

LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 1, 7, 8, 8¹, 8², 8³, 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 8⁴, 8⁵, 8⁶, 9¹, 10¹, 39¹ IR 39² 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 DERINIMO PAŽYMA

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus
<p>Ekonomikos ir inovacijų ministerijos 2021-11-22 išvada Nr. (4.6-82Mr)- 3-5016</p>	<p>4. Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 4 dalies (b) punkte numatyta, kad šis reglamentas netaikomas įmonėms, kurios teikia keleivių vežimo kelių transportu paslaugas išimtinai nekomerciniais tikslais arba kurioms keleivių vežimas kelių transportu nėra pagrindinė veikla. Pažymėtina, kad keleivių vežimui išduodamos ne tik licencijos, bet ir leidimai, kurie gali būti nereikalingi Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 4 dalies (b) punkte nustatytais atvejais, todėl turėtų būti tikslinama KTK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 3 dalis.</p>	<p>Neatsižvelgta</p> <p>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), 2 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „profesinė keleivių gabenimo kelių transportu veikla – bet kurios įmonės, kuri specialiai sukonstruotomis ir įrengtomis motorinėmis transporto priemonėmis, pritaikytomis gabenti daugiau kaip devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, ir skirtomis tam tikslui, teikia viešąsias ar konkrečioms naudotojų kategorijoms skirtas keleivių gabenimo paslaugas už gabenamo asmens arba kelionių organizatoriaus mokamą atlygį, veikla“. Pažymėtina, kad būtent nurodytai veiklai vykdyti ir išduodamos licencijos.</p> <p>Kelių transporto kodekso projekto (toliau – KTK projektas) 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 3 dalyje nurodyti leidimai išduodami tik keleiviams vežti už atlygį lengvaisiais automobiliais.</p> <p>Pažymėtina, kad Kelių transporto kodekso 2 straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad „lengvasis automobilis – motorinė kelių transporto priemonė, turinti ne daugiau kaip 9 sėdimas vietas, įskaitant vairuotojo vietą, skirta keleiviams bei bagažui vežti“.</p>
	<p>Pažymėtina, kad esminės ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktika (pvz., 2006 m. gegužės 31</p>	<p>Neatsižvelgta</p> <p>KTK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 1 punkte pateikiama nuoroda į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 4 dalį.</p>

	<p>d. nutarimas byloje Nr. 42/03), galima nustatyti tik įstatymu, todėl reikalavimas turėti licenciją ar leidimą taip pat gali būti nustatomas tik įstatymu. Įstatyme turėtų būti aiškiai nustatyta, kokiais atvejais ir kokioms veikloms yra būtina gauti licenciją ar leidimą. Keičiamo įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 1 punkto nuoroda į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 4 dalį ((b) punktą) yra nepakankama, nes nėra aišku, kokiais atvejais būtų laikoma, kad keleivių gabenimas kelių transportu nėra pagrindinė veikla. Siūlytume nustatyti aiškius kriterijus, kada keleivių gabenimas būtų laikomas pagrindine veikla (pavyzdžiui, įmonės pajamų iš keleivių gabenimo kelių transportu dalies riba) ir reikėtų gauti licenciją ar leidimą.</p>	<p>Pažymėtina, kad Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 4 dalies b) punkto antrojoje pastraipoje yra nurodyta, kad „bet koks vežimas keliais, išskyrus vežimą samdos pagrindais ar už atlygį arba savo sąskaita, už kurį transporto priemonės vairuotojas arba kiti asmenys negauna tiesioginio ar netiesioginio atlygio ir tiesioginių ar netiesioginių pajamų ir kuris nėra susijęs su profesine veikla, yra laikomas vežimu išimtinai nekomerciniais tikslais.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, netikslinga KTK projekte atkartoti atvejus, kada vežimas laikomas nekomerciniu.</p>
	<p>Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad valstybės narės gali leisti netaikyti visų ar tam tikrų šio reglamento nuostatų tik tiems kelių transporto vežėjams, kurie užsiima išimtinai nacionalinėmis vežimo operacijomis ir turi tik nedidelį poveikį transporto rinkai dėl: a) vežamų krovinių pobūdžio; arba b) nedidelių vežimo atstumų. Keičiamo įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 2 punkto nuoroda į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 5 dalį yra nepakankama, nes neaišku, kokio pobūdžio krovinių vežimas Lietuvoje turi nedidelį poveikį transporto rinkai, ir kokie vežimo atstumai būtų laikomi nedideliais. KTK projekte turėtų būti aiškiai nustatytos taikomos išimties sąlygos, jei siūloma pasinaudoti šia Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 5 dalimi suteikta teise valstybėms narėms, kad ūkio subjektai galėtų realiai įvertinti, ar jiems reikalinga licencija arba leidimas.</p> <p>5. KTK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 4 ir 5 dalys turėtų būti tikslinamos, nes ne transporto priemonė gali turėti galiojančią licencijos kopiją, o vežėjas. Be to, pagal 5 dalies formuluotę („transporto priemonė gali turėti galiojančią licencijos kopiją“) neaišku, ką siekiama nustatyti. Jei šia dalimi</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Lietuvoje nesiūloma pasinaudoti Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 5 dalyje nustatyta išimtimi, todėl KTK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 1 punkte pateikiama nuoroda į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 1 straipsnio 4 dalį.</p> <p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Licencijos kopijoje transporto priemonės valstybinis registracijos numeris nenurodomas, licencijos kopija išduodama ne transporto priemonei, bet vežėjui, o pati licencijos kopija turi būti naudojama su transporto priemone.</p>

	<p>siekama nustatyti licencijos kopijos išdavimo sąlygas, tai turėtų būti aiškiai įvardyta, kad licencijos kopija išduodama, jei yra atitiktis visoms nustatytoms sąlygoms.</p>	
	<p>24. Siūlytina tikslinti KTK projekto 4 straipsniu keičiamo įstatymo 8¹ straipsnio 17 dalies 4 punkte nustatytą licencijos kopijos galiojimo panaikinimo pagrindą, nes laikantis proporcingumo principo turėtų būti naikinamas galiojimas tik tos licencijos kopijos, su kuria susieta transporto priemonė yra padarytas sunkiausias pažeidimas.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Vežėjui, priklausomai nuo jo turimo finansinio pajėgumo, išduodamas atitinkamas skaičius licencijų kopijų. Vežėjas vieną licencijos kopiją gali susieti tik su viena kelių transporto priemone. Vežėjui išduotoje licencijos kopijoje konkreti kelių transporto priemonė nenurodoma, tačiau vežėjas pats Lietuvos vežėjų informacinėje sistemoje susieja gautą licencijos kopiją su konkrečia kelių transporto priemone, t. y. įrašo kelių transporto priemonės valstybinį registracijos numerį. Todėl, panaikinus licencijos kopijos galiojimą, t. y. sumažinus vežėjui išduotų licencijų kopijų skaičių, pats vežėjas ir turės Lietuvos vežėjų informacinėje sistemoje atsieti kelių transporto priemonę nuo licencijos kopijos.</p>
	<p>28. Licencijavimų pagrindų aprašo 18.1, 18.2 ir 18.3 papunkčiuose nustatyta, kad licencijavimą reglamentuojančiuose įstatymuose turi būti įtvirtintas reikalavimas turėti licenciją, licencijuojamos veiklos ir licencijų rūšys ir licencijos išdavimo sąlygos. KTK projekto 7 straipsniu keičiamas įstatymas papildomas 8⁴ straipsniu, kuriame nėra nustatytas reikalavimas turėti vairuotojo liudijimą, licencijuojama veikla (kas privalo jį turėti, kokiais atvejais; gali būti pateikiamos ir nuorodos į Europos Sąjungos teisės aktus) ir nėra nustatyta liudijimo išdavimo sąlygų, tai yra, kokius reikalavimus turi atitikti vežėjas, norėdamas gauti vairuotojo liudijimą. Pažymėtina, kad Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 5 straipsnio, į kurį pateikiama nuoroda keičiamo įstatymo 8⁴ straipsnio 1 dalyje, 1 dalies (b) punkte yra minimi valstybės narės įstatymai ir kiti teisės aktai, jei taikoma, ir kolektyvinės sutartys, sudarytos pagal toje valstybėje narėje taikomas taisykles. KTK projekte turi būti nurodomos konkrečios Lietuvos Respublikos reikalaujamos įdarbinimo ir profesinio mokymo sąlygos, jei atitiktis šiems reikalavimams turėtų būti vertinama išduodant vairuotojo liudijimą.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Vairuotojo liudijimas – tai dokumentas, kuris patvirtina, kad trečiųjų šalių vairuotojai įdarbinti teisėtai ir jie dirba už vežimo operaciją atsakingam vežėjui ir jis nepriskiriamas nei prie licencijų, nei prie leidimų, kurių reikia vežėjui siekiant vykdyti licencijuotą veiklą. Be to, tiek trečiųjų šalių vairuotojai, tiek ir Lietuvos Respublikos ar Europos Sąjungos valstybės narės vairuotojai turi būti įdarbinti vežėjo laikantis darbo santykius reglamentuojančių teisės aktų nuostatų.</p> <p>2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009) 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, kuris nėra nei valstybės narės pilietis, nei ilgalaikis gyventojas, kaip apibrėžta Direktyvoje 2003/109/EB, arba kiekvienam vairuotojui, kuris nėra nei valstybės narės pilietis, nei ilgalaikis gyventojas, kaip apibrėžta toje direktyvoje, ir kurio paslaugomis tas vežėjas naudojasi, t. y. <i>pats vežėjas turi įdarbinti trečiosios šalies vairuotoją</i>, o ne naudodamasis laikinojo įdarbinimo įmonės paslaugomis.</p>

	Neaišku, dėl kokių priežasčių vairuotojo liudijimas negali būti išduodamas, jeigu vairuotojas yra įdarbintas per laikinojo įdarbinimo įmonę.	
	<p>32. Pažymėtina, kad ūkio subjektui, siekiančiam vykdyti tachografų techninę priežiūrą, KTK projektu nekeliamas reikalavimas gauti iš Lietuvos metrologijos inspekcijos teisę vykdyti tachografų patikrą, todėl manoma, kad nėra pagrįsta sustabdyti teisės vykdyti tachografų techninę priežiūrą galiojimą KTK projekto 8 straipsniu keičiamą įstatymą papildančio 8⁵ straipsnio 10 dalies 8 punkte nustatytu atveju. Analogiška pastaba dėl to paties straipsnio 13 dalies 10 punkto.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Metrologijos įstatymo 10 straipsnio 5 dalies 3 punkte nurodyta, kad juridinio asmens, jo filialo, padalinio, siekiančio tapti paskirtąja įstaiga ir įgyti teisę atlikti matavimo priemonės patikrą, kompetencija ir nešališkumas gali būti patvirtinamas kitu negu akreditavimas būdu, jeigu juridinis asmuo, jo filialas, padalinys siekia tapti paskirtąja įstaiga ir įgyti teisę atlikti tachografų patikrą. Minėto įstatymo 27 straipsnio 8 dalyje nustatyta, kad juridinis asmuo, jo filialas, padalinys, šio įstatymo 10 straipsnio 5 dalies 3 punkte nurodytu atveju įrodęs savo kompetenciją kitu negu akreditavimas būdu, įgyja teisę atlikti tachografų patikrą ne ilgesniam laikotarpiui, negu nurodyta tachografų dirbtuvių veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose.</p> <p>Tachografų dirbtuvei suteikta teisė vykdyti tachografų techninę priežiūrą yra alternatyva akreditacijai, todėl KTK projektu nesiūloma ūkio subjektui iš Lietuvos metrologijos inspekcijos papildomai gauti teisę vykdyti tachografų patikrą.</p>
	<p>37. Siūlytume atsisakyti KTK projekto 11 straipsniu keičiamo įstatymo 10 straipsnio 7 dalies 1 punkte nustatyto perteklinio reikalavimo, nes jei per Vidaus rinkos informacinę sistemą yra pateikta komandiravimo deklaracija, kuri prieinama patikrinimui priežiūrą vykdančioms viešojo administravimo subjektams, neturėtų būti reikalaujama iš vairuotojų turėti fizinę komandiravimo deklaracijos kopiją. Atitinkamai siūlytume atsisakyti administracinės atsakomybės, numatytos ANK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 101 straipsnio 7 ir 8 dalyse ir 4 straipsniu keičiamo įstatymo 450 straipsnio 9 ir 10 dalyse.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>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) Nr. 1024/2012), 1 straipsnio 11 dalies b) punkto i) papunktyje nustatyta, kad „Nukrypstant nuo Direktyvos 2014/67/ES 9 straipsnio 1 ir 2 dalių, valstybės narės gali nustatyti tik šiuos administracinius reikalavimus ir kontrolės priemones vairuotojų komandiravimo atžvilgiu:</p> <p>b) įpareigoti vežėją užtikrinti, kad vairuotojas turėtų popierinę arba elektroninę formą, ir įpareigoti vairuotoją turėti ir pateikti, kai per patikrinimą kelyje jo to paprašoma:</p> <p>i) per IMI pateiktos komandiravimo deklaracijos kopiją;“.</p> <p>Be to, minėtos direktyvos 5 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus pagal 1 straipsnį priimtas nacionalines nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų</p>

		priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, atgrasomos ir nediskriminuojančios.“
	<p>38. Kadangi pagal Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymą visa informacija apie išduotas licencijas turi būti kaupiama Licencijų informacinėje sistemoje, kurioje sukaupta informacija yra viešai skelbiama, siūlytume atsisakyti perteklinio reikalavimo vairuotojams turėti licencijos kopiją ir administracinės atsakomybės, numatytos ANK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 448 straipsnio 2 ir 4 dalyse, ANK projekto 4 straipsniu keičiamo įstatymo 450 straipsnio 3 ir 12 dalyse. Pagal Viešojo administravimo įstatymo 12 straipsnio 2 dalį viešojo administravimo subjektas gali reikalauti tik tų dokumentų ir informacijos, kurių nėra valstybės registruose (kadastruose), žinybiniuose registruose, valstybės informacinėse sistemose ir kitose informacinėse sistemose, finansuojamose iš valstybės ar savivaldybės biudžeto ir (ar) valstybės pinigų fondų.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Administracinių nusižengimų kodekso nuostatos taikomos ne tik Lietuvos vežėjams, bet ir užsienio šalies (Europos Sąjungos ir trečiųjų šalių) vežėjams, kurių kontrolę atliekama keliuose.</p>
	<p>39. KTK projekto 16 straipsniu keičiamo įstatymo 14 straipsnis papildomas 9 dalimi, kuri numato tokius atvejus, kai kelių transporto kontrolės metu nustatoma, kad vežėjas neturi arba nepateikia privalomų galiojančių dokumentų (Bendrijos licencijos kopijos, galiojančio ir tinkamai užpildyto kelionės leidimo, komandiravimo deklaracijos kopijos ir pan.), tačiau vežėjui važiuoti toliau leidžiama tik įforminus administracinį nusižengimą ir pateikus galiojančių ir tinkamai užpildytų privalomų dokumentų kopijas. Atkreiptinas dėmesys, kad Viešojo administravimo įstatymo 38 straipsnyje įtvirtinta mažareikšmio teisės aktų reikalavimo pažeidimo samprata, kuria vadovaujantis nustačius teisės aktų reikalavimų nesilaikymo ar netinkamo vykdymo faktą, kuris vertintinas kaip mažareikšmis teisės aktų reikalavimų pažeidimas ir kurį galima ištaisyti nedelsiant ūkio subjektų veiklos priežiūrą atliekančio subjekto pareigūno, kito valstybės tarnautojo ar darbuotojo</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>KTK projekto 16 straipsniu keičiamo įstatymo 14 straipsnio 9 dalys reglamentuoja atitiktį tarptautinio vežimo reikalavimams. Pažymėtina, kad Europos Sąjungos vežėjai, vykdančys tarptautinius vežimus, turi vadovautis Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatomis. Minėto reglamento 3 straipsnyje nustatyta, kad „tarptautinis vežimas vykdomas turint Bendrijos licenciją ir, jei vairuotojas yra trečiosios šalies pilietis, – vairuotojo liudijimą“.</p> <p>Trečiųjų šalių vežėjai, vykdančys tarptautinius vežimus, turi vadovautis daugiašalių susitarimų arba dvišalių susitarimų nuostatomis, pagal kurias vežimai atliekami turint leidimus.</p>

	<p>akivaizdoje, tokio pažeidimo tyrimas nutraukiamas, įstatymų numatytos poveikio priemonės neskiriamos, o ūkio subjektui pareiškama žodinė pastaba. Todėl manytina, tais atvejais, kai kelių transporto kontrolės (patikrinimo) metu nustatytus pažeidimą, tačiau vežėjui papildomai pateikus reikiamų dokumentų kopijas, toks teisės akto reikalavimo pažeidimas turėtų būti vertintinas kaip mažareikšmis ir administracinio nusižengimo teise nepadedama. Siūlytume įvertinti, ar keičiamo įstatymo 14 straipsnio 9 dalies nuostatos neprieštarauja Viešojo administravimo įstatyme įtvirtintai mažareikšmio teisės akto reikalavimo pažeidimo sampratai, taip pat įstatymo 30 straipsnyje įtvirtintam minimalios ir proporcingos priežiūros naštos principui.</p>	
	<p>40. Pažymime, kad KTK projektu yra nustatomi nauji informaciniai įpareigojimai ūkio subjektams, pvz., KTK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 2 dalies 3 punkte siūloma įteisinti naują licencijos rūšį vežti krovinius tarptautiniais maršrutais tik krovininėmis kelių transporto priemonėmis, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabą (puspriekabę), didesnė kaip 2,5 tonos, bet neviršija 3,5 tonos;</p> <p>KTK projekto 10 straipsniu keičiamo įstatymo papildomo 9¹ straipsnio 1 dalyje nustatomas kabotažo operacijos leidimas;</p> <p>KTK projekto 10 straipsniu keičiamo įstatymo papildomo 9¹ straipsnio 3 dalyje kabotažo operaciją vykdančioms transporto priemonės vairuotojams nustatyta pareiga su savimi turėti ir valstybinę kelių transporto kontrolę vykdančių pareigūnų prašymu pateikti vykdomos kabotažo operacijos dokumentus;</p> <p>KTK projekto 10 straipsniu keičiamo įstatymo papildomo 9¹ straipsnio 4 dalyje siūloma nustatyti reikalavimą vežėjams, kuriems priklauso kelių transporto priemonės, informaciją apie kiekvieną atliktą kabotažo operaciją valstybinę kelių transporto kontrolę vykdančių pareigūnų prašymu pateikti elektroniniu būdu per</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 4 „Dėl Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos patvirtinimo (toliau – Metodika), 3.2 papunktyje pateiktas informacinio įpareigojimo ūkio subjektams apibrėžimas, t. y. teisės akte ar teisės akto projekte nustatytas įpareigojimas pateikti ministerijoms, įstaigoms prie ministerijų, kitoms ministerijoms pavaldžioms valstybės institucijoms, Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstaigoms ir kitoms Lietuvos Respublikos Vyriausybei atskaitingoms valstybės institucijoms (toliau kartu – institucijos, o kiekviena atskirai – institucija) arba jų įgaliotiems asmenims informaciją apie savo veiklą ar gaminius arba kitą teisės akte ar teisės akto projekte nustatytą informaciją; tokią informaciją kaupti, saugoti ir pateikti institucijų arba jų įgalioto asmens atskiru reikalavimu; pateikti tokią informaciją trečiosioms šalims.</p> <p>KTK projekto 3 straipsniu keičiamo įstatymo 8 straipsnio 2 dalies 3 punktas įtvirtina naują licencijos rūšį vykdyti krovinių vežimą už atlygį tarptautiniais maršrutais, bet nenustato informacinio įpareigojimo, kaip jis apibrėžtas Metodikoje.</p> <p>KTK projekto 10 straipsniu keičiamo įstatymo 9¹ straipsnio 1, 3 ir 4 dalys taikomos užsienio šalių vežėjams. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos ir užsienio šalies susitarimų dėl tarptautinių keleivių ir</p>

	<p>sertifikuotą elektroninės krovinių vežimo informacijos platformą;</p> <p>KTK projekto 11 straipsniu keičiamo įstatymo 10 straipsnio 8 dalyje nustatoma pareiga vežėjui, gavusiam kompetentingos institucijos prašymą pateikti informaciją apie vairuotojo atliktą komandiruotę, per Vidaus rinkos informacinę sistemą pateikti įvykdyto tarptautinio krovinių vežimo važtaraščio kopiją, tachografų įrašus su valstybių narių, kuriose komandiruotas vairuotojas vykdė tarptautinius vežimus arba kabotažo operacijas, simboliais, dokumentus apie komandiruito vairuotojo darbo užmokestį, susijusius su komandiravimo laikotarpiu, darbo sutarties kopiją ir darbo laiko apskaitos žiniaraščius, susijusius su vairuotojo darbu, ir mokėjimo patvirtinimus. Taip pat KTK projekto 19 straipsniu keičiamo įstatymo 30 straipsnio 2 dalyje yra keičiamas informacinis įpareigojimas, kadangi galima turėti nebūtinai popierinį važtaraštį 3 egzemplioriais, o įvedama galimybė turėti elektroninį važtaraštį. Atsižvelgiant į tai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 4 „Dėl Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos patvirtinimo“, prašom pinigine išraiška įvertinti šiais naujai nustatomais (jeigu jie nėra nustatyti poįstatyminiuose teisės aktuose), keičiamais informaciniais įpareigojimais sukeliama administracinės naštos pokytį ūkio subjektams ir užpildytą Administracinės naštos ūkio subjektams apskaičiavimo ataskaitą pateikti Ekonomikos ir inovacijų ministerijai išvadoms gauti.</p>	<p>krovinių vežimų kelių transporto priemonėmis nuostatomis krovinių ir keleivių vežimai tarp susitarančiųjų šalių vykdomi tik leidimų pagrindu, kuriuos susitariančiųjų šalių kompetentingos įstaigos kasmet perduoda vienos kitoms tarpusavyje suderintą leidimų blankų kiekį. Be to, minėtuose susitarimuose numatoma, kad vienos susitariančiosios šalies vežėjui neleidžiama vežioti keleivių ir krovinių tarp dviejų punktų, esančių kitos susitariančiosios šalies teritorijoje, jeigu tam neduotas priimančiosios šalies kompetentingos įstaigos specialus leidimas, t. y. leidimas vykdyti kabotažo vežimus. Atitinkamai keliuose, atliekant kelių transporto priemonių kontrolę, priežiūros teisę turinčios institucijos tikrina atitiktį tarptautinių vežimų reikalavimams.</p> <p>KTK projekto 11 straipsniu keičiamo įstatymo 10 straipsnio 8 dalis įgyvendina Direktyvos (ES) 2020/1057 nuostatas ir nustato pareigą Lietuvos vežėjui pateikti informaciją apie vairuotojo įvykusią komandiruotę tik tuo atveju, kai gaunamas užsienio šalies kompetentingos institucijos prašymas. Pažymėtina, kad tiekimos informacijos užsienio šalies kompetentingai institucijai dažnumas priklausys tik nuo atitinkamos užsienio šalies kompetentingos institucijos turimos informacijos apie galimus Direktyvos (ES) 2020/1057 nuostatų pažeidimus, todėl Lietuvos vežėjas, jeigu jis vykdo Direktyvos (ES) 2020/1057 nuostatuose nustatytus reikalavimus, jam nebus pareigos užsienio šalies kompetentingos institucijos prašymu teikti jo vairuotojo komandiruotės informaciją.</p> <p>KTK projekto 19 straipsniu keičiamo įstatymo 30 straipsnio 2 dalyje nesiūloma įvesti naujų įpareigojimų, o tik siūloma jos nuostata suderinti su įstatymo 29 straipsnio 5 dalies nuostata.</p>
<p>Lietuvos keleivių vežimo asociacijos 2021-11-16 išvada Nr. S-077</p>	<p>8. KTK projekto 13 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas.</p> <p><i>Pirma.</i> 2019 metais KTK 11 straipsnis buvo papildytas naujomis 3 ir 4 dalimis, kuriomis buvo nustatyta prievolė autobusų stoties valdytojui – įmonei, vykdančiai „<...> šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą <u>keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą</u>, stoties valdytojo funkcijas turi atlikti kitas</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Kelių transporto kodekso 11 straipsnio 3 ir 4 dalių nuostatos suderintos su Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 3 straipsnio nuostatomis dėl transporto infrastruktūros valdymo ir vežėjo veiklos atskyrimo.</p> <p>Be to, KTK projekto pakeitimo tikslai nėra susiję su keleivių vežimu reguliariais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais reglamentavimu.</p>

	<p><i>stoties valdytojo padalinys, nevykdantis šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklos.“ Šią nuostatą autobusų stočių valdytojai įgyvendino, atitinkamai veiklą vykdo atskiras struktūrinis padalinys, o to padalinio apskaita atskirta nuo keleivių vežimo veiklą vykdančio padalinio.</i></p> <p>Asociacijos nuomone, šie reikalavimai buvo ir yra pertekliniai, nes nesukūrė jokios pridėtinės vertės, o tik padidino ūkio subjektams administracinę naštą ir papildomas finansines sąnaudas.</p> <p>Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, siūlome:</p> <p>Atsisakyti KTK projekto 13 straipsnyje, numatančių 11 straipsnio 3, 4 dalies pakeitimus.</p> <p><u>Antra.</u> Jei pirmas pasiūlymas būtų atmetas, siūlome tikslinti KTK projekto 13 straipsnio 1 dalį ir 3 dalį.</p>	
	<p>9. KTK projekto 17 straipsnis. 17 straipsnio pakeitimas.</p> <p><u>Antra.</u> Tikslinga KTK apibrėžti vartotojų teisių apsaugos tvarką, pagal kurią asmenys, kuriems teikiamos bagažo vežimo paslaugos, skundus privalėtų teikti Valstybinei vartotojų teisių apsaugos tarnybai, t. y. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 45 straipsnį papildyti 5 dalimi, pagal kurią būtų numatyta, kad „<i>dėl miesto ir tolimojo susisieikimo autobusų transporto keleivių teisių, nurodytų 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 181/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, apsaugą užtikrina Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba, kuri nagrinėja keleivių skundus dėl jų teisių, nurodytų Reglamente pažeidimo.</i>“</p> <p>Nustačius tokį vartotojų teisių gynimo teisinį reglamentavimą, jis būtų analogiškas numatytam Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 33 str. 4 dalyje ir keleiviams, keliaujantiems tiek kelių, tiek geležinkelių transportu būtų aiškios ir vienodos taisyklės, ginant savo pažeistas teises.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. vasario 5 d. nutarimo Nr. 90 „Dėl 2017 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/2394 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiavimo, kuriuo panaikinamas reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, nuostatų įgyvendinimo“ 2.1 papunktyje nustatyta, kad Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba atsakinga už Reglamento (ES) 2017/2394 priedo 1–3, <<...>> 19 (dėl vartojimo ginčų neteisminio sprendimo), 20–22 ir 25–27 punktuose nurodytų Europos Sąjungos teisės aktų ar jų nuostatų įgyvendinimą, o 2.3 papunktyje – Lietuvos transporto saugos administraciją už Reglamento (ES) 2017/2394 priedo 8, <<...>> ir 19 (išskyrus dėl vartojimo ginčų neteisminio sprendimo) punktuose nurodytų reglamentų įgyvendinimą.</p> <p>Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2017/2394 19 priedas apima 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisieikimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, nuostatų įgyvendinimą.</p>

<p>Lietuvos savivaldybių asociacijos 2021-11-16 išvada Nr. (20)-SD-772</p>	<p>Manome, kad ANK projektu keičiamose 448 str. 2 d. ir 448 str. 4 d. numatytas pažeidimas yra labiau simbolinis ir mažareikšmis, nes esant išvystytoms technologijoms patikrinti, ar transporto priemonei išduota galiojanti licencija ir ar yra išduotas leidimas yra labai nesudėtinga. Licencijos kopijos ar leidimo turėjimas transporto priemonėje yra mažiau svarbus nusižengimas, nei važiavimas iš viso neturint kompetentingos institucijos išduoto galiojančio dokumento (licencijos ar leidimo) – (ANK 448 str. 7 d.).</p> <p>Taip pat manome, kad ANK 448 str. 2-7 dalyse numatytos sankcijos yra pernelyg griežtos ir neproporcingos už padarytas veikas. Be to, pažymime, kad ANK 448 str. 1 ir 3 dalyse numatyta atsakomybė vairuotojams ir juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims, kuriems pavesta vadovauti keleivių vežimo veiklai, yra perteklinė. Kaip rodo praktika, minėtas veikas keleivinių kelių transporto priemonių vairuotojai, kaip įprasta, daro savavališkai, be jų vadovų ar atsakingų asmenų žinios. Todėl siūlome ANK 448 str. 1 ir 3 dalyse atskirti vairuotojų ir juridinių asmenų vadovų ar kitų atsakingų asmenų, kuriems pavesta vadovauti keleivių vežimo veiklai, administracines atsakomybes.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>2016 m. kovo 18 d. Komisijos reglamente (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, pažeidimai klasifikuoti pagal jų sunkumo lygį. Pagal minėto reglamento I priede pateiktą pažeidimų klasifikavimą, ANK projektu keičiamose 448 straipsnio 2 ir 4 dalyse numatyti pažeidimai priskiriami prie sunkių ir labai sunkių pažeidimų.</p> <p>Be to, ne vairuotojas turi rūpintis, kad prieš išvažiuojant į reisą transporto priemonėje būtų licencija, jo kopija ar leidimas, o būtent atsakingas asmuo, kuris vadovauja vežimo veiklai. Vairuotojas tik turėtų pasižiūrėti prieš reisą, ar visi dokumentai jam pateikti.</p>
<p>UAB „LTG Link“ 2021-11-12 raštas Nr. SD(LKGL)-427</p>	<p>Siūlome į Projektą įtraukti 17¹ straipsnį, numatantį KTK 18 straipsnio pakeitimą ir suformuluoti jį kaip nurodyta žemiau:</p> <p>17¹ straipsnis. 18 straipsnio pakeitimas.</p> <p>Pakeisti 18 straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:</p> <p>„5. Specialūs reisai – reisai, kai vežamos specialios keleivių grupės (darbininkų – į darbo vietas ir iš jų, mokinių – į mokyklas ir iš jų, vežami traukiniu atvykę ir/ar traukiniu išvykstantys keleiviai vykdamas kombinuotąjį traukinių ir kelių transporto priemonių vežimą pagal Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 5 straipsnį, 12 straipsnio 2 dalį, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Pagal Kelių transporto kodekso nuostatas, vykdamas specialiuosius reisu, vežimo paslaugos užsakovas su vežėju sudaro sutartį dėl jo keleivių vežimo ir būtent užsakovas, o ne keleivis, apmoka vežėjui kelionės išlaidas, t. y. keleiviui naudojantis specialiuoju reisu nereikia pateikti vairuotojui keleivio bilieto, jis važiuoja nemokamai.</p> <p>Siūlomas pakeitimas numatys, kad keleivis, besinaudosiantis kombinuotuoju geležinkelių ir kelių transporto priemonių vežimu, autobuso vairuotojui turės pateikti traukinio bilietą kaip įrodymą, kad turi teisę į šį vežimą, t. y. pačiam keleiviui tenka pareiga apmokėti kelionę.</p>

	3 straipsnio 23 ¹ dalį, 12 straipsnį ir pan.).“	
Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ 2021-11-16 raštas Nr. S-1155	<p>Asociacija taip pat siūlo panaikinti siūlomą Kelių transporto kodekso 10 str. versiją, kaip neatitinkančią Lietuvos interesų, kadangi visos likusios Europos valstybės siekia sugriežtinti kabotažą, o Lietuva bando jį liberalizuoti, vadovaudamasi nepaviešinta ir Asociacijai nežinoma Lietuvos vežėjus atstovaujančių asociacijų nuomone.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>KTK projekto 18 straipsniu keičiamame 12 straipsnyje siūloma nustatyti įgaliojimą susisiekti ministru tvirtinti 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 (-ųjų) šalis (-ių), pildymo ir jų naudojimo tvarką, jeigu leidimais keičiamasi pagal Lietuvos Respublikos ir užsienio šalies susitarimus.</p> <p>Pažymėtina, kad visose Lietuvos Respublikos ir užsienio šalies sudarytuose susitarimuose nustatyta, kad kabotažo vežimai draudžiami, jeigu tokiems vežimams kompetentingos institucijos nėra išdavusios specialaus leidimo.</p> <p>Įvertinus tai, kas išdėstyta, būtina nustatyti kabotažo leidimų išdavimo sąlygas. Kabotažo leidimų išdavimo reglamentavimas nėra šios rūšies vežimo liberalizavimas.</p>
	<p>Verta atkreipti dėmesį ir į tai, kad Projektu siūlomo Administracinių nusižengimų kodekso 451 str. 12 - 13 d. prieštarauja 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 keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 („Reglamentas Nr. 561/2006“) 8 str. 6a d. reikalavimams.</p> <p>Todėl Administracinių nusižengimų kodekso 451 str. 12 - 13 d. neturėtų būti priimanamos.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>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 priedo, kuris nustato Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pažeidimų grupes, E6 ir E7 punktai, reglamentuojantys minėto Reglamento 8 straipsnio 6 dalies a)-d) papunkčių reikalavimų pažeidimus, nustatyto, kad ilgesnis kaip 3 val. vairavimo be pertraukos laikotarpiu nuo 22:00 iki 6:00 val., jei dirbama be porininko, pažeidimas priskiriamas prie labai sunkių ir sunkių pažeidimų.</p>
	<p>Asociacijos nuomone, Administracinių nusižengimų kodekso 452 str. 14 - 20 d. numatomi įtvirtinti baudų dydžiai yra neproporcingi numatytų pažeidimų sunkumui, todėl baudų dydžiai turėtų būti mažinami, numatant adekvačias sankcijas</p> <p>Lygiai taip pat, Administracinių nusižengimų kodekso 453 str. 1 - 2 d. siūlomos įtvirtinti baudos yra per didelės. Jos turėtų būti mažinamos atitinkamai iki:</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>ANK pakeitimo projekte siūlomos baudos vairuotojams nustatytos siekiant pagrindinio tikslo – atgrasyti nuo pažeidimų vykdymo. 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.</p>

	<p>70 EUR (minimali), 90 EUR (maksimali) - Administracinių nusižengimų kodekso 453 str. 1 d.</p> <p>90 EUR (minimali), 120 EUR (maksimali) - Administracinių nusižengimų kodekso 453 str. 2 d.</p> <p>Manytina, kad Administracinių nusižengimų kodekso 454 str. 10 d. numatyta sankcija taip pat nėra racionali ir proporcinga - ji turėtų būti mažinama iki 200 EUR (minimali), 500 EUR (maksimali).</p>	<p>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 bei kontroliuoja įmonėje dirbantis transporto vadybininkas, todėl visi šie pažeidimai daromi tiesiogine tyčia, tiksliai ir siekiant įgauti ekonominį pranašumą prieš konkurentus, taip keliant grėsmę tiek saugiam eismui, tiek ir nesąžiningai konkuruojant su kitomis transporto įmonėmis.</p>
	<p>Asociacija siūlo išskirti pažeidimus, kuomet savaitės darbo laiko vidurkis viršija 48 valandas ir kai viršijama maksimali savaitės darbo laiko trukmė viršija 60 valandų. Atitinkamai, Asociacija nepritaria Administracinių nusižengimų kodekso 454 str. 6 - 9 d. siūlomiems pakeitimams.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>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 (toliau – Komisijos Reglamentas Nr. 2016/403), II priede yra pateiktas didžiausias sunkių pažeidimų dažnumo skaičiavimas, kurį viršijus pažeidimai turėtų būti laikomi sunkesniais, t. y. 3 sunkūs pažeidimai prilygsta vienam labai sunkiam pažeidimui ir licencijos kopijos galiojimas turės būti panaikintas.</p>
Lietuvos vežėjų sąjungos 2021-11-15 raštas Nr. 2021-11/01	<p>Dėl KTK 7 straipsnio 6 dalies. Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 numato, kad įmonės veiklai vadovauja transporto vadybininkas. Manome, kad neturėtų būti nustatoma nacionaliniuose teisės aktuose, kas laikinai vadovauja įmonės veiklai, kol nėra paskirtas vadybininkas, paliekant tai spręsti įmonei.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Įmonė turi turėti vadybininką, jo gali nebūti kurį laiką, kol ieško tam tikrą laiką, bet tą laiką turėtų atsakyti vežėjo vadovas, o ne bet koks kitas įmonės darbuotojas, nes tai susiję vėliau ir su galimos nepriekaištingos reputacijos praradimu.</p>
	<p>Dėl KTK 8⁴ straipsnio 3 dalies. Kokie šio apribojimo motyvai? Siūlome jo atsisakyti.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 5 straipsnis nustato, kad vairuotojo liudijimą valstybė narė išduoda bet kuriam vežėjui, kuris turi Bendrijos licenciją ir toje valstybėje narėje teisėtai įdarbina vairuotoją, kuris nėra nei valstybės narės pilietis, t. y. <i>pats turi įdarbinti trečiosios šalies vairuotoją</i>, o ne naudodamasis laikinojo įdarbinimo įmonės paslaugomis.</p>
	<p>ANK 450 straipsnio 3 dalyje numatyta sankcija yra perteklinė. Koks tikslas bausti Lietuvos vežėją, jeigu žinoma, kad jo transporto priemonė turi licencijos kopiją?</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Licencija ir jos kopijos – tai komercinės ūkinės veiklos sąlygos. Jomis turi pasirūpinti vežėjas.</p>

	<p>Užtenka 5 dalyje numatytos sankcijos.</p> <p>Dėl ANK 454 straipsnio. Nežinome, kokiuose teisės aktuose yra nustatytas nepertraukiamo darbo laiko terminas. Manome, kad šiame straipsnyje turėtų būti numatytos sankcijos už pažeidimus, kai savaitės darbo laiko vidurkis per 4 mėnesių laikotarpį viršija 48 valandas ir kai maksimali savaitės darbo laiko trukmė viršija 60 valandų.</p>	<p>Be to, sankcijos sietos pagal pažeidimų sunkumą, nustatytą Komisijos reglamento Nr. 2016/403 I priede, kai vienodo sunkumo pažeidimas užtraukia tokią pačią atsakomybę.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Mobiliųjų kelių transporto darbuotojų darbo laikas nustatytas Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Darbo kodekso įgyvendinimo“.</p>
<p>Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos 2021-11-16 išvada Nr. 5-S-19714</p>	<p>Kelių transporto kodekso projekto 15 straipsnyje siūloma keisti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 13 straipsnio 1 dalį, 2 dalį ir 2 dalies 3 punktą ir atitinkamai nustatyti, kad „valstybinė kelių transporto priežiūrą vykdoma vadovaujantis Viešojo administravimo įstatymu. Kelių transporto kontrolė – transporto priemonės tikrinančių pareigūnų, savivaldybių institucijų ar jų įgaliotų įstaigų veikla, skirta patikrinti kelių transporto priemonių, jų ekipažų, kelių transporto priemonėmis vežamų keleivių, bagažo ir (ar) krovinių atitiktį nustatytiems reikalavimams“, o „valstybinę kelių transporto priežiūrą ir kelių transporto kontrolę atlieka Transporto saugos administracija, savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų priežiūros tarnybos, kitos priežiūros ir teisėsaugos valstybės institucijos pagal kompetenciją“.</p> <p>Paminėtini šie pagrindiniai aspektai dėl minėtų siūlomų pakeitimų:</p> <p>1.1. Lietuvos Respublikos policijos įstatymas nustato, kad vienas iš policijos uždavinių – eismo automobilių keliais priežiūra (Policijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 6 punktas), ir įgyvendindama šį uždavinį policija atlieka eismo automobilių keliais priežiūrą ir patruliuoja viešose vietose (Policijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalies 15 punktas). Vadovaujantis Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymu (toliau – SEAKĮ), specializuotiems policijos padaliniais ir įgaliotiems</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Pagal šiuo metu galiojančią Administracinių nusižengimų kodekso 589 straipsnio 49 punkto redakciją, policija turi teisę pradėti administracinių nusižengimų teiseną, atlikti administracinių nusižengimų tyrimą ir surašyti administracinių nusižengimų protokolus dėl šio kodekso 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 458, 459, 460, 461, 462, 463 straipsniuose numatytų administracinių nusižengimų.</p> <p>Pagal šiuo metu galiojančią Kelių transporto kodekso 13 straipsnio 2 dalies 3 punktą „Valstybinę kelių transporto priežiūrą atlieka kitos valstybės institucijos, kurioms įstatymų suteikta priežiūros teisė“.</p> <p>KTK projektu nesiūloma policijai pavesti naujų funkcijų, o tik detalizuojami įgaliojimai, dėl kurių policija pagal Administracinių nusižengimų kodeksą turi teisę surašyti administracinių nusižengimų protokolus.</p>

policijos pareigūnams pavesta vykdyti eismo priežiūrą, siekiant užtikrinti eismo saugumą (SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalis). Eismo saugumo užtikrinimas SEAKĮ apibrėžiamas kaip veikla, kuria siekiama užkirsti kelią eismo įvykiams, sušvelninti jų padarinius. SEAKĮ aiškiai nustatytos policijos kompetencijų ribos, įgyvendinant šią pavestą funkciją (SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalies 1–11 punktai). Transporto priemonės tikrinantiems pareigūnams (taip, kaip ši sąvoka apibrėžta SEAKĮ) yra suteikta teisė stabdyti transporto priemones ir atlikti būtiną patikrinimą išimtinai tokia apimtimi, kiek tai tiesiogiai susiję su eismo saugumo užtikrinimu ir pavestų funkcijų atlikimu. Papildomai pažymėtina, kad policija gali atlikti kitas funkcijas, tik susijusias su eismo saugumo užtikrinimu (kaip ši sąvoka apibrėžta SEAKĮ, jau buvo aptarta) (SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalies 12 punktas).

1.2. Kelių transporto kodeksas yra specialus teisės aktas, reguliuojantis keleivių, bagažo ir krovinių vežimų organizavimą ir vykdymą, vežimų valstybinį valdymą, valstybinę kelių transporto priežiūrą, kelių transporto kontrolę ir atsakomybę už turtinę žalą. Valstybinė kelių transporto priežiūra ir kelių transporto kontrolė skirta patikrinti kelių transporto priemonių, jų ekipažų, kelių transporto priemonėmis vežamų keleivių, bagažo ir (ar) krovinių atitiktį nustatytiems reikalavimams ir nėra susijusi su eismo saugumo užtikrinimu, kaip jis apibrėžtas SEAKĮ. Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 4 straipsniu, kelių transporto valstybinį valdymą vykdo Susisiekimo ministerija ir savivaldybių institucijos.

