

LIETUVOS RESPUBLIKOS
KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18¹, 18³, 21 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO BEI ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO
PAPILDYMO 449² STRAIPSNIŲ ĮSTATYMO PROJEKTO AIŠKINAMASIS
RAŠTAS

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

Lietuvoje šiuo metu yra pakankamai teisiškai užtikrinamas vežimo paslaugų teikimas tolimojo susisiekimo autobusais, geležinkeliais ir oro transportu asmenims su negalia. Tačiau negalią turinčių keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais vis dar nėra nei pakankamai įtvirtintas nei įgyvendinamas praktiškai.

Asmenys judantys vežimėlio pagalba (toliau - AJVP) vis dar susiduria su didelėmis kliūtimis norint keliauti arba savarankiškai pasiekti reikiamą vietą; išsikviesti taksi ar pavežėjus galimybės nėra, nes automobilių pritaikytų vežti AJVP praktiškai nėra. Nepritaikytos ar nepakankamai pritaikytos taksi ir pavežėjų transporto priemonės sąlygoja mažesnę AJVP visapusišką dalyvavimą visuomenės gyvenime, taip didinama socialinė izoliacija bei ribojamos savirealizacijos galimybės.

Prieinamumas – vienas iš pagrindinių Jungtinių Tautų Neįgaliųjų teisių konvencijos (toliau - Konvencija) principų ir svarbus siekiant užtikrinti, kad asmenys su negalia galėtų savarankiškai ir visapusiškai dalyvauti visose gyvenimo srityse. Konvencijos 9 straipsnio 1 d. įtvirtinta valstybės pareiga imtis atitinkamų priemonių, kad užtikrintų asmenims su negalia lygiai su kitais asmenimis fizinės aplinkos, transporto, informacijos ir ryšių, įskaitant informacijos ir ryšių technologijų bei sistemų, taip pat kitų visuomenei prieinamų objektų ar teikiamų paslaugų prieinamumą tiek miesto, tiek kaimo vietovėse. Prieinamumo kliūčių ir trukdžių nustatymas ir pašalinimas apima inter alia ir transporto priemonių prieinamumą (9 str. 1 a). Valstybės inter alia turi pareigą rengti ir kontroliuoti prieinamumo standartus, įskaitant ir privačių įmonių siūlomų paslaugų prieinamumą asmenų su negalia atžvilgiu (9 str. 2 a ir b).

Jungtinių Tautų Asmenų su negalia teisių komitetas (toliau – Komitetas) savo bendrojoje pastaboje Nr. 2 akcentavo, kad prieinamumo klausimas turėtų būti sprendžiamas visais aspektais, apimant fizinę aplinką, transportą, informaciją ir ryšius, taip pat paslaugas. Be to, Komitetas pabrėžė, kad asmenys su negalia turėtų turėti vienodas galimybes naudotis visomis visuomenei tiekiamomis prekėmis, produktais ir teikiamomis paslaugomis taip, kad būtų užtikrintos veiksmingos bei vienodos galimybės ir gerbiamas jų orumas, neatsižvelgiant į tai, ar juos / jas valdo ir (arba) tiekia / teikia valstybės institucija ar privati įmonė (Bendroji pastaba Nr. 2 (2014 m.)).

Asmenų su negalia teisė į transporto ir transporto paslaugų prieinamumą yra neatsiejama siekiant užtikrinti asmenų su negalia orumą, savarankiškumą ir galimybę naudotis visomis žmogaus teisėmis visose gyvenimo srityse lygiai su kitais asmenimis. Viena vertus, prieinamumas yra svarbus dėl lygybės ir nediskriminavimo principo įgyvendinimo: atsisakymas suteikti galimybę naudotis prieinamu transportu bei visuomeninei teikiamomis transporto paslaugomis yra diskriminacija dėl negalios, draudžiama pagal Konvencijos 5 straipsnį (Bendroji pastaba Nr. 2 (2014 m.)). Kita vertus, su transporto prieinamumo principo įgyvendinimu glaudžiai susiję ir kiti Konvencijos straipsniai, ypač 19 str. „Savarankiškas gyvenimas ir įtrauktis į bendruomenę“ ir 20 str. „Asmens mobilumas“, taip pat transporto prieinamumas daugeliui asmenų su negalia gali būti vienintelė priemonė, užtikrinanti jų

dalyvavimą įvairiose gyvenimo srityse: užimtumo, švietimo, kultūros, politikos, medicinos, laisvalaikio, turizmo ir kt. srityse.

Nepaisant teisės į transporto prieinamumą ir didėjančio viešojo transporto paslaugų prieinamumo (pvz., autobusų, traukinių), Lietuvoje AJVP susiduria su kliūtimis naudojantis ar norint pasinaudoti taksi ir pavežėjų paslaugomis.

Galiojantis teisinis reglamentavimas neužtikrina riboto judumo asmenų (įskaitant AJVP) teisėtų interesų, susijusių su taksi, pavežėjimo bei automobilių dalinimosi paslaugų teikimu.

Asmenys judantys vežimėlio pagalba (AJVP) susiduria su didelėmis kliūtimis siekiant keliauti ar pasiekti reikiamas vietas dėl nepritaikytų ar nepakankamai pritaikytų transporto priemonių.

Dabartinė situacija didina socialinę izoliaciją ir riboja asmenų su negalia savirealizacijos galimybes, neatitinka Jungtinių Tautų Neįgaliųjų teisių konvencijos prieinamumo principų.

Siūlomo teisinio reguliavimo tikslai yra:

- užtikrinti, kad asmenys su negalia, įskaitant AJVP, galėtų galėtų lygiateisiškai ir oriai naudotis taksi, pavežėjimo ir dalinimosi automobiliais paslaugomis;
- įgyvendinant įsipareigojimus, kuriuos Lietuva priėmė ratifikavusi Jungtinių Tautų Neįgaliųjų teisių konvenciją, siekiant užtikrinti negalią turinčių asmenų teises ir galimybes;
- užtikrinti, kad asmenys su negalia, įskaitant AJVP, galėtų savarankiškai ir visapusiškai dalyvauti visose gyvenimo srityse ir mobilumo paslaugos jų neribotų, kad būtų skatinamas lygiateisiškas dalyvavimas visuomenės gyvenime;
- mažinti valstybei, savivaldybėms bei sveikatos sistemai krentantį krūvį užtikrinti AJVP pervežimą;
- kurti atviresnę, įtraukesnę ir prieinamesnę visuomenę visiems jos nariams.

Siūlomo teisinio reguliavimo uždaviniai yra:

- įpareigoti taksi paslaugų organizatorius, keleivių vežimo organizatorius (platformas) bei automobilių dalinimosi paslaugos teikėjus užtikrinti, kad jų teikiamos paslaugomis galėtų pilnavertiškai ir oriai naudotis asmenys su negalia, įskaitant AJVP;
- įtvirtinti didesnę atsakomybę paslaugų teikėjams už pareigų nesilaikymą, kad būtų garantuotas efektyvus įstatymo įgyvendinimas.

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

Įstatymo projektą parengė Lietuvos Respublikos Seimo narės, Seimo Neįgaliųjų teisių komisijos pirmininkė Monika Ošmianskienė.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai:

Teisės aktai, kurie nustato reikalavimus pavežėjams, taksi vairuotojams, keleivių vežimo organizatoriams ir trumpalaikės automobilių nuomos paslaugų teikėjams:

- Kelių transporto kodeksas 1996 m. lapkričio 19 d. Nr. I-1628 („KTK“)
- Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“ Nr. 3-80
- Neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymas Nr. I-2044

- Lygių galimybių įstatymas Nr. IX-1826
- Administracinių nusižengimų kodeksas Nr. XII-1869
- Vartotojų teisių apsaugos įstatymas Nr. I-657
- Civilinis kodeksas (reglamentuoja trumpalaikės automobilių nuomos paslaugas (6.522 - 6.529 str.)).

Lietuvos Respublikos teisės aktuose reglamentuojamos dvi keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais rūšys: taksi paslaugos ir pavežėjimo paslaugos (teikiamos per keleivių vežimo organizavimo platformas). Be šių paslaugų, vartotojams teikiama ir automobilių dalinimosi (taip pat vadinama trumpalaikės automobilių nuomos) paslauga. Apžvelgus šias paslaugų rūšis per jų prieinamumo AJVP prizmę, išryškėja problema - galiojantis teisinis reglamentavimas, nors ir deklaruoja lygiateisiškumo vartotojų teisių srityje principus, neužtikrina riboto judumo asmenų (įskaitant AJVP) teisėtą interesų, susijusių su taksi, pavežėjimo bei automobilių dalinimosi paslaugų teikimu. Tai lemia trys esminės priežastys.

Pirma, taksi ir pavežėjimo paslaugų teikėjais yra laikomi individualūs vairuotojai teikiantys paslaugas keleiviams pagal individualios veiklos pažymėjimą, o ne įmonės – taksi ar pavežėjimo platformų administratorės. Dėl šios priežasties teisinis reglamentavimas yra nukreiptas į individualaus vairuotojo, kaip paslaugų teikėjo reguliavimą, o dispečerinės ar keleivių vežimo organizatoriai (platformų valdytojai) paliekami vežimo paslaugos nuošalyje.

Pavyzdžiui, pagrindinis teisės aktas reguliuojantis keleivių vežimus lengvaisiais automobiliais - Kelių transporto kodeksas (toliau - KTK), nors ir pateikia „taksi dispečerinės“, kaip taksi užsakymo valdymo centro apibrėžimą, tačiau daugiau šiame kodekse nėra nei vienos normos, kuri numatytų reikalavimus tokių taksi dispečerinių veiklai. Vadinasi jokių reikalavimų taksi paslaugas centralizuotai organizuojančioms įmonėms Lietuvoje kol kas nėra. Pavežėjimo paslaugų teikimo platformos analizuotuose teisės aktuose apibrėžiamos kaip „keleivių vežimo organizatoriai“ ir nors jiems Kelių transporto kodeksas ir Administracinių nusižengimų kodeksas nustato tam tikrus reikalavimus, tačiau jie neapima pareigos užtikrinti neįgaliųjų asmenų lygiateisio judumo.

Antra, priežastis, kodėl neužtikrinami AJVP interesai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais srityje, tai nepakankamai konkretus pareigos užtikrinti asmenų su negalia teises šioje srityje apibrėžimas teisės aktuose. Yra tik vienas teisės aktas (Lygių galimybių įstatymas), kuris įtvirtina asmenų su negalia apsaugą paslaugų teikimo srityje. Tačiau ši norma yra gan abstrakti, nenumatanti konkrečių reikalavimų skirtingoms paslaugų rūšims, kaip antai taksi, pavežėjimui ar automobilių dalinimui.

Trečia, egzistuojantis priežiūros mechanizmas yra nepakankamai griežtas. Vartotojų teisių apsaugos įstatymas, kuris turėtų visiems vartotojams nepriklausomai nuo jų negalios užtikrinti vienodas teises, apskritai neturi jokių nuostatų, skirtų asmenų su negalia interesams ginti. Jokių blanketinių nuostatų kituose teisės aktuose, kurie nukreiptų į Vartotojų teisių apsaugos įstatymą taip pat nėra, vadinasi pasinaudoti šiame įstatyme įtvirtintu atsakomybės mechanizmu taip pat negalima. Lygių galimybių įstatymo 8 straipsniu nustatoma pareiga paslaugų teikėjui, nepaisant negalios, sudaryti vienodas sąlygas gauti tokias pačias paslaugas. Toks nustatytas įpareigojimas paslaugų teikėjams būtų labai efektyvus, jeigu būtų efektyvus šios normos gynimo būdas. Tačiau nei pats Lygių galimybių įstatymas, nei Vartotojų teisių apsaugos įstatymas, nei Administracinių nusižengimų kodeksas neužtikrina efektyvaus priežiūros mechanizmo, todėl, galima sakyti, kad pareiga užtikrinti vienodą paslaugų teikimą visiems vartotojams nepaisant jų negalios, išlieka deklaratyvaus pobūdžio – realiame gyvenime įpareigojimas įtakos nedaro.

Lygių galimybių įstatymo 8 straipsnis, kuriame įtvirtinta pareiga paslaugų teikėjui, nepaisant negalios, sudaryti vienodas sąlygas gauti tokias pačias paslaugas, būtų labai efektyvus, jeigu būtų efektyvus šios normos gynimo būdas, tačiau taip nėra.

Pirma, kalbant Lygių galimybių įstatymo priežiūrą, ją vykdo Lygių galimybių kontrolierius (14 str.), kuris pagal savo kompetenciją tiria skundus ir, nustatęs, kad buvo padaryti pažeidimai, gali kreiptis su pasiūlymu nutraukti lygias galimybes pažeidžiančius veiksmus, gali pradėti administracinių nusižengimų teiseną, arba pateikti įspėjimą dėl padaryto pažeidimo. Blogiausiu atveju pažeidėjui pagal Administracinių pažeidimų kodekso 81 straipsnį gali būti paskirta bauda nuo 40 iki 560 eur (nuo 560 iki 1200 eur už pakartotinį pažeidimą). Manome, kad toks mechanizmas nėra efektyvus, nes baudų dydžiai palyginus su Vartotojų teisių apsaugos įstatyme nustatytomis baudomis yra labai maži. Už Vartotojų įstatymo pažeidimus nustatyta nuo 500 iki 5000 eur bauda, o kai veikla turi nesąžiningos komercinės veiklos vartotojams požymių, bauda gali siekti iki 3 procentų metinių pajamų (ne daugiau kaip iki 100 000 eur). Už Gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų įstatymo pažeidimus skiriama nuo 500 iki 2500 eurų bauda.

Antra, Vartotojų teisių apsaugos įstatymas, kuris turėtų visiems vartotojams nepriklausomai nuo jų negalios užtikrinti vienodas teises, apskritai neturi jokių nuostatų, skirtų neįgaliųjų interesams ginti. Jokių blanketinių nuostatų kituose teisės aktuose, kurie nukreiptų į Vartotojų teisių apsaugos įstatymą taip pat nėra, vadinasi pasinaudoti šiame įstatyme įtvirtinu atsakomybės mechanizmu taip pat negalima.

Trečia, Administracinių nusižengimų kodeksas, numato atsakomybę už keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių ir Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 82 straipsnio pažeidimus (449 straipsnis). Į šio straipsnio pažeidimus įeina tarifų nesilaikymas, kasos aparato kvito neišdavimas, taksometro neįjungimas. Numatoma maksimali atsakomybė yra 140 eur (300 eur už pakartotinai pakartotinumą). Papildomai Administracinių nusižengimų kodekso 4911 straipsnis numato atsakomybę keleivių vežimo organizatoriams (platformoms) už jų pareigų nevykdymą. Bauda siekia nuo 300 iki 800 eur.

Pažymėtina, kad Administracinių nusižengimų kodeksas numato atsakomybę už paslaugų prieinamumo ir pagalbos neįgaliesiems ir ribotą judumą turintiems asmenims nesuteikimą tik geležinkelio transporto paslaugų teikėjams (384 str.) bei oro transporto vežėjams (390 str.). Analogiška atsakomybė keleivių vežėjams lengvaisiais automobiliais nenumatyta.

Konkrečius įsipareigojimus keleivių vežimo srityje (lex specialis) nustato KTK bei Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“:

- KTK, be kita ko, įtvirtinamos „vežėjo“, „keleivių vežimo organizatoriaus“, „keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį“ sąvokos, numatyti esminiai reikalavimai leidimų išdavimui. Tačiau, tarp numatytų reikalavimų taksi vairuotojams, pavežėjams bei keleivių vežimo organizatoriams (platformoms), nėra nei vieno konkretaus nurodymo, susijusio su paslaugų pritaikymu neįgaliesiems ir/ar ribotą judumą turintiems asmenims.
- Pažymėtina, kad KTK 182 straipsnio 13 dalies 9 punktas numato, jog tolimojo susiekimo vežėjai, be kita ko, privalo „užtikrinti asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais, vadovaudamasis Reglamento (ES) Nr. 181/2011 nuostatomis“ 2. Deja, šiame kodekse, kuris yra pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis keleivių vežimą, analogiškų įpareigojimų taksi/ pavežėjimo bei automobilių dalinimosi paslaugų teikėjams nėra.
- Susisiekimo ministro įsakymas „Dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“ konkretizuoja, kokius reikalavimus turi atitikti automobilis, skirtas keleiviams vežti, kaip nustatomi tarifai, kokie išskirtiniai ženklai gali būti naudojami automobiliams

žymėti ir kita. Tačiau šis įsakymas taip pat neturi jokių nuostatų, skirtų judumo negalia turinčių keleivių vežimui.

- Vartotojų teisių apsaugos įstatymas neturi jokių nuostatų, skirtų paslaugų prieinamumui neįgaliesiems užtikrinti.

Automobilių trumpalaikė nuoma, dar vadinama automobilių dalinimusi ir vykdoma per elektronines platformas, yra reglamentuojama Civilinio kodekso 6.522 - 6. 529 straipsniuose. Šiuose straipsniuose yra įtvirtintos tik esminės nuomotojo ir nuomininko teisės bei pareigos. Apie automobilių pritaikymą neįgaliesiems bei ribotą judumą turintiems asmenims nėra užsimenama. Atitinkamai, nesant konkretaus įpareigojimo automobilių dalijimosi platformoms užtikrinti neįgalių vartotojų teises Civiliniame kodekse, būtų taikoma bendra Lygių galimybių įstatymo 8 straipsnio nuostata, kad paslaugų teikėjas turi sudaryti sąlygas visiems vartotojams nepriklausomai nuo negalios sudaryti vienodas sąlygas gauti tokias pačias paslaugas. Deja, kaip paaiškinta aukščiau, Lygių galimybių įstatyme 8 straipsnyje numatyta pareiga dėl nepakankamai griežtų sankcijų praktikoje lieka neįgyvendinta.

Iš to, kas reglamentuojama galiojančiuose teisės aktuose, seka išvada, kad, nors bendrieji teisės aktai ir įtvirtina diskriminacijos draudimo bei lygiateisiškumo principus teikiant paslaugas asmenims su negalia/ribotą judumą turintiems asmenims/AJVP, tačiau specialieji teisės aktai (lex specialis), kurie nustato konkrečius reikalavimus taksi/ pavežėjimo paslaugų teikėjams ir keleivių vežimo organizavimo platformoms, jokių reikalavimų jiems nenumato ir taip neužtikrina asmenų su negalia bei asmenų turinčių ribotą judumą teisėtų interesų.

Tai padaro taksi, pavežėjimo, dalinimosi automobiliais paslaugas *de facto* neprieinamomis judumo negalia turintiems asmenims.

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

Siūlomas sprendimas – įpareigoti taksi paslaugų organizatorius, keleivių vežimo organizatorius (platformoms), bei automobilių dalinimosi paslaugos teikėjus užtikrinti, kad jų teikiamos paslaugomis pilnavertiškai ir oriai galėtų naudotis asmenys su negalia, įskaitant AJVP. Įtvirtintų didesnę atsakomybę paslaugų teikėjams už pareigų nesilaikymą.

Teigiami rezultatai, kurių laukiama įgyvendinus pakeitimus:

- didėjantis prieinamumas - pagerės transporto paslaugų prieinamumas asmenims su negalia, leidžiant jiems lengviau ir oriau naudotis taksi, keleivių vežimo ir automobilių dalinimosi paslaugomis. Tai padės sumažinti socialinę izoliaciją ir skatins įtrauktį;
- lygiateisiškumo ir nediskriminavimo principų stiprinimas - užtikrinant lygias galimybes naudotis transporto paslaugomis, bus stiprinami lygiateisiškumo ir nediskriminavimo principai, skatinant visuomenės požiūrio ir elgesio pokyčius;
- pagalba savivaldybėms - atsiradusios AJVP pritaikytos taksi, pavežėjimo ir dalinimosi automobiliais paslaugos sumažins socialinių pavežėjimo paslaugų kiekį;
- geresnis pasirengimas ekstremalioms situacijoms - siūlomo reguliavimo pasekmėje Lietuvos rinkoje atsiras daugiau AJVP vežti tinkamų automobilių, kurie gelbėtų esant poreikiui tokius asmenis evakuoti ekstremalių situacijų metu;
- Greitosios medicinos pagalbos (toliau - GMP) automobilių atlaisvinimas ir valstybės biudžeto lėšų taupymas - atsiradusios AJVP pritaikytos taksi, pavežėjimo ir dalinimosi automobiliais paslaugos sumažins laikinai judumo netekusių asmenų brangiai

kainuojančių pervežimo GMP automobiliais paslaugų poreikį pvz. grįžtant iš ligoninės namo;

- verslo plėtra ir inovacijos - įmonės bus skatinamos ieškoti naujų, inovatyvių sprendimų paslaugų pritaikymui, galimai atveriant naujas rinkas ir klientų segmentus;
- orumo ir nepriklausomybės užtikrinimas - asmenys su negalia turės daugiau galimybių gyventi nepriklausomą gyvenimą, mažinant priklausomybę nuo kitų pagalbos ir pabrėžiant kiekvieno asmens orumą.
- socialinės atsakomybės skatinimas - įmonės bus skatinamos vykdyti socialiai atsakingą veiklą, atsižvelgiant į visų visuomenės narių, įskaitant asmenis su negalia, poreikius ir teises;

Šios siūlomos nuostatos atspindi platesnį siekį kurti atviresnę, įtraukesnę ir prieinamesnę visuomenę visiems jos nariams.

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:

Neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai:

Priimtas įstatymas neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijos rizikai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

Investicijų poreikis - įpareigojus taksi paslaugų organizatorius, keleivių vežimo organizatorius (platformas) ir automobilių dalinimosi paslaugos teikėjus užtikrinti paslaugų prieinamumą asmenims su negalia, įmonėms gali tekti atlikti vienkartinės ar periodinės investicijas į transporto priemonių pritaikymą, technologijas ir mokymus. Tai gali reikšti papildomas išlaidas verslui, tačiau, kita vertus, tai taip pat gali atverti naujas rinkos dalis ir klientų segmentus.

Plačiau atveriamą rinką - verslai, pritaikę savo paslaugas asmenims su negalia, gali patraukti naujus klientus, kurie anksčiau galbūt neturėjo galimybių ar noro naudotis jų paslaugomis. Tai gali reikšti didesnę klientų bazę ir potencialiai didesnes pajamas.

Reputacijos gerinimas - įmonės, aktyviai įgyvendinančios šiuos pakeitimus, gali pagerinti savo reputaciją tiek vietos, tiek tarptautiniu lygmeniu, kaip socialiai atsakingos ir įtraukios. Tai gali padidinti klientų lojalumą ir pritraukti darbuotojus, ieškančius darbo įmonėse, kurios vertina socialinę atsakomybę.

Konkurencinis pranašumas - uteikiant prieinamumo asmenims su negalia prioriteto statusą, įmonės gali išsiskirti rinkoje kaip paslaugų teikėjai, pasižymintys aukštesniu lygiu klientų aptarnavimo ir įvairovės bei įtraukties skatinimu. Tai gali tapti svarbiu konkurencinio pranašumo veiksnium.

Inovacijų skatinimas - siekiant atitikti įstatymo reikalavimus, įmonėms gali tekti ieškoti inovatyvių sprendimų, kaip efektyviau aptarnauti asmenis su negalia. Tai gali apimti naujų technologijų, transporto priemonių dizaino ar paslaugų modelių kūrimą, taip skatinant inovacijas ir technologinę pažangą.

Svarbu paminėti, kad nors iš pradžių gali pasirodyti, jog šie pakeitimai sukelia papildomų išlaidų verslui, ilgainiui jie gali atnešti ir ekonominės, ir socialinės naudos, didinant visuomenės įtrauktį ir užtikrinant lygias galimybes.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Neprieštarauja.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios:

Priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios galiojančių įstatymų nereikės.

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 Valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projekte nėra vartojama naujai apibrėžtų sąvokų.

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

Įstatymo projektas neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams ir prisideda prie jų įgyvendinimo.

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

Įgyvendinamuosius teisės aktus iki 2025 m. spalio 1 d. priimti turi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

Pakeisti reikia LR Susisiekimo ministro įsakymas dėl keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašo patvirtinimo, LR Susisiekimo ministro įsakymas dėl keleivių ir bagažo vežimo taisyklių patvirtinimo, LR Susisiekimo ministro įsakymas dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo, LR Susisiekimo ministro įsakymas dėl leidimų vežti keleivius už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi išdavimo taisyklių patvirtinimo.

Papildomai reikia priimti taisykles dėl minimalių techninių reikalavimų automobiliams pritaikytiems žmones, judančius neįgaliojo vežimėliu, vežti.

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 lėšų nereikės.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Žmonių su negalia teisių stebėsenos komisijos prie Lygių galimybių kontrolieriaus tarnybos pozicija dėl taksi ir pavežėjų paslaugų, ekspertinė teisinė išvada.

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

Taksi paslaugų organizatorius, keleivių vežimo organizatorius, pavežėjai, automobilių dalinimosi paslauga, žmonės su negalia, neįgalieji, asmenys, judantys neįgaliojo vežimėlio pagalba. riboto judumo asmuo.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai:

Nėra.

Teikia
Lietuvos Respublikos Seimo narė

Monika Ošmianskienė