

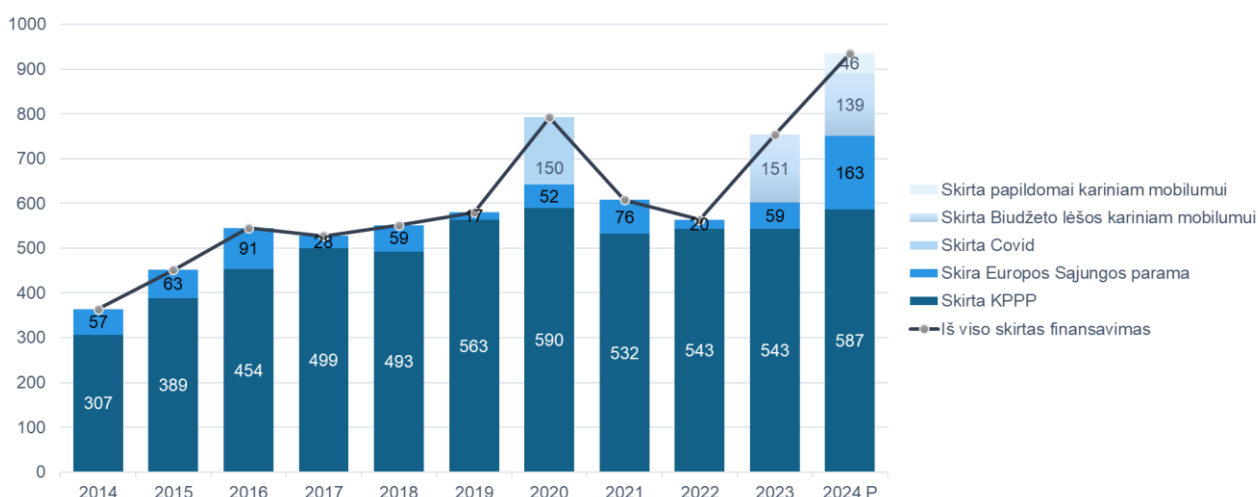
# LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINIO KELIŲ FONDO ĮSTATYMO PROJEKTO IR SU JUO SUSIJUSIŲ ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS

## 1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslas ir uždaviniai

### 1.1. Valstybinis kelių fondas

Valstybės valdoma bendrovė AB „Via Lietuva“ yra atsakinga už daugiau nei 21 tūkst. kilometrų valstybinės reikšmės kelių tinklą, kurio tinkamai priežiūrai, remontui ir plėtrai užtikrinti reikalingas tvarus, ilgalaikis ir pakankamas finansavimas. Tačiau daugelį metų Kelių priežiūros ir plėtros programa (toliau – KPPP) neužtikrino šių poreikių – skiriamų valstybės biudžeto lėšų nepakako realioms infrastruktūros išlaikymo ir atnaujinimo sąnaudoms padengti. Nors KPPP biudžetas nominaliai per pastaruosius metus didėjo, jo perkamoji galia, atsižvelgiant į infliaciją, statybos sąnaudų augimą ir didėjančias darbo sąnaudas, ne tik neaugo, bet, ekspertų vertinimu, realiąja verte tapo net mažesnė nei prieš 15 metų. Dėl šio nuolatinio nepakankamo finansavimo didelė dalis valstybinės reikšmės kelių nebeatitinka esminių techninių reikalavimų (pvz., keliamosios galios, dangos lygumo), o bendra tinklo būklė sistemingai blogėja.

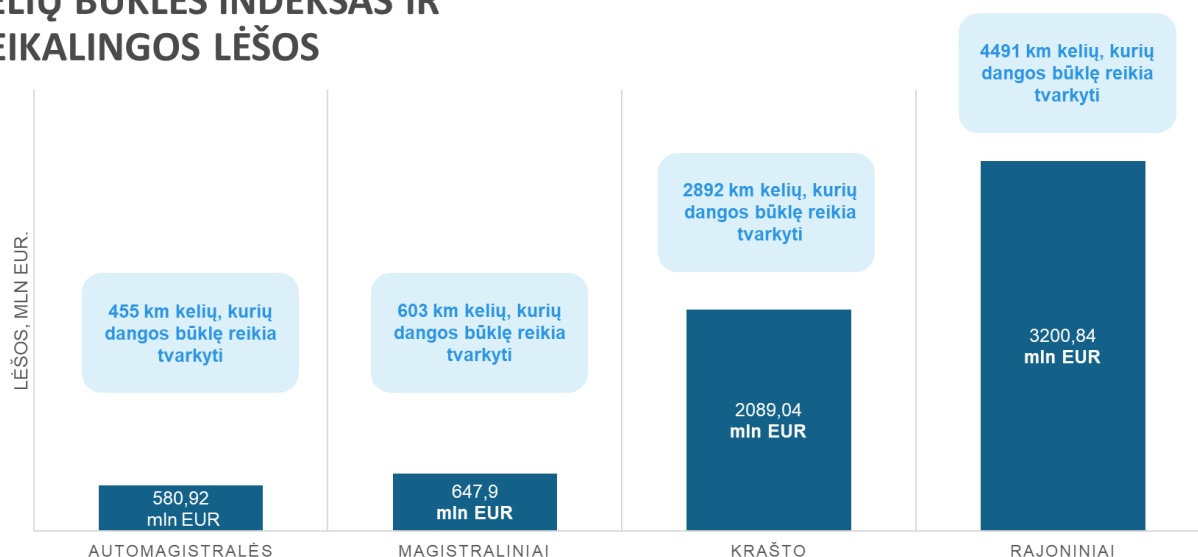
### ĮVYKĘ POKYČIAI: LĖŠŲ, SKIRTŲ KELIAMS, POKYTIS



Nors Europos Sąjungos (toliau – ES) fondų investicijos ir specialiosios programos, tokios kaip karinio mobilumo projektai, neabejotinai svariai prisideda prie strateginių Lietuvos kelių infrastruktūros objektų plėtros, pavyzdžiui, automagistralės „Via Baltica“ tiesimo, šios priemonės nėra pakankamos viso valstybinės reikšmės kelių tinklo būklei pagerinti. Strateginiai projektai apima tik nedidelę tinklo dalį (apie 2–3 proc.), todėl jų finansavimas iš esmės nesprendžia likusios didžiosios dalies kelių, įskaitant šimtus tiltų, viadukų ir kitų kritinės svarbos kelio statinių, priežiūros ir atnaujinimo problemų. Šie infrastruktūros elementai, negaudami adekvataus finansavimo, toliau dėvisi ir jų būklė prastėja.

Akivaizdus nepakankamo finansavimo rezultatas – sparčiai blogėjanti valstybei priklausančių kelių būklė. Šiuo metu Lietuvoje beveik 40 proc. valstybinės reikšmės kelių yra prastos arba labai prastos būklės, ir šis rodiklis blogėja greičiau, nei kelius spėjama tvarkyti. Ypač kritinė tiltų ir viadukų būklė – daugiau nei 100 šių statinių yra avarinės būklės, todėl nuolat didėja jų uždarymo ir eismo sutrikdymo rizika.

## KELIŲ BŪKLĖS INDEKSAS IR REIKALINGOS LĖŠOS



Prastėjanti kelių infrastruktūra daro tiesioginę neigiamą įtaką ne tik eismo dalyvių saugumui ir patogumui, bet ir visos šalies ekonomikai bei konkurencingumui. Kokybiški keliai yra būtina sąlyga investiciniam patrauklumui didinti, efektyviai logistikai užtikrinti, regionų plėtrai skatinti ir pramonės bei žemės ūkio sektorių veiklai vykdyti. Prasta kelių būklė mažina Lietuvos regionų pasiekiamumą ir konkurencingumą, stabdo tolygią ir subalansuotą plėtrą, didina transportavimo kaštus ir mažina gamintojų pajamas. Tai ypač aktualu Lietuvai, kurios transporto sektorius yra reikšmingas ekonomikos variklis, 2022 m. sukūręs 11,8 proc. šalies bendrosios pridėtinės vertės – beveik dvigubai daugiau nei ES vidurkis. Nors šis rodiklis pastaraisiais metais rodo tam tikrą mažėjimo tendenciją, transporto sektoriaus gyvybingumas išlieka kritiškai svarbus visai šalies ekonomikai.

Galiausiai patikima ir nepertraukiamai funkcionuojanti kelių infrastruktūra yra ne tik ekonominės gerovės, bet ir nacionalinio saugumo pamatas. Sisteminis kelių finansavimo trūkumas kelia tiesioginę grėsmę valstybės gebėjimui užtikrinti gyvybiškai svarbias funkcijas krizių ar karinio konflikto atveju. Dėl nepakankamai išvystytos ar prastos būklės kelių infrastruktūros gali būti sudėtinga įgyvendinti Lietuvos Respublikos mobilizacijos ir priimančiosios šalies paramos įstatyme numatytus tikslus, įskaitant:

- greitą karinių pajėgų dislokavimą ir judėjimą šalies viduje;
- reikalingos paramos užtikrinimą Lietuvos ginkluotosioms pajėgoms mobilizacijos atveju;
- operatyvų susisiekimą tarp strateginių objektų krizių metu;
- NATO sąjungininkų pajėgų judėjimo ir paramos priėmimo užtikrinimą Lietuvos teritorijoje (priimančiosios šalies parama).

Apskaičiuotas bendras trūkstamo finansavimo poreikis valstybinės ir vietinės reikšmės keliams vien tik 2025 metams siekia 1,272 mlrd. eurų ir ši suma, tikėtina, kasmet didės dėl infliacijos ir augančių statybos kaštų. Akivaizdu, kad dabartinis finansavimo modelis per KPPP yra nepajėgus spręsti susikaupusių problemų. Todėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) yra įsitikinusi, kad vienintelis tvarus sprendimas užtikrinti ilgalaikį, stabilų ir adekvatų valstybinės reikšmės kelių finansavimą bei laipsnišką jų būklės gerinimą yra nacionalinio lygmens Valstybinio kelių fondo (toliau – Fondas) steigimas. Tik konsolidavus įvairius kelių finansavimo šaltinius į specialų fondą ir užtikrinus jo lėšų tikslinį naudojimą galima sustabdyti infrastruktūros nykimą ir pradėti realius jos atnaujinimo darbus.

## **1.2. Direktyvos perkėlimas į Lietuvos nacionalinę teisę**

Būtina perkelti į Lietuvos nacionalinę teisę 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. Perkelti šią direktyvą ypač svarbu, kadangi Direktyvos (ES) 2022/362 perkėlimo į nacionalinę teisę terminas jau baigėsi ir yra gautas Europos Komisijos pranešimas dėl Europos Sąjungos teisės pažeidimo procedūros Nr. INFR(2024)0163.

## **1.3. Funkcijų, kurioms vykdyti skiriamos KPPP finansavimo lėšos, patikslinimas**

Būtina tiksliau ir aiškiau įvardyti funkcijas ir veiklas, kurioms vykdyti naudojamos KPPP finansavimo lėšos, ir taip užtikrinti tvarų finansavimą svarbioms kelių infrastruktūros sritims.

## **1.4. AB „Via Lietuva“ nuosavų pajamų šaltinių teisinis reglamentavimas**

Pagal Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymą (toliau – KPPPFĮ) mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, mokestis už eismo ribojimą valstybinės reikšmės keliuose ir kelių naudotojo mokestis nuo 2026 m. sausio 1 d. tampa AB „Via Lietuva“ pajamomis.

Atkreiptinas dėmesys, kad KPPPFĮ pavadinimas (Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas) suponuoja šio įstatymo reguliavimo dalyką, susietą būtent su KPPP finansavimu. KPPPFĮ numatyta, jog „šis įstatymas nustato kelių naudojimo apmokestinimo ir Kelių priežiūros ir plėtros programos (toliau – Programa) finansavimo tvarką“. Pažymėtina, jog minėtu įstatymu nuo 2026 m. sausio 1 d. mokesčio už naudojimąsi valstybinės reikšmės keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, mokesčio už eismo ribojimą valstybinės reikšmės keliuose ir kelių naudotojo mokesčio lėšos yra akcinės bendrovės „Via Lietuva“ pajamos, t. y. didelė dalis KPPP lėšų nebebūtų šios programos lėšos, tačiau tai sistemiškai nederėtų nei su KPPPFĮ pavadinimu, nei su KPPPFĮ paskirtimi. Būtina patikslinti minėtų mokesčių teisinį reglamentavimą.

## **1.5. Kelių elementai ir kiti su kelių valdymu susiję klausimai**

Pagal Lietuvos Respublikos Konstitucijos 47 straipsnį ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymą (toliau – TVPI) 6 straipsnio 2 dalies nuostatas valstybinės reikšmės keliai Lietuvos valstybei priklauso išimtinė nuosavybės teise. TVPI 18 straipsnis nustato: „Kai viešojo transporto infrastruktūra priklauso Lietuvos valstybei išimtinė nuosavybės teise arba savivaldybei nuosavybės teise, viešosios transporto infrastruktūros savininko ir valdytojo tarpusavio santykiai nustatomi turto patikėjimo sutartyje, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip.“ Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 2 dalimi AB „Via Lietuva“ suteikta teisė valdyti valstybinės reikšmės kelius patikėjimo teise nesudarant turto patikėjimo sutarties. Atsižvelgiant į tai, kad valstybinės reikšmės kelių patikėjimo sutartis, kurioje būtų nustatyti šios viešosios transporto infrastruktūros savininko ir valdytojo tarpusavio santykiai, nesudaroma, svarbiausi klausimai, susiję su valstybinės reikšmės kelių valdymu, naudojimu ir disponavimu jais, turi būti aptarti įstatyme. Manytina, kad tai turėtų būti nustatyta būtent specialiajame, valstybinės reikšmės kelių valdytojo veiklą reglamentuojančiame, įstatyme, t. y. Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, kadangi viešojo transporto infrastruktūra yra specifinis turtas (pvz., pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 2 straipsnio 5 dalį kelias yra inžinerinis statinys, tačiau jo elementai yra ir kilnojamieji daiktai), o Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas ir jo įgyvendinamieji teisės aktai yra labiau orientuoti į bendro pobūdžio turtą. Be kita ko, Lietuvos Respublikos kelių įstatyme tikslinga reglamentuoti valstybinės reikšmės kelių pripažinimo nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti, jų perdavimo, nurašymo klausimus.

Pažymėtina, kad nors keliai yra suskirstyti pagal reikšmę į valstybinės reikšmės kelius ir vietinės reikšmės kelius (Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 3 straipsnis), tačiau įstatymų leidėjas taip pat numatė galimybę, pasikeitus kelio socialinei ekonominei reikšmei, pakeisti tokio kelio (jo ruožo) teisinį statusą (t. y. išbraukti iš valstybinės reikšmės kelių sąrašo arba vietinės reikšmės kelių sąrašo) ir perduoti tokį kelią (jo ruožą) atitinkamai savivaldybės arba valstybės nuosavybėn. Akcentuotina, kad kelias ir jo elementai yra vientisas inžinerinis statinys, todėl siekiama, jog kelias ir jo elementai turėtų vieną šeiminingą. Vis dėlto tam tikrais atvejais yra susiklosčiusios situacijos, kai dalis to paties kelio elementų turi skirtingus savininkus / valdytojus. Atitinkamai egzistuoja poreikis, sprendžiant šias situacijas, perduoti ne tik kelius (jų ruožus), bet ir atskirus kelio elementus (t. y. valstybei nuosavybės teise priklausančius atskirus kelio elementus perduoti savivaldybės nuosavybėn arba savivaldybei nuosavybės teise priklausančius atskirus kelio elementus perduoti valstybės nuosavybėn; be to, praktikoje pasitaiko atvejų, kai reikia perimti valstybinės reikšmės kelių elementams priskirtinus objektus ne iš savivaldybės, o iš valstybės turto patikėjimo teisės subjekto (pvz., VI Turto banko). Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnyje yra reglamentuotas kelių (jų ruožų) perdavimo procesas, tačiau jame nėra numatyta galimybė perduoti atskirus kelio elementus ir nėra aptarta, kaip valstybinės reikšmės keliams priskirtini keliai (jų ruožai) ar atskiri tokių kelių elementai turi būti perduodami AB „Via Lietuva“ valdyti patikėjimo teise tais atvejais, kai nėra poreikio keisti valstybinės reikšmės kelių sąrašą (pvz., kai perduotini šaligatviai, nuovažos ir pan.).

Lietuvos Respublikos kelių įstatyme šiuo metu nėra reglamentuota valstybinės reikšmės kelių valdytojo teisė pripažinti nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti atskirus kelio elementus ir nėra reglamentuota, koks (-ie) subjektas (-ai) ir kokiais atvejais turi priimti sprendimą dėl pripažinto nereikalingu arba netinkamu (negalimu) naudoti valstybinės reikšmės kelio (jo ruožo) ar atskiro šio kelio elemento nurašymo.

Pažymėtina, kad, vykdydama Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 5 straipsnio 3 dalyje nustatytas funkcijas, AB „Via Lietuva“, be kita ko, atlieka valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų užsakovo funkcijas. Atlikdama šias funkcijas, AB „Via Lietuva“, be kita ko, įgyja valstybinės reikšmės kelių tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) projektus. Tokių techninių projektinių dokumentų, priskirtinų valstybės nematerialiajam turtui, teisinis statusas šiuo metu Lietuvos Respublikos kelių įstatyme neapartas, nėra aišku, kaip jie turėtų būti pripažįstami nereikalingais, netinkamais (negalimais) naudoti ir nurašomi tais atvejais, kai lieka neįgyvendinti.

Siekiant teisėkūros ekonomiškumo ir atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos žemės įstatymo 7 straipsnio 10 dalį, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 10 straipsnio 2 dalis tikslintina, joje atsisakant perteklinės nuostatos „Valstybinės žemės sklypo, perduodamo patikėjimo teise valstybinės reikšmės kelių valdytojui, perdavimo–priėmimo aktą pasirašo Nacionalinės žemės tarnybos vadovas arba jo įgaliotas viešojo administravimo funkcijas vykdančiame Nacionalinės žemės tarnybos padalinyje vadovaujamas pareigas einantis valstybės tarnautojas.“ Be to, šios dalies paskutiniame sakinyje atsakytina nuostatos „perdavimo–priėmimo aktu“, kadangi toks reguliavimas turėtų būti numatytas šioje dalyje minimame įgyvendinamajame teisės akte.

Siekiant išspręsti minėtus esamo teisinio reguliavimo trūkumus ir siekiant teisinio aiškumo, būtina patikslinti ir papildyti Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio ir 10 straipsnio nuostatas.

## **1.6. Įstatymų projektų tikslai**

Siekiant spręsti pirmiau išdėstytas problemas, parengti Lietuvos Respublikos valstybinio kelių fondo įstatymo (toliau – VKFĮ projektas), Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 8, 9 straipsnių ir 5 priedo pakeitimo, 5, 7, 7<sup>1</sup> straipsnių ir 1, 3, 4

priedų pripažinimo netekusiais galios įstatymo (toliau – KPPPFĮ projektas Nr. 1), Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 7, 8 ir 9 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 7<sup>1</sup> straipsniu įstatymo Nr. XV-111 2, 3 ir 6 straipsnių pakeitimo ir 1 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo (toliau – KPPPFĮ projektas Nr. 2), 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 1, 2, 7 straipsnių pakeitimo ir 5 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo (toliau – KPPPFĮ projektas Nr. 3), Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 2, 4, 5, 7, 10, 13, 16, 18 ir 20 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 17<sup>1</sup>, 18<sup>1</sup>, 20<sup>1</sup> straipsniais ir 1, 2, 3, 4 priedais įstatymo (toliau – KĮ projektas Nr. 1), Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 3, 4, 9 ir 20 straipsnių pakeitimo įstatymo Nr. XV-112 3 ir 4 straipsnių pakeitimo įstatymo (toliau – KĮ projektas Nr. 2), Lietuvos Respublikos motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio įstatymo Nr. XIII-2690 6 straipsnio pakeitimo įstatymo (toliau – MTPRMĮ projektas) ir Lietuvos Respublikos viešojo sektoriaus atskaitomybės įstatymo Nr. X-1212 2, 14, 15, 18 ir 20 straipsnių pakeitimo įstatymo projektai (toliau kartu – Įstatymų projektai).

Įstatymų projektai parengti įgyvendinant Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2024 m. gruodžio 12 d. nutarimu Nr. XV-54 „Dėl Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, 542 punkte numatytą darbą parengti ir priimti teisės aktus, kuriais bus sukurtas naujas kelių fondas.

Įstatymų projektų paskirtis – sukurti Fondą, kuris leistų užtikrinti tvarų ir ilgalaikį valstybinės reikšmės kelių tinklo atkūrimo finansavimą; taip pat į nacionalinę teisę perkelti Direktyvą (ES) 2022/362; patikslinti funkcijas, kurioms vykdyti skiriamas finansavimas iš KPPP lėšų; patikslinti AB „Via Lietuva“ nuosavų pajamų šaltinių teisinį reglamentavimą; tobulinti teisinį reglamentavimą, susijusį su kelių perdavimu ir kitais su kelių valdymu susijusiais klausimais.

## **2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai**

Įstatymų projektų iniciatorė – Susisiekimo ministerija. Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (vadovas Dmitrijus Bialas, tel. +370 659 17473, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt) vyriausiasis patarėjas Tomas Pilukas (tel. +370 693 33041, el. p. tomas.pilukas@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), Valstybės turto ir įmonių valdymo skyriaus (vedėja Roma Andruskevičienė (tel. +370 620 17580, el. p. roma.andruskeviciene@sumin.lt) vyresnioji patarėja Jovita Razgutė (tel. +370 660 31977, el. p. jovita.razgute@sumin.lt).

## **3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai**

### **3.1. Fondas**

Šiuo metu Lietuvos kelių infrastruktūros valdymą, priežiūrą ir finansavimą reglamentuoja keli pagrindiniai teisės aktai. Lietuvos Respublikos kelių įstatymas nustato kelių klasifikaciją (valstybinės ir vietinės reikšmės keliai), jų valdymo, naudojimo ir priežiūros teisinius pagrindus, apibrėžia atsakingų institucijų kompetenciją. KPPPFĮ reglamentuoja pagrindinį kelių finansavimo mechanizmą – KPPP, jos finansavimo šaltinius, lėšų paskirstymo principus ir naudojimo tvarką.

Pagal galiojantį teisinį reguliavimą, valstybinės reikšmės kelius (magistralinius, krašto, rajoninius) patikėjimo teise valdo akcinė bendrovė „Via Lietuva“. Vietinės reikšmės kelių (gatvių) savininkės yra savivaldybės, kurioms tai yra viena iš savarankiškųjų funkcijų.

Pagrindinis *valstybinės reikšmės* kelių finansavimo šaltinis yra KPPP lėšos, kurios skiriamos iš valstybės biudžeto asignavimų. Šios lėšos yra pervedamos akcinei bendrovei „Via Lietuva“ pagal KPPPFĮ nustatytą tvarką ir naudojamos jos valdomų kelių priežiūrai, taisymui (remontui), rekonstravimui ir tiesimui.

Nors *vietinės reikšmės* kelių ir gatvių priežiūra yra savivaldybių savarankiškoji funkcija, kurią jos turėtų finansuoti iš savo biudžetų, praktiškai didžiajai daliai savivaldybių būtent per KPPP paskirstomos lėšos yra pagrindinis ar vienas svarbiausių jų kelių tinklo finansavimo šaltinių.

KPPP finansavimo procesas veikia taip: kasmet priėmus atitinkamų metų Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymą, kuriame numatomas bendras KPPP finansavimo dydis, Lietuvos Respublikos Vyriausybė nutarimu tvirtina KPPP finansavimo lėšų naudojimo sąmatą (dažniausiai trejų metų laikotarpiui). Šioje sąmatoje, vadovaujantis KPPPFĮ 9 straipsnyje nustatytais lėšų paskirstymo principais ir proporcijomis, detalizuojamas KPPP lėšų paskirstymas konkreitiems tikslams ir lėšų gavėjams. Pagal šiuo metu galiojančią KPPPFĮ redakciją, KPPP lėšos paskirstomos taip:

- **62 procentai** KPPP lėšų skiriama **valstybinės reikšmės keliams** finansuoti (lėšų gavėjas – AB „Via Lietuva“ ir kitos valstybės institucijos);
- **38 procentai** KPPP lėšų skiriama **vietinės reikšmės keliams** finansuoti (lėšos paskirstomos savivaldybėms).

### 3.2. Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatų perkėlimas į Lietuvos nacionalinę teisę

Šiuo metu KPPPFĮ reglamentuota kelių naudotojo mokesčio mokėjimo tvarka. Įsigaliojus KPPPF įstatymo pakeitimams<sup>1</sup> nuo 2026 m. sausio 1 d. kelių naudotojo mokesčių pakeis kelių rinkliava, kurios tarifai bus apskaičiuoti pagal Vyriausybės nutarimu patvirtintą metodiką, įvertinus Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploatavimo ir plėtros kaštus.

### 3.3. Funkcijų, kurioms vykdyti skiriamas finansavimas iš KPPP finansavimo lėšų, patikslinimas

KPPPFĮ 9 straipsnio 1 dalyje nurodytos VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) (13 punkte), Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – Policijos departamentas) (25 punkte) ir Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – IRD) (27 punkte) funkcijos ir veiklos, kurioms vykdyti naudojamos KPPP finansavimo lėšos. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymo 25 straipsniu, informacinės sistemos valdytojas skiria informacinės sistemos tvarkytoją ar tvarkytojus ir duomenų tvarkytoją ar tvarkytojus. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 27<sup>1</sup> straipsnio 9 dalyje numatyta, kad Eismo įvykių informacinės sistemos (toliau – EĪIS) valdytoja yra Susisiekimo ministerija. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2024 m. birželio 25 d. įsakymu Nr. 3-231 „Dėl Eismo įvykių informacinės sistemos pertvarkymo ir Eismo įvykių informacinės sistemos nuostatų bei Eismo įvykių informacinės sistemos duomenų saugos nuostatų patvirtinimo“ TKA, Policijos departamentas ir IRD paskirti EĪIS tvarkytojais ir duomenų tvarkytojais (IRD veikia kaip techninis EĪIS tvarkytojas), tačiau KPPPFĮ šioms veikloms finansavimas nenumatytas.

Taip pat prie funkcijų, finansuojamų iš KPPP finansavimo lėšų, nenurodytos Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje numatytos funkcijos (saugias eismo sąlygas valstybinės reikšmės keliuose užtikrinančių eismo saugumo priemonių

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas Nr. XIII-3420.

įgyvendinimo koordinavimas), dviračių, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių eismo ir jų infrastruktūros tyrimai bei jų viešinimas, saugaus eismo programos ir jų priemonių įgyvendinimas.

### **3.4. AB „Via Lietuva“ nuosavų pajamų šaltinių teisinis reglamentavimas**

Šiuo metu Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 7, 8 ir 9 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 7<sup>1</sup> straipsniu įstatymo 1, 2 ir 3 straipsniuose nustatyta, kad nuo 2026 m. sausio 1 d. mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, mokestis už eismo ribojimą ir kelių naudotojo mokestis yra akcinės bendrovės „Via Lietuva“ pajamos, kurios nelaikytinos KPPP finansavimo lėšomis. Taip pat pažymėtina, kad KPPPFĮ nustatyti minėtų mokesčių tarifai.

### **3.5. Kelių elementai ir kiti su kelių valdymu susiję klausimai**

Šiuo metu Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad valstybinės reikšmės keliai išimtinę nuosavybės teise priklauso valstybei, juos patikėjimo teise valdo, naudoja ir jais disponuoja akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija (dabartinis pavadinimas – akcinė bendrovė „Via Lietuva“), kurios visos akcijos nuosavybės teise priklauso Lietuvos valstybei. Akcinei bendrovei Lietuvos automobilių kelių direkcijai valstybinės reikšmės keliai ar jų ruožai perduodami patikėjimo teise Vyriausybei nutarus įrašyti kelią ar jo ruožą į valstybinės reikšmės kelių sąrašą. Sprendimus dėl valstybinės reikšmės kelių pripažinimo nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo nustatyta tvarka priima akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija. Pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 4 dalies nuostatas valstybinės reikšmės kelias ar jo ruožas Susisiekimo ministerijos teikimu išbraukiamas iš valstybinės reikšmės kelių sąrašo, kai pasikeičia kelio socialinė ekonominė reikšmė. Gavus atitinkamos savivaldybės tarybos sutikimą, tokie keliai ar jų ruožai teisės aktų nustatyta tvarka perduodami savivaldybių nuosavybėn su visais jiems priklausančiais statiniais ir techninėmis eismo reguliavimo priemonėmis ir įrašomi į vietinės reikšmės kelių sąrašą. Savivaldybės tarybos sutikimu vietinės reikšmės kelias ar jo ruožas išbraukiamas iš vietinės reikšmės kelių sąrašo, kai pasikeičia to kelio socialinė ekonominė reikšmė. Toks kelias ar jo ruožas teisės aktų nustatyta tvarka Susisiekimo ministerijos teikimu perduodamas su visais jam priklausančiais statiniais ir techninėmis eismo reguliavimo priemonėmis valstybės nuosavybėn ir įrašomas į valstybinės reikšmės kelių sąrašą.

Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 10 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad valstybinės žemės sklypo, perduodamo patikėjimo teise akcinei bendrovei Lietuvos automobilių kelių direkcijai, perdavimo–priėmimo aktą pasirašo Nacionalinės žemės tarnybos vadovas. Valstybinės reikšmės kelią ar jo ruožą išbraukus iš valstybinės reikšmės kelių sąrašo, Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos (toliau – Nacionalinė žemės tarnyba) vadovas Žemės įstatyme ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka priima sprendimą dėl patikėjimo teisės į šio kelio ar jo ruožo užimamą valstybinės žemės sklypą pasibaigimo ir tokį žemės sklypą akcinė bendrovė Lietuvos automobilių kelių direkcija perdavimo–priėmimo aktu grąžina Nacionalinei žemės tarnybai.

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

### **4.1. Fondas**

Susisiekimo ministerija, vykdydama Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, taip pat atsižvelgdama į tai, kad:

dėl ilgamečio nepakankamo valstybinės reikšmės kelių tinklo finansavimo didžioji dalis valstybinės reikšmės kelių neatitinka nustatytų techninių reikalavimų, kelių būklei toliau blogėjant neužtikrinama saugi valstybinės reikšmės kelių infrastruktūra, o tinkamos valstybinės reikšmės kelių būklės atkūrimui ir valstybinės reikšmės kelių priežiūrai ir plėtrai lėšų reikia daugiau, negu skiriama per biudžetinius metus;

nepakankamas valstybinės reikšmės kelių tinklo finansavimas kelia grėsmę ne tik eismo saugumui, bet ir šalies nacionaliniam saugumui, ekonomikos konkurencingumui, susisiekimo patogumui bei regionų pasiekiamumui, o valstybinės reikšmės kelių infrastruktūra susijusi su gyvybiškai svarbių valstybės funkcijų įgyvendinimu;

ilgalaikio finansavimo trūkumo sukurtos situacijos neįmanoma išspręsti priimant sprendimus, kuriais užtikrinama įprasta valstybinės reikšmės kelių priežiūra ir plėtra;

valstybinės reikšmės automobilių keliai yra laikomi nacionaliniam saugumui užtikrinti strateginę reikšmę turinčia infrastruktūra, kurios atkūrimas ir pritaikymas valstybės gynybiniais pajėgumams ir civilinei saugai stiprinti, aplinkkeliams tiesti reikalauja tvaraus finansavimo;

valstybinės reikšmės kelių atkūrimui iki būklės, kuri leistų vykdyti įprastą jų priežiūrą ir plėtrą, bei pritaikymui valstybės gynybiniais pajėgumams ir civilinei saugai stiprinti, aplinkkeliams tiesti, reikia didesnio finansavimo, nei kasmet gali būti skiriamas iš valstybės biudžeto, ir stabilaus finansavimo garantijų;

Fondo įsteigimas turi ypatingą valstybinę svarbą užtikrinant būtiną ir neatidėliotiną Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės kelių tinklo atkūrimą ir pritaikymą valstybės gynybiniais pajėgumams ir civilinei saugai stiprinti, aplinkkeliams tiesti;

siekdama trumpuoju laikotarpiu užtikrinti pakankamo dydžio ir tvarų finansavimą, kuris leistų atkurti valstybinės reikšmės kelius ir pritaikyti valstybės gynybiniais pajėgumams ir civilinei saugai stiprinti, aplinkkeliams tiesti,

parengė Fondo įsteigimo įstatymo projektą ir su juo susijusių Įstatymų projektus, siekdama užtikrinti pakankamo dydžio ir tvarų finansavimą, kuris leistų atkurti valstybinės reikšmės kelius iki nustatytos būklės.

Fondas būtų ilgalaikė investicija į Lietuvos kelių infrastruktūrą, padėsianti užtikrinti, kad Lietuvos transporto ir kiti ūkio sektoriai išliktų konkurencingi ir tvarūs.

Rengiant VKFĮ projektą ir su juo susijusius teisės aktus, kuriais steigiamas Fondas, siekiama spręsti įsisenėjusias problemas, susijusias su valstybinės reikšmės kelių būkle ir jos finansavimu, ir įgyvendinti Devynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatas.

**Tikslas.** Pagrindinis Fondo tikslas – sukaupti pakankamas finansines lėšas ir užtikrinti jų tvarų bei tikslinį panaudojimą, siekiant įgyvendinti prioritetinius valstybinės reikšmės kelių atkūrimo (rekonstrukcijos, kapitalinio remonto) ir pritaikymo valstybės gynybiniais pajėgumams bei civilinei saugai stiprinti poreikius, taip pat finansuoti aplinkkelių tiesimą. Konkretus siekis – kad 80 proc. valstybinės reikšmės kelių su asfalto danga (atskirai pagal magistralinius, krašto ir rajoninius kelius) atitiktų siektinas kelio dangos būklės indeksų reikšmes: magistraliniai keliai, turintys automagistralės arba greitkelio statusą, – 2,8, kiti magistraliniai keliai – 3; krašto keliai – 3,5; rajoniniai keliai – 4.

Atkreiptinas dėmesys, kad, vadovaujantis Lietuvos Respublikos valstybės gynybos fondo įstatymo 3 straipsniu, vienas iš Valstybės gynybos fondo tikslų – finansuoti karinio mobilumo ir dvejopo naudojimo (civilinėms ir karinėms reikmėms) transporto infrastruktūros, taip pat karinės infrastruktūros, reikalingos priimančiosios šalies paramai užtikrinti, pritaikymo ir (ar) sukūrimo projektus. Fondas bus labiau orientuotas į bendrą valstybinės reikšmės kelių tinklo modernizavimą ir pritaikymą taip, kad jis atitiktų ir gynybos reikalavimus (pvz., kelių dangos stiprinimas, tiltų ir viadukų laikomosios galios didinimas, kad atlaikytų sunkiąją karinę techniką, aplinkkelių, turinčių strateginę reikšmę, tiesimas). Čia pagrindinis dėmesys skirtas keliams, kurie pirmiausia tarnauja civilinėms reikmėms, bet yra svarbūs ir



gynybai. Valstybės gynybos fondas finansuos specifinius, tiesiogiai su kariniu mobilumu susijusius projektus. Tai galėtų apimti ne tik kelius, bet ir kitą transporto infrastruktūrą (pvz., geležinkelių atšakos, privažiavimai prie karinių poligonų ar bazių, aerodromų infrastruktūros elementai, specialios paskirties aikštelės technikai). Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad „karinės infrastruktūros, reikalingos priimančiosios šalies paramai užtikrinti“ finansavimas apima platesnę sritį nei vien kelius. Valstybės gynybos fondo įstatyme vartojamas žodžių junginys „dvejopas naudojimas (civilinėms ir karinėms reikmėms)“ rodo, kad projektai gali būti inicijuojami būtent dėl karinės naudos, nors turės ir civilinę paskirtį.

**Fondo veikimo principai ir nauda.** Fondas veiktų kaip specializuotas ilgalaikis finansavimo mechanizmas, papildantis KPPP.

**Atskiras pinigų fondas:** Fondo lėšos kaupiamos ir laikomos Susisiekimo ministerijos tvarkomoje Fondo sąskaitoje, užtikrinant jų tikslinį naudojimą tik VKFĮ projekto 3 straipsnyje numatytiems tikslams.

**Ilgalaikis planavimas ir stabilumas:** Priešingai nei KPPP, kurios finansavimas priklauso nuo kasmetinių valstybės biudžeto sprendimų, Fondas turėtų aiškiai apibrėžtus pajamų šaltinius (detaliau žr. toliau) ir veiktų ilgesniu planavimo ciklu. Pagal VKFĮ projektą, Fondo lėšų sumatą pagal pajamas ir išlaidas tvirtintų Lietuvos Respublikos Seimas (toliau – Seimas) kartu su metiniu biudžetu, o išlaidų paskirstymą pagal tikslus tvirtintų susisiekimo ministras. Svarbu, kad nepanaudotos Fondo lėšos metų pabaigoje būtų automatiškai perkeliamos į kitus metus, užtikrinant finansavimo tęstinumą ir leidžiant efektyviai įgyvendinti ilgalaikius projektus.

**Galimybė skolintis:** Vienas esminių Fondo privalumų – įstatymu numatyta galimybė Fondo administratoriui skolintis Fondo tikslams įgyvendinti. Tai leistų pritraukti papildomą ilgalaikį finansavimą dideliems strateginiams projektams ir paskirstyti jų kaštus per ilgesnį laikotarpį, ko negali užtikrinti dabartinis KPPP mechanizmas. Pažymėtina, kad Fondo galimybė skolintis leis paspartinti kelių būklės atkūrimą. *Detalesnė informacija apie skolinimosi poreikį, sąlygas ir poveikį valdžios sektoriaus skolai bei biudžeto deficitui bus teikiama rengiant konkrečius skolinimosi sandorius ir metines Fondo ataskaitas.*

**Strateginė paskirtis:** Fondas būtų orientuotas į strateginius valstybinės reikšmės kelių atkūrimo projektus: rekonstrukciją, kapitalinį remontą, naujų aplinkkelių tiesimą, infrastruktūros pritaikymą gynybos ir civilinės saugos poreikiams. Tuo tarpu KPPP išliktų pagrindiniu instrumentu, finansuojančiu kasdienę kelių priežiūrą ir plėtrą iš valstybinės reikšmės keliams skirtos KPPP lėšų dalies (kuri pagal galiojančius teisės aktus nuo 2026 m. sudarys 57 proc.). Toks funkcijų pasiskirstymas leis efektyviau naudoti abiejų šaltinių lėšas: KPPP užtikrins esamos būklės palaikymą, kasdienę plėtrą, o Fondas – esminį jos gerinimą ir pritaikymą. Atsakant į Finansų ministerijos pastebėjimą dėl galimo dvigubo finansavimo ir apskaitos sudėtingumo, pažymėtina, kad aiškus funkcijų atskyrimas (Fondo – atkūrimas ir pritaikymas, KPPP – kasdienė priežiūra ir plėtra) bei detali apskaitos tvarka, kurią turės užtikrinti Fondo administratorius, leis išvengti dvigubo tų pačių darbų finansavimo ir užtikrins finansinių ataskaitų skaidrumą bei informacijos pakankamumą.

**Tarptautinė praktika:** Specializuotų infrastruktūros fondų steigimas strateginėms investicijoms finansuoti yra taikomas daugelyje šalių (pvz., Lenkijoje, Vokietijoje, Švedijoje) ir laikomas efektyviu būdu užtikrinti stabilų didelių projektų finansavimą.

**Fondo finansavimas:** Siekiant įgyvendinti Fondo tikslus, planuojama, kad jo metinės pajamos galėtų siekti iki 400 mln. eurų. Pagal VKFĮ projekto 6 straipsnį, pagrindiniai Fondo pajamų šaltiniai būtų:

- valstybės biudžeto lėšos;

- pajamos iš surinktos kelių rinkliavos (nuo jos įsigaliojimo, iki tol – kelių naudotojo mokesčio); planuojama kasmet surinkti apie 200 mln. Eur;

**Pastaba.** Pažymėtina, kad dėl kelių rinkliavos viešųjų pirkimo procedūrų sudėtingumo ir trukmės, teisminių ginčų grėsmės, sistemos diegimo laiko egzistuoja rizika, kad kelių rinkliavos sistema pradės funkcionuoti vėliau, negu 2026 m. sausio 1 d., tačiau tai bus žinoma tik 2025 m. IV ketv. Atsižvelgiant į tai, VKFĮ projekte, nurodant Fondo lėšas, tikslinga nurodyti abu galimus valstybinės reikšmės kelių valdytojo pajamų šaltinius, t. y. lėšas, gautas iš kelių naudotojo mokesčio (kol bus pradėta rinkti kelių rinkliava), ir lėšas, gautas iš kelių rinkliavos.

- pajamos iš surinkto motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio; planuojama kasmet surinkti apie 60 mln. Eur kasmet (kartu teikiamas ir MTPRMĮ projektas);

- pajamos iš baudų už Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, pažeidimus ir kelių mokesčių (naudotojo mokesčio ir (ar) kelių rinkliavos) nesumokėjimą bei pajamos, gautos už konfiskuotas transporto priemones; planuojama kasmet surinkti apie 30 mln. Eur;

- pajamos iš mokesčio už įregistruotas krovinines transporto priemones; planuojama kasmet surinkti apie 23 mln. Eur;

- Fondo administratoriaus pasiskolintos lėšos;

- pajamos už investuotas laisvas lėšas, ES ir kita parama, kitos teisėtai gautos lėšos.

Pažymėtina, kad Fondas steigiamas konsoliduojant dalį pajamų, kurios šiuo metu patenka į valstybės biudžetą ir teoriškai galėtų būti skiriamos KPPP. Nors tiesioginis šių pajamų (baudų, registracijos mokesčio) nukreipimas į Fondą formaliai mažina bendrąsias valstybės biudžeto pajamas, KPPP finansavimo lygis kasmet yra nustatomas Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymu. Vyriausybė ir Seimas, tvirtindami biudžetą, sprendžia dėl KPPP skiriamų asignavimų dydžio. Susisiekimo ministerija sieks, kad KPPP finansavimas nemažėtų ir leistų toliau finansuoti tiek vietinės reikšmės kelių poreikius (įskaitant padidėjusią dalį nuo 2026 m. iki 43 proc.), tiek valstybinės reikšmės kelių priežiūrą ir plėtrą, tiek priemones, susijusias su eismo saugumo užtikrinimu, įskaitant Vidaus reikalų ministerijai pavaldžių įstaigų (Policijos departamento, IRD) veiklą, finansuojamą per KPPP. Siekis yra užtikrinti pakankamą visų kelių sistemos dalių – tiek strateginio atnaujinimo per Fondą, tiek valstybinės reikšmės ir vietinių kelių per KPPP – finansavimą. Tačiau galutinį KPPP finansavimo dydį lems bendra valstybės finansinė padėtis ir biudžeto prioritetai.

**Fondo administravimas.** Pagal VKFĮ projektą, Fondą administruos Fondo administratorius. Susisiekimo ministerija planuoja, kad Fondo administratoriumi geriausiai paskirti AB „Via Lietuva“, kurios 100 proc. akcijų priklauso valstybei nuosavybės teise. Fondo administratorius bus atsakingas už sutarčių sudarymą ir vykdymą, mokėjimų atlikimą, Fondo lėšų sąmatos projekto rengimą, informacijos teikimą, skolinimąsi ir kitas funkcijas. Taip pat siekiama, kad Fondo metinių ataskaitų rinkinį rengtų Fondo administratorius. Tuo tikslu parengtas Lietuvos Respublikos viešojo sektoriaus atskaitomybės įstatymo Nr. X-1212 2, 14, 15, 18 ir 20 straipsnių pakeitimo įstatymas, kuriuo siekiama suteikti teisę ne viešojo sektoriaus subjektams rengti metinių ataskaitų rinkinius. Dėl Fondo administravimo išlaidų – **tikimasi, kad jos reikšmingai nedidės, palyginti su dabartinėmis AB „Via Lietuva“ administravimo sąnaudomis, susijusiomis su KPPP lėšų dalies valdymu, nes dalis funkcijų persiskirstys.**

**Fondo veiklos trukmė.** Fondas yra tikslinis ir laikinas. Jis veiks tol, kol bus pasiektas pagrindinis tikslas – atkurta valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė iki nustatyto lygio (80 proc. kelių atitiks kokybės reikalavimus). Ar kelias pasiekė nustatytą lygį, bus vertinama vertinant dangos būklės indeksą (toliau – DBI), kurio minimali siektina reikšmė kiekvienam iš kelių (magistraliniams, krašto ir rajoniniams) nustatyta susisiekimo ministro įsakymu. Atkreiptinas dėmesys, kad DBI nustatymo metodika yra

techninis standartas arba vidinė procedūra, skirta fizinei kelio dangos būklei objektyviai įvertinti. Ji apima inžinerinius kriterijus, matavimo metodus, skaičiavimo algoritmus. Valstybės turtą patikėjimo teise valdanti įmonė turi rūpintis jai patikėtu turtu. Efektyvus turto valdymas reikalauja modernių, specializuotų įrankių ir metodų. Jų pasirinkimas ir tvirtinimas turėtų būti paties turto valdytojo prerogatyva, nebent įstatymai numatytų kitaip dėl strateginės svarbos ar tiesioginio poveikio nacionaliniam saugumui ar pan., kas vargu ar taikytina DBI metodikai.

Pasiekus Fondo tikslą, Seimas priims sprendimą dėl Fondo pabaigos, o likusios lėšos bus pervestos į valstybės išdą ir naudojamos kelių transporto plėtros programoms finansuoti per valstybės biudžetą. Įstatymo įsigaliojimas numatytas 2026 m. sausio 1 d., o įgyvendinamieji teisės aktai turi būti priimti iki 2025 m. gruodžio 31 d.

**Laukiami rezultatai.** Įsteigus Fondą, tikimasi:

- užtikrinti stabilų, ilgalaikį ir adekvatų valstybinės reikšmės kelių finansavimą;
- sustabdyti kelių būklės blogėjimą ir pradėti sistemingą jos gerinimą, siekiant 80 proc. kokybės rodiklio;
- pagerinti eismo saugą ir sumažinti transporto kaštus;
- padidinti Lietuvos ekonominį konkurencingumą ir regionų pasiekiamumą;
- sustiprinti nacionalinį saugumą;
- efektyviau planuoti ir įgyvendinti strateginius projektus.

## **4.2. Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatų perkėlimas į Lietuvos nacionalinę teisę**

### **4.2.1. Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatų perkėlimas**

KPPPFĮ projektu Nr. 3 siūloma perkelti Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatas į Lietuvos nacionalinę teisę. Nuo 2026 m. sausio 1 d. kelių naudotojo mokestį pakeis kelių rinkliava, kurios ribiniai tarifai apskaičiuoti įvertinus Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploataavimo ir plėtros kaštus. Vadovaujantis Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatomis, KPPPFĮ projektu Nr. 3 siūloma išplėsti kelių rinkliavą. Vadovaujantis Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatomis, kelių rinkliavą gali sudaryti vienas ar daugiau šių mokesčių: infrastruktūros mokestis, spūsčių mokestis arba išorinių kaštų mokestis. Atsižvelgus į Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatas, kitų šalių patirtį ir vietinę situaciją, siekiant surinkti daugiau lėšų kelių infrastruktūros statybai, priežiūrai ir plėtrai pasirinkta, kad kelių rinkliavą sudaro infrastruktūros ir išorinių kaštų įmokos.

KPPPFĮ projektu Nr. 3 siūloma reglamentuoti, kad nustatyti kelių rinkliavos dydžiai turi būti sudaryti iš infrastruktūros ir išorinių kaštų (išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio kaštų) įmokų, atsižvelgiant į infrastruktūros įmokos svertinį vidurkį, kuris siejamas su kelių infrastruktūros statybos, eksploataavimo, priežiūros ir plėtros kaštais (kaštai, į kuriuos atsižvelgiama, turi būti susiję su kelių tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) renkamos infrastruktūros įmokos, taikomos transporto priemonėms, ir su transporto priemonėmis, kurioms tos įmokos taikomos) ir mokami pagal transporto priemonės tipą už transporto priemone nuvažiuotą atstumą. Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodiką tvirtina Vyriausybė. Vyriausybės įgaliota institucija arba įstaiga, vadovaudamasi Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika, apskaičiuoja kelių rinkliavos dydžius ir juos patvirtina. Dėl šios priežasties KPPPFĮ 6 straipsnio 4 dalį siūloma pripažinti netekusia galios, kadangi kelių rinkliavos dydžiai (tarp jų ir taikomi žemės ūkio subjektams ir tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto priemonėms) bus nustatyti pagal minėtą metodiką.

Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas savo nutarimuose ne kartą yra konstatavęs, kad tokie esminiai mokesčio elementai kaip mokesčio objektas, mokestinių santykių subjektai, jų teisės ir pareigos, *mokesčio dydžiai (tarifai)*, mokėjimo terminai, išimties bei lengvatos, baudos ir delspinigiai

gali būti nustatomi tik įstatymu (2004 m. rugsėjo 2 d. nutarimas, 2006 m. rugsėjo 26 d. nutarimas). Tačiau Susisiekimo ministerija nesiūlo kelių rinkliavos dydžių nustatyti įstatymo lygmeniu dėl šių priežasčių:

**Kelių rinkliava nėra klasikinis mokestis.** Kelių rinkliava mokama ne už bendras valstybės funkcijas, o už naudojimąsi konkrečia infrastruktūra. Tai labiau panašu į mokestį už komunalines paslaugas (pvz., vandenį, elektrą), kur moki tiek, kiek sunaudoji. Kas daugiau naudoja valstybinės reikšmės keliais (ypač jei kalbama apie sunkiasvorį transportą, kuris daro didesnę žalą kelio dangai), tas daugiau ir moka.

**Tiesioginė nauda mokėtojui.** Skirtingai nuo bendrųjų mokesčių (pvz., pridėtinės vertės mokestis (PVM), gyventojų pajamų mokestis (GPM)), kurie patenka į bendrą valstybės biudžetą ir yra naudojami įvairioms reikmėms (švietimui, sveikatos apsaugai, gynybai), pajamos iš kelių rinkliavos dažnai (arba turėtų būti) tikslingai nukreipiamos būtent kelių infrastruktūrai gerinti. Taigi, mokėtojas gauna tiesioginę arba bent jau aiškiau matomą naudą už sumokėtus pinigus.

**Savanoriškumo elementas (ribotas).** Nors tam tikrais maršrutais mokamų kelių išvengti sunku, **teoriškai vairuotojas gali rinktis alternatyvius, nemokamus maršrutus** (nors jie gali būti ilgesni, prastesnės kokybės). Bendrųjų mokesčių (PVM, GPM) atveju tokio pasirinkimo nėra – jie yra privalomi visiems pagal įstatymą apibrėžtiems mokesčių mokėtojams.

**Reguliacinis, o ne fiskalinis tikslas.** Kartais kelių rinkliavos įvedamos ne tik siekiant surinkti lėšų (fiskalinis tikslas), bet ir siekiant reguliuoti transporto srautus, mažinti spūstis tam tikrose vietose ar tam tikru laiku, skatinti naudotis ekologiškesniu transportu arba mažiau apkrauti tam tikras kelio atkarpas. Tokiu atveju rinkliava labiau veikia kaip elgsenos reguliavimo priemonė, o ne kaip klasikinis mokestis.

**Atskyrimas nuo bendrosios mokesčių sistemos.** Jeigu kelių rinkliavos administravimas, surinkimas ir lėšų panaudojimas yra aiškiai atskirti nuo bendrosios valstybės mokesčių sistemos ir biudžeto formavimo, tai yra specifinė įmoka, o ne bendrojo pobūdžio mokestis. Pagal Susisiekimo ministerijos parengtus teisės aktus kelių rinkliava bus renkama kelių fondo administratoriaus ir pervedama į Fondą, t. y. atskirai nuo bendrosios valstybės mokesčių sistemos.

Kai kurios KPPPFĮ 2 straipsnyje nurodytos sąvokos patikslintos, šis straipsnis papildytas naujomis sąvokomis, reikalingomis Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatomis perkelti. Taip pat keičiama sąvoka „Programos finansavimo lėšos“ ir siūloma nustatyti, kad pajamos iš kelių rinkliavos nėra Programos finansavimo lėšos. Numatoma, kad jos bus vienas iš Fondo finansavimo šaltinių.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, kelių rinkliavos dydžiai neprivalo būti nustatyti įstatymo lygmeniu, o galės būtų nustatyti kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikoje.

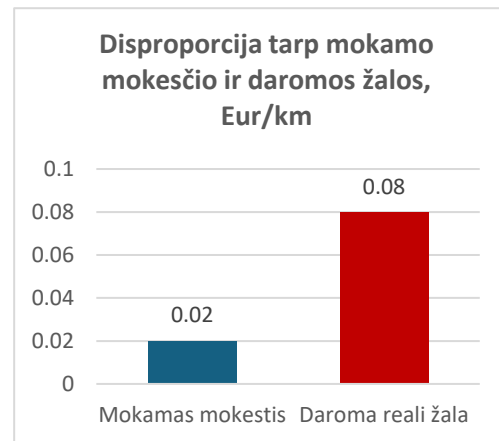
Įsigaliojus KPPPFĮ projektu Nr. 3 siūlomiems pakeitimams, bus renkama kelių rinkliava, susidedanti iš infrastruktūros įmokos ir išorinių kaštų įmokos. Iš kelių rinkliavos gautos pajamos bus naudojamos veikloms, susijusioms su valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtra ir užtikrinimu, kad šis tinklas veiktų, ir su Elektroninės kelių rinkliavos informacinės sistemos administravimu. Atsižvelgiant į valstybinės reikšmės kelių tinklo būklę labai svarbu užtikrinti tinkamą jo finansavimą. Įgyvendinant kelių infrastruktūros projektus, statant aplinkkelius, gerinant susisiekimo sąlygas, įgyvendinant saugaus eismo priemones bus įgyvendinamas Direktyvoje 2022/362 numatytas tikslas – didinamas transporto tvarumas. Priėmus KPPPFĮ projektą Nr. 3 bus visiškai perkeltos Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatos ir galima bus kreiptis į Europos Komisiją dėl Europos Sąjungos teisės pažeidimo procedūros Nr. INFR(2024)0163 nutraukimo.

#### **4.2.2. Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika**

##### **Esama situacija – kelių naudotojo mokestis.**

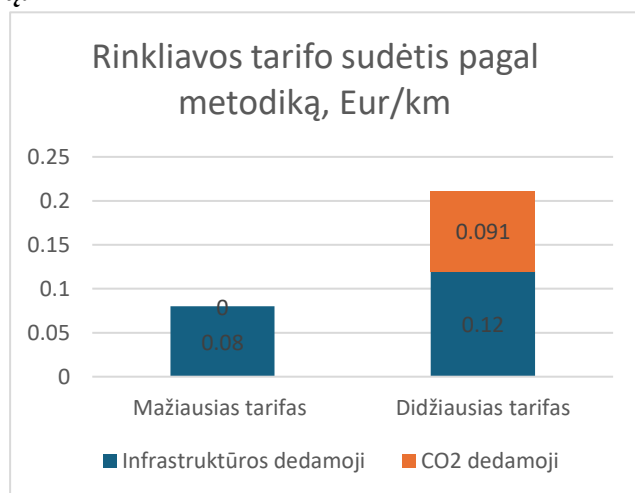
Vienas iš esminių dabartinės kelių finansavimo sistemos trūkumų yra tai, kad galiojantis apmokestinimas nepadengia visų sunkiasvorio transporto sukiamų infrastruktūros nusidėvėjimo kaštų. Pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą, N3 kategorijos krovininės transporto priemonės (pvz., vilkikas su puspriekabe), skaičiuojant pagal vidutinį metinį kelių naudotojo mokestį ir vidutinę metinę ridą<sup>2</sup>, už kiekvieną nuvažiuotą kilometrą mokamais valstybinės reikšmės keliais (už vietinės reikšmės kelius nemokama) sumoka vidutiniškai tik apie 1–2 euro centus.

Atlikti skaičiavimai rodo<sup>3</sup>, kad tokio tipo transporto priemonė kiekvienu nuvažiuotu kilometru valstybinės reikšmės kelių infrastruktūrai sukelia tiesioginių nusidėvėjimo sąnaudų, kurių vertė siekia vidutiniškai apie **8 euro centus**. Šie skaičiai atskleidžia didelę disproporciją tarp kelių infrastruktūrai daromos žalos ir gaunamos kompensacijos: šiuo metu krovininis transportas padengia tik nuo 12,5 proc. iki 25 proc. (t. y. nuo aštuntadalio iki ketvirtadalio) realių jo sukiamų infrastruktūros nusidėvėjimo kaštų. Toks reikšmingas atotrūkis tarp daromos žalos ir sumokamos kainos už naudojimąsi keliais neleidžia sukaupti pakankamai lėšų tinkamai valstybinės reikšmės kelių priežiūrai, remontui ir plėtrai ir taip prisideda prie prastėjančios kelių būklės problemos.



#### Kelių rinkliavos nustatymas pagal metodiką.

Pagal Susisiekimo ministerijos siūlomą projektą būtų apskaičiuojamos kiekvieno mokamo kelio kelių rinkliavos tarifo „lubos“, atsižvelgiant į konkrečias kelio charakteristikas ir eksploatacines sąnaudas. Skaičiavimams būtų taikomi tokie pagrindiniai komponentai kaip **kelio statybos arba rekonstrukcijos kaštai, kelio priežiūros ir remonto išlaidos**, taip pat **krovininio transporto intensyvumas konkrečiame kelyje**. Kadangi ne visi keliai yra vienodi, tokia metodika leidžia nustatyti **proporcingus ir ekonomiškai pagrįstus tarifus**. Pavyzdžiui, kai kurie keliai pasižymi sudėtingesne inžinerine struktūra – juose gausu tiltų, viadukų, o tai reiškia didesnes statybos sąnaudas. Tokiu atveju rinkliavos tarifo maksimali vertė būtų atitinkamai didesnė. Kitų kelių, pavyzdžiui, krašto kelių, **statybos išlaidos, eksploatacijos ir priežiūros išlaidos dažnai yra mažesnės**, o krovininio transporto srautai mažesni, todėl jiems galėtų būti taikomi **mažesni infrastruktūros mokesčio tarifai**. Toks individualizuotas požiūris į kiekvieną apmokestinamą kelią užtikrina **sąžiningą ir proporcingą mokestį vartotojams**.



**CO<sub>2</sub> dedamosios tarifai būtų apskaičiuojami remiantis Direktyvoje 2022/362 numatytais pamatinėmis vertėmis.**

<sup>2</sup> Vidutinis mokestis už kilometrą apskaičiuotas metinį vidutinį (pagal EURO 0–VI klases) kelių naudotojo mokestį N3 kategorijos transporto priemonei padalijus iš vidutinės metinės šios kategorijos transporto priemonių ridos mokamais keliais.

<sup>3</sup> Vidutiniai infrastruktūros nusidėvėjimo kaštai vienam kilometrui apskaičiuoti bendras kelio statybos, rekonstrukcijos, priežiūros ir valdymo sąnaudas per visą kelio tarnavimo laikotarpį padalijus iš prognozuojamo krovinių transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus per tą patį laikotarpį, atsižvelgiant į jų dalį bendrame eismo sraute.

**Skaičiavimai.** Pavyzdžiui, remiantis **neseniai atlikto magistralinio kelio A5 („Via Baltica“) rekonstrukcijos etapo investiciniu projektu**, galima preliminariai teigti, kad **N3 kategorijos kroviniams transporto priemonėms maksimalus infrastruktūros mokesčio tarifas minėtame kelyje galėtų siekti apie 0,12 Eur/km<sup>4</sup>**. Tad infrastruktūros dedamosios tarifo ribos šiame kelyje galėtų sudaryti **0,08–0,12 Eur/km**. Prie šio tarifo prisideda **CO<sub>2</sub> dedamoji – 0,00–0,09 Eur/km**, todėl **bendra rinkliavos suma sudarytų 0,08–0,21 Eur/km**.

#### 4.2.3. Kelių rinkliavos įsigaliojimo socialinis ekonominis poveikis

##### Socialinio ekonominio vertinimo prielaidos:

VERTINIMO METU NAUDOTOS BENDROSIOS PRIELAIIDOS	PRIELAIIDOS ĮVERTIS
Vidutinė kelių rinkliavos kaina 1 km, įgyvendinus kelių naudotojo mokesčio surinkimo principo pakeitimą	0,16 Eur <sup>5</sup>
Vežamas atstumas	100 km
Transporto priemonės kategorija	N3
Europadėklų kiekis transporto priemonėje	20 vnt.
Analizuojamos krovinio svoris ant europadėklo <sup>6</sup>	500 kg
Analizuojamos prekės <sup>7</sup> :	
Ruginė-kvietinė duona (šviesi duona), 1 kg	1 kg
Vištų kiaušiniai M ir L dydžio, 10 vnt., 500 g	500 g
Varškė, 9 proc. riebumo, 200 g	200 g
Analizuojamos prekės pervežamas kiekis	10 000 kg (10 tonų) <sup>8</sup>
Mažmeninė prekės kaina, neįvedus kelių mokesčio pagal atstumą (faktinės vidutinės mažmeninės mėnesinės kainos /Eur) <sup>9</sup> :	
Ruginė-kvietinė duona (šviesi duona), 1 kg	2,43 Eur /kg
Vištų kiaušiniai M ir L dydžio, 10 vnt., 500 g	2,25 Eur /500 g
Varškė, 9 proc. riebumo, 200 g	1,25 Eur / 200 g

##### Kelių mokesčio ir kelių rinkliavos įtaka kainoms:

	Kelių mokestis	Kelių rinkliava (infrastruktūros + CO <sub>2</sub> dedamosios)
Tarifas, Eur/km	0,02 Eur <sup>10</sup>	0,16 Eur
Atstumas	100 km	100 km

<sup>4</sup> Skaičiuojama padalijant bendras valstybinės reikšmės magistralinio kelio A5 ruožo nuo 56,83 iki 72,50 km rekonstrukcijos darbų, metinės priežiūros, valdymo sąnaudas, kelių rinkliavos sistemos diegimo ir šios sistemos priežiūros išlaidas iš prognozuojamo N3 krovinių transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus per kelio tarnavimo laikotarpį (30 metų), atsižvelgiant į jų dalį bendrame eismo sraute (N3 dalis šiame kelyje sudaro 45,9 proc.).

<sup>5</sup> Pavyzdinis tarifas, infrastruktūros dedamoji 0,10 Eur/km ir CO<sub>2</sub> dedamoji 0,06 Eur/km (tarifas priklauso nuo transporto priemonės Euro klasės ir mokamo kelio).

<sup>6</sup> Maksimalus kiekis iki 720 kg.

<sup>7</sup> Prekės atrinktos iš dažniausiai įsigyjamų vartojimo prekių sąrašo. Kainos paskelbtos 2024 m. gruodžio mėn. už 2023 m. <https://publikacijos.stat.gov.lt/lietuva-skaiciai/lt/categories/9/2>

<sup>8</sup> Visoje ES laisvai gali važiuoti 40 tonų standartinis penkių ašių automobilis su sąlyga, kad vežančiosios pagrindinės ašies apkrova neviršytų 11,5 tonos. Taip pat iki 18 t sveriantis standartinis dviejų ašių autobusas ar sunkvežimis. Tačiau šalis narės gali pasirinkti ir kitokius nacionalinius dydžius.

<sup>9</sup> Valstybės duomenų agentūros duomenys <https://publikacijos.stat.gov.lt/lietuva-skaiciai/lt/categories/9/2>

<sup>10</sup> Vidutinis kelių mokestis už kilometrą apskaičiuotas metinį vidutinį (pagal EURO 0–VI klases) kelių naudotojo mokestį N3 kategorijos transporto priemonei (1652 Eur) padalijus iš vidutinės metinės šios kategorijos transporto priemonių ridos (89 tūkst. km, pagal Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos „Transeksa“ pateiktus duomenis už 2024 metus) mokamais keliais.

Svoris	10 t	10 t
Padidėjusios (0–10 t) krovinio pervežimo tiesioginės sąnaudos (100 km)	2 Eur	16 Eur <sup>11</sup>
Padidėjusi <b>krovinio 10 t</b> / 100 km pervežimo kaina	2 Eur	16 Eur
Padidėjusi <b>krovinio 1 t</b> / 100 km pervežimo kaina	0,2 Eur	1,6 Eur
Padidėjusi krovinio 1 t / 1 km pervežimo kaina	0,002 Eur	0,016 Eur
Padidėjusi krovinio 1 kg / 1 km pervežimo kaina	0,000002 Eur	0,000016 Eur
Padidėjusi krovinio 1 kg / 100 km pervežimo kaina	0,0002 Eur	0,0016 Eur
Padidėjusios krovinio pervežimo pardavimo pajamos (100 km) II scenarijus	0,2 Eur	1,6 Eur
Padidėjusios sąnaudos (100 km)	2 Eur	16 Eur
<b>Ruginė-kvietinė duona (šviesi duona), 1 kg</b>	<b>2,4302(2,43 + 0,0002 tarifas)</b>	<b>2,4316 (2,43 + 0,0016 tarifas)</b>
<b>Vištų kiaušiniai M ir L dydžio, 10 vnt., 500 g.</b>	<b>2,2501(2,25+0,0001 tarifas)</b>	<b>2,2508 (2,25+0,0008 tarifas)</b>
<b>Varškė, 9 proc. riebumo, 200 g</b>	<b>1,25004(1,25+0,00004 tarifas)</b>	<b>1,25032(1,25+0,00032) tarifas)</b>

Analizė rodo, kad įvedus kelių rinkliavą (su prielaida, kad visas transportavimo kainos padidėjimas yra perkeliamas galutiniam vartotojui) pasirinktų kasdienio vartojimo prekių kainos padidėtų labai nedaug (euro cento dalimis), skaičiuojant 100 km pervežimo atstumui:

- ruginės-kvietinės duonos (1 kg) kaina padidėtų **0,0016 Eur** (nuo 2,43 Eur iki 2,4316 Eur);
- vištų kiaušinių (10 vnt., 500 g) kaina padidėtų **0,0008 Eur** (nuo 2,25 Eur iki 2,2508 Eur);
- varškės (9 proc., 200 g) kaina padidėtų **0,00032 Eur** (nuo 1,25 Eur iki 1,25032 Eur).

Svarbu pažymėti, kad šios išvados yra pagrįstos konkrečiomis prielaidomis: vidutiniu rinkliavos tarifu (0,16 Eur/km), N3 transporto priemonės kategorija, 100 km pervežimo atstumu ir prielaida, kad visos papildomos transportavimo sąnaudos tiesiogiai įskaičiuojamos į galutinę produkto kainą. Realiam gyvenime poveikis gali skirtis priklausomai nuo faktinių tarifų, atstumų, logistikos grandinių sudėtingumo, konkurencinės aplinkos ir įmonių kainodaros strategijų.

Kaip jau minėta, šiuo metu sunkiasvoris transportas (N3) moka vidutiniškai **0,02 Eur/km**, tačiau infrastruktūrai daro žalos už **0,08 Eur/km**. Tai reiškia, kad krovininės transporto priemonės nepadengia net infrastruktūros palaikymo kaštų, jau nekalbant apie išorinius kaštus (tarša, CO<sub>2</sub>). Šis skirtumas yra pagrindinė priežastis, kodėl keliai yra nepakankamai finansuojami ir jų būklė blogėja. Pagal principą „**naudotojas moka**“ ir „**teršėjas moka**“, kuris yra ir ES direktyvų pagrindas, kelių naudotojai turėtų padengti bent jau infrastruktūros kaštus, kuriuos jie sukelia (t. y. bent 0,08 Eur/km), o idealiu atveju – ir išorinius kaštus (kas tarifą dar labiau padidintų).

Analizė vertino **gerokai didesnę** tarifą – **0,16 Eur/km** (kuris yra dvigubai didesnis nei vien infrastruktūros kaštai ir 8 kartus didesnis nei dabartinis kelių mokestis). Net ir taikant tokį aukštą tarifą poveikis galutinėms pasirinktoms vartojimo prekių kainoms (duonai, kiaušiniams, varškei) yra **labai**

<sup>11</sup> Pavyzdinis tarifas, infrastruktūros dedamoji 0,10 Eur/km ir CO<sub>2</sub> dedamoji 0,06 Eur/km (tarifas priklauso nuo transporto priemonės Euro klasės ir mokamo kelio).

**mažas** (euro cento dalys). Jeigu net ir 0,16 Eur/km tarifas (kuris jau apimtų ne tik infrastruktūros kaštus, bet ir dalį išorinių kaštų) sukelia tik minimalų poveikį galutinėms vartojimo prekių kainoms, tai **argumentas, kad negalima didinti tarifų dėl poveikio infliacijai, ekonomikai, sektoriams, konkurencijai, tampa daug silpnėsnis**. Atvirkščiai, analizė rodo, kad net ir reikšmingas tarifų padidėjimas (iki lygio, kuris gerokai viršija vien infrastruktūros kaštus) **neturėtų** sukelti didelio neigiamo poveikio vartotojų perkamajai galiai per šių prekių kainas.

**Išsami konkurencingumo analizė**, įvertinant faktinę situaciją kaimyninėse šalyse (ypač Lenkijoje, kurios sistema panašiausia į planuojamą Lietuvoje) ir potencialų poveikį Lietuvos vežėjams, **bus neatsiejama būsimų konkrečių Lietuvos kelių rinkliavos tarifų nustatymo proceso dalis**. Rengiant ir tvirtinant įstatymų įgyvendinamuosius teisės aktus dėl tarifų dydžių, bus siekiama nustatyti tokius tarifus, kurie ne tik atspindėtų principą „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, bet ir neblogintų Lietuvos vežėjų konkurencinės padėties regione. Šio aiškinamojo rašto pagrindinis tikslas yra pagrįsti Fondo steigimo būtinybę ir pristatyti jo veikimo teisinį pagrindą, o detalūs tarifų skaičiavimai ir lyginamoji konkurencingumo analizė priklauso vėlesniam įgyvendinimo etapui.

#### **4.3. Funkcijų, kurioms vykdyti skiriamas finansavimas iš KPPP finansavimo lėšų, patikslinimas**

KPPPFĮ projektu Nr. 1 9 straipsnio 1 dalį papildžius 28 ir 29 punktais bus aiškiai įvardintos veiklos, kurioms turi būti skiriamos KPPP finansavimo lėšos. Taip bus užtikrintas tvarus finansavimas kelių infrastruktūros sričiai svarbių funkcijų vykdymui.

Susisiekimo ministrui paskyrus TKA, Policijos departamentą ir IRD EĮIS tvarkytojais ir duomenų tvarkytojais (IRD veikia kaip techninis EĮIS tvarkytojas), 9 straipsnio pakeitimo projektu siūloma papildyti KPPPFĮ 9 straipsnio 1 dalį 28 punktu ir nustatyti, kad KPPP finansavimo lėšos skiriamos EĮIS tvarkytojams ir šios sistemos duomenų tvarkytojams EĮIS nuostatuose nustatytoms funkcijoms vykdyti. Be to, siūloma KPPPFĮ 9 straipsnio 1 dalį papildyti 29 punktu ir nustatyti, kad KPPP finansavimo lėšos skiriamos dviračių, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių eismo ir jų eismui skirtos infrastruktūros tyrimams atlikti ir šiems tyrimams viešinti.

Papildomų funkcijų įtraukimas yra būtinas vertinant tai, kad dviračių transporto, kaip subalansuoto, ekologiško bei ekonomiškai efektyvaus transporto, plėtrai turi būti skiriamas vis didesnis dėmesys. Tikintis pasiekti dviračių transporto plėtros proveržį, vykdoma veikla turi būti orientuota į tyrimais bei analize paremtus sprendimus. Visi tyrimai ir duomenys šiems tyrimams atlikti reikalingi, kad būtų galima įvertinti esamą situaciją, pagrindinius veiklos iššūkius, kliūtis, silpnybes, stiprybes bei rizikas ir būtų galima parinkti optimalias veiksmų priemones.

Ilgalaikės investicijos ir strateginis planavimas šiuo metu vykdomas nesivadovaujant pažangiais duomenų analizės metodais, todėl neįmanoma įvertinti tam tikrų sprendinių būtinumo, minimalių infrastruktūros parametrų bei techninių sprendinių tipo.

Pažymėtina, kad eismo vyksmo rodiklių rinkimas ir analizė yra būtini, nes ES lėšų panaudojimo efektyvumo vertinimo rodikliuose paminėti tokie kriterijai: kelionių mieste individualiais automobiliais sumažėjimas, pėsčiųjų ir dviratininkų procentinio kiekio padidėjimas kelių transporte, nuvažiuotų km dviračiais kiekis per laiko vienetą (para, mėnuo, metai), eismo įvykių kiekis, tenkantis 1 mln. nuvažiuotų km dviračiais, ir kt.

Papildomai pažymėtina, kad AB „Via Lietuva“ (pakeista teisinė forma iš valstybės įmonės į akcinę bendrovę) anksčiau inicijuoti ir vykdyti didelės apimties tyrimai, eismo rodiklių, eismo dalyvių elgsenos, saugaus eismo užtikrinimo ir kt. sričių analizės mažėja, todėl tyrimų procesas turi nenutrūkti ir pereiti į tokio pobūdžio veiklą galinčias vykdyti kompetentingas institucijas arba tiriamieji darbai turi būti įsigijami rinkoje. Susisiekimo ministerija neturi pajėgumų (žmogiškųjų išteklių, tyrimams būtinų



įrangos ir pan.) užtikrinti, kad būtų surinkti didelės apimties reikiami duomenys ir pagal juos būtų atliktos būtinos analizės, todėl šių funkcijų perdavimas įstatymo lygmeniu yra būtinas.

#### **4.4. AB „Via Lietuva“ nuosavų pajamų šaltinių teisinis reglamentavimas**

KPPPFĮ projektu Nr. 2 siūloma pripažinti netekusiais galios 6, 7 ir 7<sup>1</sup> straipsnius. Kadangi mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ir mokestis už eismo ribojimą yra akcinės bendrovės „Via Lietuva“ pajamos, kurios nelaikytinos KPPP finansavimo lėšomis, siūloma šiuos mokesčius nustatyti Kelių įstatyme. Kelių naudotojo mokestis ir planuojama kelių rinkliava taip pat yra akcinės bendrovės „Via Lietuva“ pajamos, kurios nelaikytinos KPPP finansavimo lėšomis. Tačiau KPPPFĮ nuostatos dėl kelių naudotojo mokesčio nustos galioti, įsigaliojus kelių rinkliavos nuostatomis, todėl jų perkėti į Kelių įstatymą netikslinga. Nuostatos dėl kelių rinkliavos dar neįsigaliojo, jų perkėti į Kelių įstatymą taip pat kol kas netikslinga.

Atkreiptinas dėmesys, kad mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones, kurį siūloma nustatyti Fondo lėšomis, taip pat taptų ne KPPPFĮ reglamentavimo dalimi, todėl siūloma minėto mokesčio reglamentavimą taip pat perkelti ir numatyti Kelių įstatyme.

Atsižvelgiant į pirmiau pateiktus argumentus, KĮ projektu Nr. 1 siūloma minėtų mokesčių (mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, mokestis už eismo ribojimą ir mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones) mokėjimo tvarką, tarifus ir naudojimo paskirtį nustatyti Kelių įstatyme. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad siūlomas pakeitimas yra techninio pobūdžio, todėl tarifų vertės nėra keičiamos.

#### **4.5. Kelių elementai ir kiti su kelių valdymu susiję klausimai**

KĮ projektu Nr. 1 siūloma papildyti Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 2 dalį ir nustatyti, kad vykdant šio įstatymo 5 straipsnio 3 dalyje nustatytas funkcijas valstybės nuosavybėn įgytus valstybinės reikšmės kelių tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) projektus (toliau – projektai) patikėjimo teise valdo, naudoja ir jais disponuoja valstybinės reikšmės kelių valdytojas. Be to, numatyta, kad valstybinės reikšmės keliai, jų ruožai ar atskiri šių kelių elementai valstybinės reikšmės kelių valdytojui perduodami patikėjimo teise Vyriausybės nutarimu ir jų atitinkami duomenys įrašomi į valstybinės reikšmės kelių sąrašą, išskyrus atvejus, kai valstybinės reikšmės kelių sąraše nurodytų duomenų pakeisti nereikia.

Taip pat siūloma nustatyti, kad valstybinės reikšmės kelių valdytojas priima sprendimus ne tik dėl valstybinės reikšmės kelių, bet taip pat ir jų ruožų ar atskirų šių kelių elementų bei projektų pripažinimo nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo nustatyta tvarka. Siūloma, kad sprendimus dėl nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti pripažintų valstybinės reikšmės kelių, jų ruožų ar atskirų šių kelių elementų, taip pat projektų, kurių vieneto likutinė vertė, neatsižvelgiant į buhalterinėje apskaitoje pripažintą nuvertėjimą, yra 100 tūkstančių eurų ir didesnė, nurašymo priimtų Vyriausybė, o sprendimus dėl nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti pripažintų valstybinės reikšmės kelių, jų ruožų ar atskirų šių kelių elementų, taip pat projektų, kurių vieneto likutinė vertė, neatsižvelgiant į buhalterinėje apskaitoje pripažintą nuvertėjimą, yra mažesnė negu 100 tūkstančių eurų, nurašymo priimtų valstybinės reikšmės kelių valdytojas, gavęs rašytinį Susisiekimo ministerijos sutikimą. Atkreiptinas dėmesys, kad dėl nurašymo panašiai reglamentuota kito valstybei nuosavybės teise priklausančią viešąją transporto infrastruktūrą patikėjimo teise valdančio subjekto – viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo – veiklą reglamentuojančiame Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse (23 straipsnio 5 dalyje). Atsižvelgiant į turto

pobūdį ir siekiant mažesnės administracinės naštos Vyriausybei, KĮ projektu Nr. 1 siūloma nustatyti 100 tūkst. Eur turto vieneto likutinę vertę (neatsižvelgiant į buhalterinėje apskaitoje pripažintą nuvertėjimą), kuriai esant sprendimą dėl turto nurašymo priimtų Vyriausybė.

KĮ projektu Nr. 1 numatoma Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 4 dalyje įtvirtinti galimybę perduoti ne tik kelius (jų ruožus), bet ir atskirus kelio elementus, siekiant užtikrinti, kad visi konkretaus kelio elementai turėtų vieną valdytoją. Papildomai, atsižvelgiant į kelio sąvoką (Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 2 straipsnio 5 dalis), Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 4 dalis patikslinama atsisakant perteklinių žodžių „su visais jam priklausančiais statiniais ir techninėmis eismo reguliavimo priemonėmis“.

KĮ projektu Nr. 1 siūloma patikslinti Kelių įstatymo 10 straipsnio 2 dalį ir atsisakyti perteklinės nuostatos „Valstybinės žemės sklypo, perduodamo patikėjimo teise valstybinės reikšmės kelių valdytojui, perdavimo–priėmimo aktą pasirašo Nacionalinės žemės tarnybos vadovas arba jo įgaliotas viešojo administravimo funkcijas vykdančiame Nacionalinės žemės tarnybos padalinyje vadovaujamas pareigas einantis valstybės tarnautojas.“ Be to, šios dalies paskutiniame sakinyje siūloma atsisakyti nuostatos „perdavimo–priėmimo aktu“, kadangi toks reguliavimas turėtų būti numatytas šioje dalyje minimame įgyvendinamajame teisės akte.

**5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymų projektus toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Įstatymų projektų numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai pridedami.

**6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Įstatymų projektų priėmimas įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

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

Įstatymų projektai gali turėti teigiamą įtaką verslo sąlygoms ir jo plėtrai. Priėmus Įstatymų projektus bus užtikrintas tvarus valstybinės reikšmės kelių finansavimas.

Priėmus Įstatymų projektus bus renkama kelių rinkliava, susidedanti iš infrastruktūros įmokos ir išorinių kaštų įmokos. Kelių rinkliava, pakeisianti kelių naudotojo mokestį, yra „sąžiningesnis“ mokestis, nes kelių naudotojas moka už faktiškai nuvažiuotą atstumą ir taip įgyvendina principą „teršėjas moka“. Kelių rinkliava bus valstybinės reikšmės kelių valdytojo pajamos. Iš kelių rinkliavos planuojama per metus surinkti apie 200 mln. Eur. Valstybinės reikšmės kelių valdytojo pajamos bus naudojamos veikloms, susijusioms su valstybinės reikšmės kelių tinklo plėtra ir užtikrinimu, kad šis tinklas veiktų, ir su Elektroninės kelių rinkliavos informacinės sistemos administravimu. Aukštesnės kokybės kelių tinklas turės įtakos Lietuvos ekonomikos vystymuisi.

**8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Kartu su VKFĮ projektu teikiami KPPPFĮ projektas Nr. 1, KPPPFĮ projektas Nr. 2, KPPPFĮ projektas Nr. 3, KĮ projektas Nr. 1, KĮ projektas Nr. 2, MTPRMĮ projektas ir Viešojo sektoriaus atskaitomybės įstatymo Nr. X-1212 2, 14, 15, 18 ir 20 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas.

**10. Ar Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų, o įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti 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.

KPPPFĮ projekto Nr. 3 sąvokos ir jas įvardijantys terminai vertinami Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka. Minėtos sąvokos pateiktos Valstybinės lietuvių kalbos komisijos (toliau – VLKK) ekspertizei ir apsvarstytos VLKK komisijos posėdyje.

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

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

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

Priėmus Įstatymų projektus, reikės keisti arba priimti naujus Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimus (pakeisti Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimą Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“, priimti naują Vyriausybės nutarimą dėl Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodikos patvirtinimo, taip pat Vyriausybės nutarimą dėl Fondo nuostatų patvirtinimo), o ministerijoms ir kitoms institucijoms pagal jų valdymo sritis reikės keisti arba priimti naujus įgyvendinamuosius teisės aktus – įsakymus.

Įstatymų projektuose numatyta, kad minėti įstatymai įsigalioja 2025 m. liepos 1 d., 2026 m. sausio 1 d., o jų įgyvendinamieji teisės aktai atitinkamai turi būti priimti iki 2025 m. gruodžio 31 d.

KĮ projektu Nr. 1 siūlomų pakeitimų įgyvendinimo datos 2025 m. liepos 1 d. Pakeitimai susiję su turto klausimais, todėl turėtų būti įgyvendinami kuo greičiau. Susisiekiama ministerija, vadovaudamasi galiojančiu reglamentavimu, negali perduoti arba perimti atskirų valstybinės reikšmės kelio elementų. Pakeitimai, susiję su kelių mokesčiais (mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, mokestis už eismo ribojimą ir mokestis už Lietuvos Respublikoje įregistruotas krovinines transporto priemones) turi įsigalioti kartu su Fondo reglamentavimu (2026 m. sausio 1 d.), kadangi minėti mokesčiai sudaro Fondo lėšas. Atitinkamai turėtų būti parengti įgyvendinamieji teisės aktai.

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

Pažymėtina, kad 2025 metais (einamaisiais metais) valstybės biudžeto lėšų Fondo finansavimui nereikės. Prognozuojama, kad 2026–2028 metų laikotarpiu metinis valstybės biudžeto lėšų poreikis Fondo veiklai užtikrinti sudarys apie 400 mln. eurų kasmet.

Fondo veikla ir finansavimas turi atitikti Lietuvos Respublikos biudžeto formavimo procesą, valstybės piniginių išteklių centralizavimo principą, Biudžeto sandaros įstatymo bei Fiskalinės drausmės įstatymo nuostatas. Siekiant užtikrinti fiskalinę drausmę, skaidrumą ir atitiktį konstituciniams biudžeto formavimo principams, negali būti atskiro, nuo valstybės biudžeto nepriklausomo, Fondo biudžeto, kurį

Fondas valdytų visiškai autonomiškai. Todėl visos Fondui skirtos lėšos turės būti valstybės biudžeto dalis.

Minėta suma prognozuojama bendra lėšų, kurias planuojama surinkti iš įvairių šaltinių (pvz., kelių rinkliava, mokestis už transporto priemonių registravimą, ES fondų lėšos ir kt.) ir skirti kelių infrastruktūros finansavimui per Fondą, apimtis. Šios lėšos formaliai būtų laikomos valstybės biudžeto pajamomis, kurios vėliau būtų tikslingai nukreipiamos Fondo veiklai finansuoti per valstybės biudžeto asignavimus. Kadangi visos Fondui numatytos lėšos, nepriklausomai nuo jų pirminės kilmės, turėtų būti integruotos į valstybės biudžetą, nurodytas valstybės biudžeto lėšų poreikis atspindi bendrą sumą, kurią iš valstybės biudžeto planuojama skirti Fondo tikslams įgyvendinti.

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

Specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

#### **15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia Įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei 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“, „fondas“.

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

Nėra.