

Projektas

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS  
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO  
NR. XVP-164 IR KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO  
ĮSTATYMO 6 STRAIPSNIO 3 DALIES PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO  
NR. XVP-165**

2025 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2025 m. kovo 26 d. sprendimo Nr. SV-S-123 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 7 ir 8 punktus, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-164 (toliau – Įstatymo projektas Nr. XVP-164) siekiui pakeisti istorinės motorinės transporto priemonės apibrėžimą, kad istorinė motorinė transporto priemonė atspindėtų istorinę vertę, o nebūtų kasdienio naudojimo transporto priemonė, tačiau nepritarti Įstatymo projekto Nr. XVP-164 teisinio reguliavimo priemonėms dėl toliau nurodytų priežasčių:

1.1. Įstatymo projekto Nr. XVP-164 iniciatoriai aiškinamajame rašte nurodė siekį pakeisti „istorinių automobilių amžiaus cenzą“ ir pasiūlė istoriniais automobiliais laikyti tuos automobilius, kurie pagaminti prieš 40 metų, taip pat atsisakyti reikalavimo, kad modelis turi būti nebegaminamas mažiausiai 15 metų. Šis siūlymas grindžiamas argumentu, kad šiuo metu istoriniu automobiliu gali būti pripažintas 30 metų senumo automobilis, o tokios transporto priemonės Lietuvoje dažniausiai naudojamos kasdienėms reikmėms, todėl nelogiška, kad 1995 m. pagaminta transporto priemonė gali būti istorine, nors jokios istorinės vertės neturi. Pažymėtina, kad terminas „istorinės vertės transporto priemonė“ yra nurodomas 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB, 3 straipsnio 7 dalyje. Pagal Direktyvą 2014/45/ES, istorinės vertės transporto priemonė yra ta, kurią valstybė narė arba jos įgaliota institucija laiko istorine, jei transporto priemonė atitinka šias sąlygas: pagaminta arba pirmą kartą registruota bent prieš 30 metų; jos konkretaus tipo, kaip apibrėžta atitinkamuose Sąjungos ar nacionalinės teisės aktuose, transporto priemonės nebegaminamos; transporto priemonė istoriškai išsaugota ir išlaikyta jos pirminė būklė, taip pat iš esmės nepakeistos jos pagrindinių komponentų techninės charakteristikos. Taigi Direktyvoje 2014/45/ES nustatytas kitas minimalus istorinės vertės transporto priemonės pagaminimo laikotarpis, nei siūloma Įstatymo projekte Nr. XVP-164. Be to, Įstatymo projekto Nr. XVP-164 aiškinamajame rašte nepaaiškinama, kodėl siūloma atsisakyti reikalavimo, kad istorinei motorinei transporto priemonei priskiriami modeliai, kurie nebegaminami bent 15 metų. Darytina išvada, kad Įstatymo projektas Nr. XVP-164, pagal kurį istorinėmis motorinėmis transporto priemonėmis būtų laikomos tik prieš 40 metų pagamintos transporto priemonės, nesilaikant reikalavimo dėl 15 metų nebegaminamų modelių, neatitiktų Direktyvos 2014/45/ES nuostatų.

1.2. Taip pat reiktų atkreipti dėmesį, kad Tarptautinė istorinių transporto priemonių federacija FIVA (pranc. *Fédération Internationale des Véhicules Anciens*), vienijanti istorinių transporto priemonių organizacijas ir jų narius iš įvairių pasaulio šalių, yra nusistačiusi vertinimo kriterijus, pagal kuriuos transporto priemonės pripažįstamos istorinėmis. Vienas iš šių kriterijų nustato, kad transporto priemonė turi būti pagaminta ne anksčiau kaip prieš 30 metų (<https://www.fiva.org/storage/Documents/FIVA%20Position%20Papers/01-FIVA-position-paper->

on-Definition-of-a-Historical-Vehicle-Nov21.pdf?v20240612150016). Tai reiškia, kad prieš 30–39 metus pagaminta ir FIVA pripažinta istorinė motorinė transporto priemonė pagal Įstatymo projektą Nr. XVP-164 Lietuvoje negalėtų būti pripažinta istorine motorine transporto priemone. Atkreiptinas dėmesys, kad daugelyje Europos Sąjungos valstybių narių (pavyzdžiui, Vokietijoje, Prancūzijoje, Italijoje, Ispanijoje, Latvijoje, Čekijoje, Slovakijoje, Austrijoje, Belgijoje, Švedijoje, Suomijoje, Danijoje ir kt.) nustatytas priskyrimo istorinėms motorinėms transporto priemonėms kriterijus – 30 metų. Įstatymo projekto Nr. XVP-164 aiškinamasis raštas stokoja objektyvių ir teisinių vertinimų, kodėl šiuo metu įtvirtintas istorinės motorinės transporto priemonės pagaminimo bent prieš 30 metų kriterijus turėtų būti padidintas būtent iki 40 metų, nes, nenurodant konkrečių argumentų, yra neaišku, kaip siūlomas nustatyti 40 metų kriterijus užtikrins istorinių motorinių transporto priemonių nenaudojimą kasdienėms reikmėms. Be to, vien tik metų skaičiaus padidinimas iki 40 metų suvaržo subjektų teisėtus lūkesčius būti transporto priemonės, kuri nebūtų naudojama kasdienėms reikmėms ir turėtų istorinės motorinės transporto priemonės statusą, valdytojais.

2. Nepritarti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 6 straipsnio 3 dalies pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-165 (toliau – Įstatymo projektas Nr. XVP-165) dėl šių priežasčių:

2.1. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 1 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad *šio įstatymo tikslas – kaupti ir naudoti lėšas automobilių kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, kad šis tinklas veiktų*. Atsižvelgiant į šį tikslą, taip pat siekiant išlaikyti, gerinti ir plėsti valstybinės bei vietinės reikšmės kelių tinklą, būtina užtikrinti pakankamą kelių naudotojo mokesčio surinkimą. Įstatymo projekto Nr. XVP-165 rengėjų iniciatyva, kuria siūloma išplėsti asmenų, atleidžiamų nuo kelių naudotojo mokesčio už naudojimąsi magistraliniais keliais, ratą, prieštarauja efektyvaus kelių infrastruktūros plėtros, priežiūros ir remonto finansavimo principams. Tokios nuostatos mažintų Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų surinkimą, tai turėtų neigiamų pasekmių kelių tinklo gerinimo procesams.

2.2. Be to, daugelis istorinių motorinių transporto priemonių nėra pritaikytos šiuolaikiniam aplinkosaugos reikalavimams – jos dažniausiai yra taršesnės, triukšmingesnės ir mažiau saugios. Taikant kelių naudotojo mokestį ir istorinių motorinių transporto priemonių valdytojams, pastarieji bus skatinami naudoti šias transporto priemones tik išimtiniais atvejais, pavyzdžiui, parodose, paraduose ar kituose kultūriniuose renginiuose, o ne kasdieniam važinėjimui. Toks reguliavimas ne tik prisidės prie oro kokybės gerinimo ir kelių saugumo, bet ir padės išlaikyti istorinių motorinių transporto priemonių išskirtinumą bei jų kultūrinę vertę.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras