



LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJA

Biudžetinė įstaiga, Švitrigailos g. 42, LT-03209 Vilnius,
tel. (8 5) 278 5602, faks. (8 5) 213 2270, el. p. ltsa@ltsa.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188647255

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

	Nr.
<u>Į 2023-08-10</u>	<u>Nr. 2-3054</u>

DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos transporto saugos administracija, susipažinusi su pateiktu derinti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektu (toliau – KTK projektas), informuoja, kad pastabų ir pasiūlymų KTK projektui neturi.

Administracijos direktorius

Genius Lukošius

Vaida Rukienė, tel. 8 688 15 190, el. p. vaida.rukiene@ltsa.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, 01104 Vilnius,
mob. tel. 8 600 38 904, el. p. rastine@tm.lt, <https://tm.lrv.lt>
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2023-08- Nr.
Į 2023-08-10 Nr. 2-3054

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR 18¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Pagal kompetenciją išnagrinėję derinimui pateiktą [Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektą](#) (toliau – Įstatymo projektas), teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Įstatymo projekto 8² ir 18¹ straipsniuose, kurie reguliuoja keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi arba lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą, siūloma atsisakyti *vežėjo* termino ir vietoj jo vartoti fizinių ar juridinių asmenų, leidimo turėtojo terminus. *Pirma*, Įstatymo projekto aiškinamajame rašte (toliau – aiškinamasis raštas) siūlome paaiškinti, kodėl daromas šis keitimas. *Antra*, siūlome įvertinti, ar atitinkamai nereikėtų koreguoti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7 straipsnio 3 dalies, nes joje nustatyto *keleivių vežimo organizatoriaus* termino apibrėžtyje vartojamas *vežėjo* terminas (pastaba aktuali ir 18¹ straipsnio 18 daliai).

2. Įstatymo projekto 8² straipsnio 1 dalyje numatyta, kad vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą gali fiziniai ir juridiniai asmenys. Atkreipiame dėmesį į tai, kad ūkinę veiklą Lietuvos Respublikoje gali vykdyti ne tik fiziniai ir juridiniai asmenys, bet ir kitų Europos Sąjungos (toliau – ES) bei Europos ekonominės erdvės (toliau – EEE) valstybių subjektai, kurie gali ir neturėti juridinio asmens statuso, kaip tai patvirtinama Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.19 straipsnyje, kuriame minimi užsienio juridiniai asmenys ar kitos organizacijos. Tokie užsienio juridiniai asmenys bei kitos organizacijos Lietuvoje gali įsteigti savo padalinius ir laikinai vykdyti veiklą, nesteidami atskiro juridinio asmens. Atsižvelgdami į tai, siūlytume 8² straipsnio 1 dalį papildyti nuostata, kad vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą gali ne tik fiziniai ir juridiniais asmenys, bet ir juridinio asmens statuso neturintys subjektai. Taip pat siūlome tikslinti ir Įstatymo projekto 8² straipsnio 2 dalies 6 punktą numatant, kad asmuo, siekiantis gauti leidimą, turi būti įsteigtas EEE valstybėje narėje, kai taksi leidimo prašo juridinis asmuo ar juridinio asmens statuso neturintis subjektas. Atitinkamai siūlytume šio straipsnio nuostatoje iki dvitaškio vietoj formuluotės „asmuo, siekiantis gauti leidimą“ vartoti formuluotę „subjektas, siekiantis gauti leidimą“.

3. Įstatymo projekto 8² straipsnio 2 dalies 1 punkte siūloma nustatyti, kad asmuo, siekiantis gauti atitinkamą leidimą, turi būti įregistravęs individualią veiklą. Siūlome šią nuostatą papildyti sąlyga „*kai leidimo prašo fizinis asmuo*“.

4. Dėl Įstatymo projekto 8² straipsnio 2 dalies 2 punkte siūlomos įtvirtinti nuostatos, kad asmuo, siekiantis gauti atitinkamą leidimą, turi turėti galiojantį ES ar EEE šalyje, Jungtinėje Karalystėje (toliau – JK), Šveicarijos Konfederacijoje (toliau – ŠK) arba Ukrainoje išduotą vairuotojo pažymėjimą, kuris suteikia teisę vairuoti lengvąjį automobilį:

4.1. Aiškinamajame rašte nurodoma, kad „nurodytose šalyse išduotas vairuotojo pažymėjimas iš esmės parodytų, kad užsieniečiai gali vairuoti saugiai, pagal ES priimtas taisykles, jie jas žino ir supranta“, tačiau minėta nuostata siūlomas platesnis šalių ratas, t. y. ne tik ES ir EEE šalys, bet ir JK ir Ukraina. Aiškinamasis raštas turėtų būti papildytas paaiškinimais ir pagrindimais, kodėl be ES šalių pasirinktos ir būtent minėtos šalys.

4.2. Turėtų būti įvertintas šios nuostatos suderinamumas su Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 13 straipsnio 9 dalies nuostata, nustatančia, kad 1926 metų Paryžiaus konvencijos dėl automobilių eismo, 1949 metų Ženevos konvencijos dėl kelių eismo ir 1968 metų Vienos konvencijos dėl kelių eismo susitariančiųjų šalių išduoti ir šių konvencijų reikalavimus atitinkantys nacionaliniai ir tarptautiniai vairuotojo pažymėjimai Lietuvos Respublikoje galioja, jeigu jų turėtojas nėra nuolatinis Lietuvos Respublikos gyventojas, tačiau nurodytos šalies gyventojui tapus Lietuvos Respublikos nuolatiniu gyventoju, jie galioja ne ilgiau kaip šešis mėnesius nuo nuolatinio Lietuvos Respublikos gyventojų statuso įgijimo. Minėta nuostata taip pat turi atitikti ir kitas išimtis, kai užsienyje išduoti pažymėjimai Lietuvos Respublikoje nepripažįstami.

4.3. Siūlome nuostatos antrąją dalį formuluoti atsižvelgiant į Saugaus eismo automobilių keliais 2 straipsnio 93 dalyje pateiktą termino *vairuotojo pažymėjimas* apibrėžtį ir ją išdėstyti taip: „pažymėjimą, kuriuo patvirtinama asmens teisė vairuoti“.

5. Įstatymo projekto 8² straipsnio 2 dalies 5 punkte nustatoma, kad asmuo, siekiantis gauti atitinkamą leidimą turi būti įvykdęs Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatyme nustatytus reikalavimus. Siekiant teisingo aiškumo, siūlome sukonkretinti, kad asmuo turi būti sumokėjęs nustatyto dydžio valstybės rinkliavą už leidimą, jei tai turima galvoje.

6. Įstatymo projekto 8² straipsnio 4 dalyje siūloma nustatyti, kad leidimus išduoda, leidimų galiojimą sustabdo, leidimų galiojimo sustabdymą ar leidimų galiojimą panaikina Transporto saugos administracija susisiekimo ministro nustatyta tvarka. Nuostata tikslintina, po žodžio „administracija“ papildant „**šio įstatymo ir**“, atsižvelgiant į tai, kad leidimų išdavimo, jų galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo ar galiojimo panaikinimo tvarka nustatyta ir Įstatymo projektu keičiamame kodekse, o susisiekimo ministro nustatytoje tvarkoje ji galėtų būti detalizuota.

7. Įstatymo projekto 8² straipsnio 4 dalyje siūloma nustatyti, kad Transporto saugos administracija, gavusi informaciją iš savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų priežiūros tarnybų dėl šio straipsnio 10 dalies 3 punkto ir šio straipsnio 12 dalies 5 ir 6 punktų pažeidimų arba iš Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos dėl šio straipsnio 12 dalies 5 ir 7 punktų pažeidimų, priima sprendimą dėl leidimų galiojimo sustabdymo,

leidimų galiojimo sustabdymo ar leidimų galiojimo panaikinimo. Aiškinamajame rašte nurodoma, kad šia nuostata siekiama užtikrinti nustatytų veiklos vykdymo taisyklių laikymąsi. Atsižvelgiant į šį Įstatymo projekto tikslą, svarstyтина, ar neturėtų būti Įstatymo projektas papildytas pareigos Įstatymo projekto 8² straipsnio 4 dalyje nurodytiems subjektas nustatymu šioje dalyje nurodytą informaciją pateikti Transporto saugos administracijai (nustatant ir informacijos pateikimo terminą).

8. Įstatymo projekto 8² straipsnio 7 dalyje siūloma nustatyti, kad pasikeitus leidime nurodytai informacijai leidimo turėtojas turi informuoti Transporto saugos administraciją, kuri šio straipsnio 6 dalyje nurodyta tvarka išduoda naują leidimą. *Pirma*, siūlome įvertinti, ar neturėtų būti nustatytas terminas, per kiek dienų leidimo turėtojas turėtų informuoti Transporto saugos administraciją apie leidime nurodytos informacijos pasikeitimus, bei nustatytos neinformavimo pasekmės. *Antra*, siūloma įvertinti, ar tikslinga pasikeitus leidime nurodytai informacijai išduoti naują leidimą (kartu tikrinti atitikį visiems 8² straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams), galbūt užtektų galiojantį leidimą pakeisti.

9. Įstatymo projekto 8² straipsnio 8 dalyje siūloma nustatyti, kad leidime nurodyta transporto priemonė iš jo išbraukiama ne vėliau kaip kitą dieną paaiškėjus nuostatoje nurodytoms aplinkybėms. *Pirma*, nėra aišku, iš kur ir koku būdu galėtų paaiškėti atitinkamos aplinkybės. Siūlome informaciją apie tai pateikti aiškinamajame rašte, o, esant poreikiui, papildyti ir Įstatymo projektą dėl Įstatymo projekto 8² straipsnio 8 dalyje nurodytos informacijos pateikimo Transporto saugos administracijai (nustatant ir informacijos pateikimo terminą). *Antra*, siekiant teisinio aiškumo, siūlome nurodyti subjektą, kuris turėtų išbraukti transporto priemonę iš leidimo (pastaba aktuali ir Įstatymo projekto 8² straipsnio 9 daliai).

10. Įstatymo projekto 8² straipsnio 10 dalies 2 punkte, 11 dalies 2 punkto antrojoje sakinio dalyje, 12 dalies 4 punkto antrojoje sakinio dalyje ir 18¹ straipsnio 9 dalyje vartojama formuluotė *leidimą išdavusi institucija*, o kitose Įstatymo projekto struktūrinėse dalyse, pvz., 8² straipsnio 4, 6, 7 dalyse, 11 dalies 2 punkto pirmojoje sakinio dalyje ir 3 punkte, 12 dalies 4 punkto pirmojoje sakinio dalyje įvardijama konkreči institucija, t. y. Transporto saugos administracija. Siekiant teisės akto vientisumo, siūlome formuluotes suvienodinti.

11. Įstatymo projekto 8² straipsnio 10 dalies 3 punkte siūloma nustatyti, kad leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu leidimo turėtojas neatitinka šio straipsnio 2 dalyje nurodytų reikalavimų. Minėto straipsnio 2 dalies 1 punkte nustatytas reikalavimas leidimo turėtojui būti užregistravus individualią veiklą, taigi neatitikimas šiam reikalavimui galėtų būti suprastas kaip individualios veiklos nebevykdymas. Atkreipiame dėmesį, kad individualios veiklos nutraukimas įvardintas kaip vienas iš leidimo galiojimo panaikinimo pagrindų (8² straipsnio 12 dalies 2 punktas). Atsižvelgiant į tai, gali kilti klausimų, kokiais atvejais leidimo galiojimas turėtų būti sustabdomas, o kokiais panaikinamas. Siūlome tikslinti.

12. Įstatymo projekto 8² straipsnio 10 dalies 4 punkte siūloma nustatyti, kad leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu leidimo turėtojas yra fizinis asmuo ir turi 3 ar daugiau *galiojančias nuobaudas* dėl Kelių eismo taisyklių¹ pažeidimų, tačiau tarp leidimo galiojimo sustabdymo

¹ Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“.

panaikinimo pagrindų, nustatomų šio straipsnio 11 dalyje, nėra sąlygos susijusios su nuobaudomis dėl Kelių eismo taisyklių pažeidimo. Ar tuo atveju, kai asmuo turi *mažiau* nei 3 *galiojančias nuobaudas*, turėtų būti panaikinamas leidimo galiojimo sustabdymas? Jei taip, tuomet siūlome atitinkamai papildyti Įstatymo 8² straipsnio 11 dalį.

13. Įstatymo projekto 8² straipsnio 11 dalies 3 punkte siūloma nustatyti, kad leidimo galiojimo sustabdymas panaikinamas, jeigu leidimo turėtojas per Transporto saugos administracijos nustatytą terminą *pašalino nurodytus pažeidimus*, dėl kurių buvo sustabdytas leidimo galiojimas pagal šio straipsnio 10 dalies 3 punktą, ir raštu pranešė apie jų pašalinimą Transporto saugos administracijai, kartu pateikdamas *pažeidimų pašalinimą* įrodančius dokumentus. Nuostata tikslinga, atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projekto 8² straipsnio 10 dalies 3 punkte kalbama ne apie *pažeidimus*, bet apie neatitikimą šio straipsnio 2 dalies reikalavimams. Atitinkamai koreguotinas ir 8² straipsnio 12 dalies 4 punktas.

14. Įstatymo projekto 8² straipsnio 11 dalies 4 punkte nustatoma, kad leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu leidimo turėtojas pranešė apie vykdomą leidime nurodytą veiklą. Svarstyтина, ar šios dalies nereikėtų atsisakyti, nes Įstatymo projektu siūloma atsisakyti galiojančio kodekso 8² straipsnio 7 dalies 2 punkto ir 10 dalies 4 punkto, kuriuose kalbama apie leidime nurodytos veiklos nevykdymą.

15. Įstatymo projekto 8² straipsnio 12 dalies 6 punkte siūloma nustatyti, kad leidimo galiojimas panaikinamas, jeigu leidimo turėtojas vykdo veiklą transporto priemone, kuri nėra nurodyta leidime arba *neatitinka šio straipsnio 15 dalyje numatytų reikalavimų, kai vykdoma keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veikla, arba neatitinka šio straipsnio 14 dalyje numatytų reikalavimų, kai vykdoma keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veikla*. Atkreipiame dėmesį, kad sąlyga dėl neatitikimo šiose dalyse nustatytiems reikalavimams įvardijama ir kaip galimo leidimo galiojimo sustabdymo pagrindas (8² straipsnio 9 dalis) ir leidimo galiojimo sustabdymo pagrindas, jei per Transporto saugos administracijos nustatytą terminą pažeidimai nėra pašalinami (8² straipsnio 10 dalies 2 punktas). Nurodytas prieštaravimas turėtų būti pašalintas.

16. Įstatymo projektu siūloma atsisakyti reikalavimo lengvojo automobilio, kuriuo teikiama keleivių vežimo už atlygį paslauga, vairuotojui būti nepriekaištingos reputacijos, tačiau Įstatymo projekto aiškinamajame rašte šis siūlymas nėra pagrįstas. Svarstyтина, ar sąlygos dėl nepriekaištingos reputacijos atsisakymas dera su Įstatymo projekto tikslu užtikrinti keleivių ir kitų eismo dalyvių saugumą. Siūlome pakartotinai įvertinti siūlomą reglamentavimą. Jei vis tik būtų nuspręsta sąlygos dėl nepriekaištingos reputacijos atsisakyti, atitinkamais paaiškinimais turėtų būti papildytas aiškinamasis raštas. Be to, siūlome įvertinti, ar tarp reikalavimų leidimui gauti ir leidimo galiojimo sustabdymo ar leidimo panaikinimo pagrindų neturėtų būtų įtrauktas atvejis, jei leidimo turėtojas pažeidžia kelių eismo taisykles už kurias taikoma baudžiamoji atsakomybė.

17. Įstatymo projekto 8² straipsnio 14 dalies 7 punkte įtvirtinama, kad „Draudžiama naudoti techninę ir programinę įrangą, kuri vietoje taksometro apskaičiuotų kelionės kainą, kurią turėtų sumokėti klientas už suteiktą paslaugą.“ Atsižvelgiant į tai, kad atitinkama techninė programinė įranga rinkoje yra plačiai naudojama ir neaišku, kaip toks draudimas prisidėtų prie šia

priemone siekiamo tikslo (mažinti šešėlinės veiklos vykdymo prielaidas), prašome aiškinamajame rašte detalai pagrįsti siūlomo draudimo naudoti tokią techninę ir programinę įrangą būtinybę.

18. Svarstyтина, ar Įstatymo projekto 8² straipsnio 14 dalies 7 punkte nuostata, kad lengvasis automobilis turi turėti Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse² nustatyta tvarka pritvirtintą kainoraštį, vis dar aktuali, nes, pvz., pagal Įstatymo projekto 18¹ straipsnio 12 dalies 3 punktą, užsakant paslaugą per taksi dispečerinę, keleiviui privalo būti pateikti būsimo kelionės tarifai. Kartu atkreipiame dėmesį į tai, kad minėtose taisyklėse nėra nustatyta kainoraščio patvirtinimo tvarka.

19. Atkreipiame dėmesį, kad Įstatymo projekto 18¹ straipsnio 4 dalies nuostatos dubliuoja šio straipsnio 7 dalies 2 punkto nuostatas. Nuostatų dubliavimasis turėtų būti pašalintas.

20. Siūlome papildyti 18¹ straipsnio 5 dalį nustatant, koku būdu keleivių vežimo organizatorius turi pateikti nuostatoje nurodytą informaciją keleiviui.

21. Įstatymo projekto 18¹ straipsnio 19 dalyje siūloma nustatyti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą galima vykdyti triratėmis ir keturratėmis transporto priemonėmis, atitinkančiomis šio straipsnio ir keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi veiklą vykdančioms transporto priemonėms keliamus *techninius* reikalavimus. Nėra aišku, kas turima galvoje kalbant apie techninius reikalavimus – ar būtų taikomi reikalavimai tik dėl techninės apžiūros ar, pvz., ir dėl ženklinimo, apipavidalinimo. Siūlome tikslinti.

22. Įstatymo projekto 3 straipsnio 2 dalyje trūksta teisino aiškumo, kokios pasekmės laukia leidimo turėtojų, kurie per nurodytą terminą nepakeis senų leidimų naujais / nepanaikins vieną pasirinktą leidimą – ar jie nebeturės teisės vykdyti veiklos? / gal vienas iš leidimų (jeigu taip, tai kuris?) bus panaikinamas Transporto saugos administracijos iniciatyva? Siūlome tikslinti.

23. Įstatymo projekto 3 straipsnio 3 dalyje institucijoms nustatoma pareiga iki 2023 m. gruodžio 31 d. priimti Įstatymo projekto įgyvendinamuosius teisės aktus. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projektas įsigalios 2024 m. sausio 1 d., svarstyтина, ar neturėtų būti nustatytas reikiamos trukmės terminas iki Įstatymo projekto įsigaliojimo priimti įgyvendinamuosius teisės aktus, kad subjektams užtektų laiko prisitaikyti prie pasikeitusio reglamentavimo.

Teisės technikos ir redakcines pastabas Įstatymo projekto rengėjams perdavėme darbo tvarka.

Teisingumo viceministrė

Jurga Greičienė

Asta Baltrušaitytė, mob. tel. +370 671 86 471, el. p. asta.baltrusaityte@tm.lt
 Simas Grigonis, mob. tel. +370 671 90 760, el. p. simas.grigonis@tm.lt

² Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 27 dienos įsakymu Nr. 3-80 „Dėl Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo“.



**VALSTYBINĖ MOKESČIŲ INSPEKCIJA
PRIE LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJOS**

Lietuvos Respublikos susisiekimo
ministerijai
Kopija
Lietuvos Respublikos finansų
ministerijai

Nr.
Į 2023-08-10 Nr. 2-3054

DĖL PASTABŲ PATEIKIMO LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR 18¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTUI

VMI prie FM¹, susipažinusi su Susisiekimo ministerijos² 2023 m. rugpjūčio 10 d. raštu Nr. 2-3054 „Dėl teisės akto projekto“ ir kartu pateiktais derinti KTK pakeitimo projektu³ ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektu, teikia šias pastabas ir pasiūlymus.

Dėl KTK pakeitimo projekto 1 straipsnio, kuriuo keičiamas 8² straipsnis ir 2 straipsnio, kuriuo keičiamas 18¹ straipsnis

1. **Dėl 8² straipsnio 2 dalies 1 punkto.** Šioje nuostatoje įtvirtintas vienas iš reikalavimų, kurį turi atitikti asmuo, siekiantis gauti ir gavęs leidimą⁴, t. y. būti įregistravęs individualią veiklą. Siūlome įvertinti, ar siekiant šios leidimo išdavimo ir atitinkamos jo panaikinimo sąlygos, įtvirtintos 8² straipsnio 12 dalies 2 punkte, tarpusavio suderinamumo, minėtas punktas neturėtų būti papildytas sąlyga, jog jis taikomas atvejais, kai leidimo prašo fizinis asmuo.

2. **Dėl 8² straipsnio 2 dalies 3 punkto.** Pagal kompetenciją manome, jog šio punkto formuluotė tikslintina taip:

„3) būti neskolingų (laikomas neskolingų) Lietuvos Respublikos valstybės biudžetui, savivaldybės savivaldybių biudžetui biudžetams ar fondams, į kuriuos mokamus mokesčius administruoja Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (išskyrus atvejus, kai mokesčių, delspinigių, baudų mokėjimas atidėtas Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatyme Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka arba dėl šių mokesčių, delspinigių, baudų vyksta mokestinis ginčas);“.

3. **Dėl 8² straipsnio 4 dalies ir 8² straipsnio 12 dalies 5 punkto,** pagal kuriuos mokesčių administratorius turės teikti Lietuvos transporto saugos administracijai duomenis dėl 8² straipsnio 12 dalies 5 punkto pažeidimų, t. y. kaip suprantame, mokesčių administratorius turėtų informuoti apie atvejus, kai nesilaikoma šio straipsnio 5 dalyje nurodyto reikalavimo (nors 8² straipsnio 12 dalies 5 punkte yra nuoroda ir į šio straipsnio 16 dalį, bet suprantame, kad šią informaciją teiktų savivaldybių institucijos). 8² straipsnio 5 dalyje numatyta, jog „Leidimai galioja neterminuotai. Leidimų turėtojai neturi teisės perleisti suteiktos teisės vykdyti leidime nurodytą veiklą kitiems asmenims.“

Suprantame, jog pagal minėtą 5 dalį, VMI prie FM turėtų pranešti Lietuvos transporto saugos administracijai apie faktinių kontrolės veiksmų metu nustatytus pažeidimus. Pavyzdžiui, kontrolės veiksmų metu buvo nustatyta, kad leidimą pateikė asmuo, kuris nėra jo savininkas ir

¹Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos.

²Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

³Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektas.

⁴Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8 straipsnio 2 dalies 6 punkte ir 7 punkte nurodyti leidimai.

apie tokį atvejį turėtų būti pranešta Lietuvos transporto saugos administracijai. Jeigu pagal šią nuostatą iš mokesčių administratoriaus tikimasi kitokios informacijos nei aprašėme šioje pastraipoje pateikimo, prašome mus apie tai informuoti, kad galėtume įsivertinti, ar būtų galimybė pateikti tokią informaciją.

4. Dėl 8² straipsnio 4 dalies ir 8² straipsnio 12 dalies 7 punkto, pagal kuriuos mokesčių administratorius turės teikti Lietuvos transporto saugos administracijai duomenis dėl 8² straipsnio 12 dalies 7 pažeidimų, t. y. informuoti apie atvejus, kai „paaiškėja, kad teisės aktu nustatyta tvarka ir terminais leidimo turėtojas Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos jos nustatyta tvarka neteikia duomenų, susijusių su mokesčių apskaičiavimu ir deklaravimu;“.

Informuojame, jog mums nėra suprantamas 8² straipsnio 12 dalies 7 punkto turinys, praktinis įgyvendinimas ir kokių tiksliai veiksmų dėl jo laikymosi, įgyvendinimo turime imtis, todėl tikimės išsamaus paaiškinimo, šios nuostatos sukonkretinimo ir pozicijų suderinimo.

I. Viena iš šio punkto turinio supratimo alternatyvų, jog pagal jį VMI prie FM turėtų vertinti deklaracijų (ar jų duomenų) pateikimą. Tačiau tuomet nėra aišku, kaip turėtų būti vadovojamasi aptariama nuostata: kokios VMI⁵ teikiamos deklaracijos turėtų būti vertinamos, kokie VMI tvarkomi duomenys ir jų teikimą mokesčių administratoriui reglamentuojantys teisės aktai turėtų būti nagrinėjami, kai vertinamas leidimo galiojimo panaikinimas šiuo pagrindu.

Primintina, kad gyventojai mokesčių administratoriui teikia skirtingų rūšių deklaracijas, kurių pateikimo terminai yra skirtingi (individualią veiklą vykdančias asmenys pateikia GPM311⁶, t. y. Pajamų mokesčio deklaraciją; jei turi samdomų asmenų – GPM312⁷, t. y. Metinę gyventojams išmokėtų išmokų, priskiriamų A ir B klasės pajamoms, deklaraciją; FR0521⁸ – Mokesčio už aplinkos teršimą iš mobilių taršos šaltinių deklaraciją; FR0531⁹ – Metinę nenuolatinio Lietuvos gyventojo pajamų mokesčio nuo individualios veiklos per nuolatinę bazę Lietuvoje pajamų deklaraciją ir t.t.).

Pagal kompetenciją pažymime, jog reikalinga apibrėžti konkrečius duomenis / deklaracijas (pvz., gyventojų pajamų deklaracijos (GPM311 ir FR0531), kurių nepateikimas nustatytu terminu sąlygotų leidimo galiojimo panaikinimą.

Manome, kad prieš panaikinant leidimo galiojimą dėl nepateiktų duomenų / deklaracijų, leidimo turėtojas turėtų būti prieš tai informuojamas, kad leidimo galiojimas bus panaikintas, jeigu nepateiks nurodytų duomenų / deklaracijų per tam tikrą nustatytą terminą. Ir tik pasibaigus suteiktam duomenų pateikimo terminui, turėtų būti tikrinama informacija, ar informuoti mokesčių mokėtojai pateikė nurodytas deklaracijas.

Atsižvelgiant į išdėstytą, tikslinga nustatyti terminą leidimui panaikinti, t. y. nustatyti laikotarpį, per kurį leidimo turėtojas galėtų atlikti prievolės po jam pateikto įspėjimo / priminimo.

Nepatvirtinus konkretaus termino, formaliai taikant aptariamą punktą leidimo turėtojui

⁵Valstybinė mokesčių inspekcija.

⁶Pavyzdinės pajamų mokesčio deklaracijos GPM311 forma ir jos priedų GPM311B, GPM311C, GPM311D1, GPM311D2, GPM311E, GPM311F1, GPM311F2, GPM311G formos, patvirtintos Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko 2019 m. gruodžio 12 d. įsakymu Nr. VA-93 „Dėl Pavyzdinės pajamų mokesčio deklaracijos GPM311 formos ir jos priedų formų ir jų užpildymo, pateikimo bei tikslinimo taisyklių patvirtinimo“.

⁷Metinės gyventojams išmokėtų išmokų, priskiriamų A ir B klasės pajamoms, deklaracijos GPM312 forma ir jos priedų GPM312L, GPM312U formos, patvirtintos Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko 2018 m. vasario 6 d. įsakymu Nr. VA-9 „Dėl Metinės gyventojams išmokėtų išmokų, priskiriamų A ir B klasės pajamoms, deklaracijos GPM312 formos, jos priedų GPM312L, GPM312U formų ir jų užpildymo ir pateikimo taisyklių patvirtinimo“.

⁸Mokesčio už aplinkos teršimą iš mobiliųjų taršos šaltinių deklaracijos FR0521 forma ir jos papildomo lapo FR0521P forma, patvirtintos Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2008 m. gruodžio 8 d. įsakymu Nr. VA-61/D1-658 „Dėl Mokesčio už aplinkos teršimą deklaracijų FR0521, FR0522, FR0523 ir FR0524 formų ir jų pildymo taisyklių patvirtinimo“.

⁹Metinės nenuolatinio Lietuvos gyventojo individualios veiklos per nuolatinę bazę Lietuvoje pajamų deklaracijos FR0531 forma ir jos priedo FR0531V forma, patvirtintos Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko 2004 m. kovo 22 d. įsakymu Nr. VA-37 „Dėl Metinės nenuolatinio Lietuvos gyventojo individualios veiklos per nuolatinę bazę Lietuvoje pajamų deklaracijos FR0531 formos ir jos priedo FR0531V formos bei jų užpildymo ir teikimo taisyklių patvirtinimo“.

pakaktų kelias dienas pavėluoti pateikti atitinkamą deklaraciją ir jau atsirastų pagrindas panaikinti leidimo galiojimą. Siekiant teisinio reguliavimo apibrėžtumo, KTK pakeitimo projekto nuostata pildytina nuostatomis dėl konkretaus termino, per kurį priimamas sprendimas dėl leidimo galiojimo panaikinimo. Pavyzdžiui, kaip yra numatyta Lietuvos Respublikos labdaros ir paramos įstatyme dėl paramos gavėjo statuso panaikinimo – jeigu subjektas laiku nepateikia finansinių ataskaitų rinkinio ir metinio pranešimo ar veiklos ataskaitos, tai toks subjektas yra įspėjamas apie pažeidimą ir jeigu per 2 mėnesius po to, kai buvo įspėtas apie šį pažeidimą nepateikė šių dokumentų paramos gavėjo statusas yra panaikinamas.

Priėmus minėtą pakeitimą mokesčių administratoriui atsirastų papildoma funkcija atlikti skirtingų deklaracijų pateikimo vertinimą. Šios funkcijos įgyvendinimas būtų sudėtingas procesas, reikalaujantis informacinių sistemų pakeitimų, kadangi pagal mokesčių mokėtojų vykdomas veiklos rūšis atskirai nevedame mokesčių mokėtojų prievolių. Vertiname, jog tokių sąrašų sudarymas mokesčių administratoriui būtų papildoma funkcija ir reikalinga suderinti laukiamus iš VMI prie FM veiksmus dėl 8² straipsnio 12 dalies 7 punkto turinio, praktinio įgyvendinimo, nes turime įsivertinti galimybes laiku, t. y. iki 2023 m. gruodžio 31 d., atlikti informacinių sistemų pakeitimus.

II. 8² straipsnio 12 dalies 7 punktas taip pat galėtų būti suprantamas ir kaip nebendradarbiavimas kontrolės veiksmų metu, duomenų neteikimas. Tačiau ir šiuo atveju mums nebūtų aišku, kokia konkrečiai tai informacija, todėl būtų reikalingas jos detalizavimas bei aptarta, kaip tiksliai turėtume vadovautis šia nuostata.

III. Atkreipiame dėmesį, jog Kelių transporto kodekso 18¹ straipsnio 4 dalies 1 punktas, pagal kurį keleivių vežimo organizatoriaus privalėjo teikti VMI informaciją apie keleivių vežimo organizatoriaus paslaugomis besinaudojančių vežėjų iš keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklos gaunamas pajamas ir kitus duomenis, susijusius su mokesčių apskaičiavimu ir deklaravimu VMI nustatyta tvarka ir terminais buvo pripažintas netekusiu galios nuo 2023 m. sausio 1 d.

Platformų operatoriai (tarp jų ir keleivių vežimo organizatoriai) pagal MAĮ 61³ straipsnį ir 2021 m. kovo 22 d. Tarybos direktyvą (ES) 2021/514, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2011/16/ES dėl administracinio bendradarbiavimo apmokestinimo srityje privalo kartą per metus už praėjusius kalendorinius metus VMI pateikti informaciją apie platformas naudojančių pardavėjų pajamas, gaunamas iš tam tikros veiklos, kurią vykdyti buvo sudarytos sąlygos platformoje, atliktus sandorius ir kitą informaciją, susijusią su mokesčių apskaičiavimu ir deklaravimu, išskyrus šio įstatymo nustatytus atvejus. Atkreipiame dėmesį, kad MAĮ 61³ straipsnio 4 dalyje yra numatytos ir platformų operatoriams kylančios pasekmės dėl duomenų neteikimo.

5. Dėl 8² straipsnio 7 dalies, kurioje asmeniui siūloma nustatyti pareigą informuoti Lietuvos transporto saugos administraciją apie leidime nurodytos informacijos pasikeitimą. Pastebime, jog nėra aišku, per kiek laiko nuo informacijos, nurodytos leidime, pasikeitimo asmuo privalo kreiptis į Lietuvos transporto saugos administraciją dėl leidimo informacijos atnaujinimo.

6. Dėl 8² straipsnio 14 dalies 2 punkto ir 18¹ straipsnio 14 dalies.

8² straipsnio 14 dalies 2 punkte, be kita ko, aprašytas vienas iš reikalavimų, kurį turi atitikti leidimo turėtojo, vykdančio keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą, lengvasis automobilis, t. y. naudoti taksometrą, sujungtą su spausdintuvu. Pastebime, jog šiuo metu rinkoje yra vienas spausdintuvo modelis, kuris atitinka Techniniuose reikalavimuose¹⁰ įtvirtintus techninius reikalavimus, keliamus taksometro spausdintuvui. Šis spausdintuvo modelis gali būti sujungtas tik su 1 taksi leidimų turėtojų naudojamu taksometro modeliu. VMI prie FM žiniomis, kita dalis taksi leidimų turėtojų naudojamų taksometrų modelių neturi jungties, prie kurios būtų galimybė prijungti minėtą spausdintuvo modelį.

Kadangi suprantame, jog siekiama taksi vairuotojo keleiviui pateikiamuose apskaitos dokumentuose nurodyti kelionės pradžios ir pabaigos laiką, nuvažiuotą atstumą, pastebime, jog Techninių reikalavimų¹¹ 80 punkte, kuriame aprašyti taksometro spausdintuvo spausdinamame

¹⁰Kasos aparatų, prekybos (paslaugų teikimo) automatų ir taksometrų spausdintuvų techninius reikalavimai, patvirtinti Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko 2004 m. sausio 26 d. įsakymu Nr. VA-9 „Dėl Kasos aparatų, prekybos (paslaugų teikimo) automatų ir taksometrų spausdintuvų techninių reikalavimų“.

¹¹Kasos aparatų, prekybos (paslaugų teikimo) automatų ir taksometrų spausdintuvų techninius reikalavimai,

kvite pateikiami duomenys, nėra įtrauktas reikalavimas jame spausdinti ir kelionės pradžios, pabaigos laiką bei nuvažiuotą atstumą, todėl siekiant įgyvendinti 18¹ straipsnio 14 dalį, reiktų keisti Techninius reikalavimus. Pastebime, jog jeigu būtų nustatytas reikalavimas pinigų priėmimo kvite, atspausdintu spausdintuvu, sujungtu su taksometru, pateikti informaciją apie kelionės pradžios ir pabaigos laiką ir nuvažiuotą atstumą, tai galėtų sukelti administracinę naštą ir (ar) prisitaikymo išlaidas ūkio subjektams, nes jie turėtų įsigyti naujus taksometrų spausdintuvus, galinčius dokumentuose pateikti šią informaciją.

Pagal kompetenciją atkreipiame dėmesį, jog VMI prie FM nėra žinomos kasos aparato techninės galimybės, kurios leistų kelionės pradžios, pabaigos laiką bei nuvažiuotą atstumą išspausdinti kasos aparato kvite.

