



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2021-

Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2, 3 IR 9 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR 4 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisieikimo ministerija (toliau – Susisieikimo ministerija), atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Vyriausybės tarpinstitucinio pasitarimo, vykusio 2021 m. rugsėjo 21 d., metu pateiktas pastabas, teikia patikslintą Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3 ir 9 straipsnių pakeitimo ir 4 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektą (toliau – įstatymo projektas).

Įstatymo projekto tikslai:

- įgyvendinti Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo nutarimą¹ (toliau – Nutarimas) ir panaikinti įstatymo nuostatas, prieštaraujančias Lietuvos Respublikos Konstitucijai;
- įgyvendinti Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano² 5.7.1 priemonę *Parengti ir patvirtinti naują vidutinės trukmės kelių finansavimo sistemą – nustatyti valstybinės ir vietinės reikšmės kelių administravimo principus, siekiant didesnio skaidrumo, efektyvumo, savivaldybių įsitraukimo ir sprendimų depolitizavimo (pakeisti Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymą).*

Dėl Konstitucinio Teismo Nutarimo

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo (toliau – Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas) 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta konkreiti procentais išreikšta valstybės biudžeto pajamas sudarančių akcizo pajamų, gautų už joje nurodytus realizuotus produktus, dalis, kuri skiriama Kelių priežiūros ir plėtros programai (toliau – Programa) finansuoti. Minėto įstatymo 9 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad specialiajai vietinės reikšmės žvyrkelių asfaltavimo programai finansuoti skiriama 2 procentai, o nuo 2021 m. sausio 1 d. – 4 procentai akcizo pajamų, gautų už realizuotą benzina, dyzelinius degalus, suskystintas dujas, skirtas

¹ Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2020 m. lapkričio 3 d. nutarimas Nr. KT187-N15/2020 „Dėl Lietuvos Respublikos įstatymų, kuriais reguliuojamas tam tikrų programų, fondų arba institucijų finansavimas, nuostatų atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai“.

² Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“.

automobiliams, ir energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai.

Konstitucinis Teismas Nutarime pripažino, kad Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 4 straipsnio 1 dalis ir 9 straipsnio 3 dalis prieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijos 67 straipsnio 14 punkto nuostatai, kad Lietuvos Respublikos Seimas (toliau – Seimas) tvirtina valstybės biudžetą, 94 straipsnio 4 punkto nuostatai, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybė (toliau – Vyriausybė) rengia valstybės biudžeto projektą, 129 straipsniui, 130 straipsnio nuostatai, kad valstybės biudžeto projektą sudaro Vyriausybė, 131 straipsnio 1 dalies nuostatai, kad valstybės biudžeto projektą svarsto Seimas ir tvirtina įstatymu, 2 dalies nuostatai, kad negalima mažinti įstatymų numatytų išlaidų, kol tie įstatymai nepakeisti.

Taip pat Konstitucinis Teismas Nutarime yra konstatavęs, kad Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo minėtų nuostatų pašalinimas iš teisės sistemos teisės taikymo atžvilgiu iš esmės prilygsta visuminio teisinio reguliavimo pakeitimui ir kitokio teisinio reguliavimo nustatymui: įsigaliojus Nutarimui, Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme neliks specialių šios programos finansavimą reglamentuojančių nuostatų, kuriose nurodyta valstybės biudžeto pajamų dalies panaudojimo apimtis ir paskirtis; taigi pagal Lietuvos Respublikos biudžeto sandaros įstatymo 2 straipsnio 16 dalies 1 punktą, aiškinamą kartu su šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalimi, asignavimai Programai nebus planuojami iš konkrečios valstybės biudžeto pajamų dalies, o pagal Biudžeto sandaros įstatymo 14 straipsnio 2 dalyje, 32 straipsnio 1 dalyje nustatytą teisinį reguliavimą biudžetiniams metams pasibaigus nepanaudotos valstybės biudžeto lėšos, skirtos Programai finansuoti, bus grąžinamos į valstybės biudžetą.

Įvertinus Konstitucinio Teismo Nutarimą, įstatymo projektu siūlomi 4 esminiai pakeitimai:

1. Pripažįstamos netekusiomis galios Nutarime paminėtos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 4 straipsnio 1 dalis ir 9 straipsnio 3 dalis.

