

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA**  
**TEISĖS GRUPĖ**

**IŠVADA**

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS  
RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS 2005 M. BALANDŽIO 21 D. NUTARIMO NR. 447 „DĖL  
LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS  
FINANSAVIMO ĮSTATYMO ĮGYVENDINIMO“ PAKEITIMO“ PROJEKTO  
(TAP-21-1062; TAIS NR. 21-25521(2))**

2021-09-14 Nr. NV-2197

Vilnius

Įvertinę projekto atitiktį įstatymams, Vyriausybės nutarimams ir teisės technikos reikalavimams, norėtume atkreipti rengėjų dėmesį į šiuos projekto aspektus:

1. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3 punkte minimas sistemų sąveikumas „Europos Sąjungoje“. Atkreipiame dėmesį, kad ši formuluotė nėra tiksli, nes Direktyva (ES) 2019/520 taip pat yra taikoma bei bus įgyvendinta ne tik Europos Sąjungos, bet ir Europos ekonominės erdvės valstybėse. Taip pat siūlome šiame punkte atsisakyti žodžių „perkeliant į nacionalinę teisę ir įgyvendinant Direktyvą (ES) 2019/520“, nes direktyvos įgyvendinimas ir yra jos perkėlimas į nacionalinę teisę, o tai, kad ši Direktyva (ES) 2019/520 yra įgyvendinama jau nurodoma nutarimo preambulėje.

2. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.1 papunktyje siūlytume rašyti „*kitus* Europos Komisijos priimamus“, taip pat konkrečiau nurodyti, kokie techniniai standartai ir specifikacijos yra minimi, jei juos priėmė ar turėtų priimti ne Europos Komisija.

3. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.2.1 papunktyje lieka neaišku, kokius „su tuo susijusius reikalavimus“ turėtų nustatyti susisiekimo ministras. Siūlome apsvarstyti, ar nepakaktų paminėti tik „sąveikumo reikalavimus“, kurie logiškai turėtų apimti ir su tuo susijusius reikalavimus.

4. Siūlome atsisakyti (arba performuluoti) Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.2.2 papunkčio, nes Vyriausybė įprastai nenurodo ministrams, kuriuos įsakymus jie turi pakeisti. Teisės aktai, kurie turi būti keičiami įgyvendinant vieną ar kitą direktyvą, įprastai nurodomi direktyvų perkėlimo plane vadovaujantis Europos Sąjungos reikalų koordinavimo taisyklėmis.

5. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.3.1 papunktyje nurodoma, kad Lietuvos automobilių kelių direkcija įpareigojama „įgyvendinti *atitinkamas* teises ir pareigas (*įskaitant* pagrindinio kelių rinkliavos paslaugos teikėjo *specifinę pareigą* sudaryti sutartis su visais suinteresuotais kelių naudotojais ir *specialią teisę* gauti konkretų atlygį, kuris gali skirtis nuo kitų paslaugos teikėjų atlygio, *kad* [t.b. kai] tai pateisinama dėl išlaidų, susijusių su *specialiųjų* įpareigojimų vykdymu arba kelių rinkliavos rinkėjo nustatytų fiksuotų mokesčių atskaitymu).“ Iš šios nuostatos („atitinkamas“ ir „įskaitant“) nėra aišku, kas ir kokiame teisės akte nustatys šias teises ir pareigas, nes siūloma formuluotė pamini tik vieną pareigą ir vieną teisę. Direktyvos (ES) 2019/520 2 straipsnio 12 dalyje taip pat pateikiamos panašios nuostatos („pagrindinis paslaugos teikėjas– rinkliavos paslaugos teikėjas, kuriam nustatytos specifinės pareigos (pavyzdžiui, pareiga pasirašyti sutartis su visais suinteresuotaisiais naudotojais) arba suteiktos specialios teisės (pavyzdžiui, konkretus atlygis arba garantuota ilgalaikė sutartis), besiskiriančios nuo kitų paslaugos

teikėjų teisių ir pareigų)“, tačiau akivaizdu, kad šioje nuostatoje išskiriama tik viena, pavyzdinė, pareiga ir teisė, o valstybės narės, įgyvendindamos ją, turėtų nustatyti visą reikiamą tokių specifinių / specialių pareigų ir teisių, kurios suteikiamos pagrindiniam paslaugų teikėjui. Taip pat siūlome nerašyti *specifinės* pareiga ir *specialios* teisės, nes tas jų specifiškumas ir specialumas atsiskleistų jas nustatčius vieninteliui subjektui, ir suvienodinti naudojamas formuluotes (jei jos būtų naudojamos) specifinė pareiga ir specialus įpareigojimas. Taip pat šiame kontekste lieka neaišku, kas tvirtintų Direktyvos (ES) 2019/520 7 straipsnyje minimas pagrindinio paslaugos teikėjo ir EERP teikėjų atlygio apskaičiavimo metodikas, kuriose ir turėtų atsispindėti atlygio pagrindiniam paslaugos teikėjui skirtumas nuo kitų paslaugos teikėjų atlygio, jei tai būtų pateisinama dėl išlaidų, susijusių su specialiųjų įpareigojimų vykdymu arba kelių rinkliavos rinkėjo nustatytų fiksuotų mokesčių atskaitymu.

6. Siūlytume Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.3.2 papunktyje siūlome nustatyti konkretų terminą, kada turi būti teikiami duomenys Europos Komisijai (vietoje siūlomo pernelyg neapibrėžto „kiekvienų kalendorinių metų pabaigoje“, taip pat konkretizuoti, kokie duomenys turi būti teikiami (pagal Direktyvos ES) 2019/520 21 straipsnį – „Už registrus atsakingos valstybių narių institucijos kiekvienų kalendorinių metų pabaigoje elektroninėmis priemonėmis perduoda Komisijai EERP teritorijų ir EERP teikėjų registrus“).

Šiame papunktyje ir kitose projekto vietose siūloma nuostata „ir priimti su tuo susijusius sprendimus“ yra pernelyg neapibrėžta ir, abejotina, ar apskritai reikalinga. Jei Vyriausybė numato subjektui tam tikrus įpareigojimus, įprasta, kad juos vykdydamas toks subjektas turės priimti atitinkamus sprendimus. Kita vertus, tokia nuostata yra visiškai abstrakti ir gali būti neaiški, pvz., 3.3.3 papunktyje nurodomas reikalavimas „parengti ir viešai paskelbti elektroninės kelių rinkliavos paslaugos sutarties formą ir *priimti su tuo [parengimu ir paskelbimu?] susijusius sprendimus*“.

7. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.3.4 papunktyje yra nurodoma, kad tam tikri dokumentai turi būti paskelbiami iki „iki naujos arba iš esmės pakeičiamos elektroninės kelių rinkliavos sistemos veikimo pradžios“. Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvos 2 straipsnio 19 dalis („iš esmės pakeista sistema– esama elektroninė kelių rinkliavos sistema su atliktu arba atliekamu pakeitimu, dėl kurio EERP teikėjai turi modifikuoti eksploatuojamas sąveikos sudedamąsias dalis, pavyzdžiui, perprogramuoti ar pritaikyti savo vidinės informacijos sistemos sąsajas, tokiu mastu, kad reikalingas pakartotinis akreditavimas“) nėra perkelta į Lietuvos teisės aktus, ši direktyvos nuostata lieka neįgyvendinta, o pati formuluočių - neaiški.

Be to, Direktyvos 6 straipsnio 2 dalis reikalauja paskelbti taip, kad „jau akredituoti EERP teikėjai galėtų pritaikyti sąveikos sudedamąsias dalis prie naujų reikalavimų ir *būti pakartotinai akredituoti ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui* iki pakeistos sistemos veikimo pradžios. Projektas netinkamai perkelia šį Direktyvos reikalavimą, nes numato, kad ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki naujos arba iš esmės pakeičiamos elektroninės kelių rinkliavos sistemos veikimo pradžios [turi būti tik] parengti ir viešai paskelbti [akreditavimui reikalingi dokumentai].

Taip pat šiame punkte yra numatytos pakankamai abstraktus įpareigojimas „*užtikrinti* bandymams skirtos aplinkos sukūrimą ir su tuo susijusių bandymų atlikimo sertifikavimo procedūras“.

8. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.3.5 papunktyje vėlgi pateikiama pakankamai abstrakti ir neaiški pareiga, kokio pobūdžio ir turinio sprendimai turi būti priimti „vykdyti ir prižiūrėti sąveikos sudedamųjų dalių atitikties specifikacijoms ir tinkamumo naudoti vertinimo procedūras, *priimti su tuo susijusius sprendimus, įskaitant sprendimus, susijusius su Nacionalinio akreditacijos biuro akredituotomis įstaigomis ir notifikuotomis įstaigomis* (sprendimuose išsamiai nurodyti priežastis, kuriomis jie grindžiami)“.

9. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.4.1 papunktyje nurodoma „informacija apie *transporto priemonių registracijos duomenis ir su jomis susijusius savininkų ir valdytojų duomenis*, nustačius kelių naudotojo mokesčio ir kelių rinkliavos nesumokėjimo atvejį“, tuo tarpu ankstesnėse projekto nuostatose vartojamas išsireiškimas „transporto priemonių registracijos duomenimis, susijusiais su transporto priemonėmis, už kurias nesumokėti kelių naudotojo mokesčiai ir kelių rinkliavos, ir jų savininkais arba valdytojais“. Siūlome suvienodinti formuluotes.

10. Projekto 1.5 papunkčiu keičiamas nutarimo 3.4.2 papunkčio nuostatas siūlome suderinti, visų pirma, su Vilniaus komercinio arbitražo teismu ir Teisingumo ministerija. Taip pat abejojame, ar šiuo papunkčiu tinkamai įgyvendinami Direktyvos 2019/520 11 ir 12 straipsniai, ypač dėl formuluotės „pagal ginčo šalies prašymą įsikišti į ginčą dėl jo gali būti tarpininkaujama nustatyta tvarka Vilniaus komercinio arbitražo teisme“, nes įprastai tokiam ginčui spręsti arbitraže turi būti šalių susitarimas, neaišku, kas ir kokią nustatytą tvarką nustatys. Taip pat abejojame šiame papunktyje nurodytomis sąlygomis (3.4.2.1 – 3.4.2.5 papunkčiai), nes, viena vertus, arba jas atitinka Vilniaus komercinio arbitražo teismas ir todėl gali būti paskirtas tarpininkaujanti institucija, arba, jei jų apskritai neatitinka pagal taikomą arbitražo procedūros reglamentą ar neatitiktų kokiu nors konkrečiu atveju, - suinteresuotos šalys negalėtų pasinaudoti tokia procedūra ir Direktyvos nuostatos liktų neįgyvendintos.

11. Nors toks reikalavimas yra numatytas Direktyvos 2019/520 32 straipsnio 1 dalyje („[Valstybės narės] taip pat turi įtraukti teiginį, kad galiojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose pateiktos nuorodos į direktyvą, kuri panaikina ši direktyvą, laikomos nuorodomis į šią direktyvą. Nuorodos darymo tvarką ir minėto teiginio formuluotę nustato valstybės narės“), Projekto 1.5 papunkčiu keičiamame nutarimo 3.4.3 papunktyje pateikiama formuluotė yra beprasmė ir siūlytume apsvarstyti jos tikslingumą (pasikonsultavus su Teisingumo ministerija), nes tokių nuorodų į panaikinamą Direktyvą 2004/52/EB Vyriausybės nutarimuose nebeliktų, o kitų teisės aktų – įstatymų ar įsakymų - Vyriausybė savo nutarimais keisti negali. Šiuo konkrečiu atveju Direktyva 2004/52/EB paminėti tik dviejose susisiekiimo ministro įsakymuose, kurie bus keičiami ir, laikantis nusistovėjusios praktikos ir teisingumo ministro nustatytų reikalavimų, pateiktos nuorodos bus pakeistos nuorodomis į Direktyvą 2019/520.

12. Siūlome apsvarstyti Projekto 1.6.2 papunkčiu keičiamo nutarimo 6 punkto formuluotės „ir dviračių, *nurodytų Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 7 dalies 4 punkte*“ tikslingumą. Minima Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 7 dalies 4 punkto nuostata numato, kad Vyriausybės nustatyta tvarka Programos finansavimo lėšos taip pat naudojamos perkėlimo keltais per Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatoriją į Kuršių neriją ir iš Kuršių nerijos bilieto kainai kompensuoti „4) tolimojo, vietinio (miesto) reguliaraus susisiekiimo autobusų, *dviračių*, autocisternų, kuriomis vežamas kuras į Kuršių neriją“, t.y. visų dviračių, o ne kažkokios jų kategorijos, priklausomai nuo vykimo tikslo ar vykstančiojo asmens. Todėl siūlomi žodžiai „*nurodytų Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 7 dalies 4 punkte*“ nesuteikia jokios papildomos prasmės. Atitinkamai šią nuostatą galima būtų dėstyti taip: „6. Kompensuojama keleivių ir transporto priemonių, kurie nurodyti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 7 dalyje ir kurie įtraukti į Valstybinės reikšmės kelių eismo informacinę sistemą, ir dviračių perkėlimo keltais per Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatoriją į Kuršių neriją ir iš Kuršių nerijos bilieto kainą.“

13. Siūlytume atsisakyti Projekto 2.2 papunkčio (atitinkamai paliekant tik 2 punktą ir atsisakant nuorodos į 2.2 papunktį), nes visi reikiami įpareigojimai iki 2021 m. spalio 18 ar 19 dienos priimti reikiamus sprendimus išdėstyti atitinkamose projekto nuostatose (arba šiame punkte

aiškiai nurodyti, kokie subjektai – institucijos ir kiti – turi priimti reikiamus nutarimą įgyvendinančius teisės aktus.

Teisės grupės vyriausiasis patarėjas

Deividas Kriaučiūnas

Deividas Kriaučiūnas, tel. +37070663817, el. p. [deividas.kriauciunas@lrv.lt](mailto:deividas.kriauciunas@lrv.lt)