

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS  
FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2, 6, 9 STRAIPSNIŲ IR 2, 5 PRIEDŲ  
PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 6<sup>1</sup> STRAIPSNIU ĮSTATYMO NR. XIII-3420  
2 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ  
PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 6, 8  
IR 10 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ  
ĮSTATYMO NR. I-891 20 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS  
RESPUBLIKOS VALSTYBINIO KELIŲ FONDO NR. XV-372 4 STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMO PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

**1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, įstatymų projektų tikslai ir uždaviniai**

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo ir Įstatymo papildymo 6<sup>1</sup> straipsniu įstatymo Nr. XIII-3420 2 straipsnio pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 8 ir 9 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 20 straipsnio pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos Valstybinio kelių fondo įstatymo Nr. XV-372 4 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų (toliau – įstatymų projektai) rengimo paskatinusios priežastys ir tikslai:

1.1. Siekiant užtikrinti, kad KPPP lėšos valstybinės reikšmės keliams būtų naudojamos tikslingai, taip pat paskatinti savivaldybes, kurių miestų ir miestelių teritorijose esantys valstybinės reikšmės rajoniniai keliai daugiausia naudojami vietiniam susisiekimui, perimti valstybinės reikšmės rajoninius kelius, būtina patikslinti KPPPFĮ 9 straipsnio 5 dalį: „Nuo 2027 metų 5 procentai Programos finansavimo lėšų, skiriamų šio straipsnio 1 dalyje numatytoms veikloms, Vyriausybės nustatyta tvarka paskirstomi atrinktiems valstybinės reikšmės rajoninių kelių, kuriuos savivaldybių institucijos sutinka perimti savivaldybių nuosavybėn su visais jiems priklausančiais statiniais, objektams finansuoti“.

1.2. Nustatyti tvarų reguliavimą dėl kelių rinkliavos dydžiams taikomų koeficientų ir daugiklių už pirminės žemės ūkio produkcijos (pieno, grūdų ir kt.), žemės ūkio produktų, skirtų tolesnei maisto produktų ar ne maisto produktų gamybai, pašarų gamintojų (įskaitant ir pašarams gaminti skirtas žaliavas) veiklai ir produkcijai realizuoti naudojamų transporto priemonių, taip pat elektra, vandenilio dujomis, biometanu varomų transporto priemonių naudojimąsi mokamais keliais (toliau – kelių rinkliavos dydžių sumažinimo daugikliai).

1.3. Siekiant patobulinti Europos Sąjungos teisės perkėlimą į nacionalinę teisę, būtina patikslinti jau perkeltas 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2022/362, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, (toliau – Direktyva (ES) 2022/362) nuostatas, susijusias su informacijos apie kelių rinkliavą skelbimu.

1.4. Nustatyti tvarų reguliavimą, kad lėšos, gautos kaip baudos ir delspinigiai už netinkamą kelių infrastruktūros projektų vykdymą, būtų reinvestuojamos į kelius.

1.5. Siekiant teisinio reguliavimo nuoseklumo, įpareigoti Lietuvos Respublikos muitinę, policijos įstaigas ir Lietuvos transporto saugos administraciją vykdyti kontrolę keliuose.

1.6. Siekiant teisės aktų sistemiškumo ir efektyvumo, taip pat įgyvendinant tarpinstitucinio pasitarimo 2026 m. sausio 13 d. protokolu Nr. 2 įformintą sprendimą, patikslinti Lietuvos Respublikos Valstybinio kelių fondo įstatymą, nurodant, kad laikinai laisvų Valstybinio kelių fondo (toliau – Fondas) lėšų investavimo tvarka turi būti nustatoma ne Fondo nuostatuose, o Vyriausybės įgaliotos institucijos.

1.7. Kadangi nuo 2027 m. sausio 1 d. įsigalios kelių rinkliavos sistema, o kelių naudotojo mokestis nebegalios, siekiant užtikrinti teisėtus kelių naudotojų lūkesčius, būtina KPPPFĮ lygmeniu apriboti metinių elektroninių vinječių pardavimą likus 6 mėnesiams iki kelių rinkliavos įsigaliojimo.

1.8. Siekiant sudaryti sąlygas, kad AB „Via Lietuva“ valdomose elektromobilių įkrovimo priemonėse kaina būtų konkurencinga atsižvelgiant į kitų įkrovimo priemonių operatorių kainas ir kad būtų patraukli elektromobilių naudotojams, taip pat siekiant skatinti platesnį elektromobilių naudojimą, būtina įgalinti susisiekimo ministrą patvirtinti naują įkrovimo kainos skaičiavimo tvarką.

## **2. Įstatymų projektų iniciatoriai ir rengėjai**

Įstatymų projektų iniciatorė yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija). Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Kelių transporto grupės (vadovas Dmitrijus Bialas, tel. +370 659 17473, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Sergėjus Volkovas (tel. +370 633 44581, el. p. sergejus.volkovas@sumin.lt) ir patarėja Asta Krasočkienė (tel. +370 660 31975, el. p. asta.krasockiene@sumin.lt).

## **3. Dabartinis įstatymų projektuose aptartų teisinių santykių reguliavimas**

3.1. Šiuo metu KPPPFĮ 9 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad „Nuo 2027 metų 5 procentai Programos finansavimo lėšų, skiriamų šio straipsnio 1 dalyje numatytoms veikloms, Vyriausybės nustatyta tvarka paskirstomi atrinktiems valstybinės reikšmės rajoninių kelių, kuriuos savivaldybių institucijos sutinka perimti savivaldybių nuosavybėn su visais jiems priklausančiais statiniais, objektams finansuoti“.

3.2. KPPPFĮ reglamentuota kelių naudotojo mokesčio mokėjimo tvarka. Nuo 2027 m. sausio 1 d. įsigaliojus KPPPF įstatymo pakeitimams<sup>1</sup> kelių naudotojo mokestį pakeis kelių rinkliava, kurios dydžiai apskaičiuojami vadovaujantis Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika<sup>2</sup> (toliau – Metodika). Metodikoje nustatyti kelių rinkliavos dydžių sumažinimo koeficientai.

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo ir Įstatymo papildymo 6<sup>1</sup> straipsniu įstatymo Nr. XIII-3420 2 straipsnio pakeitimo įstatyme (toliau – Kelių rinkliavos įstatymas) nustatyta, kad kelių rinkliava – tai rinkliava, kurią sudaro infrastruktūros įmoka ir išorinių kaštų įmoka ir kurią kelių naudotojas moka už tam tikro tipo transporto priemone nuvažiuotą atstumą. Atsižvelgiant į tai, Metodikoje žemės ūkio subjektams numatytas specialaus kelių rinkliavos dydžio nustatymas.

3.3. Perkeliant Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatas, Kelių rinkliavos įstatymo 2 straipsnyje keičiamo KPPPFĮ 6 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad paskirtasis kelių rinkliavos rinkėjas kas penkerius metus savo interneto svetainėje viešai skelbia Lietuvos Respublikos Europos elektroninės kelių rinkliavos paslaugos teritorijoje renkamos kelių rinkliavos suvestinę ataskaitą.

3.4. Šiuo metu Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo nutarime, patvirtintame Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimu Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“ (toliau – Nutarimas Nr. 447), įtvirtinta nuostata, kad baudos ir delspinigiai, gauti už įsipareigojimų nevykdymą pagal valstybinės reikšmės kelių rangos sutartis, privalo būti naudojami valstybinės reikšmės keliams prižiūrėti, taisyti, remontuoti, rekonstruoti, tiesti.

3.5. Muitinės departamentas atsakingas už prekių, transporto priemonių ir keleivių bagažo tikrinimą kertant sieną, mokesčių administravimą, kovą su kontrabanda. Policijos įstaigos atsakingos už nusikalstamų veikų prevenciją ir tyrimą, eismo saugumą. Lietuvos transporto saugos administracija atsakinga už komercinio transporto kontrolę, techninę apžiūrą, egzaminavimą ir sertifikavimą.

3.6. Valstybinio kelių fondo įstatymo 4 straipsnyje nustatyta, kad Fondo valdytojas laikinai laisvas Fondo lėšas investuoja Fondo nuostatuose nustatyta tvarka.

<sup>1</sup> <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/72fac042d9b111f08918e1adc7c5b1ec>.

<sup>2</sup> [876 Dėl Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikos patvirtinimo.](#)

3.7. Šiuo metu galiojantys teisės aktai nenustato apribojimų įsigyti metinę vinjetę. Atsižvelgiant į tai, iki 2026 m. gruodžio 31 d. metinės vinjetės gali būti parduodamos ir įsigyjamoms, tačiau nuo 2027 m. sausio 1 d. anksčiau įsigytos vinjetės nebegalios.

3.8. Pagal susisiekimo ministro patvirtintą Elektromobilių įkrovimo paslaugos kainos dydžio apskaičiavimo metodiką<sup>3</sup> (toliau – Metodika) AB „Via Lietuva“ valstybinės reikšmės keliuose įrengtose elektromobilių įkrovimo stotelėse teikiamos įkrovimo paslaugos kaina (toliau – kaina) 2026 metais yra 1,20 Eur už 1 kWh (2024 ir 2025 metais atitinkamai sudarė 0,46 Eur už 1 kWh). Didžiausią įtaką tokiam reikšmingam kainos augimui turėjo smarkiai sumažėjęs (~7 kartus) suvartotos elektros energijos kiekis, esminė to priežastis – iki tol 5 metus įkrovimo paslauga stotelėse buvo nemokama (pagal ES fondo lėšų finansavimo sąlygas). Mažėjant elektros energijos suvartojimo kiekiui, pagal Metodiką apskaičiuojama kaina proporcingai didėja. Kitų įkrovimo prieigų operatorių siūloma kaina panašios galios (43 ir 50 kW) įkrovimo stotelėse 2026 m. kovo mėn., Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinės sistemos duomenimis, vidutiniškai sudarė 0,39 Eur už 1 kWh.

#### **4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir laukiami teigiami rezultatai**

4.1. Siūloma patikslinti KPPPFĮ 9 straipsnio 5 dalį – nustatyti, kad nuo 2027 m. **miestų ir miestelių teritorijose esančių** (galiojančioje redakcijoje nėra sukonkretinta, kokie rajoniniai keliai) valstybinės reikšmės rajoninių kelių, kuriuos savivaldybės sutinka perimti savo nuosavybėn, objektams finansuoti būtų skiriama **iki 5 proc.** (vietoj šiuo metu numatytų fiksuotų 5 proc.) KPPP lėšų. Siūlymas susijęs su racionalaus valstybės turto valdymo ir proporcingumo principais. Išlaikius esamą griežtą 5 proc. nuostatą, atsiranda rizika susidurti su KPPP lėšų nepanaudojimu. Pavyzdžiui, tam tikrais biudžetiniais metais savivaldybėms neišreiškus sutikimo perimti pakankamo kiekio valstybinės reikšmės rajoninių kelių ruožų savo nuosavybėn ar tiesiog nespėjus pasirengti darbams ar dėl kitų kliūčių, įstatymo pagrindu privalomai rezervuota 5 proc. KPPP lėšų dalis liktų nepanaudota („išaldyta“). Tokioje situacijoje AB „Via Lietuva“, net ir matydama kritinį lėšų trūkumą kitose valstybinės reikšmės kelių srityse, neturėtų teisinio pagrindo šių nepanaudotų lėšų operatyviai perskirstyti. Perėjimas prie „iki 5 proc.“ suteikia įstatymo įgyvendinamosioms institucijoms būtina diskreciją pritaikyti finansavimą prie realaus ir faktiškai deklaruoto savivaldybių poreikio, užkertant kelią neefektyviam viešųjų lėšų naudojimui.

Taip pat siūlymas nukreiptas į tai, kad savivaldybės būtų skatinamos aktyviau perimti miestų ir miestelių teritorijose esančius valstybinės reikšmės rajoninius kelius, kurie daugiausia naudojami vietiniam susisiekimui. Pritarus siūlymui, savivaldybės, kurios perims minėtus kelius, įgis teisę tvarkyti juos, atsižvelgdamos į savo poreikius ir nepriklausys nuo AB „Via Lietuva“ finansgalimybių ir prioritetų.

4.2. Įvertinus žemės ūkio sektoriaus svarbą ir siekiant skatinti mažiau taršaus transporto priemonių naudojimą, siūloma kelių rinkliavos už žemės ūkio subjektų veiklai ir produkcijai realizuoti naudojamų transporto priemonių, elektra, vandenilio dujomis arba biometanu varomų transporto priemonių naudojimąsi mokamais valstybinės reikšmės keliais kelių rinkliavos dydžiams taikyti daugiklius.

Atkreiptinas dėmesys, kad kelių rinkliavos dydžiams taikomi daugikliai, taikomi žemės ūkio sektoriaus subjektams, atsižvelgiant į Vyriausybės posėdžio 2025 m. gegužės 14 d. protokolo Nr. 19 26 klausimo 2.1 papunktį, kuriame Susisiekimo ministerijai pavesta rengiant Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo pakeitimus įgyvendinantį teisės aktą įvertinti galimybes nustatyti mažesnius kelių rinkliavos dydžius žemės ūkio subjektų veiklai ir produkcijai realizuoti naudojamoms transporto priemonėms, išlaikant mokestinių lengvatų tęstinumą. Taip pat pažymėtina žemės ūkio sektoriaus svarba Lietuvos Respublikos ekonomikai ir nacionalinio saugumo

<sup>3</sup> Patvirtinta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. lapkričio 27 d. įsakymu Nr. 3-478 „Dėl Elektromobilių įkrovimo paslaugos kainos dydžio apskaičiavimo metodikos patvirtinimo“.

užtikrinimui. Seimas 2025 m. lapkričio 13 d. priėmė Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymo Nr. VIII-49 priedėlio pakeitimo įstatymą Nr. XV-519 (toliau – įstatymo projektas) Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymo pakeitimai inicijuoti atsižvelgiant į tai, kad žemės ūkio ir (ar) maisto ūkio politikos pripažinimas viena iš svarbiausių nacionalinį saugumą užtikrinančių Lietuvos vidaus politikos dalių yra ypač aktualus susiklosčius šių dienų geopolitinei situacijai. Įstatyme įvardijama, kad valstybė pripažįsta, jog žemės ūkio ir (ar) maisto ūkio sektoriai yra strategiškai svarbūs nacionaliniam saugumui šalies gyventojų apsirūpinimo maisto produktais užtikrinimo kontekste.

Pažymėtina, kad kelių rinkliavos dydžiams taikomų daugiklių, taikomų elektra, vandenilio dujomis arba biometanu varomoms transporto priemonėms, nustatymu siekiama prisidėti prie Paryžiaus susitarimo tikslų ir Nacionalinės klimato kaitos valdymo darbotvarkės įgyvendinimo. Pagal Paryžiaus susitarimą Lietuva kartu su kitomis Europos Sąjungos valstybėmis narėmis yra įsipareigojusi 2021–2030 m. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį bent 40 procentų, palyginti su 1990 m. lygiu. Nacionalinėje klimato kaitos valdymo darbotvarkėje numatyta, kad iki 2030 m. transporto sektoriuje ŠESD emisijos turi būti sumažintos ne mažiau kaip 14 procentų, palyginti su 2005 m. Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme numatyta iki 2030 metų naftos degalų suvartojimas kelių transporte, palyginti su naftos degalų suvartojimu 2021 metais, sumažinti ne mažiau kaip 39 procentais. Nepaisant to, transporto sektoriaus ŠESD išmetimai Lietuvoje ir toliau didėja. 2025 m. Lietuvos nacionalinės ŠESD apskaitos ataskaitoje teigiama, kad per pastaruosius dvidešimt metų emisijos šiame sektoriuje išaugo beveik dvigubai. Energetikos sektorius išlieka pagrindiniu ŠESD šaltiniu – 2023 m. jam teko 60,6 procento visų išmetamųjų teršalų, iš kurių net 34,4 procento buvo susiję su transporto sektoriumi. Tai rodo, kad dabartinės priemonės skatinti dekarbonizaciją transporto sektoriuje yra nepakankamos.

Skirtingų kelių rinkliavos dydžių nustatymas, atsižvelgiant į transporto priemonių keliamą klimato ir aplinkos taršą, sukurtų finansinę motyvą vežėjams greičiau pereiti prie mažiau taršių sprendimų. Taip pat siekiant sumažinti ŠESD kiekį tikslinga transporto sektoriaus dalyvius skatinti ne tik naudoti transporto priemones, kurios dėl savo techninių parametrų išmeta mažesnius anglies dioksido (CO<sub>2</sub>) kiekius, bet taip pat naudoti atsinaujinančius degalus tose transporto priemonėse, kurios yra naudojamos šiuo metu. Toks reguliavimas visapusiškai sistemiškai skatintų sektorių atnaujinti naudojamas transporto priemones ir būtų atsižvelgiama į esamą transporto sektoriaus faktinę situaciją. Kelių rinkliavos dydžiui taikomas daugiklis biometanu varomoms transporto priemonėms siūloma todėl, kad biometanas laikomas klimato atžvilgiu neutraliu kuru. Jis gaminamas iš organinių atliekų, kurios natūraliai pūdamos išskirtų ŠESD – anglies dioksidą (CO<sub>2</sub>) ir metaną (CH<sub>4</sub>). Biometano gamybos ir naudojimo cikle išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis yra subalansuotas su tuo, kurį augalai anksčiau sugėrė fotosintezės metu, todėl bendras poveikis klimatui yra neutralus.

2025 metų duomenimis Lietuvoje registruotos 831 elektra varoma krovininė transporto priemonė (iš jų tik 14 N3 kategorijos elektra varomų vilkikų) ir 262 krovininės transporto priemonės, turinčios galimybę naudoti biometaną. Kad rinkos dalyviai pajustų paskatą investuoti į 2–3 kartus brangesnius sprendimus nei, pavyzdžiui, EURO 6 dyzelinu ar benzinu varomi vilkikai, būtina numatyti kelių rinkliavos dydžio mažinimo koeficientą.

Siūloma įgalioti Vyriausybę nustatyti kelių rinkliavos dydžiams taikomus daugiklius, už pirminės žemės ūkio produkcijos (pieno, grūdų ir kt.), žemės ūkio produktų, skirtų tolesnei maisto produktų ar ne maisto produktų gamybai, pašarų gamintojų (įskaitant ir pašarams gaminti skirtas žaliavas) veiklai ir produkcijai realizuoti naudojamų transporto priemonių, elektra arba vandenilio dujomis, biometanu varomų transporto priemonių naudojimąsi mokamais keliais. Daugikliai negali būti mažesni kaip 0,5 ir ne didesni kaip 1.

4.3. Siekiant patobulinti Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatų perkėlimą į nacionalinę teisę, Kelių rinkliavos įstatymo 2 straipsnyje keičiamo KPPPFĮ 6 straipsnio 5 dalis papildoma detalia informacija, kurią, atsižvelgus į Direktyvos (ES) 2022/362 1 straipsnyje keičiamos Direktyvos 1999/62/EB 11

straipsnio 2 dalies nuostatas, reikia pateikti apie kelių rinkliavą. Be to, atsižvelgiant į Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatą, kad jeigu minėta informacija skelbiama internete, tai galima nerengti ataskaitos apie kelių rinkliavą, siūloma atsisakyti nuostatos dėl viešai skelbiamos kelių rinkliavos suvestinės ataskaitos ir nustatyti, kad nuolat viešai skelbiama informacija apie kelių rinkliavą.

4.4. Siekiant teisinio aiškumo ir tinkamo minėtų baudų ir delspinigių panaudojimo, siūloma papildyti KPPPFĮ nuostata dėl visų už KPPP finansavimo lėšomis vykdomų sutarčių įsipareigojimų nevykdymą gautų baudų ir delspinigių naudojimo KPPPFĮ 9 straipsnio 1 arba 2 dalyse nurodytoms veikloms finansuoti. Dėl rangovų ar paslaugų teikėjų kaltės laiku neįgyvendinti valstybinės ar vietinės reikšmės kelių infrastruktūros projektai sukelia netiesioginę žalą kelių tinklo kokybei, todėl išieškotos netesybės turi būti reinvestuojamos būtent į tos pačios srities plėtrą ir priežiūrą. Toks teisinis reguliavimas padidins finansinį skaidrumą ir apskaitos aiškumą, tiksliai identifikuojant lėšų šaltinius ir jų paskirtį.

4.5. KPPPFĮ ir Kelių įstatymą siūloma papildyti nuostatomis, kurios suteiks įgaliojimus muitinei, policijos įstaigoms ir Lietuvos transporto saugos administracijai tikrinti, ar trečiųjų šalių vežėjai yra sumokėję kelių mokesčių (vėliau – kelių rinkliavą) ir ar didžiagabaričių bei sunkiasvorių transporto priemonių valdytojai turi reikiamus leidimus naudotis valstybinės reikšmės keliais. Tikimasi, kad sustiprinus kontrolę keliuose, bus užtikrintas mokesčių surinkimas.

4.6. Atsižvelgiant į tai, kad bendrąją laikinai laisvų valstybės piniginių išteklių investavimo procedūrą jau reglamentuoja specialusis teisės aktas – Lietuvos Respublikos finansų ministro 2023 m. gegužės 8 d. įsakymas Nr. 1K-180 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės išdo įstatymo įgyvendinimo“, atskiros, specifinės tvarkos nustatymas Fondo nuostatuose pripažintinas pertekliniu ir netikslingu. Įtvirtinus nuorodą į Vyriausybės įgalios institucijos (šiuo atveju – Finansų ministerijos) nustatytą tvarką, bus užtikrintas teisės aktų sistemiškumas. Toks reguliavimas padės išvengti galimų teisinių kolizijų tarp skirtingo lygmens teisės aktų, užtikrins operatyvų investavimo procesą pritaikymą prie kintančių finansų rinkos sąlygų bei optimizuos teisėkūros procesą, atsisakant fragmentiško ir besidubliuojančio reglamentavimo atskirų institucijų nuostatuose. Atsižvelgiant į tai, siūloma patikslinti Valstybinio kelių fondo įstatymo 4 straipsnį ir nustatyti, kad laikinai laisvos Fondo lėšos gali būti investuojamos ne Fondo nuostatuose nustatyta tvarka, o Vyriausybės įgalios institucijos nustatyta tvarka.

4.7. Ruošiantis naujos elektroninės kelių rinkliavos sistemos įvedimui, būtina sureguliuoti pereinamąjį laikotarpį taip, kad būtų išvengta mokesčių dubliavimosi ir teisinių ginčų. Atsižvelgiant į tai, siūloma nustatyti, kad metinių vinječių pardavimas nutraukiamas nuo 2026 m. liepos 1 d. Toks sprendimas užtikrins teisėtus kelių naudotojų lūkesčius, nes vartotojai nebeįsisis ilgalaikių vinječių, kurių galiojimas sutaptų su nauja rinkliavos tvarka. Kartu tai leis išvengti sudėtingų ir brangių nepanaudotos vinječių dalies kompensavimo procedūrų, taip iš esmės mažinant administracinę naštą valstybinės reikšmės kelių valdytojui bei verslo subjektams. Iki 2026 m. birželio 30 d. įsigytų metinių vinječių grąžinimo tvarka bus nustatyta susisiekimo ministro įsakyme.

4.8. Siūloma patikslinti KPPPFĮ 8 straipsnio 4 dalį, vietoj žodžio „metodika“ įrašyti žodį „tvarka“. Priėmus KPPPFĮ, Susisiekimo ministerija parengs naują elektromobilių įkrovimo paslaugos kainos dydžio apskaičiavimo tvarką, kuri sudarys sąlygas AB „Via Lietuva“ valdomose elektromobilių įkrovimo prieigose nustatyti konkurencingą kainą, kuri būtų patraukli elektromobilių naudotojams ir skatinanti platesnį elektromobilių naudojimą.

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

Atkreiptinas dėmesys, kad įstatymų projektais nėra siūlomas iš esmės naujas teisinis reguliavimas. Neigiamo poveikio nenustatoma. Teigiamas poveikis – bus nuolat indeksuojamas finansavimas keliams, gautos lėšos iš baudų ir delspinigių bus nukreiptos į kelius, bus užtikrinta kontrolė keliuose.

## **6. Galima priimtų įstatymų įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Priimti įstatymai kriminogeninei situacijai ir korupcijai įtakos neturės.

## **7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Galiojančio kelių infrastruktūros ir jo finansavimo reglamentavimo patobulinimai turėtų suteikti daugiau aiškumo, užtikrinti teisėtus verslo lūkesčius.

## **8. Ar įstatymų projektų neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.**

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

## **9. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, teisės aktai, kuriuos būtina priimti, galiojantys teisės aktai, kuriuos reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios**

Siekiant įstatymų projektuose siūlomus pakeitimus įtraukti į teisinę sistemą, priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios kitų Lietuvos Respublikos įstatymų nereikės.

## **10. Įstatymų projektų atitiktis Valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimams, įstatymų projektų sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka**

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo nustatytų reikalavimų.

## **11. Įstatymų projektų atitiktis Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams**

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

## **12. Įstatymams įgyvendinti reikalingi lydimieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir parengimo terminai**

Įstatymams įgyvendinti reikės:

- pakeisti Nutarimą Nr. 447;
- pakeisti susisiekimo ministro 2007 m. kovo 23 d. įsakymą Nr. 3-97 „Dėl Vinječių formos, jų reikalavimų ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;
- patvirtinti susisiekimo ministro įsakymu elektromobilių įkrovimo paslaugos kainos dydžio apskaičiavimo tvarką.

## **13. Valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšos, kurių prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)**

Papildomų lėšų poreikis įstatymų pakeitimams įgyvendinti nenumatomas.

## **14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Rengiant įstatymų projektus specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

## **15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno Eurovoc terminus, temas ir sritis**

Reikšminiai žodžiai, kurių reikia įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant reikšminius žodžius pagal Europos žodyną „Eurovoc“: „kelių infrastruktūra“, „kelių tinklas“, „kelias“, „finansavimas“, „kelių rinkliava“, „kelių naudotojo mokestis“.

**16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**  
Nėra.