2. Įvertinus Nutarimo išvadą, kad asignavimai Programai nebus planuojami iš konkrečios valstybės biudžeto pajamų dalies, įstatymo projektu siūloma patikslinti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 3 straipsnyje nurodytus šaltinius – nurodyti, kad Programa finansuojama Lietuvos Respublikos biudžeto lėšomis.

3. Atitinkamai netenka prasmės Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 4 straipsnio 2 dalis, kurioje Lietuvos Respublikos finansų ministerijai (toliau – Finansų ministerija) nustatyta prievolė kiekvieną mėnesį iki kito mėnesio 25 dienos apskaičiuoti akcizo pajamų atskaitymus Programai, todėl siūloma pripažinti netekusia galios šią dalį ir taip sumažinti administracinę naštą valstybės institucijai.

4. Kadangi Programa finansuojama valstybės biudžeto lėšomis, o pačioje Programoje nebelieka specialių šios programos finansavimą reglamentuojančių nuostatų, kuriose nurodyta valstybės biudžeto pajamų dalies panaudojimo apimtis ir paskirtis, netenka prasmės ir Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 4 dalies nuostata, pagal kurią susisiekimo ministrui nustatyta prievolė kiekvienais metais atsiskaityti Seimui už Programos finansavimo lėšų panaudojimą.

Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano priemonės įgyvendinimo

Programos finansavimo lėšų paskirstymą ir naudojimą reglamentuoja 3 pagrindiniai teisės aktai: Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymas (toliau – Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių

patvirtinimo įstatymas), Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas ir Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų naudojimo tvarkos aprašas³ (toliau – Aprašas). Priėmus atitinkamų metų Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymą, Vyriausybė nutarimu patvirtina metinę Programos finansavimo lėšų naudojimo šamata, kuri, vadovaujantis minėtais teisės aktais, detalizuoja Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme Programai patvirtintą finansavimo sumą. Kasmet atitinkamų metų Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymu Programos finansavimo lėšos rezervuojamos tiksliniams projektams finansuoti, netaikant Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 5 ir 6 dalyse nustatytų procentinių dydžių, o likusi Programos finansavimo lėšų suma skirstoma į 3 pagrindines dalis: valstybinės reikšmės keliams – 65 procentai, vietinės reikšmės keliams – 30 procentų ir rezervui – 5 procentai.

65 procentų Programos finansavimo lėšų dalis paskirstoma institucijoms, atsakingoms už valstybinės reikšmės kelių plėtrą, priežiūrą ir kontrolę: VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijai (toliau – Kelių direkcija) (įmonei išlaikyti ir valstybinės reikšmės kelių objektams, atrinktiems pagal Kelių direkcijos metodikas ir sudarytas prioritетines eiles), AB „Kelių priežiūra“ (valstybinės reikšmės kelių priežiūros darbams), VŠĮ Transporto kompetencijų agentūrai (eismo saugos auditui), AB „Smiltynės perkėla“ (perkėlimo keltais per Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatoriją į Kuršių neriją ir iš jos bilieto kainai kompensuoti), Policijos departamentui prie Vidaus reikalų ministerijos (saugaus eismo programoms ir jų priemonėms įgyvendinti ir kt.), VŠĮ Centrinei projektų valdymo agentūrai (Kelių direkcijos vykdomų pirkimų priežiūrai) ir Susisiekimo ministerijai (teisės aktų ir normatyvinių dokumentų, susijusių su kelių tinklo plėtra, bei procesinių dokumentų, susijusių su žemės paėmimu visuomenės poreikiams, projektų rengimo išlaidoms).

30 procentų Programos finansavimo lėšų dalis paskirstoma vietinės reikšmės keliams: valstybės institucijų valdomiems vietiniams keliams (VĮ Valstybinių miškų urėdijai, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijai, Valstybės sienos apsaugos tarnybai prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos) – 4 procentai, kurortinėms savivaldybėms – 2 procentai, Sostinės regiono savivaldybėms (išskyrus Vilniaus miesto savivaldybę) – 2 procentai, savivaldybėms prie didžiųjų miestų – 2 procentai, visoms savivaldybėms – 90 procentų. Programos finansavimo lėšos visoms savivaldybėms paskirstomos Kelių direkcijos įsakymu pagal du kriterijus – nuolatinių gyventojų skaičių (50 proc.) ir vietinės reikšmės kelių ilgį (50 proc.) savivaldybėse (išskyrus kurortines savivaldybes, kurioms lėšos skirstomos pagal suteiktų nakvynių skaičių). Pažymėtina, kad dauguma savivaldybių šiuo metu nėra atlikusios savo kelių registracijos, todėl skirstymas pagal vietinės reikšmės kelių ilgio kriterijų atliekamas įvertinant savivaldybių tarybų pateiktus vietinės reikšmės kelių ilgio duomenis. Valstybės institucijų valdomiems vietiniams keliams lėšų dalis paskirstoma atitinkamų ministerijų įsakymais.

5 procentų Programos finansavimo lėšų dalis, skirta rezervui, paskirstoma Vyriausybės nutarimu. Rezervas pirmiausia skiriamas keliams, nukentėjusiems nuo ekstremaliųjų situacijų, ir avarinės būklės keliams (išlaidoms kompensuoti). Likusi nepaskirstyta rezervo dalis gali būti skiriama kelių objektams, kuriuos vykdoma bus įgyvendinama Vyriausybės programa, ir keliams, kurie veda į darbo vietas kuriančias teritorijas. Galiausiai likusi nepaskirstyta rezervo dalis gali būti skiriama sodininkų bendrijų keliams finansuoti.

Kasmet keliams skiriamas finansavimas yra nepakankamas. Siekiant gerinti kelių dangos būklę ir pasiekti keliams nustatytus efektyvumo rodiklius, būtina didinti kelių finansavimą. Europos

³ Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 21 d. nutarimu Nr. 447 „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įgyvendinimo“.

Sajungos fondų lėšų finansavimas keliams ateityje neišvengiamai mažės, todėl vis aktualesnė tampa alternatyvių kelių finansavimo šaltinių paieška. Konstitucinis Teismas Nutarime konstatavo, kad nepanaudotos Programos finansavimo lėšos neturi būti perkeliamos į kitus metus ir turi būti gražinamos į valstybės biudžetą. Atsižvelgiant į tai, kaip niekad aktualus tampa efektyvus Programos finansavimo lėšų planavimas ir panaudojimas.

Programos finansavimo administravimo sistema yra sudėtinga, dažnai skaidoma į papildomas programas (pavyzdžiui, vietinių žvyrkelių programa), savivaldybėms tenka nuolat stebėti ir teikti atskirus prašymus dėl papildomo finansavimo. Be to, kasmet Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme rezervuojamos Programos finansavimo lėšos tiksliniams projektams. Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos 2021 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymo 14 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad *Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai suteikiama teisė skirti iš Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo lėšų 145 000 tūkst. eurų šiems projektams ar programoms ir kitiems svarbiems projektams finansuoti <...> netaikant Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 5 ir 6 dalyse nustatytų procentinių dydžių*. Atskiras Programos finansavimo lėšų skirstymo reglamentavimas Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme prieštarauja kitam įstatymui – Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymui. Be to, neaiškūs projektų, nurodytų Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme, atrankos kriterijai. Susisiekimo ministrui paliekama didelė diskrecijos laisvė spręsti, kokio dydžio finansavimą skirti kiekvienam iš Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme nurodytų projektų. Programos finansavimo lėšų rezervo paskirstymo tvarka, kuri nustatyta Apraše, taip pat sudėtinga, žadina didelius lūkesčius, o jų nepateisinus kyla nepasitenkinimas valstybe ir jos institucijų priimamais sprendimais.

Kita problema – vienu savivaldybių grupių išskyrimas iš visų savivaldybių (pavyzdžiui, Sostinės regiono savivaldybės) sudaro prielaidas kilti klausimams dėl teisingo keliams skirtų lėšų paskirstymo savivaldybėms. Taip pat pažymėtina, kad vienodų ir aiškių kriterijų, pagal kuriuos pačios savivaldybės skirsto gautus Programos finansavimo lėšų krepšelius, nebuvimas kelia abejonių dėl sprendimų priėmimo skaidrumo. Ypač aktualu pasiekti, kad visuomenė galėtų stebėti, pagal kokius kriterijus, eiliškumą ir planus plėtojami savivaldybių kelių infrastruktūros projektai.

Programos finansavimas šiuo metu yra susietas su vienu metų valstybės biudžetu, o dauguma kelių infrastruktūros projektų įgyvendinama vidutiniškai 2–3 metus, todėl projektus dažnai tenka skaidyti į etapus arba laikinai stabdyti darbus, kol bus gautas tolesnis finansavimas. Dėl tokios tvarkos sudėtinga atlikti didesnės apimties projektams reikalingus viešuosius pirkimus.

Įvertinus pirmiau minėtas aplinkybes, siūloma atsakyti tikslinio finansavimo rezervavimo atskiriems projektams Valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatyme ir visą Programai skirtą finansavimą skirstyti pagal Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme nustatytas proporcijas. Siūloma atsakyti atskiro finansavimo skyrimo savivaldybių grupėms (Sostinės regiono ir savivaldybėms prie didžiųjų miestų) ir taikyti aiškius ir vienodus visoms savivaldybėms lėšų paskirstymo kriterijus. Atskirą finansavimą siūloma palikti tik kurortinėms savivaldybėms. Šios savivaldybės nepasižymi dideliu nuolatinių gyventojų skaičiumi ar kelių ilgiu, tačiau sezono metu savivaldybėse svečių skaičius išauga keletą kartų, todėl kelių infrastruktūra greičiau nusidėvi, o gaunamo finansavimo keliams neužtenka jai atnaujinti. Siūloma patikslinti Programos finansavimo lėšų paskirstymo principą kurortinėms savivaldybėms: 50 procentų minėtoms savivaldybėms siūloma paskirstyti po lygiai ir 50 procentų – pagal suteiktų nakvynių apgyvendinimo įstaigose skaičių (vadovaujamas Lietuvos statistikos departamento duomenimis).

Taip siekiama teisingiau paskirstyti finansavimą toms kurortinėms savivaldybėms, kuriose yra mažiau viešbučių ir į kasmetinę oficialią suteiktų nakvynių apgyvendinimo įstaigose statistiką nepatenka dalis fizinių asmenų teikiamų apgyvendinimo paslaugų. Taip pat naikinamas Programos finansavimas valstybės institucijų (Krašto apsaugos ministerija, VĮ Valstybinių miškų urėdija, Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos) vietinės reikšmės keliams. Siūloma padidinti šių institucijų asignavimus, sumažinus Programos finansavimo lėšų asignavimus Susisiekimo ministerijai (pagal 2021 m. lygį).

Pagal šiuo metu galiojantį teisinį reglamentavimą Programos finansavimo lėšų naudojimo sąmatoje numatoma Programos finansavimo lėšų rezervo (5 proc.) suma, kurios paskirstymo kriterijai ir tvarka yra sudėtingi. Siūloma atsisakyti Programos finansavimo lėšų rezervo (5 proc.), o Programos finansavimo lėšų rezervo lėšas skirti savivaldybių vietinės reikšmės keliams (+3 proc. didinant finansavimą iki 33 proc.) ir valstybinės reikšmės keliams (+2 proc. didinant finansavimą iki 67 proc.). Iš 33 proc., numatytų vietinės reikšmės keliams, iki 9 proc. siūloma skirti valstybei svarbiems vietinės reikšmės kelių objektams (pavyzdžiui, vietinės reikšmės kelių objektams, susijusiems su TEN-T tinklu, keliams, vedantiems į teritorijas, kuriose kuriamos darbo vietos (pramonės parkus, laisvas ekonomines zonas), ir kitiems valstybei svarbiems vietinės reikšmės kelių objektams). Šių kelių objektų atranka ir kriterijai bus nustatyti Apraše. Įgyvendinus šias siūlomas priemones, iš esmės didėtų kasmet kiekvienai savivaldybei skiriamas Programos finansavimo lėšų krepšelis.

