

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS
FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 6, 8, 9 STRAIPSNIŲ, 2 IR 5 PRIEDŲ
PAKEITIMO ĮSTATYMO AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos automobilių kelių tinklą sudaro 84,5 tūkst. km, iš jų valstybinės reikšmės kelių tinklas – 21,2 tūkst. km. Valstybinės reikšmės kelių tinklą sudaro šie keliai: magistraliniai – 1 751 km, krašto – 4 927 km ir rajoniniai – 14 560 km.

Vertinant vidutinius metinius paros eismo intensyvumo rodiklius, intensyviausi Lietuvos keliai yra šie: A19 Vilniaus pietinis aplinkkelis, A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda bei A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai.

Per parą A19 Vilniaus pietiniu aplinkkelio vidutiniškai važiuoja nuo 11 000 iki 17 700 automobilių, keliu A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda – nuo 12 000 iki 39 000 ir keliu A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai – nuo 4 400 iki 64 000 automobilių, taip pat A19 Vilniaus pietiniu aplinkkelio vidutiniškai važiuoja 2 468 krovininiai automobiliai, keliu A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda – 3 350 ir keliu A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai – 5 387 krovininiai automobiliai.

Lietuvos valstybinės reikšmės kelių tinklu naudojasi beveik 2 mln. Lietuvoje registruotų transporto priemonių (iš jų apie 64 tūkst. vykdo tarptautinius vežimus ir apie 5 tūkst. – vidaus vežimus) ir apie 500 tūkst. transporto priemonių Lietuvą kertą tranzitu.

Transporto priemonių daugėja, tai ne tik teikia ekonominę naudą, tačiau reikalauja ir nuolatinės valstybinės reikšmės kelių infrastruktūros priežiūros, rekonstrukcijos, remonto ir plėtos.

Dėl ribotų finansavimo galimybių Lietuvos kelių transporto infrastruktūra yra dar nepakankamai sutvarkyta ir išplėtotą, daugelio kelių būklė yra prasta ir toliau blogėja, todėl būtina didinti finansavimą. Reikalavimų neatitinkančių kelių neremontuojant, kelių defektai įsisenėja, didėja ir reikšmingai auga investicijų poreikis tokiems nekokybiškiems keliams atnaujinti.

Dėl didėjančio transporto srauto ir intensyvaus magistralinių kelių naudojimo magistraliniai keliai smarkiai prastėja, nuo 2016 m. iki 2022 m. vidutiniška per metus jų nusidėvėjimo vertė – apie 54,8 mln. eurų.

Siekiant kompensuoti transporto priemonių padaromą žalą magistralinių kelių infrastruktūrai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtos programos finansavimo įstatymo (toliau – Įstatymas) 6 straipsnio nuostatomis transporto priemonių ar jų junginių, nurodytų Įstatymo 2 priede, valdytojai moka kelių naudotojo mokestį už naudojimąsi magistraliniais keliais. Už naudojimąsi krašto, rajoniniais, vietinės reikšmės keliais kelių naudotojo mokestis nemokamas.

Kelių naudotojo mokestis gali būti mokamas už dieną, savaitę, mėnesį ir metus. Vidutiniškai per metus kelių naudotojo mokesčio surenkama apie 53 mln. eurų, iš jų apie 28 mln. eurų už dienos, apie 1,8 mln. eurų už savaitės, apie 13 mln. eurų už mėnesio ir apie 10 mln. eurų už metų mokestį.

Kelių naudotojo mokesčio dydžius, neviršydama šio Įstatymo 2 priede nustatytų ribinių tarifų, šio mokesčio mokėjimo, administravimo ir priežiūros tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Nustatyti mokesčio dydžiai turi būti proporcingi naudojimosi keliais trukmei. Mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 10 procentų metų tarifo, savaitės tarifas turi būti ne didesnis kaip 5 procentai metų tarifo, o dienos tarifas turi būti ne didesnis kaip 2 procentai metų tarifo.

