

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 1, 7, 8, 8<sup>1</sup>, 8<sup>2</sup>, 8<sup>3</sup>, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 23, 24, 26, 30, 32, 38 IR 41 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO, 39 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS, PRIEDO PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 8<sup>4</sup>, 8<sup>5</sup>, 8<sup>6</sup>, 9<sup>1</sup>, 10<sup>1</sup>, 39<sup>1</sup> IR 39<sup>2</sup> STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 12 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 101, 393, 448, 450, 451, 452, 453, 454, 456, 459, 463, 589, 611 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

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

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 1, 7, 8, 8<sup>1</sup>, 8<sup>2</sup>, 8<sup>3</sup>, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 23, 24, 26, 30, 32, 38 ir 41 straipsnių pakeitimo, 39 straipsnio pripažinimo netekusiu galios, priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 8<sup>4</sup>, 8<sup>5</sup>, 8<sup>6</sup>, 9<sup>1</sup>, 10<sup>1</sup>, 39<sup>1</sup> ir 39<sup>2</sup> straipsniais įstatymo (toliau – Įstatymo projektas Nr. 1), Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 12 straipsnio pakeitimo įstatymo (toliau – Įstatymo projektas Nr. 2) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 101, 393, 448, 450, 451, 452, 453, 454, 456, 459, 463, 589, 611 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo (toliau – Įstatymo projektas Nr. 3) projektų (toliau kartu – Įstatymų projektai) *rengimą paskatino šios priežastys:*

I. Užtikrinti Lietuvos Respublikos nacionalinės teisės atitikti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų ir direktyvų – vadinamojo Mobilumo paketo: 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (toliau – Reglamentas (ES) 2020/1054); 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/1055, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 2020/1055); 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (toliau – Reglamentas (ES) 2020/1056); 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami Direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir Reglamentas (ES) Nr. 1024/2012 (toliau – Direktyva (ES) 2020/1057) – nuostatomis, taip pat šių nuostatų tinkamą taikymą ir įgyvendinimą, t. y. įtvirtinti nuostatas dėl:

- patekimo į tarptautinę krovinių vežimo rinką kelių transporto priemonėms, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabą (puspriekabę), didesnė kaip 2,5 tonos, bet neviršija 3,5 tonos;
- elektroninės krovinių vežimo informacijos teikimo, vykstant kabotažo operacijas;
- vežėjo, vežėjo vadovo ir transporto vadybininko nepriekaištingos reputacijos praradimo atvejų;
- komandiravimo ypatumų taikymo kelių transporto priemonių vairuotojams, vežantiems krovinius arba keleivius tarptautiniais maršrutais;
- sankcijų taikymo pažeidžiant kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio taisykles;
- sankcijų taikymo pažeidžiant kelių transporto priemonių vairuotojų komandiravimo ypatumus.

II. Tinkamai įgyvendinti dalį 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) 2009/1072 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (toliau – Reglamentas (EB) 2009/1072), 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir

Tarybos reglamento (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 165/2014) ir 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/719, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (toliau – Direktyva (ES) 2015/719), nuostatų, taip pat patikslinti esamas nuostatas, kad jos atitiktų Europos Sąjungos dokumentuose nurodytas nuostatas, t. y. įtvirtinti nuostatas dėl:

- vairuotojo liudijimo išdavimo;
- tachografų dirbtuvių veiklos;
- kabotažo operacijos taisyklių nustatymo ir sankcijų už šių taisyklių pažeidimus taikymo.

### III. Atlikti kitus reikiamus įstatymų nuostatas patikslinančius ir redakcinio pobūdžio

Įstatymų projektų pakeitimus, susijusius su:

- licencijų, skirtų vykdyti profesinę vežimo kelių transportu veiklą, rūšimis;
- įgaliojimo suteikimu susisiekti ministro nustatyti kelionės leidimų, kurie suteikia teisę užsienio šalyje užregistruotai transporto priemonei ar jos junginiui įvažiuoti į Lietuvos Respublikos teritoriją ir (ar) vežti krovinių ar keleivius tranzitu per Lietuvos Respublikos teritoriją, ir (ar) vežti krovinių ar keleivius į (iš) trečiąsias (-ųjų) šalis, naudojimo tvarką;
- smulkių siuntų vežimo autobusais reglamentavimu;
- krovinių ir keleivių vežėjams ir jų vairuotojams taikomų administracinės atsakomybės sankcijų dydžių peržiūra, siekiant, kad šią veiklą vykdančios ūkio subjektai laikytųsi visų nustatytų reikalavimų ir sąlygų, susijusių tiek su vežimo veikla, tiek su darbuotojų darbo sąlygomis.

## 2. Įstatymų projektų iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymų projektų iniciatorė – Susisiekimo ministerija. Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (grupės vadovas – Vladislav Kondratovič, tel. 239 2893, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Aleksandras Stupenko (tel. 239 3979, el. p. aleksandras.stupenko@sumin.lt).

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

Nei Kelių transporto kodekse, nei kituose teisės aktuose dalies siūlomo teisinio reglamentavimo, kuriuo perkeliama Mobilumo paketo nuostatos, šiuo metu nėra. Taigi Europos Sąjungos dokumentų nuostatų perkėlimas papildoma esama teisinę reguliavimą iš esmės naujomis nuostatomis.