Įvertinus tai, kokie statistiniai duomenys yra objektyvūs ir prieinami, siūloma į Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymą perkelti šiuo metu Apraše nustatytus lėšų savivaldybėms paskirstymo kriterijus (pagal gyventojų skaičių ir kelių ilgį savivaldybėse). Be to, tai skatintų savivaldybes kuo greičiau registruoti savo valdomus kelius. Kiekviena savivaldybė turės pasitvirtinti gauto Programos finansavimo lėšų krepšelio paskirstymo ir naudojimo tvarką. Šią rekomendaciją⁴ yra pateikusi Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė. Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad savivaldybės sudarinėtų prioritetines ir viešai skelbiamas trimetes eiles, kuriomis remiantis būtų įgyvendinami projektai.

Atsižvelgus į Apraše nustatytų reikalavimų savivaldybėms svarbą (ne mažiau kaip 5 proc. skirto Programos finansavimo lėšų krepšelio numatyti eismo saugai, ne mažiau kaip 58 proc. – turtui įsigyti, t. y. vietinės reikšmės keliams tiesti, rekonstruoti ir kapitališkai remontuoti), siūloma šiuos reikalavimus numatyti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme. Taip pat siekiant paskatinti diegti darnaus judumo priemones siūloma savivaldybėms nustatyti reikalavimą ne mažiau kaip 5 proc. gauto Programos finansavimo lėšų krepšelio skirti darnaus judumo priemonėms finansuoti. Kadangi kai kurios darnaus judumo priemonės gali būti traktuojamos ir kaip eismo saugos priemonės, įstatymo projektu siūloma nustatyti baigtinius eismo saugos priemonių ir darnaus judumo priemonių sąrašus.

Įstatymo projektu siūloma kasmet Vyriausybės nutarimu tvirtinti trimetę Programos finansavimo lėšų naudojimo sąmatą, kuri palengvintų kelių infrastruktūros projektų planavimą, viešųjų pirkimų vykdymą ir sumažintų riziką nepanaudoti dalies Programos finansavimo lėšų.

Taip pat siūloma nustatyti, kad Programos finansavimo lėšomis būtų galima finansuoti su apželdinimu susijusias išlaidas bei projektus, įgyvendinamus viešojo sektoriaus ir privačios partnerystės būdu (PPP projektai). Lietuvos Respublikos investicijų įstatymo 15² straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad pagal valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartį privačiam subjektui gali būti suteikta teisė vykdyti veiklą, susijusią su infrastruktūros, taip pat naujo arba jam perduoto valdyti ir

⁴ Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2020 m. gruodžio 1 d. audito ataskaita Nr. VAE-13 „Kelių infrastruktūros valdymas“.

naudoti valstybės ar savivaldybės turto projektavimu, statyba, rekonstravimu, remontu, atnaujinimu, valdymu, naudojimu ir priežiūra bei viešųjų paslaugų teikimu šiose srityse: transporto, švietimo, sveikatos ir socialinės apsaugos, kultūros, turizmo, viešosios tvarkos ir visuomenės apsaugos, kitose įstatymų nustatytoje valdžios subjekto veiklą ir funkcijas apimančiose srityse. To paties straipsnio 10 dalyje nurodyta, kad lėšos, reikalingos valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartims įgyvendinti, planuojamos vadovaujantis valstybės ir savivaldybių biudžetų rengimą, tvirtinimą ir vykdymą reglamentuojančiais teisės aktais. Taigi, minėtas įstatymas nenustato jokių apribojimų vietinės reikšmės kelių projektus įgyvendinti viešojo sektoriaus ir privačios partnerystės būdu. Programos finansavimo lėšos planuojamos atitinkamų metų valstybės biudžete ir numatomos Susisiekimo ministerijos asignavimuose. Susisiekimo ministerijos nuomone, viešojo sektoriaus ir privačios partnerystės būdu vykdomi projektai paskatintų greitesnę valstybės biudžeto lėšų investavimo rezultatą, nepažeidžiant patvirtintų asignavimų naudojimo teisinio reglamentavimo ir laikantis skaidraus jų tvirtinimo, vykdymo, vertinimo ir kontrolės procedūrų.

Kadangi 2019 metais valstybinės reikšmės krašto kelyje Šilutė–Rusnė buvo pastatyta estakada, išnyko poreikis kompensuoti gyventojų ir jų lengvųjų automobilių neatlygintino perkėlimo užlietu kelio ruožu sąnaudas, todėl įstatymo projektu siūloma panaikinti šią nuostatą.

Papildomai įstatymo projektu iš Programos finansavimo lėšų siūloma numatyti finansavimą Lietuvos transporto saugos administracijai, Policijos departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – Policijos departamentas) ir Informatikos ir ryšių departamentui prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – IRD). Atkreiptinas dėmesys, kad Valstybinėje eismo saugumo programoje „Vizija – nulis“⁵ yra patvirtintos minėtų institucijų atsakomybės, funkcijos ir preliminarus finansavimo poreikis kiekvienais metais. Lietuvos transporto saugos administracija pagal minėtą programą yra atsakinga už priemonės Nr. 5.2.3 „Organizuoti socialines kampanijas ir vykdyti švietėjišką veiklą siekiant ugdyti sąmoningą ir saugaus eismo kultūrą pripažįstančią visuomenę“ įgyvendinimą. Taip pat paminėtina, kad Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu⁶ Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatai buvo pakeisti – numatyta, kad minėta institucija organizuoja eismo dalyvių švietimą eismo saugumo srityje.

Policijos departamentas iki šiol gaudavo finansavimą iš Programos finansavimo lėšų pagal Aprašo 4 punktą. Tačiau įvertinus tai, kad pagal Nutarimą asignavimai Programai nebus planuojami iš konkrečios valstybės biudžeto pajamų dalies, atitinkamai gautos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą valstybinės reikšmės keliuose įrengta stacionariąja Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įranga, lėšos, kurios buvo skiriamos Policijos departamento veiklai, nebus laikomos Programos finansavimo šaltiniu, o Aprašo 4 punktas yra naikintinas. Tačiau Policijos departamento funkcijos išlieka ir joms užtikrinti būtinas finansavimas. Be to, Policijos departamentas pagal Valstybinę eismo saugumo programą „Vizija – nulis“ yra atsakingas už šių saugaus eismo priemonių vykdymą: „Vykdyti vairuotojų blaivumo kontrolės policines priemones ir jas viešinti“ (priemonė Nr. 1.2.2), „Vykdyti vairuotojų naudojimosi mobiliojo ryšio priemonėmis kontrolės policines priemones ir jas viešinti“ (priemonė Nr. 1.3.2) ir kitos.

IRD pagal minėtą programą yra atsakingas už priemonės Nr. 2.5.2 „Plėsti Administracinių nusižengimų registro integracines sąsajas su eismo dalyvių elgesio kontrolės sistemomis ir užtikrinti

⁵ Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. kovo 18 d. nutarimu Nr. 256 „Dėl Valstybinės eismo saugumo programos „Vizija – nulis“ patvirtinimo“.

⁶ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugsėjo 28 d. įsakymas Nr. 3-579 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymo Nr. 3-574 „Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“.

efektyvų pažeidimų duomenų kaupimą ir apdorojimą“ įgyvendinimą. Šiai priemonei įgyvendinti būtina užtikrinti finansavimą Programos finansavimo lėšomis.

Įstatymo projektas atitinka Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“.

Įstatymo projektas neperkelia ir neįgyvendina Europos Sąjungos teisės aktų nuostatų.

Įstatymo projektas nėra notifikuotinas Europos Komisijai pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimo Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“ reikalavimus.

Įstatymo projekto antikorpucinio vertinimo pažyma pridedama. Taip pat pagal tarpinstitucinio pasitarimo metu pateiktas pastabas pridedama patikslinta numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma.

Įstatymo projektas atitinka Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos reikalavimus. Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Įstatymo projektas paskelbtas Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Dėl įstatymo projekto dalies, susijusios su Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano⁷ 5.7.1 priemonės *Parengti ir patvirtinti naują vidutinės trukmės kelių finansavimo sistemą – nustatyti valstybinės ir vietinės reikšmės kelių administravimo principus, siekiant didesnio skaidrumo, efektyvumo, savivaldybių išitraukimo ir sprendimų depolitizavimo (pakeisti Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo įstatymą)* įgyvendinimu, šių metų birželio 21 d. – liepos 9 d. įvyko atskiros viešosios konsultacijos⁸ su visuomene. Konsultavimosi tikslas – gauti suinteresuotų grupių pasiūlymus dėl Programos pertvarkos. Viešosios konsultacijos būdai – kvietimas teikti pasiūlymus raštu ir apskritojo stalo diskusijos. Apskritojo stalo diskusijose dalyvavo apie 100 dalyvių: Seimo, savivaldybių, sodininkų bendrijų, Susisiekimo ministerijos pavaldžių įmonių ir įstaigų, kelių rangovų, ekspertų atstovai.

Apskritojo stalo diskusijos vyko atskirai dvejose grupėse. Pirmoji dalis buvo skirta Seimo, savivaldybių ir sodininkų bendrijų pakviestiems suinteresuotų šalių atstovams, o antroji – Susisiekimo ministerijos pavaldžių įmonių, kelių rangovų, ekspertų atstovams. Diskusijų metu buvo aptariamose Programos problemos, silpnosios vietos, Susisiekimo ministerijos pasiūlymai dėl Programos pertvarkos ir diskusijai kelti klausimai. Abiejose diskusijose buvo konstatuota ir sutarta, kad būtina didinti finansavimą keliams ir kad trejų metų kelių finansavimo modelis neabejotinai palengvins kelių objektų planavimą ir įgyvendinimą. Taip pat diskusijų dalyviai pasisakė už tai, kad savivaldybėms turėtų būti palikta laisvė pačioms spręsti, pagal kokius kriterijus jos skirstys gaunamą Programos finansavimo lėšų krepšelį. Tačiau nuomonės išsiskyrė dėl Programos finansavimo lėšų rezervo ir dėl papildomų finansavimo eilučių atskiroms savivaldybių grupėms panaikinimo. Rengiant įstatymo projektą, į dalį viešosios konsultacijos metu pateiktų pasiūlymų buvo atsižvelgta. Detalesnė informacija apie vykusias viešąsias konsultacijas pateikta patikslintoje numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažymoje.

⁷ Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“.

⁸ Daugiau informacijos <<https://epilietis.lrv.lt/lt/konsultacijos/viesoji-konsultacija-del-keliu-prieziuros-ir-pletros-programos-pertvarkos>>.

Įvertinus viešosios konsultacijos metu gautus pasiūlymus buvo parengtas įstatymo projektas ir pateiktas derinti Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijai, Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijai, Finansų ministerijai, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijai, Lietuvos Respublikos kultūros ministerijai, Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijai, Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijai, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijai, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijai, Kelių direkcijai ir Lietuvos savivaldybių asociacijai. Išvadų negauta iš Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos, Finansų ministerijos, Lietuvos Respublikos kultūros ministerijos, Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijos ir Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos. Dėl institucijų teiktų pastabų, į kurias nebuvo atsižvelgta, teikiant įstatymo projektą Vyriausybei 2021 m. rugsėjo 16 d. buvo pridėta derinimo pažyma. Papildomai informuojame, kad Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2021 m. rugsėjo 22 d. raštu Nr. NV-2281 pateiktos pastabos buvo suderintos darbo tvarka.

Atkreiptinas dėmesys, kad įstatymo projektas neapima 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (toliau – Direktyva (ES) 2019/520), perkėlimo klausimo, kadangi, gavus suinteresuotų institucijų pastabas šiam klausimui, nuspręsta kol kas jo neteikti Vyriausybei, kol nebus išnagrinėti visi aspektai. Derinimo pažymoje pastabos dėl Direktyva (ES) 2019/520 perkėlimo nepridedamos.

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (l. e. grupės vadovo pareigas Vladislavas Kondratovičius, tel. 239 3867, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Sergėjus Volkovas (tel. 239 3877, el. p. sergejus.volkovas@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3 ir 9 straipsnių pakeitimo ir 4 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektas ir jo lyginamasis variantas, 11 lapų.

2. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3 ir 9 straipsnių pakeitimo ir 4 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekto aiškinamasis raštas, 6 lapai.

3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3 ir 9 straipsnių pakeitimo ir 4 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektas, 1 lapas.

4. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma, 8 lapai.

5. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 3 ir 9 straipsnių pakeitimo ir 4 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekto antikorupcinio vertinimo pažyma, 6 lapai.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis