

**AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS
TRANSPORTO LENGVATŲ ĮSTATYMO NR. VIII-1605 5 STRAIPSNIO PAKAITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO**

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

Lietuva daugybėje strateginių dokumentų yra įsipareigojusi skatinti darnų judumą, švelninti transporto sektoriaus poveikį klimatui ir mažinti individualaus transporto naudojimą. Tačiau skambios deklaracijos ir aukšti tikslai, įsipareigojimai Europos Sąjungai, Jungtinių tautų darnaus vystymosi darbotvarkei įgyvendinami labiau popieriuje nei realybėje. Pastaruoju metu nemenką proveržį padarė miestuose vykdomi darnaus judumo planai, tačiau valstybės masto rodikliai esminės pažangos nerodo. Nacionalinės pažangos planas iki 2030 m. numato 9 proc. transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio sumažėjimą, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu, bei 51 proc. transporto sektoriuje išmetamo azoto oksidų (NOx) kiekio sumažėjimą, palyginti su 2005 m. išmestu kiekiu. Matant tendencijas įpusėjus pažangos plano įgyvendinimui, jau dabar galima prognozuoti, kad, jei nebus imtasi ryžtingesnių sprendimų, panašu, jog šių tikslų pasiekti nepavyks.

2021 m. Susisiekimo ministerija paskelbė ataskaitą „Transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio mažinimo priemonių efektyvumo vertinimas ir prognozių modeliavimas“. Dokumente teigiama, kad transporto sektorius yra daugiausiai sudarantis ŠESD visoje energetikos srityje, o šio sektoriaus sudaromo ŠESD kiekio augimą nulemia nuolatinis kelių transporto priemonių skaičiaus bei sunaudojamo kuro kiekio augimas šalyje. 2014–2019 m. laikotarpiu transporto priemonių parkas padidėjo 26,3 proc. arba 367,3 tūkst. transporto priemonių. Remiantis EUROSTAT duomenimis, Lietuva užima pirmą vietą ES pagal automobilių naudojimą kelionėms, nes 2020 m. Lietuvoje net 94,2 proc. visų keleivių pervežimų žeme vyko automobiliais, kai Europos vidurkis yra 87,2 proc.¹ Tad ministerijos ataskaitoje konstatuojama, kad *siekiant sumažinti neigiamą šio sektoriaus poveikį aplinkai būtinos intervencijos, skatinančios gyventojus keisti keliavimo įpročius, atsisakyti kelionių taršiu nuosavu transportu.*

Vienas iš esminių realiai veikiančių gyventojų įpročių keitimo instrumentu yra lengvatos įsigyjant viešojo transporto bilietą. Lengvatų politika Lietuvoje formuojama iš tradicijos ir ribotų biudžeto galimybių. Tradiciškai lengvatas gauna neįgalieji, senyvo amžiaus gyventojai, moksleiviai bei studentai, tačiau lengvatų sistemoje yra sunkiai paaiškinamų spragų. Moksleiviai gauna nuolaidą keliaudami miestų ir priemiesčių maršrutais, tačiau keliaudami tarpmiestiniais autobusais ar traukiniais – moka pilną kainą. Šeimos su vaikais keliauja mašina, nes keliauti traukiniu ar autobusu visiškai neapsimoka. Atsižvelgiant į tai, būtina įteisinti lengvatas moksleiviams keliauti tarpmiestiniais autobusais ar traukiniais. Tai nereikalautų didelių biudžeto lėšų ir atitiktų esamas lengvatų sistemos tradicijas (neatsiranda naujos socialinės grupės, kuriai taikoma lengvata).

Dabartinis reguliavimas nesudaro galimybių formuoti vaikų keliavimo įpročių, nes moksleivių kelionės į stovyklas, didmiesčių muziejus ir teatrus vyksta tik su tėvais automobiliu arba rėsykais mokyklos užsakytais autobusais. Siūlomas reguliavimas nereikalaus didelių biudžeto lėšų, nes moksleiviai dažniausiai naudojasi miesto ar priemiesciniu transportu, tačiau nuo mažens pratinimas kartu su tėvais ar be tėvų naudotis viešuoju tarpmiestiniu transportu prisidės prie realių pokyčių šalies mastu. Šiuo metu galioja net savotiška moksleivių diskriminacija, nes jiems tapus studentais staiga atsiranda galimybė keliauti su lengvata. Nauja lengvata moksleiviams taip pat atitiks bendrą šeimos rėmimo kryptį, nes gausesnės šeimos iš viso neturi jokios ekonominės motyvacijos keliauti ne automobiliu, o esamas gausių šeimų rėmimo instrumentas (šeimos kortelė) nesiūlo viešojo transporto lengvatų.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf>

Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo Nr. VIII-1605 5 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu (toliau – Įstatymo projektas) siekiama sukurti sąlygas mokiniams įsigyjant vienkartinį arba terminuotą vardinį važiavimo tolimojo arba vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais, keleiviniais traukiniais bilietą su 50 proc. nuolaida. Šiuo metu tokią teisę turi aukštųjų mokyklų studentai, profesinių mokyklų mokiniai bei privalomąją pradinę karo tarnybą atliekantys kariai.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai:

Įstatymo projekto iniciatorius – Seimo narys Tomas Tomilinas.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai:

Šiuo metu galiojančiame Įstatyme lengvatos mokiniams tolimojo susisiekimo autobusais ir traukiniais nėra numatytos.

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

Įtvirtinama teisė įsigyti vienkartinį arba terminuotą vardinį važiavimo tolimojo arba vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais, keleiviniais traukiniais bilietą su 50 procentų nuolaida mokiniams, kurie mokosi mokyklose pagal bendrojo ugdymo programas (išskyrus pilnamečius asmenis, kurie mokosi pagal suaugusiųjų pradinio, pagrindinio, vidurinio ugdymo programas) bei pagal formaliojo profesinio mokymo programas grupinio mokymosi forma kasdieniu mokymo proceso organizavimo būdu, pavienio mokymosi forma savarankišku mokymo proceso organizavimo būdu.

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

Neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai:

Įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

Įstatymo projekto nuostatos verslo sąlygoms turės teigiamos įtakos.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens dokumentams:

Įstatymo projektas įgyvendina Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998 „Dėl 2021–2030 metų Nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“ patvirtinto 2021–2030 m. nacionalinio pažangos plano 2 strateginį tikslą „Didinti gyventojų socialinę gerovę ir įtraukti, stiprinti sveikatą ir gerinti Lietuvos demografinę padėtį“.

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

Nereikės.

10. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka:

Įstatymo projektas atitinka Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimus.

11. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus:

Įstatymo projektas neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos teisės aktams.

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

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ar jos įgaliota institucija iki šio įstatymo įsigaliojimo.

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

Manytina, kad turėtų būti gauta Lietuvos Respublikos Vyriausybės, kaip biudžeto planuotojos, nuomonė dėl siūlomo teisinio reguliavimo, todėl Įstatymo projekto įgyvendinimui reikalingas lėšas bus pavesta apskaičiuoti Vyriausybei arba jos įgaliotai institucijai iki šio įstatymo įsigaliojimo.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Nėra gauta.

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

„Viešasis transportas“, „mokiniai“, „lengvatos“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai:

Nėra.

Teikia
Seimo nariai