

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR
18¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-3479(2)

2024 m. _____ d. Nr.
Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2024 m. birželio 26 d. sprendimo Nr. SV-S-1455 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 1.1 papunktį, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Nepritarti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIVP-3479(2) (toliau – Įstatymo projektas) dėl šių priežasčių:

1. Įstatymo projekte siūloma nustatyti, kad vežėjo lengvasis automobilis, kuriuo teikiamos keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, privalo turėti vaizdo arba garso registratorių, kuris fiksuotų automobilio saloną visos kelionės metu. Vaizdo ar garso įrašų, t. y. asmens duomenų, tvarkymas turi atitikti 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (toliau – Reglamentas) nustatytus reikalavimus. Įstatymo projekte nėra nurodyti konkretūs asmens duomenų rinkimo tikslai, taip pat nėra identifikuotas ir pagrįstas asmens duomenų rinkimo pagrindas, nėra tenkinama nė viena iš Reglamento 6 straipsnio 1 dalyje nustatytų asmens duomenų tvarkymo teisėtumo sąlygų.

Įstatymo projekte ir kartu teikiamuose dokumentuose nenurodoma, kaip siūlomas reguliavimas (vaizdo stebėjimo registratoriaus ar garso įrašymo registratoriaus turėjimas) užtikrins tiek vežėjų, tiek ir paslaugos gavėjų teisių apsaugą. Taip pat nėra informacijos apie bet kokias kitas svarstytas problemų sprendimo alternatyvas, nėra nurodomos priežastys, kodėl tinkamiausia priemonė yra Įstatymo projektu siūlomas reguliavimas. Vaizdo ar (ir) garso įrašymas palieštų didelę duomenų subjektų grupę (tiek vežėjus, tiek ir paslaugos gavėjus) ir neproporcingai ribotų jų teisę į asmens duomenų apsaugą. Pavyzdžiui, remiantis keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugų teikėjo UAB „Bolt services LT“ pateiktais duomenimis, per metus naudojantis „Bolt“ platformos paslaugomis įvyksta apie 20 mln. kelionių (t. y. daugiau kaip 50 tūkst.

kelionių per dieną). Vidutiniškai iš 10 000 kelionių yra 1,5 atvejo (0,015 proc. nuo visų naudojančių „Bolt“ platformos paslaugomis įvykusių kelionių), kai pranešama apie tam tikrus nesklandumus. Dažniausiai pranešama apie galimus Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, pažeidimus ir neefektyvų maršruto pasirinkimą, lėmusį didesnę, nei deklaruota, kainą. Šie pranešimai nėra susiję su keleivio (kliento) saugumo klausimais, todėl pavieniai atvejai dėl konfliktinių situacijų negali nulemti daugelį asmenų paliečiančio reguliavimo, koks yra siūlomas Įstatymo projekte. Įstatymo projektu siūloma įrašyti ir privačius keleivių pokalbius. Garso įrašymas ypač riboja žmogaus teisę į asmens duomenų apsaugą. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūlomas reguliavimas neatitinka teisėkūros efektyvumo ir proporcingumo principo.

2. Įstatymo projektu sudaromos sąlygos ne tik vairuotojui, bet ir keleiviui piktnaudžiauti duomenų rinkimu, nes ignoruojamas paslaugos teikėjo privatumas. Nuostata, kad automobilio salono vaizdo fiksavimas nevykdomas tik paslaugos gavėjui išreiškus savo valią, pažeidžia vairuotojo teisę į privatumą. Vadovaujantis Reglamento 6 straipsnio 1 dalies a punktu, duomenų subjekto sutikimu galima vadovautis tik tuo atveju, jei sutikimą išreiškė ir keleivis, ir vairuotojas, o toks sutikimas atitinka Reglamento 7 straipsnio reikalavimus ir Reglamento 4 straipsnio 11 punkte pateiktos sąvokos „duomenų subjekto sutikimas“ sąlygas. Įstatymo projekte nėra įvertinta galimybė asmens duomenų tvarkymą pagrįsti kitomis Reglamento 6 straipsnio 1 dalyje įtvirtintomis sąlygomis.

3. Įvedus naują reikalavimą turėti lengvojo automobilio, kuriuo teikiamos keleivių vežimo už atlygį paslaugos, salone vaizdo arba garso registratorių, kuris fiksuotų automobilio salono vaizdą ir (ar) garsą automobilio salone, ūkio subjektai patirs prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų. Papildomą administracinę naštą ūkio subjektams taip pat sukels ir įpareigojimas, keleiviui ar kompetentingai institucijai pareikalavus, pateikti automobilio salono vaizdo arba garso registratoriaus įrašą. Lietuvos transporto saugos administracijos duomenimis, keleivių vežimo už atlygį veiklai vykdyti Lietuvoje yra įregistruota apie 20 000 lengvųjų automobilių bei 24 800 veiklą vykdančių ūkio subjektų. Siūlomu nauju teisiniu reguliavimu sukeliamos administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidos sieks 3,5 mln. Eur, o tai laikytina itin reikšmingomis ir neproporcingomis išlaidomis teisinio reguliavimo tikslams pasiekti ir planuojamai naudai gauti. Atsižvelgiant į tai, siūlomos teisinio reguliavimo priemonės neatitinka Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnyje įtvirtinto proporcingumo principo, reiškiančio, kad pasirinktos teisinio reguliavimo priemonės turi sudaryti kuo mažesnę administracinę ir kitokią naštą, nevaržyti teisinių santykių subjektų daugiau, negu to reikia teisinio reguliavimo tikslams pasiekti.

4. Įstatymo projekto tikslas gali būti pasiektas kitomis priemonėmis: nuo 2025 m. sausio 1 d. visi subjektai, siekiantys gauti ir jau gavę leidimą vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą (toliau – leidimas), privalės turėti naujus leidimus ir atitikti 2024 m. balandžio 25 d. priimtu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymu

Nr. XIV-2571 nustatytus reikalavimus turėti galiojantį Europos Sąjungos, Europos ekonominės erdvės ar Šiaurės Atlanto sutarties organizacijos (NATO) valstybėje narėje, Šveicarijos Konfederacijoje arba Ukrainoje išduotą vairuotojo pažymėjimą, būti nepriekaištingos reputacijos ir kitus. Įsigaliojus naujiems reikalavimams tikimasi, kad veiklą vykdys asmenys, kurie yra motyvuoti, pasiryžę kelti savo kvalifikaciją ir prisitaikyti prie aukštesnių reikalavimų. Nauju reglamentavimu pakeitus leidimo išdavimo modelį iš deklaravimo į griežtą licencijavimo modelį, nustačius naujas pareigas leidimų turėtojams, keleivių vežimo organizatoriams ir taksi dispečerinėms, bus mažinamas piktnaudžiavimo atvejų, kai veiklą vykdo asmenys, neturintys teisės verstis keleivių vežimo už atlygį veikla, skaičius. Keleiviai savo saugumui užtikrinti ir įrodymams fiksuoti gali naudotis įvairiomis buvimo vietos sekimo funkcijomis, asmeniniais mobiliaisiais įrenginiais rinkti įrodymus (pavyzdžiui, įrašyti vaizdą ir (ar) garsą); kompetentingos institucijos gali atlikti prevencinius tikrinimus ir pan. Atsižvelgiant į tai, siūlomas teisinis reguliavimas neatitinka teisėkūros tikslingumo principo, reiškiančio, kad teisės akto projektas turi būti rengiamas ir teisės aktas priimamas tik tokiu atveju, kai iškeltų tikslų negalima pasiekti kitomis priemonėmis.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras