

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO 16¹ IR 16² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 16¹ ir 16² straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – Įstatymo projektas) parengtas siekiant tiksliau ir konkrečiau reglamentuoti vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų (toliau – techninė apžiūra) atlikimą ir teisės vykdyti šią veiklą suteikimą bei jos priežiūrą. Įstatymo projektas parengtas atsižvelgus į Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnybos 2025 m. rugsėjo 1 d. antikorupcinio vertinimo išvadoje Nr. 4-01-8054 „Dėl teisę atlikti vidaus vandenų transporto priemonių techninę apžiūrą reglamentuojančių teisės aktų“ (toliau – Antikorupcinio vertinimo išvada) pateiktas pastabas ir pasiūlymus.

Įstatymo projekto tikslai:

- 1) mažinti korupcijos rizikos veiksnių pasireiškimo tikimybę bei užtikrinti teisinio reguliavimo išsamumą, nuoseklumą, skaidrumą bei atsparumą korupcijai;
- 2) atsisakyti nebūtinų ir (ar) perteklinių reikalavimų asmenims, siekiantiems įgyti teisę teikti techninių apžiūrų paslaugas;
- 3) sudaryti teisinės prielaidas užtikrinti aukštesnę techninės apžiūros paslaugų kokybę;
- 4) panaikinti prielaidas atestuotiems asmenims nustatyti techninių apžiūrų paslaugų kainas, kurios nėra pagrįstos paslaugos suteikimo sąnaudomis.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens transporto grupės (grupės vadovė – I. e. grupės vadovės pareigas Simona Jonuškienė, tel. +370 660 75284, el. paštas simona.jonuskienė@sumin.lt) vyriausioji patarėja Eglė Vyšniauskaitė (tel. +370 620 97168, el. paštas egle.vysniauskaite@sumin.lt).

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

Vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras reglamentuojančios nuostatos įtvirtintos Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 16¹ ir 16² straipsniuose ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 1, 6, 13, 15, 16, 16-1, 16-2, 18, 19, 21, 22, 22-1, 24-1, 26, 27, 41 straipsnių, septintojo skirsnio ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 27-1 straipsniu ir 23, 24, 25 straipsnių pripažinimo netekusiais galios įstatymo 24 straipsnio 5 dalyje „5. *Jeigu nėra atestuoto asmens, vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras atlieka ir techninės apžiūros dokumentus išduoda Lietuvos transporto saugos administracija*“.

Šiuo metu galiojančiame techninių apžiūrų reglamentavime:

- 1) nenustatyta skundų dėl techninių apžiūrų atlikimo nagrinėjimo tvarka;
- 2) nėra nuostatų, suteikiančių teisę valstybės institucijoms reguliuoti maksimalaus atlygio už techninės apžiūros atlikimo paslaugas kainodarą; kainą vienašališkai nustato paslaugos teikėjas, o kadangi rinkoje nėra konkurencijos, sudaromos prielaidos nustatyti techninės apžiūros atlikimo kainas, kurios gali neatitikti ekonominės vertės;
- 3) įtvirtinta pareiga vidaus vandenų transporto priemonėje, kurioje techninė apžiūra privaloma, turėti galiojančius techninės apžiūros atlikimą patvirtinančius dokumentus, nenurodant jų turinio (t. y. ar techninės apžiūros metu nėra nustatytų trūkumų, dėl kurių vidaus vandenų transporto priemonė nėra laikoma atitinkančia techninius reikalavimus);
- 4) asmeniui, siekiančiam būti atestuotam, nustatyta pareiga turėti nuosavybės, nuomos, panaudos ar kitu teisėtu pagrindu valdomas patalpas, reikalingas vidaus vandenų transporto priemonių techninei apžiūrai atlikti;

5) asmeniui, siekiančiam būti atestuotam, nustatyta pareiga būti akredituotam kaip C tipo kontrolės įstaiga pagal tarptautinį standartą LST EN ISO/IEC 17020 „Atitikties įvertinimas. Reikalavimai, keliami įvairių tipų kontrolės įstaigų veiklai (ISO/IEC 17020)“;

6) asmens veiklos priežiūros turinys neapima techninės apžiūros paslaugų kokybės ir (ar) tinkamumo vertinimo ir nėra nustatytos atsakomybės ar kitų padarinių dėl netinkamo techninės apžiūros paslaugų teikimo. Asmenų veiklos priežiūrą vykdo Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Administracija), tikrindama atestuotų asmenų atitiktį Kodekso 16² straipsnio 1 ir 10 dalyse nustatytiems reikalavimams (t. y. kaip laikomasi atestacijos procesui nustatytų privalomų ir kitų reikalavimų, kurie nėra susiję su techninės apžiūros atlikimo tvarka ir privalomų dokumentų išdavimu).

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

Įstatymo projektu:

1) siūloma pakeisti Kodekso 16¹ straipsnio 1 dalį ir patikslinti, kas gali vykdyti vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras, įvesti toliau šiame skirsnyje vartojamą santrumpą „atestuoti asmenys“ bei nurodyti, kad kai teisė atlikti technines apžiūras nėra suteikta jokiam atestuotam asmeniui, šias technines apžiūras susisiekiama ministro ar jo įgaliotos institucijos nustatyta tvarka atlieka Administracija. Ši nuostata įtvirtinama siekiant aiškesnio reglamentavimo, nes šiuo metu analogiška nuostata yra įtvirtinta Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 1, 6, 13, 15, 16, 16-1, 16-2, 18, 19, 21, 22, 22-1, 24-1, 26, 27, 41 straipsnių, septintojo skirsnio ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 27-1 straipsniu ir 23, 24, 25 straipsnių pripažinimo netekusiais galios įstatymo 24 straipsnio 5 dalyje „5. *Jeigu nėra atestuoto asmens, vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras atlieka ir techninės apžiūros dokumentus išduoda Lietuvos transporto saugos administracija*“.

2) Siūloma nustatyti, kad vidaus vandenų transporto priemonėje, kuriai privaloma techninė apžiūra, būtų ne tik galiojantys techninės apžiūros atlikimą patvirtinantys dokumentai, bet ir papildomai nustatoma, kad šie dokumentai turėtų patvirtinti, kad vidaus vandenų transporto priemonės techninė apžiūra yra galiojanti. Tokiu būdu būtų užtikrinama, kad vidaus vandenų transporto priemonė, kuriai buvo atlikta techninė apžiūra ir konstatuota, kad dėl nustatytų trūkumų ji netinkama eksploatuoti, nebūtų vertinama kaip turinti galiojančią techninę apžiūrą ir atitinkanti teisės aktų reikalavimus.

3) Siūloma papildyti Kodekso 16¹ straipsnį nuostatomis, įtvirtinančiomis skundų dėl techninės apžiūros nagrinėjimo tvarką ir nustatyti, kad vidaus vandenų transporto priemonės savininkas, nesutinkantis su techninės apžiūros rezultatais, nedelsdamas, bet ne vėliau kaip per 1 darbo dieną po techninės apžiūros atlikimo, gali pateikti techninę apžiūrą atlikusiam atestuotam asmeniui skundą, kuris nagrinėjamas atestuoto asmens vadovo nustatyta tvarka. Manoma, kad optimaliausia būtų skundą pateikti iš karto po techninės apžiūros, dėl kurios teikiamas skundas, atlikimo, net neišvykus iš jos atlikimo vietos, tokiu būdu palengvinant įrodinėjimą, aplinkybių nustatymą ir nagrinėjimą. Jeigu vidaus vandenų transporto priemonės savininkas nesutinka su skundo nagrinėjimo rezultatais, jis per 3 darbo dienas nuo skundo nagrinėjimo rezultatų gavimo dienos gali pateikti Administracijai skundą, kuris nagrinėjamas Administracijos nustatyta tvarka. Administracijos skundo nagrinėjimo metu priimti sprendimai yra privalomi atestuotiesiems asmenims ir vidaus vandenų transporto priemonės savininkams. Jeigu vidaus vandenų transporto priemonės savininkas (valdytojas) nesutinka su skundo nagrinėjimo Administracijoje rezultatais, skundas dėl Administracijos sprendimo teikiamas Lietuvos administracinių ginčų komisijai arba Regionų administraciniam teismui ir nagrinėjamas Lietuvos Respublikos ikiteisminio administracinių ginčų nagrinėjimo tvarkos įstatymo ir Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka. Kodeksą taip pat siūloma papildyti analogiškais nuostatomis dėl Administracijos atliktos techninės apžiūros rezultatų apskundimo.

4) Siūloma papildyti Kodekso 16¹ straipsnį nuostatomis dėl maksimalių techninės apžiūros, atliekamos atestuoto asmens, kainų apskaičiavimo metodikos. Siūloma nustatyti, kad maksimalias kainas apskaičiuoja, indeksuoja, perskaičiuoja ir tvirtina Administracija, vadovaudamasi susisiekiama

ministro ar jo įgaliotos institucijos patvirtinta vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros maksimalių kainų nustatymo metodika. Šios kainos turi būti ekonomiškai pagrįstos, padengti paslaugų sąnaudas ir užtikrinti reikiamą paslaugų kokybę, atsižvelgiant į paslaugų poreikį ir vidaus vandenų transporto priemonės, kuriai atliekama techninė apžiūra, tipą.

Jeigu techninę apžiūrą, vadovaujantis Kodekso 16¹ straipsnio 1 dalimi, atliktų Administracija, už jos teikiamas paslaugas būtų mokama valstybės rinkliava, kaip tai numatyta Kodekso 28 straipsnyje.

5) Atsižvelgus į Specialiųjų tyrimų tarnybos pastabą, kad šiuo metu teisės aktai nereglamentuoja reikalavimų patalpoms, kurias turi turėti vidaus vandenų transporto priemonių techninę apžiūrą atliekantys ir / ar siekiantys įgyti tokią teisę asmenys, todėl asmenis atestuojantiems ir tokių asmenų veiklos priežiūrą atliekantiems subjektams suteikiama diskrecijos teisė savo nuožiūra vertinti, kokios patalpos yra tinkamos / netinkamos, taip pat įvertinus tai, kad įprastai techninė apžiūra yra atliekama vidaus vandenų transporto priemonės buvimo vietoje, o techninės apžiūros veiklai vykdyti patalpos nėra reikalingos, siūloma atsakyti perteklinio reikalavimo asmeniui, siekiančiam būti atestuotu, turėti nuosavybės, nuomos, panaudos ar kitu teisėtu pagrindu valdomas patalpas, reikalingas vidaus vandenų transporto priemonių techninei apžiūrai atlikti.

6) Atsižvelgus į Specialiųjų tyrimų tarnybos pastabą, siūloma nurodyti, kad su atestuoto asmens turimais specialistais turi būti sudaryta darbo sutartis arba jie turi veikti atitinkamos teisinės formos juridinius asmenis reglamentuojančiuose įstatymuose nustatytais pagrindais (siekiama užtikrinti plačiausius santykius apibūdinančios formuluotės įtvirtinimą, tokiu būdu sudarant galimybes atestui asmeniui kaip įmanoma laisviau pasirinkti, kokie santykiai yra tinkamiausi, ir nepagrįstai neriboti verslo laisvės).

7) Siūloma patikslinti, kad atestacijos siekiantis asmuo gali būti atestuotas ne tik kaip C, bet ir kaip A ir B (t. y. griežtesni standartai) tipo kontrolės įstaigos vidaus vandenų transporto priemonių, išskyrus burines jachtas, techninių apžiūrų atlikimo srityje pagal tarptautinį standartą LST EN ISO/IEC 17020 „Atitikties įvertinimas. Reikalavimai, keliami įvairių tipų kontrolės įstaigų veiklai (ISO/IEC 17020)“.

8) Siekiant užtikrinti, kad atestuotų asmenų veiklos priežiūra apimtų ne tik atestavimui būtinų kriterijų tolimesnį užtikrinimą, bet ir teikiamos techninės apžiūros kokybę ir jos atitiktį nustatytiems reikalavimams, siūloma pakeisti Kodekso 16² straipsnio nuostatas, ir nustatyti, kad Administracija Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo nustatyta tvarka vykdo atestuotų asmenų priežiūrą, o vykdant atestuotų asmenų veiklos priežiūrą yra tikrinama atestuotų asmenų atitiktis šio straipsnio 1 ir 10 dalyse nustatytiems reikalavimams. Įstatymo projektu siūloma papildyti 16² straipsnio 10 dalį, ir nurodyti, kad vienas iš atestui asmeniui taikomų reikalavimų yra užtikrinti, kad būtų laikomasi Administracijos nustatytos techninės apžiūros atlikimo tvarkos bei sudaryti sąlygas Administracijos darbuotojams atlikti atestuoto asmens veiklos priežiūrą ir dalyvauti atliekant techninę apžiūrą. Sistemiškai taikant Įstatymo projektu aiškiau nustatytas atestuotų asmenų veiklos priežiūros nuostatas ir Administracijai suteikiamą teisę panaikinti atestacijos galiojimą, jeigu asmuo išdavė techninės apžiūros atlikimą patvirtinančius dokumentus, įrodančius, kad vidaus vandenų transporto priemonė atitinka techninius reikalavimus, tačiau paaiškėja, kad techninė apžiūra nebuvo atlikta arba kad techninės apžiūros atlikimą patvirtinančių dokumentų išdavimo metu vidaus vandenų transporto priemonė neatitiko techninių reikalavimų, sukuriamas efektyvus teisinis mechanizmas, sudarantis sąlygas Administracijai vertinti ir užtikrinti, kad techninės apžiūros atliekamos kokybiškai, laikantis teisės aktų reikalavimų, o esant pažeidimams – taikyti efektyvias sankcijas.

9) Įtvirtinti *expressis verbis* draudimą atestacijos sustabdymo metu teikti techninės apžiūros paslaugas ir nustatyti, kad šio reikalavimo nesilaikymas ar techninės apžiūros dokumentų, patvirtinančių, kad techninė apžiūra atlikta ir vidaus vandenų transporto priemonė atitinka techninius reikalavimus, išdavimas, kai techninė apžiūra nebuvo atlikta arba techninės apžiūros atlikimą patvirtinančių dokumentų išdavimo metu vidaus vandenų transporto priemonė neatitinka techninių reikalavimų yra pagrindas panaikinti atestacijos galiojimą, o asmuo, kurio atestacija buvo panaikinta šiuo pagrindu, negali būti atestuojamas anksčiau negu po 12 mėnesių nuo atestacijos galiojimo panaikinimo įsigaliojimo dienos. Šios nuostatos įtvirtintos atsižvelgus į Specialiųjų tyrimų tarnybos antikorupcinio vertinimo išvadoje pateiktą išvadą, kad Kodeksas nenustato draudimo teikti paslaugas

atestacijos sustabdymo metu nesilaikymo pasekmių, o „*tokia veika atestato galiojimo sustabdymu atveju turėtų būti interpretuojama kaip šiurkštus veiklos pažeidimas*“. Manytina, kad tiek techninių apžiūrų vykdymas atestacijos galiojimo sustabdymo metu, tiek ir apgaulingas nurodymas apie techninės apžiūros atlikimą, jei ji nebuvo atlikta, arba nepagrįstas konstatavimas, kad vidaus vandenų transporto priemonė atitinka reikalavimus, yra vertintini kaip šiurkštūs pažeidimai, galintys sukelti vidaus vandenų laivybos riziką dėl saugos standartų neužtikrinimo, ir, siekiant užkardyti tokių pažeidimų tikimybę, turi būti įstatymo lygmeniu nustatyti padariniai, kurie atgrasintų nuo šių pažeidimų. Atsižvelgiant į tai, kad atestacijos procedūra nėra sudėtinga ar ilga, nenustačius draudimo iš karto po atestacijos panaikinimo pakartotinai atestuotis, nebūtų pasiektas siekiamas rezultatas. Siūlomas 12 mėnesių terminas yra proporcingas, atsižvelgiant į pažeidimų rimtumą, laivybos sezoniskumą (didesnė dalis techninių apžiūrų atliekama prieš laivybos sezoną ar jo metu, todėl nustačius trumpesnį, pvz., 6 mėnesių draudimą pakartotinai atestuotis ir šiam terminui sutapus su ne laivybos sezono metu, gali nebūti realaus atgrasymo efekto).

10) Atsižvelgus į Specialiųjų tyrimų tarnybos išvadą, kad nepagrįstai ilgą laiką sudaromos sąlygos techninės apžiūros paslaugas teikti asmenims, kurie neatitinka keliamų reikalavimų, siūloma sutrumpinti terminą nustatytiems trūkumams pašalinti nuo 20 iki 10 darbo dienų.

11) Siūloma nustatyti, kad įstatymas įsigalios š. m. lapkričio 1 d., laikantis „dviejų datų“ taisyklės, išskyrus nuostatas dėl privalomo patalpų turėjimo atsisakymo, nes šios nuostatos įtvirtina ūkio subjektams palankesnę reguliavimą ir turėtų įsigalioti nuo įstatymo priėmimo.

12) Siūloma įtvirtinti pareigą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai atlikti įstatyme nustatyto galiojančio teisinio reguliavimo poveikio *ex post* vertinimą, kurio metu turi būti įvertinta, ar maksimalių techninės apžiūros, atliekamos atestuoto asmens, kainų reguliavimas davė laukiamų rezultatų ir ar jis yra proporcingas reguliavimo užtikrinimui reikalingiems resursams.

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

Kodeksas numato, kad vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras turi teisę atlikti tik Administracijos atestuoti asmenys. Nors teisiškai nėra ribojamas subjektų, galinčių teikti vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros paslaugas, skaičius, praktikoje dėl labai mažos rinkos (apie 400 apžiūrų per metus viename segmente ir ribotas specializuotų burinių jachtų segmentas) susiformavo situacija, kurioje realiai veikia tik vienas atestuotas asmuo kiekviename rinkos segmente. Šiuo metu atlikti šias technines apžiūras yra atestuoti du asmenys – Lietuvos buriuotojų sąjunga (atlikti burinių jachtų technines apžiūras) ir MB „Laivo patikra“, kuriai suteikta teisė atlikti visų vidaus vandenų transporto priemonių, išskyrus burines jachtas, technines apžiūras. Paminėtina, kad pastarojo atestuoto asmens nustatyti paslaugų įkainiai reikšmingai viršija iki tol Administracijos teiktų paslaugų įkainius (Administracija už paslaugą ėmė valstybės rinkliavą, kuri, remiantis teisės aktų reikalavimais, padengia tik dalį paslaugos sąnaudų). Ženklaus kainų padidėjimas sukėlė vartotojų (vidaus vandenų transporto priemonių valdytojų) nepasitenkinimą ir nepasitikėjimą dėl kainų už paslaugą pagrįstumo sąnaudomis.

Šiuo metu galiojantis teisinis reguliavimas nenustato jokio mechanizmo, leidžiančio valstybės institucijoms vertinti, ar techninių apžiūrų paslaugų kainos yra pagrįstos ir objektyvios, todėl paslaugų teikėjai (atestuoti asmenys) kainas nustato savarankiškai, nesant jokio išankstinio arba vėlesnio kontrolės mechanizmo. Specialiųjų tyrimų tarnyba, atlikusi Kodekso nuostatų dėl techninių apžiūrų atlikimo antikorporcinį vertinimą, Antikorporcinio vertinimo išvados 1.4 skyriuje pažymėjo, kad vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros paslaugų teikimas atitinka viešąjį interesą ir viešosios paslaugos kriterijus, tačiau šiuo atveju paslaugų teikimo įkainiai iš esmės nekontroliuojami. Specialiųjų tyrimų tarnyba konstatavo, kad „teisinis reglamentavimas sudaro sąlygas nesąžiningam atestuotų asmenų elgesiui ir (galimai) piktnaudžiavimui dominuojančia padėtimi, todėl svarstyтина, ar vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros paslaugų kainodara neturėtų būti reguliuojama“.

Įstatymo projektu siūloma spręsti šias problemas:

1. Mažinti korupcijos rizikos veiksnių pasireiškimo tikimybę bei užtikrinti teisinio reguliavimo išsamumą, nuoseklumą, skaidrumą bei atsparumą korupcijai, kylančius iš Specialiųjų

tyrimų tarnybos 1.4 pastabos („Asmenims suteikiama diskrecija savo nuožiūra nustatyti / keisti paslaugų teikimo įkainius, o tai sudaro sąlygas nesąžiningam elgesiui ir piktnaudžiavimams“);

2. užtikrinti, kad vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros, kaip viešosios paslaugos, kaina būtų ekonomiškai pagrįsta.

Įstatymo projekto rengimo metu buvo atliktas išsamus jo poveikio konkurencijai vertinimas, vertinant galimas reguliavimo alternatyvas, jų privalumus ir trūkumus (pateikiamas žemiau).

Status quo

Status quo situacijoje, kai nėra jokio kainų reguliavimo ar priežiūros mechanizmo, atestuoti asmenys nustato kainas savo nuožiūra, o vartotojai, neturėdami pasirinkimo ar galimybės naudotis alternatyvių paslaugų teikėjų paslaugomis bei siekdami įgyvendinti teisės aktų nustatytą reikalavimą dėl techninių apžiūrų atlikimo, privalo sutikti su paslaugų teikėjo nustatyta kaina. Konstatuotina, kad dėl labai mažos rinkos bei didelių fiksuotų sąnaudų, susijusių su personalo išlaikymu ir akreditacija Nacionaliniame akreditacijos biure, ši rinka objektyviai negali pritraukti naujų dalyvių, todėl nėra ekonominių prielaidų, jog teikiant šias paslaugas konkurencija didės ateityje savaime. Tokiu atveju valstybės neveikimas gali sudaryti prielaidas kainų augimui ir nepasitikėjimui atestuotų asmenų nustatytomis kainomis.

Alternatyva Nr. 1 – viešas kainų pagrindimas, su galimybe Administracijai jas įvertinti ir įpareigoti pakeisti

Pagal šią alternatyvą paslaugų teikėjai būtų įpareigoti viešai skelbti detalų kainodaros pagrindimą – sąnaudų sudėtį, darbuotojų darbo laiko ir atlygio struktūrą, įrangos bei akreditacijos išlaidas ir kitus elementus, kurie lemia paslaugos kainą. Toks modelis būtų orientuotas į skaidrumo didinimą, leidžiant tiek institucijoms, tiek vartotojams geriau suprasti, kaip formuojama kaina. Administracija galėtų *ad hoc* vertinti kainas ir, nustačiusi jų nepagrįstumą, – įpareigoti jas perskaičiuoti.

Alternatyvos privalumai

- Didėtų viešasis skaidrumas, o valstybės institucijos ir paslaugų gavėjai turėtų išsamesnę informaciją apie teikėjo patiriamas sąnaudas ir kainos struktūrą, ir tai sudarytų prielaidas anksti identifikuoti akivaizdžiai nepagrįstas kainas.

- Tai būtų mažiau intervencinė priemonė nei kainų reguliavimas, nes valstybė nesikištų į pačios kainos nustatymą, o tik skatintų pagrįstumą per informacijos atskleidimą.

- Kainų pagrindimas galėtų turėti ilgalaikį drausminamąjį poveikį, nes teikėjai žinotų, kad jų kainos viešai matomos ir gali būti analizuojamos.

Alternatyvos trūkumai

- Atsižvelgiant į tai, kad kiekviename rinkos segmente veikia tik vienas teikėjas, vartotojai vis tiek neturėtų galimybės rinktis alternatyvios paslaugos dėl kainos, todėl vien skaidrumo didinimas neužtikrintų realios vartotojų apsaugos.

- Esant monopolinei rinkos struktūrai, teikėjas galėtų taikyti, pavyzdžiui, aukštas kainas, nes skaidrumas savaime nesukuria paskatų mažinti paslaugos kainą.

- Kainų pagrindimo tikrinimas institucijoms būtų veikiau *ex-post* pobūdžio priemonė ir negalėtų užkirsti kelio nepagrįstų kainų nustatymui iš anksto.

- Siekiant sudaryti objektyvias galimybes įvertinti kainas ir išvengti korupcijos pasireišimo tikimybės Administracijos specialistams kiekvienu atveju *ad hoc* vertinant kainas, remiantis savo pačių diskrecija, turėtų būti parengta kainų vertinimo metodika. Metodikos parengimas sukurtų administracinę našą tiek valstybiniam sektoriui, tiek ir paslaugos teikėjui, nes pastarasis turėtų teikti informaciją, reikiamą metodikos parengimui.

- Turėtų būti sukurtas mechanizmas, kaip turėtų būti tikslinamos kainos ir (ar) taikomos sankcijos to nepadarius, jei būtų konstatuota, kad kainos nėra pagrįstos.

- Būtų mažesnis tikrumas tiek atestuojamam asmeniui, tiek ir paslaugos vartotojui, ar kainos pagrįstos ir ar jos išliks nepakitusios, jei skundo atveju kainos būtų perskaičiuotos.

Alternatyva Nr. 2 – konkurencijos skatinimas paprastinant atestavimo modelį

Ši alternatyva numatytų platesnių galimybių atsirasti naujiems paslaugų teikėjams, pavyzdžiui, supaprastinant atestavimo procesą ar mažinant atestacijai taikomus reikalavimus. Pvz., galėtų būti svarstoma galimybė atsisakyti šiuo metu privalomos akreditacijos kaip A, B ar C tipo kontrolės įstaiga Nacionaliniame akreditacijos biure.

Alternatyvos privalumai

- Teoriškai galėtų sudaryti ilgalaikes prielaidas didesnei rinkos dalyvių įvairovei ir konkurencijai.
- Didesnis paslaugų teikėjų skaičius galėtų lemti skirtingus veiklos modelius, inovacijas ir galimą efektyvumo augimą.

Alternatyvos trūkumai

- Rinka yra per maža – apie 400 transporto priemonių viename segmente ir ribotas specializuotų burinių jachtų segmentas, todėl vien tik dėl paprastesnės atestacijos atlikimo procedūros ar mažesnių reikalavimų nauji dalyviai neturėtų ekonominio pagrindo patekti į rinką.
- Šiuo metu nustatyti atestavimo reikalavimai yra mažiausi, kurie gali užtikrinti reikiamą paslaugos kokybę saugos požiūriu (pvz., dėl naudojamos įrangos ar būtinybės būti akredituotam Nacionaliniame akreditacijos biure kaip A, B ar C tipo kontrolės įstaigai) ar jų prieinamumą (t. y. ne mažiau kaip dviejų specialistų reikalavimas, kurį sumažinus iki vieno, gali kilti itin neigiamos pasekmės kokybės paslaugos teikimo nepertraukiamumui arba jos teikimo lokacijai, jei specialistas, siekdamas minimizuoti kelionės laiką, paslaugą teiktų tik vienoje vietoje).
- Reikalavimas būti akredituotam Nacionaliniame akreditacijos biure kaip A, B ar C tipo kontrolės įstaigai yra būtinas, siekiant užtikrinti šios paslaugos kokybę ir atliktos apžiūros patikimumą. Analogiškai, tačiau dar griežtesni (t. y. būti akredituota kaip A tipo įstaiga, kuriai taikomi aukštesni nepriklausomumo reikalavimai nei B ir C tipo kontrolės įstaigoms) reikalavimai taikomi ir kelių transporto priemonių technines apžiūras atliekančioms įmonėms.
- Esant daugiau teikėjų tokioje mažoje rinkoje sąlyginai reikštų didesnes bendras fiksuotas sąnaudas kiekvienam iš teikėjų (ypač dėl privalomo minimumo – dviejų darbuotojų ir akreditacijos), o tai neišvengiamai didintų paslaugų kainas, o ne jas mažintų.

Alternatyva Nr. 3 – kainų indeksavimo reguliavimas

Pagal šią alternatyvą būtų paliekama galimybė atestuotiesiems asmenims savarankiškai nustatyti pradinį vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų kainų lygį, tačiau valstybė turėtų reguliuoti tik vėlesnį kainų pokyčių mechanizmą, įtvirtinant privalomą indeksavimo tvarką, kuri apibrėžtų, kokiais objektyviais ekonominiais rodikliais (pvz., darbo užmokesčio indekso, infliacijos rodiklio, akreditacijos paslaugų kainų pokyčio) pagrįstas kainos didėjimas būtų leidžiamas ateityje. Ši alternatyva savo esme būtų orientuota į kainodaros stabilumo užtikrinimą ir kainų augimo prognozuojamumą, tačiau kartu reikštų, kad valstybė neturėtų jokio poveikio pradinės kainos nustatymo etapui, kuris monopolinėje rinkoje yra kritiškai svarbus vartotojų apsaugos aspektas.

Alternatyvos privalumai

- Ši alternatyva yra mažiau intervencinė, nes valstybė nedaro įtakos pradinės kainos nustatymui, o tik riboja jos pokyčius ateityje, taip sudarydama galimybes atestuotiesiems asmenims planuoti savo veiklą ir užtikrinti ilgalaikį techninių apžiūrų paslaugų teikimo stabilumą.
- Indeksavimo mechanizmas prisideda prie kainų aiškumo ir skaidrumo ateityje, nes paslaugų gavėjams būtų žinomi pagrindiniai rodikliai, nuo kurių priklausytų kainų pokyčiai, o tai didintų kainodaros prognozuojamumą ir leistų užtikrinti sisteminių kainų stabilumą.
- Šis reguliavimo būdas galėtų būti vertinamas kaip proporcingesnis tais atvejais, kai rinkoje egzistuoja bent minimali konkurencija, nes teikėjai konkuruoja pradinės kainos nustatymo metu, o vėliau indeksavimas tik apsaugo nuo pernelyg didelio kainų šuolio.

Alternatyvos trūkumai

- Monopolinėje rinkoje toks modelis neužtikrina realios vartotojų apsaugos, kadangi atestuotas asmuo galėtų nustatyti nepagrįstai aukštą pradinę kainą, o indeksavimas tik įteisintų tokį kainų lygį ilgalaikėje perspektyvoje.

- Institucijoms tektų sudėtinga ir ekonomiškai neefektyvi užduotis vertinti, ar pradinė kaina yra pagrįsta, nes indeksavimas veiktų tik po pradinės kainos nustatymo, o aiškos ir objektyvios metodikos vertinti pradinę kainą nebūtų, todėl atsirastų *ad hoc* vertinimo rizika ir padidėtų subjektyvaus sprendimų priėmimo galimybė.

- Esant labai mažai rinkai ir ribotam techninių apžiūrų kiekiui, indeksavimo mechanizmas nesudarytų jokio papildomo ekonominio spaudimo teikėjui optimizuoti sąnaudas, nes vartotojai neturi alternatyvų, todėl tokia priemonė neatitiktų tikslų užkirsti kelią nepagrįstam kainų didėjimui.

- Alternatyva nesudaro prielaidų užtikrinti skaidrų ir nuoseklų kaštų pagrįstumą, kadangi valstybės poveikis būtų taikomas tik ateityje, o pirminė kainodara liktų visiškai paslaugų teikėjo diskrecijoje.

Alternatyva Nr. 4 – kainų reguliavimas (pasirinkta alternatyva)

Ši alternatyva numato maksimalios kainos nustatymą pagal Administracijos parengtą ir tvirtinamą metodiką, kuri leistų įvertinti faktines ir būtinas vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų paslaugų teikimo sąnaudas, įskaitant privalomą dviejų specialistų personalo išlaikymą, akreditacijos Nacionaliniame akreditacijos biure kaštus, įrangos ir priemonių amortizaciją, administracines išlaidas bei kitas privalomas išlaidas, būtinas siekiant užtikrinti techninių apžiūrų saugos ir kokybės reikalavimus. Tokiu būdu metodika tampa prevencine ir objektyvia priemone, leidžiančia nustatyti ekonomiškai pagrįstą maksimalų kainos lygį, kuris būtų pakankamas teikėjo veiklai užtikrinti, tačiau kartu apsaugotų vartotojus nuo nepagrįstai aukštų kainų taikymo monopolinėje rinkoje.

Alternatyvos privalumai

- Tai vienintelė alternatyva, kuri užtikrina išankstinę vartotojų apsaugą nuo nepagrįstų kainų ir leidžia valstybės institucijai objektyviai reguliuoti kainodaros procesą remiantis aiškiai apibrėžtais ekonominiais kriterijais, eliminuojant galimybes piktnaudžiauti monopoline padėtimi.

- Metodika, į kurią įtraukiamos visos būtinos sąnaudos, leidžia užtikrinti, kad paslaugų teikėjui būtų sudarytos sąlygos tęsti veiklą be finansinės diskriminacijos ar nuostolių, todėl ši alternatyva subalansuoja tiek vartotojų interesus, tiek paslaugos teikėjų veiklos tęstinumą.

- Kainų reguliavimas suteikia aiškumą ir prognozuojamumą paslaugų gavėjams, nes jie iš anksto informuoti, kokia yra maksimali kaina, o atestuoti asmenys žino, koku pagrindu ir kaip dažnai ši kaina gali būti peržiūrima, todėl išvengiama neapibrėžtumo ir galimų konfliktinių situacijų dėl kainų pagrįstumo.

- Reguliavimas prisideda prie skaidrumo didinimo ir korupcijos rizikos mažinimo, nes kainos būtų nustatomos pagal iš anksto patvirtintą metodiką, o ne individualiai nagrinėjant kiekvieno teikėjo pateiktą kainodarą.

- Didėja pasitikėjimas nustatytos kainos pagrįstumu ir vartotojų pasitenkinimas.

Alternatyvos trūkumai

- Ši alternatyva gali sumažinti teikėjų motyvą papildomai investuoti į paslaugų kokybės gerinimą, jeigu maksimali kaina, apskaičiuota pagal metodiką, neleistų padengti papildomų investicinių sąnaudų ar inovacijų diegimo kaštų.

- Reguliavimo nelankstumas gali pasireikšti tais atvejais, kai pasikeičia sąnaudų struktūra, pvz., dėl staigaus darbo užmokesčio ar akreditacijos paslaugų kainų padidėjimo, todėl metodika turi būti reguliariai peržiūrima ir atnaujinama, kad kaina išliktų proporcinga ir atitiktų realius rinkos pokyčius.

- Yra rizika, kad netinkamai įvertinus tam tikras fiksuotas sąnaudas metodikoje, nustatyta maksimali kaina galėtų būti per maža, o tai galėtų kelti grėsmę paslaugos prieinamumui ir sudaryti prielaidas tam, kad teikėjas negalėtų užtikrinti pakankamos paslaugų kokybės ar net pasitrauktų iš rinkos.

Alternatyva Nr. 5 – vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų skaičiaus didinimas

Ši alternatyva numato Kodekso keitimą, plečiant vidaus vandenų transporto priemonių kategorijas, kurioms privaloma atlikti technines apžiūras, t. y. nustatant papildomus atvejus ar papildomas transporto priemonių grupes, kurioms taikomas techninių apžiūrų reikalavimas, arba dažninant jų periodiškumą (pvz., techninė apžiūra turi būti atliekama ne kas dvejus metus, o kasmet). Tokiu būdu būtų dirbtinai padidinta rinka, sukuriant didesnę paslaugų apimtį, tai galėtų sudaryti prielaidas didesniai ekonominei patrauklumui, didesniems teikėjų veiklos mastams ir galimai platesnei konkurencijai, jeigu padidintas apžiūrų skaičius padengtų esamus fiksuotus kaštus ir sudarytų pagrindą bent vienam papildomam rinkos dalyviui pradėti veiklą.

Alternatyvos privalumai

- Padidėjęs vidaus vandenų transporto priemonių apžiūrų skaičius galėtų padidinti paslaugų teikimo ekonominį patrauklumą ir sukurti sąlygas, jog į rinką ateitų bent vienas papildomas paslaugų teikėjas.

- Padidėjęs apžiūrų skaičius galėtų prisidėti prie bendro vidaus vandenų transporto saugos lygio augimo, ypač jei apžiūras tektų atlikti didesniai skaičiui laivų ar kitų priemonių, kurios šiuo metu nėra privalomai tikrinamos.

- Jeigu rinkos apimtis padidėtų pakankamai, tai galėtų siek tiek sumažinti paslaugų savikainą dėl masto ekonomijos, nes fiksuotos sąnaudos (dviejų specialistų išlaikymas ir akreditacijos Nacionaliniame akreditacijos biure kaštai) būtų padalintos didesniai apžiūrų skaičiui.

Alternatyvos trūkumai

- Ši alternatyva reikštų neproporcingą, perteklinį ir nepagrįstą reguliavimo sistemą, nes privaloma apžiūra būtų nustatoma platesniai transporto priemonių ratui ne dėl realios techninės būtinybės ar rizikos vertinimo (Administracijos vertinimu, nėra stebimas didesnis vidaus vandenų transporto priemonių avarijų ar incidentų skaičius lyginant su 2022 m., kai buvo palengvintas reguliavimas ir techninės apžiūros tapo privalomos mažesniai subjektų skaičiui), bet vien dėl ekonominių priežasčių, o tai prieštarautų teisinio reguliavimo proporcingumo principui ir galėtų būti vertinama kaip perteklinis reguliavimas.

- Privalomo apžiūrų skaičiaus didinimas sukurtų papildomą finansinę naštą vidaus vandenų transporto priemonių savininkams, ypač mažos rizikos kategorijoms, kurioms šiuo metu apžiūra nereikalinga, todėl šis reguliavimas galėtų sukelti nepasitenkinimą, sumažinti sektoriaus patrauklumą ir net paskatinti tam tikrų priemonių išregistravimą iš Lietuvos vidaus vandenų laivų registro ir perregistravimą į kaimyninių šalių, ypač Lenkija, registrus.

Atsižvelgiant į rinkos dydį, jos segmentaciją, fiksuotų sąnaudų neišvengiamumą, tarptautinius akreditacijos reikalavimus ir konkurencijos nebuvimą, projekto rengimo metu konstatuota, kad jokia kita alternatyva nepajėgi užtikrinti realios vartotojų apsaugos nuo nepagrįstų kainų, nesukuriant nepriimtinos finansinės ir reguliacinės naštos vartotojams, todėl maksimalios techninės apžiūros kainos nustatymas yra proporcingiausia, efektyviausia ir vienintelė praktinė priemonė, leidžianti iš anksto apsaugoti vartotojus nuo nepagrįstų kainų, sukurti stabilią ir aiškiai prognozuojamą kainodarą, išvengti korupcijos rizikų, susijusių su *ad hoc* kainų vertinimu, užtikrinti teikėjų veiklos tęstinumą be ekonominės diskriminacijos ir pagrįsti kainą objektyviais ir patikrinamais kriterijais.

Nors pasirinktą alternatyvą projekto rengėjai vertina kaip optimaliausią, ją taikant gali kilti šios neigiamos pasekmės:

- Pernelyg griežtas kainų reguliavimas gali sumažinti teikėjų motyvą investuoti į paslaugų kokybės gerinimą, jei maksimali kaina neleidžia padengti papildomų investicinių sąnaudų.

- Galimas reguliavimo nepakankamas lankstumas, jeigu metodika nepritaikoma greitai kintančioms sąnaudoms (pvz., staigiam atlyginimų ar akreditacijos išlaidų šuoliui).

- Rizika, kad nustatyta kaina gali tapti per maža, jeigu metodikoje būtų neatsižvelgta į tam tikras fiksuotas sąnaudas, ir tai galėtų kelti grėsmę paslaugos prieinamumui.

Siekiant sumažinti arba pašalinti galimas neigiamas pasekmes, siūloma:

- numatyti reguliarios metodikos ir maksimalios kainos peržiūros tvarką, atsižvelgiant į objektyvius sąnaudų pokyčius (atlyginimų indeksą, infliaciją, akreditacijos Nacionaliniame akreditacijos biure tarifų pasikeitimus);
- užtikrinti, kad metodikos rengimo ir peržiūros proceso metu būtų teisės aktų nustatyta tvarka konsultuojamasi ir būtų vykdomas teisės aktų projektų derinimas su paslaugų teikėjais, taip didinant reguliavimo efektyvumą;
- metodikoje aiškiai nustatyti, kad kaina turi atspindėti būtinas saugos, personalo ir (ar) akreditacijos Nacionaliniame akreditacijos biure sąnaudas, taip apsaugant tiek vartotojus, tiek paslaugų teikėjus.

6. Kokią įtaką įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas Įstatymo projektas turės teigiamos įtakos korupcijos prevencijai: atsisakoma perteklinių nuostatų ir vertinamųjų kriterijų įtvirtinimo, kurie praktikoje galėjo būti interpretuojami ir taikomi atsižvelgiant į individualų juos taikančio asmens aiškinimą; įtvirtinama atsakomybė už teisės aktų reikalavimų, susijusių su veiklos nevykdymu atestavimo galiojimo sustabdymo metu, nesilaikymą; išplečiamas Administracijos vykdomos atestuotų asmenų priežiūros turinys, tokiu būdu užtikrinant, kad techninės apžiūros bus atliekamos kokybiškiau.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Priimtas Įstatymo projektas ir jo įgyvendinimas turės įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai – aiškesnės teisės vykdyti vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras suteikimo sąlygos didins šio sektoriaus patrauklumą, didesnė techninių apžiūrų atlikimo kokybės kontrolė užtikrins šių paslaugų kokybę (įskaitant ir vidaus vandenų transporto priemonių, naudojamų komercijai, atžvilgiu).

Nors įstatymo projektas numato valstybės įsikišimą į kainodaros procesą, toks įsikišimas yra proporcingas ir pagrįstas, atsižvelgiant į tai, kad mažoje rinkoje yra tik 1 paslaugų teikėjas ir dėl to negali veikti įprasti konkurencijos (rinkos ekonomikos) mechanizmai, kurie paprastai skatintų kainų optimizavimą ir efektyvumo paieškas. Įstatymo projektu siūlomas reguliavimas suteiks paslaugų teikėjams aiškumą dėl kainos nustatymo principų ir ilgalaikį veiklos stabilumą, nes kainos būtų apskaičiuojamos pagal sąnaudų analizę, o metodika – reguliariai peržiūrima. Tai užkirs kelią nepagrįstai didelių kainų nustatymo rizikai.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projekto nuostatos neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Įstatymo inkorporavimui į teisinę sistemą kitų teisės aktų priimti, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios nereikės.

10. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos 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 reikalavimų. Įstatymo projekte nėra įtvirtinta naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų.

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

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia lydimųjų aktų, – kas ir kada juos turėtų parengti, šių aktų metmenys

Priėmus Įstatymo projektą:

1) iki 2026 m. birželio 1 d.:

- susisiekimo ministerija turės parengti ir priimti Asmenų, siekiančių atlikti vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras, atestacijos reikalavimų aprašo¹, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. gruodžio 27 d. įsakymu Nr. 3-587, pakeitimo įsakymą;

- susisiekimo ministerija ar jos įgaliota institucija turės parengti ir priimti įsakymą dėl maksimalių techninės apžiūros, atliekamos atestuoto asmens, kainų nustatymo metodologijos patvirtinimo;

2) iki 2026 m. rugpjūčio 1 d. Administracija turės parengti ir priimti:

- Vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros atlikimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2023 m. sausio 13 d. įsakymu² Nr. 2BE-10, pakeitimo įsakymą.

- skundų dėl techninės apžiūros atlikimo nagrinėjimo tvarką;

- įsakymą dėl Maksimalių kainų už techninės apžiūros atlikimą sąrašo patvirtinimo;

3) iki 2026 m. spalio 31 d. atestuoto asmens vadovas turės nustatyti skundų dėl jo atliktos techninės apžiūros nagrinėjimo tvarką.

13. 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 projektu sukuriama ir Administracijai pavedamos naujos funkcijos, susijusios su metodologijos parengimu ir kainų apskaičiavimu, indeksavimu ir perskaičiavimu, skundų dėl techninių apžiūrų, atliktų atestuotų asmenų, nagrinėjimu, taip pat techninių apžiūrų, jei neliktų atestuoto asmens (ūkio subjekto), atliekančio technines apžiūras, vykdymu, kurioms įgyvendinti reikalingi žmogiškieji ištekliai. Remiantis Administracijos pateikta informacija, minėtoms funkcijoms vykdyti reikės dviejų etatų. Etatas turės būti išlaikomas iš Administracijos 2026–2028 metams planuojamų ir tvirtinamų valstybės biudžeto asignavimų.

14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis

Reikšminiai Įstatymo projekto žodžiai: „techninė apžiūra“, „vidaus vandenų transporto priemonė“, „atestavimas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.

¹ Prieiga internetu: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4190a3e0862a11edbdcebd68a7a0df7e/asr>.

² Prieiga internetu: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/af82a080932511ed8df094f359a60216/asr>.