



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

2020-07-

Nr.

DĖL ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), įvertinusi Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2020 m. liepos 2 d. išvadoje Nr. NV-1856 pateiktą pastabą, teikia patikslintą Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas).

Įstatymo projekto tikslas – užtikrinti, kad būtų laikomasi nustatytą kelių transporto priemonių vairuotojų darbo ir poilsio laiko režimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatų, ir duomenų, perkeltų iš skaitmeninių tachografų ir vairuotojų kortelių, teikimo tvarkos.

Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad pažeidimai, susiję su transporto priemonių vairuotojų darbo ir poilsio laiko režimu, būtų klasifikuojami pagal jų sunkumą ir numatomą pažeidimų dažnumą, o kiekvieno kelių transporto priemonių vairuotojo vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai per visus kalendorinius metus būtų vertinami individualiai.

Įstatymo projektui įgyvendinti valstybės biudžeto lėšų nereikės.

Detalesnė informacija dėl Įstatymo projekto pateikta pridedamame aiškinamajame rašte.

Įstatymo projektas teiktas išvadoms gauti Teisingumo ministerijai, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, Lietuvos transporto saugos administracijai, Valstybinei darbo inspekcijai prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Lietuvos nacionalinei vežėjų automobiliais asociacijai „Linava“, Lietuvos vežėjų sąjungai, Lietuvos keleivių vežimo asociacijai ir Lietuvos savivaldybių asociacijai.

Įstatymo projektas be pastabų suderintas su Lietuvos savivaldybių asociacija.

Į Teisingumo ministerijos, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracijos, Valstybinės darbo inspekcijos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos pateiktus pasiūlymus atsižvelgta.

Dėl pateiktų pastabų, į kurias neatsižvelgta, parengta derinimo pažyma.

Taip pat Įstatymo projektas papildomai buvo pateiktas išvadoms gauti Lietuvos Respublikos trišalei tarybai, iš kurios nustatytu laiku pastabų ir pasiūlymų negauta.

Įstatymo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje ir visi suinteresuoti asmenys 5 darbo dienas nuo Įstatymo projekto paskelbimo galėjo teikti pastabas ir pasiūlymus dėl Įstatymo projekto.



Tikime laisve

1990 KOVO 11

Įstatymo projektas atitinka Septynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2016 m. gruodžio 13 d. nutarimu Nr. XIII-82 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, tačiau tiesiogiai šios programos nuostatų neįgyvendina.

Įstatymo projekte nagrinėjami klausimai Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

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, kadangi Įstatymo projektas nepatenka į minėtų taisyklių reguliavimo sritį.

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (l. e. grupės vadovo pareigas – Tomas Pilukas, tel. 239 3823, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Aleksandras Stupenko (tel. 239 3979, el. p. aleksandras.stupenko@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas ir jo lyginamasis variantas, 4 lapai.
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektas, 1 lapas.
3. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas, 2 lapai.
4. Derinimo pažyma, 8 lapai.
5. Institucijų raštų kopijos, 22 lapai.

Aplinkos ministras, pavaduojantis
susisiekimo ministrą

Kęstutis Mažeika

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO
455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO PATEIKIMO LIETUVOS
RESPUBLIKOS SEIMUI**

2020 m. _____ d. Nr. ____
Vilnius

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Pritarti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui ir pateikti jį Lietuvos Respublikos Seimui.

2. Įgalioti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrą Jaroslavą Narkevičių, o jam negalint dalyvauti – Lietuvos Respublikos susisiekimo viceministrą Vladislavą Kondratovičių atstovauti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, svarstant nurodytą įstatymo projektą Lietuvos Respublikos Seime.

Ministras Pirmininkas

Aplinkos ministras, pavaduojantis
susisiekimo ministrą

**LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO
455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) tikslas – užtikrinti, kad būtų laikomasi nustatytą kelių transporto priemonių vairuotojų darbo ir poilsio laiko režimą reglamentuojančių teisės aktų nuostatų, ir duomenų, perkeltų iš skaitmeninių tachografų ir vairuotojų kortelių, teikimo tvarkos.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymo projekto iniciatorė – Susisiekimo ministerija. Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (l. e. grupės vadovo pareigas – Tomas Pilukas, tel. 239 3823, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Aleksandras Stupenko (tel. 239 3979, el. p. aleksandras.stupenko@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami Įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

Šiuo metu galiojančio Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio nuostatos numato, kad už transporto priemonių vairuotojų privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės, nesaugojimą nustatytą laiką įmonėje arba vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo nesilaikymą įmonėje administracinė atsakomybė taikoma atitinkamai pagal trūkstamas dienas arba vairavimo ir poilsio laiko režimo pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje. Už duomenų perkėlimą iš skaitmeninių tachografų ir (ar) vairuotojų kortelių nustatytu periodiškumu bei šių duomenų teikimo tvarkos nesilaikymą administracinė atsakomybė nėra numatyta, tokiu būdu nėra užtikrinamas privalomas duomenų perkėlimas įmonėje, nuolatinis privalomas vairuotojų darbo ir poilsio režimo duomenų prevencinis tikrinimas ir saugojimas įmonėje.

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

Įstatymo projektu siūloma pakeisti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnį ir nustatyti, kad pažeidimai, susiję su transporto priemonių vairuotojų darbo ir poilsio laiko režimu, būtų klasifikuojami pagal jų sunkumą, t. y. kokį pavojų gyvybei ar sunkius sužalojimus jie gali sukelti (pažeidimai diferencijuojami pagal jų sunkumą ir yra skirstomi į sunkiausius, labai sunkius ir sunkius), ir numatomą pažeidimų dažnį (administracinė atsakomybė būtų taikoma už vieną ar daugiau sunkiausių, tris ar daugiau labai sunkių ir šešis ar daugiau sunkių vairuotojo vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų). Taip pat atkreipiame dėmesį į tai, kad už nesunkius vairuotojo padarytus vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus administracinės atsakomybės įmonės atsakingam asmeniui siūloma netaikyti.

Kiekvieno kelių transporto priemonių vairuotojo vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai per visus kalendorinius metus būtų vertinami individualiai, tai sudarys sąlygas įmonėms imtis atitinkamų veiksmų siekiant, kad toliau nebūtų daromi pažeidimai ir nebūtų pritaikyta administracinė atsakomybė.

Vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai klasifikuoti 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB III priede (konsoliduota versija) (toliau – Direktyva).

Atsižvelgiant į tai, kad Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“, nuostatos numato prievolę vežėjams teikti Lietuvos transporto saugos administracijai jos nustatyta tvarka skaitmeninių tachografų duomenis, Įstatymo projektu taip pat siūloma nustatyti administracinę atsakomybę už kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo duomenų nepateikimą. Pažymėtina, kad perkeltų duomenų nepateikimas Direktyvoje traktuojamas kaip labai sunkus įmonės pažeidimas.

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

Įstatymo projektas neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

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

Diferencijuota administracinė atsakomybė pagal kelių transporto įmonės vairuotojų daromų pažeidimų sunkumą per kalendorinius metus turėtų skatinti įmones atsakingiau vykdyti savo pareigas vairuotojų darbo organizavimo srityje ir nustačius tam tikro sunkumo pažeidimus imtis priemonių užtikrinant tinkamą vairuotojų darbą ir išvengti administracinės atsakomybės, o numatyta atsakomybė už duomenų nenuskaitymą nustatytu periodiškumu ir jų nepateikimą skatins įmones veikti sąžiningai ir skaidriai.

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

Priėmus įstatymą kitų įstatymų priimti nereikės.

9. 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 parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų nustatytų reikalavimų.

10. 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 nuostatoms, yra suderintas su Europos Sąjungos teisės aktais.

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

Priėmus įstatymą įgyvendinamųjų teisės aktų rengti nereikės.

12. 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)

Įstatymo įgyvendinimas papildomų valstybės biudžeto lėšų nepareikalaus.

13. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant Įstatymo projektą, specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

14. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant reikšminius žodžius pagal Europos žodyną *Eurovoc*

„Kelių transportas“, „tachografas“, „administracinė nuobauda“, „bauda“.

15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO
ĮSTATYMAS**

2020 m.

d. Nr.

Vilnius

1 straipsnis. 455 straipsnio pakeitimas

Pakeisti 455 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„455 straipsnis. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų pareigų, susijusių su kelių transporto priemonių vairuotojų ir kelių transporto priemonių mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimu ir jų darbo laiko režimo duomenų teikimu, nevykdymas arba netinkamas vykdymas

1. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų ilgiausių leistinų laikotarpių, per kuriuos iš skaitmeninių tachografų ir vairuotojų kortelių turi būti perkelti skaitmeniniu tachografu užregistruoti duomenys, nesilaikymas

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo trijų šimtų iki šešių šimtų eurų.

2. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai bent vienas vairuotojas per kalendorinius metus padarė šešis ar daugiau sunkių vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo trijų šimtų iki šešių šimtų penkiasdešimt eurų.

3. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai bent vienas vairuotojas per kalendorinius metus padarė tris ar daugiau labai sunkių vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo šešių šimtų iki devynių šimtų eurų.

4. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai bent vienas vairuotojas per kalendorinius metus padarė vieną ar daugiau sunkiausių vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo devynių šimtų iki vieno tūkstančio dviejų šimtų eurų.

5. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimai

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo šešių šimtų iki devynių šimtų eurų.

6. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo duomenų nepateikimas, kai keleivius ar

krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežantiems vežėjams buvo pateiktas pakartotinis prašymas juos pateikti,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo vieno tūkstančio penkių šimtų iki dviejų tūkstančių eurų.“

2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas

Šis įstatymas įsigalioja 2020 m. spalio 1 d.

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

Respublikos Prezidentas

LIETUVOS RESPUBLIKOS
ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO
ĮSTATYMAS

2020 m.

d. Nr.

Vilnius

1 straipsnis. 455 straipsnio pakeitimas

Pakeisti 455 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„455 straipsnis. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių **vežėjų pareigų, susijusių su kelių transporto priemonių ekipažams (vairuotojams) privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) kelių transporto priemonių vairuotojų ir kelių transporto priemonių mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimu ir jų darbo laiko režimo duomenų teikimu, nevykdymas arba netinkamas vykdymas—vairuotojo kortelės, nesaugojimas nustatytą laiką įmonėje arba vairavimo ir poilsio režimo nesilaikymas įmonėje**

1. Nuo penkių iki dešimt procentų keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių kelių transporto priemonių ekipažams (vairuotojams) privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės (iš patikrintų vairuotojo darbo dienų), nesaugojimas nustatytą laiką įmonėje arba iš tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės (iš įmonėje patikrintų vairuotojo darbo dienų), nustatytas nuo penkių iki dešimt procentų vairuotojų darbo ir poilsio režimo pažeidimas

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, nuo trijų šimtų iki septynių šimtų eurų.“

2. Daugiau kaip dešimt, bet ne daugiau kaip dvidešimt procentų kelių transporto priemonių, vežančių keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais, ekipažams (vairuotojams) privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės (iš patikrintų vairuotojo darbo dienų), nesaugojimas nustatytą laiką įmonėje arba iš tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės (iš įmonėje patikrintų vairuotojo darbo dienų), nustatytas daugiau kaip dešimt, bet ne daugiau kaip dvidešimt procentų vairuotojų darbo ir poilsio režimo pažeidimas

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, nuo septynių šimtų iki vieno tūkstančio penkių šimtų eurų.

3. Daugiau kaip dvidešimt procentų kelių transporto priemonių, vežančių keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais, ekipažams (vairuotojams) privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės (iš patikrintų vairuotojo darbo dienų), nesaugojimas nustatytą laiką įmonėje arba iš tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės (iš įmonėje patikrintų vairuotojo darbo dienų), nustatytas daugiau kaip dvidešimt procentų vairuotojų darbo ir poilsio režimo pažeidimas

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, nuo vieno tūkstančio penkių šimtų iki dviejų tūkstančių eurų.

1. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų ilgiausių leistinų laikotarpių, per kuriuos iš skaitmeninių tachografų ir vairuotojų kortelių turi būti perkelti skaitmeniniu tachografu užregistruoti duomenys, nesilaikymas

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo trijų šimtų iki šešių šimtų eurų.

2. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai bent vienas vairuotojas per kalendorinius metus padarė šešis ar daugiau sunkių vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo trijų šimtų iki šešių šimtų penkiasdešimt eurų.

3. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai bent vienas vairuotojas per kalendorinius metus padarė tris ar daugiau labai sunkių vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo šešių šimtų iki devynių šimtų eurų.

4. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai bent vienas vairuotojas per kalendorinius metus padarė vieną ar daugiau sunkiausių vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo devynių šimtų iki vieno tūkstančio dviejų šimtų eurų.

5. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimai

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo šešių šimtų iki devynių šimtų eurų.

6. Keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo duomenų nepateikimas, kai keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežantiems vežėjams buvo pateiktas pakartotinis prašymas juos pateikti,

užtraukia baudą juridinių asmenų vadovams arba kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta organizuoti juridinių asmenų krovinių ar keleivių vežimo veiklą, nuo vieno tūkstančio penkių šimtų iki dviejų tūkstančių eurų.“

2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas

Šis įstatymas įsigalioja 2020 m. spalio 1 d.

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

Respublikos Prezidentas



GAUTA
2020-02-21 Nr. 1-1753

**LIETUVOS NACIONALINĖ VEŽĖJŲ
AUTOMOBILIAIS ASOCIACIJA „LINAVA“**

Lietuvos Respublikos susisiekimo
ministerija
El. p.: sumin@sumin.lt

2020-02-21 Nr. *5-892*
I. Nr.

DĖL ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ (toliau – Asociacija) kreipiasi į Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją, norėdama pareikšti pastabas dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Projektas).

Asociacija pritaria pagrindiniam Projekto tikslui, kuriuo siekiama užtikrinti, kad būtų laikomasi nustatyto kelių transporto priemonių vairuotojų darbo ir poilsio laiko režimo, tačiau mano, kad pats Projektas parengtas skubotai, tekste trūksta aiškumo ir tokio Projekto priėmimas sudarytų sąlygas skirtingam jo interpretavimui ir neproporcingų sankcijų skyrimui.

Visų pirma, abejonės kelia Projekte vartojamos sąvokos. Projekto 2, 3 ir 4 dalyse minimi vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai klasifikuojami pagal jų sunkumo lygį, tačiau nėra nuorodos į teisės aktą, kuriame yra pažeidimų kategorijų lygių sąrašas. Be to nėra aišku, kurias pažeidimų grupes, nurodytas 2016 m. kovo 18 d. Komisijos Reglamento (ES) 2016/403 III priede, kuriuo buvo pakeistas 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB III priedas, apima vairavimo ir poilsio režimo sąvoka – ar tai apima vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių grupes, ar ši sąvoka siejama ir su pertraukų grupe ir visais III priede nurodytais pažeidimais.

Sankcijos atsakingam asmeniui arba vežėjo vadovui už netinkamai organizuoto kelių transporto vairuotojų darbo turėtų būti skiriamos tik kiekvieno konkretaus pažeidimo atveju nustatčius, kad pažeidimas padarytas ne dėl pačio vairuotojo kaltės. Įmonei turi būti sudaryta galimybė įrodyti, kad darbas buvo organizuotas tinkamai, nes dažnu atveju vairuotojai savivaliauja ir nepaiso darbdavio duodamų nurodymų, nors yra tinkamai apmokyti ir išsamiai instruktuoti.

Vadovaujantis 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 19 straipsnio nuostatomis, nei už vieną šio reglamento ar Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, neaišku, kokiomis priemonėmis bus siekiama išvengti dvigubų sankcijų taikymo už tą patį pažeidimą. Taip pat, siekiant lygiaverčių konkurencinių sąlygų kitų valstybių vežėjų atžvilgiu neaišku, ar įmanomas šio straipsnio taikymas užsienio ūkio subjektams. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Projekto 5 dalyje numatytas įpareigojimas teikti duomenis Lietuvos transporto saugos administracijai taikytinas išimtinai Lietuvos ūkio subjektams. Skaitant kitas Projekto nuostatas taip pat kyla klausimas dėl patikrinimų įmonėje ir kelyje santykio ir įtariama, kad kalendorinių metų laikotarpiu bus aktyviau tikrinami Lietuvos ūkio subjektai, o užsienio vežėjai išvengs atsakomybės.

Asociacija, Jankiškių g. 41, LT- 02300 Vilnius
Tel. (8 5) 278 6501
Faks. (8 5) 278 6524
El. p. office@linava.lt

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre
Kodas 121053434, PVM mok. k. LT210534314
Atsisk. sąsk. Nr. LT207044060001061306
AB SEB bankas

Taip pat asociacija mato būtinybę detalizuoti Projekto 5 dalyje abstrakčiai nurodytą sąvoką „darbo ir poilsio laiko pažeidimai“ išvardijant konkrečius pažeidimus arba bent jau pateikiant nuorodą į juos reglamentuojančius teisės aktus.

Projekto 6 dalį taip pat reiktų detalizuoti, nurodant poįstatyminį teisės aktą, kuriuo numatyta duomenų teikimo tvarka, kad būtų aišku kam, koku būdu pareikalavus ir koku formatu duomenys turi būti teikiami. Be to, atsižvelgiant į dabar galiojančią tvarką, pagal kurią bauda skiriama pagal trūkstamas dienas arba pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje, Projekte siūlomas sankcija gali būti neproporcinga. Būtina užtikrinti, kad išskirtiniais atvejais, kai įmonė dėl ne jo valios priklausančių aplinkybių negali pateikti dalies duomenų ir apie tai informuoja kontrolės instituciją, jam nebūtų taikoma maksimali ir neproporcingo dydžio sankcija. Siūlome nustatyti mažesnę bent jau apatinę baudos intervalo dalį. Atsakomybė šio pažeidimo atveju turi kilti tik piktybiškai neteikiant duomenų.