Tik kai kurie Įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai jau yra iš dalies reguliuojami esamomis įstatymų nuostatomis, kurios turi būti papildytos arba pakeistos, atsižvelgiant į siekiamą įtvirtinti naują iš Europos Sąjungos teisės kylančią reglamentavimą.

### *Kelių transporto kodeksas (toliau – KTK)*

Šiuo metu KTK 8 straipsnyje nustatyta, kad licencijos vykdyti krovinių ir keleivių vežimo už atlygį veiklą išduodamos vežėjams, turintiems kelių transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabą (puspriekabę), didesnė kaip 3,5 tonos. Taip pat nustatyta, kad išduodamos penkių rūšių (trys – keleiviams vežti, dvi – kroviniams vežti) licencijos: Bendrijos licencija vežti keleivius autobusais tarptautiniais ir vidaus maršrutais, nacionalinė licencija vežti keleivius autobusais vidaus maršrutais, licencija vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje, Bendrijos licencija vežti krovinius krovininėmis kelių transporto priemonėmis tarptautiniais ir vidaus maršrutais, nacionalinė licencija vežti krovinius krovininėmis kelių transporto priemonėmis vidaus maršrutais.

KTK 8<sup>1</sup> straipsnyje nurodoma, kad vežėjas, siekiantis gauti licenciją vykdyti krovinių ar keleivių vežimą už atlygį, turi atitikti 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 (EB) Nr. 1071/2009), 3 straipsnyje nurodytus reikalavimus. Be to, nustatoma, kad vežėjas, vežėjo vadovas ir transporto vadybininkas turi būti nepriekaištingos reputacijos (neturi teistumo arba sankcijų už Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnio 1 dalyje ir IV priede nurodytus pažeidimus), o transporto vadybininkas papildomai, privalo atitikti profesinės kompetencijos reikalavimą, kuris nustatomas išlaikius profesinės kompetencijos egzaminą. Taip pat nurodoma, kad minėtas licencijas išduoda Lietuvos transporto saugos administracija ir savivaldybės vykdomosios institucijos (tik licenciją vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje).

Šiuo metu KTK 12 straipsnyje numatyta, kad, vykdant tarptautinius vežimus, būtina vadovautis Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis, Europos Sąjungos reglamentais ir Keleivių tarptautinio vežimo kelių transportu taisyklėmis bei Krovinių tarptautinio vežimo kelių transportu taisyklėmis.

KTK 14 straipsnis nustato kelių transporto kontrolės įgaliojimus Lietuvos transporto saugos administracijai, savivaldybių institucijoms arba jų įgaliotoms įstaigoms ir vežėjams arba jų įgaliotiems juridiniams asmenims.

KTK 17 straipsnis reglamentuoja keleivių, bagažo ir smulkių siuntų vežimą keleivinėmis kelių transporto priemonėmis.

KTK 30 straipsnis reglamentuoja važtaraščio išdavimo tvarką, KTK 32 straipsnis – krovinių pakrovimo ir iškrovimo tvarką, o KTK 38 straipsnis – krovinių vežimo savo sąskaita sąlygas.

Šiuo metu vairuotojo liudijimo išdavimo tvarka ir tachografų dirbtuvių veiklos taisyklės reglamentuotos Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymais.

#### *Transporto veiklos pagrindų įstatymas*

Šiuo metu įstatymo 12 straipsnio 1 dalyje įvardijama kombinuotojo krovinių vežimo samprata, t. y. krovinių vežimas ne mažiau kaip dviejų rūšių transporto priemonėmis, kai tas pats kroviny, esantis sunkvežimyje, priekaboje ar puspriekabėje (su vilkiku ar be jo), keičiamoje talpykloje arba 20 ar daugiau pėdų konteineryje, didžiąją maršruto dalį yra vežamas geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu, o pradinę ir (arba) galutinę maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis.

#### *Administracinių nusižengimų kodeksas (toliau – ANK)*

ANK 101 straipsnyje numatytos administracinės nuobaudos už informacijos apie komandiruotam darbuotojui taikomas Lietuvos Respublikos darbo kodekso 108 straipsnio 2 dalyje nustatytas darbo sąlygas nepateikimą.

ANK 150 numatytos administracinės nuobaudos už komercinės ar ūkinės veiklos tvarkos pažeidimus.

ANK 393 straipsnyje numatytos administracinės nuobaudos už bepiločių orlaivių taisyklių pažeidimus.

Šiuo metu galiojantys ANK (448, 450, 451, 452, 453, 454 ir 456) straipsniai numato administracines nuobaudas už keleivių ir krovinių vežimo kelių transportu taisyklių pažeidimus, kelių transporto priemonių ekipažams (vairuotojams) nustatytos vairavimo be pertraukos trukmės arba kasdienio vairavimo trukmės ar nustatyto vairavimo laiko viršijimą ir vairavimo ir poilsio režimo reikalavimų pažeidimus, vežimą kelių transporto priemonėmis, kai tachografas neįrengtas, neveikia ar neatitinka reikalavimų, už jo rodmenų ir registracijos lapų arba vairuotojo kortelės netinkamą naudojimą ir klastojimą, taip pat už važiavimą be greičio ribojimo prietaiso, kai šis prietaisas neveikia ar išjungtas. Minėti straipsniai numato administracinę atsakomybę transporto priemonės vairuotojams ir (ar) kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių

ar keleivių vežimo veiklai, o nustatyti sankcijų dydžiai nėra proporcingi daromiems pažeidimams, tai, savo ruožtu, neskatina geresnių vairuotojų darbo ir poilsio sąlygų bei sąžiningos konkurencijos.