Atsižvelgdami į išdėstytą bei siekdami keičiamų nuostatų tarpusavio suderinamumo, siūlome jas tikslinti taip:

– 8² straipsnio 14 dalies 2 punktą – „2) naudoti leidimo turėtojo vardu įregistruotą taksometrą, sujungtą su spausdintuvu, arba taksometrą ir kasos aparatą, įrengtais Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse nustatyta tvarka. Draudžiama naudoti techninę ir programinę įrangą, kuri vietoje taksometro apskaičiuotų kelionės kainą, kurią turėtų sumokėti klientas už suteiktą paslaugą;“.

– 18¹ straipsnio 14 dalį – „14. Taksi vairuotojas privalo naudoti navigacijos įrenginį ir vadovautis jo siūlomu kelionės maršrutu iki keleivio nurodytos paskirties vietos, jei keleivis nenurodo kitaip. Taksometras sustabdomas suteikus taksi paslaugą, t. y. nuvežus keleivį į jo nurodytą paskirties vietą. Keleiviui sumokėjus taksometro rodomą sumą, taksi vairuotojas privalo jam išduoti su taksometru sujungtu spausdintuvu atspausdintą pinigų priėmimo kvitą, kuriame taip pat nurodomas kelionės pradžios ir pabaigos laikas ir nuvažiuotas atstumas arba kasos aparato kvitą, kuriame taip pat nurodomas kelionės pradžios ir pabaigos laikas ir nuvažiuotas atstumas.“

Mūsų nuomone, siekiant teisės aktų tarpusavio suderinamumo, taip pat turėtų būti keičiamas Atsiskaitymų už prekes ir paslaugas duomenų fiksavimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. rugpjūčio 13 d. nutarimu Nr. 1283 „Dėl Atsiskaitymų už prekes ir paslaugas duomenų fiksavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, kurio 23.10 papunktyje yra nustatyta viena iš kasos aparato nenaudojimo išimčių – kasos aparatų nereikalaujama naudoti „lengvuosiuose automobiliuose taksi, kuriuose įrengti Valstybinėje mokesčių inspekcijoje užregistruoti taksometrai ir pildomas kiekvieno taksometro kasos operacijų žurnalas. Jeigu pinigų priėmimo kvitas išspausdinamas spausdintuvu, toks spausdintuvas turi atitikti techninius reikalavimus, nustatytus Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos. Taksometrų registravimo tvarką ir taksometro kasos operacijų žurnalo formą, pildymo ir saugojimo tvarką nustato Valstybinė mokesčių inspekcija prie Finansų ministerijos;“.

6. Dėl 8² straipsnio 16 dalies. Šioje dalyje nurodyta, jog „Asmuo gali turėti tik vieną galiojantį leidimą.“ Manome, jog reikalinga nuostata, įpareigojanti Lietuvos transporto saugos administraciją prieš išduodant atitinkamą leidimą patikrinti, ar asmuo neturi kito galiojančio leidimo, t. y. leidimas turėtų būti išduodamas tik vienai iš veiklų ir atvirkščiai, jei asmuo turi vieną galiojantį leidimą, tai kitas leidimas turėtų būti neišduodamas.

Viršininko pavaduotoja,
atliekanti viršininko funkcijas

Eglė Ramanauskienė

Karla Gūraitė, tel. (8 45) 428 007, el. p. Karla.Guraite@vmi.lt
Jolita Mazėtienė, tel. (8 5) 2687 921, el. p. Jolita.Mazetiene@vmi.lt
Vilius Urniežius, tel. (8 5) 2192 936, el. p. Vilius.Urniezius@vmi.lt
Beata Babič, tel. (8 5) 2658 355, el. p. Beata.Babic@vmi.lt
Modesta Šauklienė, tel. (8 315) 55 841, el. p. Modesta.Saukliene@vmi.lt

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Lietuvos Respublikos ekonomikos ministerijai

sumin@sumin.lt
dmitrij.bial@sumin.lt
jurgita.kebliene@sumin.lt
kanc@eimin.lt
ieva.valeskaite@eimin.lt
juste.bulyte@eimin.lt

(originalas paštu siunčiamas nebus)

2023 m. rugpjūčio 25 d.
Vilnius

UAB BOLT SERVICES LT (toliau – Bolt) susipažino su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektu Nr. 23-11821 (toliau – Projektas) ir teikia savo pastabas bei pasiūlymus.

Bolt džiaugiasi ir pritaria Projekto tikslams, kuriais siekiama sumažinti šešėlinės veiklos vykdymo prielaidas keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais sektoriuje ir užtikrinti keleivių, kurie naudojami keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais vežėjų paslaugomis, ir kitų eismo dalyvių saugumą. Bolt jau šiuo metu ruošiasi dalies būsimų pasiūlymų įgyvendinimui ir lygiagrečiai taiko savanoriškas priemones, kurios prisideda prie paslaugų kokybės didinimo bei keleivių saugumo užtikrinimo. Vis dėlto, kartu norime atkreipti dėmesį į keletą Projektu siūlomų nuostatų, kurios gali turėti neigiamų pasekmių visam keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais sektoriui.

1. Dėl pavežėjo leidimo sustabdymo

Projekto 1 straipsnio 10 dalies 4 punktu siekiama nustatyti, kad Leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu leidimo turėtojas yra fizinis asmuo ir turi 3 ar daugiau galiojančias Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidimų nuobaudas. Suprantame, kad leidimo turėtojai privalo laikytis KET ir nuolatiniai bei reikšmingi jų pažeidimai neturi būti toleruojami. Vis dėlto, atkreipiame dėmesį, kad KET pažeidimų struktūra yra laipsniška, kas reiškia, jog atitinkami skirtingi įgaliotų institucijų atstovai (dažniausiu atveju, Policijos pareigūnai), atsižvelgdami į konkrečią situaciją ir turimus faktinius įrodymus savo kompetencija fiksuoja ir įvertina pažeidimo pobūdį bei remdamiesi atitinkamais Administracinių nusižengimo ar Baudžiamojo kodeksų straipsniuose nustatytais baudų dydžių intervalais taiko proporcingas nuobaudas. Dalis pažeidimų gali apsiriboti tik įspėjimu, daliai taikoma didesnė arba mažesnė bauda, dar kiti pažeidimai – teisių atėmimu, transporto priemonės nutempimu, konfiskavimu ar kt. Į pakartotinius KET pažeidimus praktikoje taip pat yra atsižvelgiama ir, pavyzdžiui, pažeidėjui dėl to yra skiriama didesnė arba nėra skiriama žemiausia įmanoma bauda už konkretų pažeidimą. Tokie KET kertiniai teisės proporcingumo principai leidžia siekti tiek pažeidimų prevencijos, tiek valdo pažeidimų rizikos lygį. Be to, dalis

KET pažeidimų gali įvykti dalyvaujant eisme ne kaip vairuotojui – pavyzdžiui, ėjimas ne per perėją, degant draudžiamam eismo signalui ar pan. Atkreipiame dėmesį, kad pagal dabartinę formuluotę, asmuo galėtų netekti leidimo vykdyti veiklą jeigu turėtų dvi nuobaudas už parkavimą neleistinoje vietoje ir vieną už greičio viršijimą (net ir įspėjimą, jeigu greitis viršytas iki 10 km/h) ir nei vienas iš šių pažeidimų nebūtų atliktas teikiant faktines pavežėjimo paslaugas. Bolt nuomone, KET jau ir taip yra įtvirtinta proporcinga kontrolės bei vairuotoją nenusižengti motyvuojanti pažeidimų prevencijos struktūra, todėl manome, kad leidimo galiojimo sustabdymas yra itin griežta poveikio priemonė keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą vykdančiam asmeniui, todėl ji turėtų būti taikoma tik esant reikšmingiems KET pažeidimams. Dėl šios priežasties, siūlome išbraukti 1 straipsnio 10 dalies 4 punktą, kadangi leidimo galiojimo sustabdymas padarius šurkščius KET pažeidimus lems atsakingų institucijų sprendimą tam tikram laikui apriboti asmeniui teisę vairuoti ir dėl šios priežasties vairuotojas automatiškai neatitiks 1 straipsnio 10 dalies 3 punkto.

Taip pat, norime atkreipti dėmesį, kad išanalizavus kitų valstybių teises bazes, matome, kad daugelyje šalių įskaitant Latviją, Estiją, Švediją, Norvegiją, Portugaliją, Ispaniją, Kroatiją, Slovėniją ir kt., nėra nustatyta koks skaičius KET nuobaudų yra reikalingas tam, kad būtų sustabdytas taksi arba pavežėjimo leidimas. Priešingai, kitose valstybėse yra kreipiamas dėmesys į šurkščius KET pažeidimus arba kriminalinius nusikaltimus. Esame įsitikinę, kad Lietuva turėtų lygiuotis į kaimyninių šalių gerąsias praktikas, užtikrinant, kad taksi arba pavežėjimo leidimas būtų sustabdytas už šurkščius KET pažeidimus, t.y. kai netenkama teisės vairuoti.

Galiausiai, informuojame, kad šiuolaikinis keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais sektorius, deda daug pastangų, kad užtikrintų vairuotojų etikos ir vairavimo kokybės savireguliaciją. Bolt nuolatos stebi vairuotojų elgesį, vertinant keleivių atsiliepimus ir kiekvienos kelionės įvertinimą. Šie vertinimai taip pat leidžia stebėti ir vairuotojų elgesį neapsiribojant tik paslaugos kokybe, bet ir vairuotojo KET laikymusi. Bolt atsakingai vertina keleivių atsiliepimus, todėl nedelsiant atitinkamai reaguoja į kiekvieną situaciją: teikia vairuotojams įspėjimus, reikalauja praeiti papildomus mokymus arba net užblokuoja vairuotojo paskyrą. Esame įsitikinę, kad industrijos savireguliacija skatina vairuotojus ne tik stengtis suteikti labiau kokybišką paslaugą, bet ir skatina vengti KET pažeidimų.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytus argumentus siūlome išbraukti 1 straipsnio 10 dalies 4 punktą. Siūlome pakoreguoti 1 straipsnio 10 dalį ir išdėstyti ją taip:

„10. Leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu leidimo turėtojas:

1) pateikia prašymą sustabdyti leidimo galiojimą;

2) buvo įspėtas apie galimą leidimo galiojimo sustabdymą pagal šio straipsnio 9 dalį ir per leidimą išdavusios institucijos nustatytą terminą nepašalino nurodytų pažeidimų ir nepranešė apie jų pašalinimą leidimą išdavusiai institucijai;

3) neatitinka šio straipsnio 2 dalyje nurodytų reikalavimų;

4) yra fizinis asmuo ir turi 3 ar daugiau galiojančias nuobaudas dėl Kelių eismo taisyklių pažeidimų.“

2. Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų

Projekto 2 straipsnio 7 dalies 5 punktas nustato, kad Keleivių vežimo organizatorius turi užtikrinti, kad pavėžėjimo leidimo turėtojas nepažeistų Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“ (toliau – Darbo laiko ir poilsio laiko aprašas), II skyriuje mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatyto darbo laiko ir poilsio laiko. Pirmiausia, norime atkreipti dėmesį, kad Darbo laiko ir poilsio laiko aprašo antras skyrius yra skirtas reglamentuoti Darbo ir poilsio laiko ypatumus kelių transporto įmonėse dirbantiems mobiliesiems kelių transporto darbuotojams. Norime priminti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą organizatoriai neįdarbina asmenų, vykdančių keleivių vežimo už atlygį veiklą, t.y. neturi darbuotojų, kuriems būtų taikomos šio Darbo laiko ir poilsio laiko aprašo nuostatos. Visi keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą vykdančys asmenys, kaip ir nustatyta LR Kelių transporto kodekso įstatyme, veiklą vykdo individualios veiklos pagrindu, todėl keleivių vežimo organizatorius neturi teisės riboti ar nustatyti laiko, kada pavežėjas gali vykdyti keleivių vežimo veiklą.

Nemažiau svarbu ir tai, kad darbo laiko ir poilsio laiko reguliavimas iš esmės prieštarauja dalijimosi ekonomikos pamatiniais principams. Šiuo atveju, siūlymas reguliuoti keleivių vežimo paslaugų už atlygį darbo valandų režimą priartintų šią veiklą prie tradicinio darbo santykių režimo. Tai ne tik, kad prieštarautų platformų operatorių veiklos modeliui ir nusistovėjusiems bendradarbiavimo santykiams tarp platformos ir vairuotojo, bet ir ribotų save įdarbinusio vairuotojo(-s) teises vykdyti veiklą autonomiškai (nepriklausomai), laisvai pasirinktu reguliarumu, intensyvumu, vieta ar laiku. Dalis vairuotojų itin vertina laisvai pasirenkamą darbo laiką, kadangi tai leidžia suderinti jų itin individualias gyvenimo aplinkybes bei turimus įsipareigojimus. Be to, dalis vairuotojų, patys reguliuodami savo darbo ir poilsio laiko režimą, jį stengiasi išnaudoti savo finansinei naudai dėl platformų operatorių taikomų konkurencingų dinaminės kainodaros principų (paklausos ir pasiūlos rinkoje santykio).

Bolt visuomet palaiko iniciatyvas, prisidedančias prie saugumo keliuose didinimo, tačiau svarbu įvertinti, ar pasirinktos siūlomos priemonės yra efektyvios ir padės pasiekti užsibrėžtų tikslų. Visų pirma, siūlomas darbo laiko ir poilsio reguliavimas nepagrįstai įvertina alternatyvias (t.y. lanksčias) darbo sąlygas, kaip didinančias nesaugumą keliuose ir priešingai – įprastas Darbo kodekso sąlygas, kaip automatiškai užtikrinančias saugumą keliuose. Bolt nuomone, šiuo atveju nėra įvertinama tai, kad pavėžėjimo paslaugas teikiantis asmuo gali pasirinkti netradicinius ir lanksčius veiklos režimo modelius, pavyzdžiui, vieną dieną pratęsti ilgesnę pamainą, po kurios sektų viena ar kelios poilsio dienos. Arba paties darbo metu daryti pertraukas pagal individualius poreikius, dirbti skirtingu paros metu (dalimis) ir kt. – visa tai leidžia savarankiškai valdyti nuovargį ir užtikrinti kelių eismo saugumo standartų laikymąsi. Antra, siūlomas darbo ir laiko poilsio reglamentavimas gali sudaryti pagrindą teisinėms spragoms. Pavyzdžiui, dėl pernelyg ilgų prisijungimo valandų techninėmis priemonėmis automatiškai sustabdytą vairuotojo darbą vienoje platformoje (pavyzdžiui, „Bolt“), vairuotojas netrukdomas galėtų pradėti darbą kitoje alternatyvioje platformoje (pavyzdžiui, „Uber“ ar „Forus“) ir tęsti paslaugų teikimą. Kitu atveju, vairuotojas pavežiojęs keleivius už atlygį, gali pradėti dirbti maisto išvežioju, vežioti siuntas ar

eiti dirbti vakarinę autobuso vairuotojo pamainą, taksi įmonę ar kitą veiklos formą, kurioje galioja darbo santykiai ir vairuotojas dalyvaujama eisme. Tokia judėjimo tarp platformų ir kitų darbo formų galimybė yra nesukontroliuojama, todėl tai sumažina Projektu siekiamą eismo saugumo tikslo realizavimą.

Be kita ko, remiantis vienu pamatinių Europos Sąjungos lygiateisiškumo arba nediskriminavimo principu, yra reikalaujama, kad panašios situacijos arba panašiose situacijose esančios šalys būtų traktuojamos vienodai. Tą įtvirtina ir LR Konkurencijos įstatymo 4 str. 2 d. draudžia Viešojo administravimo subjektams priimti teisės aktus arba kitus sprendimus, kurie teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes ir dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams. Tai svarbu atsižvelgiant į faktą, kad Projektu siūlomas taikyti reguliavimas galiotų savarankiškai dirbantiems pavežėjimo paslaugų teikėjams, o ne taksi vairuotojams, todėl dėl to pavežėjimo paslaugų teikėjai atsidurtų nepalankioje padėtyje. Toks traktavimas lemtų neigiamas ekonomines pasekmes, sukuriančias nelygias konkurencijos sąlygas tarp taksi ir pavežėjimo paslaugų teikėjų, kai taksi paslaugos gali veikti be laiko apribojimų, kas leidžia gauti daugiau pelno ir dirbtinai didinti rinkos dalį.

Norint pasiekti Projekto tikslų ir padidinti saugumą keliuose reikia į pačią problemą pažvelgti kompleksiskiau. Siūlome, kad platformų operatoriai imtųsi proaktyvios pozicijos ir įsitrauktų į savireguliaciją, kuris būtų grįstas faktiniais duomenimis ir keleivių atsiliepimais. Valdydami didžiulį platformos operatoriaus disponuojamos informacijos kiekį, esame unikaloje pozicijoje stebėti taksi ir pavežėjimo vairuotojų prisijungimą, poilsio intervalus, veiklos įvertinimus (keleivių atsiliepimus). Dėl to, siūlome galimybę įgyvendinti šviečiamojo pobūdžio ir minkštųjų intervencijų strategiją, kurios pirmas žingsnis būtų – savalaikis priminimas ir pranešimų siuntimas vairuotojams, kurių darbo laikas platformoje viršys nustatytą ribą. Kartu, norėtume pasitikėti savo vairuotojų sąmoningumu ir atsakingu elgesiu, todėl siektume, kad vairuotojai prevenciškai būtų informuojami ir šviečiami apie nuovargio keliamas vairavimo rizikas bei pavojus sau ir aplinkiniams. Manome, kad Bolt duomenų analizės algoritmai galėtų efektyviai identifikuoti ir stebėti vairuotojus, kurie galimai yra pavargę. Realiau laiku analizuojami dideli duomenų srautai įgalina pritaikyti tikslines ir į individualų vairuotoją nukreiptas intervencijos priemones – tokiu atveju vairuotojas gautų tikslingą intervenciją (pavyzdžiui, laikinas veikimo platformoje sustabdymas).

