

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 22 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

2026 m. d.
Vilnius

1. Projekto rengimo priežastys, tikslai ir uždaviniai

Rinkoje yra vis daugiau elektra ar kitais alternatyviaisiais degalais varomų krovininių furgonų, kurių didžiausioji leidžiamoji masė dėl sunkios baterijos ar kitos varomosios sistemos viršija 3 500 kg, nors jų matmenys ir krovumas nesiskiria nuo įprastų dyzelinių furgonų. Pagal Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 23 straipsnio 1 dalies 8 ir 10 punktus tokiems furgonams vairuoti reikia C1 arba C kategorijos vairuotojo pažymėjimo. Todėl įmonė, kuri vietoj dyzelinio furgono įsigys lygiavertį elektrinį, turi papildomai mokėti vairuotojus arba samdyti C1 ar C kategorijos vairuotojus.

Europos Sąjungos teisė šią kliūtį leidžia pašalinti jau dabar. 2018 m. balandžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/645 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (toliau – Direktyva 2006/126/EB) 6 straipsnio 4 dalis papildyta c punktu. Pagal ją valstybė narė savo teritorijoje gali leisti asmenims, turintiems bent prieš dvejus metus išduotą B kategorijos vairuotojo pažymėjimą, be priekabos vairuoti krovininių vežimui skirtas alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės, kurių didžiausioji leidžiamoji masė yra iki 4 250 kg. Lietuva šia galimybe iki šiol nepasinaudojo.

2025 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2025/2205 dėl vairuotojo pažymėjimų (toliau – Direktyva (ES) 2025/2205) 9 straipsnio 2 dalies j punkte nustatyta platesnė B kategorijos vairuotojo pažymėjimo galiojimo alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms taisyklė. Pagal jos 29 straipsnio 2 dalį valstybės narės šio punkto nuostatas turi taikyti nuo 2027 m. lapkričio 26 d. Susisiekimo ministerija 2026 m. balandžio mėn. rašte asociacijai „Investors’ Forum“ nurodė, kad šios nuostatos bus perkeltos į Įstatymą ir taikomos nuo 2027 m. lapkričio 26 d. Tačiau pagal Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies c punktą, pasikonsultavus su Europos Komisija, siauresnę nacionalinę išimtį galima taikyti jau dabar. Ji taikoma tik kroviniams vežti be priekabos, kai masės viršijimą lemia varomosios sistemos masė ir krovumas nepadidėja. Naujojoje direktyvoje pastarųjų sąlygų nenustatyta, todėl šis projektas nepakeičia pareigos nuo 2027 m. lapkričio 26 d. taikyti platesnį reguliavimą.

Degalų kainų padidėjimas sustiprina poreikį pašalinti šią reguliacinę kliūtį. Lietuvos energetikos agentūros duomenimis, 2026 m. rugsėjo 30 d. vidutinė dyzelino kaina Lietuvos degalinėse siekė 2,279 Eur/l. Agentūros 2026 m. rugsėjo 24 d. pranešimo duomenimis, rugsėjo 21 d. dyzelinas Lietuvoje (2,258 Eur/l) buvo brangesnis nei vidutiniškai ES (2,226 Eur/l), Latvijoje (2,17 Eur/l), Estijoje (2,11 Eur/l) ir Lenkijoje (2,04 Eur/l)¹.

Šiuo projektu siūlomas pakeitimas galėtų būti viena iš priemonių išaugusių degalų kainų problemai spręsti. Sumažinus papildomos vairuotojų kvalifikacijos poreikį, įmonėms būtų lengviau pereiti prie elektrinių furgonų ir mažinti priklausomybę nuo naftos produktų kainų. Priemonė papildytų trumpalaikes degalų kainų poveikį mažinančias priemones ir sudarytų sąlygas ilgalaikiam

¹ Šaltiniai: <https://www.ena.lt/Naujiena/kdk-20260930/> ir <https://www.ena.lt/Naujiena/n-vdk-es-20260924/>.

pokyčiui, nenumatant subsidijų ar mokesčių lengvatų. Todėl siūloma išimtį įgyvendinti nuo 2027 m. sausio 1 d., nelaukiant 2027 m. lapkričio 26 d.

Projekto tikslas – kuo anksčiau, nelaukiant 2027 m. lapkričio 26 d., pašalinti reguliacinę kliūtį, didinančią alternatyviaisiais degalais varomų krovinių furgonų naudojimo sąnaudas. Uždavinys – pasinaudoti Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies c punkte numatyta galimybe ir Įstatyme nustatyti, kad B kategorijos vairuotojo pažymėjimas Lietuvos Respublikos teritorijoje suteikia teisę vairuoti nustatytas sąlygas atitinkančias transporto priemones iki 4 250 kg.

2. Projekto iniciatoriai ir rengėjai

Projektą parengė asociacija „Investors’ Forum“. Jis teikiamas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, siūlant jį pateikti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, o Vyriausybei – Lietuvos Respublikos Seimui.

3. Kaip šiuo metu teisiškai reglamentuojami projekte aptarti klausimai

Pagal Įstatymo 23 straipsnio 1 dalies 6 punktą B kategorijai priskiriami automobiliai, kurių didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3 500 kg. Automobiliai, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, bet ne didesnė kaip 7 500 kg, pagal 23 straipsnio 1 dalies 8 punktą priskiriami C1 kategorijai. Įstatyme nėra išimties alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms.

Įstatymo 22 straipsnio 12 dalyje jau yra nacionalinė, tik Lietuvos Respublikos teritorijoje taikoma išimtis, leidžianti ne jaunesniems kaip 24 metų asmenims, turintiems ne mažesnę kaip 2 metų B kategorijos vairavimo stažą ir baigusiems nustatytą praktinio vairavimo mokymą, vairuoti A1 kategorijos transporto priemones. Šiuo atveju vairuotojo pažymėjime nurodomas nacionalinis kodas. Projektu siūloma kita nacionalinė išimtis, kurios sąlygos grindžiamos Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies c punktu.

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

Įstatymo 22 straipsnį siūloma papildyti 13 dalimi. Joje nustatoma, kad asmenys, turintys ne mažesnę kaip 2 metų B kategorijos vairavimo stažą, Lietuvos Respublikos teritorijoje gali vairuoti alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, bet ne didesnė kaip 4 250 kg. Tam turi būti įvykdytos visos Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies c punkte nustatytos sąlygos:

- 1) transporto priemonė skirta kroviniams vežti ir naudojama be priekabos;
- 2) ji varoma alternatyviaisiais degalais, kaip nurodyta Tarybos direktyvos 96/53/EB 2 straipsnyje;
- 3) 3 500 kg masė viršijama tik dėl didesnės varomosios sistemos masės, palyginti su tokių pačių matmenų vidaus degimo varikliu varoma transporto priemone;
- 4) krovumas nėra didesnis nei tokių pačių matmenų transporto priemonės su įprastu kibirkštinio uždegimo arba slėginio uždegimo vidaus degimo varikliu.

Projektu nustatoma, kad vairuotojo pažymėjime papildomi įrašai dėl šios teisės nedaromi. Susisiekimo ministras nustatys transporto priemonės masės viršijimo priežasties ir krovumo sąlygų atitikties patvirtinimo tvarką. Siūloma šią tvarką grįsti esamais gamintojo ir transporto priemonės tipo patvirtinimo duomenimis.

Siūloma, kad įstatymas įsigaliotų 2027 m. sausio 1 d., t. y. beveik vienuolika mėnesių anksčiau už Direktyvos (ES) 2025/2205 29 straipsnio 2 dalyje nustatytą jos 9 straipsnio 2 dalies j ir k punktų taikymo pradžią. Projekto 2 straipsnio 2 ir 3 dalys įsigalios anksčiau, pagal bendrąją įstatymų

įsigaliojimo taisyklę. Vyriausybė ar jos įgaliota institucija iki 2026 m. gruodžio 31 d. turi pasikonsultuoti su Europos Komisija, o susisiekimo ministras – priimti įgyvendinamąjį teisės aktą. Konsultaciją galima pradėti lygiagrečiai su projekto derinimu. Atsižvelgiant į išaugusias degalų kainas ir poreikį kuo greičiau sumažinti kliūtis įmonėms pereiti prie elektrinių furgonų, projektą siūloma svarstyti skubos tvarka ir priimti 2026 m. rudens sesijoje.

Laukiami rezultatai:

1) mažesnės alternatyviaisiais degalais varomų furgonų eksploatavimo sąnaudos: nereikės C1 ar C kategorijos vairuotojų, o vieno vairuotojo papildoma kvalifikacija, asociacijos „Investors’ Forum“ narių duomenimis, kainuoja apie 3 500 Eur;

2) spartesnis krovininių furgonų parko atnaujinimas ir mažesnė logistikos sektoriaus priklausomybė nuo dyzelino kainų;

3) palankesnės sąlygos mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų bei išmetamųjų teršalų kieki ir triukšmą miestuose, ypač dyzelinius furgonus pakeičiant elektriniais; šis poveikis priklausys nuo naudojamų degalų ar energijos rūšies ir parko atnaujinimo masto;

4) mažesnės reguliacinės kliūtys investuoti į elektrinius furgonus, atsižvelgiant į Latvijos ir kitų išimtį taikančių valstybių praktiką. Latvijos Kelių eismo įstatymo (*Ceļu satiksmes likums*) 23 straipsnio 4¹ dalis leidžia asmenims, turintiems ne mažesnę kaip 2 metų B kategorijos vairavimo stažą, be priekabos vairuoti kroviniams vežti skirtus elektromobilius iki 4 250 kg, laikantis masės viršijimo priežasties ir krovinų erdvės sąlygų. Lenkijos Transporto priemonių vairuotojų įstatymo (*Ustawa o kierujących pojazdami*) 6 straipsnio 3 dalies 4 punkto b papunktyje taip pat numatyta nacionalinė galimybė su ne mažiau kaip 2 metus turimu B kategorijos vairuotojo pažymėjimu vairuoti alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 t, bet ne didesnė kaip 4 250 kg; masės viršijimas turi būti susijęs su alternatyviųjų degalų naudojimu ir pažymėtas transporto priemonės registracijos dokumente. Nyderlanduose nuo 2025 m. liepos 1 d. bent dvejus metus B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintiems asmenims leidžiama šalies teritorijoje be priekabos vairuoti alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, bet ne didesnė kaip 4 250 kg.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad jų būtų išvengta

Eismo saugumo riziką riboja išimties sąlygos:

1) reikalaujamas ne mažesnis kaip 2 metų vairavimo stažas;

2) priekabos draudžiamos;

3) masės perviršis leidžiamas tik dėl varomosios sistemos, o transporto priemonės matmenys ir krovumas lieka tokie patys kaip B kategorijos furgono.

Projektas keičia teisės vairuoti apimtį. Kiti transporto priemonės masei ir vežimo veiklai taikomi reikalavimai, įskaitant vairavimo ir poilsio laiko, tachografų, vežimo licencijavimo bei techninės apžiūros reikalavimus, nesikeičia.

6. Kaip priimtas įstatymas paveiks kriminogeninę situaciją ir korupciją

Neturės įtakos.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Poveikis verslui teigiamas. Projektas mažina administracinę naštą ir darbo sąnaudas krovininių vežimo, skubių siuntų ir kitoms įmonėms, naudojančioms krovininius furgonus. Taip pat didėja

galimybė pasirinkti transporto priemones ir mažėja kliūtys investicijoms į nulinės taršos transportą. Projektu nesiūloma naujų vairuotojų mokymo ar egzaminavimo pareigų.

8. Įstatymo projekto sąsaja su strateginiais planavimo dokumentais

Projektas prisideda prie Nacionalinės darbotvarkės „Nacionalinė energetinės nepriklausomybės strategija“, patvirtintos Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. birželio 26 d. nutarimu Nr. XI-2133 (2024 m. birželio 27 d. nutarimo Nr. XIV-2856 redakcija), 105.6 papunktyje nustatyto uždavinio skatinti transporto sektoriaus perėjimą prie netaršių transporto rūšių ir kuro. Projektas sudaro palankesnes sąlygas elektrinių krovininių furgonų naudojimui; jo aplinkosauginis poveikis priklausys nuo faktiškai pasirenkamų transporto priemonių ir energijos šaltinių.

9. Kaip įstatymas įsilies į galiojančią teisės sistemą, kokius teisės aktus reikės priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikės pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Įstatymo 1 priedo 4 punkte jau nurodyta Direktyva 2006/126/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2018/645, todėl dėl šiuo projektu įgyvendinamos nuostatos priedo papildyti nereikia. Reikės priimti šio aiškinamojo rašto 12 punkte nurodytą įgyvendinamąjį teisės aktą. Pagal Direktyvos (ES) 2025/2205 30 straipsnio 1 dalį Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies c punktas panaikinamas nuo 2027 m. lapkričio 26 d. Iki šios datos turi būti priimti pakeitimai, užtikrinantys platesnio naujosios direktyvos 9 straipsnio 2 dalies j ir k punktuose nustatyto reguliavimo taikymą nuo tos datos.

10. Ar projektas atitinka valstybinės kalbos reikalavimus, teisės aktų rengimo taisykles ir ar vartojamos sąvokos suderintos su Terminų banku

Projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Jame vartojamos Įstatyme jau vartojamos sąvokos („didžiausioji leidžiamoji masė“, „vairavimo stažas“) ir oficialaus Direktyvos 2006/126/EB vertimo į lietuvių kalbą terminai. Naujų sąvokų neįvedama.

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

Projektas neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms. Juo pasinaudojama Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies c punkte (įtrauktame Direktyva (ES) 2018/645) numatyta galimybė. Šio projekto priėmimas nepakeičia pareigos nuo 2027 m. lapkričio 26 d. taikyti Direktyvos (ES) 2025/2205 9 straipsnio 2 dalies j ir k punktų nuostatas. Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalyje reikalaujama pasikonsultuoti su Europos Komisija prieš taikant nacionalinę išimtį. Projektu nustatoma pareiga šią konsultaciją atlikti iki 2026 m. gruodžio 31 d.

12. Ar reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, kas ir kada juos turėtų priimti

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras iki 2026 m. gruodžio 31 d. turi nustatyti transporto priemonės masės viršijimo priežasties ir krovumo sąlygų atitikties patvirtinimo tvarką. Vyriausybė ar jos įgaliota institucija iki tos pačios datos turi pasikonsultuoti su Europos Komisija.

13. Kiek valstybės ir savivaldybių biudžetų bei kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymui įgyvendinti, ar numatomi finansavimo šaltiniai

Projektu nenumatoma subsidijų, kompensacijų ar mokesčių lengvatų.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant projektą atsižvelgta į Susisiekimo ministerijos 2026 m. balandžio mėn. raštą asociacijai „Investors’ Forum“, kuriame nurodyta, kad išimtis bus įtvirtinta perkeliant Direktyvą (ES) 2025/2205, ir į kitų valstybių narių (Latvijos, Lenkijos, Nyderlandų) praktiką.

15. Reikšminiai projekto žodžiai

Vairuotojo pažymėjimas, B kategorija, alternatyvieji degalai, elektrinės transporto priemonės, krovinų vežimas, didžiausioji leidžiamoji masė.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Projektas pašalintų vieną iš kliūčių investuoti į elektrinius krovininius furgonus beveik vienuolika mėnesių anksčiau, nei pradedamas taikyti platesnis privalomas ES reguliavimas. Išaugusių degalų kainų sąlygomis svarbu kuo greičiau sudaryti įmonėms palankesnes sąlygas atnaujinti furgonų parką ir mažinti priklausomybę nuo dyzelino kainų. Todėl projektą siūloma svarstyti skubos tvarka ir priimti 2026 m. rudens sesijoje, užtikrinant konsultaciją su Europos Komisija ir pasirengimą įgyvendinimui iki 2027 m. sausio 1 d.

Rengėjas – asociacija „Investors’ Forum“