ANK 459 straipsnio 6 dalis numato administracinę nuobaudą už važiavimą didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis be leidimo vairuotojams ir (ar) juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, o šio straipsnio 10 dalis – už didžiagabaričių ar sunkiasvorių krovinių pateikimą ar pakrovimą į kelių transporto priemonę krovėjams ir siuntėjams.

ANK 463 straipsnyje numatytos administracinės nuobaudos už važiavimą mokamais valstybinės reikšmės keliais nesumokėjus transporto priemonių savininkams ar valdytojams nustatyto mokesčio už naudojimąsi keliais. Minėtame straipsnyje numatyta administracinė atsakomybė tik transporto priemonės vairuotojui. Nustatyta pareiga sumokėti už naudojimąsi mokamais keliais transporto priemonių ar jų junginių valdytojams bei kelių naudotojams, tačiau ANK 463 straipsnyje nenumatyta atsakomybė transporto priemonių ar jų junginių valdytojams, todėl kontroliuojančios institucijos negali ANK 463 straipsnio nuostatų taikyti transporto priemonių ar jų junginių valdytojų atžvilgiu.

ANK 589 straipsnyje nustatyti įgaliojimai institucijų pareigūnams tirti šiame kodekse nustatytus administracinius nusižengimus.

ANK 611 straipsnis nustato administracinio nusižengimo protokolo, administracinio nurodymo ir nutarimo surašymo tais atvejais, kai nusižengimas užfiksuotas ne asmens, įtariamo administracinio nusižengimo padarymu, akivaizdoje, tvarką.

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

I. Užtikrinant Lietuvos Respublikos nacionalinės teisės atitiktį Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų – vadinamojo Mobilumo paketo nuostatomis,

➤ ***Įstatymo projektu Nr. 1***, įgyvendinant:

1) Reglamento (ES) Nr. 2020/1054 nuostatas, siūloma:

- pateikti krovinių vežimo savo sąskaita ir nekomerciniais tikslais apibrėžti, siekiant numatyti, kad minėtą vežimą vykdančioms ūkio subjektams nebūtų taikomas vairuotojų darbo ir poilsio režimo laikymosi reikalavimas ir reikalavimas transporto priemonėje turėti įrengtą tachografą (22 straipsniu keičiamo Kodekso 26 straipsnio 9 ir 10 dalis);

2) Reglamento (ES) Nr. 2020/1055 nuostatas, siūloma:

- įteisinti naują licencijos rūšį vežti krovinius tarptautiniais maršrutais krovininėmis kelių transporto priemonėmis, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabą (puspriekabę), didesnė kaip 2,5 tonos, bet ne didesnė kaip 3,5 tonos (3 straipsniu keičiamo Kodekso 8 straipsnio 2 dalies 3 punktas);

- patikslinti reikalavimą dėl licencijos kopijos išdavimo kelių transporto priemonei (3 straipsniu keičiamo Kodekso 8 straipsnio 3–4 dalys);

- nustatyti reikalavimą, kad transporto vadybininkas privalo iš naujo išlaikyti krovinių vežimo ir (ar) keleivių vežimo profesinės kompetencijos egzaminą, jeigu per paskutinius 5 metus nuo transporto vadybininko profesinės kompetencijos pažymėjimo išdavimo dienos nevadovavo vežėjo profesinei vežimo kelių transportu veiklai ir siekia vadovauti vežėjo profesinei vežimo kelių transportu veiklai (4 straipsniu keičiamo Kodekso 8<sup>1</sup> straipsnio 5 dalis);

- nustatyti proporcingumo reikalavimą vežėjo vykdomajai veiklai, t. y. nustatyti, kad vežėjas gali turėti ne daugiau kaip 5 vairuotojus kiekvienai licencijuotai transporto priemonei (3 straipsniu keičiamo Kodekso 8 straipsnio 6 dalis); proporcingumo rodiklis apskaičiuotas įvertinus statistinius duomenis, kad iki 2020 m. liepos mėnesį įsigaliojusių nuostatų dėl vilkikų vairuotojų periodinio grąžinimo į jų registracijos ar gyvenamą vietą, vežėjams statistiškai reikėjo apie 1,5 vairuotojo etato vienam vilkikui, taip pat įvertinus didėjančią paslaugų eksporto apimtį ir poreikį plėsti įmonių atliekamų operacijų skaičių, įsigaliojusias nuostatas dėl vilkikų vairuotojų grąžinimo į jų registracijos ar gyvenamą vietą, įsigaliosiančias nuostatas dėl priverstinio vilkikų grąžinimo (kas aštuonias savaites) į jų registracijos šalį bei galimybę vairuoti transporto priemonę su porininku (vairuotojų ekipažas); taip pat siūloma nustatyti, kad jei vežėjas nebeatitinka nustatyto

proporcingumo reikalavimo, jis įspėjamas apie galimą licencijos galiojimo sustabdymą ir jam suteikiamas Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklėse nustatytas terminas trūkumams pašalinti (4 straipsniu keičiamo Kodekso 8<sup>1</sup> straipsnio 7 dalis);

- patikslinti atvejus dėl vežėjo, vežėjo vadovo ir transporto vadybininko, nepriekaištingos reputacijos praradimo, taip pat nustatyti, kad transporto vadybininko, kurio atžvilgiu buvo priimtas administracinis sprendimas dėl nepriekaištingos reputacijos praradimo, profesinės kompetencijos pažymėjimas laikomas negaliojančiu, kol transporto vadybininkas yra praradęs nepriekaištingą reputaciją (7 straipsnis);

- pavesti Lietuvos transporto saugos administracijai patvirtinti pažeidimų, kuriems esant vežėjas, vežėjo vadovas ir transporto vadybininkas nebūtų laikomi turinčiais nepriekaištingą reputaciją, atitiktį Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso ir Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso straipsniams sąrašą; nepriekaištinga reputacija reiškia, kad subjektas pagal nacionalinius teisės aktus nebuvo teistas už sunkius nusikaltimus, nurodytus Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnio 1 dalyje (sankcijos už šiuos nusikaltimus nustatytos Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse), ar jam nebuvo taikyta sankcija už sunkius kelių transporto srities taisyklių pažeidimus, nurodytus Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 IV priede (sankcijos už šiuos pažeidimus nustatytos Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse) (7 straipsnis);

- nustatyti reikalavimus vežėjams, įsisteigusiems Europos Sąjungos valstybės narėje ar Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybėje arba trečiosiose šalyse, dėl kabotažo operacijų vykdymo; siekiantis vykdyti kabotažo operacijas trečiosios šalies vežėjas susisiektų ministro nustatyta tvarka turės gauti kabotažo leidimą, kuris suteiks teisę per dvi dienas atlikti vieną vidaus vežimą (11 straipsnis);

3) Reglamento (ES) Nr. 2020/1056 nuostatas, siūloma:

- įteisinti reikalavimą, kad vežėjas informaciją apie kiekvieną atliktą kabotažo operaciją, valstybinę kelių transporto kontrolę vykdančių pareigūnų prašymu galėtų pateikti elektroniniu būdu per sertifikuotą elektroninės krovinių vežimo informacijos platformą – operacinę sistemą, operacinę aplinką ar duomenų bazę, kuri yra skirta naudoti elektroninę krovinių vežimo informaciją (11 straipsniu Kodekse papildyto 8<sup>1</sup> straipsnio 6 dalis);

4) Direktyvos (ES) Nr. 2020/1057 nuostatas, siūloma:

- papildyti nuostata, kad KTK taip pat nustato kelių transporto priemonių vairuotojų, vežančių krovinius arba keleivius tarptautiniais maršrutais, komandiravimo ypatumus (1 straipsnis);

- pateikti tarptautinių vežimų operacijų apibrėžtis (9 straipsnio keičiamo Kodekso 9 straipsnio 2 dalis);

- nustatyti išimtis, pagal kurias būtų laikoma, kad kelių transporto priemonės vairuotojai, vykdantys tarptautinius vežimus, t. y. dvišales krovinių ir keleivių vežimo operacijas, įvairiarūšes krovinių vežimo operacijas, tranzitines operacijas ir kombinuotojo krovinių vežimo operacijas, nebūtų laikomi komandiruotais (13 straipsnis);

- nustatyti užsienio šalyje registruotų vežėjų kelių transporto priemonių vairuotojų komandiravimo į Lietuvos Respubliką reikalavimus (13 straipsniu Kodekso papildyto 10<sup>1</sup> straipsnio 1–4 dalys);

- nustatyti pareigas vežėjams dėl vairuotojų komandiravimo vykdymo (13 straipsniu Kodekso papildyto 10<sup>1</sup> straipsnio 5–7 dalys);

- paskirti Lietuvos transporto saugos administraciją ir Valstybinę darbo inspekciją institucijomis, atsakingomis už bendradarbiavimą ir savitarpio pagalbos teikimą užsienio šalių kompetentingoms institucijoms kelių transporto priemonių vairuotojų komandiravimo klausimais (13 straipsniu Kodekso papildyto 10<sup>1</sup> straipsnio 8 dalis);

- nustatyti, kad Lietuvos transporto saugos administracija užtikrina, kad vežėjas per 25 darbo dienas nuo savitarpio pagalbos prašymo dienos per Vidaus rinkos informacinę sistemą pateiktą užsienio šalies kompetentingai institucijai dokumentus apie įvykusią vežėjo vairuotojo komandiruotę (13 straipsniu Kodekso papildyto 10<sup>1</sup> straipsnio 10 dalis);

- nustatyti pareigą siuntėjui ar ekspeditoriui arba krovėjui, kai siuntėjo ar ekspeditoriaus pakrovimo vietoje nėra, prieš pateikiant krovinį vežėjui įsitikinti, kad vežėjo vairuotojas, be kito ko,

turi komandiravimo deklaracijos kopiją, kai vežėjo vairuotojas buvo komandiruotas į Lietuvos Respublikos teritoriją (24 straipsnio keičiamo Kodekso 32 straipsnio 3 dalis);

➤ ***Istatymo projektu Nr. 2***, įgyvendinant Direktyvos (ES) Nr. 2020/1057 nuostatas, siūloma:

- patikslinti kombinuotojo krovinių vežimo apibrėžtį ir numatyti, kad prie kombinuotojo krovinių vežimo būtų priskiriamas ir krovinių vežimas tarp krovinio pakrovimo vietos ir artimiausios geležinkelio pakrovimo stoties pradinėje maršruto dalyje ar tarp artimiausios geležinkelio iškrovimo stoties ir vietos, kurioje krovinsys iškraunamas, galutinėje maršruto dalyje, arba ne didesniu kaip 150 km spinduliu, matuojant tiesia linija, iš vidaus vandenų ar jūrų pakrovimo ar iškrovimo uosto;

➤ ***Istatymo projektu Nr. 3***, įgyvendinant:

1) Reglamento (ES) Nr. 2020/1054 nuostatas, siūloma:

- nustatyti administracinę atsakomybę juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, už reikalavimo dėl kelių transporto priemonės vairuotojo grįžimo į vežėjo registracijos šalį ar į vairuotojo gyvenamąją vietą neužtikrinimo (4 straipsnis) ir vairuotojams už reikalavimų dėl kelių transporto priemonės vairuotojo normalaus kassavaitinio poilsio laiko ir bet kokio ilgiau kaip keturiasdešimt penkias valandas trunkančio kassavaitinio poilsio laiko pažeidimus, t. y. dėl draudimo ilsėtis transporto priemonės kabinoje (6 straipsnis);

- siekiant nuoseklumo, sujungti 453 ir 454 straipsnius su 451 straipsniu, atitinkamai pakeisti sujungto 451 straipsnio pavadinimą, nes vairuotojų vairavimo režimas taikomas ne tik krovinių ar keleivių vežimo metu, keičiamuose 451, 452 ir 453 straipsniuose diferencijuoti kelių transporto priemonių vairuotojams vairavimo trukmės pažeidimus pagal jų sunkumus, atitinkamai nustatyti ir sankcijų dydžius, taip pat atsižvelgiant į tai, kad mobiliesiems kelių transporto darbuotojams darbo laiko taisyklės nustatytos Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse apraše<sup>1</sup>, patikslinti keičiamo 453 straipsnio pavadinimą ir nustatyti administracinę atsakomybę už mobiliųjų kelių transporto darbuotojų darbo laiko ir jo apskaitos pažeidimus (5, 6 ir 7 straipsniai). Siūlomuose pakeitimuose, siekiant tikslo – atgrasyti nuo pažeidimų vykdymo, kadangi šiuo metu ANK nustatytos baudos neužtikrina efektyvios nusižengimų prevencijos, o sankcijos turi būti veiksmingos ir proporcingos pažeidimų sunkumui, konkretūs baudų dydžiai nustatomi įvertinant:

- ✓ tai, kad dauguma vairuotojo darbo režimo pažeidimų, taip pat ir susijusių su tachografo naudojimu, yra daromi tiesiogine tyčia, kai 1) jį darantis asmuo suvokia pavojingą veikos pobūdį ir nori taip veikti, 2) jį darydamas asmuo suvokia pavojingą veikos pobūdį, numatė, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti numatytų padarinių, ir jų nori. Vairavimo režimo pažeidimus vairuotojas daro aiškiai žinodamas ir suprasdamas, kad minėtus pažeidimus daro. Be to, apie vykdomą pažeidimą vairuotoją informuoja skaitmeninio tachografo meniu atsirandantis informacinis pranešimas, o vairuotojo darbą prižiūri ir kontroliuoja įmonėje dirbantis transporto vadybininkas, todėl visi šie pažeidimai daromi tiesiogine tyčia, tikslingai ir siekiant įgauti ekonominį pranašumą prieš konkurentus, taip keliant grėsmę tiek saugiam eismui, tiek ir nesąžiningai konkuruojant su kitomis transporto įmonėmis;

- ✓ Europos Komisijos 2018 metais atliktų tyrimų, susijusių su nuovargio įtaka saugiam transporto priemonės valdymui, rezultatus, kurie parodė, kad vairuotojo, vairuojančio transporto priemonę nemiegojus 17 valandų, nuovargis prilyginamas 0,1 promilės girtumui, o nemiegojus 24 valandas – 0,2 promilės girtumui. Komercinių krovinių ir keleivinių transporto priemonių vairuotojams leistinas alkoholio kiekis kraujyje yra 0 promilių. Pagal dabar galiojančią reguliavimą už ANK 422 straipsnio 2 dalį „transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiama masė didesnė negu 3,5 t arba kuriose yra daugiau kaip 9 sėdimosios vietos, pavojinguosius krovinius vežančių transporto priemonių vairavimas, kai tai daro neblaivūs (nustatytas lengvas neblaivumas (daugiau

<sup>1</sup> Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 28 d. nutarimu Nr. 534 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“.

kaip 0 promilių, bet ne daugiau kaip 0,4 promilės) vairuotojai, užtraukia baudą vairuotojams nuo vieno šimto penkiasdešimties iki trijų šimtų eurų;

- ✓ Reglamento (ES) 2016/403 III priede<sup>2</sup> nurodyto konkretaus pažeidimo sunkumo lygį;
- ✓ kaimyninių šalių praktiką (pvz., Lenkijoje numatytas baudos už darbo ir poilsio režimo pažeidimus dydis nuo 200 eurų, o Vakarų Europos valstybėse baudos dar didesnės).

2) Reglamento (ES) Nr. 2020/1055 nuostatas, siūloma:

- patikslinti projektu keičiamo 450 straipsnio pavadinimą, papildyti straipsnį naujomis dalimis dėl administracinės atsakomybės už krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis taisyklių pažeidimus taikymo siuntėjui ar ekspeditoriui arba krovinio krovimo į (ant) transporto priemonę (-ės) darbus atlikusio juridinio asmens vadovams ar kitiems jų paskirtiems atsakingiems asmenims. Taip pat siūloma nustatyti administracinę atsakomybę juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, už reikalavimo per nustatytą laiką grąžinti transporto priemonę į vežėjo registracijos vietą nevykdymą (4 straipsnis);

3) Direktyvos (ES) Nr. 2020/1057 nuostatas, siūloma:

- atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma nustatyti prievolę vežėjui teikti komandiruojamo vairuotojo komandiravimo deklaracijas, o jų kopijas – komandiruojamam vairuotojui, siūloma papildyti 101 straipsnio 1 dalį naujomis nuostatomis, nustatančiomis administracinę atsakomybę darbdaviams ar kitiems atsakingiems asmenims, už pareigų nevykdymą. Be to, įvertinant tai, kad įtvirtinant baudų dydžius už pakartotinai padarytą administracinį nusizengimą, apatinė baudos, skirtinos už pakartotinį nusizengimą, riba nustatoma tokia pati, kaip viršutinė baudos, skirtinos už pirmą kartą padarytą nusizengimą, riba, siūloma suderinti ANK 101 straipsnio 1 ir 2 dalių sankcijose nustatytus baudų dydžius. Taip pat straipsnis papildomas naujomis dalimis, nustatančiomis administracinę atsakomybę juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti keleivių ir (ar) krovinių vežimo veiklai, už papildomų dokumentų apie vairuotojo komandiruotę per nustatytą terminą nepateikimą (1 straipsnis);

- atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma nustatyti prievolę vežėjui teikti komandiruojamo vairuotojo komandiravimo deklaracijos kopiją komandiruojamam vairuotojui, siūloma papildyti 450 straipsnį naujomis dalimis dėl administracinės atsakomybės už komandiravimo deklaracijos nepateikimą kontrolės teisę turintiems pareigūnams taikymo vairuotojams ir juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti krovinių ar keleivių vežimo veiklai, taip pat už krovinių pateikimą vežti ar pakrovimą neįsitikinus, kad komandiruotas į Lietuvos Respublikos teritoriją vykdyti tarptautinį vežimą užsienio šalies vairuotojas turi komandiravimo deklaracijos kopiją (4 straipsniu keičiamo ANK 450 straipsnio 8 ir 12 dalys).

II. Tinkamai įgyvendinant dalį Reglamento (EB) 2009/1072, Reglamento (ES) Nr. 165/2014 nuostatų ir Direktyvos (ES) 2015/719 nuostatas,

➤ Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma:

- atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktiką, kad esminės ūkinės veiklos sąlygas pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją galima nustatyti tik įstatyme:

✓ reglamentuoti vairuotojų liudijimo išdavimo, vairuotojų liudijimo galiojimo sustabdymo ir galiojimo panaikinimo sąlygas (7 straipsnis). Atsižvelgiant į tai, kad Reglamento (EB) 2009/1072 5 straipsnio 2 dalis nustato, kad vairuotojo liudijimą valstybė narė išduoda bet kuriam vežėjui, kuris turi Bendrijos licenciją ir toje valstybėje narėje teisėtai įdarbina vairuotoją, nustatyti, kad vežėjui vairuotojo liudijimas neišduodamas, jeigu vairuotojas yra įdarbintas per laikinojo įdarbinimo įmonę;

✓ reglamentuoti teisės vykdyti tachografų techninę priežiūrą suteikimą, teisės sustabdymo, teisės sustabdymo panaikinimo ir teisės panaikinimo sąlygas, taip pat tachografų

<sup>2</sup> 2016 m. kovo 18 d. Komisijos reglamentas (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.

techninės priežiūros veiklos sąlygas (9 straipsnis). Be to, siūloma nustatyti vienų metų terminą ūkio subjektams dėl pakartotinio kreipimosi suteikti teisę vykdyti tachografų techninę priežiūrą, kai ji buvo panaikinta arba kai buvo nustatyta neteisėta tachografų techninės priežiūros veikla;

- siekiant, kad būtų tinkamai taikomos kelių transporto priemonių vairuotojų komandiravimo ypatumai, pateikti įvairiarūšio vežimo operacijos (10 straipsniu keičiamo Kodekso 9 straipsnio 3 dalies 1 punktas) ir kabotažo operacijos (11 straipsniu Kodekso papildymas 9<sup>1</sup> straipsnio 1 dalis) apibrėžimus.

➤ ***Įstatymo projektu Nr. 3*** siūloma papildyti 450 straipsnį nauja dalimi dėl administracinės atsakomybės taikymo vairuotojams už kabotažo taisyklių pažeidimus (4 straipsnis).

