

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA  
EKONOMIKOS PAŽANGOS DEPARTAMENTO EKONOMIKOS SKYRIUS  
PAŽYMA**

**DĖL KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO  
ĮSTATYMO PROJEKTO (TAP-16-340(3))**

2016-05-31 Nr. NV-1741

Vilnius

1. **Projekto rengėjas:** Susisiekimo ministerija.
2. **Projekto tikslas, esmė:** nutarimo projektas parengtas atsižvelgiant į Seimo valdybos 2015 m. gruodžio 23 d. sprendimą Nr. SV-S-1306, kuriuo prašoma Vyriausybės pateikti Seimui išvadą dėl Kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2). Pirminis įstatymo projekto siūlytojas – Lietuvos verslo konfederacija, rengiant įstatymo projektą dalyvavo Seimo nariai M. Bastys, J. Požėla, R. Žemaitaitis, V. Gapšys, Š. Gustainis, I. Šiaulienė, V. Fiodorovas, A. Palionis. Įstatymo projektu siekiama reglamentuoti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais modelį, kai pavėžėjimo paslaugos teikiamos pasitelkus skaitmeninę pavėžėjimo platformą. Siūloma įstatymą papildyti nuostatomis, kad *pavėžėjimo paslaugų operatorius – Lietuvos Respublikoje ar Europos ekonominės erdvės valstybėje įsteigtas juridinis asmuo, valdantis Lietuvoje veikiančią skaitmeninę platformą ar naudojantis Lietuvoje veikiančią trečiojo asmens skaitmeninę platformą, sudarantią sąlygas susitarti dėl pavėžėjimo paslaugų, ir užtikrinantis, kad pavėžėjimo paslaugos yra teikiamos vairuotojų per platformą. Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklą juridinis asmuo gali vykdyti tik kai turi Valstybinės kelių transporto inspekcijos leidimą pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklai vykdyti ir yra apdraudęs savo profesinę civilinę atsakomybę.*

*Vyriausybės nutarimo projektu siūloma iš esmės pritarti įstatymo projektui, tačiau pasiūlyti jį tobulinti.*

Svarstant galimybę licencijuoti tam tikrą veiklą, turi būti įvertinta šia veikla keliama rizika pažeisti svarbų visuomenės interesą. Atsižvelgiant į tai, kad pagal įstatymo projektą pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veikla negali sukelti rizikos pažeisti svarbius visuomenės interesus, pvz.: sutrikdyti keleivių sveikatą, kadangi keleivius vežtų ne pats pavėžėjimo paslaugų operatorius, o vežėjas, ***nutarimo projekto rengėjų manymu, siūlomas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos licencijavimo būtinumas yra netikslingas.*** Atsižvelgiant į tai, kad numatoma pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veikla nereikalauja didelės atsakomybės ir šia veikla iš esmės negalima tiesiogiai padaryti žalos klientams ar jų turtui, ***nutarimo projekto rengėjų manymu, reikalavimas apdrausti profesinę civilinę atsakomybę sudarytų neadekvačią administracinę našta ūkio subjektams.***

Pagal siūlomas įstatymo projekto nuostatas *susisiekimo ministras turėtų teisę nustatyti papildomus (įstatyme nenumatytus) reikalavimus pavėžėjimo paslaugų operatoriui ir veiklos sąlygas, taip pat reikalavimus asmenims, teikiantiems keleivių ir bagažo pavėžėjimo paslaugas, naudojantis skaitmenine pavėžėjimo paslaugų platforma, tačiau atkreiptinas dėmesys į tai, kad pagal Konstitucinio teismo praktiką, nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas galima tik įstatymu.*

Siekiant užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais rinkoje, siūloma nustatyti, kad keleiviai lengvaisiais automobiliais už atlygį gali būti vežami tik dviem būdais: lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi susisiekimo ministro tvirtinamose Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse (toliau – Taisyklės) nustatyta tvarka, o vežėjai teikti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas gali tik turėdami susisiekimo ministro nustatyta tvarka apipavidalintus, teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus, ir Taisyklėse nustatyta tvarka pateikę deklaraciją apie numatomą veiklos vykdymą savivaldybės institucijai pagal vežėjo įmonės buveinės registracijos vietą arba gyvenamąją vietą, jeigu vežėjas fizinis asmuo.

3. **Derinimas:** projektas derintas su Europos teisės departamentu, Valstybine kelių transporto inspekcija, Finansų ministerija, Ūkio ministerija, Teisingumo ministerija, Valstybine mokesčių inspekcija, Lietuvos nacionaline vežėjų automobiliais asociacija „Linava“, Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuru. Projektas apsvarstytas 2016 m. balandžio 25 d. ministerijų atstovų pasitarime. Projektas tikslintas pagal Ūkio ministerijos, Teisingumo ministerijos ir Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pastabas. Dėl Ūkio ministerijos, Teisingumo ministerijos, Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pastabų, susijusių su vartojamomis sąvokomis, informaciniais įpareigojimais ūkio subjektams, į kurias nebuvo atsižvelgta, pridedama derinimo pažyma.

4. **Dalykinio vertinimo išvada**

Teikiamas projektas iš esmės atitinka Vyriausybės darbo reglamento reikalavimus.

Ekonomikos skyriaus patarėja

Rasa Mulevičiūtė

Rasa Mulevičiūtė, tel. 8 706 63 926, el. p. [rasa.muleviciute@lr.lt](mailto:rasa.muleviciute@lr.lt)



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 239 3911,  
faks. (8 5) 212 4335, el. p. [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt).  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2016-05-14 Nr. 2-1864

I

Nr.

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Susisiekimo ministerija, atsižvelgusi į ministerijų atstovų (viceministrų, ministerijų kanclerių) 2016 m. balandžio 25 d. pasitarime priimtus sprendimus (protokolas Nr. 17 6 klausimas), teikia patikslintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Nutarimo projektu siūloma iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektui Nr. XIIP-3852(2) (toliau – Įstatymo projektas), tačiau pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą pagal Nutarimo projekte nurodytus pasiūlymus.

Nutarimo projektas buvo darbo tvarka derintas su Lietuvos Respublikos ūkio ministerija ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, įvertintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pastabos. Argumentai dėl Lietuvos Respublikos ūkio ministerijos, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pastabų, į kurias neatsižvelgta, pateikiami derinimo pažymoje.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento (direktorius Gražvydas Jakubauskas, tel. 239 3867, el. p. [grazvydas.jakubauskas@sumin.lt](mailto:grazvydas.jakubauskas@sumin.lt)) Kelių transporto skyriaus (vedėjas Jaunius Jasiūnas, tel. 239 3956, el. p. [jaunius.jasiunas@sumin.lt](mailto:jaunius.jasiunas@sumin.lt)) vyriausiasis specialistas Marius Žvinklis (tel. 239 3928, el. p. [marius.zvinklis@sumin.lt](mailto:marius.zvinklis@sumin.lt)).

#### PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projektas, 3 lapai.

2. Pažyma apie Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projekto derinimą, 5 lapai.

3. Suinteresuotų institucijų išvados, 5 lapai.

Susisiekimo ministras

Rimantas Sinkevičius

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ**  
**NUTARIMAS**  
**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18**  
**STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO**  
**NR. XIIP-3852(2)**

2016 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2015 m. gruodžio 23 d. sprendimo Nr. SV-S-1306 „Dėl įstatymų ir nutarimų projektų išvadų“ 19 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektui Nr. XIIP-3852(2) (toliau – Įstatymo projektas), tačiau pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą pagal šiuos pasiūlymus:

1. Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad „Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklą juridinis asmuo gali vykdyti tik kai tenkinamos visos šios sąlygos:

1) jam išduotas Valstybinės transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos leidimas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklai vykdyti.

2) visą veiklos vykdymo laikotarpį pavėžėjimo paslaugų operatorius yra apdraudęs savo profesinę civilinę atsakomybę pagal Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos patvirtintas Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus privalomojo civilinės atsakomybės draudimo taisykles;“.

Svarstant galimybę licencijuoti tam tikrą veiklą, turi būti įvertinta šia veikla keliamą riziką pažeisti svarbų visuomenės interesą. Veiklos licencijavimas yra tinkama teisinio reguliavimo priemonė, jeigu atitinka būtinumo, proporcingumo ir nediskriminavimo principus. Būtinumo principas reiškia, kad veikla gali būti licencijuojama tik siekiant išspręsti aiškiai nustatytą problemą ir apsaugoti svarbų visuomenės interesą (visuomenės sveikatą, visuomenės saugą, viešąją tvarką, visuomenės saugumą ir panašiai). Proporcingumo principas reiškia, kad veiklos licencijavimas pripažįstamas tinkama teisinio reguliavimo priemone veiklos licencijavimu siekiamam tikslui pasiekti, kai nėra mažiau ribojančių priemonių nustatytai problemai spręsti ir svarbiam visuomenės interesui apsaugoti, tai yra, įvertinus veiklos licencijavimo alternatyvas (pavyzdžiui, savireguliacijos galimybę, veiklos sąlygų laikymosi priežiūrą ir kontrolę), nustatoma, kad veiklos licencijavimu siekiamų tikslų kitos priemonės nepadėtų pasiekti, o pasirinkta teisinio reguliavimo priemonė – veiklos licencijavimas – neriboja ūkio subjektų teisių ir laisvių daugiau, nei to reikia veiklos licencijavimu siekiamam tikslui pasiekti. Proporcingumo principas reiškia ir tai, kad išankstinis ūkio subjekto patikrinimas iš esmės sumažintų veikla keliamą riziką pažeisti svarbų visuomenės interesą, o vėlesnis patikrinimas (pavyzdžiui, veiklos sąlygų laikymosi) neužtikrintų šio intereso apsaugos. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Įstatymo projektą pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veikla negali sukelti rizikos pažeisti svarbius visuomenės interesus, pavyzdžiui, sutrikdyti keleivių sveikatą, kadangi keleivius vežtų ne pats pavėžėjimo paslaugų operatorius, o vežėjas, darytina išvada, kad siūlomas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos licencijavimo būtinumas yra netikslingas.

Be to, nustatyti reikalavimą apdrausti profesinę civilinę atsakomybę turėtų būti siūloma tik tuomet, kai vykdoma veikla reikalauja didelės atsakomybės, o priimti klaidingi sprendimai gali padaryti tiesioginę žalą klientams ar jų turtui. Atsižvelgiant į tai, kad numatoma pavėžėjimo

paslaugų operatoriaus veikla nereikalauja didelės atsakomybės ir šia veikla iš esmės negalima tiesiogiai padaryti žalos klientams ar jų turtui, darytina išvada, kad toks reguliavimas įtvirtintų neadekvačią administracinę naštą ūkio subjektams.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui atsisakyti Įstatymo projekto 1 straipsnio, kuriuo siūloma papildyti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 7 straipsnį 3 dalimi.

2. Pagal Įstatymo projekto 1 straipsniu siūlomą Kodekso 7 straipsnio 4 dalies redakciją susisiekimo ministras turės teisę nustatyti papildomus (Kodekse nenumatytus) reikalavimus pavėžėjimo paslaugų operatoriui ir veiklos sąlygas, taip pat reikalavimus asmenims, teikiantiems keleivių ir bagažo pavėžėjimo paslaugas, naudojantis skaitmenine pavėžėjimo paslaugų platforma. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad pagal Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktiką nustatyti esminės ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, sankcijas už atitinkamus teisės pažeidimus, esminį poveikį ūkinei veiklai galinčias daryti ekonominio poveikio priemones, kurios turi būti taikomos, kai nevykdomi ar netinkamai vykdomi nustatyti įpareigojimai, pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją galima tik įstatymu. Atsižvelgiant į tai, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui atsisakyti Įstatymo projekto 1 straipsnio, kuriuo siūloma papildyti Kodekso 7 straipsnį 4 dalimi, Įstatymo projekto 2 straipsnio, kuriuo siūloma pakeisti Kodekso 18 straipsnio 1 dalį, taip pat Įstatymo projekto 2 straipsnio, kuriuo siūloma papildyti Kodekso 18 straipsnį 13 dalimi.

Siekiant užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais rinkoje, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad keleiviai lengvaisiais automobiliais už atlygį gali būti vežami tik dviem būdais: lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi susisiekimo ministro tvirtinamose Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse nustatyta tvarka, o vežėjai teikti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas gali tik turėdami susisiekimo ministro nustatyta tvarka apipavidalintus, teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus, nustatytus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, ir Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse nustatyta tvarka pateikę deklaraciją apie numatomą veiklos vykdymą savivaldybės institucijai pagal vežėjo įmonės buveinės registracijos vietą arba gyvenamąją vietą, jeigu vežėjas fizinis asmuo. Taip pat pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad vežėjui leidimas teikti keleivių vežimo paslaugas už atlygį lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi yra laikomas išduotu kita dieną nuo deklaracijos apie ketinimą vykdyti šią veiklą pateikimo savivaldybės institucijai dienos arba nuo deklaracijoje apie ketinimą vykdyti veiklą nurodytos dienos, jeigu ši diena yra vėlesnė nei deklaracijos apie ketinimą vykdyti veiklą pateikimo savivaldybės institucijai diena.

Lietuvos Respublikos Seimui pritarus šiems pasiūlymams, taip pat pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui apibrėžti sąvoką „keleivių vežimas už atlygį lengvuju automobiliu“ ir aiškiai bei nedviprasmiškai atskirti šią veiklą nuo keleivių vežimo lengvuju automobiliu taksi, įstatyminiu lygmeniu įtvirtinti licencijuojamos veiklos sąlygas, leidimų turėtojų teises ir pareigas, leidimo galiojimo sustabdymo, leidimo galiojimo sustabdymo panaikinimo ir leidimo galiojimo panaikinimo pagrindus.

3. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 straipsnio 2 dalyje, be kita ko, nustatyta, kad rašytinės formos dokumentui yra prilyginami šalių pasirašyti dokumentai, perduoti telekomunikacijų galiniais įrenginiais, jeigu yra užtikrinta teksto apsauga ir galima identifikuoti parašą. Atsižvelgiant į tai, kad keleivių vežimo veiklą kontroliuojančios institucijos neturi galimybės nustatyti esamo ar įvykusio keleivių vežimo fakto pagal šiame punkte nurodytu būdu sudarytas sutartis, todėl neturi galimybės užtikrinti efektyvios teisės aktų, reglamentuojančių keleivių vežimo veiklą, laikymosi kontrolės, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad keleiviai už atlygį lengvaisiais automobiliais (ne lengvaisiais automobiliais taksi) vežami pagal su jais sudarytas rašytines sutartis, o tokiu atveju, kai keleivių vežimo sutartis yra sudaroma telekomunikacijų galiniais įrenginiais, vežėjas privalo sudarytos keleivių vežimo sutarties kopiją iš karto po tokios sutarties sudarymo Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių arba Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių (priklausomai nuo

transporto priemonės, kuria bus vykdomas keleivių vežimas pagal sutartį (autobusu ar lengvuju automobiliu) nustatyta tvarka pateikti Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – Valstybinė mokesčių inspekcija). Taip pat pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad keleivių vežimo organizatorius, Valstybinės mokesčių inspekcijos nustatyta tvarka privalo teikti informaciją apie vežėjų, su kuriais jis yra sudaręs sutartis, gautas pajamas, taip pat užtikrinti, kad keleivinio transporto užsakovas gaus keleivių vežimo paslaugą, atitinkančią teisės aktų nustatytus reikalavimus. Lietuvos Respublikos Seimui pritarus šiam pasiūlymui, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui apibrėžti sąvoką „keleivių vežimo organizatorius“ ir nustatyti, kad keleivių vežimo organizatorius gali būti bet kuris fizinis ar juridinis asmuo, organizuojantis keleivių vežimą užsakovui.


Be to, įstatymo įgyvendinamiesiems teisės aktams priimti reikės laiko. Pagal Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 4 dalį teisės aktai, keičiantys ar nustatantys naują ūkio subjektų veiklos ar jos priežiūros teisinį reguliavimą, paprastai įsigalioja gegužės 1 dieną arba lapkričio 1 dieną, tačiau visais atvejais ne anksčiau kaip po trijų mėnesių nuo jų oficialaus paskelbimo dienos. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad įstatymas įsigalioja 2017 m. gegužės 1 d.

4. Reglamentavus keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti administracines poveikio priemones, kurios užtikrintų, kad būtų laikomasi nustatytų reikalavimų.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras

Susisiekimo ministras  
  
 Rimantas Širka  
 2016-05-24

Teisės skyriaus vedėja  
  
 Irma Karklytė  
 2016-05-24



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO VALDYBA

### SPRENDIMAS DĖL ĮSTATYMŲ IR NUTARIMO PROJEKTŲ IŠVADŲ

2015 m. gruodžio 23 d. Nr. SV-S-1306  
Vilnius

Lietuvos Respublikos Seimo valdyba, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsniu ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo 2015 m. gruodžio 10 d. posėdžio protokolą Nr. SPP-307, 2015 m. gruodžio 15 d. posėdžio protokolą Nr. SPP-308, 2015 m. gruodžio 17 d. posėdžio protokolą Nr. SPP-311 ir į Seimo Ekonomikos, Biudžeto ir finansų, Teisės ir teisėtvarkos bei Žmogaus teisių komitetų siūlymus, n u s p r e n d ž i a:

Prašyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės pateikti Lietuvos Respublikos Seimui išvadas dėl šių teisės aktų projektų:

1. Lietuvos Respublikos energetikos įstatymo Nr. IX-884 8, 19 ir 19<sup>1</sup> straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2342.
2. Lietuvos Respublikos elektros energetikos įstatymo Nr. VIII-1881 68 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2343.
3. Lietuvos Respublikos gamtinių dujų įstatymo Nr. VIII-1973 9 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2344.
4. Lietuvos Respublikos šilumos ūkio įstatymo Nr. IX-1565 32 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2345.
5. Lietuvos Respublikos suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo Nr. XI-2053 5 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2346.
6. Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymo Nr. XI-1375 20 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2347.
7. Lietuvos Respublikos geriamojo vandens tiekimo ir nuotekų tvarkymo įstatymo Nr. X-764 33 ir 34 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2348.
8. Lietuvos Respublikos Seimo narių Juozo Bernatonio, Juliaus Sabatausko, Vitalijaus Gailiaus 2015 m. rugsėjo 29 d. pasiūlymo dėl Lietuvos Respublikos apylinkių teismų įsteigimo įstatymo Nr. I-2375 pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3013.

9. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 29, 393 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3409.

10. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3444.

11. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 29 ir 393 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3508.

12. Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymo Nr. I-722 13 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3512.

13. Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 1 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3562.

14. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.895 ir 6.896 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3633.

15. Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo Nr. VIII-1605 7 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3692.

16. Lietuvos Respublikos probacijos įstatymo Nr. XI-1860 30 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3741.

17. Lietuvos Respublikos vaiko minimalios ir vidutinės priežiūros įstatymo Nr. X-1238 29 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3802.

18. Lietuvos Respublikos švietimo įstatymo pakeitimo įstatymo Nr. XI-1281 67 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3803.

✓ 19. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2).

20. Lietuvos Respublikos pareigūnų ir karių valstybinių pensijų kompensavimo įstatymo projekto Nr. XIIP-3897.

21. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimo „Dėl valstybės pripažinimo suteikimo Lietuvos Respublikos evangelinio tikėjimo krikščionių sąjungai“ projekto Nr. XIIP-2035.

Seimo Pirmininkė

Loreta Graužinienė



**AIŠKINAMASIS RAŠTAS  
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ  
PAKEITIMO IR PAPILDYMO  
ĮSTATYMO PROJEKTO**

**1. Teikiamo įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, pirminiai jo siūlytojai ir asmenys, dalyvavę rengiant projektą**

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo teikimo priežastis – teisinis netikrumas dėl keleivių pavėžėjimo lengvaisiais automobiliais, neatitinkančio taksi veiklos pobūdžio, reglamentavimo. Šiuo metu keleivių vežimą reglamentuojančios teisės aktų nuostatos nurodo, kad keleiviai gali būti vežami lengvaisiais automobiliais, tačiau nėra detalizuojama, kaip ši veikla gali būti vykdoma, ypatingai atsižvelgiant į visuomenės skaitmeninio amžiaus ir technologijų tendencijas bei dalijimosi ekonomikos principus.

Pirminis teikiamo įstatymo projekto siūlytojas – Lietuvos verslo konfederacija.

Rengiant teikiamą įstatymo projektą dalyvavę asmenys: Mindaugas Bastys, Juras Požėla, Remigijus Žemaitaitis, Vytautas Gapšys, Šarūnas Gustainis.

**2. Teikiamo įstatymo projekto tikslai ir uždaviniai**

Įstatymo projekto tikslas – įtvirtinti pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir pavėžėjimo paslaugų teikimo naudojantis skaitmenine pavėžėjimo platforma prielaidas.

Siekiant įstatymo projekto tikslo, nustatomi šie uždaviniai:

- 1) nustatyti pavėžėjimo paslaugų operatoriaus sąvoką, reikalavimus šiam operatoriui ir jo veiklos sąlygas;
- 2) užtikrinti teisinį aiškumą dėl keleivių vežimo transporto priemonėmis ne taksi automobiliais;
- 3) sudaryti lygias konkurencines sąlygas ir nustatyti minimalius reikalavimus pavėžėjimo paslaugų operatoriams;
- 4) garantuoti vartotojų teisių apsaugą.

**3. Įstatymo projekte aptartų klausimų dabartinis teisinis reglamentavimas**

Šiuo metu galiojančiame Kelių transporto kodekse nustatyta, kad keleiviai vežami keleiviams vežti pagamintomis keleivinėmis kelių transporto priemonėmis – autobusais, troleibusais, lengvaisiais automobiliais, lengvaisiais automobiliais taksi. Keleivių vežimą reglamentuoja Susisiekimo ministerijos patvirtintos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės bei Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės. Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės detalčiau keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais nereglamentuoja.

Kelių transporto kodekse išskiriama vežimų organizavimo sąvoka neapriboja teisės organizuoti technines sąlygas ir teisinius santykius tarp keleivio ir vežėjo elektroniniu būdu, tačiau esamas teisinis reguliavimas nenustato elektroninių platformų, kuriose paslaugų teikėjai ir gavėjai susitaria dėl teikiamų paslaugų teikimo, reguliavimo ir paslaugų, teikiamų per šias platformas, operatorių teisinio statuso. Be to, vairuotojas, užsiregistravęs tokioje elektroninėje platformoje ir teikiantis pavėžėjimo paslaugas, nėra laikomas vežėju keleivių vežimą keliais reglamentuojančių Lietuvos Respublikos ir Europos Sąjungos teisės aktų prasme.

Pasaulyje plintančios modernios dalinimosi ekonomikos (angl. *shared economy*) tendencijos nusipelno ir Lietuvos teisės aktų leidėjo dėmesio. Kol kas dalinimosi ekonomikos reglamentavimo pavyzdžiai Lietuvoje yra Lietuvos Respublikos sutelktinio finansavimo įstatymo projektas ir Lietuvos Respublikos Vartojimo kredito pakeitimo ir papildymo įstatymo projektas, kurių nuostatose siekiama reglamentuoti atitinkamai tarpusavio skolinimo platformos operatoriaus bei sutelktinio finansavimo platformos operatoriaus veiklą.

**4. Numatomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos, naujai reglamentuojamų klausimų teigiamos savybės ir kokių teigiamų rezultatų laukiama**

Priėmus įstatymo projektą bus panaikintas teisinio reglamentavimo dėl keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais vakuumas ir bus įtvirtintas dalijimosi ekonomikos principas keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais srityje.

Priėmus įstatymo projektą ir jį detalizuojančius antrinius teisės aktus bus reglamentuotas keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais modelis, kai pavėžėjimo paslaugos teikiamos pasitelkus skaitmeninę pavėžėjimo platformą ir pavėžėjimo paslaugų operatoriui prisiimant paslaugų teikėjų kvalifikacinių reikalavimų tenkinimo priežiūros funkcijas bei su tuo susijusią atsakomybę. Įstatymo projektu bus užtikrintas tinkamas vartotojų (keleivių) informavimas, skaidrus paslaugų teikimas ir atlyginimo už suteiktas pavėžėjimo paslaugas apskaitymas.

Minimalių reikalavimų pavėžėjimo paslaugų operatoriui nustatymas bei šios veiklos vykdymas tik turint Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos išduotą leidimą bei privalomo civilinės atsakomybės draudimo reikalavimai pirmiausia užtikrins saugumą ir kokybės standartus vairuotojams, keleiviams ir pačioms pavėžėjimo paslaugoms, taip pat pavėžėjimo paslaugų operatoriaus atliekamos priežiūros efektyvumą ir rinkos dalyvių, teikiančių pavėžėjimo paslaugas, patikimumą.

Priėmus įstatymo projektą bus sudarytos sąlygos veikti naudojantis skaitmenine pavėžėjimo platforma (-omis), padėsiančia (-omis) geriau užtikrinti keleivių vežimo paslaugas teikiančių vairuotojų pajamų apskaitymą ir apmokestinimą. Tai bus pasiekta būtent per skaitmeninės pavėžėjimo platformos naudojimą, nes sąskaitos už suteiktas pavėžėjimo paslaugas bus elektroninės, generuojamos platformoje ir joje saugomos, todėl kompetentingos institucijos turės didesnes galimybes gauti išsamią informaciją apie pavėžėjimo paslaugas teikiančių vairuotojų veiklos mastą ir uždirbamas pajamas.

Skaitmeninė pavėžėjimo platforma taip pat padės užtikrinti vartotojų, t.y. keleivių, interesus, nes visiems keleiviams iš anksto bus atskleidžiamas užmokesčio už pavėžėjimą apskaičiavimo metodas.

## **5. Galimos neigiamos priimto įstatymo projekto pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta**

Priėmus teikiamą įstatymo projektą neigiamų pasekmių nenumatoma.

## **6. Įtaka, kurią turės įstatymas kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Priimtas įstatymo projektas neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai Lietuvoje.

## **7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir plėtrai**

Priimtas įstatymo projektas turės teigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai, kadangi atsiras alternatyvi taksi veiklai keleivių vežimo sistema, sudaranti sąlygas keleivių vežimo paslaugų lengvaisiais automobiliais kokybei gerinti, skaidriai konkurencijai tarp keleivių vežimo paslaugas teikiančių subjektų palaikyti, vežimo paslaugų kainų konkurencingumui, tačiau taip pat prisidės prie miestų transporto sistemų plėtos ir taršos mažinimo. Pavėžėjimo paslaugų teikėjai turės alternatyvų individualios veiklos vykdymo būdą, o skaitmeninės pavėžėjimo platformos veikimo principai užtikrins skaidrų pajamų apskaitymą ir mokesčių sumokėjimą.

## **8. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokie šios srities teisės aktai tebegalioja (pateikiamas šių teisės aktų sąrašas) ir kokius galiojančius teisės aktus būtina pakeisti ar panaikinti, priėmus teikiamą projektą**

Įstatymo projektas neprieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijai ir kitiems įstatymams.

Šiuo metu galiojantis teisės aktas, kurį reikės pakeisti, yra Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos nuostatai, patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 24 d. įsakymu Nr. 304 „Dėl Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 1996, Nr. 102-2333; 2003, Nr. 100-4511; 2004, Nr. 50-1674, Nr. 138-5046; 2005, Nr. 9-297; 2007, Nr. 115-4726).

## **9. Įstatymo projekto atitiktis Valstybinės kalbos, Įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymų reikalavimams ir bendrinės lietuvių kalbos normoms, projekto**

**sąvokų ir jas įvardijančių terminų įvertinimas Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka**

Įstatymo projektas atitinka Valstybinės kalbos, Įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymų reikalavimus ir bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projektas sąvokų ir jas įvardijančių terminų neįtvirtina, todėl Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka nėra įvertintas.

**10. Įstatymo projekto atitiktis Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams**

Įstatymo projektas neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

**11. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įstatymų lydimųjų teisės aktų, kas ir kada juos turėtų parengti, šių aktų metmenys**

Įstatymo projektui įgyvendinti reikalinga parengti Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo bei Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus privalomojo civilinės atsakomybės draudimo taisyklės, kurias atitinkamai tvirtins Susisiekimo ministras bei Vyriausybė ar jos įgaliota institucija.

**12. Kiek biudžeto lėšų pareikalaus ar leis sutaupyti įstatymo įgyvendinimas (pateikiami įvertinimai artimiausiems metams ir tolesnei ateičiai)**

Priimtam įstatymui įgyvendinti papildomų valstybės biudžeto lėšų nereikės.

**13. Įstatymo projekto autorius ar autorių grupė, įstatymo projekto iniciatoriai: institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai**

Teikiamą įstatymo projektą rengė Lietuvos verslo konfederacija.

**14. Reikšminiai įstatymo projekto žodžiai**

„Pavėžėjimo paslaugų operatorius“, „pavėžėjimas“, „keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais“.

Seimo nariai

Mindaugas Bastys

Juras Požela (pasirašė 2015-12-08)

Irena Šiaulienė (pasirašė 2015-12-08)

Remigijus Žemaitaitis (pasirašė 2015-12-08)

Vytautas Gapšys (pasirašė 2015-12-08)

Šarūnas Gustainis (pasirašė 2015-12-08)

Viktoras Fiodorovas (pasirašė 2015-12-08)

Andrius Palionis (pasirašė 2015-12-08)

LIETUVOS RESPUBLIKOS

KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO

I S T A T Y M A S

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 7 straipsnio papildymas 3 ir 4 dalimis**

Papildyti 7 straipsnį 3 ir 4 dalimis:

„3. Pavėžėjimo paslaugų operatorius – Lietuvos Respublikoje ar Europos ekonominės erdvės valstybėje įsteigtas juridinis asmuo, valdantis Lietuvoje veikiančią skaitmeninę platformą ar naudojantis Lietuvoje veikiančią trečiojo asmens skaitmeninę platformą (platformas) ar kitokią sistemą, sudarančią sąlygas susitarti dėl pavėžėjimo paslaugų, ir užtikrinantis, kad pavėžėjimo paslaugos yra teikiamos vairuotojų per platformą. Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklą juridinis asmuo gali vykdyti tik kai tenkinamos visos šios sąlygos:

1) jam išduotas Valstybinės transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos leidimas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklai vykdyti;

2) visą veiklos vykdymo laikotarpį pavėžėjimo paslaugų operatorius yra apdraudęs savo profesinę civilinę atsakomybę pagal Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos patvirtintas Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus privalomojo civilinės atsakomybės draudimo taisykles.

4. Kiti reikalavimai pavėžėjimo paslaugų operatoriui bei jo veiklos sąlygos, reikalavimai asmenims, teikiantiems keleivių bei bagažo pavėžėjimo naudojantis skaitmenine pavėžėjimo paslaugų platforma, bei šių paslaugų teikimo tvarka nustatomi Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo taisyklėse, kurias tvirtina Susisiekimo ministras.“

## **2 straipsnis. 18 straipsnio 1 dalies pakeitimas ir papildymas 13 dalimi**

1. Pakeisti 18 straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Keleiviai vežami keleiviams vežti pagamintomis keleivinėmis kelių transporto priemonėmis – autobusais, troleibusais, lengvaisiais automobiliais, lengvaisiais automobiliais taksi. Keleivių vežimą reglamentuoja Susisiekimo ministerijos patvirtintos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės, Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės bei Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo taisykles.“

2. Papildyti 18 straipsnį 13 dalimi:

„13. Pavėžėjimo paslaugų per skaitmeninę pavėžėjimo platformą teikimui atskiras leidimas ar licencija nėra išduodami. Pavėžėjimo paslaugas galima teikti lengvaisiais automobiliais teisės aktais neuždraustais būdais Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo taisyklėse, patvirtintose Susisiekimo ministro, nustatyta tvarka.“

## **3 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2015 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

RESPUBLIKOS PREZIDENTĖ

DALIA GRYBAUSKAITĖ

*Teikia Seimo nariai:*

Mindaugas Bastys

Juras Požela (pasirašė 2015-12-08)

Irena Šiaulienė (pasirašė 2015-12-08)

Remigijus Žemaitaitis (pasirašė 2015-12-08)

Vytautas Gapšys (pasirašė 2015-12-08)

Šarūnas Gustainis (pasirašė 2015-12-08)

Viktoras Fiodorovas (pasirašė 2015-12-08)

Andrius Palionis (pasirašė 2015-12-08)

LIETUVOS RESPUBLIKOS  
KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO

Į S T A T Y M A S

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 7 straipsnio papildymas 3 ir 4 dalimis**

Papildyti 7 straipsnį 3 ir 4 dalimis:

„3. Pavėžėjimo paslaugų operatorius – Lietuvos Respublikoje ar Europos ekonominės erdvės valstybėje įsteigtas juridinis asmuo, valdantis Lietuvoje veikiančią skaitmeninę platformą ar naudojantis Lietuvoje veikiančią trečiojo asmens skaitmeninę platformą (platformas) ar kitokią sistemą, sudarančią sąlygas susitarti dėl pavėžėjimo paslaugų, ir užtikrinantis, kad pavėžėjimo paslaugos yra teikiamos vairuotojų per platformą. Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklą juridinis asmuo gali vykdyti tik kai tenkinamos visos šios sąlygos:

1) jam išduotas Valstybinės transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos leidimas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklai vykdyti.

2) visą veiklos vykdymo laikotarpį pavėžėjimo paslaugų operatorius yra apdraudęs savo profesinę civilinę atsakomybę pagal Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos patvirtintas Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus privalomojo civilinės atsakomybės draudimo taisykles;

4. Kiti reikalavimai pavėžėjimo paslaugų operatoriui bei jo veiklos sąlygos, reikalavimai asmenims, teikiantiems keleivių bei bagažo pavėžėjimo naudojantis skaitmenine pavėžėjimo paslaugų platforma, bei šių paslaugų teikimo tvarka nustatomi Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo taisyklėse, kurias tvirtina Susisiekimo ministras.“

**2 straipsnis. 18 straipsnio 1 dalies pakeitimas ir papildymas 13 dalimi**

1. Pakeisti 18 straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Keleiviai vežami keleiviams vežti pagamintomis keleivinėmis kelių transporto priemonėmis – autobusais, troleibusais, lengvaisiais automobiliais, lengvaisiais automobiliais taksi. Keleivių vežimą reglamentuoja Susisiekimo ministerijos patvirtintos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės bei, Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės bei Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo taisyklės.“

2. Papildyti 18 straipsnį 13 dalimi:

„13. Pavėžėjimo paslaugų per skaitmeninę pavėžėjimo platformą teikimui atskiras leidimas ar licencija nėra išduodami. Pavėžėjimo paslaugas galima teikti lengvaisiais automobiliais teisės aktais neuždraustais būdais Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos ir keleivių bei bagažo pavėžėjimo paslaugų teikimo taisyklėse, patvirtintose Susisiekimo ministro, nustatyta tvarka.“

### 3 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas

Šis įstatymas įsigalioja 2015 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

RESPUBLIKOS PREZIDENTĖ

DALIA GRYBAUSKAITĖ

*Teikia Seimo nariai:*

Mindaugas Bastys

Juras Požela (pasirašė 2015-12-08)

Irena Šiaulienė (pasirašė 2015-12-08)

Remigijus Žemaitaitis (pasirašė 2015-12-08)

Vytautas Gapšys (pasirašė 2015-12-08)

Šarūnas Gustainis (pasirašė 2015-12-08)

Viktoras Fiodorovas (pasirašė 2015-12-08)

Andrius Palionis (pasirašė 2015-12-08)





## LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,  
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,  
atsisk. sąskaita LT267044060000269484 AB SEB bankas, banko kodas 70440.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2016-06-02 Nr. (1.6.)2T-675

Į 2016-05-24 Nr. 2-1864

Kopija

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją įvertinusi derinimui pateiktą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projektą (toliau – nutarimo projektas), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Svarstyтина, ar vien pati aplinkybė, kad keleivių vežimo veiklą prižiūrinčios institucijos neturi galimybės nustatyti esamo ar įvykusio keleivių vežimo fakto, yra pakankama nustatyti informacinį įpareigojimą teikti duomenis apie visas sudarytas keleivių vežimo sutartis. Pastebėtina, kad, teikiant tokį siūlymą, nepateikiama informacija, ar atliktas Administracinės naštos mažinimo įstatymo 3 str. 1 d. 7 p. numatytas įvertinimas bei, ar įvertintos ūkio subjektų galimybės šį reikalavimą tinkamai įgyvendinti.

Kartu pastebėtina, kad tokios informacijos tvarkymas ir perdavimas būtų susijęs ir su asmens duomenų kaupimu („sudarytos keleivių vežimo sutarties kopija“) ir keleivių teisės į privatumą pažeidimu.

Taip pat pastebėtina, kad abejotinas siūlomo informacinio įpareigojimo (kaip ir privalomos rašytinės sutarties formos) nustatymas sudarytų mažiau palankias nei taksi, keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugų teikimo sąlygas, taip didinant ekonominės veiklos sąnaudas ir atitinkamai mažinant paslaugų (kainos) konkurencingumą, nepateikiant nutarimo projekte objektyvaus reguliavimo diferencijavimo pagrindimo.

2. Nutarimo projekto 3 p. pirmojoje pastraipoje nustatoma pareiga teikti duomenis apie vežėjo gautas pajamas yra nepagrįsta ir atskirais atvejais neįmanoma įgyvendinti. Pastebėtina, kad įstatymas nereglamentuotų pinigų srautų tarp vežimo paslaugų gavėjo ir vežėjo, todėl atitinkamos informacijos keleivių vežimo organizatorius gali ir neturėti, išskyrus atvejus, kai atsiskaitoma buvo per jį. Be to, pajamų apskaitą turėtų vykdyti pats vežėjas ir tik jis gali turėti tikslią informaciją apie visas jo gautas pajamas.

Kartu pastebėtina, kad keleivių vežimo organizatorius, kaip nevykdantis vežėjo buhalterinės apskaitos, nebūtų atsakingas už tokių duomenų tinkamą apskaitymą ar galimas teikiamos informacijos klaidas.

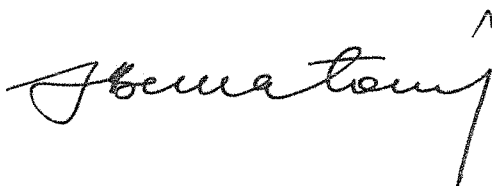
Analogiškai, liktų neaiški ir siūlomos nustatyti keleivių vežimo organizatoriui pareigos užtikrinti keleivių vežimo paslaugų kokybę paskirtis. Lieka neaišku, kokia šiuo atveju kiltų atsakomybė už šios pareigos nevykdymą? Administracinė, civilinė? Solidarioji, subsidiarioji? Be to, tokios pareigos nustatymas iš dalies paneigtų nutarimo projekto 1 p. teiginius apie pavežėjimo paslaugų operatoriaus veiklos nerizikingumą.

3. Nutarimo projekto 3 p. paskutinė pastraipa išskirtina į atskirą punktą.

4. Nutarimo projekto 2 p. trečiojoje pastraipoje ir 4 p. teikiami abstraktūs pasiūlymai. Manytina, kad Vyriausybė, kaip vykdomoji valdžia, pati ir turėtų pasiūlyti, jos nuomone, veiksmingiausias teisinio reguliavimo priemones.

5. Pakartotinai atkreipiame dėmesį į tai, kad dalis nutarimo projekto 3 p. teikiamų pasiūlymų (keleivių vežimo autobusais organizavimas, rašytinių sutarčių sudarymas ir jų kopijų perdavimas valstybės institucijoms) savo esme ir siekiamais tikslais nėra tiesiogiai susiję su vertinamu įstatymo projektu ir jo tikslais, o Vyriausybės teikiama išvada neturėtų būti naudojama kaip priemonė alternatyviems tikslams pasiekti. Norėdama spręsti sudaromų keleivių vežimo sutarčių apskaitos ir priežiūros klausimą, Vyriausybė turėtų teikti Seimui savarankišką įstatymo projektą, skirtą šiems klausimams spręsti. Priešingu atveju, nutarimo projekte turi būti pagrįsta, kaip Vyriausybės teikiami siūlymai susiję su įstatymo projekto tikslais.

Teisingumo ministras



Juozas Bernatoniš



## LIETUVOS RESPUBLIKOS ŪKIO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 38, LT-01104 Vilnius, tel.: 8 706 64 845, 8 706 64 868,  
faks. 8 706 64 762, el. p. [kanc@ukmin.lt](mailto:kanc@ukmin.lt), <http://www.ukmin.lt>  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188621919

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2016-04-11 Nr. (15.27-37)3-4603  
Į 2016-03-25 Nr. 2-1129(101)

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Ūkio ministerija įvertinusi pateiktą derinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7,18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), teikia pastabas ir pasiūlymus:

1. Kelių transporto kodekso (toliau - Kodeksas) 18 straipsnį siūlome tikslinti, išskiriant į atskiras dalis nuostatas, skirtas leidimų keleiviams vežti už atlygį lengvuju automobiliu (toliau – keleivių vežimas už atlygį) ir leidimų vežti lengvuju automobiliu taksi (toliau - taksi) išdavimo klausimų reguliavimui ir aiškiai atskirti, kuo šie leidimai skirsis vienas nuo kito. Įstatyminiu lygmeniu privalo būti įtvirtintos tiek vieno, tiek kito leidimo išdavimo sąlygos, licencijuojamos veiklos sąlygos (tarp jų leidimų turėtojų teisės ir pareigos), leidimo galiojimo sustabdymo, leidimo galiojimo sustabdymo panaikinimo ir leidimo galiojimo panaikinimo pagrindai.

Ūkio ministerijos vertinimu, siekiant neiškraipyti konkurencijos, ūkio subjektams turi būti sudarytos kuo vienodesnės konkurencinės sąlygos. Tuo pačiu neturi būti trukdoma naujų verslo modelių rinkoje atsiradimui. Manytume, jog reikalavimai, skirti keleivių vežimo saugumui užtikrinti (pvz., techniniai reikalavimai automobilio durims, bagažinei; reikalavimas tam tikru periodiškumu atlikti privalomąją techninę apžiūrą), turėtų būti taikomi vykdant tiek taksi, tiek keleivių vežimo už atlygį veiklą. Jeigu dėl ekonominės veiklos specifikos tam tikrų reikalavimų taikymas iškreiptų veiklos modelį, jie neturėtų būti taikomi (pvz., reikalavimas įrengti taksometrą bei atpažinimo ženklą - plafoną neturėtų būti taikomi vykdant keleivių vežimo už atlygį veiklą). Tuo pačiu vežėjams, vykdantiems keleivių vežimo už atlygį veiklą, galėtų būti netaikomos taksi vairuotojams suteikiamos lengvatos (pvz., važiavimas eismo juosta, pažymėta TAKSI ženklu).

2. Ūkio ministerija pažymi, kad 2014 m. birželio 9 d. Vyriausybė pasitarimo protokolu Nr. 32 pritarė siūlymui taksi leidimų išdavimo tvarkai taikyti licencijų išdavimo modelį „D“ (deklaracija) ir įpareigojo Susisiekimo ministeriją parengti ir Vyriausybei pateikti Kodekso pakeitimus. Atkreipiame dėmesį, kad šie Ūkio ministerijos siūlymai, kuriems pritarė Vyriausybė, iki šiol nėra įgyvendinti. Kodekso 18 str. 12 dalį būtina patikslinti šiuo aspektu. Be to, Kodeksą siūlome papildyti ar atitinkamai pakoreguoti, kad šiais pakeitimais būtų tinkamai atsižvelgta į visas Ūkio ministerijos išvadas ir pasiūlymus, kuriems pritarta 2014 m. birželio 9 d. Vyriausybė pasitarimo protokolu Nr. 32. Pagal analogiją, deklaracijos modelį siūlytume taikyti ir keleivių vežimo už atlygį leidimų išdavimo tvarkai.

3. Kvestionuotina, ar yra teisinis pagrindas siūlomoje Kodekso 7 straipsnio 1 dalyje minimą sutartį prilyginti rašytinės formos sutarčiai: 1) turėtų būti papildomai įvertinta ir išvados argumentacijoje nurodyta, kokiame teisės akte numatyta privaloma rašytinės sutarties forma tokio pobūdžio sandoriams (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 straipsnis numato, kad rašytine forma sudaromi sandoriai, kuriems Civilinis kodeksas ar kiti įstatymai nustato privalomą paprastą

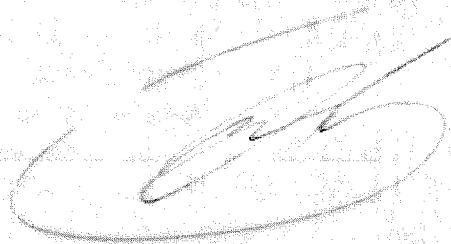
rašytinę formą); 2) atsižvelgiant į Civilinio kodekso 1.73 straipsnio 2 dalies reikalavimą, kad rašytinės formos dokumentui yra prilyginami šalių pasirašyti dokumentai, perduoti telekomunikacijų įrenginiais, *jeigu yra užtikrinta teksto apsauga ir galima identifikuoti parašą*, kvestionuotina, ar siūlomoje Kodekso 7 straipsnio 1 dalyje minimas susitarimo sudarymas atitinka Lietuvoje galiojančius teisės aktų reikalavimus, nustatytus teksto apsaugai, parašo identifikavimui (pvz. abejotina, ar „apps“ programėlių naudojimas gali būti prilyginamas pasirašymui kvalifikuotu elektroniniu parašu).

Bet kokių atveju, abejotinas įpareigojimo nedelsiant pateikti sutarties kopiją tikslingumas. Manytume, jog paslaugų užsakymas naudojantis specialiai tam sukurtomis programėlėmis yra kur kas skaidresnis nei rašytinių sutarčių pasirašymas ar duomenų fiksavimas taksometru ir sudaro galimybę, esant būtinybei, patikrinti keleivio vežimo faktą. Reikalavimas pateikti sudarytos keleivių vežimo sutarties kopiją yra nebūtinis ir neproporcingas, be to sunkiai įgyvendinamas ir sukeliantis didelę administracinę naštą. Siūlytume jo atsisakyti.

4. Iš Nutarimo projekto neaišku, kokių tikslų siūloma Kodeksą papildyti sąvoka „keleivių vežimų organizatorius“. Atsižvelgiant į tai, kad nėra siekiama reglamentuoti keleivių vežimų organizatoriaus veiklos, abejotinas tokios sąvokos tikslingumas. Be to, neaiškus jos santykis su kitomis Kodekse įtvirtintomis keleivių vežimo formomis (pvz., kuo keleivių vežimų organizavimas skiriasi nuo užsakomųjų reisų).

5. Primename, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2015 m. vasario 18 d. pasitarimo Nr. 7 protokolo 5 klausimo 3.2 punktu pavesta institucijoms pinigine išraiška vertinti ir teikti Ūkio ministerijai administracinės naštos ūkio subjektams apskaičiavimo ataskaitas tais atvejais, kai institucijų kompetencijos sritys teisinį reguliavimą inicijavo Seimas. Tokiu atveju administracinės naštos ūkio subjektams apskaičiavimo ataskaita Ūkio ministerijai pateikiama, kai teisės aktas jau priimtas.

Ūkio viceministras



Gediminas Onaitis

Goda Surininaite, tel. 870664900, el. p. goda.surininaite@ukmin.lt  
Laura Kinkaite, tel. 870664778, el. p. laura.kinkaite@ukmin.lt

ORIGINALAS PAŠTU  
NESIUNČIAMAS

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA  
TEISĖS DEPARTAMENTAS**

**IŠVADA**

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS  
RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR  
PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-3852(2)“ PROJEKTO  
(TAP NR. 16-340(2); TAIS NR. 16-3734(2)) (TOLIAU – NUTARIMO PROJEKTAS)**

2016-04-15 Nr.NV-1134

Vilnius

Įvertinę Nutarimo projekto atitiktį įstatymams, Vyriausybės nutarimams ir teisės technikos reikalavimams ir pritardami Teisingumo ministerijos 2016-04-11 d. rašte (TAIS Nr. 16-3734) išdėstytoms pastaboms, papildomai teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Atkreipiame dėmesį į Nutarimo projekto 1 punkto ketvirtosios pastraipos struktūrą, kurioje dėstoma, kas turėtų būti įvertinta, siekiant išsiaiškinti, ar pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos licencijavimas yra tinkama teisinio reguliavimo priemonė, taip pat dėstomos principų, kuriais remiantis tokia analizė turėtų būti atliekama, reikšmės. Tačiau paskutiniu šios pastraipos sakiniu Vyriausybė konstatuotų, kad pavėžėjimo paslaugų operatoriaus (ne vežėjo) veikla negali sukelti rizikos pažeisti svarbius visuomenės interesus, todėl šios veiklos licencijavimo būtinumas yra nepagrįstas ir netikslingas. Svarstyтина, ar tokios išvados pateikimas nereikalauja gilesnės analizės, kas, beje, Nutarimo projekto 1 punkto ketvirtosios pastraipos pirmu sakiniu ir yra teigiama – „svarstant galimybę licencijuoti tam tikrą veiklą, *turi būti įvertinta* šia veikla keliama rizika pažeisti svarbų visuomenės interesą“.
2. Atkreipiame dėmesį, kad Nutarimo projekto 1 punkto paskutiniąja pastraipa, 2 punkto pirmąją pastraipą yra teikiamas siūlymas Seimui atsisakyti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2) (toliau – Įstatymo projektas) 1 bei 2 straipsniais siūlomų nuostatų, t.y. iš esmės viso projekto, o vietoj to yra teikiami kiti pakeitimai, bei iš dalies siūlomas kitas Įstatymo projekto tikslas (žr. Nutarimo projekto 2 punkto antrąją pastraipą) kas, manytume, reikštų naujo teisinio reguliavimo siūlymą. Atkreipiame dėmesį, kad pagal Teisingumo ministerijos 2015 m. sausio 22 d. raštu Nr. (1.5)2T-96 pateiktų rekomendacijų dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų projektų, kuriais teikiamos Lietuvos Respublikos Vyriausybės išvados dėl Lietuvos Respublikos Seime svarstomų teisės aktų projektų, kuriomis pasiūlyta vadovautis Vyriausybės 2015 m. vasario 4 d. pasitarimo protokolu Nr. 4 (toliau – Rekomendacijos), 1.2 papunkčio nuostatas neturėtų būti Seime svarstomam teisės akto projektui pritariama iš esmės, jei Vyriausybės nutarimų projektuose teiktini teisinio reguliavimo priemonių tobulinimo pasiūlymai savo esme reikštų kokybiškai visai naujo teisinio reguliavimo siūlymą. Tokiu atveju Vyriausybės nutarimų projektuose siūlytina formuluoti šias Vyriausybės pozicijas - pritarti projektui, tačiau pasiūlyti projekto nesvarstyti iki tol, kol bus atlikti

tam tikri Vyriausybės ar kitų institucijų veiksmai (žr. Rekomendacijų 1.3 papunktį) arba nepritarti projektui (žr. Rekomendacijų 1.4 papunktį).

3. Pastebėtinas prieštaravimas tarp tam tikrų Nutarimo projekte teikiamų siūlymų dėl Įstatymo projekto – antai Nutarimo projekto 2 punkto pirmoje pastraipoje teigiama, kad pagal Konstitucinio Teismo suformuotą ūkinės veiklos reguliavimo doktriną esminės ūkinės veiklos sąlygos, draudimai, ribojimai, darantys esminį poveikį ūkinei veiklai gali būti nustatomi tik įstatymu, tačiau Nutarimo projekto 2 punkto penktoje pastraipoje, kurioje pateikiama siūloma Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18 str. 12 dalies formuluotė, nurodoma, kad leidimo vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir taksi automobiliais veiklą galiojimas būtų sustabdytas ir tais atvejais, kurie būtų nurodyti ne įstatyme, o Susiekimo ministro tvirtinamose taisyklėse.
4. Nutarimo projekto 2 punkto priešpaskutinėje pastraipoje siūlomoje Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18 str. 12 dalies redakcijoje formuluotė „neatitiko teisės aktuose nustatytų reikalavimų“, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298 patvirtintų Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų 12 punktą keistina.
5. Siūlytume Nutarimo projekto 2 punkto priešpaskutinės pastraipos nuostatos „panaikinus leidimo galiojimą vežėjas jį privalo grąžinti savivaldybės vykdomajai institucijai per 3 darbo dienas“ atsisakyti, kaip esančios ne įstatymo, o poįstatyminio teisės akto reguliavimo dalyku. Be to, atkreiptinas dėmesys, kad leidimas gali būti ne tik popierinės, bet ir elektroninės formos.
6. Manytume, kad institucijų tam tikrų priemonių neturėjimas dėl kurių nėra galimybės identifikuoti tam tikrų rūšių sutarčių, nėra tinkamas argumentas siūlomam reguliavimui grįsti. Nors konstatuojama, kad institucijos „šiuo metu“ neturi tam tikrų galimybių identifikuoti sutartis, tačiau siūloma Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7 str. 1 dalies redakcija eliminuotų poreikį tokias galimybes ateityje įgyti. Kartu manytume, kad būtų tikslinga atskleisti siūlomoje Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7 str. 1 dalies nuostatoje vartojamo žodžio „nedelsiant“ turinį.

2 - ojo teisinės ekspertizės skyriaus vedėja

Ieva Peciukonienė

**PAŽYMA**  
**APIE LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-3852(2)“ PROJEKTO DERINIMĄ**

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Žyma apie pritarimą pastaboms ir pasiūlymams
Lietuvos Respublikos ūkio ministerijos 2016 m. balandžio 11 d. raštas Nr. (15.27-37)3-1603.	<p>3. Kvestionuotina, ar yra teisinis pagrindas siūlomoje Kodekso 7 straipsnio 1 dalyje minimą sutartį prilyginti rašytinės formos sutarčiai:</p> <p>1) turėtų būti papildomai įvertinta ir išvados argumentacijoje nurodyta, kokiame teisės akte numatyta privaloma rašytinės sutarties forma tokio pobūdžio sandoriams (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 straipsnis numato, kad rašytine forma sudaromi sandoriai, kuriems Civilinis kodeksas ar kiti įstatymai nustato privalomą paprastą rašytinę formą);</p> <p>2) atsižvelgiant į Civilinio kodekso 1.73 straipsnio 2 dalies reikalavimą, kad rašytinės formos dokumentui yra prilyginami šalių pasirašyti dokumentai, perduoti telekomunikacijų įrenginiais, jeigu yra užtikrinta teksto apsauga ir galima identifikuoti parašą, kvestionuotina, ar siūlomoje Kodekso 7 straipsnio 1 dalyje minimas susitarimo sudarymas atitinka Lietuvoje galiojančius teisės aktų reikalavimus, nustatytus teksto apsaugai, parašo identifikavimui (pvz. abejotina, ar „apps“ programėlių naudojimas gali būti prilyginamas pasirašymui kvalifikuotu elektroniniu parašu).</p> <p>Bet kokių atvejų, abejotinas įpareigojimo nedelsiant pateikti sutarties kopiją tikslingumas. Manytume, jog paslaugų užsakymas naudojantis specialiai tam sukurtomis programėlėmis yra kur kas skaidresnis nei rašytinių sutarčių pasirašymas ar duomenų fiksavimas taksometru ir sudaro</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b>  Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projektu (toliau – nutarimo projektas) siūloma nustatyti, kad keleiviai už atlygį lengvaisiais automobiliais (ne lengvaisiais automobiliais taksi) vežami pagal su jais sudarytas rašytines sutartis.</p> <p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b>  Susisiekimo ministerija, atsižvelgusi į Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 straipsnio nuostatas, siūlo nustatyti, kad vežėjo ir kliento sutartis, sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, yra prilyginama rašytinei sutarčiai tik tokiu atveju, jeigu yra užtikrinta teksto apsauga ir galima identifikuoti sutarties šalių parašus.</p> <p><b>Neatsižvelgta.</b>  Šiuo metu keleivių vežimo veiklą kontroliuojančios institucijos neturi galimybės nustatyti esamo ar jau įvykusio keleivių vežimo fakto, jeigu vežėjas išvengė patikrinimo keleivio vežimo metu arba po keleivių vežimo sutarties įvykdymo sunaikino keleivių</p>