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtos programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 8, 9 straipsnių, 2 ir 5 priedų pakeitimo įstatymo projekto (toliau – įstatymo projektas) tikslas – įgyvendinti 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2022/362 (toliau – Direktyva) II priedo „Naudotojo mokesčių maksimalūs dydžiai eurai, įskaitant 7a straipsnio 2 dalyje nurodytas administracines išlaidas“ nuostatas. Įvertinant išaugusį magistralinių kelių naudojimo intensyvumą, didėjančią kelių infrastruktūros nusidėvėjimą, padidėjusią infliaciją ir tai, kad kelių naudotojo mokesčio dydžiai nebuvo peržiūrėti nuo 2015 metų, siekiant užtikrinti tinkamą kelių infrastruktūros būklę, taip pat įgyvendinti Direktyvos

nuostatas, siūloma nustatyti maksimalius kelių naudotojo mokesčių dydžius, kurie priklauso nuo euro taršos klasės ir transporto priemonės ašų skaičiaus.

Įstatymo 8 straipsnio papildymo 4 dalimi tikslas – reglamentuoti atsiskaitymą su valstybinės reikšmės kelių valdytoju už jo teisėtu pagrindu valdomose elektromobilių įkrovimo stotelėse suteiktas elektromobilių įkrovimo paslaugas, siekiant sutaupyti Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšas ir sudaryti vienodas konkurencines sąlygas kitiems ūkio subjektams įrengti ir plėtoti viešąsias elektromobilių įkrovimo stoteles šalia valstybinės reikšmės kelių.

Vadovaudamasi 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 4 prioriteto „Energijos efektyvumo ir atsinaujinančių išteklių energijos gamybos ir naudojimo skatinimas“ 04.5.1-TID-V-515 priemonės „Elektromobilių įkrovimo prieigų tinklo kūrimas“ finansavimo sąlygų tvarkos aprašu, Kelių direkcija įrengė 24 viešąsias elektromobilių įkrovimo stoteles, dar 4 elektromobilių įkrovimo stotelės buvo įrengtos Kelių direkcijos lėšomis. Į šią viešąją elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą iš viso buvo investuota 1 144 000 eurų (iš jų 904 000 eurų ES lėšos, 240 000 eurų biudžeto lėšos). Vienos elektromobilių įkrovimo stotelės įrengimo kaina 42 000 eurų (projektavimas – 2 200 eurų, įrengimo darbai – 13 000 eurų, stotelė – 21 000 eurų). Vadovaudamasi minėtos priemonės nuostatomis, Kelių direkcija įsipareigojo užtikrinti, kad 5 metus po veiklos įgyvendinimo elektromobilių įkrovimo paslaugos bus teikiamos nemokamai. 10 elektromobilių įkrovimo stotelių terminas teikti nemokamas elektromobilių įkrovimo paslaugas baigėsi 2022 m. gruodžio mėnesį, 14 elektromobilių įkrovimo stotelių terminas teikti nemokamas elektromobilių įkrovimo paslaugas baigsis 2023 m. birželio mėnesį, 4 elektromobilių įkrovimo stotelėms (ne ES fondų lėšos) įsipareigojimo teikti nemokamas elektromobilių įkrovimo paslaugas nebuvo.

Pagal Kelių direkcijos pateiktą informaciją per 2022 metus 28 elektromobilių įkrovimo stotelės sunaudojo elektros energijos už 485 000 eurų, per metus šių elektromobilių įkrovimo stotelių priežiūros ir administravimo kaštai siekė daugiau kaip 50 000 eurų. Pažymėtina, kad privatus verslas domisi viešųjų elektromobilių įkrovimo stotelių šalia valstybinės reikšmės kelių įrengimo galimybėmis, tačiau neapmokestinta valstybės valdoma elektromobilių įkrovimo infrastruktūra iškreipia rinkos sąlygas ir stabdo privataus verslo iniciatyvas.

Įsigaliojus Įstatymo pakeitimo (papildymo) nuostatai Kelių direkcija vykdys elektromobilių įkrovimo paslaugos teikimo (operatoriaus) veiklą. Pagal Įstatymo projektą valstybinės reikšmės keliuose Kelių direkcijos įrengtose elektromobilių įkrovimo stotelėse elektromobilių įkrovimo paslaugai tapus mokamai ir įvertinus vidutinę elektromobilių įkrovimo paslaugos kainą, siūlomą rinkoje (50 ct už 1 kWh), bei galimą paslaugos vartotojų skaičių, Kelių direkcija gautų daugiau kaip pusę milijono eurų pajamų per metus. Elektromobilių įkrovimo paslaugos kainos dydžio apskaičiavimo metodiką nustatys susisiekimo ministras. Metodika apims šios įkrovimo paslaugos suteikimo, įkrovimo infrastruktūros išlaikymo ir administravimo kaštus (elektros kaina, kurios dydžio susisiekimo ministras nenustatinės), elektros perdavimo kaina, elektros galios mokestis, įrangos priežiūros ir remonto kaštai, informacinės sistemos palaikymo kaštai, skambučių centro (pagalbos tarnybos) kaštai, mokesčių surinkimo tarpininko kaštai), kuriuos patiria valstybinės reikšmės kelių valdytojas, sudarydamas galimybę naudotis jo valstybinės reikšmės keliuose įrengtomis elektromobilių įkrovimo stotelėmis siekiant įkrauti elektromobilius.

2024 m. liepos 1 d. įsigaliojus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 27¹ straipsnio pakeitimams, Eismo įvykių informacinės sistemos valdytoja taps Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija). Numatoma, kad šią sistemą tobulins, ją naudos, tvarkys duomenis, analizuos eismo įvykius, teiks reikiamą informaciją ir pan. viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra (toliau – Agentūra). Eismo įvykių duomenims tvarkyti, rinkti, grupuoti, analizuoti ir kitiems veiksams, siekiant daryti išvadas dėl eismo saugos problemų ir galimų sprendimų būdų, kiekvienais metais numatomas apie 250 tūkst. eurų poreikis iš Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų. Šiuo metu šiai sistemai administruoti lėšos yra skiriamos Policijos departamentui prie Vidaus reikalų ministerijos, todėl, perdavus sistemą Susisiekimo ministerijai, atitinkamai bus peržiūrėtas ir Kelių priežiūros ir

plėtos programos sąmatoje skiriamas lėšų dydis Policijos departamentui prie Vidaus reikalų ministerijos.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos statybos įstatymo nuostatomis, Susisiekimo ministerijai kaip viešajam subjektui pavedama atlikti susisiekimo komunikacijų ir su jomis susijusių kitų inžinerinių statinių, taip pat hidrotechnikos statinių Baltijos jūroje ir vidaus vandenų telkiniuose priežiūrą arba suteikiama teisė perigalioti ir pavesti šią funkciją atlikti kitai organizacijai. Atsižvelgęs į teisės aktų nuostatas, susisiekimo ministras 2023 m. kovo 27 d. įsakymu Nr. 3-130 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. rugpjūčio 29 d. įsakymo Nr. 3-506 „Dėl Statinių, kurių naudojimo priežiūrą atlieka Susisiekimo ministerija ir (ar) jos įgaliotos organizacijos, sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“ įgaliojo Agentūrą vykdyti valstybinės reikšmės kelių naudojimo priežiūros funkciją. Statinių naudojimo priežiūrą atliekanti Agentūra tikrins, kaip statinių naudotojai (AB Lietuvos automobilių kelių direkcija) vykdo Statybos įstatymo ir kitų Lietuvos Respublikos įstatymų bei teisės aktų nustatytus statinių techninės priežiūros ir naudojimo bei statinių saugos reikalavimus.

Valstybinės reikšmės kelių tinklą sudaro apie 21 tūkst. kilometrų kelių bei 1 547 tiltai, viadukai ir estakados, preliminariais skaičiavimais, Agentūrai (darbo užmokesčiui, bendriesiems ir administraciniais kaštams padengti) iš Kelių priežiūros ir plėtos programos lėšų reikės skirti apie 200 tūkst. eurų kiekvienais metais numatytai funkcijai atlikti.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymo projektą inicijavo Susisiekimo ministerija.

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (vadovas – Vladislav Kondratovič, tel. + 370 659 41 140, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt) vyriausiasis patarėjas Tomas Pilukas (tel. +370 693 33 041, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt) ir Ateities susisiekimo politikos grupės (vadovas – Darius Stravinskas, +370 694 41 323, el. p. darius.stravinskas@sumin.lt) vyriausioji specialistė Vilma Vaičiūnienė (tel. +370 690 90 714, el. p. vilma.vaiciuniene@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

Kelių naudotojo mokestį ir kelių naudotojo mokesčio ribinius tarifus reglamentuoja Įstatymo 6 straipsnis ir šiuo Įstatymu patvirtintas 2 priedas.

Kelių direkcijos valstybinės reikšmės keliuose įrengtose 28 elektromobilių įkrovimo stotelėse šiuo metu elektromobilių įkrovimo paslauga yra teikiama nemokamai.

