinančias aplinkybes, t. y. Pareiškėjas neturėjo tyčios išleisti teršalus į Klaipėdos uosto akvatoriją, pažeidimas buvo vienkartinis, netęstinis, didelė žala aplinkai nebuvo padaryta, taip pat atsižvelgta į teisingumo ir protingumo kriterijus – paskirtos ekonominės sankcijos dydis yra neproporcingas pažeidimo mastui ir pasekmėms, bauda yra akivaizdžiai per didelė²⁰¹. Atsižvelgiant į visa tai, kas išvardinta, teismas baudą Pareiškėjui sumažino perpus – iki 1 500 Eur.

Iš nagrinėtos bylos matoma, kad Aplinkos apsaugos departamentas Pareiškėjui buvo paskyręs minimalią baudą, nustatytą Aplinkos apsaugos įstatymo 66 straipsnio 1 dalyje. Ir nors, kaip buvo įrodyta, Pareiškėjas padarė žalą aplinkai, t. y. neužtikrino tinkamos eksploatuojamo laivo patalpų techninės būklės, Pareiškėjas savo kaltę taip pat pripažino, tačiau to paties įstatymo 52 straipsnis palieka teismui diskreciją sumažinti paskirtą baudą, atsižvelgiant „į padaryto teisės pažeidimo pobūdį, mastą, atsakomybę lengvinančias ir kitas reikšmingas aplinkybes <...> ir vadovaudamasis teisingumo ir protingumo principais“.

Darbo autoriaus nuomone, pagrindinė šiuo atveju kylanti problema – tai tinkamas konkretaus pažeidimo įvertinimas, vadovaujantis proporcingumo principu. Kaip jau buvo minėta ankstesnėse baigiamojo darbo dalyse, proporcingumo principas užtikrina, kad taikomos principą „teršėjas moka“ įgyvendinančios priemonės būtų teisėtos, būtinos ir tinkamos siekiamiems tikslams. Pagal proporcingumo principą, iš teršėjų negali būti reikalaujama padengti didesnių išlaidų, nei būtina žalos aplinkai ištaisymui, atlyginimo

²⁰¹ *Ibid.*

išlaidos turi būti proporcingos kilusiai žalai. Atsižvelgiant į tai, kad aplinkai padaryta žala buvo įvertinta tik 0,6 Eur, darbo autoriaus nuomone, Pareiškėjai paskirta, nors ir sumažinta, 1 500 Eur bauda neatitinka proporcingumo principo, kadangi iš teršėjo pareikalauta padengti gerokai didesnius nuostolius nei faktiškai padaryta žala aplinkai.

Dar viena byla, kurioje nagrinėtas mokesčių už taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo klausimas, yra Regionų apygardos administracinio teismo 2024 m. rugsėjo 19 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I2-6154-505/2024²⁰². Šioje byloje pareiškėjas D. G. pateikė skundą dėl AB „Regitra“ 2023 m. spalio 27 d. ir 2023 m. gruodžio 11 d. sprendimų, kuriais buvo apskaičiuotas transporto priemonės registracijos mokestis, panaikinimo²⁰³. Pareiškėjas nurodė, kad nors daniškame registracijos liudijime CO₂ kiekis nėra nurodytas, tačiau jis tebėra nurodytas nacionalinės transporto priemonių registro svetainėje – CO₂ kiekis yra 169,0 g/km, tačiau, pareiškėjo teigimu, AB „Regitra“ registruodama transporto priemonę rėmėsi ne nacionalinės transporto priemonių registro svetainės duomenimis, o apskaičiavo pagal formulę, kai CO₂ nežinomas²⁰⁴. Buvo paskaičiuotas 182,12 Eur transporto priemonės registracijos mokestis, kuris atitinka 26 g/km CO₂ taršos kiekį, tačiau pareiškėjo teigimu AB „Regitra“ turėjo atsižvelgti į visus prieinamus duomenų šaltinius, įskaitant nacionalinio transporto priemonių registro duomenis bei kreiptis į atitinkamas institucijas dėl duomenų patikrinimo. AB „Regitra“ atsisakė remtis duomenimis, pateikiamais nacionalinėje transporto priemonių registro svetainėje bei į transporto priemonės registracijos liudijimą įrašyti joje nurodytą taršos kiekį. Teismas, nagrinėdamas pareiškėjo skundą, pateikė Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo (toliau – MTPRMĮ) išaiškinimą. Pažymėtina, kad pareiškėjo transporto priemonė anksčiau nebuvo registruota Lietuvoje, todėl konkrečiu atveju reikia remtis MTPRMĮ 6 straipsnio 2 dalimi, kurioje įtvirtintos taisyklės kaip apskaičiuojamas neregistruotų Lietuvos Respublikoje automobilių išmetamas CO₂ kiekis:

„1) pagal motorinės transporto priemonės kilmės ir (ar) patvirtinimo dokumentuose pateiktą informaciją (MTPRMĮ 6 straipsnio 2 dalies 1 punktas);

2) pagal Kelių transporto priemonių registre registruotos lygiavertės motorinės transporto priemonės, priskirtos tam pačiam Europos Sąjungoje patvirtintam tipui, variantui ir versijai, išmetamą CO₂ kiekį (MTPRMĮ 6 straipsnio 2 dalies 2 punktas);

²⁰² Regionų apygardos administracinio teismo 2024 m. rugsėjo 19 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I2-6154-505/2024.

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ *Ibid.*

3) pagal formules, patvirtintas šio įstatymo 2 priede, vadovaujantis kilmės ir (ar) patvirtinimo dokumentuose pateikta naujausia informacija (MTPRMĮ 6 straipsnio 2 dalies 3 punktas);

4) pagal formules, patvirtintas šio įstatymo 2 priede, vadovaujantis Kelių transporto priemonių registre registruotos lygiavertės transporto priemonės, priskirtos tam pačiam Europos Sąjungoje patvirtintam tipui, variantui ir versijai, duomenimis (MTPRMĮ 6 straipsnio 2 dalies 4 punktas)²⁰⁵.

Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo (toliau – Tvarkos aprašas) 12 punkte nurodyta, kad tinkamais kilmės ir (ar) patvirtinimo dokumentais, kurių patvirtintais duomenimis remiantis gali būti nustatomas transporto priemonės išmetamas CO₂ kiekis ir nustatomas mokestis, laikomi dokumentai, nurodyti Tvarkos aprašo 1 priede, kurie vertinami priklausomai nuo transporto priemonės kilmės situacijos²⁰⁶. Teismas nagrinėjamoje byloje pažymėjo, kad transporto priemonių registras Tvarkos aprašo 1 priedo 2 kilmės situacijos prasme nėra nacionalinis transporto priemonių registras, kurio patvirtintais duomenimis remiantis gali būti nustatomas transporto priemonės išmetamas Co₂ kiekis ir apskaičiuojamas mokestis, kadangi Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registras yra valstybės registras, o pareiškėjo transporto priemonė registre nebuvo įregistruota, todėl jo duomenimis negalėjo būti remiamasi nustatant transporto priemonės išmetamą Co₂ kiekį ir apskaičiuojant mokestį. Atsižvelgdamas į visas byloje išdėstytas aplinkybes bei įrodymus, teismas pareiškėjo skundą atmetė kaip nepagrįstą, kadangi pareiškėjas neįrodė transporto priemonės Co₂ emisijos kiekio.

Taigi, nagrinėtoje byloje teismas vertino, ar AB „Regitra“ pagrįstai nesirėmė pareiškėjo pateikiamais duomenimis apie įsigytos transporto priemonės emisijos kiekį. Pažymėtina, kad, nors transporto priemonės registracijos mokestis Lietuvoje įvesta vos prieš keletą metų, tačiau priimti teisės aktai bei poįstatyminiai aktai aiškiai apibrėžia transporto priemonės registracijos tvarką bei emisijos nustatymo tvarką, atsižvelgiant į tai, ar registruojama transporto priemonė anksčiau buvo įregistruota Lietuvoje, ar ne.

2022 m. spalio 5 d. LVAT priėmė nutartį administracinėje byloje Nr. eA-258-492/2022, kurioje išnagrinėjo pareiškėjo apeliacinį skundą dėl Regionų apygardos administracinio teismo Panevėžio rūmų 2021 m. balandžio 16 d. sprendimo

²⁰⁵ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

²⁰⁶ Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2020 gegužės 12 d. įsakymas Nr. 1V-452 „Dėl Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 2020, 10146.

administracinėje byloje pagal pareiškėjo A. T. skundą atsakovui AB „Regitra“. Pareiškėjo teigimu, AB „Regitra“ neteisėtai ir nepagrįstai įpareigojo jį sumokėti transporto priemonės²⁰⁷ registracijos (taršos) mokestį, t. y. 270 Eur, už transporto priemonę, kurią įsigijo lizingu, teigdamas, kad lizingo bendrovė jam perdavė transporto priemonę valdyti pagal Pabaigos aktą (automobilio valdytoju jis nuo pat lizingo sutarties pasirašymo), todėl registracijos mokesčio jam mokėti nereikia pagal Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 2 straipsnio 3 dalį, nes faktinis Automobilio valdytojas nepasikeitė. Išnagrinėjęs bylos aplinkybes bei įrodymus, LVAT nurodė, kad 2014 m. automobilis transporto priemonių registre buvo įregistruotas lizingo bendrovės vardu ir iki 2020 m. spalio 28 d. Registre transporto priemonės valdytojas nebuvo keičiamas, o 2020 m. spalio 28 d., pareiškėjui pateikus duomenis apie transporto priemonės nuosavybės teisės perleidimą jam, pareiškėjas Registre įregistruotas kaip šios transporto priemonės valdytojas (savininkas). Remiantis Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo 3 straipsniu, „motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio objektas – M₁ klasei ar N₁ klasei priskirtos motorinės transporto priemonės, kuriai valdytojas atlieka registraciją, duomenų šaltiniuose nurodytas išmetamas CO₂ dydis, išskyrus istorinės motorinės transporto priemonės, kuriai valdytojas atlieka registraciją, išmetamą CO₂ dydį“²⁰⁸. Tuo tarpu pagal Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 78 dalį „transporto priemonės savininkas – asmuo, kuriam transporto priemonė priklauso nuosavybės teise“²⁰⁹, o šio straipsnio 84 dalyje nustatyta, kad „transporto priemonės valdytojas – tai asmuo, nuosavybės, patikėjimo, nuomos, panaudos ar kitokiu teisėtu pagrindu valdantis ir naudojantis transporto priemonę“²¹⁰.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, akivaizdu, jog iki Pabaigos akto transporto priemonės savininku buvo lizingo bendrovė ir tik perleidus transporto priemonės nuosavybės teisę pareiškėjui – jis tapo šios transporto priemonės savininku (iki tol buvo tik transporto priemonės valdytojas). Teismas nustatė, kad sumokėti transporto priemonės registracijos mokestį už CO₂ emisiją pareiškėjas buvo įpareigotas teisėtai ir pagrįstai, todėl pareiškėjo apeliacinį skundą atmetė.

Apibendrinant galima teigti, kad teismų praktikoje ypač dažnai nagrinėjamos bylos dėl transporto priemonės registracijos mokesčio už CO₂ bei šio mokesčio susigrąžinimo. Iš

²⁰⁷ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2022 m. spalio 5 d. nutartis administracinėje byloje Nr. eA-258-492/2022.

²⁰⁸ Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.

²⁰⁹ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. 2000 m. spalio 12 d. Nr. VIII-2043. *Valstybės žinios*, 2000, 92-2883.

²¹⁰ *Ibid.*

nagrinėtų bylų pastebima, kad pareiškėjai, kreipdamiesi į teismą su skundais, ne visada tinkamai būna interpretavę įstatymą, tačiau Lietuvos administraciniai teismai šiuo klausimu pateikia išsamius ir aiškius išaiškinimus. Visgi pastebima, kad AB „Regitra“ sprendimai dėl transporto priemonių registracijos mokesčių taip pat ne visada būna pagrįsti ir teisėti, todėl esminė pastebima problema – tai valstybinės institucijos, atsakingos už taršos (konkrečiu atveju už transporto priemonės registracijos mokestį, atsižvelgiant į emisijos kiekį) apmokestinimą, klaidos, taikant teisės aktus, t. y. neteisingas jų interpretavimas, kuris lemia nepagrįstų sprendimų priėmimą. Ne visi asmenys kreipiasi į teismus dėl netinkamo teisės aktų išaiškinimo bei neteisingo mokestinio reikalavimo, todėl tikėtina, kad neretai yra pažeidžiamas proporcingumo principas, kuris glaudžiai susijęs su principu „teršėjas moka“. Taip pat iš nagrinėtų bylų pastebima, kad asmenys, kurie ūkinėje veikloje naudoja degalus, kasmet privalo teikti Mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių deklaracijas, tačiau dažnai to nedaro. Akivaizdu, kad teismų praktikoje minėtųjų deklaracijų neteikimas yra laikomas mokesčių nuslėpimu. Darbo autorius atkreipia dėmesį, kad nors teisės aktuose nėra įtvirtinta, kas yra mokesčių nuslėpimas, tačiau remiantis susiformavusiu teismų precedentu, nepateikta Mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių deklaracija laikoma apmokestinamųjų gaminių nuslėpimo požymiu.

IŠVADOS

1. Bendrąja prasme principą „teršėjas moka“ reikėtų apibūdinti kaip asmens finansinę atsakomybę už žalą padarytą aplinkai ar už realios žalos atsiradimą, dėl kurios kyla grėsmė aplinkai. Lietuvos teisės aktuose principas „teršėjas moka“ apima fizinio ir juridinio asmens, taip pat atliekų turėtojo ir darytojo pareigą atlyginti, apmokėti jų veiklos padarytą žalą bei nuostolius, taip pat prevencijos ir atitaisymo išlaidas ir jei įmanoma atkurti padarytą žalą. Lietuvoje svarbiausi teisės aktai, reglamentuojantys principo „teršėjas moka“ įgyvendinimą yra Aplinkos apsaugos įstatymas ir Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. Pažymėtina, kad principas „teršėjas moka“ yra glaudžiai susijęs su proporcingumo principu, kadangi teršėjui negali būti paskirta didesnė bauda nei aplinkai padaryta žala.

2. Siekiant tarptautiniuose teisės aktuose įtvirtintų tikslų dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo, valstybėms paliekama laisvė pasirenkant priemones taršos mažinimui, tačiau aiškiai apibrėžiami laikotarpiai bei siektinų tikslų normos, kurios privalo būti pasiektos, laikantis tarptautinių įsipareigojimų. Tuo tarpu Europos Sąjunga, siekdama mažinti taršą iš mobilių taršos šaltinių, valstybėms narėms iškelia vis naujus tikslus pagal Europos žaliojo kurso strategijas. Tikslui įgyvendinti pasitelkiamas daugiarūšio transporto, automatizuoto judumo, alternatyviųjų degalų gamybos ir naudojimo didinimas bei griežtesni reikalavimai iškastiniu kuru varomoms transporto priemonėms. Europos žaliajame kurse formuojami tikslai tampa teisiniais įsipareigojimais, kurie įtvirtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119, kuriame nustatyta siektina neutralaus poveikio klimatui sistema. Lietuva, laikydamasi įsipareigojimų pagal tarptautinius ir Europos Sąjungos teisės aktus, taip pat yra reglamentavusi taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimą, pagrindinis nacionalinis teisės aktas – Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas.

3. Atlikta taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo analizė skirtingose valstybėse, taipogi tam tikrų valstybių taikomų taršos mokesčių elementų palyginimas, padėjo atskleisti, kad visos nagrinėtos valstybės daugiau ar mažiau įvairiomis priemonėmis siekia mažinti taršą iš mobilių šaltinių. Kadangi šiomis dienomis tarša iš transporto priemonių kelia didžiausią susirūpinimą, buvo nagrinėjami skirtingose valstybėse taikomi mokesčiai. Analizės metu nustatyta, kad dažniausiai valstybės taiko transporto priemonės registracijos mokestį, suteikdamos lengvatas asmenims, įsigyjantiems elektromobilius. Taip pat valstybės dažnai taiko kelių mokesčius bei visos nagrinėtos šalys taiko degalų akcizus, siekdamos sumažinti jų įsigijimą motorinėms transporto priemonėms. Iš visų

nagrinėtų valstybių labiausiai įsimintina – Norvegija, kuri įvedusi nulinės emisijos transporto priemonių diegimo politiką, stipriai paskatino elektromobilių įsigijimą (iš 2021 m. parduotų naujų transporto priemonių – net du trečdaliai elektromobilių).

4. Pastebima, kad Lietuvoje vis dar yra gana mažai bylų dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo. Pagrindiniai nagrinėtoje teismų praktikoje sprendžiami klausimai – tai ūkinėje veikloje sunaudotų degalų mokesčio nuslėpimas bei transporto priemonių registracijos apmokestinimas pagal teršalų emisijos kiekį. Teismai neretai nagrinėja bylas, kuriose viena iš šalių netinkamai interpretuoja Lietuvos teisės aktus dėl transporto priemonės registracijos mokesčio, pasitaiko atvejų, kai ir valstybės institucijos netinkamai pritaiko įstatymą. Taipogi teismų praktikoje pastebima problema – proporcingumo principo nesilaikymas, skiriant teršėjui baudą. Nagrinėtoje byloje, kurioje iš laivo išsiliejo teršalai, žala aplinkai buvo įvertinta 0,60 Eur, tačiau teršėjui buvo skirta 3 000 Eur bauda, kurią teismas, atsižvelgdamas į lengvinančias aplinkybes, sumažino iki 1 500 Eur. Darbo autoriaus nuomone, net ir sumažinus baudą, ji yra neproporcinga teršėjo padarytai žalai.

