

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS
FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 6, 7, 8 IR 9 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR
ĮSTATYMO PAPILDYMO 7¹ STRAIPSNIU ĮSTATYMO
IR**

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ ĮSTATYMO NR. I-891 3, 4 IR 5 STRAIPSNIŲ
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ**

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 6, 7, 8 ir 9 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 7¹ straipsniu įstatymo projektas (toliau – Įstatymo projektas Nr. 1) ir Lietuvos Respublikos kelių įstatymo Nr. I-891 3, 4 ir 5 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – Įstatymo projektas Nr. 2) parengti siekiant suteikti savivaldybėms galimybes sparčiau ir lengviau tvarkyti vietinės reikšmės kelių infrastruktūrą, taip pat numatyti didesnę KPPP finansavimo savivaldybėms tenkančią lėšų proporciją.

Keli metai iš eilės didėjant šalies biudžeto sumai, skirtai valstybinės reikšmės strateginiams kelių objektams tvarkyti, lėšų suma, skirta vietinės reikšmės kelių tvarkybai nedidėja, o atsižvelgiant į infliaciją, de facto ji mažėja.

AB „Via Lietuva“ valdo 21,2 tūkst. kilometrų valstybinės reikšmės kelių tinklą, į kurį patenka ir mažo eismo intensyvumo, miestuose ir miesteliuose esantys rajoniniai keliai. Šie keliai, dėl „Via Lietuva“ teikiamo prioriteto magistralinių ir krašto kelių tvarkybai, nesulaukia dėmesio ir lėšų. Savivaldybės, norinčios savo lėšomis remontuoti šalia tokių valstybinės reikšmės kelių esančią savo būtinąją infrastruktūrą (šaligatvius, viešo transporto keleivių laukimo stotelės, kt.), turi patirti administracinę naštą derinantis savo projektus su „Via Lietuva“. Dėl valstybinio tokių kelių statuso „Via Lietuva“ dažnu atveju pateikia susijusiai tvarkybai reikalavimus, kurie neatitinka nei faktinių poreikių, nei finansinių savivaldybių galimybių. Dažnas tokių derinimųsi rezultatas – prarastas laikas, išaugusios nedidelio masto tvarkybos kainos ir sustabdyti tvarkybos projektai.

Įstatymo projekto Nr. 1 tikslai ir uždaviniai

1. Per du metus padidinti vietinės reikšmės keliams skiriamo KPPP biudžeto dalį 10 procentų, t. y., nuo dabar skiriamų 33 proc. iki 43 proc.
2. Taip pat, siekiant paskatinti savivaldybes perimti daugiau vietinės reikšmės kelių iš „Via Lietuva“, siūloma skirti papildomą 5 proc. nuo KPPP lėšų sumą atrinktiems valstybinės reikšmės rajoninių kelių už miestų ir miestelių ribų objektams, kuriuos savivaldybių institucijos po to sutinka perimti savivaldybių nuosavybėn su visais jiems priklausančiais statiniais, finansuoti.
3. Siekiant sukurti galimybes „Via Lietuva“ pritraukti papildomų lėšų valstybinės reikšmės kelių tvarkybai finansuoti, siūloma mokesčius (vinjetes) už naudojimąsi keliais, taip pat už didžiagabaričių ir sunkiasvorių krovinių gabenimą keliais bei mokesčius už eismo ribojimą priskirti savarankiškoms „Via Lietuva“ pajamomis.

4. Taip pat siūloma 3 punkte minimiems mokesčiams taikyti kasmetinę indeksaciją, kuri priklausytų nuo metinės infliacijos lygio. Tai paliestų ir savivaldybių tarybų taikomus mokesčius už naudojimąsi vietinės reikšmės viešaisiais keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis.
5. Siekiant padėti savivaldybėms laiku registruoti savo kelius Nekilnojamojo turto registre ir skaičiuoti kiekvienai savivaldybei tenkančią KPPP dalį jau pagal registruotų kelių ilgį, siūloma šį skaičiavimo kriterijų taikyti ne nuo 2025 m., bet nuo 2027 metų, kai visos savivaldybės bus šį registravimo procesą atlikusios.
6. Siekiant įgalinti savivaldybes už iš KPPP gaunamo finansavimo atlikti daugiau kelių tvarkybos darbų, siūloma atsisakyti imperatyvios nuostatos, kad ne mažiau nei 50 procentų skiriamų lėšų turi būti nukreipta kapitaliniam remontui atlikti.

Istatymo projekto Nr. 2 tikslai ir uždaviniai

1. Siekiant suteikti daugiau savarankiškumo savivaldybėms tvarkyti miestuose ir miesteliuose esančius valstybinių rajoninių kelių ruožus (~ iki 800 km), siūloma po pereinamojo laikotarpio, nuo 2026 m. savivaldybėms perimti tas valstybinių rajoninių kelių atkarpas, kurios eina miestų ir miestelių teritorijose. Tokiems keliams, tapus vietinės reikšmės keliais, būtų taikomi Statybos techninio reglamento reikalavimai, vietoj Kelių techninio reglamento reikalavimų, ir tai supaprastintų ir atpigintų tokių kelių ruožų tvarkybos kainas.

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

Įstatymo projektą inicijavo Lietuvos Respublikos Prezidentas. Įstatymo projektą parengė Lietuvos Respublikos Prezidento kanceliarijos Aplinkos ir infrastruktūros politikos grupė.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai

Šiuo metu KPPP finansavimo įstatyme reguliuojami teisiniai santykiai

1. KPPP finansavimo įstatymo 9 straipsnyje numatyta, kad KPPP finansavimo lėšos, naudojamos valstybinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, sudaro 67 proc. KPPP finansavimo lėšų, o savivaldybių valdomam vietinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti skiriama 33 proc. KPPP finansavimo lėšų.
2. Įstatyme nėra numatyta, kad mokesčiai už naudojimąsi keliais (vinjetė), taip pat už didžiagabaričių ir sunkiasvorių krovinių gabenimą keliais bei mokesčiai už eismo ribojimą priskirti savarankiškoms „Via Lietuva“ pajamomis.
3. Įstatyme nėra numatyta mokesčio už naudojimąsi keliais, rinkliavų už kelius (nuo 2025-07), mokesčio už naudojimąsi keliais vežant didžiagabaritėmis ir itin sunkiomis priemonėmis kasmetinė indeksacija, atsižvelgiant į metinę infliaciją.
4. Įstatyme numatyta, kad KPPP finansavimo lėšos savivaldybėms paskirstomos pagal nuolatinių gyventojų skaičių ir pagal Nekilnojamojo turto registre iki einamųjų biudžetinių metų sausio 1 d. įregistruotų motorizuoto eismo kelių ilgį nuo 2025 m.
5. Įstatyme numatyta, kad ne mažiau kaip 50 procentų Programos finansavimo lėšų, skirtų

savivaldybių institucijų valdomiems vietinės reikšmės keliams, turi būti naudojama turtui įsigyti – vietinės reikšmės keliams tiesti, rekonstruoti ir kapitališkai remontuoti.

Šiuo metu Kelių įstatyme reguliuojami teisiniai santykiai

1. Šiuo metu Kelių įstatyme nustatyta, kad „Via Lietuva“ atsakinga už valstybinės reikšmės magistralinių, krašto ir rajoninių kelių (iš viso 21,2 tūkst. km) priežiūrą ir plėtrą, o savivaldybės – už vietinės reikšmės kelių priežiūrą ir plėtrą.

4. Siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma keisti KPPP finansavimo įstatymo 9 straipsnį ir jame numatyti, kad KPPP finansavimo lėšos, naudojamos vietinės reikšmės kelių tinklui plėsti ir užtikrinti, nuo 2025 m. sudaro 38 proc., nuo 2026 m. – 43 proc. KPPP finansavimo lėšų. Nuo 2027 metų 5 procentai KPPP lėšų, skiriamų valstybinės reikšmės keliams, Vyriausybės nustatyta tvarka paskirstomi atrinktiems už miestų ir miestelių ribų valstybinės reikšmės rajoninių kelių, kuriuos savivaldybių institucijos sutinka perimti savivaldybių nuosavybėn su visais jiems priklausančiais statiniais, objektams finansuoti.

KPPP finansavimo įstatymo straipsniuose siūloma, kad visos tiesiogiai su kelių naudojimu susijusios lėšos būtų pripažintos „Via Lietuva“ pajamomis (kelių naudotojo mokestis, mokestis už naudojimąsi keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis ir mokestis už eismo ribojimą). Taip pat siūloma numatyti nuostatą, kad visų tiesiogiai su kelių naudojimu susijusių lėšų dydžiai būtų indeksuojami kiekvienais metais, pasibaigus kalendoriniams metams, taikant indeksavimo koeficientą, kuris nustatomas Lietuvos statistikos departamento apskaičiuotą ir Oficialiosios statistikos portale paskelbtą mokestinių metų vartotojų kainų indeksą dalijant iš šimto. Mokestinių metų vartotojų kainų indeksas nustatomas kiekvienų mokestinių metų gruodžio mėnesio kainas palyginus su praėjusių metų gruodžio mėnesio kainomis.

