

**LIETUVOS RESPUBLIKOS ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ ĮSTATYMO NR. XIV-196 2, 3, 12, 23, 35 STRAIPSNIŲ, PRIEDO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 14<sup>1</sup>, 27<sup>1</sup> STRAIPSNIAIS, AŠTUNTUOJU<sup>1</sup> SKIRSNIU ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS RINKLIAVŲ ĮSTATYMO NR. VIII-1725 11 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 33, 419 IR 610 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

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

Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo Nr. XIV-196 2, 3, 12, 23, 35 straipsnių, priedo pakeitimo ir Įstatymo papildymo 14<sup>1</sup>, 27<sup>1</sup> straipsniais, aštuntuoju<sup>1</sup> skirsniu įstatymo, Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymo Nr. VIII-1725 11 straipsnio pakeitimo ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 33, 419 ir 610 straipsnių pakeitimo įstatymo projektai (toliau – Įstatymų projektai) parengti siekiant užtikrinti aiškesnį teisinį reguliavimą, panaikinant interpretavimo galimybes ir nustatyti vienareikšmiškas savivaldybių tarybų, atsakingų už mažos taršos zonų nustatymą savivaldybių teritorijose esančiuose miestuose, teises bei pareigas, įgyvendinant Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatymo (toliau – Alternatyviųjų degalų įstatymas) nuostatas. Taip pat Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimu siekiama užtikrinti 2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (iniciatyva „ReFuelEU aviation“) (toliau – Reglamentas (ES) 2023/2405) nuostatų įgyvendinimą.

Pagal Alternatyviųjų degalų įstatymo 2 straipsnio 21 dalį, mažos taršos zona – savivaldybės tarybos nustatyta miesto teritorija, kurioje ribojamas arba visiškai draudžiamas transporto priemonių eismas, išskyrus netaršių transporto priemonių eismą. Atsižvelgiant į šį apibrėžimą mažos taršos zonos gali būti tiek apmokestinamos (pavyzdžiui, numatant taršesniems automobiliams galimybę įvažiuoti į mažos taršos zoną sumokėjus vietinę rinkliavą ar įsigijus leidimą), tiek neapmokestinamos (tokiu atveju savivaldybės turi užtikrinti techninius ir programinius sprendinius, kad į mažos taršos zoną galėtų įvažiuoti tik netaršios transporto priemonės, o kitoms būtų uždrausta įvažiuoti). Mažos taršos zonų nustatymo, apmokestinimo ir įgyvendinimo rekomendacijos detalizuojamos Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijose, patvirtintose susisiekimo ministro 2023 m. spalio 11 d. įsakymu Nr. 3-432 „Dėl Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijų patvirtinimo“ (toliau – Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijos).

Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 17 dalis numato, kad savivaldybių tarybos nustato ir pagal poreikį periodiškai atnaujina mažos taršos zonas miestuose, turinčiuose kurorto (Birštone, Druskininkuose, Neringoje, Palangoje) arba kurortinės teritorijos (Anykščiuose, Trakuose, Zarasuose) statusą ar daugiau negu 50 tūkst. gyventojų (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje), atsižvelgdamos į Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijas, valstybinio aplinkos oro monitoringo ir (ar) savivaldybės aplinkos oro monitoringo duomenis savivaldybių teritorijose. Taip pat Alternatyviųjų degalų įstatymo 35 straipsnio 7 dalis nustato, kad savivaldybių tarybos mažos taršos zonas turi nustatyti ne vėliau kaip iki 2025 m. sausio 1 d. Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostata dėl mažos taršos zonos nustatymo apima ne tik savivaldybių tarybų priimamus sprendimus dėl šios priemonės planuojamo įgyvendinimo, bet ir praktinį mažos taršos zonos priemonės įgyvendinimą.

Vyriausybės atstovų įstaiga šių metų pradžioje atliko patikrinimą, kuriuo siekta nustatyti, kaip savivaldybėse yra įgyvendinamos Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatos dėl mažos taršos zonų nustatymo. Atsižvelgusi į gautus patikrinimo rezultatus, Vyriausybės atstovų įstaiga oficialiu 2025 m. kovo 12 d. raštu Nr. S-16-(5.27 Mr) „Dėl Alternatyviųjų degalų įstatymo ir su juo susijusių poįstatyminių teisės aktų nuostatų įgyvendinimo bei teisinio reglamentavimo tobulinimo“ kreipėsi į Susisiekimo ministeriją su siūlymais patikslinti esamą teisinį reglamentavimą. Analizuojant savivaldybių pateiktą informaciją, nustatyta, kad Vilniaus miesto savivaldybės taryba yra priėmusi

sprendimą dėl mažos taršos zonos, tačiau šiuo sprendimu nustatyta tik mažos taršos zonos teritorija (nenustatant eismo draudimo arba ribojimų). Panevėžio miesto savivaldybės taryba taip pat yra priėmusi sprendimą dėl mažos taršos zonos nustatymo, tačiau ribojimai įsigalios 2026 m. sausio 1 d., o Klaipėdos miesto bei Anykščių rajono savivaldybės nurodė, kad mažos taršos zonos numatytos atitinkamai Klaipėdos miesto darnaus judumo plane bei Anykščių miesto darnaus judumo plane ir priimti atskiros savivaldybės tarybos sprendimo dėl mažos taršos zonos nustatymo neplanuoja. Kauno miesto savivaldybės taryba nustatė vietinės reikšmės apsaugos zoną „Senamiesčio sumažintos taršos zona“, kuri pagal Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijų 4 punktą gali būti laikoma mažos taršos zona. Pažymėtina, kad kurorto statusą turinčiuose miestuose (Birštone, Druskininkuose, Neringoje, Palangoje) ir kurortinės teritorijos statusą turinčiuose Trakų bei Zarasų miestuose mažos taršos zonos apskritai nenustatytos, kadangi savivaldybės skirtingai vertina Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas. Pavyzdžiui, Neringos savivaldybė nurodė, kad: „<...> atitinka mažos taršos zonoms keliamus reikalavimus per vietinę rinkliavą už leidimą įvažiuoti mechaninėms transporto priemonėms į Valstybės saugomą Neringos savivaldybės administruojamą teritoriją diferencijuodama sezoniškumą ir mechaninių transporto priemonių kategorijas, bei suteikdama lengvatas elektra varomoms mechaninėms transporto priemonėms“.

Be to, Alternatyviųjų degalų įstatyme įtvirtinta pareiga nustatyti mažos taršos zonas konkrečiuose miestuose, tačiau nenurodžius kriterijų, kaip šią prievolę įgyvendinti, praktikoje kyla daug problemų, t. y. savivaldybės, skirtingai interpretuodamos teisės normas, iki šiol neįgyvendino Alternatyviųjų degalų įstatymo 35 straipsnio 7 dalies nuostatos arba įgyvendino tik iš dalies. Vyriausybės atstovų įstaigai taip pat kilo klausimas, ar visuose miestuose, turinčiuose kurorto ar kurortinės teritorijos statusą, apskritai tikslinga nustatyti mažos taršos zonas, kadangi kai kurie iš jų yra labai maži (pvz., Zarasų miesto gyventojų skaičius – 5942, Birštono – 3094). Nedideliuose miestuose transporto srautai nėra intensyvūs, todėl darytina išvada, kad mažos taršos zonų poveikis taršos mažinimui būtų minimalus, o administracinės išlaidos didelės – mažos taršos zonų nustatymas ir priežiūra reikalauja finansinių ir žmoniškųjų išteklių, įskaitant ženklavinimą, stebėjimo sistemas, leidimų išdavimą, kontrolės mechanizmus ir pan.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, bendrų reglamentavimo kriterijų nurodymas ir taikymas savivaldybėms galimai sukeltų papildomų teisinių ir praktinių abejonių. Savivaldybių teritorijose esantys miestai skiriasi pagal plotą, gyventojų skaičių ir tankį, alternatyvių keliavimo būdų dažnumą, transporto srautų intensyvumą, aplinkos oro taršos rodiklius ir kt., todėl nustatyti universalius ir objektyviai taikomus kriterijus yra netikslinga. Reikalavimai, kuriuose būtų neįvertinta miestų vietos specifika, galėtų neproporcingai apriboti savivaldybių savarankiškumą, prieštarauti subsidiarumo principui ir sudaryti teisines kliūtis nustatant mažos taršos zonas. Dėl šios priežasties siūloma palikti savivaldybių taryboms diskrecijos teisę pačioms nustatyti mažos taršos zonų veikimo kriterijus, vadovaujantis bendraisiais teisėkūros principais ir nustatant mažos taršos zonų naudojimosi tvarką (pvz., kaip kad analogiškai šiuo metu yra su transporto priemonių stovėjimo vietų tvarką nustatymu ir priemonių įgyvendinimu miestuose, už kurias tiesiogiai atsakingos yra pačios savivaldybės). Atsižvelgiant į tai, Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijos turėtų išlikti kaip orientacinis dokumentas, kuris užtikrintų vienodą metodologinę prieigą, tačiau jo taikymas turėtų būti lanksčiai pritaikomas pagal konkrečios savivaldybės poreikius. Prireikus Susisiekimo ministerija ir toliau teiks konsultacijas savivaldybėms.

Alternatyviųjų degalų įstatyme šiuo metu taip pat įtvirtinta pareiga nustatyti mažos taršos zonas tik miestuose, turinčiuose kurorto arba kurortinės teritorijos statusą ar daugiau negu 50 tūkst. gyventojų, tačiau lieka neaišku, ar, vadovaudamasi Alternatyviųjų degalų įstatymo 2 straipsnio 14 dalimi, 12 straipsnio 2 dalimi, savivaldybių tarybos turi teisę nustatyti mažos taršos zonas miestuose, kurie neatitinka Alternatyviųjų degalų įstatymo 23 straipsnio 17 dalies reikalavimų (pvz., Tauragės rajono savivaldybė yra išreiškusi norą nustatyti mažos taršos zoną, tačiau pagal esamą teisinį reglamentavimą to padaryti negali). Pabrėžtina, kad Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas savo jurisprudencijoje ne kartą yra akcentavęs, kad viešojoje teisėje taikomi įstatymo viršenybės ir teisinio apibrėžtumo principai lemia tai, kad visi viešojo administravimo subjektai turi tik tokius įgaliojimus, kurie jiems suteikti konkrečiomis teisės aktų normomis ir

svarbu, kad institucijos, vykdydamos įstatymais joms priskirtą veiklą, veiktų tik taip, kaip numato teisės aktai. Pagal viešojoje teisėje įtvirtintą principą, viešojo administravimo subjektams viskas, kas tiesiogiai neleistų įstatymo, yra uždrausta. Numatomu Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimu savivaldybių teisė nusistatyti mažos taršos zonas tampa vienoda, aiški ir nedviprasmiška.

Taip pat, siekiant užtikrinti aiškesnį teisinį reguliavimą, reikia papildyti ir Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymą (toliau – Rinkliavų įstatymas) 11 straipsnio 1 dalį 13 punktu, suteikiantį savivaldybių taryboms teisę savivaldybės teritorijoje nustatyti vietines rinkliavas už mažos taršos zonas. Pavyzdžiui, šiuo metu vienintelė fiziškai veikianti mažos taršos zona, esanti Kauno mieste, Kauno miesto savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės 14 d. sprendimu Nr. T-306 (Kauno mieste mažos taršos zona vadinama sumažintos taršos zona) buvo prilyginta vietinės reikšmės apsaugos zonai. Atkreiptinas dėmesys, kad jokiame Lietuvos Respublikos įstatyme nėra apibrėžtos sąvokos „vietinės reikšmės apsauginės zona“. Pažymėtina, kad vietinės reikšmės apsaugos zona buvo minima Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatyme (2001-01-01 redakcija). Vėliau šios sąvokos minėtame įstatyme neliko. Todėl nėra aišku, kas patenka į rinkliavos objekto, minimo Rinkliavų įstatymo 11 straipsnio 1 dalies 5 punkte, sąvoką. Taip pat kyla klausimas, ar pasikeitus Lietuvos Respublikos saugomų teritorijų įstatymui (galimai išnykus rinkliavos objektui), minėta Rinkliavų įstatymo nuostata gali būti taikoma. Tiek esminės mokesčių objekto, tiek rinkliavos objekto sąlygos turi būti nustatytos įstatymo galią turinčiame teisės akte. Įstatymo viršenybės principas reiškia, kad poįstatyminiai aktai (įsakymai, nutarimai) gali tik detalizuoti įstatyme numatytus reikalavimus, bet negali jų keisti ar nustatyti naujų esminių taisyklių. Todėl įstatymo galią turinčiame teisės akte nesant aiškiai apibrėžto rinkliavos objekto (šiuo atveju „vietinės reikšmės apsauginės zonos“), siūlytina vengti poįstatyminiuose teisės aktuose teikti siūlymus taikyti priemones, dėl kurių turinio ir taikymo nėra teisinio aiškumo. Atsižvelgiant į tai, reikia koreguoti Rinkliavų įstatymą ir numatyti teisę savivaldybės tarybai savivaldybės teritorijoje nustatyti vietines rinkliavas už mažos taršos zonas.

Taip pat reikia atitinkamai papildyti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – Administracinių nusižengimų kodeksas) 419 straipsnį ir nustatyti, kokio dydžio nuobauda (šiuo metu nuobaudos Administracinių nusižengimų kodekse apskritai nenumatytos) turi būti taikoma transporto priemonių vairuotojams, nesilaikantiems savivaldybių tarybų nustatytų reikalavimų dėl mažos taršos zonų.