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta aukščiau siūlome pakoreguoti 2 straipsnio 7 dalį ir išdėstyti ją taip:

„7. Keleivių vežimo organizatorius turi:

1) saugoti informaciją, nurodytą šio straipsnio 5 ir 6 dalyse, ir su keleivių sudarytas sutartis Bendrųjų dokumentų saugojimo terminų rodyklėje nustatytais terminais. Keleivių vežimo organizatorius privalo pateikti šią informaciją teisėsaugos, valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančioms institucijoms, Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos joms pareikalavus;

2) užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą teiktų tik pavežėjimo leidimų turėtojai;

- 3) užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslauga būtų teikiama automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidimo turėtojai išduotame leidime;
- 4) atlikti atsiskaitymus už keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugas, kurie atliekami keleivių vežimo organizatoriaus sudarytomis techninėmis sąlygomis, į pavėžėjimo leidimo turėtojo asmeninę sąskaitą;
- 5) užtikrinti, kad pavėžėjimo leidimo turėtojas nepažeistų Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“ (toliau – Darbo laiko ir poilsio laiko aprašas), II skyriuje mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatyto darbo laiko ir poilsio laiko.“

3. Keleivių vežimo organizatoriaus veiklos sustabdymas

Projekto 2 straipsnio 8 dalimi norima nustatyti, kad Keleivių vežimo organizatoriaus veikla gali būti uždrausta teisėsaugos ar valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančių institucijų sprendimu, jeigu paaiškėja, kad keleivių vežimo organizatorius 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė šio straipsnio 3-7 dalyse nustatytų pareigų. Norime akcentuoti, kad Keleivių vežimo organizatoriaus veiklos sustabdymas yra kraštutinė priemonė, kuri turėtų būti taikoma tik esant šiurkštiems veiklos pažeidimams, keliantiems grėsmę keleivių ar visuomenės saugumui. Manome, kad šiuo metu projekte išdėstyta nuostata yra neproporcinga atsižvelgiant už numatomų pažeidimų svarbą ir kiekį.

Visų pirma, atkreipiame dėmesį, kad nors nustatoma, kad keleivių vežimo organizatoriaus veikla yra sustabdoma jei jis 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė 2 straipsnio 3-7 dalyse nustatytų pareigų, 3 dalyje numatyta nuostata yra taikoma leidimų turėtojams, o ne keleivių vežimo organizatoriams.

Antra, Projekto 2 straipsnio 7 dalies 2 ir 3 punktu nustatoma, kad keleivių vežimo organizatorius turi užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą teiktų tik pavėžėjimo leidimų turėtojai bei užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslauga būtų teikiama automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidimo turėtojai išduotame leidime. Suprantame, kad yra ypatingai svarbu, kad pavėžėjimo veiklą vykdytų tik licencijuoti asmenys ir tik su techninius reikalavimus atitinkančiomis transporto priemonėmis. Dėl šios priežasties, Bolt jau dabar vykdo reguliarius virtualius patikrinimus, kai vairuotojai privalo įkelti į sistemą asmenukes (angl. *selfie check*) tuo metu, kai vykdo veiklą. Vis dėlto, kadangi Bolt nekontroliuoja pavėžėjų veiklos vykdymo vietose, praktiškai nėra įmanoma užtikrinti, kad pavėžėjas vykdo veiklą būtent su tuo automobiliu kuris yra nurodytas keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais leidime.

Trečia, Keleivių vežimo organizatorius šiuo metu bendradarbiauja su daugiau nei 10000 keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą vykdančių asmenų, kurie per mėnesį įvykdo 1,7 milijonus kelionių. Asmenys gali veiklą vykdyti su teisėtai valdomu ir techniškai tvarkingu automobiliu. Vis dėlto, keleivių vežimo organizatorius net ir norėdamas, neturi praktinių galimybių užtikrinti, kad asmuo vykdytų veiklą tik su konkrečiu leidime nurodytu leidimu, kadangi fiziškai

vairuotojai nėra tikrinami gatvėje. Lygiai taip pat, neįmanoma sukontroliuoti tokio kiekio kelionių ir užtikrinti, kad nei vienas vairuotojas nevykdys veiklos su kitu automobiliu. Galiausiai manome, kad atsakomybė vykdyti veiklą tik su tuo automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidime turėtų būti perkeliama pačiam keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą vykdančiam asmeniui, kadangi tai yra jo veiklos įrankis, už kurį pats vairuotojas ir privalo būti atsakingas. Dėl šių priežasčių siūlome pakoreguoti Projekto 2 straipsnio 7 dalį ir išdėstyti ją taip:

„7. Keleivių vežimo organizatorius turi:

1) saugoti informaciją, nurodytą šio straipsnio 5 ir 6 dalyse, ir su keleiviu sudarytas sutartis Bendrųjų dokumentų saugojimo terminų rodyklėje nustatytais terminais. Keleivių vežimo organizatorius privalo pateikti šią informaciją teisėsaugos, valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančioms institucijoms, Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos joms pareikalavus;

2) užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą teiktų tik pavėžėjimo leidimų turėtojai;

3) užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslauga būtų teikiama automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidimo turėtojų išduotame leidime;

4) atlikti atsiskaitymus už keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugas, kurie atliekami keleivių vežimo organizatoriaus sudarytomis techninėmis sąlygomis, į pavėžėjimo leidimo turėtojo asmeninę sąskaitą;

5) užtikrinti, kad pavėžėjimo leidimo turėtojas nepažeistų Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“ (toliau – Darbo laiko ir poilsio laiko aprašas), II skyriuje mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatyto darbo laiko ir poilsio laiko.“

Nerimą kelia ir Projekto 2 straipsnio 8 dalies formuluotė, kurioje nurodoma „kad keleivių vežimo organizatorius 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė šio straipsnio 3-7 dalyse nustatytų pareigų“. Projekte nėra detalizuojama, ką reiškia netinkamai vykdyti pareigas, dėl to trūksta teisinio aiškumo, kas ir kokiais atvejais ir dėl kokios veiklos nuspręst kad pareigos vykdytos netinkamai. Taip pat Projektu nėra detalizuojama kokiais kriterijais bus nustatoma, kad pareiga vykdyta netinkamai.

Atkreipiame dėmesį, kad nei Latvijoje, nei Estijoje įstatymai nenumato konkretaus skaičiaus pažeidimų, dėl kurių keleivių vežimo organizatoriaus veikla stabdoma. Be to, neproporcingų draudimų, kuriais apribojamos platformos operatorių galimybės teikti paslaugas, nustatymas gali prieštarauti ES teisei, konkrečiai Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 56 ir 57 straipsniams, įtvirtina teisę teikti paslaugas. Laisvė teikti paslaugas suteikia leidimą turinčioms įmonėms vienoje ES valstybėje narėje teisę teikti paslaugas kitose ES valstybėse narėse. Dėl to manome, kad minėtos nuostatos įtvirtinimas yra ne tik neproporcinga priemonė ribojanti keleivių vežimo organizatoriaus veiklą, bet ir galimai prieštarauja ES teisei.

Dėl aukščiau išvardytų priežasčių siūlome atsisakyti Projekto 2 straipsnio 8 dalies. Siūlome pakoreguoti 2 straipsnį panaikinant 8 dalį.

4. Leidime nurodytą veiklą galima vykdyti tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis

Projekto 1 straipsnio 7 dalimi nustatoma, kad Leidime nurodytą veiklą galima vykdyti tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis. Nesuprantame siekio riboti vykdyti veiklą su kitomis, teisėtu pagrindu valdomomis, techninius reikalavimus atitinkančiomis ir privalomą draudimą turinčiomis transporto priemonėmis. Esame įsitikinę, kad asmuo turintis teisę vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą (turintis leidimą) gali vykdyti su bet kokia teisėtu pagrindu valdoma, techninius reikalavimus atitinkančia, atitinkamai paženklinta ir privalomą draudimą turinčia transporto priemone. Manoma, kad siūlomas draudimas yra perteklinis ir siūlome jo atsisakyti. Siūlome pakoreguoti 1 straipsnio 7 dalį ir išdėstyti ją taip:

„7. Leidimo turėtojas privalo užtikrinti, kad leidime nurodyta informacija būtų aktuali ir pasikeitus leidime nurodytai informacijai informuoti Transporto saugos administraciją, kuri šio straipsnio 6 dalyje nurodyta tvarka išduoda naują leidimą. ~~Leidime nurodytą veiklą galima vykdyti tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis.~~“

5. Palaikome didelę dalį projekto Projekto nuostatų.

Kaip ir minėta rašto pradžioje, Bolt palaiko Projekto siekį užtikrinti keleivių saugumą ir paslaugos kokybę, todėl palaikome didelę dalį Projekto nuostatų. Manome, kad šiek tiek griežtesnis keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklos reguliavimas prisidės prie norimų tikslų įgyvendinimo. Nors siūlomi įstatymo pakeitimai sukels papildomą administracinę naštą, palaikome šias žemiau išvardytas Projektu siūlomas iniciatyvas:

- Pritariame reikalavimui turėti Europos Sąjungos ar Europos ekonominės erdvės šalyje, Jungtinėje Karalystėje, Šveicarijos Konfederacijoje arba Ukrainoje išduotą vairuotojo pažymėjimą.
- Pritariame, kad leidimų išdavimo modelis keistųsi iš „deklaravimo“ į „griežtą“ modelį.
- Pritariama, kad LTSA turėtų teisę sustabdyti leidimą, gavus informaciją iš Savivaldybių institucijų, VMI, ar kitų priežiūros institucijų.
- Pritariame reikalavimui, kad automobiliui, kuriuo vykdoma keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veikla, privalėtų būti atliekama techninė apžiūra, nustatytu privalomosios techninės apžiūros periodiškumu.
- Pritariame, kad atsiskaitymai už keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugas būtų atliekami keleivių vežimo organizatoriaus sudarytomis techninėmis sąlygomis, į pavėžėjimo leidimo turėtojo asmeninę sąskaitą;
- Pritariame, kad keleivių vežimo organizatorius turi užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą teiktų tik pavėžėjimo leidimų turėtojai. Vis dėlto, siekiant tinkamai įgyvendinti šią nuostatą yra būtina techninė integracija automatizuotiems

atitinkamų duomenų mainams tarp platformų operatorių ir nacionalinių duomenų bazių. Priešingu atveju, nebus įmanoma užtikrinti efektyvios vairuotojų leidimų galiojimo priežiūros.

6. Dėl Projekto nuostatų įsigaliojimo

Priėmus Kelių transporto kodekso pakeitimus, reikėtų atsižvelgti į būtiną įgyvendinti pakeitimų trukmę ir į visų rinkos dalyvių gebėjimą laiku prisitaikyti prie būsimų pokyčių. Daugeliui vairuotojų būsiami pakeitimai gali turėti esminės įtakos jų pagrindiniam pragyvenimo šaltiniui, o kartu pokyčiai gali neigiamai paveikti jų šeimų pajamas. Reikia atsižvelgti į tai, kad kai kurie pasiūlymai taip pat gali reikalauti technologinių sistemų plėtros tiek iš valstybės, tiek iš platformų pusės. Todėl pažymime, kad projekto įsigaliojimo terminai turėtų būti koreguojami pagal galutinę pataisų redakciją.

Prašome atsižvelgti į aukščiau išdėstytus argumentus ir apsvarstyti galimybę atitinkamai pakoreguoti derinamą projektą.

UAB BOLT SERVICES LT

Direktorius

Andrius Pacevičius

**LIETUVOS RESPUBLIKOS EKONOMIKOS IR INOVACIJŲ MINISTERIJA**

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 38, LT-01104 Vilnius, tel.: 8 706 64 845,
el. p. kanc@eimin.lt, <http://eimin.lrv.lt>.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188621919

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2023-08-

į 2023-08-10

Nr. (4.6-82 Mr)-

Nr. 2-3053

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR 18¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija išnagrinėjo pateiktą derinti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – KTK projektas) ir teikia šias pastabas bei pasiūlymus.

1. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 1 dalyje nustatoma, kad vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą gali fiziniai ir juridiniai asmenys, turintys šio kodekso 8 straipsnio 2 dalies 6 punkte nurodytą leidimą (toliau – taksi leidimas). Iš šios nuostatos neaišku, kokie juridiniai asmenys būtų laikomi vykdančiais taksi veiklą, ar leidimo reikėtų Kelių transporto kodekso 7 straipsnio 4 dalyje nurodytai taksi dispečerinei ir įmonei, kuri nuomoja savo automobilius taksi vairuotojams bei teikia dispečerinės paslaugas, ar tik įmonei, kuri įdarbina taksi vairuotojus vežti keleivius jos valdomomis transporto priemonėmis, tai yra verčiasi keleivių vežimo veikla. Pažymėtina, kad keleivių vežimo organizatoriams netaikomas reikalavimas turėti leidimą, todėl analogiškas paslaugas teikiančioms taksi dispečerinėms taip pat neturėtų būti taikomas. Taip pat neaišku, kokie fiziniai asmenys turi gauti taksi leidimą – ar tik savarankiškai keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą vykdančios asmenys ar ir taksi įmonės darbuotojai, vairuojantys lengvąjį automobilį taksi.

2. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 2 dalyje yra nurodyti reikalavimai, kuriuo privalo atitikti asmuo, siekiantis gauti pavėžėjimo ar taksi leidimą. Pirma, nėra aišku, ar asmuo turi atitikti visus šioje dalyje nurodytus reikalavimus ar bent kelis iš jų. Antra, dėl taksi leidimo gali kreiptis ir juridinis asmuo, todėl nėra pagrįsta iš juridinių asmenų reikalauti būti įregistruvusiais individualią veiklą. Siūlytume patikslinti šią dalį.

3. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 2 dalies 2 punkte nustatoma, kad asmuo, siekiantis gauti taksi ar pavėžėjimo leidimą turi turėti galiojančią Europos

Sąjungos ar Europos ekonominės erdvės šalyje, Jungtinėje Karalystėje, Šveicarijos Konfederacijoje arba Ukrainoje išduotą vairuotojo pažymėjimą, kuris suteikia teisę vairuoti lengvąjį automobilį (B kategorijos motorines transporto priemonės), ir ne mažesnę kaip 2 metų lengvojo automobilio vairavimo stažą. Abejotina, ar yra proporcinga ir pagrįsta reikalauti turėti būtent nurodytose šalyse (neįtraukiant kitų šalių, pavyzdžiui, JAV, Izraelis ir pan.) išduotą vairuotojo pažymėjimą. Aiškinamajame rašte yra nurodoma, kad yra nustatoma nemažai taksi ir pavėžėjimo leidimus turinčių asmenų pažeidimų ir kad eismo įvykiuose, kuriuose dalyvavo pavėžėjimo ar taksi leidimų turėtojai, 2021 m. buvo 3, o 2022 m. – 5 sužeisti asmenys, tačiau neaišku, kuri dalis šių asmenų turėjo ne nurodytose, o trečiosiose šalyse išduotą vairuotojo pažymėjimą, ar tikrai yra nustatyta problemų su trečiosiose šalyse išduotą vairuotojo pažymėjimą turinčiais asmenimis, ar tokia priemonė padėtų išspręsti nurodytas problemas. Minėtas reikalavimas labai apribotų šalių, kurios nenurodytos minėtame punkte, piliečių galimybes imtis taksi ar pavėžėjimo veiklos, sukurtų nemažą prisitaikymo našą, todėl šis reikalavimas turėtų būti pagrįstas ir tikrai būtinas. Siūlytume atsisakyti šio reikalavimo arba aiškiai pagrįsti jo būtinumą.

4. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad leidimai išduodami arba motyvuotai atsisakoma tai padaryti ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo Transporto saugos administracijos nustatytos formos prašymo ir dokumentų, įrodančių asmens, siekiančio įgyti leidimą, atitiktį šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams, gavimo Transporto saugos administracijoje dienos. Leidimas neišduodamas, jeigu nustatoma neatitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams arba jeigu išduoto leidimo galiojimas buvo panaikintas pagal šio straipsnio 12 dalies 5–7 punktus ir nuo panaikinimo dienos nepraejo 12 kalendorinių mėnesių.

Pagal Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 12 straipsnio 2 dalį viešojo administravimo subjektas gali reikalauti tik tų dokumentų ir informacijos, kurių nėra valstybės registruose (kadastruose), žinybiniuose registruose, valstybės informacinėse sistemose ir kitose informacinėse sistemose, finansuojamose iš valstybės ar savivaldybės biudžeto ir (ar) valstybės pinigų fondų. Informaciją apie atitiktį 8² straipsnio 2 dalies 1, 3, 5 punktuose nustatytiems reikalavimams Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) gali gauti iš minėtų šaltinių, kai kuriais atvejais (jei asmuo yra Lietuvos Respublikos pilietis arba Lietuvos Respublikoje registruotas juridinis asmuo) – ir apie atitiktį 2 ir 6 punktuose nustatytiems reikalavimams, todėl neturėtų būti reikalaujama iš asmens šiais atvejais pateikti papildomai dokumentus.

Siūlytume patikslinti 6 dalį, kad leidimas neišduodamas, jeigu nustatoma neatitiktis bent vienam iš taikomų šio straipsnio 2 dalyje nurodytų reikalavimų.

To paties straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad asmenims, kuriems išduoto leidimo galiojimas buvo panaikintas dėl šio straipsnio 12 dalies 4 punkte nurodytų pažeidimų, leidimai nėra išduodami vienus metus nuo leidimo galiojimo panaikinimo. Siūlytume suderinti šiuo aspektu 8² straipsnio 3 ir 6 dalis.

5. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 7 dalyje nurodyta, kad leidimo turėtojas privalo užtikrinti, kad leidime nurodyta informacija būtų aktuali ir pasikeitus leidime nurodytai informacijai informuoti LTSA, kuri šio straipsnio 6 dalyje nurodyta tvarka išduoda naują leidimą. Leidime nurodytą veiklą galima vykdyti tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis.

