

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18¹, 18³, 21
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-3616
IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO
PAPILDYMO 449² STRAIPSNIU ĮSTATYMO
PROJEKTO NR. XIVP-3617**

2026 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2024 m. balandžio 22 d. sprendimo Nr. SV-S-1381 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 4 punktą, taip pat į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2024 m. balandžio 30 d. sprendimo Nr. SV-S-1385 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 9 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė **n u t a r i a**:

Iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18¹, 18³, 21 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-3616 (toliau – Įstatymo projektas) ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso papildymo 449² straipsniu įstatymo projekto Nr. XIVP-3617 (toliau – ANK projektas) (toliau kartu – Įstatymų projektai) siekiui – pagerinti asmenų, judančių asmenų su negalia vežimėliais, keliavimo taksi, pavėžėjų automobiliais ir naudojimosi automobilių dalinimosi paslaugomis sąlygas, tačiau nepritarti Įstatymų projektams dėl toliau nurodytų priežasčių:

1. Įstatymo projektu siekiama įpareigoti keleivių vežimo organizatorius ir taksi paslaugų organizatorius savo lėšomis ir kitais fiziniais resursais užtikrinti, kad dalis automobilių, kuriais teikiamos taksi ar pavėžėjimo paslaugos, būtų pritaikytos vežti asmenims, judantiems asmenų su negalia vežimėliais. Įstatymo projekto 1 straipsniu siūlomos keisti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 7 straipsnio nuostatos, vertinant jas sistemiskai Kodekso ir kitų galiojančių teisės aktų kontekste, nėra pagrįstos. Įstatymo projektu teikiama pasiūlymai turi būti suderinti su galiojančiais Kodekso straipsniais, kuriuose taip pat yra vartojamos siūlomos keisti sąvokos, ir su kitomis Įstatymo projekto nuostatomis. Įstatymo projekto 1 straipsniu siūlomo keisti Kodekso 7 straipsnio 7 dalyje siūloma įtvirtinti automobilių dalijimosi paslaugos sąvoką, nors siūlomas keisti Kodekso 7 straipsnis reglamentuoja vežimų organizavimo teisinius santykius, t. y. techninių ir organizacinių vežimo sąlygų ir keleivio, krovinio ar (ir) bagažo siuntėjo, gavėjo ir vežėjo teisinių santykių nustatymą, kai automobilių dalijimosi paslauga nėra vežimo paslauga. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.522 straipsniu, transporto priemonės nuoma neteikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugų yra priskiriama paslaugų sutarčiai, o ne vežimo

teisiniams santykiams. Atsižvelgiant į tai, automobilių dalijimosi paslaugos sąvokos apibrėžtis nedera su siūlomo keisti Kodekso 7 straipsnio teisinio reglamentavimo objektu, ją apibrėžti yra netikslinga, nes transporto priemonės nuoma (įskaitant šios paslaugos apibrėžimą) yra išsamiai reglamentuojama Civilinio kodekso 6.522–6.529 straipsniuose. Todėl siūloma nuostata neatitinka Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 6 punkte įtvirtinto teisėkūros aiškumo principo, reiškiančio, kad teisės aktuose nustatytas teisinis reguliavimas turi būti logiškas, nuoseklus, glaustas, suprantamas, tikslus, aiškus ir nedviprasmiškas, ir Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 7 punkte įtvirtinto teisėkūros sistemiškumo principo, reiškiančio, kad teisės normos turi derėti tarpusavyje, žemesnės teisinės galios teisės aktai neturi prieštarauti aukštesnės teisinės galios teisės aktams, įstatymo įgyvendinamieji teisės aktai turi būti rengiami ir priimami taip, kad įsigalioję kartu su įstatymu ar atskiromis jo nuostatomis, kurias šie teisės aktai įgyvendina.

2. Įstatymo projekto 2 straipsniu siūlomos teisinio reguliavimo priemonės yra neproporcingos, sunkiai įgyvendinamos ir sukurs neproporcingai didelę finansinę naštą veiklą vykdančioms verslo subjektams, ypač smulkiojo ar vidutinio verslo atstovams:

2.1. Pagal Kodekso 7 straipsnio 3 dalį keleivių vežimo organizatorius yra fizinis ar juridinis asmuo, kita organizacija, jų padalinys, sudarantis technines sąlygas vežėjui ir keleiviui elektroninių ryšių priemonėmis susitarti dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, o ne subjektas, nuosavybės ar kita teise valdantis transporto priemones, kuriomis už atlygį yra vežami keleiviai, todėl keleivių vežimo organizatoriai neturi galimybių užtikrinti, kad su jais dirbs tam tikras skaičius vairuotojų, turinčių asmenims su judėjimo negalia vežti pritaikytas transporto priemones, ir kad tokios transporto priemonės visada, be išankstinės rezervacijos bus pasiekiamos klientams. Ši nuostata taikoma ir taksi paslaugų organizatoriui, kuris vienija individualius taksi vairuotojus ir neturi nuosavo automobilių parko. Įstatymo projekto siūlomu teisiniu reguliavimu nėra išsprendžiama, kaip keleivių vežimo organizatorius ar taksi paslaugų organizatorius, nevaldydamas transporto parko, užtikrins, kad tam tikras skaičius (procentas) jo paslaugomis besinaudojančių vežėjų turės atitinkamus kriterijus tenkinančias transporto priemones. Dėl šios priežasties Įstatymo projekto 2 straipsniu siūlomas reikalavimas turėti konkretų pritaikytų automobilių kiekį objektyviai sunkiai įgyvendinamas.

2.2. Įstatymo projekto 2 straipsnio 1 dalies nuostata, kuria Kodekso 18¹ straipsnio 4 dalį siūloma pildyti 3 punktu, nustatančiu reikalavimą savivaldybėse turėti 5 procentus arba bent vieną pritaikytą automobilį šimtui tūkstančių gyventojų, tose savivaldybėse, kuriose gyventojų skaičius yra mažas, lems neproporcingai didelę pritaikytų automobilių dalį ir ženkliai didesnius jų pritaikymo kaštus, lyginant su bendru paslaugoms naudojamų transporto priemonių skaičiumi (pavyzdžiui, iš turimų 4 automobilių turės būti pritaikytas bent vienas). Priėmus Įstatymo projektą, kaštai dėl dalies automobilių, kuriais teikiamos taksi ar pavėžėjimo paslaugos, pritaikymo vežti asmenims, judantiems asmenims su negalia vežimėliais, vienašališkai persikels paslaugų teikėjams. Kaštų didėjimas neišvengiamai turės įtakos pavėžėjimo ar taksi paslaugų kainos didėjimui visiems paslaugų gavėjams,

todėl siūlomas teisinis reguliavimas neatspindi visuomenės interesų suderinimo. Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas ne kartą yra konstatavęs, kad ūkinės veiklos reguliavimas paprastai yra susijęs su ūkinės veiklos sąlygų nustatymu, tam tikrų procedūrų reglamentavimu, ūkinės veiklos kontrole, taip pat su tam tikrais šios veiklos ribojimais ar draudimais (*inter alia* 2005 m. gegužės 13 d., 2013 m. gegužės 16 d., 2023 m. sausio 24 d. nutarimai); įstatyme nustatytas asmens ūkinės veiklos laisvės draudimas kiekvienu atveju turi būti aiškus, skirtas Konstitucijoje įtvirtintų vertybių (sąžiningos konkurencijos, vartotojų interesų ir kt.) apsaugai (*inter alia* 2005 m. gegužės 13 d., 2023 m. sausio 24 d. nutarimai); įstatymais nustatomi ūkinės veiklos apribojimai turi atitikti Konstitucijos 46 straipsnio trečiojoje dalyje nustatytą imperatyvą, jog valstybė reguliuoja ūkinę veiklą taip, kad ji tarnautų bendrai tautos gerovei (2017 m. gegužės 30 d., 2018 m. gegužės 24 d., 2022 m. rugsėjo 22 d. nutarimai); valstybė, reguliuodama ūkinę veiklą, turi laikytis asmens ir visuomenės interesų derinimo principo, užtikrinti ir privataus asmens (ūkinės veiklos subjekto), ir visuomenės interesus, siekti ne atskirų asmenų gerovės, bet būtent bendros tautos gerovės (*inter alia* 2015 m. sausio 15 d., 2018 m. gegužės 24 d., 2021 m. kovo 4 d. nutarimai).

2.3. Įstatymo projekto 2 straipsnio nuostatos, nustatančios pareigą keleivių vežimo organizatoriui ar taksi paslaugų organizatoriui užtikrinti, kad asmenys, judantys asmenų su negalia vežimėliais, galėtų bet kuriuo metu be išankstinės rezervacijos užsisakyti vežimo paslaugą su tam pritaikytu automobiliu, atsižvelgiant į šio nutarimo 2.1 ir 2.2 papunkčiuose išdėstytus argumentus, sunkiai įmanomos įgyvendinti praktiškai, o net ir priėmus Įstatymo projektą – itin sudėtinga šių nuostatų įgyvendinimo priežiūra, grindžiama bausmių nustatymu. Todėl Įstatymo projektas neatitinka Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 2 punkte įtvirtinto teisėkūros proporcingumo principo, reiškiančio, kad pasirinktos teisinio reguliavimo priemonės turi sudaryti kuo mažesnę administracinę ir kitokią naštą, nevaržyti teisinių santykių subjektų daugiau, negu to reikia teisinio reguliavimo tikslams pasiekti.

3. Įstatymo projekto 3 straipsniu siūlomo Kodekso papildymo 18³ straipsniu nuostatos, kad ne tik keleivių vežimo organizatorius ar taksi paslaugų organizatorius, bet ir automobilių dalinimosi paslaugos teikėjas privalo užtikrinti, kad jo administruojamoje elektroninių ryšių sistemoje (platformoje), skirtoje užsisakyti automobilių dalinimosi paslaugą, 5 procentai arba vienas automobilis šimtui tūkstančių gyventojų, bet ne mažiau negu vienas automobilis, savivaldybėje, kurioje paslauga yra teikiama, būtų pritaikytas asmenų, judančių asmens su negalia vežimėliais, vežimui ir užtikrinti, kad asmenys, judantys asmens su negalia vežimėliais, galėtų bet kada, be išankstinės rezervacijos užsisakyti šią paslaugą su tam pritaikytu automobiliu, kelia abejonių dėl jo proporcingumo ir perteklinio ūkinės veiklos reguliavimo. Įtvirtinus šią nuostatą Kodekse, jos įgyvendinimo užtikrinimas bus praktiškai neįmanomas. Be to, tam tikros vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais platformos šiuo metu keleiviams siūlo dvi specializuotas paslaugas – keleivių vežimą su asistento pagalba transporto priemone, į kurią gali būti įdedamas sulankstytas asmens su negalia vežimėlis, arba keleivių vežimą transporto priemone, kuri specialiai pritaikyta vežti

asmenį asmens su negalia vežimėlyje, todėl papildomų priemonių nustatymas netikslingas ir nėra būtinas Įstatymo projekto siekiui užtikrinti.

4. Atsižvelgus į pirmiau išdėstytus argumentus, Įstatymo projekto 4 straipsniu siūlomo keisti Kodekso 21 straipsnio, susijusio su skundų nagrinėjimu, nuostatos ir ANK projektu siūlomo Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso papildymo 449² straipsnio, susijusio su Įstatymo projekte siūlomu teisiniu reguliavimu, nuostatos yra nebeaktualios.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras