

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO 16² STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO

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

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 16² straipsnio pakeitimo įstatymo projektu (toliau – Įstatymo projektas) siekiama sudaryti sąlygas vidaus vandenų transporto priemonių techninių apžiūrų atlikimą iš Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – Administracija) *de facto* perduoti atestuotiems juridiniams asmenims, organizacijoms ir juridinių asmenų ar organizacijų padaliniais.

2022 m. lapkričio 1 d. įsigaliojus Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 1, 6, 13, 15, 16, 16-1, 16-2, 18, 19, 21, 22, 22-1, 24-1, 26, 27, 41 straipsnių, septintojo skirsnio ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 27-1 straipsniu ir 23, 24, 25 straipsnių pripažinimo netekusiais galios įstatymui (toliau – Kodekso pakeitimo įstatymas), nustatyta, kad vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras atlieka Administracijos atestuoti juridiniai asmenys, organizacijos ir juridinių asmenų ar organizacijų padaliniai. Po Kodekso pakeitimo įstatymo įsigaliojimo nebuvo atestuotas nei vienas juridinis asmuo, todėl funkciją ir toliau vykdė Administracija. Situacijos analizė parodė, kad aplinkybė, jog neatsirado nei vienas atestuotas juridinis asmuo, yra sąlygota itin griežtų atestacijai keliamų reikalavimų, ypač susietų su nepriklausomumo nuo bet kokios kitos vidaus vandenų transporto veiklos reikalavimu. Įstatymo projektu siekiama supaprastinti reikalavimus asmenims, siekiantiems būti atestuotiems atlikti vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai ir rengėjai

Įstatymų projektą parengė Lietuvos Respublikos Seimo narys Andrius Bagdonas.

3. Dabartinis teisinis įstatymo projekte aptartų teisinių santykių reglamentavimas

Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 16² straipsnio 1 dalis nustato, kad juridiniai asmenys, organizacijos ir juridinių asmenų ar organizacijų filialai, siekiantys būti atestuoti atlikti visų vidaus vandenų transporto priemonių ar dalies jų technines apžiūras, turi turėti ne mažiau kaip keturis technines apžiūras atliekančius specialistus ir, jeigu siekia būti atestuoti atlikti vidaus vandenų transporto priemonių, išskyrus burines jachtas, techninę apžiūrą, – turi būti akredituoti kaip A tipo kontrolės įstaigos pagal tarptautinį standartą LST EN ISO/IEC 17020 „Atitikties įvertinimas. Reikalavimai, keliami įvairių tipų kontrolės įstaigų veiklai (ISO/IEC 17020)“. Paminėtina, kad akreditavimą kaip A tipo kontrolės įstaiga atlieka Nacionalinis akreditavimo biuras.

Remiantis šiuo metu galiojančiu reguliavimu, techninės apžiūros privalomos:

- vidaus vandenų laivo, žvejybos laivo, plūduriuojančio įrenginio ar plūduriuojančios priemonės – ne rečiau kaip vieną kartą per metus (pirma techninė apžiūra atliekama prieš pradedant eksploatuoti);
- Vidaus vandenų laivų registre įregistruoto pramoginio ar asmeninio laivo, eksploatuojamo ne tik vidaus vandenų plaukiojimo rajone arba vykdant komercinę veiklą – kas dvejus metus (pirmą kartą atliekama po trejų metų nuo įregistravimo Lietuvos Respublikoje dienos, jeigu buvo registruojamas ne anksčiau kaip prieš vienus

metus pastatytas laivas, o registruojant prieš vienus ar daugiau metų pastatytą tokį laivą, jo techninė apžiūra pirmą kartą atliekama jį įregistravus prieš pradedant eksploatuoti ir galioja dvejus metus);

- Pramoginio laivo, naudojamo keleiviams vežti - kas vienus metus.

Paminėtina, kad pramoginių ir asmeninių laivų, eksploatuojamų tik vidaus vandenų plaukiojimo rajone nevykdant komercinės veiklos, ir tarnybinių laivų, pastatytų kaip pramoginiai laivai, techninė apžiūra neatliekama. Vidaus vandenų transporto priemonių, eksploatuojamų tik užsienio šalyse, techninė apžiūra atliekama tokios vidaus vandenų transporto priemonės savininko prašymu.

Atsižvelgiant į vidaus vandenų transporto priemonių, kurioms privaloma arba galima atlikti technines apžiūras, skaičių ir nustatytą techninių apžiūrų periodiškumą, pastaraisiais metais vidutiniškai atliekama iki 500 techninių apžiūrų per metus.

4. Naujos teisinio reglamentavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Įstatymo projektu siūloma:

- pakeisti Kodekso 16² straipsnio 1 dalies 3 punktą ir nustatyti, kad technines apžiūras atliekantis asmuo turi turėti nemažiau nei 2 technines apžiūras atliekančius specialistus. Atsižvelgiant į tai, kad per metus vidutiniškai atliekama mažiau nei 500 techninių apžiūrų, o jas atliekantiems specialistams taikomas nepriklausomumo, nešališkumo kriterijus, vadinasi, jie negali vykdyti kitų su vidaus vandenų transporto veikla susijusių veiklų, manytina, kad optimalus skaičius būtų 2 specialistai. Tokiu būdu nebūtų sukuriamas nepagrįsta našta verslui bei užtikrinamas paslaugą teikiančių specialistų pakeičiamumas ir paslaugos teikimo nepertraukiamumas.

- pakeisti Kodekso 16² straipsnio 1 dalies 4 punktą ir nustatyti, kad juridinis asmuo, siekiantis būti atestuotas atlikti vidaus vandenų transporto priemonių, išskyrus burines jachtas, techninę apžiūrą, – turi būti akredituotas ne kaip A, o C tipo kontrolės įstaigos pagal tarptautinį standartą LST EN ISO/IEC 17020 „Atitikties įvertinimas. Reikalavimai, keliami įvairių tipų kontrolės įstaigų veiklai (ISO/IEC 17020)“.

Vadovaujantis ISO standartu, kontrolės įstaiga neturi priklausyti juridiniam subjektui, kuris dalyvauja projektuojant, gaminant, tiekiant, įrengiant, perkant, valdant, naudojant ar techniškai prižiūrint kontroliuojamus objektus. Vadinasi, subjekto, atliekančio vidaus vandenų transporto priemonių technines apžiūras ir jo darbuotojų veikla privalo būti visiškai atskirta nuo kitų su vandens transporto sritimi susijusių veiklų – vidaus vandenų transporto priemonių ar jų elementų statyba, gamyba, remontu, keleivių ir krovinių vidaus vandenų transporto vežimu, vidaus vandenų transporto infrastruktūros įrengimu, priežiūra ir kt. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos vidaus vandenų transporto rinka yra santykinai nedidelė, be to, yra nedidelis atliktinų techninių apžiūrų skaičius, sunku ar net kai kuriais atvejais neįmanoma užtikrinti nepriklausomumo lygį, kurį privalo atitikti subjektas, siekiantis būtų akredituotas kaip A tipo kontrolės įstaiga. Tokiu atveju, bet atsižvelgiant į nacionalinę reikalavimo prigimtį, priimtinesnė alternatyva yra C tipo kontrolės įstaiga, kuri nuo A tipo kontrolės įstaigos skiriasi tik nepriklausomumo laipsniu, tuo tarpu reikalavimai dėl objektyvumo ir nešališkumo abiejų tipų kontrolės įstaigoms išlieka tokie patys.

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

Neigiamų priimto įstatymo pasekmių nenumatoma, priešingai – numatoma, kad bus teigiamas poveikis vidaus vandenų transporto teisinių santykių reguliavimui. Priėmus Įstatymo projektą bus pašalintos korupcinės rizikos dėl paslaugos teikimo ir jos kontrolės funkcijos sutelkimo vienoje institucijoje, bus sudarytos prielaidos operatyviau ir patogiau teikti vidaus vandenų transporto priemonių techninės apžiūros paslaugas.

6. Galima priimto įstatymo įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymo priėmimas neturės įtakos kriminogeninei situacijai, korupcijai.

7. Galima priimto įstatymo įtaka verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymo priėmimas turės teigiamą įtaką verslo sąlygoms ir jo plėtrai, nes sudarys sąlygas privatiems asmenims teikti techninių apžiūrų paslaugas.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymo projektas strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, galiojantys teisės aktai, kuriuos būtina pakeisti ar panaikinti, priėmus teikiamą įstatymo projektą

Pritarus įstatymo projekto nuostatoms, kiti įstatymai neturės būti keičiami.

10. Įstatymo projekto atitiktis Valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimams, sąvokų ir terminų įvertinimas

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projekte nėra naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų, todėl įstatymo projekto nereikia įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Įstatymo projekto atitiktis Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms ir Europos Sąjungos teisei

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

12. Įstatymui įgyvendinti reikalingi įgyvendinamieji teisės aktai, šių aktų rengėjai

Įstatymui įgyvendinti nereikės pakeisti, priimti ar pripažinti netekusiais galios teisės aktų.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų pareikalaus ar leis sutaupyti įstatymo įgyvendinimas

Paminėtina, kad Įstatymo projektu lengvinami reikalavimai asmenims, siekiantiems atlikti technines apžiūras. Lietuvos Respublikoje pradėjus veiklą vykdyti nors vienam atestuojam asmeniui, šios paslaugos nebeteiks Lietuvos transporto saugos administracija, bus sutaupoma valstybės lėšų, skiriamų šios institucijos darbuotojų, kuriems priskirtas funkcijos vykdymas, darbo užmokesčiui.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Įstatymo projekto rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

15. Reikšminiai įstatymų projektų žodžiai

„Techninė apžiūra“, „vidaus vandenų transporto priemonė“

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.