Siekiant taikomų sankcijų veiksmingumo ir proporcingumo, kiekvieno pažeidimo atveju turėtų būti nurodyta konkreti piniginė bauda. Pavyzdžiu galėtų būti laikomas kitose valstybėse galiojantis reglamentavimas, pagal kurį įstatymo prieduose yra pateikiami prievolių pažeidimų arba pervežimų sąlygų pažeidimų sąrašai bei konkretūs baudų dydžiai individualių pažeidimų atveju, detalizuojant ir išskaidant pažeidimus pagal vairavimo laiko viršijimo trukmę minučių ir valandų tikslumu.

Siekdami prisidėti prie skaidrumo, socialinės atsakomybės ir konkurencingo kelių transporto sektoriuje užtikrinimo, prašome atsižvelgti į pateiktas pastabas.

Generalinis sekretorius



Mečislavas Atroškevičius



2020-02-24 Nr. S-014

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

Siunčiama el. paštu: sumin@sumin.lt

PASIŪLYMAI DĖL ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija parengė Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas).

Įstatymo projektu siekiama užtikrinti vairuotojų darbo ir poilsio režimo tvarkos laikymąsi. Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija), palaiko įstatymo rengėjų siekį užtikrinti vairuotojų darbo ir poilsio režimo reglamentavimą, tačiau mano, jog siūlomi pakeitimai turi būti suderinti su proporcingumo principu ir viešojo susisiekimo kaip prioritetinio siekio užtikrinimu. Dėl šios priežasties Asociacija atkreipia dėmesį į žemiau išdėstytus Įstatymo projekto probleminius aspektus bei siūlo Įstatymo projekto pakeitimus/patikslinimus.

Visų pirma, Įstatymo projekto 455 str. 2 d. numato „bent vieno vairuotojo sąvoką“, tačiau šį sąvoka ir vertinimas pasirinktas neįvertinus fakto, jog skirtingose įmonėse dirba skirtingas skaičius vairuotojų. Pavyzdžiui, „bent vieno vairuotojo“ kriterijus galėtų būti taikomas mažose įmonėse, kurių darbuotojų skaičius nėra didelis, tačiau įmonėse, kurių darbuotojų skaičius yra keli šimtai ar tūkstantis daugiau turėtų būti numatyta didesnė procentinė paklaidos riba dėl to, kad darbo organizavimo specifika yra sudėtingesnė nei vos vieno vairuotojo kontrolė. Faktiškai neįmanoma sulyginti mažos įmonės darbo specifikos ir veiklos organizavimo su didelės įmonės atitinkama veikla. Dėl to siūlytina, įvertinus proporcingumo principo taikymo aspektą, numatyti tam tikrą procentinę išraišką (pavyzdžiui 5 proc. nuo viso vairuotojų skaičiaus) vietoj sąvokos „bent vienas darbuotojas“. Analogiškas siūlymas turėtų taikomas ir ANK projekto 455 str. 3 ir 4 dalyse, kur pažeidimų skaičius turi būti vertinamas proporcinge išraiška atsižvelgiant į darbuotojų skaičių.

Antra, pateiktame įstatymo projekte nėra atsižvelgta į subjektyvųjį pažeidimo padarymo kriterijų, t.y. nėra numatyta, kokia kaltės forma turi pasireikšti pažeidimas. Transporto sritis yra ta veiklos sritis, kuri itin priklauso nuo šalutinių objektyvių veiksnių, tokių kaip meteorologinės sąlygos, eismo sutrikimai, avarijos, susidariusios transporto spūstys, kurių vežėjas negali iš anksto numatyti ir prognozuoti. Todėl ši aplinkybė turi būti įvertinta įstatymo rengėjų, nes priešingu atveju susidarys situacija, kai vairuotojo darbo ir poilsio režimas bus pažeistas, pavyzdžiui dėl įvykusios avarijos ir dėl to bus pritaikyta ANK nurodyta sankcija, nors pats vežėjas bus tinkamai suorganizavęs vairuotojų darbą, numatęs darbo ir poilsio pasiskirstymo režimo laikymąsi, tačiau, kaip minėta, avarijos ar kitų *force majeure* aplinkybių jis niekaip numatyti negalėjo. Todėl siūlytina, kad aptariamame ANK straipsnyje taikoma sankcija apimtų tik tuos atvejus, jei pažeidimas padarytas esant atsakingo asmens tyčinei kaltės formai ar dideliame neatsargumui.

Trečia, vertinant galimo pažeidimo padarymo mastą ir skiriamą sankciją taip pat turi būti atsižvelgta į keleivių vežimo kaip viešosios paslaugos specifiką ir proporcingumo principo taikymo aspektą tuo atveju, kai yra reikalinga užtikrinti nepertraukiamą viešosios paslaugos teikimą. Dauguma keleivių vežėjų dirba pagal su savivaldos institucija sudarytą viešųjų paslaugų sutartį laimėto viešojo konkurso pagrindu ar remiantis kitu taikytinu teisiniu reglamentavimu. Tai reiškia, kad vežėjai atlieka įstatymu aiškiai deleguotą viešąją funkciją (remiantis LR Vietos savivaldos įstatymu). Vienas iš esminių šios funkcijos ir keleivių vežimo paslaugos

užtikrinimo kriterijų yra paslaugos nepertraukiamumas. Visgi, kaip minėta, praktikoje tikėtina gali įvykti atvejų, kurių vežėjas negalės prognozuoti (pvz. autobuso vėlavimas dėl avarijos kelyje), tačiau keleivių vežimą vis tiek turės užtikrinti. Todėl tokiais atvejais susidarys objektyvi situacija, kai vairuotojų darbo ir poilsio režimas bus pažeistas siekiant kad nenukentėtų viešosios paslaugos teikimas ir keleivio interesas gauti šią viešąją paslaugą. Juk vairuotojas pabaigęs darbą pagal darbo grafiką, negali palikti autobuso gatvėje su keleiviais net jei autobusas vėluoja dėl įvykusios avarijos kelyje ar objektyviai blogų oro sąlygų. Todėl dar kartą akcentuotina, kad pažeidimo padarymo konstatavimas turi būti susietas su kaltės formos nustatymu, o ne automatinio sankcijos taikymu įvertinus tik pažeidimo padarymo faktą.

Ketvirta, Įstatymo projekto 455 str. 5 d. nurodyta sąvoka „mobilūs darbuotojai“, tačiau iš šio straipsnio nėra suprantama, kokių teisės aktu turi būti vadovaujamasis identifikuojant šią darbuotojų grupę. Dėl šios priežasties siūlytina papildyti minimą normą, darant nuorodą į „mobilių darbuotojų“ sąvoką apibrėžiantį teisės aktą arba išbraukti šį punktą.

Įvertinus išdėstytus argumentus, Asociacija tikisi, kad pateikti pasiūlymai bus tinkamai įvertinti ir surastas konstruktyvus ir proporcingumo principą atitinkantis sprendimas, kuris leis išlaikyti objektyvią pusiausvyrą tarp pažeidimo masto ir siūlomos sankcijos.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos keleivių vežimo asociacija, Sodu g. 22, LT-032211 Vilnius, Lietuva
Dokumento pavadinimas (antraštė)	LKVA raštas SM dėl ANK 455 str
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0, BEDOC
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Gintaras Nakutis, Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidentas
Parašo sukūrimo data ir laikas	2020-02-24 15:04:26
Parašo formatas	Trumpalaikis skaitmeninis parašas, kuriame taip pat saugoma sertifikato informacija
Laiko žymoje nurodytas laikas	
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016
Sertifikato galiojimo laikas	2019-04-01 - 2024-03-30
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	0
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	0
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Signa Web v1.8-SNAPSHOT
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Dokumentas turi klaidų
Paleškos nuoroda	



LR Susisiekimo ministerijai

ORIGINALAS SIUNČIAMAS NEBUS
2020-02-25 Nr. S.51

DĖL PASTABŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTUI

Lietuvos pramonininkų konfederacija, susipažinusi su LR Susisiekimo ministerijos pateiktu derinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto pakeitimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektu (toliau – Projektas; Reg. Nr. 20-2006), teikia pastabas ir pasiūlymus:

Projekto 455 straipsnio antroje dalyje nurodyta, kad vežėjo pareigos yra nevykdomos arba netinkamai vykdomos, jeigu bent vienas vairuotojas padarė šešis ar daugiau sunkius vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus. Akcentuotina tai, kad skirtingose įmonėse dirba skirtingas vairuotojų skaičius. Manytina, kad mažose įmonėse, kuriose dirba mažiau kaip 50 vairuotojų, „bent vieno vairuotojo“ kriterijus galėtų būti taikomas. Kita vertus, vidutinėse ir didesnėse įmonėse, kuriose atitinkamai dirba mažiau kaip 250 vairuotojų ir daugiau kaip 250 vairuotojų, nusižengimą atlikusių vairuotojų skaičius, turėtų būti atitinkamai diferencijuojamas. Šiuo atveju būtina atsižvelgti į proporcingumo principo taikymą ir „bent vieno vairuotojo“ kriterijus galėtų būti pakeistas diferencijavimo sistemos įvedimu, atsižvelgiant į įmonės dydį. Siūlome tokią diferencijavimo sistemą:

1. Maža įmonė (darbuotojų skaičius yra mažiau nei 50 vairuotojų) – vertinamas bent vieno vairuotojo nusižengimas.
2. Vidutinė įmonė (darbuotojų skaičius yra intervale nuo 50 iki 250 vairuotojų) – vertinami penkių vairuotojų nusižengimai.
3. Didelė įmonė (darbuotojų skaičius yra daugiau nei 250 vairuotojų) – vertinami dešimties vairuotojų nusižengimai.

Tokio principo taikymas, vertinant skirtingą įmonėje dirbančių vairuotojų skaičių, manytina, būtų racionalus ir logiškas, kadangi faktiškai neįmanoma vienareikšmiškai sulygtinti skirtingo įmonių dydžių (pagal darbuotojų skaičių) tarpusavyje.

Atsižvelgiant į pateiktą pastebėjimą ir teikiamą siūlymą, prašome koreguoti Projekto turinį.

Pagarbiai
Vykdomasis direktorius

Ričardas Sartatavičius

Viktorija Tauraitė, viktorija.tauraitė@lpk.lt



LIETUVOS SAVIVALDYBIŲ ASOCIACIJA

Kodas 124111348, T. Vrublevskio g. 6, LT-01143 Vilnius, tel. (8 5) 261 6063, faksas (8 5) 261 5366,
el. p. bendras@lsa.lt, atsisk. sąsk. LT287044060001377867 AB SEB bankas, banko kodas 70440

Susisiekimo ministerijai

2020-02-24 Nr. (4)-SD- 135
| 2020-02-14 Nr. 2-776

DĖL ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos savivaldybių asociacijoje išnagrinėtas Lietuvos Respublikos administracinių
nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas.
Pastabų projektui neturime.

Direktorė

Roma Žakaitienė

Vida Ablyingienė, 215 7112



LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJA

Biudžetinė įstaiga, Švitrigailos g. 42, LT-03209 Vilnius, tel. (8 5) 278 5602,
faks. (8 5) 213 2270, el. p. ltsa@ltsa.lrv.lt.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188647255

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

	Nr.
I 2020-02-14	Nr. 2-776

DĖL ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos transporto saugos administracija informuoja, kad pateiktam derinti¹ įstatymo projektui pritaria, tačiau, siekdama teisinio aiškumo, siūlo patikslinti keičiamo Lietuvos Respublikos nusižengimų kodekso 455 straipsnio 2, 3 ir 4 dalių dispozicijas: „Netinkamai organizuotas kelių transporto priemonių vairuotojų darbas, kai iš vežėjo **vairuotojų** vairavimo ir poilsio režimo duomenų tikrinimo metu nustatyta, kad bent vienas vairuotojas kalendorinių metų laikotarpyje padarė <...>“.

Administracijos direktorius

Genius Lukošius

Vaida Rukienė, tel. 8 688 15 190, el. p. vaida.rukiene@ltsa.lrv.lt

¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2020 m. vasario 14 d. raštas Nr. 2-776 „Dėl įstatymo projekto derinimo“.



Susisiekimo ministerijai

2020-02-20 Nr. 2020/02-01
[2020-02-14 Nr. 2-776

Kopija:

Teisingumo ministerijai

DĖL ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos vežėjų sąjunga (LVS) išnagrinėjo pateiktą derinimui Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (ANK) 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas) ir teikia šias pastabas.

Įstatymo projektas teikiamas derinti skubos tvarka motyvuojant tuo, kad jis yra nedidelės apimties. Mūsų nuomone, teisės akto projekto apimtis nenulemia jo derinimo skubos tvarka. Šiuo atveju yra būtina įvertinti Įstatymo projekto atitiktį Europos Sąjungos ir nacionaliniams teisės aktams bei numatyti galimą jo poveikį vežėjų verslui, todėl manome, kad eilinį kartą paskubomis bandoma priimti galimai neproporcingas ir diskriminuojančias sankcijas verslui numatantį teisės aktą, jo tinkamai nesuderinus su visomis suinteresuotomis pusėmis.

Įstatymo projekto aiškinamajame rašte (toliau – Aiškinamasis raštas) rašoma, kad Įstatymo projektu siūloma klasifikuoti pažeidimus pagal jų sunkumą, tačiau Įstatymo projekte nepateikiamos nuorodos į teisės aktus, pagal kuriuos būtų klasifikuojamas pažeidimų sunkumas, nors Aiškinamajame rašte teigiama, kad „vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai klasifikuoti 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB (OL 2006 L 102, p. 35) III priede (toliau – Direktyva)“. Manome, kad teisės akte turėtų būti aiškiai suformuluota, kokias kriterijais remiantis nustatomas pažeidimų sunkumas ir nepaliekama galimybė kontroliuojantiems subjektams savaip interpretuoti pažeidimų sunkumo. Taip pat neaišku, kaip bus užtikrinama 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006) 19 straipsnio 2 dalies nuostata, kad sankcijos būtų taikomos tik už tuos pažeidimus, už kuriuos jos dar nebuvo taikytos, nes Lietuvos vežėjų vadovams ar atsakingiems asmenims kitų ES valstybių narių kontroliuojančios tarnybos taip pat skiria sankcijas už vairuotojų padarytus nusižengimus tose valstybėse. Atkreiptinas dėmesys, jog numatoma taikyti sankcijas vežėjo vadovui ar atsakingam asmeniui net ir tuo atveju, jeigu vairuotojas padarė pažeidimus savo iniciatyva, be vežėjo žinios ar nurodymo. Todėl siūlome nustatyti, kad sankcijos, numatytos Įstatymo projekto 455 straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse yra skiriamos tik tais atvejais, kai kelių transporto priemonių vairuotojų pažeidimai buvo padaryti dėl netinkamai organizuoto jų darbo vežėjo vadovo ar atsakingo asmens nurodymu.

Įstatymo projekto rengėjų teigimu, už nesunkius vairuotojo padarytus vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus, administracinės atsakomybės įmonės atsakingam asmeniui siūloma netaikyti. Atkreipiamė dėmesį, kad Įstatymo projektu (455 straipsnio 5 dalis) siūlomos nustatyti sankcijos už „Mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimus“, kurie nėra įvardinti Įstatymo projekto rengėjų minimoje Direktyvoje. Be to, vartojama formuluotė „Mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimai“ yra labai abstrakti ir leidžianti

kontroliuojantiems pareigūnams taikyti sankcijas už bet kokius vairuotojų padarytus darbo ir poilsio laiko pažeidimus. Tokios sankcijos įteisinimas prieštarauja Įstatymo projekto rengėjų Aiškinamajame rašte deklaruojamiems siūlymams, be to, sankcijos už įvairius darbo ir poilsio laiko pažeidimus jau yra numatytos kituose ANK straipsniuose, todėl Įstatymo projekto 455 straipsnio 5 dalį siūlome išbraukti.

Panaikinus šiuo metu galiojančio Administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio nuostatas numatančias, kad už transporto priemonių vairuotojų privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės, nesaugojimą nustatytą laiką įmonėje arba vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo nesilaikymą įmonėje, administracinė atsakomybė taikoma atitinkamai pagal trūkstamas dienas arba vairavimo ir poilsio laiko režimo pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje, galimai būtų nustatyta neproporcinga atsakomybė už tokį pažeidimą, kai įmonė negalėtų pateikti vieno vairuotojo tam tikro laikotarpio (pvz., vienos dienos) duomenų (dėl programinės įrangos gedimų, ar žmogiškų klaidų) ir už tai būtų baudžiama tokia pačia bauda, kaip už visišką duomenų nepateikimą. Atkreiptinas dėmesys, kad Reglamento (EB) Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 dalyje sakoma, kad „sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios“. Manome, kad siūlomos sankcijos būtų ne tik neproporcingos, bet ir diskriminuojančios nacionaliniu pagrindu, nes nukreiptos tik į Lietuvos Respublikoje registruotus vežėjus. Todėl siūlome Įstatymo projekto 455 straipsnio 6 dalyje nustatyti skirtingas sankcijas, proporcingas padarytam pažeidimui, kaip kad yra nustatyta šiuo metu galiojančio Administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnyje.

Pagarbiai

Generalinis sekretorius



Sigitas Žilius



LIETUVOS RESPUBLIKOS SOCIALINĖS APSAUGOS IR DARBO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, A. Vivulskio g. 11, LT-03162 Vilnius, tel. (8 5) 266 8176, (8 5) 266 8169, faks. (8 5) 266 4209,
el. p. post@socmin.lt, <https://socmin.lrv.lt>. Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 1886 03515

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Nr.
Į 2020-02-14 Nr. 2-776

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO



Tikime laisve

1990 KOVO 11

Išnagrinėjome Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2020 m. vasario 14 d. raštu Nr. 2-776 „Dėl įstatymo projekto derinimo“ pateiktą išvadoms gauti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje projekto Nr. 20-2009) ir siūlome įstatymo projektą tikslinti:

1. Darbo organizavimas apima daugiau aspektų, negu darbo ir poilsio laikas, todėl keičiamo įstatymo 455 straipsnio pavadinime žodžius „darbo organizavimas“ siūlome keisti į „darbo laiko organizavimas“.

2. Suderinant su Lietuvos Respublikos darbo kodekse ir kituose teisės aktuose vartojamu terminu, keičiamo įstatymo 455 straipsnio pavadinime žodžius „darbo režimas“ siūlome keisti į „darbo laiko režimas“.

3. Keičiamo įstatymo 455 straipsnio 5 dalimi siūloma numatyti baudas už mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimus. Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 28 d. nutarimu Nr. 534 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“, mobilusis kelių transporto darbuotojas apibrėžtas kaip „sudarantis kelionės ekipažą (įskaitant stažuotojus ir mokinius) darbuotojas, kuris dirba įmonėje, teikiančioje keleivių ir krovinių vežimo paslaugas už atlyginimą arba savo sąskaita“ (t. y. sąvoka nėra tapati vairuotojo sąvokai). Atsižvelgiant į tai, taip pat koreguotinas keičiamo įstatymo 455 straipsnio pavadinimas.

4. Siūlome suvienodinti atsakingų asmenų sąvokas su kituose analogiškuose Administracinių nusižengimų kodekso straipsniuose vartojamomis sąvokomis.

5. Taip pat siūlome įstatymo projektą pateikti išvadoms Lietuvos Respublikos trišalės tarybos nariams, nes pagal Lietuvos Respublikos darbo kodekso 185 straipsnio 9 dalį Trišalė taryba svarsto klausimus ir teikia išvadas ir pasiūlymus darbo, socialinės ir ekonomikos politikos srityje.

Viceministrė

Eglė Radišauskienė

Rasa Šidagytė, tel. 8 706 68173, el. p. rasa.sidagyte@socmin.lt
Rūta Juršaitė, tel. 8 706 64292, el. p. ruta.jursaitė@socmin.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,
atsisk. sąskaita LT574010051004670211 Luminor Bank AS, banko kodas 40100.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2020-02- Nr.

Į 2020-02-14 Nr. 2-776

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, įvertinusi Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau – įstatymo projektas), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Pastebėtina, kad įstatymo projekto 1 straipsnyje keičiamo Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 455 straipsnio pavadinime nurodoma, kad šiame straipsnyje įtvirtinta administracinė atsakomybė už keleivius ar krovinius vidaus ir (ar) tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų pareigų <...> nevykdymą arba netinkamą vykdymą, tačiau šio straipsnio dispozicijose (visose) nenurodoma, kad reikalavimai, susiję su skaitmeninių tachografų naudojimu, jų duomenų perkėlimu, vairavimo ir poilsio režimo nuostatomis yra taikomi būtent keleivius ar krovinius vežantiems vežėjams ir administracinė atsakomybė už nustatytų pareigų nevykdymą taikytina keleivius ar krovinius vežančių vežėjų atsakingiems asmenims.

2. Pažymėtina, kad keičiamame ANK 455 straipsnyje siekiama nustatyti administracinę atsakomybę už nusižengimus, susijusius su darbo ir poilsio režimo nesilaikymu, todėl siūlytina tikslinti ANK 455 straipsnio pavadinimą vietoje žodžių junginių „darbo organizavimu“ ir „darbo režimo“ atitinkamai vartoti žodžių junginius „darbo laiko organizavimu“ ir „darbo laiko režimo“.

2. Keičiamo ANK 455 straipsnio 2-4 dalių dispozicijose siūlytina atsisakyti nuorodos į informacijos apie nusižengimą gavimo laiką ir būdą (nustatytas vairavimo ir poilsio režimo duomenų tikrinimo metu), nes ši nuostata nesukuria pridėtinės teisinės vertės.

3. Siekiant nuoseklumo, siūlytina tikslinti keičiamo ANK 455 straipsnio sankcijas (visas) ir naudoti ANK įprastą formuluotę: „juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims“.

4. Įstatymo projektas ir jo aiškinamasis raštas tikslintini kalbos aspektu.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. rugpjūčio 11 d. nutarimu Nr. 728 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento patvirtinimo“ (toliau – Reglamentas), 28 punkte nustatyta, kada institucijos gali motyvuotai prašyti pateikti išvadas dėl teisės akto projekto skubos tvarka. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad šiame punkte nėra įtvirtintas pagrindas prašyti pateikti išvadą dėl teisės akto projekto skubos tvarka tada, kai teisės aktas yra nedidelės apimties, todėl išvadą teikiame vadovaudamiesi Reglamento 27 punkte nustatytais terminais.

Teisingumo ministras

Elvinas Jankevičius



Tikime laisve

1990 KOVO 11

Sonata Gendvilaitė, (8 5) 266 2950, el. p. sonata.gendvilaite@tm.lt

Originalas nebus siunčiamas



**LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖ DARBO INSPEKCIJA
PRIE SOCIALINĖS APSAUGOS IR DARBO MINISTERIJOS**

Biudžetinė įstaiga, Algirdo g. 19, LT- 03607 Vilnius, tel. (8 5) 265 0193, faks. (8 5) 213 9751, el. p. info@vdi.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188711163

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2020-02- Nr. SD-
Į 2020-02-14 Nr. GD-1643

DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos valstybinė darbo inspekcija prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos išnagrinėjusi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teiktą derinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės teisės akto projektą Reg. Nr. 20-2006 „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“, teikia pastabas ir pasiūlymus:

- Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) nuostatose naudojamos tokios pažeidėjo sąvokos, kaip „juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims“, siūlytina suvienodinti sąvokas ANK 455 straipsnio pakeitimo įstatymo projekte, numatant, kad atsakomybė už pažeidimus taikoma juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims.

Lietuvos Respublikos vyriausiasis
valstybinis darbo inspektorius

Jonas Gričius

Diana Gečienė tel. (8-5) 260 3473 el. p. diana.geciene@vdi.lt



Tikime laisve

1990 KOVO 11

**LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 455 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO
PROJEKTO
DERINIMO PAŽYMA**

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus
Lietuvos keleivių vežimo asociacijos 2020-02-24 išvada Nr. S-014	<p>Visų pirma, Įstatymo projekto 455 str. 2 d. numato „bent vieno vairuotojo sąvoką“, tačiau ši sąvoka ir vertinimas pasirinktas neįvertinus fakto, jog skirtingose įmonėse dirba skirtingas skaičius vairuotojų. Pavyzdžiui, „bent vieno vairuotojo“ kriterijus galėtų būti taikomas mažose įmonėse, kurių darbuotojų skaičius nėra didelis, tačiau įmonėse, kurių darbuotojų skaičius yra keli šimtai ar tūkstantis daugiau turėtų būti numatyta didesnė procentinė paklaidos riba dėl to, kad darbo organizavimo specifika yra sudėtingesnė nei vos vieno vairuotojo kontrolė. Faktiškai neįmanoma sulygtinti mažos įmonės darbo specifikos ir veiklos organizavimo su didelės įmonės atitinkama veikla. Dėl to siūlytina, įvertinus proporcingumo principo taikymo aspektą, numatyti tam tikrą procentinę išraišką (pavyzdžiui 5 proc. nuo viso vairuotojų skaičiaus) vietoj sąvokos „bent vienas darbuotojas“. Analogiškas siūlymas turėtų taikomas ir ANK projekto 455 str. 3 ir 4 dalyse, kur pažeidimų skaičius turi būti vertinamas proporcinge išraiška atsižvelgiantį darbuotojų skaičių.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Pagal 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB (toliau – Reglamentas Nr. 1071/2009) nuostatas, įmonė paskiria ne mažiau kaip vieną fizinį asmenį, transporto vadybininką, kuris turi faktiškai ir nepertraukiamai vadovauti įmonės transporto veiklai.</p> <p>Pažymėtina, kad Reglamentas Nr. 1071/2009 neriboja maksimalaus transporto vadybininkų skaičiaus įmonėje, todėl įmonėse, kuriose yra daug vairuotojų, gali būti ir ne vienas transporto vadybininkas. Pats vežėjas sprendžia, kaip suvaldyti tas rizikas, tačiau svarbu pažymėti, kad kelyje kiekvienas vairuotojas kelia vienodą riziką.</p>
	<p>Antra, pateiktame įstatymo projekte nėra atsižvelgta į subjektyvųjį pažeidimo padarymo kriterijų, t. y. nėra numatyta, kokia kaltės forma turi pasireikšti pažeidimas. Transporto sritis yra ta veiklos sritis, kuri itin priklauso nuo šalutinių objektyvių veiksmų, tokių kaip meteorologinės sąlygos, eismo sutrikimai, avarijos, susidariusios transporto spūstys, kurių vežėjas negali iš anksto numatyti ir prognozuoti. Todėl ši aplinkybė turi būti įvertinta įstatymo rengėjų, nes priešingu atveju susidarys situacija, kai vairuotojo darbo ir poilsio režimas bus pažeistas, pavyzdžiui dėl įvykusios avarijos ir dėl to bus pritaikyta AKN nurodyta sankcija, nors pats vežėjas bus tinkamai suorganizavęs vairuotojų darbą, numatęs darbo ir poilsio pasiskirstymo režimo laikymąsi, tačiau, kaip minėta, avarijos ar kitų force majeure aplinkybių jis niekaip numatyti negalėjo. Todėl siūlytina, kad aptariamame ANK straipsnyje taikoma sankcija apimtų</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Pažymėtina, kad tokios aplinkybės, kaip įvykusios avarijos ar pan. yra vertinamos nustatant vairuotojo pažeidimą, todėl jei įmonė pateiks įrodančius dokumentus, pažeidimai nebus fiksuojami.</p>

<p>tik tuos atvejus, jei pažeidimas padarytas esant atsakingo asmens tyčinei kaltės formai ar dideliame neatsargumui.</p>	<p>Trečia, vertinant galimo pažeidimo padarymo mastą ir skiriamą sankciją taip pat turi būti atsižvelgta į keleivių vežimo kaip viešosios paslaugos specifiką ir proporcingumo principo taikymo aspektą tuo atveju, kai yra reikalinga užtikrinti nepertraukiamą viešosios paslaugos teikimą. Dauguma keleivių vežėjų dirba pagal su savivaldos institucija sudarytą viešųjų paslaugų sutartį laimėto viešojo konkurso pagrindu ar remiantis kitu taikytinu teisiniu reglamentavimu. Tai reiškia, kad vežėjai atlieka įstatymu aiškiai deleguotą viešąją funkciją (remiantis LR Vietos savivaldos įstatymu). Vienas iš esminių šios funkcijos ir keleivių vežimo paslaugos užtikrinimo kriterijų yra paslaugos nepertraukiamumas. Visgi, kaip minėta, praktikoje tikėtina gali įvykti atvejų, kurių vežėjas negalės prognozuoti (pvz. autobuso vėlavimas dėl avarijos kelyje), tačiau keleivių vežimą vis tiek turės užtikrinti. Todėl tokiais atvejais susidarys objektyvi situacija, kai vairuotojų darbo ir poilsio režimas bus pažeistas siekiant kad nenukentėtų viešosios paslaugos teikimas ir keleivio interesus gauti šią viešąją paslaugą. Juk vairuotojas pabaigęs darbą pagal darbo grafiką, negali palikti autobuso gatvėje su keleiviais net jei autobusas vėluoja dėl įvykusios avarijos kelyje ar objektyviai blogų oro sąlygų. Todėl dar kartą akcentuotina, kad pažeidimo padarymo konstatavimas turi būti susietas su kaltės formos nustatymu, o ne automatinio sankcijos taikymu įvertinus tik pažeidimo padarymo faktą.</p>
<p>Ketvirta, Įstatymo projekto 455 str. 5 d. nurodyta sąvoka „mobilūs darbuotojai“, tačiau iš šio straipsnio nėra suprantama, kokių teisės aktu turi būti vadovaujamasis identifikuojant šią darbuotojų grupę. Dėl šios priežasties siūlytina papildyti minimą normą, darant nuorodą į „mobilų darbuotojų“ sąvoką apibūrinančių teisės aktų arba išbraukti šį punktą.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 1 straipsnyje nustatyta, kad „šiuo kodekse apibrėžiama, kokios įstatymų uždraustos veikos yra administraciniai nusižengimai, nustatomos administracinės nuobaudos ir administracinio poveikio priemonės už šiame kodekse numatytus nusižengimus, nustatomi administracinės atsakomybės pagrindai ir sąlygos, nustatoma administracinių nusižengimų teisena“.</p> <p>ANK nėra daromos nuorodos į kitus teisės aktus apibūrinančius ANK vartojamas sąvokas.</p> <p>Atkreiptinas dėmesys, kad sąvoka „mobilieji kelių transporto darbuotojai“ apibrėžta Darbo laiko ir poilsio laiko</p>
	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (toliau – Reglamentas Nr. 561/2006) 3 straipsnyje nustatyta, kad jis netaikomas vežimui keliais transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariais reisais, neviršijančiais 50 kilometrų.</p> <p>Tokiems vežimams taikomos Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“, nuostatos, pagal kurias tikrinama, kiek faktiškai vairuotojas dirbo ir ilsėjosi.</p>

Lietuvos pramonininkų konfederacijos 2020-02-25 išvada Nr. S-51	Projekto 455 straipsnio antroje dalyje nurodyta, kad vežėjo pareigos yra nevykdomos arba netinkamai vykdomos, jeigu bent vienas vairuotojas padarė šėšis ar daugiau sunkius vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus. Akcentuotina tai, kad skirtingose įmonėse dirba skirtingas vairuotojų skaičius. Manytina, kad mažose įmonėse, kuriose dirba mažiau kaip 50 vairuotojų, „bent vieno vairuotojo“ kriterijus galėtų būti taikomas. Kita vertus, vidutinėse ir didesnėse įmonėse, kuriose atitinkamai dirba mažiau kaip 250 vairuotojų ir daugiau kaip 250 vairuotojų, nusižengimą atlikusių vairuotojų skaičius, turėtų būti atitinkamai diferencijuojamas. Šiuo atveju būtina atsižvelgti į proporcingumo principo taikymą ir „bent vieno vairuotojo“ kriterijus galėtų būti pakeistas diferencijavimo sistemos įvedimu, atsižvelgiant į įmonės dydį. Siūlome tokią diferencijavimo sistemą:	ypatumų ekonominės veiklos srityse apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“.
Lietuvos nacionalinės vežėjų automobilių asociacijos „Linava“ 2020-02-21 išvada Nr. S-982	<p>1. Maža įmonė (darbuotojų skaičius yra mažiau nei 50 vairuotojų) - vertinamas bent vieno vairuotojo nusižengimas.</p> <p>2. Vidutinė įmonė (darbuotojų skaičius yra intervale nuo 50 iki 250 vairuotojų) - vertinami penkių vairuotojų nusižengimai.</p> <p>3. Didelė įmonė (darbuotojų skaičius yra daugiau nei 250 vairuotojų) - vertinami dešimties vairuotojų nusižengimai.</p> <p>Tokio principo taikymas, vertinant skirtingą įmonėje dirbančių vairuotojų skaičių, manytina, būtų racionalus ir logiškas, kadangi faktiškai neįmanoma vienareikšmiškai sulygtinti skirtingo įmonių dydžių (pagal darbuotojų skaičių) tarpusavyje.</p> <p>Projekto 2, 3 ir 4 dalyse minimi vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai klasifikuojami pagal jų sunkumo lygį, tačiau nėra nuorodos į teisės aktą, kuriame yra pažeidimų kategorijų lygių sąrašas. Be to nėra aišku, kurias pažeidimų grupes, nurodytas 2016 m. kovo 18 d. Komisijos Reglamentu (ES) 2016/403 III priede, kuriuo buvo pakeistas 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB III priedas, apima vairavimo ir poilsio režimo sąvoka - ar tai apima vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių grupes, ar ši sąvoka siejama ir su pertraukų grupe ir visais III priede nurodytais pažeidimais.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Pažymėtina, kad Reglamentas Nr. 561/2006 neskirsto transporto įmonių į smulkias ar dideles įmones, tačiau aiškiai nustato, kad „transporto ūkio subjektas atsako už jo vairuotojų padarytus pažeidimus, net jei jie buvo padaryti kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“.</p> <p>Reglamentas Nr. 1071/2009 nustato, kad įmonė paskiria ne mažiau kaip vieną fizinį asmenį, transporto vadybininką, kuris turi faktiškai ir nepertraukiamai vadovauti įmonės transporto veiklai. Todėl įmonėje, priklausomai nuo jos dydžio, gali būti ir ne vienas transporto vadybininkas, nes Reglamentas Nr. 1071/2009 neriboja maksimalaus transporto vadybininkų skaičiaus įmonėje.</p>
Lietuvos nacionalinės vežėjų automobilių asociacijos „Linava“ 2020-02-21 išvada Nr. S-982	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Kelių transporto priemonių vairuotojo vairavimo ir poilsio režimai nustatyti Reglamente Nr. 561/2006, o vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų sunkumo lygiai klasifikuoti 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB III priede.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Kelių transporto priemonių vairuotojo vairavimo ir poilsio režimai nustatyti Reglamente Nr. 561/2006, o vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų sunkumo lygiai klasifikuoti 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB III priede.</p>

