LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 12, 401, 406, 447, 450, 589 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO, KODEKSO PAPILDYMO 406^1, 406^2, 411^1 STRAIPSNIAIS IR 403 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO PROJEKTO AIŠKINAMASIS RAŠTAS

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

Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 12, 401, 406, 447, 450, 589 straipsnių pakeitimo, Kodekso papildymo 406^1, 406^2, 411^1 straipsniais ir 403 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektas (toliau – Įstatymo projektas) parengtas siekiant nustatyti administracinę atsakomybę už Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 11 straipsnio 1, 2, 5, 7, 8, 9, 10 ir 13 dalyse įtvirtintų reikalavimų nesilaikymą autobusų stotims ir oro uostams, kuriuose prasideda arba baigiasi tolimojo susisiekimo maršrutai. Siūlomais pakeitimais siekiama nustatant atsakomybę atgrasyti subjektus nuo teisės pažeidimų darymo ir užtikrinti keleivių teisių į tinkamą informavimą, bilietų įsigijimą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros apsaugą. Taip pat Įstatymo projektas parengtas įgyvendinant Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimą sujungtose bylose C-541/20–C-555/20 dėl prievolės grąžinti kelių transporto priemones per nustatytą terminą į vežėjo registracijos šalį. Įstatymo projektu pagal Kodekso 32 straipsnio 3 dalį keičiama Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 450 straipsnio 9 dalis dėl reikalavimo įsitikinti, kad užsienio šalies vežėjo kelių transporto priemonės vairuotojas turi važiavimo pobūdį atitinkantį kelionės leidimą, tačiau keičiamoje nuostatoje šiuo metu numatytas perteklinis reikalavimas dėl įsitikinimo dėl minėto kelionės leidimo teisingo užpildymo, nes tai nėra numatyta minėtoje Kodekso dalyje. Įstatymo projektu taip pat siekiama suderinti ANK nuostatas su galiojančiu saugios laivybos ir vidaus vandenų transporto teisiniu reguliavimu: sudaryti galimybę taikyti mažai pavojingos veikos institutą už formalius uosto laivybos taisyklių pažeidimus, atnaujinti nebeaktualias nuorodas, individualizuoti laivo įgulos narių atsakomybę, pripažinti netekusiu galios praktikoje netaikomą ANK 403 straipsnį, atsisakyti administracinės atsakomybės už plaukimą nenavigaciniu laikotarpiu ir itin nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis ir nustatyti naują atsakomybę už vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų atlikimo, specialistų ir laivavedžių rengimo ir savivaldybių vietinės rinkliavos už laivų švartavimą pažeidimus.

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

Įstatymo projektą inicijavo Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Administracija) ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

Įstatymo projektą parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Kelių transporto grupės (vadovas – Dmitrijus Bialas, tel. +370 659 17473) patarėjas Marius Pakėnas (tel. +370 699 47697, el. p. marius.pakenas@sumin.lt), vyresnysis patarėjas Gintaras Pilipavičius (tel. +370 610 97334, el. p. gintaras.pilipavicius@sumin.lt) ir Vandens transporto grupės (l. e. grupės vadovo pareigas – Simona Jonuškienė, tel. +370 660 75284) patarėja Aurelija Gudelevičienė (tel. +370 661 69159, el. p. aurelija.gudeleviciene@sumin.lt).

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

Kodekso 11 straipsnio 9 ir 10 dalyse, kurios įsigalios 2028 m. sausio 1 d., nustatyta, kas turi būti prieinama naudoti autobusų stotyje viso stoties darbo metu ir kokias paslaugas keleiviams aptarnauti ir reguliariam autobusų eismui būtina teikti. Tačiau už konkrečius pažeidimus administracinė atsakomybė autobusų stočių, taip pat oro uostų, kuriuose prasideda arba baigiasi tolimojo susisiekimo maršrutai, valdytojų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims nėra numatyta.

Detalesnė autobusų stočių veiklos ir keleivių aptarnavimo tvarka reglamentuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir

bagažo vežimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintose Keleivių ir bagažo vežimo taisyklėse (toliau – Taisyklės), Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ patvirtintuose Autobusų stočių veiklos nuostatuose (toliau – Nuostatai), tačiau kaip ir Kodekso nuostatų atveju atsakomybė už netinkamą nustatytos tvarkos laikymąsi nėra numatyta.

ANK 450 straipsnio 9 dalyje numatyta atsakomybė už krovinių pateikimą vežti ir (ar) pakrovimą neįsitikinus, kad užsienio šalies vežėjo kelių transporto priemonės vairuotojas turi važiavimo pobūdį atitinkantį kelionės leidimą ir jis yra teisingai užpildytas, tačiau prievolė įsitikinti teisingu kelionės leidimo užpildymu nėra nustatyta jokiuose teisės aktuose, be to, šio leidimo užpildymo vertinimui reikalingos atitinkamos kompetencijos. Ši perteklinė ANK nuostata sukuria nepagrįstą teisinę naštą krovos darbų vadovams, todėl ją būtina keisti.

Šiuo metu ANK 450 straipsnio 14 dalyje numatyta atsakomybė už kelių transporto priemonių negrąžinimą per nustatytą terminą į vežėjo registracijos šalį.

Vandens transporto srityje ANK 12 straipsnio 1 dalyje nenumatyta galimybė taikyti mažai pavojingos veikos institutą ANK 399 straipsnio 1 ir 3 dalyse numatytiems formaliems uosto taisyklių pažeidimams. ANK 401 straipsnio nuostatos, reglamentuojančios laivybos saugumą, turi nuorodų į nebegaliojančius aktus, o 26 dalyje numatyta atsakomybė už tarptautinių reikalavimų pažeidimus nepakankamai aiškiai atriboja laivo valdytojo, laivo kapitono ir konkretaus laivo įgulos nario atsakomybę. ANK 403 straipsnis praktikoje netaikomas.

ANK 406 straipsnio 2 dalyje numatyta atsakomybė už plaukimą nenavigaciniu laiku ir itin nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis, tačiau galiojantys teisės aktai nenustato bendro draudimo plaukioti nenavigaciniu laikotarpiu ir neapibrėžia objektyvių nepalankių sąlygų kriterijų. Galiausiai, ANK nėra įtvirtinta atsakomybės už vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų atlikimo, vidaus vandenų transporto specialistų ir laivavedžių rengimo pažeidimus bei vietinės rinkliavos už laivų švartavimą nemokėjimą, todėl neužtikrinama šių veiklų ir pareigų kontrolė.

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

Įstatymo projektu, siekiant teisinio aiškumo ir sistemiškumo, ANK 447 straipsnyje siūloma nustatyti administracinę atsakomybę už šių konkrečių Kodekso reikalavimų pažeidimus:

- Už Kodekso 11 straipsnio 8 dalyje nustatytos pareigos turėti interneto svetainę ir joje skelbti aktualią informaciją nevykdymą siūloma nustatyti atsakomybę ANK 447 straipsnio 1 dalyje.
- Už bilietų pardavimo keleiviams funkcijų neužtikrinimą siūloma nustatyti atsakomybę ANK 447 straipsnio 2 dalyje. Oro uostams ši pareiga tiesiogiai įtvirtinta galiojančioje Kodekso 11 straipsnio 13 dalyje, o autobusų stotims – Nuostatų 5 punkte.
- Už autobusų išvykimo ir atvykimo laiko stebėsenos nevykdymą (ANK 447 straipsnio 3 dalis). Nors Kodekso 11 straipsnio 1 dalyje autobusų išvykimo ir atvykimo laiko stebėsena apibrėžiama kaip pagrindinė autobusų stoties paskirtis, iš jos kyla tiesioginė valdytojo pareiga šią funkciją užtikrinti. Konkretus eismo stebėsenos mechanizmas detalizuojamas Nuostatų 5.2 papunktyje. Numatyta sankcija užtikrins realų šios prievolės vykdymą.
- Už Nuostatuose nustatytų reikalavimų autobusų stoties darbo reglamentui nesilaikymą arba jo nepaskelbimą viešai siūloma nustatyti atsakomybę ANK 447 straipsnio 4 dalyje, įgyvendinant Kodekso 11 straipsnio 7 dalį.
- Už Kodekso 11 straipsnio 5 dalyje nustatytos pareigos teikti informaciją apie nutrauktus reisus ar nukrypimus nuo tvarkaraščio maršrutus nustačiusiems keleivių vežimo reguliariaisiais reisais organizatoriams nevykdymą ar pavėluotą vykdymą siūloma nustatyti atsakomybę ANK 447 straipsnio 5 dalyje.
- Už Kodekse nustatytos pareigos organizuoti autobusų ekipažų tarpreisinį poilsį nevykdymą (ANK 447 straipsnio 6 dalis). Nors Kodekso 11 straipsnio 1 dalyje tai formuluojama kaip pagrindinė autobusų stoties paskirtis, stoties valdytojui tenka tiesioginė pareiga šią paskirtį realizuoti praktikoje užtikrinant atitinkamą infrastruktūrą, kaip tai numatyta Nuostatuose. ANK

nustačius šį pažeidimą, aiškiai apibrėžiamas ir atsakomybės subjektas – autobusų stočių valdytojų vadovai ar kiti atsakingi asmenys, kuriems tenka atsakomybė už stoties veiklos organizavimą.

• Už Kodekso 11 straipsnio 2 ir 5 dalyse nustatytos pareigos sudaryti vienodas nediskriminacines sąlygas visiems vežėjams pažeidimą siūloma nustatyti atsakomybę ANK 447 straipsnio 7 dalyje.

Nuo 2028 m. sausio 1 d. įsigaliosiančioje ANK 447 straipsnio redakcijoje, atsižvelgiant į įsigaliosiančius Kodekso pakeitimus, atsakomybės pagrindai tikslinami:

• atsakomybė už bilietų pardavimo reikalavimų pažeidimus išplečiama – papildomai numatoma sankcija už Kodekso 11 straipsnio 9 dalies 5 punkte ir 10 dalies 1 punkte nustatytos galimybės įsigyti bilietus stoties kasose ar terminaluose nesudarymą (ANK 447 straipsnio 2 dalis);

• už Kodekso 11 straipsnio 10 dalies 3 punkte autobusų stotims nustatytos informacijos (apie maršrutus, tvarkaraščius, bilietų kainas ir vežėjus) bei 11 straipsnio 13 dalyje oro uostams nustatytos informacijos apie tolimojo susisiekimo paslaugas neteikimą – ANK 447 straipsnio 3 dalyje;

• už Kodekso 11 straipsnio 10 dalies 2 punkte nustatytos pareigos teikti autobusų eismo organizavimo (dispečerinės) paslaugas nevykdymą – ANK 447 straipsnio 4 dalyje; ši nuostata nuo 2028 m. sausio 1 d. apims ir atsakomybę už autobusų išvykimo ir atvykimo laiko stebėsenos nevykdymą, kadangi laiko stebėsena pagal Kodeksą tampa sudėtine eismo organizavimo (dispečerinės) paslaugų dalimi;

• už Kodekso 11 straipsnio 9 dalies 6 punkte ir 10 dalies 4 punkte numatytos bagažo saugojimo paslaugos teikimo neužtikrinimą – ANK 447 straipsnio 7 dalyje;

• už Kodekso 11 straipsnio 9 dalyje nustatytos pareigos sudaryti galimybę naudotis stoties patalpomis ir infrastruktūra nevykdymą – ANK 447 straipsnio 8 dalyje.

• už Kodekso 11 straipsnio 10 dalies 5 punkte nustatytos pareigos teikti pagalbą asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims neužtikrinimą – ANK 447 straipsnio 9 dalyje. Ši nuostata įgyvendina 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 181/2011 31 straipsnio reikalavimą nustatyti veiksmingas sankcijas už šio reglamento nuostatų pažeidimus.

Šios siūlomos naujos reguliavimo nuostatos yra būtinos siekiant išspręsti praktines keleivių aptarnavimo ir eismo saugumo problemas. 2022 m. ir 2023 m. viešojoje erdvėje buvo skelbiama apie didelį viešojo transporto vairuotojų trūkumą. Neužtikrinant tinkamų poilsio sąlygų stotyse, transporto priemones vairuoja nepailsėję vairuotojai, todėl iškyla grėsmė eismo saugumui. Įstatymo projekte nustačius atsakomybę už sąlygų tarpreisiniam poilsiui nesudarymą, stotys bus skatinamos modernizuotis ir įrengti reikiamas patalpas, kaip to reikalauja Kodeksas.

Įstatymo projektu nesiūloma nustatyti administracinės atsakomybės už absoliučiai visų Kodekso 11 straipsnyje nurodytų pareigų nevykdymą vienu metu. Vadovaujantis proporcingumo principu ir siekiant išvengti neproporcingos naštos verslui, prioritetas teikiamas toms sritims, kurios daro didžiausią įtaką eismo saugumui, nediskriminavimo užtikrinimui ir esminių keleivių teisių apsaugai (informacijos apie reisų nutraukimą teikimas, bilietų pardavimas, vairuotojų poilsis). Dėl šios priežasties ANK nesiūloma nustatyti atsakomybės už mažiau pavojingus ar formalius pažeidimus, pavyzdžiui, Kodekso 11 straipsnio 5 dalyje įtvirtintos pareigos viešai skelbti informaciją apie galimybes naudotis infrastruktūra nevykdymą. Atsakomybės už kitų pareigų (pvz., pilnos informacijos stotyse teikimo ar bagažo saugojimo paslaugų užtikrinimo) nevykdymą įsigaliojimas yra tikslingai suderintas su nuo 2028 m. sausio 1 d. įsigaliosiančia Kodekso 11 straipsnio redakcija. Šis pereinamasis laikotarpis suteikia autobusų stočių valdytojams būtiną laiką tinkamai pasirengti infrastruktūros atnaujinimui ir paslaugų plėtrai pagal naujuosius Kodekso reikalavimus.

Atsižvelgiant į Kodekso 11 straipsnio 5 ir 13 dalių nuostatas, atsakomybė už atitinkamus pažeidimus (informacijos teikimas, bilietų pardavimo paslaugos užtikrinimas, diskriminacinių sąlygų sudarymas) numatoma ir oro uostų, kuriuose prasideda arba baigiasi tolimojo susisiekimo maršrutai, valdytojams.

Griežčiau prižiūrint autobusų stočių veiklą bus prisidedama prie Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro

2022 m. vasario 9 d. įsakymu Nr. 3-86, iššūkių sprendimo, gerinant keliavimo sąlygas specialiųjų poreikių turintiems asmenims.

Kadangi informacija apie reisų nukrypimus privalo būti teikiama maršrutus nustačiusiems keleivių vežimo reguliariaisiais reisais organizatoriams (įskaitant savivaldybių institucijas), siūloma papildyti Įstatymo projektą ANK 589 straipsnio 82 ir 83 punktų pakeitimais ir patikslinti galimybę administracinių nusižengimų teiseną pradėti, tyrimą atlikti ir protokolus surašyti ne tik Administracijos, bet ir savivaldybės administracijos arba savivaldybės vykdomosios institucijos įgaliotos įstaigos ar įmonės pareigūnams.

Vandens transporto srityje siūlomas šis naujas teisinis reguliavimas:

- ANK 12 straipsnio 1 dalies papildymas. Sudaroma galimybė mažai pavojingos veikos institutą taikyti ANK 399 straipsnio 1 ir 3 dalyse numatytiems Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (toliau – uostas) laivybos taisyklių ir uosto naudojimo taisyklių pažeidimams, kurie nesukelia realios grėsmės žmonėms, aplinkai, uosto infrastruktūrai ar saugiam uosto veikimui. Mažai pavojingais, įvertinus konkrečias pažeidimo padarymo aplinkybes, galėtų būti laikomi, pavyzdžiui, uosto laivybos taisyklėse nustatytų informacijos ar dokumentų pateikimo reikalavimų pažeidimai (informacijos apie numatomą laivo įplaukimo į uostą ir išplaukimo iš uosto datą ir laiką ar atitinkamų laivo liudijimų kopijų nepateikimas), taip pat tam tikri organizacinio ar techninio pobūdžio reikalavimų pažeidimai, pavyzdžiui, kai švartavimo operaciją atlieka mažiau švartuotojų, negu nustatyta, tačiau konkrečiomis aplinkybėmis užtikrinamas saugus laivo švartavimas, be būtinybės naudojami garsiniai signalai uoste ar naudojama nustatytų reikalavimų neatitinkanti valstybės vėliava. Konkretus uosto laivybos taisyklių ar uosto naudojimo taisyklių pažeidimas savaime nebūtų laikomas mažai pavojingu – kiekvienu atveju būtų vertinamas pažeidimo pobūdis, jo padarymo aplinkybės, sukelti padariniai ir galėjusi kilti grėsmė saugiai laivybai, žmonėms, aplinkai ar uosto infrastruktūrai. Tai užtikrins proporcingą reagavimą ir sumažins administracinę naštą. ANK 12 straipsnio 2 dalies keisti nesiūloma, nes mažai pavojingos veikos kriterijus pagal esamą nuostatą, vadovaujantis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymu, gali patvirtinti uostą valdančios įmonės vadovas.
- ANK 401 straipsnio tikslinimas. ANK 401 straipsnio 2 dalis tikslinama – atsisakoma nuorodos į konkretų įstatymo įgyvendinamąjį teisės aktą, tačiau išlaikoma aiški sąsaja su teisės aktais, nustatančiais pareigą pateikti atitinkamą pranešimą. Šiuo metu ši pareiga nustatyta Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos funkcionavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. vasario 3 d. įsakymu Nr. 3-55 „Dėl Laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos funkcionavimo taisyklių patvirtinimo“, 18 ir 19 punktuose. Pagal šias nuostatas Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras, gavęs informaciją apie taisyklių 17.1.1 papunktyje nurodytus laivus, esančius Lietuvos Respublikai priskirtame paieškos ir gelbėjimo rajone Baltijos jūroje, privalo nedelsdamas elektroniniu būdu perduoti šią informaciją Nacionalinei laivų eismo stebėsenos informacinei sistemai. Lietuvos jūrų uostą valdanti įmonė, gavusi informaciją apie taisyklių 17 punkte nurodytus laivus, kurie plaukia į Lietuvos Respublikos jūrų uostą ar jau yra jame, taip pat privalo nedelsdama elektroniniu būdu perduoti šią informaciją minėtai sistemai. Duomenų teikimo tvarka nustatyta Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. rugpjūčio 14 d. įsakymu Nr. 2BE-237 „Dėl Duomenų teikimo nacionalinei laivų eismo stebėsenos informacinei sistemai tvarkos aprašo ir pranešimų apie incidentus formų patvirtinimo“. Nustatoma, kad kyla administracinė atsakomybė už nustatytos formos pranešimo apie laivus, keliančius potencialų pavojų saugiai laivybai, asmenų ar aplinkos saugumui, nepateikimą Nacionalinėje laivų eismo stebėsenos informacinėje sistemoje, kai tokį pranešimą privaloma pateikti pagal laivų eismo stebėseną ir pranešimų teikimą reglamentuojančius teisės aktus. Siūloma administracinio nusižengimo sudėtis apima tik pareigos pateikti šį konkretų pranešimą nevykdymą, o ne kitų laivų eismo stebėseną ir informacijos teikimą reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatytų reikalavimų pažeidimus. Bendro pobūdžio nuoroda pasirinkta siekiant išvengti poreikio keisti ANK keičiantis konkretaus įstatymo įgyvendinamojo teisės akto pavadinimui ar atitinkamos srities teisiniam reguliavimui.

ANK 401 straipsnio 7 dalis pripažįstama netekusia galios. Šioje dalyje nustatyta administracinė atsakomybė už ūkio subjektų, kurių veiklos priežiūra priskirta Lietuvos transporto

saugos administracijai, veiklos patikrinimų tvarkos aprašo pažeidimus. Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus 2010 m. gruodžio 9 d. įsakymas Nr. V-192 „Dėl Ūkio subjektų, kurių veiklos priežiūra priskirta Lietuvos saugios laivybos administracijai, veiklos patikrinimų organizavimo ir atlikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pripažintas netekusiu galios. Šiuo metu ūkio subjektų veiklos priežiūra vykdoma vadovaujantis Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2024 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 2BE-14 patvirtintomis Lietuvos transporto saugos administracijos atliekamos ūkio subjektų veiklos priežiūros gairėmis. Už kliudymą Lietuvos transporto saugos administracijos darbuotojams įgyvendinti jiems suteiktas teises ar atlikti pavestas pareigas, taip pat už teisėtų nurodymų ir reikalavimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą administracinė atsakomybė gali būti taikoma pagal ANK 505 straipsnį. Todėl atskiros administracinio nusižengimo sudėties, skirtos šiems veiklos priežiūros reikalavimų pažeidimams, išlaikyti nėra poreikio.

ANK 401 straipsnio 8 dalis tikslinama atsižvelgiant į pasikeitusį teisinį reguliavimą. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. vasario 13 d. įsakymas Nr. 48 „Dėl Įmonių, siekiančių vykdyti ir vykdančių su saugia laivyba susijusias veiklas, atestavimo ir priežiūros taisyklių patvirtinimo“ pripažintas netekusiu galios, o Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakymą Nr. 3-168 „Dėl Fizinių asmenų ir įmonių, pageidaujančių teikti laivų agentavimo paslaugas, atestavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ numatoma pripažinti netekusiu galios įgyvendinant priimtą Prekybinės laivybos įstatymo pakeitimo įstatymą. Administracinė atsakomybė nustatoma už su saugia laivyba susijusios veiklos, laivų įrenginių gaminimo, importavimo, platinimo ar laivų agentavimo veiklos vykdymą nesilaikant atitinkamą veiklą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų. Su saugia laivyba susijusių veiklų vykdymo reikalavimai nustatyti Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 36–38 straipsniuose, laivų agentavimo veiklos – Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 42 straipsnyje, o laivų įrenginių gaminimo, importavimo ir platinimo veiklos – Laivų įrenginių sertifikavimo nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. gruodžio 29 d. įsakymu Nr. 480 „Dėl Laivų įrenginių sertifikavimo nuostatų patvirtinimo“. Šių veiklų reikalavimai apima teisės vykdyti atitinkamą veiklą įgijimą ir išsaugojimą, veiklos vykdymo sąlygų laikymąsi, laivų įrenginių atitikties nustatytiems reikalavimams užtikrinimą ir rinkos priežiūros metu nustatytų įpareigojimų vykdymą. Poreikis nustatyti administracinę atsakomybę už laivų įrenginių gaminimo, importavimo ir platinimo veiklos reikalavimų pažeidimus grindžiamas tuo, kad šiuo metu numatytos poveikio priemonės – įpareigojimas atlikti koregavimo veiksmus, laivo įrenginio pašalinimas iš rinkos ar jo atšaukimas – ne visais atvejais yra pakankamos užtikrinti nustatytų reikalavimų laikymąsi. Šios poveikio priemonės taikomos vadovaujantis Laivų įrenginių sertifikavimo nuostatų III skyriumi. Administracinė atsakomybė reikalinga ir tais atvejais, kai dėl pažeidimo pobūdžio jo negalima pašalinti ar atlikti koregavimo veiksmų arba kai kitų poveikio priemonių nenustatyta. Nuorodų į konkrečius teisės aktus ANK dispozicijoje atsisakoma, nes šių veiklų vykdymo reikalavimai nustatyti keliuose teisės aktuose. Bendro pobūdžio nuoroda leidžia nustatyti konkrečiai veiklai taikytinus reikalavimus ir išlaikyti reguliavimo aktualumą keičiantis šią sritį reglamentuojantiems teisės aktams. Jūrininkų mokymo veiklos reikalavimų pažeidimai į šios dalies taikymo sritį nepatenka, nes už juos siūloma nustatyti atskirą administracinę atsakomybę ANK 401 straipsnio 28 dalyje.

ANK 401 straipsnio 26 dalis tikslinama siekiant aiškiau nustatyti individualią administracinę atsakomybę už tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimus. Galiojančioje nuostatoje administracinė atsakomybė jau numatyta laivo valdytojui, laivo kapitonui ir laivo įgulos nariams, tačiau nėra pakankamai aiškiai nustatyta galimybė ją taikyti atsižvelgiant į konkretaus subjekto atsakomybę už padarytą pažeidimą. Praktikoje gali susidaryti situacijų, kai už pažeidimą tiesiogiai atsakingas konkrečias pareigas laive vykdantis įgulos narys, tačiau atsakomybė taikoma laivo kapitonui ar valdytojui, nepakankamai įvertinus faktinį pareigų pasiskirstymą. Pavyzdžiui, tarptautinių saugios laivybos reikalavimų pažeidimas gali būti susijęs tiek su laivo valdytojo pareiga užtikrinti tinkamą laivo techninę būklę ir saugaus eksploatavimo sąlygas, tiek su kapitono pareiga organizuoti saugų laivo eksploatavimą, tiek su konkrečiam įgulos nariui pavestų funkcijų netinkamu vykdymu. Todėl siūloma įrašyti junginį „ir (ar)“ ir nustatyti,

kad laivo įgulos nariui atsakomybė taikoma, kai jis yra atsakingas už konkretų pažeidimą. Kiekvienu atveju atsakomybės pagrindas būtų nustatomas individualiai, įvertinus konkrečiam asmeniui teisės aktuose ir pagal jo vykdomas funkcijas nustatytas pareigas, jo veiksmus ar neveikimą ir kaltę. Atsakomybė keliems subjektams galėtų būti taikoma tik tuo atveju, jeigu būtų nustatyta, kad kiekvienas jų savo veiksmais ar neveikimu pažeidė jam tenkančias pareigas. Sąlyga dėl atsakomybės už konkretų pažeidimą aiškiai nurodoma įgulos narių atžvilgiu siekiant pabrėžti, kad atsakomybė jiems negali kilti vien dėl priklausymo laivo įgulai. Tačiau tai nereiškia, kad laivo valdytojui ar kapitonui atsakomybė galėtų būti taikoma nenustačius jų kaltės ir konkrečių pareigų pažeidimo. Taip sudaromos aiškesnės prielaidos atsakomybę taikyti subjektui ar subjektams, atsakingiems už konkretų pažeidimą.

ANK 401 straipsnis papildomas 28 dalimi – šioje dalyje nustatoma administracinė atsakomybė už jūrininkų mokymo veiklos vykdymą nesilaikant šią veiklą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų. Jūrininkų mokymo veikla reglamentuojama Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 16 straipsnyje ir jo įgyvendinamuosiuose teisės aktuose. Šiai veiklai taikomi įvairaus pobūdžio reikalavimai, susiję su mokymo įstaigų veiklos organizavimu, mokymo programų vykdymu, mokymo personalo kvalifikacija, mokymo priemonėmis ir mokymo kokybės užtikrinimu. Atsižvelgiant į šių reikalavimų įvairovę ir skirtingą galimų pažeidimų pobūdį, nėra tikslinga ANK nustatyti atskiras administracinių nusižengimų sudėtis pagal kiekvieną reikalavimų grupę. Toks reglamentavimas būtų sudėtingas, didintų teisinio reguliavimo apimtį ir poreikį jį nuolat tikslinti keičiantis jūrininkų mokymo veiklą reglamentuojantiems teisės aktams. Be to, net ir tos pačios rūšies reikalavimo pažeidimas, atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes, gali būti skirtingo pavojingumo, todėl vien pažeisto reikalavimo pobūdis ne visais atvejais sudarytų pagrindą nustatyti skirtingas sankcijas. Šiuo metu už jūrininkų mokymo veiklos reikalavimų pažeidimus numatytos poveikio priemonės – teisės vykdyti veiklą sustabdymas ar panaikinimas – ne visais atvejais leidžia tinkamai reaguoti į nustatytus pažeidimus, nes dėl jų pobūdžio ne visada įmanoma pašalinti pažeidimą ar atlikti koregavimo veiksmus. Todėl siūloma nustatyti administracinę atsakomybę, kuri papildytų esamas veiklos priežiūros ir poveikio priemones. Siūlomas baudos nuo 150 iki 600 eurų intervalas sudarytų galimybę individualizuoti administracinę nuobaudą, atsižvelgiant į konkretaus pažeidimo pobūdį, pavojingumą, padarymo aplinkybes ir kitas ANK nustatytas reikšmingas aplinkybes.

- ANK 403 straipsnio pripažinimas netekusiu galios. ANK 403 straipsnyje nustatytos administracinės atsakomybės siūloma atsisakyti atsižvelgiant į pasikeitusį Europos Sąjungos teisinį reguliavimą ir informacijos apie laivų atvykimą prieinamumą. 2024 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/3099, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės, panaikinama pareiga tam tikrų kategorijų laivams, kuriems gali būti taikomas išplėstinis inspektavimas, prieš 72 valandas iki atvykimo pateikti atskirą pranešimą apie numatomą atvykimą į uostą. Šios pareigos Europos Sąjungos lygmeniu atsisakoma, nes kompetentingoms institucijoms reikalinga informacija prieinama THETIS duomenų bazėje, todėl papildomas pranešimas laikomas pertekliniu. Atsižvelgiant į pasikeitusį Europos Sąjungos teisinį reguliavimą, numatoma atitinkamai pakeisti Užsienio valstybių laivų kontrolės taisykles ir atsisakyti jose nustatyto reikalavimo pateikti atskirą išankstinį pranešimą apie numatomą laivo atvykimą į uostą. Kadangi kompetentingoms institucijoms laivų inspektavimui planuoti reikalinga informacija prieinama informacinėse sistemose, šios pareigos ir administracinės atsakomybės už jos nevykdymą išlaikymas nebelaikomas būtinu ir proporcingu. ANK 403 straipsnio pripažinimo netekusiu galios ir Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių pakeitimų įsigaliojimas bus suderintas. ANK 401 straipsnio 2 dalyje nustatyta atsakomybė už pranešimo apie potencialų pavojų keliančius laivus nepateikimą išlieka, nes ši nuostata taikoma kitai informavimo pareigai.
- ANK 406 straipsnio 2 dalies tikslinimas. Atsisakoma atsakomybės už plaukimą vidaus vandenų transporto priemonėmis nenavigaciniu laiku, nes pasibaigus navigacijos laikotarpiui vidaus vandenų keliai nebeeksploatuojami, tačiau tai savaime nereiškia, kad plaukiojimas jais yra draudžiamas. Plaukiojant tokiuose vandens telkiniuose ir toliau privaloma laikytis taikytinų laivybos saugos reikalavimų, už kurių pažeidimus administracinė atsakomybė išlieka. Taip pat atsisakoma savarankiškos atsakomybės už plaukimą itin nepalankiomis meteorologinėmis

sąlygomis, nes nėra nustatytų objektyvių kriterijų, pagal kuriuos tokios sąlygos būtų vienareikšmiškai identifikuojamos, ir bendro draudimo plaukti tokiomis sąlygomis. Vidaus vandenų transporto kodekso 33 straipsnio 1 dalies 3 punkte nustatyta vežėjo teisė laikinai nutraukti vežimą nepalankiomis meteorologinėmis sąlygomis savaime nereiškia pareigos visais tokiais atvejais nutraukti vežimą. Sąvokos „nepalankios meteorologinės sąlygos“ ir „itin nepalankios meteorologinės sąlygos“ nėra tapačios, tačiau teisės aktuose nenustatyti aiškūs kriterijai, leidžiantys jas atriboti administracinės atsakomybės taikymo tikslais. Siūlomu pakeitimu neatsisakoma atsakomybės už konkrečių laivybos saugos reikalavimų pažeidimus, įskaitant keleivių saugumą kelionės metu užtikrinančių taisyklių pažeidimus.

• Naujas ANK 406[1] straipsnis. Siūloma nustatyti administracinę atsakomybę už vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros atlikimo reikalavimų nesilaikymą. Vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros tikslas – įvertinti transporto priemonės techninę būklę ir nustatyti, ar ji atitinka saugiai laivybai keliamus reikalavimus. Netinkamai atlikus techninę apžiūrą gali būti nepastebėti transporto priemonės techninės būklės trūkumai, keliantys grėsmę žmonių gyvybei ir sveikatai, laivybos saugai bei aplinkai. Atsižvelgiant į galimų pažeidimų pobūdį ir pavojingumą, siūloma diferencijuoti administracinę atsakomybę. ANK 406[1] straipsnio 1 dalyje siūloma nustatyti atsakomybę už bendrųjų techninės apžiūros atlikimo reikalavimų nesilaikymą, numatant baudą techninės apžiūros specialistams nuo 70 iki 140 eurų. Straipsnio 2 dalyje numatoma griežtesnė atsakomybė už techninės būklės trūkumų, dėl kurių transporto priemonė neatitinka nustatytų techninių reikalavimų arba ją draudžiama eksploatuoti, nenustatymą ir (ar) duomenų apie šiuos trūkumus neįrašymą į techninės apžiūros dokumentą. Už tokius pažeidimus siūloma nustatyti baudą nuo 150 iki 200 eurų, nes jie tiesiogiai susiję su rizika, kad techninių reikalavimų neatitinkanti transporto priemonė bus toliau eksploatuojama. Siekiant užtikrinti veiksmingą reikalavimų laikymąsi, už pakartotinius šiose dalyse numatytus pažeidimus siūloma nustatyti griežtesnę atsakomybę – baudą nuo 280 iki 600 eurų. Straipsnio 4 dalyje siūloma nustatyti administracinę atsakomybę juridinių asmenų vadovams už techninės apžiūros dokumentų ir tinkamumo plaukioti liudijimų netinkamą įforminimą, tikrovės neatitinkančių duomenų nurodymą ar šių dokumentų neišdavimą transporto priemonės savininkui arba valdytojui. Už šiuos pažeidimus numatoma bauda nuo 300 iki 600 eurų. Tokia atsakomybė siekiama užtikrinti techninės apžiūros rezultatų patikimumą, tinkamą jų dokumentavimą ir galimybę nustatyti, ar transporto priemonė atitinka jai keliamus reikalavimus. Straipsnio 5 dalyje siūloma nustatyti baudą nuo 300 iki 600 eurų už techninės apžiūros atlikimą neturint teisės vykdyti šią veiklą arba kai ši teisė sustabdyta. Šiuo atveju atsakomybė siejama su pačiu neteisėtu veiklos vykdymu, nepriklausomai nuo konkrečios techninės apžiūros rezultatų. Griežčiausia atsakomybė numatoma straipsnio 6 dalyje – už dokumentų, patvirtinančių techninės apžiūros atlikimą, parengimą ir (ar) išdavimą, kai techninė apžiūra faktiškai nebuvo atlikta arba buvo atlikta ne visa apimtimi. Už šį pažeidimą juridinių asmenų vadovams siūloma nustatyti baudą nuo 500 iki 1 000 eurų. Toks pažeidimas laikytinas ypač pavojingu, nes sudaro prielaidas eksploatuoti transporto priemonę, kurios techninė būklė nebuvo tinkamai patikrinta, ir mažina techninės apžiūros sistemos patikimumą. Siūlomi baudų dydžiai diferencijuojami atsižvelgiant į pažeidimo pobūdį, jo keliamą grėsmę laivybos saugai, atsakingų asmenų pareigas ir būtinybę užtikrinti veiksmingą techninių apžiūrų atlikimo reikalavimų laikymąsi.

• Naujas ANK 406[2] straipsnis. Siūloma nustatyti administracinę atsakomybę už vidaus vandenų transporto specialistų ir (ar) motorinių pramoginių laivų laivavedžių rengimo reikalavimų nesilaikymą. Tinkamas šių asmenų rengimas yra viena iš saugios laivybos užtikrinimo sąlygų, nes nuo įgytų teorinių žinių ir praktinių įgūdžių priklauso gebėjimas saugiai valdyti vidaus vandenų transporto priemones ir laikytis laivybos saugos reikalavimų. ANK 406[2] straipsnio 1 dalyje siūloma nustatyti administracinę atsakomybę už rengimo veiklos vykdymą nesilaikant šią veiklą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų, numatant baudą juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims nuo 150 iki 300 eurų. Šia nuostata siekiama užtikrinti, kad specialistų ir laivavedžių rengimas būtų vykdomas laikantis nustatytų mokymo organizavimo ir vykdymo reikalavimų. Straipsnio 2 dalyje siūloma nustatyti griežtesnę atsakomybę už rengimo kursų organizavimą neturint teisės vykdyti šią veiklą arba kai ši teisė sustabdyta, numatant baudą nuo 300 iki 600 eurų. Toks pažeidimas vertinamas kaip pavojingesnis, nes rengimo veikla vykdoma

neturint teisės ją vykdyti, todėl nėra užtikrinama, kad ją organizuojantis subjektas atitinka nustatytus reikalavimus. Atskiras administracinių nusižengimų sudėtis ir skirtingo dydžio sankcijas siūloma nustatyti siekiant atskirti rengimo veiklos reikalavimų pažeidimus nuo veiklos vykdymo neturint tam suteiktos teisės ir užtikrinti pažeidimų pobūdžiui proporcingą administracinę atsakomybę.

ANK 401 straipsnio 8 ir 28 dalyse siūlomos sankcijos – baudos nuo 150 iki 600 eurų – nustatomos atsižvelgiant į tai, kad šiose nuostatose reglamentuojami tos pačios rūšies administraciniai nusižengimai – teisės aktų reikalavimų pažeidimai vykdant specialią, su laivybos sauga susijusią veiklą. Nors šios veiklos skiriasi savo pobūdžiu, joms būdinga tai, kad nustatytų reikalavimų pažeidimai gali turėti įtakos transporto priemonių techninei būklei, specialistų pasirengimui ir saugiam laivybos organizavimui. Vienodas sankcijų intervalas nereiškia, kad visi šių veiklų reikalavimų pažeidimai laikomi vienodo pavojingumo. Šių administracinių nusižengimų sudėtys apima skirtingo pobūdžio ir pavojingumo konkrečių reikalavimų pažeidimus, todėl pasirinktas pakankamai platus baudos dydžio intervalas, sudarantis galimybę individualizuoti skiriamą administracinę nuobaudą atsižvelgiant į konkretaus pažeidimo pobūdį, pavojingumą, padarymo aplinkybes ir sukeltus padarinius. Mažesnio pavojingumo, formalaus pobūdžio pažeidimų atvejais gali būti skiriama sankcijos minimumui artima bauda, o pažeidus esminius veiklos reikalavimus ar sukėlus grėsmę saugiai laivybai, transporto ar asmenų saugumui – atitinkamai griežtesnė bauda, neviršijant nustatyto sankcijos maksimumo. Atsižvelgiant į tai, kad kiekvienai veiklai taikomi įvairaus pobūdžio reikalavimai, o jų pažeidimų pavojingumas priklauso ne tik nuo pažeisto reikalavimo, bet ir nuo konkrečių aplinkybių, atskirų administracinių nusižengimų sudėčių nustatymas vien pagal formalių ir esminių pažeidimų grupes nebūtų pakankamai tikslus. Net ir tos pačios rūšies reikalavimo pažeidimas, atsižvelgiant į jo aplinkybes ir padarinius, gali būti skirtingo pavojingumo. Pakartotinis administracinio nusižengimo padarymas vertinamas pagal bendrąsias ANK nuostatas, todėl atskiros sankcijos už pakartotinę veiką nustatymas nėra būtinas. Todėl papildomas administracinių nusižengimų sudėčių skaidymas vien pagal galimą atskirų pažeidimų pavojingumo laipsnį nebūtų tikslingas – konkretaus pažeidimo pavojingumas ir kitos reikšmingos aplinkybės įvertinamos individualizuojant administracinę nuobaudą.

Vertinant siūlomų sankcijų proporcingumą, atsižvelgta ir į ANK nustatytas sankcijas už panašaus pobūdžio veiklos reikalavimų pažeidimus kitose transporto srityse. ANK 440 straipsnyje už kelių transporto priemonių techninių apžiūrų ir ekspertizių reikalavimų pažeidimus nustatytos baudos, kurių dydis, priklausomai nuo pažeidimo pobūdžio ir pakartotinumo, siekia iki 600 eurų, o ANK 441 straipsnyje atskirai reglamentuojama atsakomybė už vairuotojų mokymo reikalavimų nesilaikymą. Šių nuostatų palyginimas rodo, kad specialiųjų transporto saugai reikšmingų veiklų reikalavimų pažeidimams ANK taikomi panašaus dydžio baudų intervalai, tačiau jų struktūra priklauso nuo konkrečios veiklos reguliavimo ypatumų. Įstatymo projektu siūlomose nuostatose atsakomybė nustatoma už įvairaus pobūdžio specialiųjų veiklos reikalavimų pažeidimus, kurių pavojingumas priklauso nuo konkrečių aplinkybių. Todėl pasirinkta nustatyti bendrą 150–600 eurų baudos intervalą, o ne atskiras administracinių nusižengimų sudėtis pagal kiekvieną galimą pažeidimo pobūdį ar jo padarinius. Toks sprendimas leidžia įvertinti konkretaus pažeidimo aplinkybes taikant ANK nustatytas nuobaudų skyrimo taisykles, kartu išlaikant proporcingą atsakomybę už skirtingose laivybos srityse vykdomų specialiųjų veiklų reikalavimų pažeidimus.

- Naujas ANK 411^1 straipsnis. Nustatoma administracinė atsakomybė už vietinės rinkliavos už naudojimąsi savivaldybės tarybos nustatytomis vietomis vidaus vandenų transporto priemonėms švartuoti ar stovėti (kai vidaus vandenų transporto priemonė iškeliama ant kranto) nesumokėjimą savivaldybės tarybos nustatyta tvarka. Galimybė savivaldybėms nustatyti tokią vietinę rinkliavą įtvirtinta Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymo 11 straipsnio 1 dalies 12 punkte. Šiuo metu ANK administracinė atsakomybė už šios rinkliavos nesumokėjimą nenustatyta, todėl siūloma nustatyti baudą asmenims nuo 30 iki 50 eurų, o juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims – nuo 60 iki 120 eurų. Siūlomi baudų dydžiai pasirinkti atsižvelgiant į ANK nustatytų sankcijų už savivaldybių administruojamus transporto srities administracinius nusižengimus dydžius ir siekiant nustatyti pažeidimo pobūdžiui proporcingą administracinę atsakomybę. Pagal pažeidimo pobūdį siūloma atsakomybė panaši į ANK 418

straipsnyje nustatytą atsakomybę už vietinės rinkliavos už naudojimąsi savivaldybių tarybų nustatytomis vietomis automobiliams statyti mokėjimo tvarkos pažeidimą. Už šį pažeidimą numatyta bauda nuo 20 iki 40 eurų, o už pakartotinį pažeidimą – nuo 40 iki 100 eurų. Atsižvelgiant į šių pažeidimų pobūdžio panašumą, siūlomi baudų dydžiai laikytini proporcingais. Kartu tikslinamas ANK 589 straipsnis – suteikiama teisė savivaldybių administracijoms bei jų įgaliotoms įstaigoms ar įmonėms administruoti šiuos pažeidimus.

Atsižvelgiant į institucijų pastabas ir siekiant teisės taikymo aiškumo, ANK 447 straipsnyje atsisakyta įspėjimo nuobaudos, kadangi šios nuobaudos išlaikymas su didele alternatyvia bauda neužtikrintų adekvačios prevencijos. Vietoj to baudų dydžiai Įstatymo projekte diferencijuoti atsižvelgiant į pažeidimo pobūdį, pavojingumą ir galimą žalą keleivių teisėms. Už procedūrinio pobūdžio pažeidimus (pvz., informacijos svetainėje neskelbimas, smulkūs tvarkos trūkumai) numatytos mažesnės baudos (nuo 70–80 Eur). O už pažeidimus, kurie tiesiogiai riboja keleivių teises, kelia grėsmę eismo saugumui ar sukuria diskriminacines sąlygas (pvz., vairuotojų poilsio režimo neužtikrinimas, pagalbos specialiųjų poreikių turintiems asmenims neteikimas, diskriminacinė prieiga prie infrastruktūros), nustatytos didesnės baudos (siekiančios iki 500–900 Eur). Nustatant baudų dydžius taip pat atsižvelgta į tai, kad atsakomybės subjektai yra verslo įmonių vadovai ar kiti atsakingi asmenys, todėl sankcijos turi būti atgrasančios ir efektyvios.

Vienodas piniginės baudos intervalas (nuo 150 iki 300 eurų) už autobusų išvykimo ir atvykimo laiko stebėsenos nevykdymą, informacijos apie nutrauktus reisus ar nukrypimus nuo tvarkaraščio nepateikimą organizatoriams bei sąlygų tarpreisiniam poilsiui nesudarymą pasirinktas atsižvelgiant į vienodą šių administracinių nusižengimų pavojingumo laipsnį. Nors šių veikų turinys skiriasi (apima eismo organizavimo stebėseną, duomenų mainus ir bazinių sąlygų ekipažams užtikrinimą), visos jos priskirtinos vidutinio sunkumo pažeidimams: jos nėra formalūs ar procedūriniai trūkumai (už kuriuos nustatytos mažesnės baudos nuo 70–80 eurų), tačiau tiesiogiai nesukelia ir rinkos monopolizavimo ar diskriminacinio pobūdžio pasekmių (už kurias nustatyta griežčiausia bauda nuo 600 iki 900 eurų). Visos šios veikos daro tiesioginę įtaką bendram keleivių vežimo reguliarumui, operatyviam alternatyvų keleiviams užtikrinimui reisų sutrikimų atveju bei saugiam transporto priemonių valdymui (vairuotojų nuovargio prevencijai). Nustatytas 150–300 eurų baudos intervalas yra pakankamai lankstus, kad tyrimą atliekančios institucijos galėtų individualizuoti nuobaudą pagal konkretaus pažeidimo mastą, trukmę ir sukeltus padarinius.

Įstatymo projektu taip pat tikslinama ANK 450 straipsnio 9 dalis – atsisakoma perteklinio reikalavimo siuntėjams ar krovos darbų vadovams įsitikinti, kad užsienio vežėjo kelionės leidimas yra teisingai užpildytas. Paliekama pareiga įsitikinti tik pačiu faktu, kad vairuotojas turi važiavimo pobūdį atitinkantį kelionės leidimą, nes leidimo užpildymo teisingumo vertinimas reikalauja specifinių siuntėjų ar krovos darbų vadovų kompetencijų, kurių siuntėjai ar krovos darbų vadovai neprivalo turėti.

Įgyvendinant 2024 m. spalio 4 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimą sujungtose bylose C-541/20 ir C-542/20, kuriuo panaikinta Mobilumo paketo I nuostata (Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnio 1 dalies b punktas), įpareigojanti transporto priemones grąžinti į įsisteigimo valstybę narę kas 8 savaites, pripažįstama netekusia galios ANK 450 straipsnio 14 dalis. Teismas konstatavo, kad šis reikalavimas yra neproporcingas ir prieštarauja Europos Sąjungos teisei, todėl nacionalinėje teisėje negali likti atsakomybės už jo nevykdymą.

Priežastys, kodėl ANK 411^1 straipsnyje (vietinė rinkliava už laivų švartavimą) ir 447 straipsnio 5 dalyje, 2028 m. redakcijos 6 dalyje (informacijos apie nutrauktus ar vėluojančius reisus neteikimas) numatytų pažeidimų tyrimas priskiriamas ne tik savivaldybių administracijoms, bet ir savivaldybių vykdomųjų institucijų įgaliotoms įstaigoms ar įmonėms (ANK 589 straipsnio 83 punktas):

- praktikoje savivaldybės vietinių rinkliavų administravimą ir faktinę kontrolę dažniausiai paveda specializuotoms savivaldybės įmonėms ar įstaigoms. Šios įstaigos turi tam pritaikytus kontrolės išteklius ir technines priemones.

- Kodekso 11 straipsnio 5 dalyje nustatyta pareiga teikti informaciją apie nutrauktus ar nukrypusius reisus būtent keleivių vežimo organizatoriams. Didžiosiose savivaldybėse vežimo

organizatoriaus funkcijas vykdo įgaliotos įstaigos ar įmonės (pvz., Vilniuje – SĮ „Susisiekimo paslaugos“, Klaipėdoje – VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“). Jos realiu laiku stebi viešojo transporto eismą, disponuoja duomenimis ir pirmosios fiksuoja reiso neatlikimo faktą, todėl turi tiesioginę funkcinę kompetenciją atlikti tyrimą.

- pažymėtina, kad savivaldybių įgaliotos įstaigos atlieka išimtinai viešojo administravimo, eismo organizavimo bei kontrolės funkcijas ir pačios nevykdo komercinės vežimo veiklos bei nevaldo autobusų stočių. Tais atvejais, kai savivaldybėje vežėjas ar stoties valdytojas yra savivaldybės kontroliuojama bendrovė, administracinių nusižengimų teiseną vykdantys pareigūnai privalo griežtai vadovautis Lietuvos Respublikos viešųjų ir privačių interesų derinimo įstatymo bei ANK 569 straipsnio 5 dalies (dėl nešališko visų bylos aplinkybių išnagrinėjimo) bei 576 straipsnio (dėl nušalinimo) nuostatomis.

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

Atlikus supaprastintą numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimą, numatoma, kad Įstatymo projektas turės teigiamą poveikį transporto saugai, keleivių teisių apsaugai, nustatytų veiklos reikalavimų laikymuisi ir administracinės atsakomybės taikymo aiškumui. Siūlomas administracinės atsakomybės diferencijavimas sudarys sąlygas proporcingiau vertinti administracinių nusižengimų pobūdį ir pavojingumą, o naujų administracinių nusižengimų sudėčių nustatymas sustiprins galiojančių reikalavimų laikymosi kontrolę. Numatomi pakeitimai taip pat prisidės prie sąžiningos konkurencijos transporto sektoriuje užtikrinimo ir administracinės atsakomybės taikymo praktikos nuoseklumo. Reikšmingo neigiamo poveikio ūkio subjektų veiklos sąlygoms nenumatoma, nes projektu iš esmės nustatoma ir tikslinama atsakomybė už jau galiojančių reikalavimų nesilaikymą, o ne nustatomi nauji materialiniai veiklos reikalavimai. Papildomų valstybės ir savivaldybių biudžetų lėšų poreikio nenumatoma, nes atsakingos institucijos ir savivaldybių įgalioti subjektai numatytas funkcijas vykdys naudodami turimus žmogiškuosius ir techninius išteklius. Reikšmingų neigiamų priimto įstatymo pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimtas įstatymas įtakos kriminogeninei situacijai neturės. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatymo 8 straipsnio nuostatomis, atliktas Įstatymo projekto antikorupcinis vertinimas (antikorupcinio vertinimo pažyma pridedama), kurio metu įvertinta, ar siūlomas teisinis reguliavimas nesudaro prielaidų korupcijai pasireikšti. Vertinimo metu nenustatyta nuostatų, kurios sudarytų nevienodas sąlygas subjektams ar leistų dviprasmiškai taikyti teisinį reguliavimą. Atsižvelgiant į antikorupcinio vertinimo rezultatus, reikšmingo neigiamo poveikio korupcijos pasireiškimo rizikai nenumatoma.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo projektas turės teigiamą įtaką keleiviams, stočių naudotojams, nes bus skatinama laikytis nustatytų teisės aktais reikalavimų, bus užtikrinta sąžininga konkurencija autobusų stočių rinkoje. Taip pat bus pašalinta neatitiktis Europos Sąjungos teisei, kur kelių transporto priemonės negrąžinimas per nustatytą terminą į vežėjo registracijos šalį nebėra laikomas pažeidimu.

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

Atkreiptinas dėmesys, kad Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamoje ANK 12 straipsnio 1 dalies redakcijoje yra įvertinti ir integruoti 2026 m. birželio 25 d. priimtu Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimo įstatymu Nr. XV-1071 padaryti pakeitimai, įsigaliosiantys 2027 m. sausio 1 d.

Taip pat įvertinta, kad šiuo metu yra rengiami ir svarstomi kiti įstatymų projektai, kuriais siūloma keisti ANK 12 straipsnį (pvz., TAIS Nr. 25-18023(3) ir TAIS Nr. 23-6801(8)). Kadangi šie projektai nėra priimti ir jų galutinis teisinis reguliavimas nėra aiškus, todėl juose siūlomos nuostatos į Įstatymo projektą neperkeliamos. Įstatymo projektų, kuriais vienu metu keičiama ta pati ANK straipsnio dalis, tarpusavio suderinamumas ir galutinių nuostatų konsolidavimas bus užtikrintas Lietuvos Respublikos Seime įstatymų projektų svarstymo stadijoje, bendradarbiaujant su pagrindiniu komitetu ir Seimo kanceliarijos Teisės departamentu.

Analogiškai, vertinant ANK 589 straipsnio pakeitimus, atsižvelgta į 2026 m. liepos 7 d. priimtą Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimo įstatymą Nr. XV-1149, įsigaliosiantį 2027 m. gegužės 1 d. bei kitus, Įstatymo projekto rengimo ir derinimo metu priimtus pakeitimus (2026 m. birželio 11 d. priimtą Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimo įstatymą Nr. XV-1027; 2026 m. balandžio 9 d. priimtą Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimo įstatymą Nr. XV-798). Kadangi Įstatymo projekto 12 straipsnis (ANK 589 straipsnio pakeitimas) įsigalioja vėliau – 2028 m. sausio 1 d., jo nuostatos yra suderintos su po 2027 m. gegužės 1 d. galiosiančia ANK 589 straipsnio redakcija.

Kiti šiuo metu rengiami ar svarstomi įstatymų projektai, kuriais siūloma keisti ANK 589 straipsnį, nėra priimti, todėl jų siūlomos formuluotės į projektą neperkeliamos. Šių projektų tarpusavio suderinamumas ir galutinis straipsnio punktų konsolidavimas turėtų būti atliktas Lietuvos Respublikos Seime teisės aktų svarstymo stadijoje.

10. Ar Įstatymo projektas parengtas 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 įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų ir atitinka bendrines lietuvių kalbos normas. Įstatymo projekte nėra naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų.

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

Įstatymo projektu įgyvendinamas 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

Įstatymo projektui įgyvendinti akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius turės patvirtinti kriterijus, kuriais vadovaujantis uosto laivybos taisyklių ir (ar) uosto naudojimo taisyklių pažeidimai būtų laikomi mažai pavojingais administraciniais nusižengimais. Taip pat Lietuvos transporto saugos administracijos direktorius turės atnaujinti Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2015 m. sausio 8 d. įsakymu Nr. 2B-01 „Dėl kontrolės dokumentų formų patvirtinimo“ patvirtintą autobusų stoties patikrinimo klausimyno formą. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras turės pakeisti Užsienio valstybių laivų kontrolės taisykles, patvirtintas 2004 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. 3-23 „Dėl Užsienio valstybių laivų kontrolės taisyklių patvirtinimo“ patikslindamas pranešimų apie laivų atvykimą į uostą teikimo reikalavimus. Įgyvendinamieji teisės aktai bus priimti iki 2026 m. gruodžio 31 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 projektui įgyvendinti papildomų valstybės ar savivaldybių biudžeto lėšų nereikės. Numatomos naujos ir patikslintos administracinių nusižengimų tyrimo funkcijos yra susijusios su Lietuvos transporto saugos administracijos, akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, savivaldybių administracijų ir jų įgaliotų įstaigų ar įmonių jau vykdoma transporto veiklos priežiūra, kontrole ir vietinių rinkliavų administravimu. Priežiūros ir administracinių nusižengimų tyrimo funkcijos bus atliekamos naudojant Administracijai ir savivaldybių institucijoms patvirtintus bendruosius asignavimus, akcinei bendrovei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai – nuosavas lėšas bei esamus žmogiškuosius ir techninius išteklius.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Negauta.

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

„Autobusų stotis“, „vidaus vandenų transportas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.

_____