

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRO ĮSAKymo „DĖL REIKALAVIMŲ
TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNINEI PRIEŽIŪRAI, REMONTUI, TECHNINEI PAGALBAI IR PERDIRBIMUI TVIRTINIMO“
DERINIMO PAŽYMA**

Pastaba: Pastabos teiktos 2021-12-27 – 2022-01-10 derinant Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. liepos 13 d. įsakymo Nr. D1-405 „Dėl Aplinkos apsaugos reikalavimų transporto priemonių techninei priežiūrai ir remontui aprašo patvirtinimo“ (toliau – AM aprašas) projektą ir 2021-07-13 - 2021-07-29 derinant Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymo „Dėl Transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (toliau – LTSA aprašas) projektą.

Eil. Nr.	Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris	Pastabos ir pasiūlymai				Pastabų ir pasiūlymų įvertinimas
		Reikalavimai darbų vietai				
1.	Lietuvos autoverslininkų asociacija (Reg. 2022-01-06)	<i>Punktas</i>	<i>Esama formuluotė</i>	<i>Siūlomi pakeitimai</i>	<i>Komentaras (siūlomo keitimo argumentai)</i>	
		AM aprašo 6 punktas	... transporto priemonių techninė priežiūra ir remontas (toliau – techninė priežiūra ir remontas), kurį savarankiškai atlieka juridiniai asmenys – transporto priemonių valdytojai, turi būti atliekami patalpose ar tam pritaikytuose statiniuose	... transporto priemonių techninė priežiūra ir remontas (toliau – techninė priežiūra ir remontas), kurį savarankiškai atlieka tų transporto priemonių valdytojai (juridiniai ir fiziniai), turi būti atliekami patalpose ar tam pritaikytuose statiniuose	Savus TP gali remontuotis bet koks valdytojas, nepriklausomai nuo jo juridinio statuso, tad nuostatos ir gamtosauginiai reikalavimai turėtų būti vienodi visiems. Pvz. dirbantis pagal individualios veiklos pažymą yra ne juridinis asmuo, o parkas gali būti nemažas (ypač jei užsiima perpardavimu) ir tokius TP pilnai pats valdytojas gali remontuotis.	Neatsižvelgta. Fiziniam asmeniui, neteikiančiam paslaugų, sudaromos galimybės darbus atlikti nebūtinai pastatuose. Manytina, kad netikslinga būtų uždrausti gyventojui pasikeisti padangas savo kieme ar pan. kai laikomasi kitų iškeltų reikalavimų.
2.	Valstybinė mokesčių inspekcija (Reg. 2022-01-10 Nr. R-111)	AM „Aprašo II skyrių „Patalpų, statinių ir informacijos apie vykdomą veiklą teikimo reikalavimai“, siūlome papildyti reikalavimais statiniams, kuriuose montuojama suskystintų dujų įranga.“				Neatsižvelgta. Dujų įrangos montavimas (t. y. „dalių ir pagalbinių reikmenų įrengimo ne gamybos proceso metu“ veikla) neturi jokio specifinio poveikio aplinkai, todėl papildomi aplinkosauginiai reikalavimai statiniams nereikalingi.
3.		„5. Dėl „Patalpų, statinių ir informacijos apie vykdomą veiklą teikimo reikalavimų“ (AM aprašo projekto 6 – 9 p.):				Neatsižvelgta.

	Asociacija „Už saugų automobilį Lietuvoje” (Reg. 2022-01-11)	5.1. Apraše nenumatytas reikalavimas dėl patalpų / statinių atitikimo techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikimui reikalingai nekilnojamųjų daiktų paskirčiai. 2011 m. spalio 12 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 1178 yra patvirtintas „ <i>Statinio (jo patalpų) naudojimo ne pagal paskirtį atvejų ir tvarkos aprašas</i> “, kuris nustato gyvenamosios paskirties pastato ar jo patalpų ir negyvenamosios paskirties pastato ar jo patalpų naudojimo ne pagal paskirtį reikalavimus. Našta kontroliuoti šio 3 aprašo tinkamą vykdymą dažniausiai tenka savivaldybėms, o už nustatytus pažeidimus taikomos priemonės apsiriboja tik LR Administracinių nusižengimų kodekso 359 str. numatytos atsakomybės taikymu, sąlygojančiu vėliau ilgai trunkančius teisinius procesus, kurių metu ir neretai po jų veikla būna sėkmingai tęsiama toliau. Asociacijos nuomone, tinkamas techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikimo vietos įrengimas ir būtent veiklos vykdymas tik tam skirtos paskirties patalpose / statiniuose turėtų būti griežtos išankstinės sąlygos, kurios privalėtų būti ne tik formaliai deklaruotos, bet ir kompetentingų subjektų patikrintos ir patvirtintos kaip tinkamai įgyvendintos, tokiai veiklai pradėti. Be to, siūlytina svarstyti atsakomybės numatymą ne tik veiklos vykdytojams, bet ir netinkamos paskirties patalpas / statinius transporto priemonių techninei priežiūrai ir remontui valingai suteikusiems tokių patalpų / statinių savininkams ar kitiems naudotojams. Asociacijos įsitikinimu tai galėtų būti efektyvi prevencinė priemonė.“	Manytina, kad pastato naudojimas pagal paskirtį nėra aplinkos apsaugos ar būtinas paslaugų teikimo reikalavimas. Vadovaujantis Statybos įstatymo 49 straipsnio 1 dalies 3 punktu, statinių naudojimo priežiūrą atlieka savivaldybės administracijos, ne Aplinkos ministerijos pavaldžios institucijos, todėl tai nėra Aprašo reguliavimo sritis.
4.		„5.3. Aprašo (AM) projekto 7.2 p. nurodyta, kad „jeigu įrengiama ant grindų nutekėjusių skysčių surinkimo sistema, ji negali būti sujungta su nuotakynu (išskyrus statinius, skirtus transporto priemonių kėbului plauti“. Iš šios nuostatos nėra aišku apie kokius „skysčius“ kalbama ir kodėl sistema negali būti sujungta su nuotakynu, jeigu pagal STR reikalavimus yra įrengiamos naftos produktų gaudyklės ir tokios patalpos, statiniai yra pripažinti atitinkančiais teisės aktų reikalavimus ir tinkamai naudoti? Ar į „skysčių“ sąvoką patenka nuo automobilio žiemą nutirpęs sniegas / ledas? Ar esamos naudojamos patalpos / statiniai su skysčių surinkimo sistema sujungta su nuotakynu ir naftos produktų gaudyklėmis, kaip tą numato STR, turės būti perprojektuoti ir perstatyti į atitinkančius Aprašo projektą?“	Neatsižvelgta. Projekto 8.2 papunkčiu nesiūloma nauja nuostata - tokia nuostata galioja nuo 2007 m. ir yra dabar galiojančioje Aprašo redakcijoje. Susidariusios skystos atliekos (tepalai, panaudota alyva ir kt. užteršti skysčiai) turi būti tvarkomos atskirai nuo nuotekų. Nėra įrengiamos surinkimo sistemos ant grindų pvz., atskirai vien nuo automobilių nutirpusiam sniegui surinkti. Įrengta nutekėjusių skystų atliekų (užterštų skysčių) sistema negali būti sujungta su nuotakynu net jei yra naftos produktų gaudyklės, nes turi būti vengiama pavojingų atliekų patekimo į nuotekas, o ne viską sumaišyti ir tada tvarkyti „end-of-pipe“ principu. Nuostata netaikoma kėbulo

			plovimo patalpoms (kuriuose susidaro nuotekos).
5.	Lietuvos autoservisų asociacija (Reg. 2022-01-10)	AM aprašo projekto „6 p. Techninės priežiūros ir remonto paslaugos, transporto priemonių techninė priežiūra ir remontas (toliau – techninė priežiūra ir remontas), kurį savarankiškai atlieka juridiniai asmenys – transporto priemonių valdytojai, turi būti atliekami patalpose ar tam pritaikytuose statiniuose (pvz., savitarnos plovyklose) (toliau – statiniai), išskyrus atvejus, kai techninės priežiūros ir remonto paslaugos transporto priemonės valdytojo prašymu teikiamos transporto priemonės buvimo vietoje (toliau – mobiliosios techninės priežiūros ir remonto paslaugos) arba techninės priežiūros ir remonto paslaugas teikiančio asmens (toliau – paslaugų teikėjas) teritorijoje (veiklos vietoje) pildant oro kondicionierius. -Reikalaujame teisinio pagrindimo (LR įstatymais, kitų norminių teisės aktų), kokia teisine nuostata yra remiamasi išskiriant automobilių remonto paslaugas į atskirus segmentus, suteikiant jiems išskirtines sąlygas ir nustatant visiškai neteisėtus automobilių remonto teisinius padrikus teiginius. Nurodykite automobilių remonto standarto punktus (LR įstatymas), kuriais remiantis atsiranda sąvokos – 1. mobiliosios techninės priežiūros ir remonto paslaugos – kas yra mobiliosios techninės priežiūros ir remonto paslaugos ? ; 2. išskyrus atvejus - kodėl tai išskirtiniai atvejai ir išskirtinė paslauga, ir jei nebegalioja patalpų aprašai, kurie užtikrina aplinkosauginius reglamentus?; 3. teritorijoje (veiklos vietoje) – kokiomis kompetencijomis (nurodykite ministerijos darbuotojus, komisijų narius, galimai aplinkos ministerijos užsakymų vykdytais kitų žinybų tyrimais) buvo nustatomi veiklos vietų aprašo (privalo būti) motyvai ir argumentai. Labai norime suprasti, kokie teritorijų planavimo pakeitimai ir kokie teisiniai reglamentai yra rengiami kitose ministerijose? Kodėl kažkokiose buvimo vietose ar vietovėse (toliau – mobiliosios techninės priežiūros ir remonto paslaugos) galima be jokių teritorijų planų, nustatančių žemės naudojimo paskirtį, yra vadinama „buvimo vieta“? Kokiam terminui ir laikui yra įvardinama „mobilu“ ir kokiam laikui yra aprašoma sąlyga „valdytojo prašymu teikiamos transporto priemonės buvimo vietoje“? Tada konstatuojame: kad transporto priemonės valdytojas, kuriam reikia gauti paslaugą yra tiesiogiai aukščiau už įstatymus, teisnius ir norminius valstybės aktus! Tai yra, šiuo Aplinkos ministro įsakymų, bus sukurtas precedentas, pagal vartotojo poreikį keisti bet kokias taisykles nesiremiant absoliučiai įstatymais? Darome hipotetinį modeliavimą, kad tuo bus galima ministro įsakymu, gaminti išskirtines sąlygas atskirom verslo šakom ir ūkio subjektam, pagal tam tikro vartotojo ar jį atstovaujančių lobistų poreikį.“	Atsižvelgta iš dalies. Dviejų ministerijų parengtame Aprašo projekte apibrėžiama kas yra techninė pagalba, kokie darbai atliekami jos metu ir priskyrus techninę pagalbą paslaugoms, nustatomi reikalavimai tokių paslaugų teikimui. Konkurencijos taryba nurodė, kad kadangi tokių paslaugų poreikis yra realus, tai nekeltų konkurencijos problemų, jeigu tokios paslaugos būtų aiškiai apibrėžtos ir jas vienodomis sąlygomis galėtų teikti suinteresuoti ūkio subjektai, laikydamiesi galiojančių aplinkosaugos reikalavimų.
6.		AM aprašo projekto „7.2 p. Jeigu įrengiama ant grindų nutekėjusių skysčių surinkimo sistema, ji negali būti sujungta su nuotakynu (išskyrus statinius, skirtus transporto priemonių kėbului plauti); -Nurodykite STR reglamentą – kaip tada turi būti sujungta skysčių surinkimo sistema su nuotakynu.“	Žiūrėti 4 pastabas paaiškinimą.
7.		AM aprašo projekto „9 p. Teikiant mobiliąsias techninės priežiūros ir remonto paslaugas ir kai oro kondicionieriai pildomi paslaugos teikėjo teritorijoje (veiklos vietoje), paslaugų teikėjas privalo turėti AM aprašo projekto 8 punkte nurodytų dokumentų kopijas. -Klaidingas teiginys ir teisinis nesusipratimas. Automobilio kondicionierius nėra pildomas – jis yra remontuojamas. Jau teikėme ne vieną išaiškinimą, jog, jeigu kondicionierius neveikia: 1. būtina speciali įranga nustatyti kodėl neveikia automobilio įrenginys; 2. Pagal Europos sąjungos gamtos apsaugos direktyvas, reikia užtikrinti fluorintų šiltnamio efektą sukeliančiomis dujų patekimą į atmosferą nepatekimą (Lietuvos respublika turi priėmusi įsipareigojimų prieš ES). Tai gali užtikrinti tik STR atitinkančios automobilių remonto paslaugas teikiančių įmonių	Neatsižvelgta. Šio įsakymo apimtyje nėra siekiama uždrausti oro kondicionierių pildymą kaip veiklą, tačiau ją griežčiau reguliuoti atsižvelgiant į rinkoje taikomą praktiką. AM nuomone, nors oro

		patalpos, o ne kažkoks mobilus techninis objektas. 3. Privalo būti metrologines patikras atitinkanti įranga. 4. Suremontuoto įrenginys, turi būti patikrintas ir duodamos remonto garantijos pagal LR įstatymus (LR Aplinkos apsaugos ministerijos darbuotojai privalo bent jau teoriškai susipažinti su automobilių kondicionierių remonto technologija arba turėti nors mažą kompetencijos lygmenį).“	kondicionavimo sistema yra hermetiška, tam tikri šaltnešio kiekiai prarandami dėl stipraus mechaninio poveikio, taip pat automobilio eksploatacijos metu galimi mikroįtrūkimai sistemoje. Tačiau šiuo teisės aktu numatoma didesnė atsakomybė paslaugos teikėjui atlikti oro kondicionavimo sistemos sandarumo patikrą ir esant nuotėkiui, nepildyti sistemos. Garantijos sistema siekiama neatsakingą paslaugos teikimą paversti ekonomiškai nenaudingu.
Bendros nuostatos			
8.	Valstybinė mokesčių inspekcija (Reg. 2022-01-10 Nr. R-111)	AM aprašo projekto „5.1 papunktį turėtų būti įtraukta ir dujų įrangos montavimo, priežiūros bei remonto veikla, nes transporto priemonės, kurios naudoja dujinę įrangą dar yra eksploatuojamos, be to automobilių gamintojai (Dacia, Renault ir kiti) dujinę įrangą įmontuoja į naujus automobilius, prieš parduodami juos vartotojams. Tai visai atskira veikla, reikalaujanti atskirų techninių sprendimų dėl patalpų įrengimo, montuojamos suskystintų dujų įrangos, jos įrengimų procesų, išbandymų, priežiūros, eksploatavimo, darbo saugos ir t.t. Todėl manome, kad Aprašo 1 priede nurodyta veikla „dalių ir pagalbinių reikmenų įrengimas ne gamybos proceso metu“ nėra tinkamas dujų įrangos montavimo, priežiūros ir remonto veiklos apibūdinimui, todėl ją reikėtų išskirti atskirai. Atsižvelgdami į tai, siūlome AM aprašo projekto 1 priede po „dalių ir pagalbinių reikmenų įrengimas ne gamybos proceso metu“ nurodyti veiklą „dujų įrangos montavimas, priežiūra ir remontas“.“	Neatsižvelgta. Dujų įrangos montavimas (t. y. „dalių ir pagalbinių reikmenų įrengimo ne gamybos proceso metu“ veikla) neturi jokio specifinio poveikio aplinkai, todėl papildomi aplinkosauginiai reikalavimai statiniams nereikalingi.
9.	Asociacija „Už saugų automobilį Lietuvoje“ (Reg. 2022-01-11)	Dėl LTSA aprašo projekto 1 - 2 p.: „3.1. Iš Aprašo projekto nėra aišku ar jis taikomas, ar netaikomas transporto priemonėms su elektriniais varikliais, įskaitant automobilius, motociklus, motorolerius, paspirtukus ir t.t., kurių techninė priežiūra ir remontas, o ypačingai jų baterijos, gali sąlygoti reikšmingą aplinkos taršą. Taip pat neaišku dėl Aprašo taikymo priekaboms, motociklams, keturračiams, sniego rogėms, kempieriams ir kitoms specifinėms transporto priemonėms.“	Neatsižvelgta. LTSA aprašo projekto 4.9 papunktyje nurodyta, kad Apraše naudojama sąvoka transporto priemonė suprantama taip, kaip ji apibrėžta Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme. Šio įstatymo 2 straipsnio 74

			dalyje nustatyta, kad transporto priemonė yra priemonė žmonėms ir (arba) kroviniams, taip pat ant jos sumontuoti stacionariai įrangai vežti. Ši sąvoka taip pat apima traktorius, savaeigės mašinos ir eismui ne keliais skirtas transporto priemonės. Atsižvelgiant į tai, transporto priemonėms su elektriniais varikliais taikomi tokie patys reikalavimai kaip ir visoms kitoms transporto priemonėms, neskirstant jų pagal naudojamo degalų ar energijos rūšį. Kitų nei nurodyta transporto priemonių techninei priežiūrai ir remontui Aprašo nuostatos nėra taikomos.
10.		LTSA aprašui: „3.2. Jei Aprašo projektas kokioms nors transporto priemonėms netaikomas, kuo turėtų vadovautis tokias paslaugas teikiantys asmenys? Pagal kokį EVRK kodą turėtų veikti?“	Neatsižvelgta. LTSA aprašo projekto 4.9 papunktyje nurodyta, kad sąvoka transporto priemonė suprantama taip, kaip ji apibrėžta Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme. Šio įstatymo 2 straipsnio 74 dalyje. Atitinkami Aprašo reikalavimai taikomi tik šioms transporto priemonėms. Paslaugoms, atliekamoms kitoms nei nurodyta transporto priemonėms galioja bendrieji atitinkamų sričių aplinkosauginiai reikalavimai, nurodyti

			specifiniuose teisės aktuose, pvz. Atliekų tvarkymo taisyklėse. EVRK kodų suteikimas yra VMI ir LSD kompetencija
11.		LTSA aprašui: „Iš LTSA aprašo projekto nėra įmanoma suprasti dėl jo santykio su 2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/40/EB dėl dujų, išmetamų iš motorinių transporto priemonių oro kondicionavimo sistemų, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB (toliau – „Direktyva“) bei 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 517/2014 dėl fluorintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kuriuo panaikinamas reglamentas (EB) Nr. 842/2006 (toliau – „Reglamentas“). Ar Aprašo projektu yra įgyvendinama Direktyva? Ar Aprašo projektu yra atkartojamas, ar papildomas tiesiogiai taikomas Reglamentas? Ar tikrai nėra prieštaravimų tarp Aprašo projekto ir Direktyvos bei Reglamento nuostatų?“	Neatsižvelgta Reglamento nuostatas LTSA aprašas atitinka.
12.		Dėl AM aprašo: „Aprašo projekte vartojamų sąvokų „Transporto priemonių techninė priežiūra ir remontas“ ir „Techninės priežiūros ir remonto paslaugos“ (AM aprašo projekto 5.1 – 5.2 p.): 1. LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 28 str. 3 d. nustato, kad „transporto priemonių techninė priežiūra ir remontas turi būti atliekami laikantis Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos (Lietuvos standartizacijos departamento) patvirtinto standarto“. 2. Lietuvos standartizacijos departamento patvirtinto Lietuvos standarto „Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninė priežiūra ir remontas. Paslaugoms keliami reikalavimai“ Nr. LST 1438:2016 (toliau – „Standartas“) 1 p. numato, jog šis Standartas „taikomas transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto paslaugas už bet kokios formos atlygį teikiantiems ir jas gaunantiems fiziniams ir juridiniams asmenims, taip pat bet kuriai su teikiama paslauga susijusiai trečiajai šaliai“. 3. Standarto 2.16 punkte „techninė priežiūra“ yra apibrėžta kaip „techninių, administravimo ir vadybos veiksmų derinys transporto priemonės ar jos dalies naudojimo ciklo metu, skirtas išlaikyti jų techninę būklę, kad galėtų atlikti numatytą funkciją“. Standarto 2.17 punkte „remontas“ yra apibrėžtas kaip „transporto priemonės ar jos dalies techninės būklės atkūrimas, kad atitiktų gamintojo nustatytus techninius reikalavimus“ 4. Tai reiškia, kad AM aprašo projekte nurodyti „Transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto“ bei „Techninės priežiūros ir remonto paslaugų“ apibrėžimai neatitinka LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 28 str. 3 d. numatyto ir privalomo Standarto. 5. Susipažinus su AM aprašo projektu apskritai kyla klausimas ar Standartas išlieka aktualus ir taikytinas? Jei ne, dėl kokios priežasties ir koku pagrindu? Jei taip, kieno viršenybė ir kuo vadovautis – AM aprašo projektu ar Standartu? Tai yra labai svarbu, kadangi prieštaravimų tarp šių dviejų dokumentų yra ne vienas.“	Neatsižvelgta: Parengtame naujame Aprašo projekte naudojamos SM ir AM suderintos sąvokos. AM ir SM žiniomis, minimas standartas šiuo metu yra keičiamas ir minėtų institucijų atstovai, dalyvaujantys ir šio Aprašo rengime, dalyvaus standarto keitimo procese siekiant išspręsti susidariusią dviprasmišką situaciją.
13.	Vilniaus apskrities atliekų tvarkymo centras (Reg. 2022-01-11 Nr. 1.13.-22/5)	Dėl AM aprašo: „atkreipiamo dėmesį, kad Aprašo projekto 5.2 papunkčiu siūloma nustatyti techninės priežiūros ir remonto paslaugos sąvoka yra neaiški ir paliekanti erdvės interpretacijoms, tuo aspektu, kad jos apimtyje nėra įvertinta situacija, kai įmonė vykdo išimtinai savo transporto priemonių techninę priežiūrą ir/ar remontą bei turi taršos integruotos prevencijos ir kontrolės (TIPK) arba taršos leidimus, kuriuose yra numatyta remonto veikla įmonės vidiniams poreikiams. Atsižvelgiant į tai, siūloma AM aprašo projekto 5.2 papunktį papildyti, išdėstant jį taip: „5.2. Techninės priežiūros ir remonto paslaugos – ekonominė transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto veikla, kurią vykdančios įmonės gauti pajamų. Savo transporto priemonių techninę priežiūrą ir remontas, neteikiant	Neatsižvelgta. Naujo bendro ministerijų teisės akto projekto 5.6 punkte nustatytas sąvokos „paslauga“ apibrėžimas. Visiems darbams (šiuo atveju savo valdomų transporto priemonių techninę priežiūrą,

		transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto paslaugų kitiems asmenims, nelaikomas techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikimu.“				remontas, techninė pagalba ir perdurbimas nesiekiant gauti pajamų), kurie nepatenka į sąvokos apibrėžimą, negalioja paslaugų teikimui taikomi reikalavimai.
		Atliekų tvarkymas				
14.	Ekonomikos ir inovacijų ministerija (Reg. 2022-01-19 Nr. 3-261)	Dėl AM aprašo: „Papildomai paminėtina, kad kartu su AM aprašo projektu teikiamame lydraštyje nurodyta, kad šio reikalavimo administracinė našta nevertinama, nes sudėtinga iš anksto įvertinti subjektų, kurie gali turėti apskaitomų pakartotiniam naudojimui tinkamų transporto priemonių dalių, ir minėtų dalių skaičių, veiksmo atlikimo dažnumą. Atsižvelgiant į tai, siūlome atlikti ūkio subjektų apklausą, kad gautumėte duomenis dėl tokio įpareigojimo numatomo atlikimo dažnio.“				Neatsižvelgta. Atsisakyta nuostatos dėl pakartotinai tinkamų naudoti detalių apskaitos. AM nuomone, tai turėtų reglamentuoti EIMIN teisės aktas.
		Aplinkos oro apsauga				
15.	Lietuvos autoverslininkų asociacija (Reg. 2022-01-06)	<i>Punktas</i>	<i>Esama formuluoė</i>	<i>Siūlomi pakeitimai</i>	<i>Komentaras (siūlomo keitimo argumentai)</i>	
16.		AM aprašo projekto 30 punktas	Veiklos vykdytojas, išskyrus mobiliųjų techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikėją, vykdančią transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto veiklą, susijusią su teršalų išmetimu į aplinkos orą, turi laikytis	Veiklos vykdytojas, vykdančią transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto veiklą, susijusią su teršalų išmetimu į aplinkos orą, turi laikytis	Vienodi reikalavimai turi būti visiems paslaugos teikėjams, nepriklausomai nuo veiklos modelio ir juridinio statuso - mobilių negalima išskirti.	Neatsižvelgta. Naujo aprašo projekto 22.1 p. nurodytos Aplinkos oro taršos šaltinių ir iš jų išmetamų teršalų inventorizacijos ir ataskaitų teikimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2002 m. birželio 27 d. įsakymu Nr. 340 „Dėl Aplinkos oro taršos šaltinių ir iš jų išmetamų teršalų inventorizacijos ir ataskaitų teikimo taisyklių patvirtinimo“ reikalavimai taikomi stacionariems įrenginiams ir mobilių paslaugų teikimo veiklai netaikomos.
		Klimato kaita				
17.	Asociacija „Už saugų automobilį Lietuvoje“ (Reg. 2022-01-11)	Dėl AM aprašo: „Svarbu suprasti ir pažymėti, kad tokios savarankiškos paslaugos kaip oro kondicionavimo sistemos pildymas nėra. Iš esmės visada tai yra baigiamoji operacija šalinant gedimą, dėl kurio dujos iš sistemos nutekėjo ir atsirado pildymo poreikis. Pats faktas, kad klientas pageidauja įsigyti oro kondicionavimo sistemos				Neatsižvelgta. AM aprašo projekto apimtyje nėra siekiama uždrausti oro

		pildymo paslauga, yra pakankamas pagrindas preziumuoti, kad kliento automobilis nėra techniškai tvarkingas ir jo sistemą užpildžius, iš jos neišvengiamai ir vėl į aplinką pateks minėtos dujos. AM aprašo projekto 32.2 p. numatyta sąlyga, kad <i>“transporto priemonių oro kondicionierių pildytojas fluorintomis ŠESD, prieš pildydamas įrangą, privalo įsitikinti, kad nėra fluorintų ŠESD nuotėkio iš įrangos ir ji yra techniškai tvarkinga”</i>. Tačiau esmė yra tame, kad vien tokios pildymo paslaugos poreikis reiškia, kad sistema yra nesandari ir techniškai netvarkinga, t.y. aišku, kad sistemai reikalingas remontas ir papildomai dėl to įsitinkinti nebėra poreikio. Iš Aprašo projekto taip pat nėra aišku, kur galės ir turės būti atliekamas oro kondicionavimo sistemos remontas? Ar ten pat, kur teikiama pildymo paslauga, ar ten kur pagal Aprašo projektą yra leistina teikti techninės priežiūros ir remonto paslaugas? Dėl tokio reguliavimo kentės gamta, aplinka ir žmonių sveikata. Būtent tai yra esminis Aprašo projektu niekaip nesprendžiamas viešojo intereso aspektas. Aprašo projekte numatyta <i>“trijų mėnesių paslaugos kokybės garantija”</i> reiškia nebent tai, kad paslaugos teikėjas nebus atsakingas už tai, kad dujos iš sistemos nutekėjo lėčiau nei per tris mėnesius, arba dar kartą pildys nesandarią sistemą, jei dujos nutekės anksčiau. Daugiau jokia atsakomybė paslaugų teikėjui nėra, nors turėtų būti, numatyta. Galiausiai, kas visa tai kontroliuos ir kokios bus pasekmės nustačius pažeidimus?“	kondicionierių pildymą kaip veiklą, tačiau ją griežčiau reguliuoti. Remonto paslaugas galima teikti tik Aprašo numatoma techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikimo tvarka. Aplinkosaugos kontrolės funkcijas vykdo AAD ANK nustatyta tvarka, garantijos suteikimo kontrolės funkcijos vykdomos Civiliniame kodekse numatyta tvarka. Šiuo teisės aktu numatoma didesnė atsakomybė paslaugos teikėjui atlikti oro kondicionavimo sistemos sandarumo patikrą ir esant nuotėkiui, nepildyti sistemos. Garantijos sistema siekiama neatsakingą paslaugos teikimą paversti ekonomiškai nenaudingu.
18.	Lietuvos autoservisų asociacija (Reg. 2022-01-10)	Dėl AM aprašo: „Siekiant apibendrinti Automobilio kondicionierius aptarnavimo šio įsakymo išvadas, nurodome, kad įsakymo VI SKYRIUJE : TRANSPORTO PRIEMONIŲ ORO KONDICIONIERIŲ PILDYMO FLUORINTOMIS ŠILTNAMIO EFEKTĄ SUKELIANČIOMIS DUJOMIS VEIKLOS REIKALAVIMAI, įsakymo rengėjai patys sau prieštariauja: 32.1. Draudžiama į atmosferą išleisti fluorintas ŠESD, jei išleidimas nėra techniškai būtinas jas naudojant pagal paskirtį. Kaip yra galima ką nors drausti, kai negalite tai technologiškai užtikrinti ? Juk toks technologinis reikalavimas gali būti užtikrintas tik patalpose (žr. autoservisų patalpų įrengimo aprašą).“	Neatsižvelgta. Šio draudimo formuluotė perkelta iš tiesioginio taikymo reglamento Nr. 517/2014 ir galioja nuo 2014 m. Perkeliamas į įsakymą siekiant visus reikalavimus integruoti į vieną teisės aktą.
19.		Dėl AM aprašo: „Transporto priemonių oro kondicionierių pildytojas fluorintomis ŠESD, prieš pildydamas įrangą, privalo įsitikinti, kad nėra fluorintų ŠESD nuotėkio iš įrangos ir ji yra techniškai tvarkinga. AM aprašo projekte negali būti teiginio „pildyti“, nes teisinis dokumentas negali atsakyti į klausimą: ar atvykus į autoservisą automobilio kondicionierius „tuščias“ ar „sugedęs“, todėl jam bus atlikta remonto paslauga. O tezė - „privalo įsitikinti“ rodo, jog šio dokumento rengėjas nesivadovavo automobilių technologinių procesų aprašu, LR aplinkos apsaugos reglamentais ir interesai, bei visiškai ignoruoja 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos (ES) Nr.517/2014 dėl fluorintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kuriuo panaikinamas Reglamentas EB Nr.842/2006, reglamentą (kuris nurodomas punkte 32.5).“	Neatsižvelgta. AM aprašo projekto apimtyje nėra siekiama uždrausti oro kondicionierių pildymą kaip veiklą, tačiau ją griežčiau reguliuoti.

Priedai			
20.	Asociacija „Už saugų automobilį Lietuvoje“ (Reg. 2022-01-11)	Dėl AM aprašo: „10. Dėl „Administracinės naštos ūkio subjektams apskaičiavimo ataskaitos“: 10.1. Asociacijos nuomone 2021 m. gruodžio 16 d. ataskaitoje administracinė našta ūkio subjektams yra apskaičiuota neteisingai, kadangi neįvertinta, jog kartu su Aprašo projektu ūkio subjektai turės įgyvendinti ir kitus iš esmės analogiškus klausimus reglamentuojančius, tačiau ne mažoje apimtyje vienas kitam prieštaraujančius, dokumentus. O būtent – Standartą ir šiuo metu derinamą Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymu tvirtintą „Transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto paslaugų teikimo tvarkos aprašo“ projektą, kuris, priešingai nei Aprašo projektas, bent jau numato Standarto viršenybę. Be to, dar yra ir tiesiogiai taikomas Reglamentas bei įgyvendintina Direktyva. O taip pat atliekų tvarkymo reikalavimai pagal AM aprašo projekto III skyrių, nuotekų tvarkymo reikalavimai pagal AM aprašo projekto IV skyrių, aplinkos apsaugos reikalavimai pagal Aprašo projekto V skyrių ir sistemų pildymo fluorintomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis veiklos reikalavimai pagal AM aprašo projekto VI skyrių ir kiti AM aprašo projekte numatyti reikalavimai. Tačiau iš pateikiamos „Administracinės naštos ūkio subjektams apskaičiavimo ataskaitos“ matyti, kad našta sistemškai, t. y. įvertinant visus kylančius reikalavimus, skaičiuojama nebuvo. Asociacijos nuomone, skaičiuojant teisingai ir objektyviai tokios administracinės naštos, įskaitant jos komponentų, reikšmės, kokios yra nurodytos ataskaitoje, yra neįmanomos.“	Neatsižvelgta. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 4 „Dėl Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos patvirtinimo“ 6.2 papunkčiu, kartu su AM aprašo projektu pateiktoje administracinės naštos ūkio subjektams apskaičiavimo ataskaitoje pateikta naujomis, galiojančioje Aprašo redakcijoje ir kitais teisės aktais nenustatomų, neperkeliamų nuostatų sukeliama administracinė našta.
Paslaugų teikimo reikalavimai			
21.	Lietuvos autoservisų asociacija 2021-11-30 el. laiškas (Reg. 2021-11-30 Nr. 13B-15202)	Dėl LTSA aprašo: „3-ajame punkte skamba: „Paslauga pagal Aprašą turi būti teikiama taip, kad neprieštarautų gamintojo techninės priežiūros ir remonto informacijai (metodologijai, technologijai) arba švietimo teikėjų parengtiems teikiamos paslaugos technologiniams aprašymams (toliau – technologiniai aprašymai),...“ Kyla klausimas, kas yra – „švietimo teikėjai“, kur jų teisinis aprašymas ir kodėl, bei iš kur turi tokius įgaliojimus? Reikalaujame nurodyti, kas tai per naujai įvedamas teisės aktų rengėjų institutas ir kokiais įgaliojimais jis vadovaujasi, antraip, bus traktuojama teisiškai, kad į valstybinių reglamentų kūrėjus yra įvedinėjamas naujas institutas, galimai trečiųjų suinteresuotų pusių.“	Neatsižvelgta. Kaip nurodyta LTSA aprašo projekto 4.10 papunktyje, sąvoka suprantama kaip nurodyta Lietuvos Respublikos švietimo įstatyme.
22.		Dėl LTSA aprašo „5.5 papunktis: ne rečiau kaip kartą per metus atlikti teikiamos paslaugos ir (ar) naudojamų technologijų bei metodologijų žinių atnaujinimą bei supažindinti paslaugą teikiančius darbuotojus su gamintojų pažanga ir įdiegtomis naujovėmis motorinių transporto priemonių gamyboje ir (ar) teikiant paslaugą bei gebėti tai patvirtinti gamintojų arba švietimo teikėjų išduotais dokumentais. Šis reikalavimas netaikomas įgaliotajam remonto paslaugų teikėjui. 1. Kas ir kokiais reglamentais nustato terminus, kuriais paslaugos teikėjas privalo atnaujinti žinias? Kokiu teisiniu, ar technologiniu reglamentu toks kriterijus yra įvedamas (EU reglamente to nėra niekur numatoma – perteklinis reikalavimas). 2. Apie tokius mokymus turi patvirtinti gamintojas arba „švietimo teikėjas“? Jeigu Lietuvos transporto saugos administracija nurodo valstybiniuose teisės dokumentuose tokius „švietimo tiekėjus“, tai nurodykit ir jų valstybinį aprašą, registrą arba kriterijus. Tai valstybinis institutas? Tai privatus institutas? Akivaizdžiai matomi korupcinės protegavimo schemas kūrimas, per valstybinius įsakymų mechanizmus, nes tokiu būdu įmonėms primetama	Neatsižvelgta. Siekiant užtikrinti paslaugų teikėjų darbuotojų kvalifikaciją ir kompetenciją, kuri tiesiogiai įtakoja teikiamų paslaugų kokybę ir eisme dalyvaujančių transporto priemonių techninę būklę, saugą keliuose, būtinas nuolatinis žinių atnaujinimas supažindinant su gamintojų

		prievolė atlikti neaiškius veiksmus, kurie yra privalomai apmokestinami, be aiškių kriterijų ir poreikių. Visiškai padrikas įsakymo punktas, įveda į įmonėms papildomas išlaidas. Kitu atveju toks įsakymo punktas, prideda tikrinančioms institucijoms labai daug galių, reikalauti iš įmonių nesuprantamų dokumentų ar sertifikatų, kurių kriterijai nėra teisiškai aprašyti. Šis punktas turi būti išimtas.“	pažanga ir įdiegtomis naujovėmis transporto priemonių gamyboje. Žinių atnaujinimo terminai diferencijuoti pagal paslaugų teikėjų statusą ir transporto priemonių gamintojus. Švietimo teikėjo sąvoka suprantama kaip nurodyta Lietuvos Respublikos švietimo įstatyme
23.		Dėl LTSA aprašo: „Punkte: 6. Kai paslaugos teikėjas neturi gamintojų techninės priežiūros ir remonto informacijos (metodologijos, technologijos), paslauga turi būti teikiama pagal technologinius aprašymus. Teigiame, jog kiekvienas paslaugos teikėjas turi tokias programas, pvz., kaip „Autodata“, „Autodata Limited“ yra britų tarptautinė įmonė, kuri specializuojasi automobilių duomenų ir programinės įrangos srityje. „Autodata“ teikia automobilių techninę informaciją, kad galėtų profesionaliai aptarnauti, prižiūrėti ir remontuoti automobilius, lengvuosius komercinius automobilius ir motociklus. P.vz. tokia programa ar kitokios programos leidžia pilnai atlikti automobilio remontą, pagal gamintojų techninės priežiūros ir remonto reikalavimus. Todėl kyla klausimas, kuo remiantis Lietuvos transporto saugos administracija, nustato tokius reikalavimus, jog privalomai „paslauga turi būti teikiama pagal technologinius aprašymus“? Ar Lietuvos transporto saugos administracijai užtenka kompetencijos suvokti, ką jie rašo apie gamintojų techninius aprašymus, kurie yra visų transporto priemonių gamintojų, visų gamintojų modelių ir visų gamybos metų. Todėl, kyla pagrįstas įtarimas, kad vedimi kažkokių svetimų patarimų, kurie ir sukuria neteisingo suvokimo ir reikalavimų rašliavas, o tai atitinkamai, suteikia kontrolinėms instancijoms reikalauti iš įmonių to ko aiškiuose reglamentuose nėra. Tokiu būdu sukuriamas perteklinis reikalavimas smulkiems ir vidutiniams ūkio subjektams, kuriais pasinaudojant valstybinės kontrolės institucijos tik dar labiau galės sunkinti verslo galimybes.“	Neatsižvelgta. Gamintojų techninės priežiūros ir remonto informacija pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/858 prieinama visiems ūkio subjektams. Taip yra alternatyva teikti paslaugą pagal švietimo teikėjų parengtus teikiamos paslaugos technologinius aprašymus.
24.		Dėl LTSA aprašo: „Punkte : 8. Paslauga gali būti teikiama paslaugos teikėjo patalpose ir (ar) teritorijoje arba motorinės transporto priemonės buvimo vietoje pagal motorinės transporto priemonės savininko (valdytojo) prašymą (iškvietimą), jei tai neprieštarauja kitų sričių paslaugos teikėjų veiklą reglamentuojantiems teisės aktams, kurių priežiūrą pagal kompetenciją vykdo kitos valstybės ir savivaldybių priežiūros institucijos ir įstaigos. Jau keletą metų, kai autoservisų paslaugų teikėjai, aiškina valstybinių žinybų biurokratams, kas yra paslaugos teikimo vieta. Tačiau valstybinės nekompetencijos išdavos, pagimdė beprecedentį Lietuvoje automobilių kondicionierių pildymo verslą, kurio šūkis tapo : „Bet kur, Bet kas, Bet kam“. Šis verslo modelis gimė, dėl atskirų valstybinių žinybų įsakymų prieštaravimų vieni kitiems. Visos Lietuvos autoservisų asociacijos pastangos įrodančios, kad kaltė guli ant valstybinių žinybų darbuotojų neveiknumo, jau atliktos. Tokiu būdu Lietuvos aplinkos ministerijos įsakymas jau turi labai gerų pataisymų, kur atsispindi pagrindinė nuostata jog, automobilių remonto paslaugos yra atliekamos, tik patalpose, kurios atitinka automobilių remonto dirbtuvių aprašą, įstatymu numatytus standartus ir STR reglamentus. Tačiau šituo punktu Lietuvos transporto saugos administracija, tiesiog piktybiškai visą situaciją gražina į ginčų ir dvigubų standartų pasaulį. Todėl klausime , kas per naujas reglamentas – „..... motorinės	Neatsižvelgta.

		transporto priemonės buvimo vietoje pagal motorinės transporto priemonės savininko (valdytojo) prašymą (iškvietimą)...“, kas tai per teisinis naujadaras ? Todėl pažymime, kad dėl tokių punktų, kaip ir daugelio kitų, kreipsimės į LR Seimo Antikorupcinę komisiją, reikalaudami, kad būtų inicijuotas STT tyrimas, dėl tokių akivaizdžiai korumpuotų schemų išaiškinimo, o tie kas piktybiškai kuria tokius šešėlinio ūkio lengvatų instrumentus, būtų patraukti atsakomybėn.“	
25.		Dėl LTSA aprašo: „Punkte: 9.4 labai gudriai ir užmaskuotai yra bandoma aprašyti dėvėtų detalių panaudojimą. Tačiau, jeigu toks punktas jau yra, tai ir aprašykite jį aiškiais kriterijais, o nereikia dangstyti visokiais paslėptais stebuklais, aprašant tai - ko nepageidauja gamintojo reglamentai ir technologijos.“	Neatsižvelgta. Nuostata reglamentuoja tik remontuojamai transporto priemonei pagal gamintojo nurodymus galimas naudoti sudėtinės dalis.
26.		Dėl LTSA aprašo „Punkte: 10.2. suteikus paslaugą turėti visų atliktų operacijų bei pakeistų dalių nuotraukas (raiška ne mažesnė kaip nuo 1181×1795 pikselių) ar vaizdo įrašą, kurie būtų susieti su remontuota motorine transporto priemone ir sudarytų galimybę identifikuoti tarpinius technologinius procesus, kurie tampa nematomi užbaigus remontą, bei pateikti juos prašant motorinės transporto priemonės savininkui (valdytojui) ar priežiūros funkcijas vykdančioms institucijoms. Šis punktas yra visiškai perteklinis ir proteguojamas vienos iš kompanijų, kurios siūlo savo programines paslaugas automobilių remonto paslaugas atliekančioms įmonėms, o kadangi neseniai jų funkcionale atsirado galimybės įtraukti į duomenų bazę ir fotografijas ir filmuotą medžiagą, tai staiga toks reikalavimas atsirado ir valstybiniame įsakyme. Toks punktas neatsako kokie reikalavimai ar aprašai turi būti privalomi atliekant foto ar filmavimo darbus. Ar automobilių remonto serviso darbuotojas yra kompetentingas tai atlikti? Ar tai neapkrauna įmonės papildomomis laiko sąnaudomis? Tokios informacijos duomenų sąnaudos? Tikrintojas, kuris nustatys pagal savo nuožiūrą koks rakursas yra teisingas, koks ne? Todėl neatsakius į tokių klausimų turinį, ir matant protekcinius įtakos pirštelių kuriant įsakymo punktus, matome ypač tendencingas, įnoringas ir neapibrėžtas kontrolines beribes prievoles.“	Neatsižvelgta. Reikalavimas taikomas tik atliekant atkuriamąjį remontą ir turi užtikrinti atliktų procedūrų ir technologinių procesų bei pakeistų dalių atsekamumą, susiejimą su remontuota transporto priemone, taip pat sudaryti galimybę identifikuoti tarpines atkuriamojo remonto procedūras ir pakeistas dalis, kurios tampa nematomos užbaigus atkuriamąjį remontą.
27.		Dėl LTSA aprašo: „dokumentai saugomi 10 metų nuo įsipareigojimų įvykdymo – ar jūs žinote, kiek įstatymas suteikia darbams ir dalims garantinį laikotarpį? Jūsų įsakymas yra aukščiau LR įstatymą? Kuo remiantis jūs reikalaujate, įmonę investuoti į tokių laikmenų saugojimą?“	Neatsižvelgta. Paraiška prilyginama paslaugos teikimo sutarčiai. Šių dokumentų saugojimo terminas nustatytas.