Pasiūlymai:

1. Suvienodinti teismų praktiką dėl proporcingumo principo taikymo bylose dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių.

2. Valstybinės institucijos turėtų atidžiau taikyti teisės aktus, o konkrečiai: AB „Regitra“, skirdama transporto priemonės registracijos mokestį turėtų gebėti tinkamai pritaikyti teisės aktuose įtvirtintas nuostatas dėl mokesčio grąžinimo ir sumažinimo.

3. Teikti Lietuvos Respublikos Seimui siūlymą dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių mokesčio nuslėpimo sąvokos įtvirtinimo nacionaliniuose teisės aktuose.

4. Remiantis gerąja kitų valstybių praktika (įskaitant aptartą šiame baigiamajame darbe), mažinant taršą iš mobilių taršos šaltinių, apsvarstyti naujus metodus bei mokesčius, skatinančius visuomenę labiau įsitraukti į taršos mažinimo politiką.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija. Lietuvos Respublikos piliečių priimta 1992 m. Spalio 25 d. *Valstybės žinios*, 1992, 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymas. 2004 m. balandžio 13 d. Nr. IX-2112. *Valstybės žinios*, 2004, 63-2243.
3. Lietuvos Respublikos mokesčio už aplinkos teršimą įstatymas. 1999 m. gegužės 13 d. Nr. VIII-1183. *Valstybės žinios*, 1999, 47-1469.
4. Lietuvos Respublikos aplinkos apsaugos įstatymas. 1992 m. sausio 23 d. Nr. I-2223. *Valstybės žinios*, 1992, 20-0.
5. Lietuvos Respublikos aplinkos oro apsaugos įstatymas. 1999 m. lapkričio 4 d. Nr. VIII-1392. *Valstybės žinios*, 1999, 98-2813.
6. Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymas. 2019 m. gruodžio 17 d. Nr. XIII-2690. TAR, 2019, 21534.
7. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. 2000 m. spalio 12 d. Nr. VIII-2043. *Valstybės žinios*, 2000, 92-2883.
8. Lietuvos Respublikos akcizų įstatymas. 2001 m. spalio 30 d. Nr. IX-569. *Valstybės žinios*, 2001, 98-3482.
9. Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymas. 2021 m. kovo 23 d. Nr. XIV-196. TAR, 2021, Nr. 7413.
10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 1160 „Dėl Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, 89-4029.
11. Lietuvos Respublikos Seimo 2015 balandžio 16 d. nutarimas Nr. XII-1626 „Dėl Nacionalinės aplinkos apsaugos strategijos patvirtinimo“. TAR, 2015, 6178.
12. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2020 gegužės 12 d. įsakymas Nr. 1V-452 „Dėl Motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio apskaičiavimo, surinkimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 2020, 10146.
13. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2021 kovo 10 d. įsakymas Nr. D1-143 „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą ir nuslėptą taršą apskaičiavimo už 2021 ir vėlesnius metus tvarkos aprašų patvirtinimo“. TAR, 2021, 4954.
14. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2021 gegužės 26 d. įsakymas Nr. D1-324 „Dėl mobiliuosiuose taršos šaltiniuose Lietuvos Respublikoje sunaudotų degalų, oro

transporto priemonių atliktų kilimo ir tūpimo ciklų apskaitos tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR, 2021, 11678.

15. Kauno miesto savivaldybės tarybos sprendimas Nr. T-306 (2024-05-14) „Dėl STZ nustatymo ir rinkliavos už įvažiavimą“. (TAR, 2024-11-12, Nr. 2024-19664)

16. Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Nutarimo „Dėl Kelių Rinkliavos Dydžių Nustatymo Metodikos Patvirtinimo“ Projekto (2025-10-29) Nr. 2420

Europos Sąjungos teisės aktai

1. Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. balandžio 30 d. direktyva 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją ištaisyti (atlyginti). OJ L 143/56.

2. Europos Bendrijos Tarybos 1970 m. kovo 20 d. direktyva 70/220/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis oro apsaugai nuo motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, suderinimo. OL L 76.

3. Europos Bendrijos Tarybos 1987 m. gruodžio 3 d. direktyva 88/77/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis dėl transporto priemonių dyzelinių variklių skleidžiamų dujinių teršalų, suderinimo. L 36/33.

4. Europos Bendrijos Tarybos 1980 m. liepos 15 d. direktyva 80/779/EEB dėl oro kokybės ribinių verčių ir orientacinių verčių sieros dioksido ir suspenduotosioms dalelėms. L 229/30.

5. Europos Bendrijos Tarybos 1985 m. kovo 7 d. direktyva 85/203/EEB dėl azoto dioksido nustatytų oro kokybės normų. L 87/1.

6. Europos Bendrijos Tarybos 1982 m. gruodžio 3 d. direktyva 82/884/EEB dėl ore esamo švino ribinės vertės. L 378/15.

7. Europos Bendrijos Tarybos 1984 m. birželio 28 d. direktyva 84/360/EEB dėl kovos su pramonės įmonių keliama oro tarša. L 188/20.

8. Europos Bendrijos Tarybos 1988 m. lapkričio 24 d. direktyva 88/609/EEB dėl tam tikrų teršalų, išmetamų į orą iš didelių kurų deginančių įrenginių, kiekio apribojimo. OL L 336.

