

2025-05-27 Nr. NV-1180

ĮSTATYMO PROJEKTAS Nr.: TAP-25-449(2); TAIS-25-4382(3)		DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINIO KELIŲ FONDO ĮSTATYMO PROJEKTO IR SU JUO SUSIJUSIŲ ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ		
		Rengėjas	Svarstyta	Siūloma
Įtraukta į artimiausią Seimo sesiją	Pasirenkama <input checked="" type="checkbox"/> Taip <input type="checkbox"/> Ne	Susisiekimo ministerija	Pasirenkama <input checked="" type="checkbox"/> TAP <input type="checkbox"/> LRV pasitarimas <input type="checkbox"/> LRV posėdis <input type="checkbox"/> Nesvarstyta 2025-05-20	Pasirenkama <input type="checkbox"/> Svarstyti TAP <input type="checkbox"/> Svarstyti LRV pasitarime <input checked="" type="checkbox"/> LRV posėdis (A dalis) <input type="checkbox"/> LRV posėdis (B dalis) <input type="checkbox"/> Gražinti tobulinti
Igyvendina Vyriausybės programą	Pasirenkama <input checked="" type="checkbox"/> Taip <input type="checkbox"/> Ne			

SPRENDŽIAMA PROBLEMA

Vyriausybės programoje numatyta parengti ir priimti teisės aktus, kuriais bus sukurtas Kelių fondas. Šio fondo paskirtis bus naujos valstybinės reikšmės kelių tinklo kelių infrastruktūros statybos finansavimas, o Programos nuostatų įgyvendinimo plane numatytas veiksmas „Sukurti tvarų kelių priežiūros ir plėtros finansavimo modelį, parengiant Valstybinio kelių fondo veiklos principus reglamentuojančius teisės aktus“.

Parengti Kelių fondo ir susijusių įstatymų projektus sąlygojo šios priežastys:

- pagrindinis valstybinės reikšmės kelių finansavimo šaltinis yra Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) lėšos, taip pat iš KPPP skiriama dalis lėšų ir savivaldybių vietinės reikšmės keliams;
- 21 tūkst. km valstybinės reikšmės kelių tinklo tinkamai priežiūrai, remontui ir plėtrai užtikrinti reikalingas tvarus, ilgalaikis ir pakankamas finansavimas. Tačiau, KPPP skiriamų valstybės biudžeto lėšų nepakanka realioms infrastruktūros išlaikymo ir atnaujinimo sąnaudoms padengti;
- šiuo metu Lietuvoje beveik 40 proc. valstybinės reikšmės kelių yra prastos arba labai prastos būklės. Ypač kritinė tiltų ir viadukų būklė – daugiau nei 100 šių statinių yra avarinės būklės, todėl nuolat didėja jų uždarymo ir eismo sutrikdymo rizika;
- 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;
- taip pat kelių finansavimo trūkumas kelia tiesioginę grėsmę valstybės gebėjimui užtikrinti gyvybiškai svarbias funkcijas krizių ar karinio konflikto atveju;
- anot Susisiekimo ministerijos, 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 (KPPP 2024 ir 2025 metais buvo skirta po 583 mln. eurų).

Būtinai kiti Įstatymų pakeitimai atsižvelgiant į tai, kad:

- būtina perkelti į Lietuvos nacionalinę teisę 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2022/362, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, nuostatas. Direktyvos perkėlimo terminas jau baigėsi ir yra gautas Europos Komisijos pranešimas dėl Europos Sąjungos teisės pažeidimo procedūros;
- reikia tiksliau ir aiškiau įvardyti funkcijas ir veiklas, kurioms vykdyti naudojamos KPPP finansavimo lėšos;
- Kelių įstatyme tikslinga reglamentuoti valstybinės reikšmės kelių pripažinimo nereikalingais arba netinkamais (negalimais) naudoti, jų perdavimo, nurašymo klausimus.