Taip pat siūloma nustatyti, kad KPPP finansavimo lėšos savivaldybėms paskirstomos pagal nuolatinių gyventojų skaičių ir pagal Nekilnojamojo turto registre iki einamųjų biudžetinių metų sausio 1 d. įregistruotų motorizuoto eismo kelių ilgį nuo 2027 m. Be to, siūloma atsisakyti imperatyvios nuostatos, kad ne mažiau nei 50 procentų skiriamų lėšų turi būti nukreipta kapitaliniam remontui atlikti (išbraukiamas žodis „kapitališkai“).

Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma keisti Kelių įstatymo 3 ir 4 straipsnius ir juose numatyti, kad vietinės reikšmės kelių kategorija apima ir rajoninius miestų ir miestelių kelius. Taip pat numatyti, kad nuo 2026 m. sausio 1 d. rajoninių kelių ruožai miestų ir miestelių teritorijose tampa vietinės reikšmės rajoniniais keliais ir nuosavybės teise priklauso savivaldybėms. Šių kelių ruožų perdavimo tvarką nustato Vyriausybė.

Siūlomais įstatymų pakeitimais bus padidintas KPPP finansavimas savivaldybių kelių priežiūrai ir plėtrai, sukurta galimybė savivaldybėms gauti papildomą finansavimą kitiems rajoniniams keliams. Taip pat siūlymais bus sukurta galimybė „Via Lietuva“ gaunant savarankiškas pajamas pritraukti papildomas lėšas valstybinės reikšmės kelių tvarkybai finansuoti. Visų pajamų už naudojimąsi keliais indeksacija leis išlyginti dėl kasmetinės infliacijos didėjančius kaštus.

Savivaldybėms perimant valstybinės reikšmės rajoninius kelius miestų ir miestelių teritorijose palengvės šalia tokių kelių esančios būtiniosios infrastruktūros (šaligatvių, viešo transporto

keleivių laukimo stotelių, kt.) įrengimas, dėl pasikeitusio kelių statuso atpigs jų rekonstrukcijos projektų kaštai, su turimomis lėšomis bus galima atlikti daugiau tvarkybos projektų.

Siūloma, kad abiejų įstatymų paketas įsigaliotų nuo 2025 m. sausio 1 dienos.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta
Priėmus įstatymo projektus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymo projektai neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir mažins prielaidas korupcijai.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo projektai turės teigiamą poveikį verslo sąlygoms ir jo plėtrai rajoninėse šalies savivaldybėse.

8. Įstatymų projektų atitiktis strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektai neprieštaruoja strateginio lygmens planavimo dokumentams. Įstatymo projektas prisidėtų prie Nacionalinio pažangos plano 2030 m. (toliau – NPP) strateginio tikslo „Gerinti transporto, energetinį ir skaitmeninį vidinį ir išorinį junglumą“ 5.3 uždavinio „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“ įgyvendinimo. Taip pat prisidėtų prie Susisieikimo plėtros programoje, patvirtintoje Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245, įvardintų problemų - esamos kelių infrastruktūros kokybiniai techniniai parametrai neatitinka nustatytų reikalavimų, esama infrastruktūra dažnai netenkina saugumo parametru – sprendimo.

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

Siekiant inkorporuoti įstatymų projektais siūlomas nuostatas į teisinę sistemą, kitų įstatymų priimti, galiojančių įstatymų keisti ar pripažinti netekusiais galios nereikės.

10. Įstatymų projektų atitiktis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimams ir įstatymų projektų sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymo projektai atitinka Valstybinės kalbos ir Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimus.

11. Įstatymų projektų atitiktis Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus.

12. Įstatymams įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai ir terminai

Priėmus įstatymus, reikės pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimą Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo įgyvendinimo“, taip pat, pagal poreikį, kitus šių įstatymų įgyvendinamuosius teisės aktus.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti

Įstatymams įgyvendinti papildomų valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų neprireiks.

14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant įstatymo projektą pasiūlymai aptarti ir konsultuotasi su Susisiekimo ministerijos, AB „Via Lietuva“, AB „Kelių priežiūra“ atstovais, taip pat su Lietuvos savivaldybių merais, Lietuvos savivaldybių asociacija.

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

Reikšminiai Įstatymų projekto žodžiai yra „vietinės reikšmės keliai“, „KPPP – kelių priežiūros ir plėtros programa“, „mokestis už naudojimąsi keliais“, „kelių rinkliava“, „indeksacija“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.