Pagrindinis Reglamento (ES) 2023/2405 tikslas – padidinti tvarių aviacinių degalų (toliau – TAD), kurių išmetamas anglies dioksido kiekis yra mažesnis nei iškastinio aviacinio kuro, paklausą ir jų pasiūlą, taip pat užtikrinti vienodas sąlygas visoje Europos Sąjungos (toliau – ES) oro transporto rinkoje. Reglamentu (ES) 2023/2405 siekiama, kad oro transporto sektorius prisidėtų siekiant ES klimato srities 2030 m. ir 2050 m. tikslų, nes TAD yra viena iš pagrindinių trumpalaikių ir vidutinės trukmės laikotarpio aviacijos dekarbonizavimo priemonių. Atsižvelgiant į Alternatyviųjų degalų įstatymo paskirtį ir tikslą, Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatas tikslinga įgyvendinti minėtame įstatyme. Įgyvendinant Reglamento (ES) 2023/2405 11 straipsnio 1 dalies nuostatas, Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) paskiriama atsakingąja kompetentinga institucija, kuri užtikrintų šio reglamento prievolių vykdymą, kontrolę ir baudų skyrimą, atsižvelgiant į LTSA kompetencijas aviacijos srityje. Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnis numato prievolę valstybėms narėms nustatyti sankcijų, taikomų už šio reglamento pažeidimus, taisykles ir sukurti būtiną teisinę ir administracinę sistemą, užtikrinančią pareigų vykdymą ir baudų surinkimą. Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatos yra taikomos juridiniams asmenims (degalų tiekėjams, orlaivių naudotojams, oro uostams) ir dėl šios priežasties baudos negali būti skiriamos Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso nustatyta tvarka, todėl baudų skyrimo tvarką ir dydžius siūloma nustatyti Alternatyviųjų degalų įstatyme. Reglamente (ES) 2023/2405 yra numatyta minimali skiriamų už nusižengimus baudų riba, tačiau valstybės narės gali nustatyti aukštesnes ribas nusimatydamas taikomų baudų dydį. Alternatyviųjų degalų įstatyme siūloma nustatyti baudų dydžių intervalus nuo minimalios Reglamente (ES) 2023/2405 nustatytos ribos iki dvigubai didesnės atsižvelgiant į sunkinančias arba lengvinančias aplinkybes. Baudų dydžių viršutinės ribos nustatytos atsižvelgiant į sankcijų veiksmingumą,

proporcingumą ir atgrasymą. Alternatyviųjų degalų įstatyme taip pat siūloma numatyti pagrindinius baudų skyrimo principus: atleidimo nuo numatytos atsakomybės už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus pagrindą, atsakomybę lengvinančias ir sunkinančias aplinkybes, baudų skyrimo terminą, pažeidimų nagrinėjimo tvarką, sprendimų apskundimo ir sprendimų vykdymo terminus. Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimų nagrinėjimo vidaus taisyklės siūloma numatyti LTSA direktoriaus įsakymu.

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

Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Ateities susisiekimo politikos grupė (grupės vadovas Darius Stravinskas, tel. +370 694 41 323, el. p. [darius.stravinskas@sumin.lt](mailto:darius.stravinskas@sumin.lt); vyriausioji patarėja Gintarė Janušaitienė, tel. +370 638 54 512, el. p. [gintare.janusaitiene@sumin.lt](mailto:gintare.janusaitiene@sumin.lt); patarėjas Kęstutis Vanagas, tel. +370 690 68 540, el. p. [kestutis.vanagas@sumin.lt](mailto:kestutis.vanagas@sumin.lt); patarėjas Andrius Ružinskas, tel. +370 690 16884, el. p. [andrius.ruzinskas@sumin.lt](mailto:andrius.ruzinskas@sumin.lt)).

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

Pagal Alternatyviųjų degalų įstatymą, iki 2025 m. sausio 1 d. pareigą nustatyti mažos taršos zonas turėjo trylika Lietuvos miestų (Vilnius, Kaunas, Klaipėda, Šiauliai, Panevėžys, Alytus, Druskininkai, Trakai, Palanga, Neringa, Zarasai, Anykščiai ir Birštonas), tačiau šiuo metu tokia zona fiziškai nustatyta tik Kauno mieste. Kauno miesto savivaldybės tarybos 2024 m. gegužės 14 d. sprendimu Nr. T-306 buvo nustatyta mažos taršos zonos tvarka ir kad ši zona iš prilyginama vietinės reikšmės apsaugos zonai. Kaip jau buvo minėta, nei Alternatyviųjų degalų įstatyme, nei Rinkliavų įstatyme nėra apibrėžtos sąvokos „vietinės reikšmės apsauginė zona“, o įstatymo galią turinčiame teisės akte nesant aiškiai apibrėžto rinkliavos objekto (šiuo atveju vietinės reikšmės apsauginės zonos), siūlytina vengti vartoti tokią sąvoką. Kitos dvylika savivaldybių šią įstatymo nuostatą įgyvendina tik formaliai, iš dalies arba visai neįgyvendina, o likusios nepaminėtos Lietuvos savivaldybės neturi teisės nustatyti mažos taršos zonų savivaldybių teritorijose esančiuose miestuose.

Rinkliavų įstatymo 11 straipsnis numato savivaldybėms teisę nustatyti rinkliavas už leidimo įvažiuoti mechaninėmis transporto priemonėmis į valstybės saugomas teritorijas, savivaldybių įsteigtus saugomus draustinius, jų paskelbtų kraštovaizdžio objektų teritorijas ir nustatytas vietinės reikšmės apsaugines zonas išdavimą, tačiau šiame įstatyme šalia teritorijų, už įvažiavimą į kurias galima rinkti rinkliavas, nėra minimos mažos taršos zonos.

Administracinių nusižengimų kodekso 419 straipsnis numato administracinę atsakomybę už vietinės rinkliavos už leidimą įvažiuoti transporto priemonėmis į valstybės saugomas teritorijas, savivaldybių įsteigtus saugomus draustinius, kraštovaizdžio objektų teritorijas ir vietinės reikšmės apsaugines zonas nuostatų pažeidimus, tačiau jame nėra minimi vietinių rinkliavų už įvažiavimą į savivaldybių tarybų nustatytas mažos taršos zonas ar kitų mažos taršos zonų tvarkos pažeidimai.

Alternatyviųjų degalų įstatymas šiuo metu numato alternatyviųjų degalų – biodegalų, pažangiųjų biodegalų, elektros energijos, dujinių degalų (suslėgtų gamtinių dujų, suskystintų gamtinių dujų, biodujų, vandenilio) naudojimą transporto sektoriuje, tačiau nenumato TAD naudojimo. Be to, minėtame įstatyme nėra numatyta sankcijų dėl TAD naudojimo ir tiekimo, todėl tikslinga įstatymą papildyti nauju skirsniu, kuris numatytų atsakomybę už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus ir taikymo tvarką.

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

Lietuvoje reikalingas aiškus teisinis reguliavimas ir vienareikšmiškai suprantamos savivaldybių tarybų teisės bei pareigos savivaldybių teritorijose esančiuose miestuose įgyvendinti Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas dėl mažos taršos zonų nustatymo, todėl tikslinga pakeisti Alternatyviųjų degalų įstatymo 12 straipsnį ir patikslinti, kad visos Lietuvos savivaldybės turėtų teisę, o ne pareigą nustatyti savivaldybės teritorijoje esančiuose miestuose mažos taršos zonas ir

naudojimosi jomis tvarką. Siekiant nedubliuoti nuostatų tame pačiame įstatyme taip pat siūloma pripažinti netekusia galios 23 straipsnio 17 dalį, o šios dalies nuostatą perkelti į keičiamą 12 straipsnį. Taip bus patikslinta, kad būtent savivaldybių tarybos turės teisę nustatyti ir pagal poreikį periodiškai atnaujinti savivaldybių teritorijose esančiuose miestuose mažos taršos zonas ir naudojimosi jomis tvarką, atsižvelgdamos į Mažos taršos zonų nustatymo rekomendacijas, valstybinio aplinkos oro monitoringo ir (ar) savivaldybės aplinkos oro monitoringo duomenis savivaldybių teritorijose. Taip pat siūloma pripažinti netekusia galios 35 straipsnio 7 dalį, kurioje yra nustatytas pareigos nustatyti mažos taršos zonas trylikoje Lietuvos miestų (Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Alytuje, Druskininkuose, Trakuose, Palangoje, Neringoje, Birštone, Anykščiuose ir Zarasuose) terminas.

Be to, tikslinga papildyti Rinkliavų įstatymo 11 straipsnio 1 dalį 13 punktu, suteikiančiu savivaldybės tarybai teisę savivaldybės teritorijoje nustatyti vietines rinkliavas už taršių automobilių įvažiavimą į mažos taršos zonas (jeigu savivaldybės taryba pasirinktų tokį apmokestinimo modelį), taip pat atitinkamai papildyti Administracinių nusižengimų kodekso 419 straipsnį – nustatyti atsakomybę transporto priemonių vairuotojams, nesilaikantiems savivaldybių tarybų nustatytų mažos taršos zonų tvarkos. Mažos taršos zonų tvarkos pažeidimai apimtų tiek rinkliavos už įvažiavimą į mažos taršos zoną nesumokėjimą (jei ji buvo nustatyta), tiek kitus tvarkos pažeidimus, pavyzdžiui, visiško draudimo taršioms transporto priemonėms įvažiuoti į mažos taršos zoną pažeidimas.

Administracinių nusižengimų kodekso 22 straipsnio 2 dalies 1 punktas nustato, kad administracinė nuobauda turėtų atgrasyti asmenis nuo administracinių nusižengimų, todėl atsižvelgiant į jį tikslinga pakeisti ir Administracinių nusižengimų kodekso 419 straipsnį, kuriuo už mažos taršos zonų tvarkos pažeidimus siūloma taikyti didesnes baudas, nei iki šiol buvo numatyta 419 straipsnyje. Reikia orientuotis į tokius baudos dydžius, kad transporto priemonių vairuotojams neapsimokėtų mokėti baudų, o skatintų sumokėti mokestį už įvažiavimą į savivaldybės tarybos nustatytą mažos taršos zoną (arba apskritai to nedarytų, jeigu savivaldybės administracija nenumatė galimybės patekti į zoną sumokėjus numatytą mokestį). Pakankamai atgrasomas baudas reikia nustatyti ne vien tik siekiant nubausti asmenį, bet ir siekiant atgrasyti kitus asmenis (įskaitant juridinius) imtis veiksmų, prieštaraujančių teisės aktams, arba tęsti tokius veiksmus. Administracinė nuobauda turi atgrasyti asmenis nuo administracinių nusižengimų ir užtikrinti, kad asmuo vėl nedarytų administracinių nusižengimų. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, siūloma už mažos taršos zonų tvarkos pažeidimą nustatyti baudą nuo 40 iki 80 eurų, o už pakartotinį administracinį nusižengimą – nuo 80 iki 200 eurų. Priešingu atveju nebus pasiekta Administracinių nusižengimų kodekso 22 straipsnyje nustatyta administracinės nuobaudos paskirtis.

Priėmus Įstatymų projektus, bus užtikrintas aiškesnis mažos taršos zonų teisinis reguliavimas bei nustatyta administracinė atsakomybė nesilaikantiems savivaldybių tarybų nustatytų mažos taršos zonų nuostatų.

Įgyvendinant Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatas siūlomi šie Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimai:

1. 2 straipsnio pakeitimas. Šiuo pakeitimu siūloma papildyti straipsnio 26 dalį ir nurodyti, kad kitos šiame įstatyme vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip apibrėžiamos Reglamente (ES) 2023/2405 ir Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme. Naujų sąvokų nenustatoma.

2. Įstatymo papildymas 14<sup>1</sup> straipsniu. Atsižvelgiant į tai, kad susisiekimo ministro 2024 m. gruodžio 11 d. įsakymu Nr. 3-441 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymo Nr. 3-574 „Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“, LTSA jau yra paskirta kompetentingąja institucija įgyvendinant Reglamento (ES) 2023/2405 11 straipsnio 1 dalį, šios reglamento nuostatos įgyvendinimas taip pat nustatomas aukštesniame teisės akte – Alternatyviųjų degalų įstatyme.

3. Įstatymo papildymas 27<sup>1</sup> straipsniu. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti TAD naudojimą įpareigojant aviacinių degalų tiekėjus užtikrinti, kad tiekiamuose aviaciniuose degaluose būtų įmaišyta minimali tvarių aviacinių degalų dalis, laikantis Reglamento (ES) 2023/2405 4 straipsnio 1 dalyje ir I priede nustatytų terminų ir reikalavimų. Oro uostą valdanti įmonė įpareigojama imtis

būtinų priemonių užtikrinti palankias sąlygas orlaivių naudotojams gauti aviacinių degalų su įmaišyta TAD dalimi ir šalinti kliūtis, kad nebūtų trukdoma naudoti TAD. Taip pat oro uostą valdanti įmonė įpareigojama teikti LTSA informaciją apie Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatų laikymąsi, kad orlaivių naudotojams būtų sklandžiai pristatomi TAD ir jais būtų sklandžiai papildomi orlaivių bakai. Orlaivių naudotojai įpareigojami teikti LTSA ir ES aviacijos saugos agentūrai ataskaitas apie TAD naudojimą ir kitą susijusią informaciją, o aviacinių degalų tiekėjai įpareigojami teikti atitinkamą informaciją ES duomenų bazėje.

4. Alternatyviųjų degalų įstatymą siūloma papildyti nauju aštuntuoju<sup>1</sup> skirsniu, kuris numatytų atsakomybę už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus ir atsakomybės taikymo tvarką. Minėtą skirsnį sudarytų šie nauji įstatymo straipsniai:

4.1. 34 straipsnis. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti baudas už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus orlaivių naudotojams, oro uostą valdančiai įmonei ir aviacinių degalų tiekėjams. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 2 dalį, orlaivių naudotojams, nesilaikantiems Reglamento (ES) 2023/2405 5 straipsnyje nustatytų pareigų, siūloma skirti baudą nuo dviejų iki keturių kartų didesnę už sumą, gautą padauginus vidutinę metinę TAD kainą už toną iš bendro metinio į baką neįpildyto TAD kiekio. Jei dėl orlaivių naudotojų neteikiamų, pavėluotai teikiamų, netikslių ataskaitų ar kitos informacijos neįmanoma tiksliai nustatyti Reglamento (ES) 2023/2405 5 straipsnyje nustatytų pareigų įvykdymo apimties, skiriama bauda, kurios dydis nustatomas vidutinę metinę TAD kainą už toną padauginus iš nuo 1/20 iki 1/10 bendro metinio įpildytų visų rūšių degalų kiekio, atsižvelgiant į pažeidimo aplinkybes. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 3 dalį, oro uostą valdančiai įmonei už nesiėmimą būtinų priemonių, siekiant pašalinti sunkumus orlaivių naudotojams gauti pakankamai aviacinių degalų, į kuriuos įmaišytų TAD kiekis atitiktų Reglamento (ES) 2023/2405 6 straipsnio 3 dalyje nustatytą minimalią dalį, siūloma skirti baudą nuo dviejų iki keturių kartų didesnę už sumą, gautą padauginus tvarių aviacinių degalų ir tradicinių aviacinių degalų kainų už toną skirtumą iš aviacinių degalų kiekio kurio orlaivių naudotojai negalėjo gauti dėl oro uostą valdančios įmonės padaryto pažeidimo. Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 3 dalis nenumato minimalios baudos vertės, todėl remiamasi Europos Komisijos Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnyje numatytų baudų nustatymo rekomendacijų<sup>1</sup> 4.2 papunkčiu. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 4 dalį, aviacinių degalų tiekėjams už Reglamento (ES) 2023/2405 4 straipsnyje nustatytų pareigų, susijusių su minimalia TAD dalimi, nesilaikymą siūloma skirti baudą nuo dviejų iki keturių kartų didesnę už sumą, gautą padauginus vidutinės metinės tradicinių aviacinių degalų ir TAD kainos už toną skirtumą iš aviacinių degalų, neatitinkančių Reglamento (ES) 2023/2405 4 straipsnyje ir I priede nurodytos minimalios dalies, kiekio. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 6 dalį, už pateiktą klaidinančią ar netikslią informaciją apie TAD, kuriuos aviacinių degalų tiekėjai patiekė orlaivių naudotojams, charakteristikas ar kilmę siūloma skirti baudą nuo dviejų iki šešių kartų didesnę už sumą, gautą padauginus vidutinės metinės tradicinių aviacinių degalų ir TAD kainos už toną skirtumą iš aviacinių degalų, apie kuriuos buvo pateikta klaidinanti ar netiksli informacija, kiekio. Jei dėl aviacinių degalų tiekėjo neteikiamų, pavėluotai teikiamų, netikslių ataskaitų ar kitos informacijos neįmanoma tiksliai nustatyti Reglamento (ES) 2023/2405 4 straipsnyje nustatytų pareigų, susijusių su minimalia TAD dalimi, įvykdymo apimties, siūloma skirti baudą padauginus vidutinę metinę TAD kainą už toną iš nuo 1/20 iki 1/10 bendro metinio aviacinių degalų tiekėjo įpildytų visų rūšių degalų kiekio atsižvelgiant į pažeidimo aplinkybes. Šiame straipsnyje taip pat siūloma numatyti, kad įgyvendinant Reglamento (ES) 2023/2405 10 straipsnį aviacinių degalų tiekėjų pateikta informacija būtų tikrinama ir įvedama į ES duomenų bazę LTSA nustatyta tvarka.

4.2. 35 straipsnis. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti atleidimo nuo numatytos atsakomybės už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus pagrindą, atsakomybę lengvinančias ir sunkinančias aplinkybes. Straipsnyje siūloma nustatyti, kad 34 straipsnyje numatytos baudos nebūtų skiriamos, jeigu pažeidėjas įrodo, kad Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatų nevykdymą lėmė išskirtinės ir nenumatytos aplinkybės, kurių pažeidėjas negalėjo kontroliuoti ir kurių poveikio nebūtų buvę

<sup>1</sup> Working paper on Article 12 RFEUA (Enforcement), 14/02/2025

galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Skiriant baudą siūloma atsižvelgti į šias atsakomybę lengvinančias aplinkybes: pažeidėjas savo noru užkirto kelią žalingoms pažeidimo pasekmėms, atlygino padarytus nuostolius ir (ar) pašalino padarytą žalą; pažeidėjas pats per įmanomai trumpiausią laiką, bet ne vėliau kaip iki ataskaitinių metų deklaracijos pateikimo dienos, pranešė atsakingoms institucijoms apie nepasiektą reikalaujamą TAD kiekį per ataskaitinį laikotarpį; pažeidėjas padėjo atskleisti pažeidimo aplinkybes. Taip pat siūloma šias atsakomybę sunkinančias aplinkybes: Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimas padarytas pakartotinai nepraėjus dvejiems metams nuo LTSA sprendimo, kuriuo pažeidėjui paskirta bauda už šio įstatymo 34 straipsnyje nurodytus pažeidimus, įsiteisėjimo dienos; pažeidėjas trukdo atlikti tyrimą ir nustatyti aplinkybes ar slepia padarytą pažeidimą; pažeidėjas tęsė pažeidimą, nepaisydamas LTSA nurodymo nutraukti neteisėtą veiklą. Siūloma numatyti, kad esant atsakomybę lengvinančių ir sunkinančių aplinkybių baudos dydis nustatomas atsižvelgiant į jų skaičių ir reikšmingumą.

4.3. 36 straipsnis. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti baudų už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus skyrimo terminą, kuris būtų ne vėlesnis kaip 3 metai nuo pažeidimo padarymo, o tęstinio pažeidimo atveju – 3 metai nuo jo paaikškinimo datos.

4.4. 37 straipsnis. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimų nagrinėjimo tvarką. Siūloma, kad pažeidimus LTSA nagrinėtų rašytine tvarka, išskyrus tam tikrus atvejus. LTSA ne vėliau kaip prieš 14 dienų iki pažeidimo nagrinėjimo datos registruotąją pašto siunta praneštų dėl pažeidimo atsakomybėn traukiamam asmeniui apie galimą pažeidimą, pažeidimo nagrinėjimo datą, laiką, vietą, formą, pareigą iki nagrinėjimo pateikti turimus su nagrinėjamu pažeidimu susijusius įrodymus, galimybę susipažinti su LTSA pateikta tyrimo medžiaga, išskyrus tą medžiagą, kuri sudaro valstybės, tarnybos, komercinę ar profesinę paslaptį, raštu pateikti reikiamus paaikškinimus. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 7 dalį, siūloma numatyti, kad LTSA, skirdama baudą už įstatymo 34 straipsnyje orlaivių naudotojams ir aviacinių degalų tiekėjams numatytus pažeidimus, remtųsi Europos Komisijos tvarių aviacinių degalų ir sintetinių aviacinių degalų kainų ES aviacinių degalų rinkoje nustatymo metodika. LTSA sprendimai ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo priėmimo dienos registruotąją pašto siunta būtų išsiunčiami juridiniams asmenims, dėl kurių jie priimti. Taip pat siūloma numatyti, kad šiame straipsnyje nenumatytos pažeidimų nagrinėjimo procedūros būtų aprašomos LTSA nustatytoje pažeidimų nagrinėjimo tvarkoje.

4.5. 38 straipsnis. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti LTSA sprendimų apskundimo tvarką – nurodyti, kad LTSA sprendimai dėl baudų skyrimo gali būti skundžiami Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka.

4.6. 39 straipsnis. Šiuo straipsniu siūloma nustatyti LTSA sprendimų dėl paskirtų baudų mokėjimo vykdymo nuostatas. Siūloma, kad LTSA sprendimu paskirtos baudos į valstybės biudžetą būtų sumokamos ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo tos dienos, kurią pažeidėjui išsiųstas LTSA sprendimas dėl baudos paskyrimo, o apskundus sprendimą – ne vėliau kaip per 30 kalendorinių dienų nuo teismo sprendimo visiškai ar iš dalies atmeti skundą įsiteisėjimo dienos. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2023/2405 12 straipsnio 10 dalies nuostatas, siūloma nustatyti, kad lėšos, gautos už Reglamento (ES) 2023/2405 pažeidimus, Vyriausybei pritarus būtų skiriamos moksliniams tyrimams ir inovacijų projektams TAD gamybos ir panaudojimo srityje arba mechanizmų, leidžiančių sumažinti TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus, kūrimo ir kompetencijų ugdymo srityje remti.

**5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant Įstatymų projektus toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Priimti įstatymai neigiamų pasekmių neturės.

**6. Galima priimtų įstatymų įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Priimti įstatymai įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

### **7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Priimtos įstatymų pakeitimai neturės neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai. Šios pataisos suteiks daugiau aiškumo savivaldybių administracijoms ir visiems transporto priemonių vairuotojams, įskaitant gyventojus, miesto svečius ir verslo subjektus, veikiančius mažos taršos zonose.

### **8. Ar Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymų projektai strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

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

Tam, kad Įstatymų projektai būtų inkorporuoti į teisinę sistemą, kitų įstatymų priimti, galiojančių įstatymų pakeisti ar panaikinti nereikės.

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

Įstatymų projektai atitinka Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimus. Įstatymų projektuose nepateikiama naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų, todėl jie nevertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

### **11. Ar Įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir ES dokumentus**

Įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus.

### **12. Jeigu įstatymams įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti**

Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitimo įstatymo projektui įgyvendinti reikės priimti šiuos teisės aktus:

1) LTSA turės priimti įsakymą dėl Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatų pažeidimų nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo;

2) LTSA turės priimti įsakymą dėl aviacinių degalų tiekėjų informacijos pagal Reglamento (ES) 2023/2405 10 straipsnio nuostatas tikrinimo ir įtraukimo į Europos Sąjungos duomenų bazę tvarkos aprašo patvirtinimo.

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

Alternatyviųjų degalų įstatymo pakeitime numatomų Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatų įgyvendinimui, LTSA vertinimu, reikės įsteigti 2 naujus patarėjo ir vyriausiojo specialisto etatus, kurių metiniam darbo užmokesčiui, įvertinus pareiginės algos dydį, reikės skirti apie 68 tūkst. Eurų. Be to, LTSA darbuotojai, atsakingi už Reglamento (ES) 2023/2405 nuostatų įgyvendinimą, privalės dalyvauti ES aviacijos saugos agentūros, Europos Komisijos organizuojamuose susitikimuose, todėl kasmet reikės apie 10 tūkst. eurų kelionių išlaidoms padengti.

### **14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Įstatymų projektų rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

**15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia Įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant reikšminius žodžius pagal Europos žodyną „Eurovoc“**  
Nėra.

**16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**  
Nėra.