PROBLEMOS SPRENDIMO PRIEMONĖS

Įstatymų projektų pagrindiniai siūlymai:

Isteigti Valstybinį kelių fondą siekiant užtikrinti pakankamo dydžio ir tvarų valstybinės reikšmės kelių finansavimą; pagrindinis Fondo tikslas – sukaupiti pakankamas finansines lėšas ir užtikrinti jų tvarų bei tikslinį panaudojimą, siekiant įgyvendinti prioritetinius valstybinės reikšmės kelių projektus. 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;

Fondas veiktų kaip specializuotas ilgalaikis finansavimo mechanizmas, papildantis KPPP;

TEISĖS AKTO PROJEKTO DALYKINIO VERTINIMO PAŽYMOS FORMA

priešingai nei KPPP, kurios finansavimas priklauso nuo kasmetinių sprendimų tvirtinant valstybės biudžetą, Fondas turėtų aiškiai apibrėžtus pajamų šaltinius ir veiktų ilgesniu planavimo ciklu. Fondo lėšų samatą pagal pajamų šaltinius ir išlaidų dydį tvirtintų Seimas kartu su metiniu biudžetu;

numatyta galimybė Fondo administratoriui skolintis Fondo tikslams įgyvendinti;

Fondas būtų orientuotas į strateginius valstybinės reikšmės kelių atkūrimo projektus: rekonstrukciją, kapitalinį remontą, naujų aplinkkelių tiesimą, infrastruktūros pritaikymą gynybos ir civilinės saugos poreikiams. KPPP išliktų pagrindiniu instrumentu, finansuojančiu kasdienę kelių priežiūrą ir plėtrą iš valstybinės reikšmės keliams skirtos KPPP lėšų dalies;

planuojama, kad Fondo metinės pajamos galėtų siekti iki 400 mln. Eurų, pagrindiniai Fondo pajamų šaltiniai būtų:

- tikslinės valstybės biudžeto lėšos;
- pajamos iš surinktos kelių rinkliavos - planuojama kasmet surinkti apie 200 mln. Eur;
- pajamos iš surinkto motorinių transporto priemonių registracijos mokesčio - apie 60 mln. Eur kasmet;
- pajamos iš baudų už Kelių eismo taisyklių pažeidimus ir kelių mokesčių (naudotojo mokesčio ir (ar) kelių rinkliavos) nesumokėjimą bei pajamos, gautos už konfiskuotas transporto priemones - apie 30 mln. Eur kasmet;
- pajamos iš mokesčio už įregistruotas krovinines transporto priemones - apie 23 mln. Eur kasmet;
- Fondo administratoriaus pasiskolintos lėšos;
- pajamos už investuotas laisvas lėšas, ES ir kita parama, kitos teisėtai gautos lėšos.

Fondas steigiamas konsoliduojant dalį pajamų, kurios šiuo metu patenka į valstybės biudžetą ir teoriškai galėtų būti skiriamos KPPP. Tiesioginis šių pajamų (baudų, registracijos mokesčio) nukreipimas į Fondą galimai mažintų bendrąsias valstybės biudžeto pajamas, o KPPP finansavimo lygis kasmet būtų nustatomas Vyriausybei ir Seimui rengiant ir tvirtinant valstybės biudžetą;

Fondą administruos Fondo administratorius (Susisiekimo ministerija planuoja, kad Fondo administratoriumi geriausiai paskirti AB „Via Lietuva“);

Fondas būtų tikslinis ir laikinas. Jis veiktų tol, kol būtų pasiektas pagrindinis tikslas – atkurta valstybinės reikšmės kelių tinklo būklė iki nustatyto lygio (80 proc. kelių su asfalto danga atitiks kokybės reikalavimus). Pasiekus Fondo tikslą, Seimas priimtų sprendimą dėl Fondo pabaigos, o likusios lėšos bus pervestos į valstybės išdą ir naudojamos kelių transporto plėtros programoms finansuoti per valstybės biudžetą.

Atsižvelgus į Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatas, siūloma nustatyti, kad kelių rinkliavą sudaro infrastruktūros ir išorinių kaštų įmokos. Šiuo metu Kelių rinkliavos ribiniai tarifai yra nustatyti KPPPF įstatyme (įsigalioję 2026-01-01). Pagal siūlomus pakeitimus Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodiką tvirtintų Vyriausybė. Vyriausybės įgaliota institucija arba įstaiga, vadovaudamasi Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika, apskaičiuotų kelių rinkliavos dydžius ir juos patvirtintų.

Patikslinti ir suderinti tarpusavyje Įstatymų nuostatas dėl funkcijų, kurioms vykdyti skiriamas finansavimas iš KPPP lėšų, AB „Via Lietuva“ nuosavų pajamų šaltinių teisinio reglamentavimo, kelių valdymo ir kt.

TEISĖS AKTO PROJEKTO DERINIMAS

Projektai buvo derinti su suinteresuotomis institucijomis ir socialiniais partneriais, svarstyti 2025 m. gegužės 20 d. tarpinstituciniame pasitarime, teikiami patikslinti įvertinus pastabas ir pasiūlymus.

PAŽYMĄ PARENGĖ

Saulius Gaigalas

EPG