

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO 27¹, 40 IR 47 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 27¹, 40 ir 47 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projektas (toliau – Įstatymo projektas) parengtas siekiant nustatyti pagrindą įgyvendinti tam tikras 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (toliau – Reglamentas) nuostatas, taip pat atlikti kitus pakeitimus ir patikslinimus.

Krovinių vežimo vidaus vandenų laivais įmonės tarpusavyje ir su kompetentingomis institucijomis keičiasi dideliu kiekiu informacijos, kuri vis dar pateikiama kaip popieriniai dokumentai. Įstatymo projektu siekiama sudaryti sąlygas privalomą informaciją teikti naudojant elektronines priemones, tačiau palikti galimybę teikti šią informaciją ir popierine forma.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (grupės vadovas – Vidmantas Tamulis, tel. +370 680 40669, el. paštas vidmantas.tamulis@sumin.lt) patarėja Teresa Selezniova (tel. +370 649 97588, el. paštas teresa.selezniova@sumin.lt).

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

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 40 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad krovinio siuntėjas surašo važtaraštį (krovinio vežimo sutartį patvirtinantį dokumentą) 3 egzemplioriais. Vienas egzempliorius lieka siuntėjui, kiti du išduodami vežėjui. Be to, Kodekso 47 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad, išduodamas krovinį gavėjui, vežėjas kartu duoda ir vieną važtaraščio egzempliorių. Krovins laikomas perduotu gavėjui, kai gavėjas parašu važtaraštyje (vežėjo ir gavėjo egzemplioriuose) patvirtina krovinio priėmimą.

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

Įstatymo projektu Kodekso 40 straipsnio 1 dalyje siūloma nustatyti, kad važtaraštis (krovinio vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas) gali būti sudarytas popierine arba elektronine forma. Be to, Kodekso 47 straipsnio 3 dalyje siūloma įtvirtinti, kad, jeigu pildomas važtaraštis elektroniniu būdu, prieiga prie važtaraščio duomenų suteikiama siuntėjui, vežėjui ir gavėjui, taip pat sudaroma galimybė elektroniniu būdu patikrinti elektroninio važtaraščio duomenis kontroliuojančioms institucijoms.

Įstatymo projektu Kodekso 27¹ straipsnio 1 dalies 5 punkte siūloma patikslinti po pertvarkymo pasikeitusį Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos pavadinimą.

Taip pat Įstatymo projektu Kodekso priedas atitinkamai papildomas nuoroda į Reglamentą – įgyvendinamą Europos Sąjungos teisės aktą.

Priėmus Įstatymo projektu siūlomas pakeitimus bus sudarytos sąlygos skaitmeninti krovinių vežimo ir logistikos procesus. Tai leis sumažinti šios ekonominės veiklos vykdytojų administracines išlaidas ir dokumentų tvarkymo laiką, gerinti sutarčių vykdymo užtikrinimo galimybes ir padidinti bendrą transporto sektoriaus efektyvumą ir tvarumą. Popierinių važtaraščių atsisakymas padės patogiai dalintis duomenimis, užtikrins jų vientisumą ir atsekamumą, padidins krovinių vežimo efektyvumą, tvarumą ir kontroliuojančių institucijų veiksmingumą (pvz., elektroninis dokumentas gali būti patikrinamas nuotoliniu būdu, išvengiant būtinybės stabdyti laivą ir (ar) kontrolę atliekančių institucijų atstovams įsilaipinti į laivą ir t. t.)

Priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus bus laiku ir tinkamai užtikrintas Lietuvos ir Europos Sąjungos teisės aktų suderinamumas, Reglamente numatytų įpareigojimų įgyvendinimas ir veikimas Lietuvoje.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant Įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu). Galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus, neigiamų pasekmių nenumatoma, priešingai – numatoma, kad bus teigiamas poveikis vidaus vandenų transporto teisinių santykių reguliavimui ir vystymuisi (teigiami rezultatai aprašyti aiškinamojo rašto 4 punkte).

Įstatymo projekto rengimo metu vertintos kelios galimos teisinio reguliavimo alternatyvos:

1) nustatyti, kad važtaraštis turi būti pildomas tik elektroniniu būdu;

2) nustatyti, kad gali būti pildomas popierinis važtaraštis arba važtaraštis gali būti pildomas elektroniniu būdu.

Vertinant alternatyvas, atsižvelgta į tarptautinių ekspertų diskusijose¹ išsakytus argumentus, kad nors krovinių vežimo ir logistikos procesų skaitmeninimas neabejotinai turi teigiamą poveikį vidaus vandenų sektoriaus vystymuisi, tačiau jis turi būti vykdomas etapais, įvertinant tai, kad ne visi šio sektoriaus atstovai yra pasiruošę savo veikloje įdiegti elektronines priemones (vidaus vandenų transporto srityje veikia smulkios ir vidutinės įmonės, kurioms būtina laipsniškai gerinti personalo skaitmeninį raštingumą ir galimai įsigyti būtiną įrangą), ne visas vidaus vandenų tinklas turi išvystytą interneto ryšį, taip pat atsižvelgiant į tai, kad būtina įvertinti kibernetinio saugumo rizikas ir kt. Dėl šių priežasčių priimtas sprendimas, kad tikslinga atsižvelgti į tarptautinės bendrijos rekomendacijas ir sudaryti vidaus vandenų sektoriuje veikiantiems subjektams galimybę pasirinkti tinkamiausią važtaraščio formą – popierinę arba elektroninę.

Administracinės naštos pokytis ūkio subjektams ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidos nebuvo vertinamos, kadangi šiuo metu krovinių vežimas vidaus vandenų keliais nėra pakankamai išvystytas, nes neužtikrinamos tinkamos sąlygos laivybai, vidaus vandenų keliai neatitinka vidaus vandenų kelių naudotojų poreikių. Šiuo metu Lietuvoje veikia tik viena krovinių vežimo vidaus vandenų laivais įmonė (AB Vidaus vandens kelių direkcija). Laivyba yra sezoninė. Krovinių vežimas nėra reguliarus, organizuojamas pagal klientų poreikius. Tačiau šiuo metu yra įgyvendinami ambicingi vidaus vandenų kelių infrastruktūros modernizavimo projektai, kurie stipriai pagerins laivybos sąlygas kroviniams laivams. Jau ateinančiais metais tikimasi gerokai intensyvesnės laivybos, kuri perims dalį šalies krovininio transporto srauto. Įstatymo projekto nuostatų įgyvendinimu siekiama sukurti sąlygas šios ekonominės veiklos vykdytojams išvengti administracinių išlaidų.

Elektroninių dokumentų naudojimas yra aplinkai draugiškesnė priemonė nei popierinių dokumentų naudojimas, todėl vertinama, kad teisinis reguliavimas turės teigiamą poveikį aplinkos apsaugai.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Neigiamų pasekmių nenumatoma, priešingai, manytina, kad krovinių vežimo sektoriaus skaitmeninimas ir geresnis dokumentų atsekamumas turės teigiamą poveikį užkertant kelią galimam dokumentų klastojimui, jų praradimui, tai palengvins teisinius ginčus tarp sektoriuje veikiančių subjektų ir su teisėsaugos institucijomis.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

¹ Pvz., Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI) 2022-09-08 susitikimo rezultatai [Introduction of electronic documents: fruitful exchanges at the CESNI workshop - CESNI - Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure](#)

Įstatymo projektas turės teigiamą įtaką verslo sąlygoms ir jo plėtrai, prisidės prie vidaus vandenų transporto vystymosi. Krovinių vežimo logistikos skaitmeninimo diegimas padės krovinių vežimo vidaus vandenų transportu įmonių verslo procesus padaryti patogesnius ir efektyvesnius, skatins krovinių vežimo įmones investuoti į inovacijas, padės vidaus vandenų transportui tapti patraukliu partnerystei ir bendradarbiavimui su kitomis transporto šakomis. Atsižvelgiant į tai, kad nėra privalomo reikalavimo pakeisti popierinius važtaraščius į elektroninius, nebus sukuriamą papildoma našta dėl prisitaikymo prie naujojo reguliavimo tiems subjektams, kuriems bus patogiau ir ateityje naudoti popierinius važtaraščius.

8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas 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

Pritarus įstatymo nuostatoms, priimti, pakeisti ar panaikinti kitų įstatymų nereikės.

10. Ar Įstatymo projektas parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o Įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projektu nesiūloma keisti sąvokų ir jas įvardijančių terminų.

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

Įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įstatymo įgyvendinamųjų aktų, – kas ir kada juos turėtų parengti

Priėmus įstatymą reikės pakeisti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 28 d. įsakymą Nr. 269 „Dėl Krovinių vežimo vidaus vandenų keliais taisyklių patvirtinimo“.

Įstatymo įgyvendinamąjį teisės aktą parengs Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija iki 2024 m. balandžio 30 d.

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 siūlomi pakeitimai neturės įtakos valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšoms.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant Įstatymo projektą specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam Įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas ir sritis

„Krovinių vežimas vidaus vandenų laivais“, „važtaraštis“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.