Siūlytume sumažinti administracinę naštą ir leidime nurodytos informacijos pasikeitimo atveju netaikyti 6 dalyje nustatytos naujo leidimo išdavimo tvarkos, bet reikalauti tik pranešti apie pasikeitusią informaciją ir ne išduoti naują leidimą, bet pakeisti esamą.

Aiškinamajame rašte nėra pagrįsta, kodėl reikalaujama nurodyti konkrečias transporto priemones, kurios bus įrašytos į leidimą ir su kuriomis bus vykdoma veikla. Nesuprantama, kodėl leidimas turėtų būti siejamas su konkrečiomis transporto priemonėmis, jei jis išduodamas asmenims ir tik asmenims taikomi tam tikri reikalavimai leidimui gauti. Toks apribojimas gali sukelti papildomą prisitaikymo naštą leidimo turėtojams, pavyzdžiui, kai įrašyta į leidimą transporto priemonė sugenda ir dėl to asmuo turi sustabdyti savo veiklą, nes pakaitinė transporto priemonė į leidimą neįrašyta. Jei taksi leidimas išduotas juridiniam asmeniui, kuris vykdo taksi veiklą, valdo daug automobilių ir periodiškai atnaujiną automobilių parką (jei suprantama, kad taksi dispečerinėms, ar įmonėms, nuomojančioms savo automobilius taksi veiklai, leidimo nereikia), jam dažnai reikės kreiptis dėl naujo leidimo išdavimo (keitimo), kas taip pat padidintų prisitaikymo naštą, kiekvieną kartą reikėtų teikti prašymą, mokėti valstybės rinkliavą. Siūlytume išsamiai pagrįsti papildomo apribojimo nustatymą arba jo atsisakyti.

6. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 9 dalyje nustatoma, kad leidimo turėtojas nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 3 darbo dienas nuo atitinkamų teisės aktų reikalavimų pažeidimų paaiškėjimo dienos, įspėjamas apie galimą leidimų galiojimo sustabdymą, jeigu jis pažeidžia keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais reikalavimus, nurodytus šio straipsnio 15 ir 16 dalyse. Jei 16 dalyje nustatoma, kad asmuo gali turėti tik vieną galiojantį leidimą, tai LSTA neturėtų išduoti tokiam asmeniui antro leidimo, jokio pažeidimo negali būti. Siūlytume įvertinti, ar neturėtų būti nuoroda į kitą straipsnį ar kitą dalį.

7. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 10 dalies 3 punkte nustatoma, kad leidimo galiojimas sustabdomas, jei leidimo turėtojas neatitinka šio straipsnio 2 dalyje nurodytų reikalavimų, tai yra leidimo išdavimo reikalavimų. Manytume, kad ne visais atvejais leidimo galiojimas turėtų būti stabdomas be įspėjimo, nes gali būti ir mažareikšmių

pažeidimų, pavyzdžiui, leidimo turėtojo nedidelė arba trumpalaikė mokestinė nepriemoka. Siūlytume numatyti įspėjimą prieš sustabdant tokiu atveju leidimo galiojimą.

8. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 10 dalies 4 punkte nustatoma, kad leidimo galiojimas sustabdomas, jei leidimo turėtojas yra fizinis asmuo ir turi 3 ar daugiau galiojančias nuobaudas dėl Kelių eismo taisyklių pažeidimų. Abejotina, ar visais atvejais tokia bausmė leidimo turėtojui būtų proporcinga ir pagrįsta. Įtvirtinant tokią griežtą nuobaudą už teisės aktų reikalavimų pažeidimus ir siekiant proporcingos nuobaudos, turėtų būti vertinamas ne tik pažeidimų skaičius, bet ir jų pobūdis, pažeidimo sukeltos žalos dydis, sunkumas ir tyčia, tų pačių pažeidimų kartotinumai. Antra, reikėtų įvertinti tai, kad Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse jau yra numatytas specialiosios teisės, įskaitant teisės vairuoti transporto priemonę, atėmimas už atitinkamus nusižengimus. Trečia, turėtų būti vertinami tik vykdant profesinę veiklą padaryti KET pažeidimai, nes asmens padarytų pažeidimų skaičius prieš suteikiant leidimą nėra vertinamas, taigi nėra vertinama asmeninė patirtis šiuo požiūriu. Siūlytume atsisakyti šios nuostatos arba ją pagrindus tokio reguliavimo būtinumą, ją patikslinti.

9. Neaišku, dėl kokių priežasčių sustabdžius leidimo galiojimą, galiojimo sustabdymas panaikinamas, kai leidimo turėtojas praneša apie vykdomą leidime nurodytą veiklą pagal KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 11 dalies 4 punktą, ar gali būti, kad tokiu atveju leidimo galiojimo sustabdymas naikinamas ir jį sustabdžius pagal 10 dalies 1, 2 ar 3 punktus, kuomet susijęs pranešimas apie vykdomą veiklą su padarytais Kelių eismo taisyklių pažeidimais. Siūlytume patikslinti 8² straipsnio 11 dalies 4 punktą.

10. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 12 dalies 5 punkte nustatoma, kad leidimo galiojimas panaikinamas, jei nesilaikoma šio straipsnio 5 ir 16 dalyse nurodytų reikalavimų. Pažymėtina, kad šio straipsnio 5 dalyje nurodyta, kad leidimai galioja neterminuotai. Leidimų turėtojai neturi teisės perleisti suteiktos teisės vykdyti leidime nurodytą veiklą kitiems asmenims. Neaišku, kaip leidimo turėtojas galėtų perleisti savo teisę vykdyti leidime nurodytą veiklą, kaip įforminti tokį veiksma, jei tai draudžiama, leidimas būtų elektroninis ir apie tokį perleidimą negalėtų būti informuojama LTSA. Be to, jei 16 dalyje nustatoma, kad asmuo gali turėti tik vieną galiojantį leidimą, tai LTSA neturėtų išduoti tokiam asmeniui antro leidimo, jokio pažeidimo taip pat negali būti. Be to, turėtų būti įvertinta ir tai, kad pagal to paties straipsnio 9 dalį ir 10 dalies 2 punktą už tuos pačius 16 dalyje nustatytus pažeidimus leidimo galiojimas sustabdomas. Siūlytume įvertinti, ar neturėtų būti nuoroda į kitą straipsnį ar kitą dalį, taip pat atsisakyti leidimo galiojimo panaikinimo, jei yra numatytas už tuos pačius pažeidimus jo sustabdymas prieš tai įspėjant.

11. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 12 dalies 6 punkte nustatoma, kad leidimo galiojimas panaikinamas, jei leidimo turėtojas vykdo veiklą transporto priemone, kuri nėra nurodyta leidime arba neatitinka šio straipsnio 15 dalyje numatytų reikalavimų, kai vykdoma keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veikla, arba neatitinka šio straipsnio 14 dalyje numatytų reikalavimų, kai vykdoma keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veikla. Pažymėtina, kad pagal nurodytų reikalavimų pobūdį gali būti mažareikšmių pažeidimų, kuriuos leidimo turėtojas galėtų nedelsiant ištaisyti, todėl abejotina, ar turėtų tokiais atvejais iš karto būti naikinamas leidimo galiojimas be jokio įspėjimo, ar negalėtų būti prieš tai numatytas leidimo galiojimo sustabdymas su įspėjimu ir tik už kartotinius ar tęstinius pažeidimus imamasi griežčiausios priemonės – leidimo galiojimo panaikinimo. Analogiška pastaba dėl tos pačios dalies 7 punkto (gali būti vos kelios dienos vėlavimas pateikti duomenis, ar tikrai proporcinga dėl to iš karto naikinti leidimo galiojimą?).

12. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 12 dalies 8 punkte nustatoma, kad leidimo galiojimas naikinamas, jei per kalendorinius metus leidime nebuvo nurodyta veiklai vykdyti tinkama transporto priemonė. Pažymėtina, kad to paties straipsnio 2 dalies 4 punkte nurodytas vienas iš reikalavimų leidimui gauti yra būti Lietuvos Respublikos transporto priemonių registre įregistruoto lengvojo automobilio, kuriuo bus vykdoma veikla, savininkas arba šį lengvąjį automobilį valdyti kitu teisėtu pagrindu, todėl pareiškėjas turės nurodyti savo valdomą automobilį jau kreipdamasis dėl leidimo išdavimo, norėdamas įrodyti atitiktį 2 dalies 4 punkte nustatytam reikalavimui. Siūlytume atsisakyti 12 dalies 8 punkto.

13. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 14 dalies 2 punkte nurodoma, kad leidimo turėtojo, vykdančio keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą, lengvasis automobilis privalo naudoti leidimo turėtojo vardu įregistruotą taksometrą. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal to paties straipsnio 1 dalį vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą gali fiziniai ir juridiniai asmenys, todėl jei leidimo turėtojas yra ir taksi įmonė ir tos įmonės taksi vairuotojas, neaišku, kurio leidimo turėtojo vardu turėtų būti įregistruotas taksometras.

14. KTK projekto 1 straipsniu keičiamo įstatymo 8² straipsnio 16 dalyje nustatoma, kad asmuo gali turėti tik vieną galiojantį leidimą. Aiškinamajame rašte nepaaiškinta, kaip toks apribojimas padėtų sumažinti šešėlinės veiklos vykdymo prielaidas, kaip galėtų paskatinti deklaruoti taksi veiklos pajamas. Jei daugiau pajamų yra deklaruojama už keleivių vežimą už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą, galbūt reikėtų įvertinti, kokios priemonės ir technologijos padeda šioje veiklos sumažinti šešėlinį verslą ir jas pritaikyti taksi veikloje, o ne drausti vykdyti abi veiklas vienam asmeniui. Ūkinės veiklos ribojimai neturi varžyti ūkinės

veiklos laisvės ir iniciatyvos akivaizdžiai labiau negu reikia visuomenei svarbiems tikslams pasiekti, o šiuo atveju toks apribojimas nėra pagrįstas ir proporcingas.

15. KTK projekto 2 straipsniu keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 4 dalyje ir 7 dalies 2 punkte yra dubliuojamas tas pats reikalavimas keleivių vežimo organizatoriams.

16. KTK projekto 2 straipsniu keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 7 dalies 5 punktas numato, kad Keleivių vežimo organizatorius turi užtikrinti, jog pavėžėjimo leidimo turėtojas nepažeistų Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“, II skyriuje mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatyto darbo laiko ir poilsio laiko. Ekonomikos ir inovacijų ministerija primena, jog šiuo metu Europos Komisijoje yra svarstomas direktyvos pasiūlymas dėl darbo skaitmeninėse platformose sąlygų gerinimo (toliau – direktyva), kuria, be kita ko, siekiama nustatyti reikalavimus užimtumo statuso nustatymui bei siekiama gerinti darbo sąlygas. Europos Sąjungai priėmus šią direktyvą, per interneto platformas veikiančių asmenų veikla bus reglamentuojama visos Europos Sąjungos lygmeniu. Dėl šios priežasties, manytina, kad šio straipsnio pakeitimus būtų tikslingiau svarstyti tuomet, kai direktyva bus oficialiai priimta ir Lietuva bus įpareigota perkelti direktyvos nuostatas į nacionalinius teisės aktus. Atsižvelgiant į tai, kad derybose dėl šios direktyvos Lietuvą atstovauja Socialinės apsaugos ir darbo ministerija, maloniai prašome siūlomus KTK pakeitimus papildomai suderinti su šia institucija.

17. KTK projekto 2 straipsniu keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 7 dalies 3 punkte nustatoma, kad keleivių vežimo organizatorius turi užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslauga būtų teikiama automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidimo turėtojai išduotame leidime. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Kelių transporto kodekso 7 straipsnio 3 dalį keleivių vežimo organizatorius yra fizinis ar juridinis asmuo, kita organizacija, jų padalinys, sudarantis technines sąlygas vežėjui ir keleiviui elektroninių ryšių priemonėmis susitarti dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, taigi keleivių vežimo organizatorius yra tik tarpininkas tarp paslaugos teikėjo ir gavėjo, elektroninėmis priemonėmis juos suvedantis, bet ne pavėžėjimo veiklos priežiūrą vykdomas subjektas, kuris fiziškai tikrintų paslaugai teikti naudojamus automobilius. Tokia funkcija sukeltų didelę ir neproporcingą prisitaikymo našta keleivių vežimo organizatoriams, kurie turėtų vykdyti valstybės funkcijas – ūkinės veiklos priežiūrą. Siūlytume atsisakyti šio reikalavimo.

18. KTK projekto 2 straipsniu keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 8 dalyje nustatoma, kad keleivių vežimo organizatoriaus veikla gali būti uždrausta teisėsaugos ar valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančių institucijų sprendimu, jeigu paaiškėja, kad keleivių vežimo organizatorius 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė šio straipsnio 3 -

7 dalyse nustatytas pareigas. Tokios vertinamojo pobūdžio nuostatos sukuria prielaidas pasireikšti korupcijai, nes nėra nustatyta, kokiais kriterijais remdamasi priežiūros institucija uždraudžia arba neuždraudžia keleivių vežimo organizatoriaus veiklos (jei tik gali būti uždrausta, vadinasi gali ir nebūti uždrausta), ką reiškia „netinkamai“ vykdyti nustatytas pareigas, vadinasi sprendimas gali būti priimtas vertinant subjektyviai. Be to, atkreiptinas dėmesys, kad minėto straipsnio 3 dalyje yra nustatyta pareiga leidimo turėtojui, o ne keleivių vežimo organizatoriui.

Pagal Konstituciją riboti asmens teisės ir laisvės, taip pat ūkinės veiklos laisvę galima, jeigu yra laikomasi šių sąlygų: tai daroma įstatymu; apribojimai yra būtini demokratinėje visuomenėje siekiant apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves ir Konstitucijoje įtvirtintas vertybes, taip pat konstituciškai svarbius tikslus; apribojimais nėra paneigiama teisių ir laisvių prigimtis bei esmė; yra laikomasi konstitucinio proporcingumo principo (t. y. ūkinės veiklos ribojimai neturi varžyti ūkinės veiklos laisvės ir iniciatyvos akivaizdžiai labiau negu reikia šiems tikslams pasiekti; tarp siekiamo tikslo ir pasirinktų priemonių šiam tikslui pasiekti turi būti teisinga pusiausvyra) (inter alia 2011 m. birželio 21 d., 2014 m. gegužės 9 d., 2017 m. gegužės 30 d. nutarimai). Absoliutus ūkinės veiklos uždraudimas net nenumatant veiklos atnaujinimo atvejų yra kraštutinė priemonė, taikytina tik tais atvejais, kai visos kitos priemonės išnaudotos, siekiamų tikslų nepavyko pasiekti ir toks apribojimas tikrai būtinas bei neišvengiamas. Šiuo atveju net nenumatyta imtis kitokių priemonių kelią pažeidimams užkirsti, nenumatoma jokių švelnesnių ir proporcingų nuobaudų, ūkinė laisvė varžoma akivaizdžiai labiau negu reikia tikslams pasiekti. Siūlytume atsisakyti keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 8 dalies nuostatos ir apsvarstyti kitokias galimybes užkirsti kelią pažeidimams.

19. Manytume, kad išduotų leidimų duomenys turėtų būti viešai skelbiami, nes jie yra aktualūs ne tik keleivių vežimo organizatoriams, kuriems reikės užtikrinti, kad fizinis asmuo, teikiantis pavėžėjimo paslaugas, turi reikiamą leidimą, bet ir keleiviams, kurie galėtų įsitikinti kelionės legalumu ir saugumu. Europos Teisingumo Teismo sprendimu konstatuota, kad asmens duomenų viešinimas – tai teisės į privatų gyvenimą gerbimą ir asmens duomenų apsaugą ribojimas. Manytina, kad toks asmens pagrindinių laisvių ir teisių, ypač teisės į privatų gyvenimą ir į asmens duomenų apsaugą, ribojimas turėtų būti įtvirtintas įstatyme. Pagal Viešojo administravimo įstatymo 2 straipsnio 8 dalį Licencijų informacinė sistema (toliau – LIS) – Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliotos institucijos valdoma ir tvarkoma informacinė sistema, skirta licencijų duomenims ir informacijai tvarkyti vienoje vietoje. KTK projekte nurodytų leidimų duomenys taip pat suvedami į LIS ir turėtų būti prieinami viešai. Siūlytume atsisakyti perteklinės KTK projekte 2 straipsniu keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 9 dalies nuostatos ir KTK projekte numatyti, kad leidimų duomenys (reikiamus duomenis nurodant) yra

viešinami LIS interneto svetainėje (taip pat įrašyti viešinimo tikslą), tokiu būdu sumažinant ir administracinę naštą leidimus išduodančiai institucijai.

20. KTK projekto 2 straipsniu keičiamo įstatymo 18¹ straipsnio 15 dalyje nurodomos taksi leidimo turėtojo pareigos. Pagal 1 punktą jis turi saugoti informaciją, nurodytą šio straipsnio 13 dalyje Bendrųjų dokumentų saugojimo terminų rodyklėje nustatytais terminais ir ją pateikti teisėsaugos ar valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančioms institucijoms pareikalavus. Neaišku, kokia informacija turima omenyje, nes 13 dalyje yra nuostatos tik dėl pradinių taksometro rodmenų įsėdus keleiviui, ar tikrai aktualu yra saugoti tokią informaciją.

21. Atkreipiame dėmesį, kad 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. Ši nuostata netaikoma, kai teisinis reguliavimas nustatomas arba keičiamas pagal Europos Sąjungos teisės aktuose nustatytus įpareigojimus, Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių reikalavimus, taip pat kai nustatomas ūkio subjektams palankesnis teisinis reguliavimas. KTK projektu siūloma ne tik aiškiau reglamentuoti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklos vykdymą, bet ir nustatomi šios veiklos vykdymui nauji reikalavimai (ribojimai), o įstatymų įsigaliojimo data numatyta – 2024 m. sausio 1 d. Atsižvelgiant į tai, siūlytume nuostatoms, kurios keičia ūkio subjektų veiklos ar jos priežiūros reguliavimą, numatyti kitą, atitinkančią Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 4 dalies nuostatas, įstatymų įsigaliojimo datą.

22. Atsižvelgiant į tai, kad KTK projektu siūloma keisti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklos vykdymą, t. y. patikslinti leidimų vežti keleivius už atlygį lengvaisiais automobiliais išdavimo, leidimų galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir galiojimo panaikinimo tvarką, papildyti reikalavimus asmenims, siekiantiems gauti ir jau gavusiems keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais leidimus, nustatyti pareigas keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais leidimų turėtojams, keleivių vežimo organizatoriams ir taksi dispečerinėms ir pan., vadovaujantis Ūkio subjektų administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų vertinimo metodika¹, prašome įvertinti pinigine išraiška teikiamu derinti KTK projektu sukeliama prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų pokytį ūkio subjektams ir Teisės aktu sukeliama arba teisės akto projektu galimų sukelti ūkio subjektų prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų apskaičiavimo ataskaitą pateikti Ekonomikos ir inovacijų ministerijai išvadoms gauti.

¹Patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 4 „Dėl Ūkio subjektų administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų vertinimo metodikos patvirtinimo“.

Ekonomikos ir inovacijų viceministrė

Erika Kuročkina

Ramunė Mickuvienė, tel. 8 694 75 208, el. p. Ramune.Mickuviene@eimin.lt

Rasa Steikūnienė, tel. 8 660 74 843, el. p. Rasa.Steikuniene@eimin.lt

Lina Rumčikienė, tel. 8 659 43 503, el. p. lina.rumcikiene@eimin.lt



LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

I 2023-08-11 Nr. 2-3054

DĖL KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR 18¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos finansų ministerija, išnagrinėjusi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2023 m. rugpjūčio 11 d. raštu Nr. 2-3054 pateiktą derinti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas), pagal kompetenciją teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

1. Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos gyventojų pajamų mokesčio įstatymo 35 straipsnio 2 dalį, Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 45 straipsnį ir siekiant teisinio aiškumo, siūlome Įstatymo projektu keičiamo Kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 8² straipsnio 2 dalies 1 punktą formuluoti taip: „būti informavęs apie vykdomą individualią veiklą mokesčių administratorių ir užsiregistravęs mokesčių mokėtoju Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko nustatyta tvarka“.

2. Vadovaujantis Mokesčių administravimo įstatymo nuostatomis, už šiame įstatyme nurodytų mokesčių, išskyrus muitus, administravimą Lietuvos Respublikoje, yra atsakinga Valstybinė mokesčių inspekcija, kurią sudaro centrinis mokesčių administratorius (Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos) ir vietos mokesčių administratoriai (teritorinės valstybinės mokesčių inspekcijos). Atsižvelgdami į tai, siūlytume Įstatymo projektu keičiamo Kodekso 8² straipsnio 2 dalies 3 punkte po žodžių „Valstybinė mokesčių inspekcija“ išbraukti žodžius „prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos“.

3. Siekiant teisinio aiškumo dėl spausdintuvo naudojimo, siūlome Įstatymo projektu keičiamo Kodekso 8² straipsnio 14 dalies 2 punkte prieš žodį „spausdintuvu“ įrašyti žodžius „Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko nustatytus techninius reikalavimus atitinkančiu“. Šio siūlymo kontekste informuojame, kad taksometrų spausdintuvų techniniai reikalavimai yra patvirtinti Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos viršininko 2004 m. sausio 26 d. įsakymu Nr. VA-9 „Dėl Kasos aparatų, prekybos (paslaugų teikimo) automatų ir taksometrų spausdintuvų techninių reikalavimų“.

4. Įstatymo projektu keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 14 dalyje nustatoma, kad „Keleiviui sumokėjus taksometro rodomą sumą, taksi vairuotojas privalo jam išduoti *pinigų priėmimo arba kasos aparato kvitą*, kuriame taip pat nurodomas kelionės pradžios ir pabaigos laikas ir nuvažiuotas atstumas“. Šiuo aspektu norėtume pažymėti, kad pinigų priėmimo kvitas ir kasos aparato kvitas yra

atskiri apskaitos dokumentai. Todėl siūlome įrašyti pilną *pinigų priėmimo kvito* pavadinimą. Kartu, siekiant teisinio aiškumo, siūlome patikslinti Kodekso 18¹ straipsnio 14 dalį tuo aspektu, kad būtų aišku, ar kelionės pradžios ir pabaigos laikas ir nuvažiuotas atstumas nurodomi tik kasos aparato kvite ar taip pat ir pinigų priėmimo kvite. Šiame kontekste papildomai siūlome įvertinti Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos 2023 m. rugsėjo 1 d. rašte Nr. 3383 pateiktą informaciją dėl techninių galimybių kasos aparato kvite nurodyti kelionės pradžios ir pabaigos laiką ir nuvažiuotą atstumą.

5. Atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo projekto aiškinamajame rašte rašoma, kad „Siekiant užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą vykdytų reikalavimus atitinkantys asmenys, vienas iš esminių pakeitimų yra leidimo gavimo modelio keitimas iš *Deklaravimo į Griežtą...*“, svarstyтина, ar neturėtų būti perskaičiuotas valstybės rinkliavos už keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą leidimo ar keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi leidimo išdavimą dydis (Konkrečių valstybės rinkliavos dydžių sąrašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimu Nr. 1458, 4.405² papunktis), ir esant reikalui, keičiamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimas Nr. 1458 „Dėl Konkrečių valstybės rinkliavos dydžių sąrašo ir Valstybės rinkliavos mokėjimo ir grąžinimo taisyklių patvirtinimo“, šio nutarimo keitimą nurodant projekto aiškinamojo rašto 12 punkte.

6. Taip pat siūlome įvertinti Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos 2023 m. rugsėjo 1 d. raštu Nr. 3383 pateiktą išvadą dėl Įstatymo projekto.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Gedimino pr. 17
01505 Vilnius

Vilnius
2023 m. rugpjūčio 25 d.

SIUNČIAMA E-PAŠTU:
sumin@sumin.lt
dmitrij.bial@sumin.lt
jurgita.kebliene@sumin.lt

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR 18¹ STRAIPSNŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

2023 m. rugpjūčio 11 d. Forus Taxi OÜ, registracijos numeris 12600455, adresas Rotermanni 8, 10111 Talinas, Harju apskritis, Estija (**Forus**) iš Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (**Ministerija**) gavo raštą „DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO“ (**Raštas**), kuriuo buvo pateiktas Ministerijos siūlomas Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (**KTK**) 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (**Įstatymo projektas**) ir aiškinamasis raštas su tikslu suteikti galimybę Rašto adresatams, įskaitant Forus, per 10 darbo dienų nuo Įstatymo projekto paskelbimo (t. y. iki 2023 m. rugpjūčio 25 d.) pateikti pastabas ir išvadas dėl siūlomų KTK pakeitimų.

Forus supranta ir pripažįsta pakeitimų tikslus, dėkoja Ministerijai už suteiktą galimybę teikti pastabas ir pasiūlymus dėl Įstatymo projekto ir tiki, jog konstruktyvi diskusija dėl aktualių teisės aktų pakeitimų gali prisidėti prie aiškesnio ir rinkos sąlygas labiau atitinkančio teisinio reguliavimo.

1. DĖL KTK 18¹ STRAIPSNIO 7 DALIES 2 IR 3 PUNKTUOSE NUMATYTOS „PAREIGOS UŽTIKRINTI“ PROPORCINGUMO BEI PRAKTINIO ĮGYVENDINIMO

Įstatymo projektu numatoma pareiga keleivių vežimo organizatoriams užtikrinti, kad: (i) asmuo, teikiantis pavėžėjimo lengvaisiais automobiliais paslaugą (**Pavėžėjas**), naudotų tik tą transporto priemonę, kuri yra nurodyta pavėžėjimo leidime (siūlomas KTK 18¹ str. 7 d. 3 p.), bei (ii) Pavėžėjas turėtų galiojantį leidimą teikti vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą (**Paslauga**) (siūlomas KTK 18¹ str. 7 d. 2 p.). Vertiname, jog praktinis tokių reikalavimų įgyvendinimas yra ne tik neaiškus (Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nenumatoma kaip šie įpareigojimai galėtų būti įgyvendinti praktikoje), tačiau ir nepagrįstai bei neproporcingai perkeltų keleivių vežimo kontrolę atliekančių institucijų pareigas keleivių vežimo organizatoriams.

1.1. Dėl siūlomų keleivių vežimo organizatoriams nustatyti pareigų praktinio įgyvendinimo

Keleivių vežimo organizatoriaus apibrėžimas pateikiamas KTK 7 str. 3 d.: „*Keleivių vežimo organizatorius – fizinis ar juridinis asmuo, kita organizacija, jų padalinys, sudarantis technines sąlygas vežėjui ir keleiviui elektroninių ryšių priemonėmis susitarti dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos.*“ Šis apibrėžimas Įstatymo projektu keičiamas nėra. Atitinkamai, Forus vertinimu, užtikrinti, kad Paslaugą, kurią Pavėžėjas gali teikti bet kurioje vietoje ir bet kuriuo laiku, keleivių vežimo organizatorius galėtų tik tomis pačiomis elektroninių ryšių priemonėmis, kuriomis Pavėžėjas ir keleivis susitaria dėl Paslaugos (technologinis užtikrinimas). Kita vertus, lingvistinės Įstatymo projekto formuluotės suponuoja, kad keleivių vežimo organizatorius kiekvieno Paslaugos teikimo atveju turi pareigą užtikrinti, kad Pavėžėjo veiksmai atitinka KTK keliamus reikalavimus (faktinis užtikrinimas):

- a) Technologinis užtikrinimas, Forus vertinimu, reikštų Įstatymo projekte nurodomos informacijos (t. y. informacijos apie pavėžėjimo leidimą, Paslaugos teikėją, jam išduotą licenciją bei veiklai vykdyti naudojamo automobilio numerį) pateikimą keleivių vežimo organizatoriaus platformoje. Toks technologinis užtikrinimas praktiškai būtų įgyvendinus Įstatymo projekte paraleliai numatytas reikalavimas keleivių vežimo organizatoriui prieš ir po kelionės nurodyti automobilio numerius ir KTK nurodytą informaciją apie Pavėžėją.
- b) Faktinis užtikrinimas reikštų ne tik nurodytos informacijos pateikimą platformoje, tačiau ir faktinį konkretaus pavėžėjimo elementų, t. y. ar (i) Pavėžėjas realiu laiku turi leidimą Paslaugai teikti bei (ii) ar vairuoja transporto priemonę, kuri yra nurodyta pavėžėjimo leidime, patikrinimą. Jeigu Įstatymo projekto rengėjas omenyje turėjo būtent tokį patikrinimą, tuomet vienintelis būdas tai padaryti būtų biometrinių atpažinimo priemonių naudojimas. Šių priemonių pagalba keleivių vežimo organizatorius, prieš Pavėžėjui pradedant teikti Paslaugas, turėtų identifikuoti (i) asmenį, kuris konkrečiu momentu teikia Paslaugą bei (ii) ar transporto priemonė atitinka pavėžėjimo leidime įrašytus duomenis.

Pažymėtina, kad net pasinaudojus biometrinėmis atpažinimo priemonėmis, keleivių vežimo organizatorius negalės užtikrinti, kad pateikti duomenys atitinka tikrovę (t. y. ar nėra nurodomi duomenys apie kitą transporto priemonę ir ar paslaugų teikimo pradžioje biometriniu būdu identifikuotas Pavėžėjas bus tas pats asmuo, kuris faktiškai teiks Paslaugą). Pažymime, kad Įstatymo projekte paraleliai numatytas reikalavimas prieš ir po kelionės nurodyti automobilio numerius bei Pavėžėjo duomenis keleiviui neeliminuoja tokio neteisingų duomenų pateikimo galimybės.

Jeigu Įstatymo projekto rengėjai omenyje turėjo faktinį kiekvieno pavėžėjimo vykdytojo (Pavėžėjo) ir jo naudojamos transporto priemonės tikrinimą, tai reikštų, jog keleivių vežimo organizatoriui būtų užkrauta neproporcingai didelė finansinė našta įsidiesti biometrines technologijas. Įstatymo projekte numatoma, jog pakeitimai įsigalioję nuo 2024 m. sausio 1 d., kas reiškia neprotingai trumpą laiko tarpą minėtą technologiją apskritai įsigyti, įdiegti bei ištestuoti.

Atitinkamai, prašome Ministerijos paaiškinti, koks „užtikrinimas“ praktikoje būtų laikomas tinkamai įgyvendintu: technologinis, faktinis ar dar kitoks.

1.2. Dėl keleivių vežimo veiklos priežiūros ir kontrolės bei ekonominės veiklos vykdytojų atsakomybės perkėlimo keleivių vežimo organizatoriams

KTK numato, jog vežėjas yra „įmonė, kuri suprantama taip, kaip ji apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 2 straipsnio 4 dalyje“¹ (**Reglamentas**). Reglamento 2 str. 4 d. numatyta, jog „įmonė – bet kuris fizinis, bet kuris juridinis pelno siekiantis ar nesiekiantis asmuo, bet kuri juridinio asmens statuso neturinti pelno siekianti ar nesiekianti asociacija ar asmenų grupė arba bet kuri valstybės įstaiga, turinti savarankiško juridinio asmens statusą ar pavaldi tokį statusą turinčiai valdžios institucijai ir besiverčianti keleivių gabenimo veikla, arba bet kuris fizinis ar juridinis asmuo, besiverčiantis krovinių vežimo veikla komerciniais tikslais“.

Forus nėra suprantama, kodėl fizinio asmens, besiverčiančio individualia veikla ir vykdančio pavėžėjimo veiklą (t. y. „įmonės“ Reglamento Nr. 1071/2009 prasme, ekonominės veiklos vykdytojo), pareigų laikymosi užtikrinimas yra nustatomas keleivių vežimo organizatoriui, kurio, kaip minėta, pagrindinė funkcija yra tik suteikti technines sąlygas Pavėžėjui ir keleiviui susitarti dėl Paslaugos. Kitaip tariant, keleivių vežimo organizatorius suteikia įrankį Pavėžėjui jo veiklai vykdyti. Šis įrankis ar jo suteikėjas negali būti atsakingas už tokio įrankio naudotojo pareigų tinkamą vykdymą. Tinkamas Pavėžėjo pareigų vykdymas ir atsakomybė už jų pažeidimą tenka išimtinai pačiam ekonominės veiklos vykdytojui, o ne keleivių vežimo organizatoriui.

Aptariamų pareigų „užtikrinti“ nustatymas keleivių vežimo organizatoriui (t. y. „techninių priemonių keleiviams ir vežėjams elektroninių ryšių priemonėmis susitarti dėl keleivių vežimo už atlygį

¹ KTK 7 str. 2 d.

lengvaisiais automobiliais“ sudarytoji) reikštų keleivių vežimo kontrolės institucijų funkcijų perkėlimą privatiems subjektams. Dar daugiau, jeigu Įstatymo projekto rengėjai tikisi faktinio kiekvienos Paslaugos vykdytojo ir naudojamos priemonės dalyvavimo vežime užtikrinimo, už tokios, praktiškai neįgyvendinamos ir keleivių vežimo organizatoriaus apibrėžimo ir jo atliekamų funkcijų neatitinkančios, pareigos nevykdymą arba netinkamą vykdymą Įstatymo projektu siūloma numatyti drastišką ir neproporcingą sankciją keleivių vežimo organizatoriui: uždrausti keleivių vežimo organizatoriui vykdyti veiklą². Tokios atsakomybės nuostatos, Forus vertinimu, yra neproporcingos. Keleivių vežimo organizatorius neturėtų būti tapatinamas su rinkos priežiūros subjektu. Kompetencija (ir atitinkamai pareiga) tikrinti ar Pavėžėjai atitinka KTK nustatytus reikalavimus, numatyta Lietuvos transporto saugos administracijai³. Nustačiusi ekonominės veiklos vykdytojo neatitikimus taikomam reguliavimui, ši kompetentinga institucija turi įgaliojimus taikyti atsakomybę už pažeidimus. Tuo atveju, jeigu keleivių vežimo organizatorius technologiškai užtikrina Įstatymo projekte nurodytos informacijos pateikimą (tiek keleiviui, tiek valstybinio valdymo ar kontrolės institucijoms), tačiau Įstatymo projekto rengėjas tikisi ir faktinio užtikrinimo (kaip apibrėžta aukščiau), tai negali daryti keleivių vežimo organizatoriaus atsakingo už ekonominės veiklos vykdytojo netinkamus veiksmus.

Galiausiai, atsakomybės nuostatos tikslintinos detalizuojant, kas yra laikoma kas yra keleivių vežimo organizatoriaus pareigų nevykdymas ar netinkamas vykdymas. Nesant aiškumo dėl užtikrinimo būdų, kiltų rizika, kad atsakomybės taikymas taptų nepagrįstas objektyviais kriterijais.

Atitinkamai, prašome Ministerijos atsisakyti perteklinių pareigų nustatymo keleivių vežimo organizatoriams ar bent patikslinti Įstatymo projekto formuluotes, detalizuojant kokio „užtikrinimo“ iš keleivių vežimo organizatorių yra tikimasi nei kokie veiksmai laikomi tokios „pareigos užtikrinti“ nevykdymu ar netinkamu vykdymu.

2. DĖL KTK 18¹ STRAIPSNIO 7 DALIES 4 PUNKTO PATIKSLINIMO

Įstatymo projekte nustatoma pareiga keleivių vežimo organizatoriui atlikti atsiskaitymus už Pavėžėjimo paslaugas, kurie atliekami keleivių vežimo organizatoriaus sudarytomis techninėmis sąlygomis, į pavėžėjimo leidimo turėtojo asmeninę sąskaitą. Įstatymo projekto lydraštyje ir aiškinamajame rašte tai aiškinama siekiu sumažinti šešėlinės veiklos vykdymo prielaidas bei užtikrinti, jog Pavėžėjo gautos pajamos būtų teisingai apmokestinamos.

Visgi, ši siūloma KTK nuostata tikslintina siekiant (i) ją suderinti su esamu teisiniu reguliavimu dėl privalomų nurodymų tam tikriems mokėjimams bei (ii) atspindėti skirtingus keleivių vežimo organizatorių pasitelktus veiklos modelius.

2.1. Siūloma KTK nuostata gali būti praktiškai neįgyvendinama dėl galimų privalomų nurodymų konkrečių mokėjimų atžvilgiu

Atkreipiamė Ministerijos dėmesį, jog atsiskaitymai su Pavėžėjais, atliekant mokėjimus į jų asmeninę sąskaitą, ne visuomet galės būti praktiškai įgyvendinami: keleivių vežimo organizatoriai neretai sulaukia tiesioginių nurodymų (patvarkymų) iš antstolių su reikalavimais nurodyti Pavėžėjams mokėtinas sumas bei nukreipti jas į antstolio nurodytas sąskaitas. Pažymėtina, jog antstolio patvarkymai dėl išieškojimo iš Pavėžėjo pajamų, keleivių vežimo organizatoriui yra privalomai vykdomi⁴. Tokios, privalomuose antstolių patvarkymuose nurodytos sumos, negalėtų būti pervedamos į asmeninę Pavėžėjo sąskaitą, taigi KTK keleivių vežimo organizatoriams numatyta pareiga negalėtų būti įgyvendinama.

² Įstatymo projekto 2 str. numatyta 18¹ str. papildyti nauja 8 d., kuri numato, kad: „Keleivių vežimo organizatoriaus veikla gali būti uždrausta teisėsaugos ar valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančių institucijų sprendimu, jeigu paaiškėja, kad keleivių vežimo organizatorius 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė šio straipsnio 3-7 dalyse nustatytų pareigų“.

³ KTK 14 str. 2 d.

⁴ Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso 585 str. 1 d.

2.2. Siūloma KTK nuostata neatspindi skirtingų keleivių vežimo organizatorių verslo modelių

Forus bei galimai kiti keleivių vežimo organizatoriai, vykdydami savo veiklą ir su ja susijusius finansinius įsipareigojimus, pasitelkia trečiuosius asmenis. Forus verslo modelyje tarp Forus kaip keleivių vežimo organizatoriaus ir Pavėžėjo dažniausiai yra Forus partneris, kuris teikia Forus reklamos, rinkodaros, administravimo, apskaitos ir kitas paslaugas. Už šio Forus partnerio paslaugas mokėtina suma atskaitoma iš Forus tenkančio komisinio mokesčio. Forus komisinis mokestis, tuo tarpu, atskaitomas iš Forus pasitelkto mokėjimo paslaugų teikėjo surinktų mokėjimų Pavėžėjams (t. y. keleivių sumokėtos Paslaugų kainos). Taigi, nepaisant to, kad atsiskaitymai vykdomi Forus sudarytomis techninėmis sąlygomis, faktinis lėšų išmokėjimas vykdomas ne Forus tiesiogiai, o jo pasitelktų partnerių.

Dėl aukščiau nurodytų priežasčių manome esant tikslinga koreguoti Įstatymo projektu siūlomą KTK 18¹ straipsnio 7 dalies 4 punkto formulotę, numatant, kad keleivių vežimo organizatorius turėtų galimybę mokėtinų sumų administravimą perkelti pasitelktiems tretiesiems asmenims bei apriboti šios pareigos vykdymą atvejais, kai nėra kitokių privalomų nurodymų dėl lėšų pervedimo į kitą, nei asmeninę Pavėžėjo sąskaitą.

3. DĖL KTK 18¹ STRAIPSNIO 7 DALIES 5 PUNKTO PRAKTINIO ĮGYVENDINIMO

Įstatymo projektu siūloma nustatyti Keleivių vežimo organizatoriui pareigą užtikrinti, kad pavėžėjimo leidimo turėtojas nepažeistų mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatyto darbo laiko ir poilsio laiko.

Forus vertinimu, pareiga keleivių vežimo organizatoriui užtikrinti, kad Pavėžėjas laikytųsi darbo ir poilsio laiko reikalavimų, yra neproporcinga ir neatitinka tarp keleivių vežimo organizatoriaus ir Pavėžėjo egzistuojančių teisinių santykių esmės: keleivių vežimo organizatorius šioje situacijoje yra *de facto* prilyginamas darbdaviui, t. y. siūlomu teisiniu reguliavimu, darbdavio pareigos neproporcingai perkeliama keleivių vežimo organizatoriui. Keleivių vežimo organizatoriui negali būti suteikiamas darbdavio statusas ir darbdavio pareigos, kadangi tarp keleivių vežimo organizatoriaus ir Pavėžėjo nėra susiklostę darbo teisiniai santykiai. Pavėžėjas yra savarankiškai dirbantis asmuo, veiklą galintis vykdyti išimtinai individualios veiklos pažymos pagrindu. Tai reiškia, kad pats ekonominės veiklos vykdytojas, o ne techninės sąlygas jam su keleiviu susitarti dėl pavėžėjimo sudarantis asmuo, yra atsakingas už darbo ir poilsio laiko reikalavimų laikymąsi. Būtent šią pareigą Pavėžėjui siekiama įtvirtinti Įstatymo projekto 2 straipsnyje (KTK 18¹ str. 10 d. 4 p.). Šiuo atveju, siūlomas KTK 18¹ str. 7 d. 5 p. yra perteklinis ir neproporcingas, kadangi keleivių vežimo organizatorius, nesantis darbdaviu ir net juo negalintis būti dėl Pavėžėjų veiklos specifikos, įgauna darbdavio pareigas.

Dar daugiau, numatytas teisinis reguliavimas ir lydimieji dokumentai nesuteikia aiškumo, kaip šį pasiūlymą reikėtų įgyvendinti praktikoje. Individualia veikla užsiimančią asmenį nuo darbuotojo skiria tai, kad iš jo nėra reikalaujama, kad jis laikytųsi vidinių įmonės darbo tvarkos taisyklių, įskaitant, bet neapsiribojant, reikalavimų darbo laikui. Įstatymo projektu Pavėžėjas prilyginamas mobiliajam kelių transporto darbuotojui. Referuojamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimas Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“ (**Nutarimas**) mobilųjų kelių transporto darbuotoją apibrėžia kaip „sudarantį kelionės ekipažą (įskaitant stažuotojus ir mokinius) darbuotoją, kuris dirba įmonėje, teikiančioje keleivių ir krovinių vežimo paslaugas už atlyginimą arba savo sąskaita.“ Taigi, individualios veiklos vykdytojas prilyginamas darbuotojui. Tokio darbuotojo darbo laikui nustatyti pagrindiniai reikalavimai įtvirtinti Nutarimo 14 punkte. Jie apibrėžiami valandų ir minučių tikslumu. Forus nėra aišku, kaip šių reikalavimų laikymąsi galėtų užtikrinti keleivių vežimo organizatorius. Forus nuomone, siekiant užtikrinti šios pareigos vykdymą Pavėžėjas turėtų teikti keleivių vežimo organizatoriams ataskaitas apie savo darbo ir poilsio laiką teikiant paslaugas naudojantis kitų keleivių vežimo organizatorių platformomis. Priklausomai nuo tokios Pavėžėjo teikiamos informacijos apie darbo ir poilsio laiką naudojantis kitų keleivių vežimo

organizatorių platformomis detalumo, gali kilti Konkurencijos įstatymo 5 str. 1 d. pažeidimo rizika (informacijos mainai tarp konkurentų).

Šio papildomo reikalavimo atžvilgiu aktualūs ir kiti šio atsakymo 1.2. dalyje išdėstyti argumentai, t. y. keleivių vežimo organizatorius negali būti atsakingas už ekonominės veiklos vykdytojo pareigų laikymosi užtikrinimą ir jam neturėtų būti perkeliama pareigos, savo esme sudarančios kontrolės institucijų kompetenciją.

Atsižvelgiant į tai, kas nurodyta aukščiau, prašome Ministerijos atsižvelgti į tai, kad keleivių vežimo organizatorius nėra laikomas ir negali būti prilygintas Pavėžėjo darbdaviui. Jei keleivių vežimo organizatoriui visgi būtų nustatytos darbdavio pareigos, prašome Ministerijos patikslinti, kaip būtų galima praktiškai užtikrinti, kad Pavėžėjas laikysis nurodytų reikalavimų.

4. DĖL KTK 8² STRAIPSNIO PAKEITIMO

Įstatymo projekto 1 straipsnyje siūlomi pakeitimai KTK 8² straipsniui ir nustatoma leidimų (taksi leidimų ir pavėžėjimo leidimų) išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir galiojimo panaikinimo tvarka. Šio straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „*Vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą gali fiziniai ir **juridiniai** asmenys <...>*“, tačiau šio straipsnio 2 dalies 1-2 punktuose dėstomi reikalavimai gali būti įgyvendinami tik fizinių asmenų. Atitinkamai, manome esant reikalinga tikslinti Įstatymo projekto formuluotes, apribojant tam tikrų reikalavimų taikymą tik leidimų turėtojams fiziniams asmenims.

Forus yra atviras tolimesnėms rinkos konsultacijos ir diskusijoms dėl Įstatymo projekto tobulinimo ir yra pasirengusi pateikti Ministerijai papildomą informaciją ir argumentus, jeigu tokių prireiktų.

Pagarbiai

Stasys Brilis

Forus Taxi OÜ regioninis vadovas Baltijos ir Skandinavijos šalims



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 susisiekimo ministerijai
El. paštas.: sumin@sumin.lt

2023-08- Nr. (2.30Mr-43) 6V-
Į 2023-08-10 Reg. Nr. 2-3054

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8² IR 18¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

(1) Dėkojame Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai už kreipimąsi¹ į Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybą dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – KTK projektas). Konkurencijos taryba pagal kompetenciją toliau teikia pastabas ir pasiūlymus.

(2) Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 16 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad *Konkurencijos įstatymo nustatytais atvejais teisės aktų projektų rengėjai atlieka teisės aktų projektų poveikio konkurencijai vertinimą.*

(3) Konkurencijos įstatymo 4¹ straipsnio 1 dalies 4 ir 22 punktuose numatyta, kad *teisės akto projekto rengėjas atlieka teisės akto projekto poveikio konkurencijai vertinimą, be kita ko, kai teisės akto projektu nustatomas, keičiamas ar panaikinamas reguliavimas apriboja ūkio subjektų galimybes vykdyti ūkinę veiklą, taip pat kitais atvejais, kai rengiamu teisės aktu numatomas teisinis reguliavimas gali paveikti konkurenciją.*

(4) Nors remiantis nurodytu teisiniu reglamentavimu, KTK projekto rengėjų poveikio vertinimo pažymoje yra pateiktas poveikio konkurencijai vertinimas, tačiau jame nėra įvertinta nuostata, kuria siekiama įtvirtinti, kad **fizinis asmuo gali turėti tik vieną galiojantį leidimą**. Rekomenduojame atlikti šios nuostatos poveikio vertinimą, pagal Konkurencijos tarybos parengtas „Sprendimų poveikio konkurencijai vertinimo gaires“². Vertinime siūlome išanalizuoti, ar dėl šio reguliavimo negalėtų sumažėti paslaugų pasiūla rinkoje, dėl ko galėtų atsirasti neigiamas poveikis vartotojams.

(5) Jeigu turėtumėte papildomų klausimų susijusių su šiame rašte pateikiama informacija, maloniai prašome kreiptis į mūsų instituciją.

Pirmininkė

Jolanta Ivanauskienė

Gabrielė Taminskaitė-Kočiūnė, tel. (8 5) 262 9578, el. p. Gabriele.Taminskaite-Kociune@kt.gov.lt

¹ 2023 m. rugpjūčio 10 d. raštas Nr. 2-3054.

² Prieiga per internetą: https://kt.gov.lt/uploads/documents/files/news_2012-06-11_gaires.pdf

Lietuvos Respublikos Susisiekimo Ministerijai
Lietuvos Respublikos Ekonomikos ir Inovacijų Ministerijai
sumin@sumin.lt
dmitrij.bial@sumin.lt
kanc@eimin.lt
juste.bulyte@eimin.lt

2023 m. rugpjūčio 25 d.
Vilnius

Esame Kurjerių ir Vairuotojų asociacija. Vienijame fizinius asmenis – per platformas dirbančius Kurjerius ir Pavežėjus.

Dėl pavežėjimo sektoriaus specifinių problemų bendravome su LTSA, tarėmės, kaip būtų galima pagerinti kokybę ir veiklos sąlygas. Kaip suprantame, iš LTSA pateiktų pasiūlymų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai atsirado Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teikiamas Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 82 ir 181 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas Nr. 23-11821.

Šie pakeitimai tiesiogiai palies mūsų vienijamus pavežėjus. Daliai pakeitimų visiškai pritariame, dalis, mūsų manymu, verti platesnės diskusijos, o daliai esame linkę nepritarti.

1) Labai pritariame EU vairuotojo pažymėjimo reikalavimui. Manome, jog asmenys, vykdantys pavežėjimo veiklą, privalo gebėti vairuoti mūsų kraštuose įprastomis vairavimo sąlygomis, o vienas to įrodymų – EU vairuotojo pažymėjimo turėjimas. Pritariame ir išimčiai leisti vykdyti veiklą su Ukrainietišku vairuotojo pažymėjimu.

2) Nerimaujame dėl reikalavimo jau turintiems leidimus ir vykdantiems veiklą išsiimti naują griežtesnių sąlygų pavežėjimo leidimą. Manome – jog naujas leidimas (jei vairuotojas atitinka sąlygas) turėtų būti išduodamas automatiškai, jo neprašant ir nesukuriant papildomų finansinių išlaidų – nes jas vairuotojai jau patyrė išsiimdami dabartinius leidimus. Jei vairuotojas neatitinka sąlygų – galima išsiųsti paraginimus ištaisyti trūkumus. Alternatyviai, jei toks kelias per sudėtingas – galima būtų jau turintiems dabartinius leidimus sudaryti sąlygas išsiimti naują leidimą nemokamai jiems patiems jo prašant.

3) Griežtai nepritariame Įstatymo Projekto 1 straipsnio 10 dalies 4-tam punktui, kuriuo siekiama nustatyti, kad Leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu vairuotojas turi 3 ar daugiau galiojančias Kelių eismo taisyklių pažeidimų nuobaudas. Galima būtų pritarti, nebent jei būtų kalbama apie griežtas nuobaudas (didelis greičio viršijimas, chuliganiškas vairavimas, važiavimas per raudoną šviesoforo signalą ar pan.). Deja, šiuo atveju, bet kokie trys, kad ir netyčiniai bei lengvo pobūdžio (pvz pamiršimas įsijungti artimasis šviesos dienos metu, nežymus iki 10km/h greičio viršijimas ir tt) galėtų sukelti nepamatuotas griežtas sankcijas ir pajamų netekimą. Siūlytume šio punkto visai atsisakyti, nes griežti KET pažeidimai dažniausiai savaime sukelia pasekmes, dėl kurių jau ir dabar neįmanoma vykdyti veiklos (vairuotojo pažymėjimo galiojimo stabdymas arba atėmimas), o po kelių transporto kodekso 82 ir 181 straipsnių pakeitimo įstatymo priėmimo tikimės, jog tokiais atvejais, jei dėl griežto pažeidimo policija ar teismas sustabdytų vairuotojo pažymėjimo galiojimą, būtų tada automatiškai būtų stabdoma ir licenzija.

4) Turime pastebėjimų ir dėl darbo laiko ir poilsio režimo siūlymų. Manome, jog jų turėtų būti atsisakyta, nes paprasčiausiai jie neveiks. Pvz Vilniuje galima suskaičiuoti iki 10-ties pavezėjimo operatorių, tad jei per vieną operatorių vairuotojas išdirbs maksimalų valandų per dieną/savaitę skaičių ir jo paskyra ten bus apribota – vairuotojas tiesiog galės prisijungti per kitą operatorių, ar net pasirinkti kitą veiklą (pvz maisto pristatymo, dalyvaujant tame pačiame eisme). Tad toks siūlymas būtų labiau šabloninis, bet neveikiantis realybėje. Be to – pavezėjai vykdo veiklą ne kaip darbuotojai, o kaip savarankiškos veiklos vykdytojai. Tai reiškia, jog tokią veiklą jie vykdo lanksčiai, žinodami, kada būna didžiausia paklausa (taigi – ir didesni tarifai bei uždarbis) bei tam pasiruošia – pvz prieš penktadienio vakarą labiau pailsi, o po ilgesnio darbo penktadienį, vėlgi gali patys rinktis ilgesnį poilsį šeštadienį ir pan.

5) Diskusijos verta ir pakeitimų dalis, kurioje kalbama apie leidimo stabdymą pvz gavus iš VMI informaciją apie fizinio asmens (veiklos vykdytojo) įsiskolinimą biudžetui. Siūlytume apibrėžti ribą, nuo kurios skola būtų laikoma pakankamai reikšminga tokio leidimo stabdymui (pvz 500 eur). O esant įsiskolinimams iki tos ribos – informuoti leidimo turėtoją apie įsiskolinimo buvimą, bei siunčiant raginimą įsiskolinimą padengti, nurodant, jog pasiekus nustatytą ribą gali būti stabdomas leidimas. Tai, mūsų nuomone, yra būtina dėl kelių priežasčių. Pirmiausia – kad išvengti leidimų stabdymų net dėl menkaverčių kelis eurus siekiančių netyčinių įsiskolinimų. O antra – tam, jog vairuotojas jau turintis įsiskolinimą, bet dar nekirtęs reikšmingo įsiskolinimo ribos – neprarastų pajamų ir turėtų šaltinį ir ko galėtų tokį turimą įsiskolinimą padengti.

Siūlytume susitikti diskusijai ir apie Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 82 ir 181 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas Nr. 23-11821 bei jo pasekmes mums bei galimus projekto pataisymus padiskutuoti gyvai. Taip pat prašytume mus įtraukti į bet kokias kitas su šiuo projektu vykstančias diskusijas ar konsultacijas (e.paštas daliusrudokas@gmail.com)

Pagarbiai,
Dalius Rudokas,
Kurjerių ir Vairuotojų Asociacijos
valdybos pirmininkas
daliusrudokas@gmail.com
+37062685629



Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

LR seimo nariui p. Raimundui Lopatai

IŠVADA

Dėl Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo

2023 09 04

Vilnius

Lietuvos pavežėjų profesinė sąjunga – oficiali Lietuvoje registruota ir Lietuvoje veikiančių pavežėjų (t.y. keleivių vežimą už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą vykdančių fizinių asmenų (toliau – pavežėjai arba pavežėjas)) interesus atstovaujanti profesinė sąjunga (toliau – Sąjunga).

Sąjunga, susipažinusi su Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos parengtu ir jai pateiktu susipažinti Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymu (toliau – Projektas), teikia savo išvadą dėl Projektu siūlomų Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso pakeitimų.

Dėl naujų sąlygų naikinti pavežėjo leidimą dirbti

1. Sąjunga nesutinka su Projekte siūlomomis įteisinti dviem naujomis sąlygomis naikinti ar kitaip riboti pavežėjo leidimą dirbti (vykdyti veiklą).
2. Sąjunga kategoriškai nesutinka su Projekte teikiamu siūlymu įteisinti pagrindą naikinti pavežėjo veiklos leidimą, pavežėjui turint įsiskolinimą Lietuvos Respublikos biudžetui. Tokio pobūdžio draudimas būtų itin diskriminacinis kitų laisvųjų profesijų atžvilgiu. Pvz., advokatams, psichologams, kirpėjams (ir kt.) turintiems mokestinių nepriemokų Lietuvos Respublikos biudžetui, nėra ribojamas leidimas teikti savo paslaugas dėl nepriemokos susidarymo fakto. Todėl manytina, jog ir pavežėjai šiuo klausimu neturėtų būti diskriminuojami. Manytume, jog mokestines nepriemokas mokesčių administratoriai galėtų išsieskoti tokiais pačiais būdais kaip ir iš juridinių asmenų (nurašant lėšas iš banko sąskaitos ir kt.), tačiau ne užkertant kelią vykdyti ekonominę veiklą.
3. Taip pat Sąjunga nesutinka su Projekte siūlomu nauju pagrindu sustabdyti pavežėjo leidimo galiojimą vykdyti savo veiklą šiam turint tris LR Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidimus. Manytina, jog toks pagrindas turėtų būti aiškiai detalizuotas, atskiriant lengvus KET pažeidimus nuo sunkių, nurodant už kokius sunkius KET pažeidimus būtų taikoma aptariama sankcija. Projektu siūlomi pakeitimai (jų nepatikslinus) atvertų kelią

neproporcingoms ir nesąžiningoms sankcijoms, kurias Lietuvos Respublikos teismai tikėtinais naikintų.

Dėl siūlymo naikinti nepriekaištingos reputacijos institutą

4. Sąjungos nuomone, Projekte dėstomas siūlymas visiškai panaikinti nepriekaištingos reputacijos institutą pavežėjų veikloje visiškai neatitiktų Projekto tikslų, t. y. nesukurtų saugesnių sąlygų vykdyti ir naudotis pavežėjų teikiamomis paslaugomis (dargi jas pablogintų). Manytina, jog nepriekaištingos reputacijos institutas, kaip ir reikalavimas turėti dviejų metų vairavimo stažą, yra reikalingi norint užtikrinti keleivių ir kitų eismo dalyvių saugumą.

Dėl Ukrainoje išduoto vairuotojo pažymėjimo

5. Sąjunga iš esmės pritaria Projekto 1 straipsnyje siūlomam įteisinti naujam reikalavimui, taikomam įgyjant pavežėjo leidimą: t.y. reikalavimą turėti ES sąjungos valstybės narės (ar Europos ekonominės erdvės šalies, Jungtinės Karalystės, Šveicarijos Konfederacijos) vairuotojo pažymėjimą. Toks reikalavimas pagerintų pavežėjo paslaugos kokybę ir ypač jos teikimo saugumą.
6. Tačiau Sąjunga dėl žemiau nurodytų priežasčių nesutinka su siūlymu įtraukti į minėtą išimtį Ukrainoje išduotų vairuotojo pažymėjimų:
 - Ukraina kartu su kitomis 7 valstybėmis turi kandidatės į ES statusą, tačiau tik ji viena yra įtraukta į Projekte nurodytą išimtį, tokiu būdu diskriminuojant potencialius pavežėjus iš kitų šalių kandidačių į ES.
 - Nei Projekto, nei LR Kelių transporto kodekso tiksluose nėra numatyta teikti politinę ar ekonominę pagalbą, sudaryti išskirtines sąlygas Ukrainos piliečiams.
 - LR Kelių transporto kodekse sudarius išskirtines sąlygas Ukrainos piliečiams dirbti Lietuvoje pavežėjais, šios šalies piliečiai (ypač pasibaigus karo veiksams), neigiamai paveiks Lietuvos pavežėjų darbo rinką sukurdami sąlygas nesąžiningai konkurencijai. Pažymėtina, jog nesąžiningos konkurencijos situacija (ydinga praktika vežti Ukrainos piliečius darbui pavežėjais Lietuvoje, naudojantis įstatymų spragomis ir taip apsunkinant Lietuvos pavežėjų darbo rinkos sąlygas) Lietuvoje jau buvo susiformavusi prieš Covid-19 pandemiją.

Dėl aukščiau nurodytų priežasčių, Sąjunga prašo atsižvelgti į jos išvadą svarstant ir koreguojant tolesnius Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimus. Esant galimybei mus išklausti, esame pasiruošę bendradarbiauti.

Lietuvos pavežėjų profesinės sąjungos pirmininko pavaduotojas:

Artūras Jomantas

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2023 m. rugpjūčio 28 d., Nr. 23-135AR

Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijai

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8(2) IR 18(1) STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO (Nr. 23-11821)

Lietuvos verslo konfederacija (toliau – LVK) išnagrinėjo Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8² ir 18¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (Nr. 23-11821) (toliau – Projektas), paskelbtą Lietuvos Respublikos Seimo Teisės aktų informacinės sistemos (TAIS) Teisės aktų projektų registravimo posistemėje pastaboms bei pasiūlymams gauti.

LVK palaiko Projekto rengėjų užsibrėžtą tikslą sumažinti šešėlinės veiklos vykdymo prielaidas keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais sektoriuje ir užtikrinti keleivių, kurie naudojami keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais vežėjų paslaugomis, ir kitų eismo dalyvių saugumą. Nors dalis siūlomų įgyvendinti pokyčių lemtų administracinės naštos padidėjimą LVK atstovaujamam keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais sektoriui, suprantame jų poreikį, todėl joms pritariame, tačiau tuo pačiu norime išreikšti ir abejones dėl keleto siūlomų pakeitimų, dėl kurių žemiau teikiame savo pastabas.

1. Dėl pavežėjo leidimo sustabdymo

Keičiamo Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 8² straipsnio 10 dalies 4 punkte siūloma įtvirtinti, kad leidimo (*vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi arba lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą*) galiojimas sustabdomas, jeigu leidimo turėtojas yra fizinis asmuo ir turi 3 ar daugiau galiojančias Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidimų nuobaudas. Abejonių nekyla, kad turi būti užtikrintas aukščiau minėtų leidimų turėtojų KET laikymasis, o nuolatiniai, pasikartojantys ir reikšmingi KET pažeidimai negali būti toleruojami. Vis dėlto, nerimą kelia tai, kad siūloma Kodekso 8² straipsnio 10 dalies 4 punkto formuluotė gali lemti leidimo vykdyti veiklą praradimą net ir tais atvejais, kai KET pažeidimai galėtų būti priskirtini mažiau pavojingiems. Pavyzdžiui, pasekmes galėtų sukelti nuobaudos už parkavimą ar nežymų greičio viršijimą, kas, LVK nuomone, prieštarautų proporcingumo principui.

LVK nuomone, leidimo galiojimo sustabdymas yra itin griežta poveikio priemonė keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais autobobiliais veiklą vykdančiam asmeniui, todėl ji turėtų būti taikoma tik esant šiurkštiems KET pažeidimams, t. y., kai netenkama teisės vairuoti. Atsižvelgus į tai, siūlome atsisakyti keičiamo Kodekso 8² straipsnio 10 dalies 4 punkto.

2. Dėl pakeitimų, susijusių su darbo laiko apskaita

Keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 7 dalies 5 punktu siūloma įtvirtinti keleivių vežimo organizatoriui pareigą užtikrinti, kad pavėžėjimo leidimo turėtojas nepažeistų Darbo laiko ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. birželio 21 d. nutarimu Nr. 496 „Dėl Lietuvos Respublikos darbo kodekso įgyvendinimo“ (toliau – Darbo laiko ir poilsio laiko aprašas), II skyriuje mobiliesiems kelių transporto darbuotojams nustatyto darbo laiko ir poilsio laiko.

Gedimino pr. 2/1-28, LT-01103 Vilnius
Tel. +370 5 212 1111, info@lvk.lt, www.lvk.lt

Atkreipiame dėmesį į tai, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą organizatoriai neįdarbina asmenų, vykdančių keleivių vežimo už atlygį veiklą, t. y. neturi darbuotojų, kuriems būtų taikomos šio Darbo laiko ir poilsio laiko aprašo nuostatos. Pažymime, kad visi keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą vykdančios asmenys, veiklą vykdo individualios veiklos pagrindu, todėl keleivių vežimo organizatorius neturi teisės riboti ar nustatyti laiko, kada pavežėjas gali teikti paslaugą.

Svarbu paminėti ir tai, kad darbo laiko ir poilsio laiko reguliavimas iš esmės prieštarauja dalijimosi ekonomikos pamatiniams principams. Siūlymas reguliuoti keleivių vežimo paslaugų už atlygį darbo valandų režimą priartintų šią veiklą prie tradicinio darbo santykių režimo, o tai ne tik prieštarautų platformų operatorių veiklos modeliui ir nusistovėjusiems bendradarbiavimo santykiams tarp platformos ir vairuotojo, bet ir ribotų save įdarbinusio vairuotojo teises vykdyti veiklą autonomiškai (nepriklausomai), laisvai pasirinktu reguliarumu, intensyvumu, vieta ar laiku.

LVK nuomone, klaidinga vertinti alternatyvias (t. y. lanksčias) darbo sąlygas, kaip didinančias nesaugumą keliuose ir priešingai – įprastas Darbo kodekso sąlygas, kaip automatiškai užtikrinančias saugumą keliuose. Be to, siūlomas darbo ir laiko poilsio reglamentavimas gali sudaryti pagrindą atsirasti teisinėms spragoms. Pavyzdžiui, dėl pernelyg ilgų prisijungimo valandų techninėmis priemonėmis automatiškai sustabdžius vairuotojo darbą vienoje platformoje, vairuotojas netrukdomas galėtų pradėti darbą kitoje alternatyvioje platformoje ir tokiu būdu tęsti paslaugų teikimą. Galima ir tokia situacija, kad vairuotojas pavežiojęs keleivius už atlygį, gali pradėti dirbti maisto išvežiotu, vežioti siuntas ar eiti dirbti į taksi pasaugas teikiančią įmonę, t. y. pasirinkti kitą veiklos formą, kurioje galioja darbo santykiai ir vairuotojas toliau dalyvauja eisme. Tokia judėjimo galimybė tarp platformų ir kitų darbo formų yra nesukontroliuojama, todėl tai sumažina Projektu siekiamą eismo saugumo tikslo realizavimą.

Svarbu pažymėti, kad aukščiau minėtas siūlomas taikyti reguliavimas galėtų tik savarankiškai dirbantiems pavežėjimo paslaugų teikėjams (taksi vairuotojams negaliojant), kas reiškia, kad pavežėjimo paslaugų teikėjai atsidurtų nepalankioje padėtyje. Toks traktavimas lemtų neigiamas ekonomines pasekmes, sukuriančias nelygias konkurencijos sąlygas tarp taksi ir pavežėjimo paslaugų teikėjų, kai taksi paslaugos gali veikti be laiko apribojimų, kas leidžia gauti daugiau pelno ir dirbtinai didinti rinkos dalį.

LVK nuomone, siekiant padidinti saugumą keliuose, tikslinga apsvarstyti galimybę įgyvendinti šviečiamojo pobūdžio ir minkštųjų intervencijų strategiją, kurios pirmas žingsnis būtų – savalaikis priminimas ir pranešimų siuntimas vairuotojams, kurių darbo laikas platformoje viršytų nustatytą ribą. Reiktų skatinti pasitikėjimą vairuotojų sąmoningumu ir atsakingu elgesiu, todėl manome, būtų naudinga vairuotojus prevenciškai šviesti apie nuovargio keliamas vairavimo rizikas bei pavojus sau ir aplinkiniams.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, siūlome atsisakyti keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 7 dalies 5 punkto.

3. Dėl keleivių vežimo organizatoriaus veiklos sustabdymo

Keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 8 dalimi norima įtvirtinti galimybę uždrausti keleivių vežimo organizatoriaus veiklą teisėsaugos ar valstybinę kelių transporto priežiūrą atliekančių institucijų sprendimu, jeigu paaiškėja, kad keleivių vežimo organizatorius 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė šio straipsnio 3-7 dalyse nustatytų pareigų.

Norime akcentuoti, kad keleivių vežimo organizatoriaus veiklos sustabdymas yra kraštutinė priemonė, kuri turėtų būti taikoma tik esant šiurkštiems veiklos pažeidimams, keliantiems grėsmę keleivių ar visuomenės saugumui. LVK nuomone, siūloma įtvirtinti nuostata yra neproporcinga atsižvelgiant už numatomų pažeidimų svarbą ir kiekį.

Atkreiptinas dėmesys, kad nors siūloma nustatyti, kad keleivių vežimo organizatoriaus veikla yra sustabdoma, jei jis 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė 2 straipsnio

3-7 dalyse nustatytų pareigų, tačiau šio straipsnio 3 dalyje numatyta nuostata yra taikoma leidimų turėtojams, o ne keleivių vežimo organizatoriams.

Pažymėtina, kad keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 7 dalies 2 ir 3 punktu nustatoma, kad keleivių vežimo organizatorius turi užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugą teiktų tik pavėžėjimo leidimų turėtojai bei užtikrinti, kad keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslauga būtų teikiama automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidimo turėtoji išduotame leidime. Suprantama, kad yra ypatingai svarbu, kad pavėžėjimo veiklą vykdytų tik licencijuoti asmenys ir tik su techninius reikalavimus atitinkančiomis transporto priemonėmis, tačiau svarbu paminėti, kad keleivių vežimo organizatorius net ir norėdamas, neturi praktinių galimybių užtikrinti, kad asmuo vykdytų veiklą tik su konkrečiu leidime nurodytu leidimu, kadangi fiziškai vairuotojai nėra tikrinami gatvėje.

LVK nuomone, atsakomybė vykdyti veiklą tik su tuo automobiliu, kuris yra nurodytas pavėžėjimo leidime turėtų būti perkeliama pačiam keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą vykdančiam asmeniui, kadangi tai yra jo veiklos įrankis, už kurį pats vairuotojas ir privalo būti atsakingas.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas priežastis, siūlome atsisakyti keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 7 dalies 3 punkto nuostatos.

Neaiškumų kelia ir keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 8 dalies formuluotė „keleivių vežimo organizatorius 3 kartus per kalendorinius metus nevykdė arba netinkamai vykdė šio straipsnio 3-7 dalyse nustatytų pareigų“. Projekte nėra detalizuojama, kas būtų laikoma netinkamu vykdymu, nėra aišku, kas ir kokiais kriterijais remdamasis nuspręs, kad pareigos vykdytos netinkamai.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta siūlome atsisakyti keičiamo Kodekso 18¹ straipsnio 8 dalies ir ją išbraukti.

4. Dėl leidime nurodytos veiklos galimo vykdymo tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis

Keičiamo Kodekso 8² straipsnio 7 dalimi siūloma nustatyti, kad „**leidime nurodytą veiklą galima vykdyti tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis**“. Nėra aiškūs motyvai, kodėl siekiama riboti vykdyti veiklą su kitomis, teisėtu pagrindu valdomomis, techninius reikalavimus atitinkančiomis, atitinkamai paženklintomis ir privalomą draudimą turinčiomis transporto priemonėmis. Manome, kad siūloma nuostata ir perteklinė, nepagrįsta, todėl siūlome jos atsisakyti, t. y. išbraukti keičiamo Kodekso 8² straipsnio 7 dalies paskutinį sakinį.

Atsižvelgiant į tai, kas aukščiau išdėstyta, maloniai kviečiame apsvarstyti mūsų pateiktas pastabas ir pasiūlymus dėl Projekto pakoregavimo, kurios, LVK nuomone, leistų išvengti neigiamų pasekmių visam keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais sektoriui. Esame pasirengę diskusijoms.

Dėkojame už bendradarbiavimą.

Pagarbiai

Generalinė direktorė



Ineta Rizgelė

Originalas nebus siunčiamas. Akvilė Razumienė, el.p.: akvile@lvk.lt, tel. +370 601 519897