

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS
PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2 IR 6 STRAIPSNIŲ
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai:

Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymo (toliau – Įstatymo projektas) projekto pagrindinis tikslas – įtvirtinti kelių naudotojo mokesčio lengvatą už naudojimąsi magistraliniais keliais važiuojant grynaisiais elektromobiliais.

Alternatyvių energijos išteklių naudojimą transporto sektoriuje, jų skatinimo aktualumą liudija tai, kad 2020 m. Lietuvoje į atmosferą buvo išmesta 20,2 mln. tonų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD). Transporto sektorius yra atsakingas už didžiausią procentinę ŠESD emisijos dalį – 30,4 proc.¹

Nacionalinėje energetinės nepriklausomybės strategijoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. birželio 26 d. nutarimu Nr. XI-2133 „Dėl Nacionalinės energetinės nepriklausomybės strategijos patvirtinimo“ (toliau – NENS) numatyti Lietuvos nacionaliniai ir Europos Sąjungos (toliau – ES) lygmens tikslai, kurių siekdama Lietuva prisidės prie sutartų bendrųjų 2030 m. ES energetikos ir klimato kaitos tikslų įgyvendinimo. Vienas iš įtvirtintų tikslų – atsinaujinančių energijos išteklių panaudojimas transporto sektoriuje (2017 m. Lietuvoje atsinaujinančių energijos išteklių dalis siekė 4,3 proc., o iki 2030 m. numatoma, kad ši dalis sieks 15 proc.).² NENS numatyta, kad energija iš atsinaujinančių energijos išteklių taps pagrindine transporto sektoriuje. Remiantis NENS normomis, atsinaujinantys energijos ištekliai – perspektyviausias energijos šaltinis, plečiant vidaus energijos gamybą, todėl tolesnė atsinaujinančių energijos išteklių plėtra ir energijos vartojimo efektyvumo didinimas, derantys su aplinkos oro taršos mažinimu, turi būti skatinami finansinėmis ir nefinansinėmis priemonėmis. Be to, numatyta, kad tokių priemonių įgyvendinimu būtų pasiekta, kad išmetamųjų ŠESD kiekis energetikos ir transporto sektoriuose iki 2050 metų sumažėtų daugiau kaip 95 proc., palyginti su 1990 metų lygiu.

Lietuvai ypač aktualu mažinti transporto sektoriaus ŠESD emisijas, nes kitu atveju rizikuojama neįvykdyti šalies įsipareigojimų ES. Jau šiandien atleidimas nuo kelių naudotojo mokesčio, važiuojant grynuoju elektromobiliu, būtų paskata verslo subjektams dažniau rinktis grynuosius elektromobilius tolimesniems atstumams. 2022 m. balandžio 1 d. VĮ „Regitra“ duomenimis Lietuvoje yra registruota 202 N1 klasės, t.y., galinčių vežti iki 3,5t, grynujų elektromobilių, o iš viso šioje klasėje registruota virš 72 tūkstančių automobilių³. N2 ir N3 klasės, t. y. galinčių vežti sunkesnius krovinius, grynujų elektromobilių registruota nėra. Kadangi, N2 ir N3 klasės gryniesi elektromobiliai nėra naudojami, Įstatymo projektu siūloma mokestine lengvata pirmiausia pasinaudotų nedidelių komercinių/krovininių (N1 klasės) automobilių valdytojai. N1 klasės grynujų elektromobilių metinis kelių naudotojo mokestis siekia 304 eurus⁴, tačiau kelių naudotojo mokestis mokamas tik už naudojimąsi magistraliniais keliais. Atsižvelgiant į tai, tikėtina, kad valstybės biudžeto pajamų praradimai, įvedus kelių naudotojo mokesčio lengvatą, būtų nedideli, o paskatinus komercinių/krovininių (N1 klasės) grynujų elektromobilių plėtrą, Lietuva prisidėtų prie savo tikslo mažinti transporto sektoriaus CO2 emisijas ir išvengtų gresiančių ES baudų už šių tikslų neįgyvendinimą.

¹ <https://am.lrv.lt/lt/veiklos-sritys-1/klimato-kaita/sesd-apskaitos-ir-prognoziu-ataskaitos-nacionaliniai-pranesimai>

² <https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/KLIMATO%20KAITA/Integruotas%20planas/Final%20NECP.pdf>

³ <https://sumin.lrv.lt/lt/kita-veikla/kita-veikla/pletra-ir-inovacijos/elektromobiliu-skaicius-lietuvoje>

⁴ <https://pirkti.keliumokestis.lt/pages/tollRates.xhtml>

Įstatymo projektą paskatino ir specifinis komercinių/krovininių automobilių naudojimo dažnis bei grafikas, besiskiriantis nuo privačių automobilių naudojimo. Jei privataus naudojimo automobiliai daugiausiai naudojami tik ryte ir vakare (į darbą ir iš jo), komerciniais/krovininiais automobiliais įprastai per parą naudojami žymiai ilgiau ir jais nuvažiuojami atstumai yra reikšmingai didesni, taigi sudaroma svarbi ŠESD emisijų transporto sektoriuje dalis. Suteikiant kelių naudotojo mokesčio lengvatą gryniesiems elektromobiliams, verslo subjektai būtų skatinami taršesnes komercines/krovinines transporto priemones keisti į grynuosius elektromobilius, taupant administracinius bei finansinius išteklius ir tokiu būdu prisidedant prie transporto sektoriaus generuojamos taršos bei poveikio klimatui mažinimo.

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

Įstatymo projektą inicijavo Seimo narys Kasparas Adomaitis.

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

Šiuo metu mokesčio lengvata už naudojimąsi magistraliniais keliais važiuojant grynaisiais elektromobiliais neregamentuojama.

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

Įstatymo projektu siūloma Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme išplėsti subjektų, kuriems numatoma kelių naudotojo mokesčio už naudojimąsi magistraliniais keliais lengvata, ratą. Įstatymo projektu siūloma įtvirtinti atleidimą nuo mokesčio, važiuojant grynaisiais elektromobiliais, kurių sąvoka suprantama taip, kaip ji apibrėžiama Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme.

Nuostatos įtvirtinimas galėtų paskatinti fizinius ar juridinius asmenis keisti automobilius mažiau taršiais, naudojančiais alternatyvius degalus, t. y. elektrą. Tokiu būdu būtų prisidedama prie strateginiuose šalies dokumentuose numatytų tikslų siekimo, atliepiant kovą su klimato kaita, transporto sektoriaus taršos mažinimo bei papildomų paskatų verslui rinktis mažiau taršias transporto priemones plėtros.

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

Priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus, numatomas teigiamas poveikis aplinkai: mažinama transporto sektoriaus sukeliama oro tarša bei įtaka klimato kaitai.

Priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

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

Priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus, pasekmių korupcijai ir kriminogeninei situacijai neturėtų būti.

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

Įstatymo projektu nustatyti reikalavimai turės teigiamą administracinį ir finansinį poveikį verslams.

8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams. Priešingai, Įstatymo projektu prisidedama prie tikslų, nustatytų strateginiuose dokumentuose, tokiose kaip NENS, įgyvendinimo. NENS pagrindinis degalų srities tikslas – palaipsniui pereiti prie mažiau taršių degalų ir elektros energijos vartojimo, lanksčiai ir efektyviai išnaudojant esamą naftos ir naftos produktų sektoriaus infrastruktūrą ir vietinį atsinaujinančių energijos išteklių potencialą. Taip pat, viena iš pagrindinių šio tikslo pasiekimo krypčių – skatinti elektrinių transporto priemonių, tarp jų – grynųjų 3020ktromobilių, naudojimą transporto sektoriuje, išsaugant esamą elektrinių transporto priemonių tinklą ir jį plėtojant, sukurti elektromobilių įkrovimo prieigų tinklą, didinti geležinkelių transporto elektrifikavimą.

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

Priėmus Įstatymo projektą, priimti, keisti ar pripažinti netekusiais galios kitų įstatymų nereikės.

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

Įstatymo projektai parengti laikantis nustatytų reikalavimų.

11. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas bei Europos Sąjungos dokumentus:

Įstatymo projektas 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:

Įstatymo projektui įgyvendinti nereikės priimti įgyvendinamųjų teisės aktų.

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

Įstatymo projektui įgyvendinti papildomų lėšų iš valstybės biudžeto nereikės.

14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Nėra.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos

sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis:

Reikšminiai įstatymo projekto žodžiai yra „elektrinė transporto priemonė“, „grynasis elektromobilis“, „elektra“, „elektromobilis“, „kelių naudotojo mokestis“.

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

Nėra.

Teikia
Seimo narys

Kasparas Adomaitis