Eismo įvykių informacinės sistemos valdytoja taps Susisiekimo ministerija nuo 2024 m. liepos 1 d. įsigaliojus Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 27¹ straipsnio pakeitimams.

Susisiekimo komunikacijų ir su jomis susijusių kitų inžinerinių statinių, taip pat hidrotechnikos statinių Baltijos jūroje ir vidaus vandenų telkiniuose naudojimo priežiūros atlikimą reglamentuoja Statybos įstatymo 49 straipsnis – šią priežiūrą atlikti pavedama Susisiekimo ministerijai ir (ar) jos įgaliotoms organizacijoms (išskyrus susisiekimo komunikacijas, kurios nepriklauso jos valdymo sričiai) pagal Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos patvirtintą sąrašą.

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

Įstatymo projektu siūloma pakeisti kelių naudotojo mokesčio ribinius tarifus ir nustatyti maksimalius kelių naudotojo mokesčių dydžius, kurie priklauso nuo euro taršos klasės ir transporto priemonės ašų skaičiaus, išlaikant Įstatymo 6 straipsnio 2 dalyje numatytas proporcijas.

Pakeitus kelių naudotojo mokesčio ribinius tarifus į kelių naudotojo mokesčių dydžius, kurie priklauso nuo euro taršos klasės ir transporto priemonės ašų skaičiaus, bus sudaryta galimybė Vyriausybei nustatyti mokesčius, kurie būtų naudojami kelių infrastruktūrai finansuoti ir transporto daromai žalai infrastruktūrai kompensuoti. Preliminariais skaičiavimais, esamą kelių naudotojo mokestį padidinus 20 proc. (esamas infliacijos lygis), pritaikius Įstatymo 6 straipsnyje

nurodytas proporcijas, įvertinus esamus transporto priemonių srautus, kelių naudotojo mokesčio būtų surenkama nuo 36 iki 94 mln. eurų (priklausomai nuo transporto priemonių ašių skaičiaus) daugiau, palyginti su vidutiniškai surenkamu per metus (apie 53 mln. eurų).

Įsigaliojus Įstatymo pakeitimo (papildymo) nuostatai, pagal kurią būtų apmokestintas naudojimasis valstybinės reikšmės keliuose Kelių direkcijos įrengtomis 28 elektromobilių įkrovimo stotelėmis, Kelių direkcija gautų daugiau kaip pusę milijono eurų pajamų per metus. Lėšos būtų naudojamos valstybinės reikšmės keliuose įrengtų elektromobilių įkrovimo stotelių (kelio statinių) priežiūros, infrastruktūros palaikymo ir administravimo sąnaudoms padengti. Taip pat tai būtų paskata privačiam sektoriui konkurencingomis sąlygomis kurti ir aktyviau plėtoti viešąjį elektromobilių įkrovimo tinklą šalia valstybinės reikšmės kelių.

Pakeitus Įstatymą Susisiekimo ministerijos įgaliotos Agentūros funkcijoms, nurodytoms Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 12 dalyje, atlikti, valstybinės reikšmės kelių naudojimo priežiūrai vykdyti, Eismo įvykių informacinei sistemai palaikyti, tobulinti ir informacijai apdoroti būtų naudojamos Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšos.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu). Galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Priėmus įstatymą, neigiamų pasekmių nenumatoma. Įstatymo projekto nuostatos neturės neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai ar viešajam administravimui.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas įstatymas kriminogeninei situacijai ir korupcijai įtakos neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo priėmimas (8 straipsnio papildymas 4 dalimi) turės teigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai. Verslui bus sudarytos konkurencingesnės rinkos sąlygos kurti ir plėtoti elektromobilių įkrovimo infrastruktūrą šalia valstybinės reikšmės kelių.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Priėmus įstatymą reikės pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2005 m. balandžio 21 d. nutarimą Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“.

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

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projektu naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų nenustatoma.

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

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įstatymų įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų parengti

Įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus parengs Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Susiekimo ministerija iki 2023 m. gruodžio 31 d.

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

Įstatymo nuostatoms, susijusioms su Agentūros funkcijų vykdymu, įgyvendinti kiekvienais metais reikės skirti apie 250 tūkst. eurų Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų, kitoms nuostatoms įgyvendinti valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų nereikės.

Įstatymo įgyvendinimas padės sutaupyti apie 1,5 mln. eurų per artimiausius 3 biudžetinius metus.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Įstatymo projekto rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų nebuvo gauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas ir sritis

Nėra.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.