9. Europos Bendrijos Tarybos 1996 m. rugsėjo 27 d. direktyva 96/62/EB dėl aplinkos oro kokybės vertinimo ir valdymo. L 296/55.

10. Europos Bendrijos Tarybos 1999 m. balandžio 22 d. direktyva 1999/30/EB dėl sieros dioksido, azoto dioksido, azoto oksidų, kietųjų dalelių ir švino ribinių verčių aplinkos ore. L 163/41.

11. Europos Parlamento ir Tarybos 1999 m. birželio 17 d. direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra. L 187/42.

12. Europos Parlamento ir Tarybos 2000 m. lapkričio 16 d. direktyva 2000/69/EB dėl benzeno ir anglies monoksido aplinkos ore ribinių verčių. L 313/12.

13. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. vasario 12 d. direktyva 2002/3/EB dėl ozono aplinkos ore. L 67/14.

14. Europos Parlamento ir Tarybos 2008 m. gegužės 21 d. direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje. L 152/1.

15. Europos Parlamento ir Tarybos 2004 m. gruodžio 15 d. direktyva 2004/107/EB dėl arseno, kadmio, gyvsidabrio, nikelio ir policiklinių aromatinių angliavandenių aplinkos ore. L 23/3.

16. Europos Parlamento ir Tarybos 2021 m. liepos 14 d. reglamentas 2021/0197(COD) kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/63. COM(2021) 556 final.

17. Europos Bendrijos Tarybos 1990 m. gegužės 7 d. reglamentas 1210/90 (EEB) dėl Europos aplinkos agentūros bei Europos aplinkos informacijos ir stebėjimo tinklo įkūrimo. L 120/1.

18. Europos Parlamento ir Tarybos 2019 m. gegužės 24 d. reglamentas 2018/0143 (COD) kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB.

19. Europos Parlamento ir Tarybos 2021 m. birželio 30 d. reglamentas (ES) 2021/1119 kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas). L 243/1.

20. Europos Parlamento ir Tarybos 2009 m. balandžio 23 d. reglamentas (EB) 401/2009 dėl Europos aplinkos agentūros bei Europos aplinkos informacijos ir stebėjimo tinklo. L 126/13.

21. Europos Komisija, 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga. Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. KOM(2011) 144 galutinis.

22. Europos Komisijos 2019 m. gruodžio 11 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Europos žaliasis kursas. COM(2019) 640 final.

23. Europos Komisijos 2018 m. gegužės 17 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus. COM(2018) 293 final.

24. Europos Komisijos 2016 m. liepos 20 d. komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Europos mažataršio judumo strategija. COM(2016) 501 final.

25. Europos Komisijos 2013 m. sausio 24 d. komunikatas Europos parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija. COM(2013) 17 final.

26. European Commission. 9 February 2000. White Paper on environmental liability. COM(2000) 66 final.

27. Commission of the European Communities. (1993). Communication from the Commission to the Council and Parliament and the Economic and Social Committee: Green Paper on remedying environmental damage. COM(93) 47 final.

28. Council Recommendation. (1975). Regarding cost allocation and action by public authorities on environmental matters. 75/436/ Euratom, ECSC, EEC.

29. General Assembly 12 August 1992. Rio Declaration on Environment and development. A/CONF.151/26 (Vol.1).

30. Konsoliduota Europos Bendrijos steigimo sutartis. 2004-01-03. *Valstybės žinios*, 2004, 2-2.

31. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 2012 m spalio 26 d. suvestinė redakcija. C 326/47.

Tarptautiniai teisės aktai

1. Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos Kioto protokolai. (1997). *Valstybės žinios*, 2002, 126-5735.

2. Jungtinių Tautų bendroji klimato kaitos konvencija. (1992). *Valstybės žinios*, 1995, 23-521.

3. Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija. (1994). TAR, 2015, 15733.

4. Convention on long-range transboundary air pollution, United Nations. (1979) [online]. <https://unece.org/sites/default/files/2021-05/1979%20CLRTAP.e.pdf>.

5. Stockholm Declaration. (1972). Report of the United Nations conference on the Human environment. Stockholm conference, 5-6 June 1972 [interaktyvus]. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/NL7/300/05/IMG/NL730005.pdf?OpenElement>.

6. Johanburgo darnaus vystymosi deklaracija. (2002) [interaktyvus]. https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/ES_ir_tarptautinis_bendradarbiavimas/Darnaus%20vystymosi%20tikslai/Kiti%20tarptautiniai%20susitarimai/Johanburgo%20deklaracija.pdf.

7. Paryžiaus susitarimas. (2015). TAR, 2017, 1785.

8. Darbotvarkė 21: Subalansuotos plėtros veiksmų programa (1992). Galutinis sutarčių tekstas, Vyriausybės svarstytas 1992 m. birželio 3-14 d. Jungtinių Tautų aplinkos ir plėtros konferencijoje Rio de Žaneire, Brazilijoje. [interaktyvus]. <https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/%C5%A0ESD%20apskaitos%20ir%20kt%20ataskaitos/Agenda21.pdf>.

Užsienio valstybių teisės aktai

1. Local tax act. (2016). KLRI, 2016, 14033. [online]. https://elaw.klri.re.kr/eng_service/lawView.do?hseq=38853&lang=ENG.

Teismų praktika

1. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2022 m. spalio 5 d. nutartis administracinėje byloje Nr. eA-258-492/2022.

2. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2015 rugsėjo 17 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-12-143/2015.

3. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2015 m. birželio 10 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-892-143/2015.

4. Regionų apygardos administracinio teismo 2024 m. rugsėjo 19 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I2-6154-505/2024.

5. Regionų apygardos administracinio teismo 2021 m. balandžio 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. eI3-4108-583/2020.

6. Vilniaus apygardos administracinio teismo 2019 m. balandžio 11 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-189-189/2019.

7. Vilniaus apygardos administracinio teismo 2018 m. rugsėjo 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-2217-463/2018.

Specialioji literatūra

1. BORJESSON, Maria, FUKUSHIMA, Nanna. (2025). Who pays congestion charges? Debunking old misconceptions with registry data. [online]. https://www.wu.ac.at/fileadmin/wu/s/MANDANT_X_-_NUR_F%C3%9CR_KURSE/Assets/Who_congestion_charge.pdf.
2. CHMIELEWSKI, Szymon, LEE, D, TOMPALSKI, Piotr, CHMIELEWSKI, J. Tadeusz, WEZYK, Piotr. (2016). Measuring visual pollution by outdoor advertisements in an urban street using intervisibility analysis and public surveys. *International Journal of Geographical Information Science* 30, p. 801-818.
3. DANIELIS, Romeo. (2023). Fiscal Policies on New Passenger Cars in Europe: Implications for the Competitiveness of Electric Cars. *Sustainability*, 15(16407), p. 1-13.
4. DENAFAS, Gintaras. (2000). *Atmosferos apsauga. I dalis: Aplinkos oro tarša ir kontrolė*. Kaunas: Technologija.
5. ESKELAND, S. Gunnar, YAN, Shiyu. (2021). Norwegian CO₂ – differentiated motor vehicle registration tax: an extended cost-benefit analysis. *OECD environment working papers*, 178.
6. GERMAN, John, MESZLER, Dan. (2010). *Best Practices for Feebate Program Design and Implementation* [online]. https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_feebates_may2010.pdf.
7. JONSSON, Samuel, YDSTEDT, Anders, ASEN, Elke. (2020). Looking back on 30 years of carbon taxes in Sweden. *Tax Foundation. Fiscal fact*, 727, p. 1-11.
8. JUKNYS, Romualdas. (2005). *Aplinkotyra*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas.
9. KUKLINSKA, Karolina, WOLSKA, Lidia ir NAMIESNIK, Jacek. (2015). Air quality policy in the U.S. and the EU – a review. *Atmospheric Pollution Research*, 6, p. 129-137.
10. LANDGREBE, RUTA. (2008). *Convergence with EU Air Protection Policies – Short Guide for ENP Partners and Russia*. [online]. European Communities. https://www.ecologic.eu/sites/default/files/publication/2024/air_en.pdf.
11. MEDELIENĖ, Aistė ir ŽVAIGŽDINIENĖ, Indrė. (2012). Ekonominis aplinkos apsaugos mechanizmas Lietuvoje: mokesčių aspektas. *Verslo ir teisės aktualijos*, 7(1), p. 144-163.
12. MEŠKYS, Linas. (2006). Europos Sąjungos aplinkosaugos principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas Lietuvos Respublikos teisės sistemoje. *Jurisprudencija*, 3(81), p. 56-63.

13. MICEIKIENĖ, Astrida ir ČIULEVIČIENĖ, Vida. (2014). Mokesčiai – kaip aplinkos taršą mažinantis ir aplinkos išteklius tausojantis instrumentas. *Science and Studies of Accounting and Finance: Problems and Perspectives* 9(1), p. 154-162.
14. Mykolo Romerio universitetas (2008). *Aplinkos politika ir valdymas*. Vilnius: 2008.
15. RUTKOVIENĖ, Vida Marija ir SABIENĖ, Nomedė. (2008). *Aplinkos tarša mokomoji knyga*. Akademija.
16. SAVEIKYTĖ, Gabija, BUTVILAITĖ, Aušra, BUTKUVIENĖ, Vaida ir LEIBUS, Inguna. (2015). Aplinkosauginių mokesčių įtaka aplinkos taršai ir gamtos išteklių naudojimui. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development* 37(3), p. 425–437. [interaktyvus]. doi:[10.15544/mts.2015.37](https://doi.org/10.15544/mts.2015.37).
17. SANDS, Philippe. (2003). *Principles of International Environmental Law. Second edition*. Cambridge: Cambridge University Press.
18. SZYMCZAK, Magdalena. (2023). Environmental taxes in Poland and South Korea – sharing experiences. *Research papers*, 67(3), p. 72-86.
19. SUDAVIČIUS, Bronius. (2023). Taršos apmokestinimo teisinis reguliavimas Lietuvos Respublikoje. *Central & Eastern European Legal Studies*, 1, p. 81-108.
20. TAINIO, Marko, TUOMISTO, Jouni Tapio, PEKKANEN, Juha ir kt. (2010). Uncertainty in health risks due to anthropogenic primary fine particulate matter from different source types in Finland. *Atmospheric Environment* 44, p. 2125–2132.
21. TUINSTRĀ, Willemijn. (2007). Preparing for the European Thematic Strategy on air pollution: At the interface between science and policy. *Environmental Science & Policy*, 10, p. 434–444.
22. VENCKUS, Zenonas. (2008). *Aplinkos apsaugos politika ir teisė*. Vilnius: Technika.
23. VENCKUS, Zenonas. (2012). *Aplinkos politika*. Šiauliai: Šiaulių universitetas.
24. ŽVAIGŽDINIENĖ, Indrė. (2005). Europos tarybos ir Europos parlamento direktyva dėl aplinkosauginės atsakomybės, atsižvelgiant į prevenciją ir žalos aplinkai atlyginimą, bei šios direktyvos įtaka Lietuvos ekologinei teisei. *Teisė*, 56, p. 92-114.
25. ŽVAIGŽDINIENĖ, Indrė. (2006). Materialinės atsakomybės už žalą aplinkai samprata“. *Teisė* 59, p. 140-155.

Kiti šaltiniai

1. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Tax Guide 2022; European Automobile Manufacturers' Association (ACEA): Brussels, Belgium, 2023.

2. European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Tax Benefits and Purchase Incentives; European Automobile Manufacturers' Association (ACEA): Brussels, Belgium, 2023.