	<p>Pažymėtina, kad 2016 m. kovo 18 d. Komisijos reglamento (ES) 2016/403, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 papildomas sunkių Sąjungos taisyklių pažeidimų, dėl kurių kelių transporto įmonė gali prarasti nepriekaištingą reputaciją, klasifikacija ir kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB III priedas, 2 straipsnyje nurodoma, kad „Direktyvos 2006/22/EB III priedas iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta šio reglamento III priede“.</p> <p>Todėl, vertinant vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus, bus vadovaujamosi visais Direktyvos 2006/22/EB III priede nurodytais pažeidimais.</p>
	<p>Sankcijos atsakingam asmeniui arba vežėjo vadovui už netinkamai organizuoto kelių transporto vairuotojų darbo turėtų būti skiriamos tik kiekvieno konkretaus pažeidimo atveju nustatius, kad pažeidimas padarytas ne dėl pačio vairuotojo kaltės. Įmonei turi būti sudaryta galimybė įrodyti, kad darbas buvo organizuotas tinkamai, nes dažnu atveju vairuotojai savivaliauja ir nepaiso darbdavio duodamų nurodymų, nors yra tinkamai apmokyti ir išsamiai instruktuoti.</p> <p>Vadovaujantis 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 19 straipsnio nuostatomis, nei už vieną šio reglamento ar Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų pažeidimą negali būti taikoma daugiau kaip viena sankcija ar procedūra. Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, neišku, kokiomis priemonėmis bus siekiama išvengti dvigubų sankcijų taikymo už tą patį pažeidimą.</p>
	<p>Taip pat, siekiant lygiaverčių konkurencinių sąlygų kitų valstybių vežėjų atžvilgiu, neišku, ar įmanomas šio straipsnio taikymas užsienio ūkio subjektams.</p>
	<p>Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Projekto 5 dalyje numatytas įpareigojimas teikti duomenis Lietuvos transporto saugos</p>
	<p>Pažymėtina, kad 2016 m. kovo 18 d. Komisijos reglamento (ES) 2016/403, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 papildomas sunkių Sąjungos taisyklių pažeidimų, dėl kurių kelių transporto įmonė gali prarasti nepriekaištingą reputaciją, klasifikacija ir kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB III priedas, 2 straipsnyje nurodoma, kad „Direktyvos 2006/22/EB III priedas iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta šio reglamento III priede“.</p> <p>Todėl, vertinant vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus, bus vadovaujamosi visais Direktyvos 2006/22/EB III priede nurodytais pažeidimais.</p>
	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnyje nurodyta, kad „Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „transporto ūkio subjektas atsako už jo vairuotojų padarytus pažeidimus, net jei jie buvo padaryti kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“.</p> <p>Užsienio šalyje padaryti vairuotojo vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai dažniausiai užtraukia atsakomybę vairuotojui, bet ne vadovui. Jeigu už vairuotojo užsienyje padarytą vairavimo ir poilsio režimo pažeidimą buvo nubaustas ir įmonės vadovas, įmonė turės pateikti konkrečius dokumentus, pažeidimus nagrinėjantjai institucijai.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Projekto nuostatos taikomos Lietuvos Respublikoje registruotiems ūkio subjektams. Jeigu užsienio šalies ūkio subjektas turi Lietuvos Respublikoje registruotą įmonę, tokiai įmonei Projekto nuostatos bus taikomos.</p> <p>Neatsižvelgta.</p>

	<p>administracijai taikytinas išimtinai Lietuvos ūkio subjektams. Skaitant kitas Projekto nuostatas taip pat kyla klausimas dėl patikrinimų įmonėje ir kelyje santykio ir įtariama, kad kalendorinių metų laikotarpiu bus aktyviau tikrinami Lietuvos ūkio subjektai, o užsienio vežėjai išvengs atsakomybės.</p>	<p>Vežėjų, tarp jų ir registruotų užsienio šalyse, patikrinimai keliuose vykdomi pagal Kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolės Lietuvos Respublikos keliuose taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 13 d. nutarimu Nr. 403 „Dėl Kelių transporto priemonių techninės būklės kontrolės Lietuvos Respublikos keliuose taisyklių patvirtinimo“.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Mobiliesiems kelių transporto darbuotojams darbo ir poilsio laiką nustato Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kad minėtas aprašas nustato darbo laiko ir poilsio laiko ypatumus ne tik mobiliesiems kelių transporto darbuotojams (taikomas kelių, geležinkelių, civilinės aviacijos, jūrų transporto, vidaus vandenų transporto, elektroninių ryšių, pašto, žemės ūkio, durpių kasimo įmonių darbuotojams), daryti nuorodą ANK į minėtą aprašą netikslinga.</p>
	<p>Taip pat asociacija mato būtinybę detalizuoti Projekto 5 dalyje abstrakčiai nurodytą sąvoką „darbo ir poilsio laiko pažeidimai“ išvardijant konkrečius pažeidimus arba bent jau pateikiant nuorodą į juos reglamentuojančius teisės aktus.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>ANK 1 straipsnyje nustatyta, kad „šiam kodekse apibrėžiama, kokios įstatymų uždraustos veiklos yra administraciniai nusižengimai, nustatomos administracinės nuobaudos ir administracinio poveikio priemonės už šiame kodekse numatytus nusižengimus, nustatomi administracinės atsakomybės pagrindai ir sąlygos, nustatoma administracinių nusižengimų teisena“.</p> <p>Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“, 18.1 papunktyje, be kito ko, nustatyta, kad skaitmeninių tachografų ir vairuotojų kortelių duomenys, perkelti pagal 2010 m. liepos 1 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 581/2010 dėl ilgiausių leistinų laikotarpių, per kuriuos turi būti perkelti susiję duomenys iš transporto priemonių ir vairuotojų kortelių, 1</p>
	<p>Projekto 6 dalį taip pat reiktų detalizuoti, nurodant poįstatyminių teisės aktų, kuriuo numatyta duomenų teikimo tvarka, kad būtų aišku kam, kokių būdu pareikalavus ir kokių formatu duomenys turi būti teikiami. Be to, atsižvelgiant į dabar galiojančią tvarką, pagal kurią bauda skiriama pagal trukstamas dienas arba pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje, Projekte siūlomas sankcija gali būti neproporcinga. Būtina užtikrinti, kad išskirtiniais atvejais, kai įmonė dėl nė jo valios priklausančių aplinkybių negali pateikti dalies duomenų ir apie tai informuoja kontrolės instituciją, jam nebūtų taikoma maksimali ir neproporcingo dydžio sankcija. Siūlome nustatyti mažesnę bent jau apatinę baudos intervalo dalį. Atsakomybė šio pažeidimo atveju turi kilti tik piktybiškai neteikiant duomenų.</p>	

Klaipėdos m. savivaldybės	<p>Siekiant taikomų sankcijų veiksmingumo ir proporcingumo, kiekvieno pažeidimo atveju turėtų būti nurodyta konkreti piniginė bausė. Pavyzdžiu galėtų būti laikomas kitose valstybėse galiojantis reglamentavimas, pagal kurį įstatymo prieduose yra pateikiami prievolių pažeidimų arba pervažimų sąlygų pažeidimų sąrašai bei konkretūs baudų dydžiai individualių pažeidimų atveju, detalizuojant ir išskaidant pažeidimus pagal vairavimo laiko viršijimo trukmę minučių ir valandų tikslumu.</p> <p>Manome, kad nuostatos dėl bent vieno vairuotojo pažeidimo yra neproporcingos, ypač didelių bendrovių atžvilgiu. Todėl siūlome</p>	<p>straipsnio 3 dalį, turi būti teikiami Lietuvos transporto saugos administracijai jos nustatyta tvarka.</p> <p>Teikimo tvarka nustatyta Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. sausio 21 d. įsakymu Nr. 2BE-32 „Dėl Ūkio subjekto, vykdančių kelių transporto veiklą, keitimosi informacija elektroniniu būdu su Lietuvos transporto saugos administracija tvarkos aprašo patirtinimo“.</p> <p>Pažymėtina, kad Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad transporto ūkio subjektas, naudojantis transporto priemonės, kuriose įrengta įrašymo įranga pagal Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priedą, ir kuriems taikomas šis reglamentas, užtikrina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kad visi duomenys iš transporto priemonės ar vairuotojo kortelės būtų perkeltami taip dažnai, kaip tai nustatė valstybė narė. Be to, transporto ūkio subjektas atitinkamus duomenis perkeltia dažniau, kad užtikrintų, jog visi duomenys apie ūkio subjekto ar jo vardu atliktą veiklą būtų perkelti; - kad visi iš transporto priemonės ir vairuotojo kortelės perkelti duomenys būtų saugomi ne mažiau kaip 12 mėnesių nuo jų įregistravimo, ir kad tikrinančio pareigūno prašymu jie būtų tiesiogiai ar per nuotolį prieinami ūkio subjekte. <p>Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, nustatyti skirtingas sankcijas už duomenų nesaugojimą nustatytą laiką įmonėje pagal trūkstamas dienas arba vairavimo ir poilsio laiko režimo pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje, yra netikslinga ir tai prieštarauja Reglamento Nr. 561/2006 nuostatomis.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Tai nėra ANK reglamentavimo dalykas, nes jame pateikiamas tik pažeidimų ir atsakomybių sąvadas.</p> <p>Neatsižvelgta.</p>
---------------------------	--	--

2020-02-17 išvada Nr. SAVP-103	<p>aukščiau minėtas nuostatas pakeisti bei įvesti dalies nuo bendrojo bendrovės vairuotojų skaičiaus išraišką procentais. Mūsų nuomone, penki procentai – priimtinas dydis.</p> <p>455 straipsnio 2, 3, 4 punktų formuliuotės galėtų būti < tikrinimo metu nustatyta, kad daugiau negu 5 procentai bendrojo bendrovės vairuotojų skaičiaus kalendorinių metų laikotarpyje >.</p> <p>Bauda atsakingam asmeniui, kuris turi privalomą kompetenciją vadovauti krovininių ar keleivių vežimo veikeliai, arba, kai tokio asmens nėra – vežėjo vadovui, už pažeidimus galėtų būti skiriama, tik nustačius, kad atsakingas asmuo, kuris turi privalomą kompetenciją vadovauti krovininių ar keleivių vežimo veikeliai, arba, kai tokio asmens nėra – vežėjo vadovas, netinkamai organizavo ar nurodė netinkamai organizuoti kelių transporto priemonių vairuotojų darbą.</p>	<p>Pažymėtina, kad Reglamentas Nr. 561/2006 neskirsto transporto įmonių į smulkias ar dideles įmones, tačiau aiškiai nustato, kad „transporto ūkio subjektas atsako už jo vairuotojų padarytus pažeidimus, net jei jie buvo padaryti kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“.</p> <p>Reglamentas Nr. 1071/2009 nustato, kad įmonė paskiria ne mažiau kaip vieną fizinį asmenį, transporto vadybininką, kuris turi faktiškai ir nepertraukiamai vadovauti įmonės transporto veiklai, ir kuris turi atitinkamą profesinę kompetenciją. Pažymėtina, kad įmonė, priklausomai nuo savo dydžio, gali turėti ir daugiau transporto vadybininkų, kurie ir organizuos įmonės transporto veiklą.</p>
Lietuvos vežėjų sąjungos 2020-02-20 išvada Nr. 2020/02-01	<p>Manome, kad teisės akte turėtų būti aiškiai suformuluota, kokias kriterijais remiantis nustatomas pažeidimų sunkumas ir nepalikama galimybė kontroliuojantiems subjektams savaip interpretuoti pažeidimų sunkumo. Taip pat neaišku, kaip bus užtikrinama 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (toliau - Reglamentas (EB) Nr. 561/2006) 19 straipsnio 2 dalies nuostata, kad sankcijos būtų taikomos tik už tuos pažeidimus, už kuriuos jos dar nebuvo taikytos, nes Lietuvos vežėjų vadovams ar atsakingiems asmenims kitų ES valstybių narių kontroliuojančios tarnybos taip pat skiria sankcijas už vairuotojų padarytus nusižengimus tose valstybėse. Todėl siūlome nustatyti, kad sankcijos, numatytos Įstatymo projekto 455 straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse yra skiriamos tik tais atvejais, kai kelių transporto priemonių vairuotojų pažeidimai buvo padaryti dėl netinkamai organizuoto jų darbo vežėjo vadovo ar atsakingo asmens nurodymu.</p> <p>Atkreipiame dėmesį, kad Įstatymo projektu (455 straipsnio 5 dalis) siūlomos nustatyti sankcijos už „Mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimus“, kurie nėra įvardinti Įstatymo projekto rengėjų minimoje Direktyvoje. Be to, vartojama formulė „Mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatytos darbo ir poilsio laiko trukmės pažeidimai" yra</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Reglamento Nr. 561/2006 19 straipsnyje nurodyta, kad „Valstybė narė įgalioja kompetentingas institucijas taikyti sankcijas ūkio subjektui ir (arba) vairuotojui už jos teritorijoje nustatytą šio reglamento pažeidimą, už kurį sankcija dar nebuvo taikyta, net ir tuo atveju, jei šis pažeidimas padarytas kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje“.</p> <p>Užsienio šalyje padaryti vairuotojo vairavimo ir poilsio režimo pažeidimai dažniausiai užtraukia atsakomybę vairuotojui, bet ne vadovui. Jeigu už vairuotojo užsienyje padarytą vairavimo ir poilsio režimo pažeidimą buvo nubaustas ir įmonės vadovas, įmonė turės pateikti konkrečius dokumentus pažeidimus nagrinėjantjai institucijai.</p> <p>Pažymėtina, kad mobilieji kelių transporto darbuotojai apibrėžti Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“, o šio aprašo 14 punkte nustatoma jų darbo ir poilsio laiko trukmė.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kad darbo ir poilsio laiką kelių transporto priemonių vairuotojams nustato Reglamentas Nr. 561/2006, o mobiliesiems kelių transporto darbuotojams minėtas aprašas, netikslinga išbraukti Projekto 5 dalį.</p>

<p>labai abstrakti ir leidžianti kontroliuojantiems pareigūnams taikyti sankcijas už bet kokius vairuotojų padarytus darbo ir poilsio laiko pažeidimus. Tokios sankcijos įteisinimas prieštarauja Įstatymo projekto rengėjų Aiškinamajame rašte deklaruojamiems siūlymams, be to, sankcijos už įvairius darbo ir poilsio laiko pažeidimus jau yra numatytos kituose ANK straipsniuose, todėl Įstatymo projekto 455 straipsnio 5 dalį siūlome išbraukti.</p>	<p>Panaikinus šiuo metu galiojančio Administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnio nuostatas numatančias, kad už transporto priemonių vairuotojų privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės, nesaugojimą nustatytą laiką įmonėje arba vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo nesilaikymą įmonėje, administracinė atsakomybė taikoma atitinkamai pagal trūkstamas dienas arba vairavimo ir poilsio laiko režimo pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje, galimai būtų nustatyta neproporcinga atsakomybė už tokį pažeidimą, kai įmonė negalėtų pateikti vieno vairuotojo tam tikro laikotarpio (pvz., vienos dienos) duomenų (dėl programinės įrangos gedimų, ar žmogiškų klaidų) ir už tai būtų baudžiama tokia pačia baida, kaip už visišką duomenų nepateikimą. Atkreiptinas dėmesys, kad Reglamento (EB) Nr. 561/2006 19 straipsnio 1 dalyje sakoma, kad „sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios“. Manome, kad siūlomos sankcijos būtų ne tik neproporcingos, bet ir diskriminuojančios nacionaliniu pagrindu, nes nukreiptos tik į Lietuvos Respublikoje registruotus vežėjus. Todėl siūlome Įstatymo projekto 455 straipsnio 6 dalyje nustatyti skirtingas sankcijas, proporcingas padarytam pažeidimui, kaip kad yra nustatyta šiuo metu galiojančio Administracinių nusižengimų kodekso 455 straipsnyje.</p>
	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Reglamento Nr. 561/2006 10 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad transporto ūkio subjektas, naudojantis transporto priemones, kuriose įrengta įrašymo įranga pagal Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priedą, ir kuriems taikomas šis reglamentas, užtikrina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kad visi duomenys iš transporto priemonės ar vairuotojo kortelės būtų perkeltiami taip dažnai, kaip tai nustatė valstybė narė. Be to, transporto ūkio subjektas atitinkamus duomenis perkelia dažniau, kad užtikrintų, jog visi duomenys apie ūkio subjekto ar jo vardu atliktą veiklą būtų perkelti; - kad visi iš transporto priemonės ir vairuotojo kortelės perkelti duomenys būtų saugomi ne mažiau kaip 12 mėnesių nuo jų įregistravimo, ir kad tikrinančio pareigūno prašymu jie būtų tiesiogiai ar per nuotolį prieinami ūkio subjekte. <p>Pažymėtina, kad Reglamento Nr. 561/2006 nuostatos nenumato išimčių dėl tam tikro kiekio tachografų duomenų neišsaugojimo.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, nustatyti skirtingas sankcijas už duomenų nesaugojimą nustatytą laiką įmonėje pagal trūkstamas dienas arba vairavimo ir poilsio laiko režimo pažeidimus, išreikštus procentais nuo atitinkamų patikrintų dienų įmonėje, yra netikslinga ir tai prieštarauja Reglamento Nr. 561/2006 nuostatomis.</p>