1.3. Įstatymų projektų aiškinamajame rašte nėra nurodyta, kokiais argumentais vadovaujantis, siūlomi Kelių transporto kodekso 13 straipsnio pakeitimai, siekiant policijai pavesti naują funkciją. Pažymėtina, kad vadovaujantis Policijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalimi, naujos funkcijos policijai pavedamos tik užtikrinus jų finansavimą iš valstybės biudžeto. Įstatymų projektų aiškinamojo rašto 12 dalyje nurodoma, kad pritarus

	<p>Įstatymų projektams, jiems įgyvendinti papildomų lėšų nereikės.</p> <p>Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, nesutinkame su Kelių transporto kodekso projekto 15 straipsniu, kuriuo keičiamas Kelių transporto kodekso 13 straipsnis, ta apimtimi, kiek tai tiesiogiai susiję su naujos funkcijos pavedimu teisėsaugos institucijoms (įskaitant ir policiją).</p> <p>2. Atsižvelgdami į šio rašto 1 dalyje nurodytus argumentus, nepritariame Kelių transporto kodekso projekto 16 straipsnyje siūlomiems Kelių transporto kodekso 14 straipsnio 1, 5 ir 6 dalių pakeitimams.</p>	
Teisingumo ministerijos 2021-11-25 išvada Nr. (1.86Mr) 2T-1373	<p>8. ANK 450 straipsnio 14 dalyje siūloma nustatyti administracinę atsakomybę vairuotojams už kelių transporto priemonės važiavimą be kelionės leidimo arba kai pateiktas kelionės leidimas neatitinka važiavimo pobūdžio, arba nėra užpildytas, arba užpildytas neteisingai. Pagal ANK 484 straipsnio 7 dalį už panašią veiklą – keleivių vežimą reguliariais reisais neturint galiojančio leidimo – turėtų atsakyti juridinių asmenų vadovai ar kiti atsakingi asmenys. Siūlytina pagrįsti siekį už panašią veiklą įtvirtinti atsakomybę skirtingiems subjektams.</p> <p>Be to, manytina, kad ANK 484 straipsnio 7 dalis turėtų būti papildyta nuostatomis, numatančiomis atsakomybę taip pat už keleivių vežimą, kai pateiktas kelionės leidimas neatitinka teisės aktuose nustatytų reikalavimų.</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>ANK 450 straipsnio 14 dalis numato atsakomybę trečiosios šalies vežėjo vairuotojui, kai jis neturi 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 arba kai jis netinkamai užpildytas ar neatitinka važiavimo pobūdžio. Kadangi trečiosios šalies vežėją neįmanoma traukti administracinės atsakomybės, sankcijos taikomos tik vairuotojui.</p> <p>ANK 484 straipsnio 7 dalis nustato atsakomybę už keleivių vežimą reguliariais reisais, t. y. už keleivių vežimą Lietuvos teritorijoje vietiniais (miesto ir priemiesčio) ir tolimojo susisieikimo maršrutais.</p>
	<p>15. ANK 451 straipsnio 9 ir 12 dalyse siūloma įtvirtinti administracinę atsakomybę už nustatytos nepertraukiamo vairavimo trukmės viršijimą atitinkamai mažiau kaip 30 minučių ir mažiau kaip 1 valandą 30 minučių, kas reiškia, kad viršijus nepertraukiamą vairavimo trukmę, pavyzdžiui, 1 minute, vairuotojams bus skiriamos šiose straipsnio dalyse nustatytos baudos. Atsižvelgus į tai, kad ANK 451 straipsnio 9 ir 12 dalyse nesiūloma nustatyti minimali nepertraukiamo vairavimo trukmės viršijimo riba ir įvertinus šiose straipsnių dalyse numatomus baudų dydžius, siūlytina įvertinti, ar</p>	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>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, II priede yra pateiktas didžiausias sunkių pažeidimų dažnumo skaičiavimas, kurį viršijus pažeidimai turėtų būti laikomi sunkesniais, t. y. 3 sunkūs pažeidimai prilygsta vienam labai sunkiam pažeidimui ir licencijos kopijos galiojimas turės būti panaikintas.</p>

	nereikėtų ANK 451 straipsnio 9 ir 12 dalis įrašyti į ANK 12 straipsnio 1 dalyje pateikiamą mažai pavojingų veikų sąrašą. Šiuo aspektu įvertintinas taip pat ANK 452 straipsnio 1, 4, 7, 10, 13, 16 dalių, ANK 454 straipsnio 1, 4, 6 dalių įtraukimas į ANK 12 straipsnio 1 dalies sąrašą.	
Tarptautinio transporto ir logistikos aljanso 2021-11-raštas Nr.	Keičiamo straipsnio nauja 16 dalis nustato, kad licencijos kopijos galiojimas sustabdomas 3 mėnesiams paaiškėjus dviem labai sunkiems pažeidimams, nurodytiems Reglamento Nr. 2016/403 I priede. Atkreiptinas dėmesys, kad Reglamente Nr. 2016/403 yra nustatoma bendra nuostata dėl trijų labai sunkių pažeidimų, todėl prašome pagrįsti siekį sugriežtinti siūlomą reguliavimą.	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>Reglamento 2009/1071 13 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad „jeigu kompetentinga valdžios institucija nustato, kad įmonė nebeatitinka vieno ar kelių iš 3 straipsnyje nustatytų reikalavimų, ji per šio straipsnio 1 dalyje nurodytą terminą <i>sustabdo arba panaikina</i> leidimą verstis profesine vežimo kelių transportu veikla“.</p> <p>Be to, 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, II priede yra pateiktas didžiausias sunkių pažeidimų dažnumo skaičiavimas, kurį viršijus pažeidimai turėtų būti laikomi sunkesniais, t. y. 3 sunkūs pažeidimai prilygsta vienam labai sunkiam pažeidimui ir licencijos kopijos galiojimas turės būti panaikintas.</p> <p>Įvertinus tai, kas išdėstyta, KTK projekte nustatoma, kad licencijos kopijos galiojimas sustabdomas paaiškėjus 2 labai sunkiems pažeidimams.</p>
	5. KTK 6 straipsniu keičiamo 8 ³ straipsnio 2 dalį siūlome tikslinti, nurodant apie kokius teistumus yra kalbama; taip pat patikslinti, ar informacija bus tvarkoma tik apie sankcijas už visus sunkius pažeidimus ar ir apie labai sunkius pažeidimus ir sunkiausius pažeidimus.	<p>Neatsižvelgta.</p> <p>KTK projekto 7 straipsniu keičiamo 8³ straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „Už Lietuvos vežėjų informacinėje sistemoje kaupiamų duomenų tvarkymą, keitimąsi informacija apie teistumus ir sankcijas už visus sunkius pažeidimus, <i>nurodytus Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnio 2 dalyje ...>></i>“.</p>