3. Europos Komisija (2019-02-27). *Europos semestras. Struktūrinių reformų pažangos vertinimas, makroekonominio disbalanso prevencija ir naikinimas ir pagal Reglamentą (ES) Nr. 1176/2011 atliktų nuodugnių apžvalgų rezultatai* [interaktyvus]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019SC1014>.

4. Valstybės įmonės Žemės ūkio informacijos ir kaimo verslo centro generalinio direktoriaus 2020 m. gruodžio 21 d. įsakymas Nr. 1V-164 „Dėl mokesčio už aplinkos teršimą iš žemės ūkio veiklai naudojamų ne keliais judančių mechanizmų apskaičiavimo ir sumokėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

5. Aplinkos apsaugos departamentas prie aplinkos ministerijos (2023-12-22). *Taršių automobilių kontrolė nuo 2024 m. – ką svarbu žinoti* [interaktyvus]. <https://aad.lrv.lt/lt/naujienos/tarsiu-automobiliu-kontrolė-nuo-2024-m-ka-svarbu-zinoti/>.

6. Aplinkos apsaugos agentūra (2023). *Apibendrinta Lietuvos aplinkos būklės ir jos pokyčių ataskaita 2022 m.* [interaktyvus]. <https://experience.arcgis.com/experience/08b18f0d2704442cbd47c902f71f9a87/page/Ora/s/>.

7. Biznes (2025). Tax on means of transport. [online]. <https://www.biznes.gov.pl/pl/portal/ou74>.

8. Europos Vadovų Taryba (2025-02-03). *Pasaulio aukščiausiojo lygio susitikimas klimato srities veiksmų klausimais (COP28), Dubajus, Jungtiniai Arabų Emyratai, 1-2 gruodžio 2023* [interaktyvus]. <https://www.consilium.europa.eu/lt/meetings/international-summit/2023/12/01-02/>.

9. Europos Vadovų Taryba (2025-09-19). *Paryžiaus susitarimas dėl klimato kaitos* [interaktyvus]. <https://www.consilium.europa.eu/lt/policies/paris-agreement-climate/>.

10. European Commision (2019-06-06). *Taxes in the field of aviation and their impact* [online]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1>.

11. European Commision (2017-11-16). *Mapping the sources and level of air pollution in Europe: Commission publishes new Air Quality Index and Atlas* [online]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_4604.

12. European Commission (2020-10-23). *Final report summary: energy costs, taxes and the impact of government interventions on investments* [online].

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/76c57f2f-174c-11eb-b57e-01aa75ed71a1/language-en>.

13. European Commission (2018-07-10). *Europe on the move: Commission completes its agenda for safe, clean and connected mobility* [online]. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/europe-move-commission-completes-its-agenda-safe-clean-and-connected-mobility-2018-07-10_en.

14. European Commission (2019-07-10). *Transport taxes and charges in Europe* [online]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4de76a04-a385-11e9-9d01-01aa75ed71a1>.

15. European Commission Environment (2011). *Review of the EU Air Policy* [online]. https://environment.ec.europa.eu/topics/air_en.

16. Europos Sąjungos Taryba (2006-06-26). *Atnaujinta ES tvaraus vystymosi strategija* [interaktyvus]. https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/ES_ir_tarptautinis_bendradarbiavimas/Darnaus%20vystymosi%20tikslai/Kiti%20tarptautiniai%20susitarimai/ES%20Darnaus%20vystymosi%20strategija.pdf.

17. European Environment Agency (2021). *Signalai – gerovė ir aplinka* [interaktyvus]. <https://www.eea.europa.eu/lt/signalai/signalai-2021-m>.

18. European Environment Agency. (2022). *Who we are* [online]. <https://www.eea.europa.eu/en/about/who-we-are>.

19. Oficiali Europos Sąjungos interneto svetainė (2015-12-12). *Istorinis Paryžiaus susitarimas dėl klimato. ES – pasaulio priešakyje* [interaktyvus]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/ip_15_6308.

20. OECD. (2022). *Norway's evolving incentives for zero-emission vehicles. International Programme for action on climate*, p. 1-3.

21. Law Insider (2022-12-08). *Stockholm Conference in Environmental Law and Insight* [online]. <https://www.lawinsider.in/columns/stockholm-conference-in-environmental-law-an-insight>.

22. The Lawmatics (2021-09-02). *Earth Summit 2002: Johannesburg Declaration on Sustainable Development* [online]. <https://thelawmatics.in/earth-summit-2002-johannesburg-declaration-on-sustainable-development/>.

23. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija (2021-11-24). *Vyriausybė sutiko naikinti subsidijas taršiausiam iškastiniam kurui* [interaktyvus]. <https://am.lrv.lt/lt/naujienos/vyriausybė-sutiko-naikinti-subsidijas-taršiausiam-iskastiniam-kurui/>.

24. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija (2024-11-25). *JT klimato kaitos konferencijos sprendimai: besivystančioms šalims bus skirta trigubai didesnė parama kovai su klimato kaita*. [interaktyvus]. <https://am.lrv.lt/lt/naujienos/jt-klimato-kaitos-konferencijos-sprendimai-besivystancioms-salims-bus-skirta-trigubai-didesne-parama-kovai-su-klimato-kaita/>.

25. Sejm of the Republic of Poland (2022-07-28). *Announcement of the Minister of Finance of 28 July 2022 regarding the upper limits of local tax rates and fees for 2023*. [online]. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20220000731>.

26. Ministry of economy and finance (2022). *A guide to Korean taxation*. [online]. <https://english.moef.go.kr/sh/searchList.do?range=anywhere&searchTerm=A+guide+to+Korean+taxation>.

27. Transport Styrelsen (2022). *Föreskrifter i nummerordning 2022*. [online]. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/forfattningssamling/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2022/>.

28. AB „Regitra“ (2020). *Automobilių registracijos mokestis* [interaktyvus]. <https://www.regitra.lt/paslaugos/transporto-priemones/automobiliu-registracijos-mokestis/>.