III. Atliekant kitus reikiamus įstatymų nuostatas patikslinančius ir redakcinio pobūdžio Įstatymų projektų pakeitimus.

➤ ***Įstatymo projektu Nr. 1:***

- atsižvelgiant į tai, kad Reglamentas (EB) 2009/1072 įpareigoja valstybes nares išduoti tik Bendrijos licencijas vežti krovinius ar keleivius, įvertinus tai, kad vežėjas, siekiantis gauti nacionalinę licenciją ar Bendrijos licenciją, turi atitikti visus Reglamente (EB) 2009/1072 keliamus reikalavimus, t. y. reikalavimą dėl nepriekaištingos reputacijos, finansinio pajėgumo, ir siekiant sudaryti vienodas veiklos sąlygas, siūloma atsisakyti nacionalinių licencijų vežti keleivius autobusais vidaus maršrutais ir vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje, o vietoj jų išduoti Bendrijos licencijas vežti keleivius autobusais, atitinkamai atsisakant pareigos savivaldybės vykdomajai institucijai išduoti licencijas vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje (3 straipsnis);

- siūloma aiškiau reglamentuoti atvejus, kada vežėjas, vežėjo vadovas ir transporto vadybininkas nelaikomi atitinkančiais nepriekaištingos reputacijos reikalavimo, ir sąlygas, kada reputacijos praradimas yra laikomas proporcinga priemone (7 straipsnis);

- atsižvelgiant į tai, kad pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir užsienio šalies vyriausybės susitarimus, reglamentuojančius tarptautinius krovinių ir keleivių vežimus kelių transporto priemonėmis, Susisiekimo ministerija yra kompetentinga institucija, nustatanti patekimo į Lietuvos Respublikos teritorijos tvarką, siūloma Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui suteikti įgaliojimus nustatyti kelionės leidimų, kurie suteikia teisę užsienio šalyje įregistruotai transporto priemonei ar jos junginiui įvažiuoti į Lietuvos Respublikos teritoriją ir (ar) vežti krovinį ar keleivius tranzitu per Lietuvos Respublikos teritoriją, ir (ar) vežti krovinį ar keleivius į (iš) trečiąsias (-ųjų) šalis (-ių), pildymo ir jų naudojimo tvarką (14 straipsnis), taip pat nustatyti tvarką dėl kabotažo leidimų išdavimo (11 straipsnis);

- atsižvelgiant į Viešojo administravimo įstatymo nuostatas dėl ūkio subjektų veiklos priežiūros, siūloma aiškiau reglamentuoti ūkio subjektų valstybinės kelių transporto priežiūros ir kontrolės sąvokas ir jų turinį, taip pat nustatyti valstybės institucijų funkcijas atliekant ūkio subjektų kontrolę (17 ir 18 straipsniai);

- atsižvelgiant į tai, kad smulkių siuntų vežimą keleivinėmis kelių transporto priemonėmis vykdančys subjektai ir pašto paslaugos teikėjai, iš esmės teikiantys analogiškas paslaugas, veikia skirtingomis konkurencinėmis sąlygomis (jiems taikomas skirtingas teisinis reglamentavimas sąlygoja tiek skirtingas veiklos sąlygas ir reikalavimus, tiek ir skirtingą šių paslaugų priežiūrą), siūloma nustatyti, kad smulkių siuntų vežimams būtų taikomos Pašto įstatymo nuostatos (19 straipsnis).

➤ ***Įstatymo projektu Nr. 3:***

- atsižvelgiant į tai, kad nuo 2021 m. sausio 1 d. neteko galios nacionalinės bepiločių orlaivių naudojimo taisyklės, nes jas pakeitė 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos, siūloma tikslinti 393 straipsnio 2 dalį, pridėdant nuorodą į minėtą reglamentą, nekeičiant sankcijų dydžių (2 straipsnis);

- siūloma keisti 448 ir 450 straipsnius detaliau reglamentuojant keleivių vežimo keleiviniu kelių transportu taisyklių ir krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis taisyklių pažeidimus ir nustatyti administracinę atsakomybę. Atlikus sisteminę ANK įtvirtintų administracinių nusižengimų



keleivių ir krovinių vežimo kelių transporto srityje sudėčių ir taikomų baudų už keleivinio ir krovinio transporto reikalavimus nustatančių teisės aktų pažeidimus analizę, nustatyta, kad dalis ANK straipsniuose nustatytų baudų už teisės aktuose įtvirtintų keleivių ir krovinių vežimo kelių transportu reikalavimų nesilaikymą yra pernelyg mažos ir neleidžia pasiekti administracinių nuobaudų tikslų. Juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims ir vairuotojams taikytinos baudos yra tokios nedidelės, kad jiems būtų finansiškai naudingiau sumokėti baudas, nei vykdyti teisės aktų reikalavimus, ir neužtikrina efektyvios nusižengimų prevencijos. Taip pat siūloma nustatyti administracinę atsakomybę už kelinės leidimo, kuris suteikia teisę ne Europos Sąjungos valstybėse narėse registruotoms kelių transporto priemonėms, vykdančioms tarptautinius krovinių vežimus, važiuoti į (iš) Lietuvos Respubliką (-os) arba važiuoti tranzitu per Lietuvos Respubliką, duomenų (leidimo numerį ir leidimo rūšį) neįvedimą į Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinę sistemą, naudojama kelių naudotojo mokesčiui ar kelių rinkliavai sumokėti (3 ir 4 straipsniai);

- siūloma patikslinti keičiamo 453 straipsnio pavadinimą ir, įvertinus Lietuvos transporto saugos administracijos atliktos vairuotojo kortelės ir kelių transporto priemonėje sumontuoto tachografo naudojimo pažeidimų analizės rezultatus – nuo 2018 metų šios rūšies pažeidimų padaugėjo daugiau nei du kartus, nustatyti administracinę atsakomybę už vairuotojo kortelės ir kelių transporto priemonėje sumontuoto tachografo naudojimo pažeidimus (7 straipsnis);