	<p>galimybę, esant būtinybei, patikrinti keleivio vežimo faktą. Reikalavimas pateikti sudarytos keleivių vežimo sutarties kopiją yra nebūtinai ir neproporcingas, be to sunkiai įgyvendinamas ir sukeliantis didelę administracinę naštą. Siūlytume jo atsisakyti.</p> <p>4. Iš Nutarimo projekto neaišku, koku tikslu siūloma Kodeksą papildyti sąvoka „keleivių vežimų organizatorius“. Atsižvelgiant į tai, kad nėra siekiama reglamentuoti keleivių vežimų organizatoriaus veiklos, abejotinas tokios sąvokos tikslingumas. Be to, neaiškus jos santykis su kitomis Kodekse įtvirtintomis keleivių vežimo formomis (pvz., kuo keleivių vežimų organizavimas skiriasi nuo užsakomųjų reisų).</p>	<p>vežimo sutartį, siekdamas nuslėpti gautas pajamas. Nutarimo projektu siūloma nustatyti, kad keleivių vežimo sutarties, sudarytos telekomunikacijų galiniais įrenginiais (įskaitant ir aplikacijomis išmaniuoju telefonu), kopija nedelsiant būtų pateikta Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – Valstybinė mokesčių inspekcija). Atkreiptinas dėmesys į tai, kad paprastų rašytinių sutarčių Valstybinei mokesčių inspekcijai teikti nesiūloma.</p> <p><b>Neatsižvelgta.</b></p> <p>Nutarimo projektu siūloma įtvirtinti keleivių vežimo organizatoriaus sąvoką, kadangi šiuo metu nėra aišku, kas yra fizinis ar juridinis asmuo, organizuojantis keleivių vežimą. Paaiškiname, kad keleivių vežimo organizatoriumi turėtų būti laikomas fizinis ar juridinis asmuo, kuris organizuoja keleivių vežimą paslaugos gavėjui, t. y. užsakovui. Pavyzdžiui, įmonė, priimanti keleivių (užsakovų) užsakymus ir perduodanti juos vežėjams.</p> <p>Užsakomieji reisai – tai keleivių vežimo būdas (keleiviai gali būti vežami reguliariaisiais, užsakomaisiais ir specialiaisiais reisais).</p>
<p>Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos 2016 m. balandžio 11 d. raštas Nr. (1.6.)2T-410.</p>	<p>Pastebėtina, kad iš nutarimo projekto lieka neaišku, ar sąvoka „keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais“ apims tik vežimą naudojantis vežimų organizatoriaus paslaugomis, ar bet kokią atlygintino vežimo atvejį. Taip pat apibrėžtina, ar ši sąvoka apims tik tokia ūkine veikla besiverčiančius asmenis, ar ir vienkartinio vežimo atvejus (pvz., kaimyno pavežimas už atlygį). Įvertinant leidimų instituto taikymą, tampa neaišku ir kuo keleivių vežimas už atlygį lengvaisiais automobiliais skiriasi nuo vežimo taksi – tik automobilio atpažinimo ženklo (nors jį siūloma naudoti ir teikiant keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą) ir taksometro buvimu? Pastebėtina, kad tokiu atveju taksi automobilis be</p>	<p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b></p> <p>Nutarimo projektu siūloma pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui apibrėžti sąvoką „keleivių vežimas už atlygį lengvuju automobiliu“ ir aiškiai bei nedviprasmiškai atriboti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą nuo keleivių vežimo lengvuju automobiliu taksi veiklos, siekiant išvengti ginčytinų situacijų.</p>



vieno iš šių požymių (jį demontavus) būtų traktuojamas kaip lengvasis automobilis, kuriuo teikiamos atlygintinio vežimo paslaugos, o atsakomybė už taksi veiklos pažeidimus jam nebegalėtų būti taikoma. Reikalavimai KTK būtų nustatomi analogiškai – turėti automobilį, atitinkantį nustatytus reikalavimus.

12. Taip pat atkreiptinas dėmesys į tai, kad įstatymo sąvokos dėstytinios KTK 2 str., todėl peržiūrėtinas KTK 7 str. pavadinimas, juo labiau kad straipsnio turinys platesnis ir būtų skirtas ne tiek sąvokai, kiek veiklos sąlygų reguliavimui. Taip pat pastebėtina, kad nutarimo projektu siūlomos KTK 7 str. 1 d. redakcijos paskutinis sakiny yra ne sąvokos apibrėžimo dalis, todėl nuostata, reglamentuojanti reikalavimą veiklai, turėtų būti nustatoma atskiroje straipsnio dalyje.

13. Nutarimo projektu siūlomos KTK 7 str. 1 d. paskutinio sakinio nuostatos vertintinos kaip naujas informacinis įpareigojimas ūkinę veiklą vykdančioms subjektams. Manytina, kad toks siūlymas, įvertinant administracinę naštą, bet kuriuo atveju turėtų būti pagrindžiamas nutarimo projekte. Nesant pagrindimo, negalima įvertinti tokio siūlymo pagrįstumo ir proporcingumo. Pastebėtina, kad toks informacinis įpareigojimas būtų taikomas ir taksi vežėjams, kadangi pagal šiuo metu esantį reguliavimą (Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių, patvirtintų susisiekimo ministro 2012 m. sausio 27 d. įsakymu Nr. 3-80, 7.2 p.) vežimo taksi sutartis laikoma sudaryta ryšio priemonėmis. Abejotinas tokių duomenų teikimo bei paskesnio kaupimo ir saugojimo tikslingumas

#### **Atsižvelgta iš dalies.**

Atsižvelgiant į tai, kad Nutarimo projektu teikiama Vyriausybės išvada Seime svarstomam įstatymo projektui, o teikiami pasiūlymai ir pastabos bus atskirai vertinami atitinkamame Seimo komitete, taip pat į tai, kad dalis siūlymų gali būti atmesta ir Vyriausybė negali užtikrinti pasiūlytų nuostatų visiško perkėlimo į Kelių transporto kodeksą, konkrečių straipsnių ar jų struktūrinių dalių redakcijų pateikimas nutarimo projekte būtų perteklinis. Nutarimo projektu siūloma apsiriboti pasiūlymų dėl reguliavimo teikimu, konkrečių redakcijų formulavimą paliekant projekto teikėjams ar Seimui.

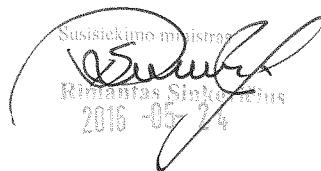
#### **Atsižvelgta iš dalies.**

Nutarimo projekte siūloma nustatyti, kad tokiu atveju, kai keleivių vežimo sutartis yra sudaroma telekomunikacijų galiniais įrenginiais, vežėjas privalo sudarytos keleivių vežimo sutarties kopiją iš karto po tokios sutarties sudarymo Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių arba Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių (priklausomai nuo transporto priemonės, kuria bus vykdomas keleivių vežimas pagal sutartį (autobusu ar lengvuju automobiliu) nustatyta tvarka pateikti Valstybinei mokesčių inspekcijai.

Pažymėtina, kad šis informacinis įpareigojimas bus taikomas tik tokiu atveju, kai keleivių vežimo sutartis bus sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, kuriais bus užtikrinta

	<p>valstybės institucijose, todėl turėtų būti įvertinta, ar nebūtų pakankamas tokių duomenų kaupimas ir saugojimas pas vežėją (ar vežimų organizatorių), nustatant pareigą tokius duomenis nedelsiant pateikti, gavus leidimą išdavusios institucijos reikalavimą.</p> <p>12. Taisytinas nutarimo projekto 1 p. papunkčių numeracijos žymėjimas.</p>	<p>teksto apsauga ir galima identifikuoti parašą. Kitaip tariant, ryšio priemonėmis sudarius žodinę sutartį (pavyzdžiui, telefonu užsakius keleivių vežimo lengvuoju automobiliu taksi paslaugas), ši nuostata nebus taikoma. Šios nuostatos būtinos siekiant užtikrinti efektyvią teisės aktų, reglamentuojančių keleivių vežimo veiklą, laikymosi kontrolę.</p> <p>Nustačius pareigą keleivių vežimo organizatoriui ar vežėjui duomenis kontrolės institucijai teikti tik esant poreikiui, būtų sudarytos sąlygos klastoti duomenis.</p> <p><b>Neatsižvelgta.</b> Nutarimo projekto 1 punktą neturi papunkčių.</p>
<p>Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento 2016 m. balandžio 15 d. išvada Nr. NV-1134.</p>	<p>2. Atkreipiame dėmesį, kad Nutarimo projekto 1 punkto paskutiniąja pastraipa, 2 punkto pirmąją pastraipą yra teikiamas siūlymas Seimui atsisakyti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2) (toliau – Įstatymo projektas) 1 bei 2 straipsniais siūlomų nuostatų, t.y. iš esmės viso projekto, o vietoj to yra teikiami kiti pakeitimai, bei iš dalies siūlomas kitas Įstatymo projekto tikslas (žr. Nutarimo projekto 2 punkto antrąją pastraipą) kas, manytume, reikštų naujo teisinio reguliavimo siūlymą. Atkreipiame dėmesį, kad pagal Teisingumo ministerijos 2015 m. sausio 22 d. raštu Nr. (1.5)2T-96 pateiktų rekomendacijų dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų projektų, kuriais teikiamos Lietuvos Respublikos Vyriausybės išvados dėl Lietuvos Respublikos Seime svarstomų teisės aktų projektų, kuriomis pasiūlyta vadovautis Vyriausybės 2015 m. vasario 4 d. pasitarimo protokolu Nr. 4 (toliau – Rekomendacijos), 1.2 papunkčio nuostatas neturėtų būti Seime svarstomam teisės akto projektui pritariama iš esmės, jei Vyriausybės nutarimų projektuose teiktini teisinio reguliavimo priemonių tobulinimo pasiūlymai savo esme reikštų kokybiškai visai</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b> Nutarimo projektu yra siūloma pritarti Seime svarstomam Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2) (toliau – Įstatymo projektas) tikslui – iš esmės pakeisti šiuo metu esamą keleivių vežimo (Įstatymo projekte vadinamas „keleivių pavėžėjimas“) už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklos teisinį reguliavimą ir reglamentuoti keleivių vežimo organizatoriaus (Įstatymo projekte vadinamas „pavėžėjimo paslaugų operatorius“) veiklą, ir pasiūlyti kitas teisinio reguliavimo priemones.</p>

	<p>naujo teisinio reguliavimo siūlymą. Tokiu atveju Vyriausybės nutarimų projektuose siūlytina formuluoti šias Vyriausybės pozicijas - pritarti projektui, tačiau pasiūlyti projekto nesvarstyti iki tol, kol bus atlikti tam tikri Vyriausybės ar kitų institucijų veiksmai (žr. Rekomendacijų 1.3 papunktį) arba nepritarti projektui (žr. Rekomendacijų 1.4 papunktį).</p>	
--	---	--

Susisiekimo ministras  
  
Rimantas Sinkevičius  
2016-05-24

Siūlau įtraukti į Vyriausybės posėdžio (pasitarimo) darbotvarkės projektą

*[Signature]*  
2016-06-08

Dėl Kelių transporto kodekso 7, 18 str. pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2) (TAP-16-340(2)) (16-384(2))

**Pranešėjas:** susisiekimo ministras R. Sinkevičius

**Dalyvauja:** SM Kelių transporto skyriaus vyr. specialistas M. Žvinklis

**Klausimo kuratorius:**

*Posėdžių rengimo skyriaus patarėja*

*E. Karaliūtė*

*2016-03-09*

<p>Apsvarstyta ministerijų atstovų pasitarime</p> <p><i>2016-03-15 2016-04-26</i> (data)</p>	<p>Ministerijų atstovų pasitarimo protokolo išrašas</p> <p><i>SM prašymu klausimo svarstymą atkelti.</i></p> <hr/> <p>1. Pasiūlyti Susisiekimo ministerijai:  1.1. atsižvelgti į Ūkio ministerijos ir Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pastabas;  1.2. projektą suderinti su Teisingumo ministerija.  2. Patikslintą projektą svarstyti Vyriausybės posėdžio B dalyje. <i>2016-04-26 (21)</i></p>
<p>Informacija apie projekto svarstymą Vyriausybės pasitarime ar/ir Vyriausybės posėdyje</p>	<p>Papildoma informacija</p>

prie 17 klausimo (LRVpos.)

**UBER**

LIETUVOS RESPUBLIKOS  
VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA  
2016-06-13 Nr. G-7150  
UBER B.V.  
Vijzelstraat 68  
1017 HL Amsterdam,  
Chamber of Commerce: 56317441

Lietuvos Respublikos Ministrui Pirmininkui  
p. Algirdui Butkevičiui  
Gedimino pr. 11  
Vilnius, Lietuva

2016 m. birželio 10 d.

**DĖL VYRIAUSYBĖS POZICIJOS PAVĖŽĖJIMO PASLAUGŲ TEISINIO  
REGLAMENTAVIMO KLAUSIMU**

Gerbiamasis,

kreipiamės į Jus siekdami atkreipti dėmesį, kad šiuo metu yra rengiamas Vyriausybės nutarimas dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2). Šiomis pataisomis norima pašalinti teisinį netikrumą dėl skaitmeninėmis technologijomis paremto keleivių pavėžėjimo lengvaisiais automobiliais, neatitinkančio taksi veiklos pobūdžio, reglamentavimo. Atsižvelgiant į tai, kad kompanijos „Uber“ veikla galimai pateks į siūlomų Kelių transporto kodekso pakeitimų reguliavimo sritį, esame suinteresuoti išsamiau įstatymo projekto svarstymu, užtikrinsiančiu, kad priimtas reguliavimas geriausiai atlieps Lietuvos piliečių bei Vilniaus miesto gyventojų interesus ir lūkesčius.

Atsižvelgiant į 2015 m. lapkričio 18 d. vykusio susitikimo su kompanijos „Uber“ atstovais metu Jūsų išreikštą palaikymą pavėžėjimo paslaugų plėtrai Lietuvoje bei raginimą Susisiekimo ministerijai ir kitoms kompetentingoms institucijoms operatyviai spręsti teisinės bazės suderinimo klausimus, rudens sesijos metu Seimo narių grupės bei Lietuvos verslo konfederacijos iniciatyva buvo užregistruotas ir Seimui pateiktas minėtasis įstatymo projektas. Šiuo metu dėl jo yra laukiama Vyriausybės išvados.

Pastebime, kad 2016 m. gegužės 25 d. Susisiekimo ministerijos parengtoje naujausioje Vyriausybės nutarimo projekto redakcijoje Vyriausybei siūloma pritarti įstatymo projektui. Norėtume pažymėti, kad „Uber“ požiūriu, siūlomi Kelių transporto kodekso pakeitimai suteiktų keleivių vežimo teisiniam reglamentavimui daugiau aiškumo, o jų tikslas atitinka viešąjį interesą bei dalinimosi ekonomikos principus.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, prašome Jūsų išreikšti pritarimą įstatymo projektui. Teigiama Jūsų vadovaujamos Vyriausybės pozicija ne tik užtikrins tolesnį sklandų įstatymo projekto svarstymą bei tobulinimą Seime, bet kartu suteiks Lietuvai ir galimybę tapti pirmąja valstybe Europoje, įtvirtinusia technologiškai pažangių bei modernios dalinimosi ekonomikos tendencijomis paremtų pavėžėjimo paslaugų reguliavimą.

Pagarbiai

Jambu Palaniappan

Vadovas Rytų Europai, Artimiesiems Rytams ir Afrikai



prie 17 klausimo (LRV pos.)



## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

Biudžetinė įstaiga, Jogailos g. 14, LT-01116 Vilnius, tel. (8 5) 262 7797, faks. (8 5) 212 6492, el. p. taryba@kt.gov.lt  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188668192

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kancelijai  
Gedimino pr. 11, LT-01103 Vilnius  
El. p. [LRVkanceliarija@lrv.lt](mailto:LRVkanceliarija@lrv.lt)

2016-05-04 Nr. (2.30-35) 6V-961

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai  
Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius  
El.p.: [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-3852(2)“ PROJEKTO

(1) Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba savo iniciatyva pagal kompetenciją išnagrinėjo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtą ir 2016 m. balandžio 26 d. Ministerijų atstovų pasitarime svarstytą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto Nr. XIIP-3852(2)“ projektą Nr. 16-3734(2) (toliau – Nutarimo projektas) ir teikia pasiūlymus.

(2) Nutarimo projektu yra teikiama Vyriausybės išvada Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektui Nr. XIIP-3852(2), kuriuo siekiama reglamentuoti pavėžėjimo (keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais) paslaugų teikimą.

(3) Įvertinusi Nutarimo projekte siūlomas Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 7 straipsnio 1 dalies ir 18 straipsnio 12 dalies nuostatas ir Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo išaiškinimais nustatytus reikalavimus ūkinės veiklos reguliavimui<sup>1</sup>, Konkurencijos taryba primena, kad bet kokie ūkinės veiklos ribojimai turi būti būtini ir proporcingi siekiamam tikslui.

(4) Atkreipiamė Nutarimo projekto rengėjų dėmesį į siūlomą reglamentavimą dėl leidimų, išduodamų keleiviams vežti už atlygį lengvaisiais automobiliais, ir į nuostatą, kuria siūloma įtvirtinti vežimų organizatoriaus ir vežėjo pareigą, kad telekomunikacijų galiniais įrenginiais sudarytos keleivių vežimo sutarties kopija nedelsiant būtų pateikta Valstybinei mokesčių inspekcijai.

(5) Nutarimo projekte ar jį lydinčiuose dokumentuose nepateikiama paaiškinimų, kodėl siūloma numatyti būtent tokius reikalavimus. Kiek tai susiję su leidimų išdavimu, nėra aišku, kodėl Nutarimo projekte siūloma leidimus keleiviams vežti už atlygį lengvaisiais automobiliais išduoti, sustabdyti ir panaikinti iš esmės ta pačia tvarka, kokia šiuo metu yra taikoma vežėjams,

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas išaiškino, jog, imantis ūkinės veiklos ribojimų ir draudimų nustatymo, turi būti laikomasi tam tikrų sąlygų: 1) ūkinės veiklos laisvė ribojama įstatymu; 2) ribojimai yra būtini demokratinėje visuomenėje siekiant apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves bei Lietuvos Respublikos Konstitucijoje įtvirtintas vertybes, taip pat konstituciškai svarbius tikslus; 3) ribojimais nėra paneigiama teisių ir laisvių prigimtis bei esmė; 4) yra laikomasi konstitucinio proporcingumo principo. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2006 m. gegužės 31 d. nutarimo byloje Nr. 42/03 „Dėl kvotinio baltojo sukraus eksporto“ II konstatuojamosios dalies 2.2 papunktis.

užsiimantiems taksi veikla. Pavyzdžiui, nėra aišku, kodėl leidimus siūloma išduoti tik veiklai vienos savivaldybės teritorijos ribose, ar tai yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui priemonė. Nėra pateikiama argumentų ir dėl to, kodėl siūlomas reikalavimas dėl transporto priemonių privalomo apipavidalinimo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nustatyta tvarka. Konkurencijos tarybos nuomone, paslaugų teikimo organizavimui informacinių technologijų platformas naudojančių ūkio subjektų atveju paslaugos teikimo teisėtumo kontrolė gali būti veiksmingai užtikrinama visos Lietuvos Respublikos mastu, pavyzdžiui, numatant prieigos prie tokių platformų teisę kontroliuojančioms institucijoms arba sąsają su kontroliuojančių institucijų informacinėmis sistemomis, t. y. neribojant paslaugų teikimo tik vienos savivaldybės teritorija. Atitinkamai ir vartotojai, naudodamiesi tokia informacinių technologijų platforma, žinotų, kad paslaugos yra teikiamos teisėtai. Atsižvelgdami į tai, siūlome Nutarimo projekto rengėjams įvertinti alternatyvas siūlomai leidimų išdavimo tvarkai ir pasirinkti tokią alternatyvą, kuri ūkinės veiklos laisvę ribotų tik tiek, kiek tai yra būtina ir proporcinga siekiamam tikslui.

(6) Taip pat siūlome Nutarimo projekto rengėjams dar kartą įvertinti, ar nuostata dėl telekomunikacijų galiniais įrenginiais sudarytos keleivių vežimo sutarties kopijos pateikimo Valstybinei mokesčių inspekcijai nedelsiant po jos sudarymo tikrai yra būtina ir proporcinga priemonė. Siūlome apsvarstyti, ar negalėtų būti nustatyta pareiga keleivių vežimų organizatoriams teikti duomenis apie vežėjų pajamas Valstybinei mokesčių inspekcijai, ar tiesiog numatyti šiai inspekcijai prieigos teisę prie vežimų organizatoriaus naudojamos informacinių technologijų platformos. Atkreipiame Jūsų dėmesį, kad Valstybinė mokesčių inspekcija 2016 m. balandžio 27 d. paskelbė<sup>2</sup> pasirašiusi bendradarbiavimą reglamentuojantį memorandumą su bendrove „Uber“, kuriame susitarė dėl informacijos apie pajamas teikimo inspekcijai, pasinaudojant technologiniu sprendimu.

(7) Konkurencijos tarybos nuomone, naujo pobūdžio paslaugas, paremtas informacinių technologijų platformų naudojimu, kuriančios įmonės didina paslaugų pasirinkimą vartotojams, leidžia vartotojams rasti labiausiai jų lūkesčius atitinkančius paslaugų teikėjus, prisideda prie inovacijų skatinimo ir veiklos skaidrumo didinimo. Vadinamosios dalijimosi ekonomikos teikiamomis galimybėmis be jokių valstybės paskatų ir paramos gali pasinaudoti individualūs paslaugų teikėjai bei smulkus verslas, taip prisidedami prie bendro valstybės ekonominio augimo.

(8) Konkurencijos tarybos nuomone, keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais paslaugų teikimas turi būti reglamentuotas, tačiau tik tiek, kiek tai yra būtina vartotojų teisėms apsaugoti. Šių paslaugų reglamentavimas bet kuriuo atveju neturėtų automatiškai remtis keleivių vežimo taksi paslaugoms taikomais reikalavimais, priešingai – naujo pobūdžio paslaugų atsiradimas rinkoje pirmiausia turėtų paskatinti iš esmės peržiūrėti jau taikomus reikalavimus, įvertinant, ar jie tebėra būtini ir proporcingi atsižvelgiant į rinkoje įvykusius pokyčius.

Pirmininkas



Šarūnas Keserauskas

Vaida Kužinauskienė, tel. (8 5) 262 9578, el. p. [vaida.kuzinauskiene@kt.gov.lt](mailto:vaida.kuzinauskiene@kt.gov.lt)

<sup>2</sup> 2016 m. balandžio 27 d. pranešimas spaudai „Uber“: VMI yra pavyzdys kitoms Europos šalių institucijoms“, paskelbtas [http://www.vmi.lt/cms/verslui-bendrai\\_skyrelyje\\_„Naujienos“](http://www.vmi.lt/cms/verslui-bendrai_skyrelyje_„Naujienos“).

prie 17 kl. (LBP priedis)

SUREDAUGUOTA



# LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

## NUTARIMAS

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 7, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIP-3852(2)

\_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_  
Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2015 m. gruodžio 23 d. sprendimo Nr. SV-S-1306 „Dėl įstatymų ir nutarimų projektų išvadų“ 19 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 18 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektui Nr. XIIP-3852(2) (toliau – Įstatymo projektas), tačiau pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą pagal šiuos pasiūlymus:

1. Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad „Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklą juridinis asmuo gali vykdyti tik kai tenkinamos visos šios sąlygos:

1) jam išduotas Valstybinės transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos leidimas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklai vykdyti.

2) visą veiklos vykdymo laikotarpį pavėžėjimo paslaugų operatorius yra apdraudęs savo profesinę civilinę atsakomybę pagal Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos patvirtintas Pavėžėjimo paslaugų operatoriaus privalomojo civilinės atsakomybės draudimo taisykles;“.

Svarstant galimybę licencijuoti tam tikrą veiklą, turi būti įvertinta šia veikla keliama rizika pažeisti svarbų visuomenės interesą. Veiklos licencijavimas yra tinkama teisinio reguliavimo priemonė, jeigu atitinka būtinumo, proporcingumo ir nediskriminavimo principus. Būtinumo principas reiškia, kad veikla gali būti licencijuojama tik siekiant išspręsti aiškiai nustatytą problemą ir apsaugoti svarbų visuomenės interesą (visuomenės sveikatą, visuomenės saugą, viešąją tvarką, visuomenės saugumą ir panašiai). Proporcingumo principas reiškia, kad veiklos licencijavimas pripažįstamas tinkama teisinio reguliavimo priemone veiklos licencijavimu siekiamam tikslui pasiekti, kai nėra mažiau ribojančių priemonių nustatytai problemai spręsti ir svarbiam visuomenės interesui apsaugoti, tai yra įvertinus veiklos licencijavimo alternatyvas (pavyzdžiui, savireguliacijos galimybę, veiklos sąlygų laikymosi priežiūrą ir kontrolę), nustatoma, kad veiklos licencijavimu siekiamų tikslų kitos priemonės nepadėtų pasiekti, o pasirinkta teisinio reguliavimo priemonė – veiklos licencijavimas – neriboja ūkio subjektų teisių ir laisvių daugiau, nei to reikia veiklos



licencijavimu siekiamam tikslui pasiekti. Proporcingumo principas reiškia ir tai, kad išankstinis ūkio subjekto patikrinimas iš esmės sumažintų veikla keliamą riziką pažeisti svarbų visuomenės interesą, o vėlesnis patikrinimas (pavyzdžiui, veiklos sąlygų laikymosi) neužtikrintų šio intereso apsaugos. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Įstatymo projektą pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veikla negali sukelti rizikos pažeisti svarbius visuomenės interesus, pavyzdžiui, sutrikdyti keleivių sveikatą, kadangi keleivius vežtų ne pats pavėžėjimo paslaugų operatorius, o vežėjas, darytina išvada, kad siūlomas pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veiklos licencijavimo būtinumas yra netikslingas.

Be to, nustatyti reikalavimą apdrausti profesinę civilinę atsakomybę turėtų būti siūloma tik tuomet, kai vykdoma veikla reikalauja didelės atsakomybės, o priimti klaidingi sprendimai gali padaryti tiesioginės žalos klientams ar jų turtui. Atsižvelgiant į tai, kad numatoma pavėžėjimo paslaugų operatoriaus veikla nereikalauja didelės atsakomybės ir šia veikla iš esmės negalima tiesiogiai padaryti žalos klientams ar jų turtui, darytina išvada, kad toks reguliavimas įtvirtintų neadekvačią administracinę naštą ūkio subjektams.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui atsisakyti Įstatymo projekto 1 straipsnio, kuriuo siūloma papildyti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 7 straipsnį 3 dalimi.

2. Pagal Įstatymo projekto 1 straipsniu siūlomą Kodekso 7 straipsnio 4 dalies redakciją susisiekimo ministras turės teisę nustatyti papildomus (Kodekse nenumatytus) reikalavimus pavėžėjimo paslaugų operatoriui ir veiklos sąlygas, taip pat reikalavimus asmenims, teikiantiems keleivių ir bagažo pavėžėjimo paslaugas, naudojantis skaitmenine pavėžėjimo paslaugų platforma. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad pagal Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktiką nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, sankcijas už atitinkamus teisės pažeidimus, esminį poveikį ūkinei veiklai galinčias daryti ekonominio poveikio priemones, kurios turi būti taikomos, kai nevykdomi ar netinkamai vykdomi nustatyti įpareigojimai, pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją galima tik įstatymu. Atsižvelgiant į tai, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui atsisakyti Įstatymo projekto 1 straipsnio, kuriuo siūloma papildyti Kodekso 7 straipsnį 4 dalimi, Įstatymo projekto 2 straipsnio, kuriuo siūloma pakeisti Kodekso 18 straipsnio 1 dalį, taip pat Įstatymo projekto 2 straipsnio, kuriuo siūloma papildyti Kodekso 18 straipsnį 13 dalimi.

Siekiant užtikrinti vienodas konkurencines sąlygas keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais rinkoje, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad keleiviai lengvaisiais automobiliais už atlygį gali būti vežami tik dviem būdais: lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi susisiekimo ministro tvirtinamose Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse nustatyta tvarka, o vežėjai gali teikti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas tik turėdami susisiekimo ministro nustatyta tvarka apipavidalintus, teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus, nustatytus Lietuvos Respublikos saugaus eismo

automobilių keliais įstatyme, ir Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse nustatyta tvarka pateikę deklaraciją apie numatomą veiklos vykdymą savivaldybės institucijai pagal vežėjo įmonės buveinės registracijos vietą arba gyvenamąją vietą, jeigu vežėjas fizinis asmuo. Taip pat pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad vežėjui leidimas teikti keleivių vežimo paslaugas už atlygį lengvaisiais automobiliais arba lengvaisiais automobiliais taksi laikomas išduotu kitą dieną nuo deklaracijos apie ketinimą vykdyti šią veiklą pateikimo savivaldybės institucijai arba nuo deklaracijoje apie ketinimą vykdyti veiklą nurodytos dienos, jeigu ši diena yra vėlesnė nei deklaracijos apie ketinimą vykdyti veiklą pateikimo savivaldybės institucijai diena.

Lietuvos Respublikos Seimui pritarus šiems pasiūlymams, taip pat pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui apibrėžti sąvoką „keleivių vežimas už atlygį lengvuju automobiliu“ ir aiškiai bei nedviprasmiškai atskirti šią veiklą nuo keleivių vežimo lengvuju automobiliu taksi, įstatymo lygmeniu įtvirtinti licencijuojamos veiklos sąlygas, leidimų turėtojų teises ir pareigas, leidimo galiojimo sustabdymo, leidimo galiojimo sustabdymo panaikinimo ir leidimo galiojimo panaikinimo pagrindus.

3. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 straipsnio 2 dalyje, be kita ko, nustatyta, kad rašytinės formos dokumentui yra prilyginami šalių pasirašyti dokumentai, perduoti telekomunikacijų galiniais įrenginiais, jeigu yra užtikrinta teksto apsauga ir galima identifikuoti parašą. Atsižvelgiant į tai, kad keleivių vežimo veiklą kontroliuojančios institucijos neturi galimybės nustatyti esamo ar įvykusio keleivių vežimo fakto pagal šiame punkte nurodytu būdu sudarytas sutartis, todėl neturi galimybės užtikrinti efektyvios teisės aktų, reglamentuojančių keleivių vežimo veiklą, laikymosi kontrolės, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad keleiviai už atlygį lengvaisiais automobiliais (ne lengvaisiais automobiliais taksi) vežami pagal sudarytas su jais rašytines sutartis, o tokiu atveju, kai keleivių vežimo sutartis yra sudaroma telekomunikacijų galiniais įrenginiais, vežėjas privalo sudarytos keleivių vežimo sutarties kopiją iš karto po tokios sutarties sudarymo Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių arba Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių (priklausomai nuo transporto priemonės, kuria bus vykdomas keleivių vežimas pagal sutartį (autobusu ar lengvuju automobiliu) nustatyta tvarka pateikti Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – Valstybinė mokesčių inspekcija). Taip pat pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad keleivių vežimo organizatorius Valstybinės mokesčių inspekcijos nustatyta tvarka privalo teikti informaciją apie vežėją, su kuriais jis yra sudaręs sutartis, gautas pajamas, taip pat užtikrinti, kad keleivinio transporto užsakovas gaus keleivių vežimo paslaugą, atitinkančią teisės aktų nustatytus reikalavimus. Lietuvos Respublikos Seimui pritarus šiam pasiūlymui, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui apibrėžti sąvoką „keleivių vežimo organizatorius“ ir nustatyti, kad keleivių vežimo organizatorius gali būti bet kuris fizinis ar juridinis asmuo, organizuojantis keleivių vežimą užsakovui.

Be to, šio įstatymo įgyvendinamiesiems teisės aktams priimti reikės laiko. Pagal Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 4 dalį teisės aktai, keičiantys ar nustatantys naują ūkio subjektų veiklos ar jos priežiūros teisinį reguliavimą, paprastai įsigalioja gegužės 1 dieną arba lapkričio 1 dieną, tačiau visais atvejais ne anksčiau kaip po 3 mėnesių nuo jų oficialaus paskelbimo dienos. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti, kad įstatymas įsigalioja 2017 m. gegužės 1 dieną.

4. Reglamentavus keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui nustatyti administracines poveikio priemones, kurios užtikrintų, kad būtų laikomasi nustatytų reikalavimų.

Ministras Pirmininkas

Algirdas Butkevičius

Susisiekimo ministras

Rimantas Sinkevičius