29. Vakarų ekspresas (2020-02-05). *Automobilių registracijos mokestis pravers Pandoros skrynią* [interaktyvus]. <https://ve.lt/naujienos/ekonomika/automobiliai/automobiliu-registracijos-mokestis-pravers-pandoros-skrynia-1772273>.

30. „15 min.“ (2023-01-09). *Svarbu: keičiasi automobilių registracijos mokesčio dydis* [interaktyvus]. <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/autorinka/svarbu-keiciasi-automobiliu-registracijos-mokescio-dydis-1636-1991932>.

31. United Nations (2024-11-11). *UN Climate Change Conferences* [online]. <https://www.un.org/en/climatechange/un-climate-conferences>.

32. World Health Organization (2016). *Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease*. [online]. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/250141/9789241511353-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

33. World wild life (2024). *Effects of Climate Change*. [online]. <https://www.worldwildlife.org/threats/effects-of-climate-change>.

34. Kauno senamiestyje mažins tranzitą: pradeda veikti Sumažintos taršos zona (2024). [online]. <https://www.kaunas.lt/2024/08/01/kauno-senamiestyje-mazins-tranzita-nuo-rugpjucio-pradeda-veikti-sumazintos-tarsos-zona/>

35. Sumažintos taršos zona: daugiau atsiskaitymo būdų ir priminimas susimokėti. (2024.) [online]. <https://www.kaunas.lt/2024/09/12/sumazintos-tarsos-zona-daugiau-atsiskaitymo-budu-ir-priminimas-susimoketi/>

36. Kaunas Implements Permanent Low Emission Zone Scheme. EU Urban Mobility Observatory. (2024.) [online]. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/kaunas-implements-permanent-low-emission-zone-scheme-2024-08-16_en

37. Kelių mokesčių sistemos pokyčiai: „e.tolling“ ir kas turės už tai susimokėti. (2025.) [online]. <https://kaunas.kasvyksta.lt/2025/02/02/eismas/keliu-mokesciu-sistemos-pokyciai-e-tolling-ir-kas-tures-uz-tai-susimoketi/>

38. Lietuvoje siūlomas naujas spūsčių mokestis: mieste už kilometrą tektų mokėti 61 centą. (2025) [online]. <https://www.lrt.lt/naujienos/verslas/4/2663322/lietuvoje-siulomas-naujas-spusciu-mokestis-mieste-uz-kilometra-tektu-moketi-61-centa?>

SANTRAUKA

Taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimas

Tomas Kažys

Magistro darbe analizuojama taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo tema, nagrinėjant reikšmingus tarptautinius, Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktus, taip pat Lietuvos ir užsienio autorių mokslinius straipsnius bei aktualią Lietuvos teismų praktiką. Mobilių taršos šaltinių įtaka aplinkai yra sudėtingas ir daugialypis reiškiny, kadangi mobilūs taršos šaltiniai kenkia aplinkai, darydami įtaką visiems jos elementams: neigiamai veikia aplinką, naikina ekosistemas, trikdo fotosintezę, sukelia klimato kaitą, skurdina biologinę įvairovę ir dėl dirvožemio rūgštėjimo mažina derlių.

Darbe aptariamas principo „teršėjas moka“ įgyvendinimas taršos iš mobilių taršos šaltinių kontekste – nagrinėjamas šio principo taikymas tarptautiniuose ir Europos Sąjungos teisės aktuose bei Lietuvos Respublikos įstatymuose. Taip pat išsamiai analizuojamas taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo teisinis reguliavimas tarptautiniu lygmeniu, Europos Sąjungoje bei Lietuvoje. Taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo palyginimas skirtingose valstybėse padeda apžvelgti kitų valstybių gerąją praktiką. Lietuvos teismų praktika dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių analizė leidžia apžvelgti aktualiausias Lietuvos teismų nagrinėtas bylas konkrečia tema bei išsiaiškinti probleminius aspektus, kylančius dėl taršos iš mobilių taršos šaltinių apmokestinimo bei atitinkamų teisės aktų aiškinimo. Pastebėta, kad teismai neretai turi pateikti išaiškinimus dėl bylos šalių netinkamai interpretuojamų teisės aktų, taip pat teismų praktikoje pastebima proporcingumo principo taikymo spragų, kai teršėjui paskirta bauda ne visada proporcinga jo padaryta aplinkos žalai.

SUMMARY

Taxation of Pollution From Mobile Pollution Sources

Tomas Kazys

The Master's thesis analyses the topic of taxation of pollution from mobile sources by examining relevant international, European Union and Lithuanian legislation, as well as scientific articles by Lithuanian and foreign authors and the relevant Lithuanian case law. The impact of mobile sources of pollution on the environment is a complex and multifaceted phenomenon, as mobile sources of pollution harm the environment by affecting all its elements: they negatively affect the environment, destroy ecosystems, disrupt photosynthesis, cause climate change, impoverish biodiversity and reduce yields due to soil acidification.

The paper discusses the implementation of the "polluter pays" principle in the context of pollution from mobile sources by examining the application of this principle in international and European Union legislation and in the laws of the Republic of Lithuania. It also analyses in detail the legal regulation of taxation of pollution from mobile sources at the international level, in the European Union and Lithuania. A comparison of taxation of pollution from mobile pollution sources in different countries helps to review good practices in other countries. The analysis of Lithuanian case law on mobile source pollution provides an overview of the most relevant cases dealt with by the Lithuanian courts on a specific topic and clarifies the problematic aspects arising from the taxation of mobile source pollution and the interpretation of the relevant legal acts. It is noted that the courts often have to provide clarifications on the misinterpretation of legislation by litigants, as well as gaps in the application of the proportionality principle in the case law, where the fine imposed on the polluter is not always proportional to the environmental damage caused.