- siūloma patikslinti keičiamo 463 straipsnio pavadinimą ir siekiant administracinę atsakomybę patraukti tinkamą subjektą, kaltą asmenį ir sumažinti įmonių darbuotojams, kaip silpnėsnei teisinio santykio šaliai, kylančią naštą, administracinę atsakomybę nustatyti transporto priemonių ar jų junginių valdytojams ar vairuotojams (11 straipsnis). Tokiu atveju, siekiant, kad dėl padaryto nusižengimo, kai transporto priemonė priklauso juridiniam asmeniui, juridinio asmens vadovui būtų siunčiamas ne pranešimas apie padarytą nusižengimą, o surašytas ar automatiškai suformuotas administracinio nusižengimo protokolas (pvz., kelyje pareigūnui sustabdžius transporto priemonę atsakomybėn būtų traukiamas vairuotojas, o pažeidimą užfiksavus neakivaizdžiai – transporto priemonės valdytojas, juridinio asmens vadovas ar kitas atsakingas asmuo), keičiamos ir 611 straipsnio 1 ir 2 dalys (13 straipsnis);

- siūloma patikslinti 589 straipsnyje nustatytus Lietuvos Respublikos muitinės, policijos, Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos, Valstybinės darbo inspekcijos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracijos, savivaldybių administracijų ir savivaldybių vykdomųjų institucijų įgaliotų įstaigų ar įmonių įgaliojimus skirti baudas (12 straipsnis).

Įstatymų projektų įsigaliojimo data siejama su poreikiu laiku parengti įstatymų įgyvendinamuosius teisės aktus.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo, kuriuo Lietuvos Respublikos Seimui teikiami Įstatymų projektai, projekto 2 punkte, atsižvelgiant į tai, kad Įstatymų projektai įgyvendina Europos Sąjungos teisės aktus, kuriuos reikėjo perkelti į nacionalinę teisę iki 2022 m. vasario 2 d., o priėmus Įstatymų projektus jiems įgyvendinti reikės parengti įgyvendinamuosius teisės aktus, prašoma Įstatymų projektus svarstyti skubos tvarka.

**5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymų projektus 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**

Įstatymų projektais siūlomi reguliuoti teisiniai santykiai neturės esminės įtakos ir neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai, viešajam administravimui, teisinei sistemai.

**6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai**  
Priimti įstatymai neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

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

Numatomas teisinis reguliavimas, susijęs su profesine vežimo kelių transportu veikla, leis supaprastinti ir (ar) detalizuoti teisinį reguliavimą.

**8. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios**  
Priėmus įstatymus kitų įstatymų priimti nereikės.

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

**10. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus**  
Įstatymų projektai neprieštaruja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis, yra suderinti su Europos Sąjungos teisės aktais.

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

Iki Įstatymų projektų įsigaliojimo, t. y. iki 2022 m. balandžio 30 d., atitinkamos institucijos turės pakeisti ir (ar) priimti jų kompetencijai priskirtus įstatymų įgyvendinamuosius teisės aktus:

**Lietuvos Respublikos Vyriausybė** – pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. gruodžio 7 d. nutarimą Nr. 1434 „Dėl Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo“;

**Susisiekimo ministerija:**

- pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. gruodžio 7 d. įsakymą Nr. 3-492(1.5 E) „Dėl Keleivių tarptautinio vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“;

- pripažinti netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymą Nr. 497 „Dėl Krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių patvirtinimo“;

- priimti Tarptautinio vežimo kelių transportu taisykles;

- priimti Kelionės leidimų, kurie suteikia teisę užsienio šalyje užregistruotai transporto priemonei ar jos junginiui įvažiuoti į Lietuvos Respublikos teritoriją ir (ar) vežti krovinį ar keleivius tranzitu per Lietuvos Respublikos teritoriją, ir (ar) vežti krovinį ar keleivius į (iš) trečiąsias (-ių) šalis (-ių), pildymo ir jų naudojimo tvarką;

- pakeisti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 1997 m. rugpjūčio 8 d. įsakymą Nr. 300 „Dėl Krovinių vidaus vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“.

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

Įgyvendinant Įstatymo Nr. 1 nuostatas dėl kelių transporto priemonių vairuotojų komandiravimo vykdymo, Lietuvos transporto saugos administracijai ir Valstybinei darbo inspekcijai galimai padidės veiklos vykdymo (prašymų nagrinėjimo) apimtis, kai užsienio šalių kompetentingos institucijos, vadovaudamosios 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/67/ES nuostatomis, per Vidaus rinkos informacinę sistemą kreipsis pagalbos dėl Lietuvos vežėjų laiku nepateiktų dokumentų, susijusių su vairuotojo komandiravimu. Galimai padidėjus veiklos vykdymo apimčiai, tiek Lietuvos transporto saugos administracijai, tiek Valstybinei darbo inspekcijai galės prireikti papildomų pareigybių – preliminarai po vieną pareigybę kiekvienai institucijai, tačiau neturint konkrečių duomenų, nes veiklos vykdymo apimtis padidės tik tuo atveju, jeigu bus užsienio šalių kompetentingų institucijų prašymų, neįmanoma nustatyti konkretaus poreikį papildomų pareigybių poreikio.

Įstatymams Nr. 2 ir Nr. 3 įgyvendinti papildomų lėšų nereikės.

**13. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Įstatymų projektai paskelbti Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Kitų konsultavimosi būdų nenumatoma.

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

„Kelių transportas“, „krovinių vežimas keliais“, „keleivių vežimas“.

**15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**

Nėra.