

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2021 m. spalio 21 d. Nr. 21-190AR

Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijai

Kopija

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Lietuvos Respublikos Seimo Švietimo ir mokslo komitetui

Lietuvos Respublikos Seimo Ekonomikos komitetui

DĖL VYRIAUSYBĖS IŠVADOS PROJEKTO, KURIUO SIŪLOMA PRITARTI SEIMO NARIŲ IR SEIMO ŠVIETIMO IR MOKSLO KOMITETO PASIŪLYMUI DĖL SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos verslo konfederacija (toliau – LVK) ir jos vienijamos organizacijos (Tarptautinio transporto ir logistikos aljansas ir Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacija „LINAVA“), taip pat Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacija, reaguodamos į tai, kad 2021 m. spalio 19 d. tarpinstituciniame pasitarime buvo svarstomas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Seimo narių A. Bauros, S. Jovaišos, E. Pupinio, K. Bacvinkos 2020 m. gegužės 7 d., Seimo narių A. Papirtienės ir L. Jonaičio 2020 m. gegužės 12 d. pasiūlymų ir Seimo Švietimo ir mokslo komiteto 2020 m. gegužės 19 d. išvadoje išdėstytų pasiūlymų dėl Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 9, 10, 14, 17, 22, 23, 27² straipsnių ir priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 14¹ ir 14² straipsniais ir 2 priedu įstatymo projekto Nr. XIIIIP-4637“ projektas (toliau – Nutarimo projektas), **maloniai prašo atsižvelgti į transporto sektoriaus problemas, susijusias su fiksuojamu dideliu darbuotojų poreikiu (šiuo metu Lietuvo darbo rinkoje neskaičiuojant įdarbintų užsieniečių trūksta apie 15 (penkiolika) tūkstančių tolimųjų reisų vairuotojų) ir nepritarti Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijos parengtam Nutarimo projektui**, kuriame numatomi siūlymai dar labiau pagilintų tolimųjų reisų vairuotojų trūkumo krizę. Žemiau teikiame pastabas ir pasiūlymus.

Dėl pasikeitusių pasiektų susitarimų tarp socialinių partnerių ir valstybės institucijų

Pažymime, kad nuostabą ir nusivylimą kelia tai, kad Nutarimo projektas parengtas nepaisant ankstesnių pasiektų susitarimų tarp socialinių partnerių ir valstybės institucijų, nes, Lietuvos Respublikos Vyriausybei (toliau – Vyriausybė) pateikus Lietuvos Respublikos Seimui (toliau – Seimas) svarstyti suderintą Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 9, 10, 14, 17, 22, 23, 27² straipsnių ir priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 14¹ ir 14² straipsniais ir 2 priedu įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas), Seimui jau buvo anksčiau teikta Vyriausybės išvada dėl Seimo narių A. Bauros, S. Jovaišos, E. Pupinio, K. Bacvinkos 2020 m. gegužės 7 d., Seimo narių A. Papirtienės ir L. Jonaičio 2020 m. gegužės 12 d. pasiūlymų bei Seimo Švietimo ir mokslo komiteto 2020 m. gegužės 19 d. išvadoje išdėstytų pasiūlymų dėl minėto Įstatymo projekto.

Primename, kad **Vyriausybė 2020 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 234 pateikė Seimui Įstatymo** projektą kartu su Administracinių nusižengimų kodekso 425 straipsnio pakeitimo įstatymo ir Užimtumo įstatymo 37 straipsnio pakeitimo įstatymo projektais. Šiuose įstatymų projektuose, be kita

ko, buvo siūloma, kad C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE kategorijų motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis vairuotojų, ketinančių verstis ir besiverčiančių komerciniu krovinium arba keleivių vežimu, mokymą nacionalinėje teisėje tikslinga laikyti ne vairuotojo kvalifikacija, bet vairuotojo kompetencija ir, vairuotojų kompetencijos ir kompetencijos tobulinimo reglamentavimo bei mokymo centrų priežiūros **funkcijas iš Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos perduoti Susisiekimo ministerijai.**

Pažymėtina, kad Seimo narių ir Seimo Švietimo ir mokslo komiteto pateiktuose pasiūlymuose iš esmės nepritarus minėto teisinio reguliavimo keitimui, kai vairuotojų rengimas keičiamas iš profesinio mokymo pagal formaliojo švietimo programas į mokymą pagal neformaliojo suaugusiųjų švietimo programas ir pateikus nuomonę, kad asmenys turėtų įgyti kvalifikaciją, o ne tik kompetenciją, be to, pasiūlius, kad perkelti Direktyvos 2018/645 nuostatas, susijusias su vairuotojų pradinės kvalifikacijos įgijimu ir kvalifikacijos kėlimu, į nacionalinę teisę pakaktų pakeisti susisiekimo ministro įsakymą, Susisiekimo ministerija parengė Vyriausybės išvados projektą (nutarimo projektą), kuriuo buvo siūloma nepritarti Seimo narių ir Seimo Švietimo ir mokslo komiteto pateiktiems siūlymams. Tokią poziciją palaikė ir Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacija „LINAVA“, Tarptautinio transporto ir logistikos aljansas, Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacija bei Lietuvos vežėjų sąjunga, kurios teigiamai vertindamos Įstatymo projektą yra pažymėję, kad Įstatymo projektu siūlomi teisinio reguliavimo pakeitimai ne tik tinkamai įgyvendina atitinkamą Europos Sąjungos direktyvų nuostatas, bet pilnai atitinka kelių transporto sektoriaus darbdavių ir darbuotojų, taip pat mokymo įstaigų lūkesčius ir poreikius profesionalių vairuotojų mokymo ir kompetencijos kėlimo („95 kodas“) srityje, be to, Įstatymo projektu siūlomas patobulintas mokymo modelis nepaneigia nei švietimo sektoriaus, nei kelių transporto sektoriaus subjektų interesų, leidžia konstruktyviai ir tinkamai spręsti profesionalių vairuotojų kompetencijos įgijimo klausimus ir galiausiai veiksmingai prisideda prie Lietuvos kelių transporto konkurencingumo didinimo tarptautinėse rinkose.

Atkreiptinas dėmesys, kad **Vyriausybės 2020 m. liepos 8 d. nutarimu Nr. 785, buvo nepritarta Seimo narių** A. Bauros, S. Jovaišos, E. Pupinio, K. Bacvinkos 2020 m. gegužės 7 d., Seimo narių A. Papirtienės ir L. Jonaičio 2020 m. gegužės 12 d. pasiūlymams **ir Seimo Švietimo ir mokslo komiteto 2020 m. gegužės 19 d. išvadoje išdėstytiems pasiūlymams dėl Įstatymo projekto.**

Pažymėtina, kad 2021 m. balandžio 6 d. tarpinstituciniame pasitarime buvo svarstomas klausimas dėl Susisiekimo ministerijos parengto naujo Vyriausybės nutarimo projekto, kuriuo taip pat siūlyta nepritarti aukščiau minėtiems Seimo narių ir Seimo Švietimo ir mokslo komiteto išvadoje išdėstytiems pasiūlymams. Šio Vyriausybės nutarimo projekto derinimo metu Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacija „LINAVA“, Tarptautinio transporto ir logistikos aljansas, Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacija bei Lietuvos vežėjų sąjunga buvo pasisakę, kad palaiko nutarimo projekte išdėstytus argumentus ir dar kartą atkreipė dėmesį, kad Įstatymo projektas įtvirtintų subalansuotą, nuoseklią ir Direktyvos 2018/645 nuostatas atitinkančią vairuotojų mokymo sistemą, kuri geriausiai suderintų visų socialinių partnerių – tiek transporto sektoriaus darbdavių ir darbuotojų, tiek valstybinių ir privačių vairuotojų mokymą vykdančių mokymo įstaigų interesus. Alternatyvūs Seimo narių, Seimo komitetų ar asocijuotų struktūrų siūlymai ir įstatymo projektai, teikiantys prioritetą valstybinių mokymo centrų bazėms, tačiau ne sektoriaus darbdavių ir darbuotojų poreikiams, išbalansuotų ir taip jau problematišką vairuotojų mokymo modelį. Pažymėjo, kad visų socialinių partnerių suderintas reglamentavimas, kurį parengė Susisiekimo ministerija, leistų sėkmingai ir be trikdžių funkcionuoti tiek Transporto, tiek Švietimo sektoriaus subjektams. Šiam nutarimo projektui taip pat pritarė Teisingumo ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija bei Vidaus reikalų ministerija. Tuo tarpu Švietimo, mokslo ir sporto ministerija nesilaikė Vyriausybės darbo reglamento, patvirtinto Vyriausybės 1994 m. rugpjūčio 11 d. nutarimu Nr. 728 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento patvirtinimo“ 18 punkto 3 dalies ir laiku nepateikė išvados bei nepatalpino jos Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų

informacinėje sistemoje. Vyriausybės darbo reglamento 30 punktas numato, kad, *jeigu išvadas teikiantis subjektas nustatytu laiku išvadų nepateikia, laikoma, kad jis teisės akto projektui pritaria ir ministerijų atstovų (viceministrų, ministerijų kanclerių) pasitarime dėl šio teisės akto projekto pastabų nebeteikia, išskyrus atvejus, jeigu po derinimo su suinteresuotomis institucijomis teisės akto projektas pasikeitė iš esmės ar buvo papildytas nuostatomis, kurių derinimo metu nebuvo.* Atkreiptinas dėmesys, kad derinamame teisės akto projekte esminių pakeitimų ar papildymų nebuvo atlikta, tačiau šiame etape teisės akto projekto svarstymo procesas nutrūko.

Pažymime, kad Vyriausybės nutarimas dėl Susisiekiimo ministerijos pateikto aukčiau minėto siūlymo nebuvo priimtas, bet vėl grįžta prie tų pačių klausimų svarstymo, tik dėl nepaaiškintų priežasčių/ nesuprantamų aplinkybių išvados projektą Seimui buvo pavesta rengti Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai. Atsižvelgiant į tai, kad teisėkūroje turi būti vadovaujamosi atvirumo ir skaidrumo, efektyvumo ir aiškumo principais, kaip numatyta Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 4, 5 ir 6 punktuose, manome, kad būtina pagrįsti Vyriausybės kanclerio 2021 m. liepos 21 d. rezoliucijos Nr. S-2297 tikslumą, aplinkybes ir teisinį pagrindą, paaiškinti, kuo vadovaujantis/ kodėl tas pats teisės aktas kelis kartus buvo pavedamas rengti vienai ministerijai, o praėjus laikui ir neatsiradus jokioms naujoms objektyvioms aplinkybėms, jo rengimas buvo pavestas kitai ministerijai.

Apibendrinami pažymime, kad aukščiau minėtų socialinių partnerių pasiektų susitarimų blokavimą laikome blogosios praktikos teisėkūroje pavyzdžiu. Tokia ydinga praktika neturėtų būti toleruojama, juolab, jei tuo siekiama atstovauti siaurus organizacijų interesus. Paminėtina, kad Konstitucinis teismas yra pasisakęs, kad „pagal Konstituciją, *inter alia* konstitucinį atsakingo valdymo principą, aiškinamą kartu su Konstitucijos 5 straipsnio 3 dalyje įtvirtintu valdžios įstaigų tarnavimo žmonėms imperatyvu, taip pat su konstituciniu socialinės darnos imperatyvu ir nuo jo neatsiejama konstitucine valstybės pareiga užtikrinti darbo santykių subjektų bendradarbiavimą socialinės partnerystės pagrindu, teisėkūros procedūrų viešumo ir skaidrumo reikalavimai suponuoja valstybės valdžią įgyvendinančių institucijų pareigą, priimant darbo santykius ir su jais susijusius socialinės ir ekonominės politikos klausimus reguliuojančius teisės aktus, įtraukti socialinius partnerius <...> į teisėkūros procesą, *inter alia* konsultuotis su jais dėl rengiamų teisės aktų projektų <...>. **Tokių reikalavimų paisymas sudaro prielaidas visuomenei pasitikėti valstybe ir teise ir yra valdžios atsakomybės visuomenei sąlyga**“ (KT 2021-06-07 nutarimas Nr. KT99-N9/2021).

Dėl siūlomo teisinio reguliavimo neigiamų pasekmių transporto sektoriui

Nutarimo projekte numatoma pritarti pasiūlymams nekeisti dabar galiojančio formaliojo vairuotojų profesinio mokymo reglamentavimo ir jo nepriskirti neformaliajam suaugusiųjų švietimui.

Pažymėtina, kad Direktyva 2003/59/EB, kuri yra keičiama direktyva (ES) 2018/645 (toliau – direktyva) nereikalauja, kad profesionalių vairuotojų mokymas (vadinamasis 95 kodas) būtų priskirtas formaliajam profesiniam mokymui, tačiau Lietuvoje jis yra priskirtas būtent formalaus profesinio mokymo sričiai. Direktyva neįpareigoja Europos Sąjungos valstybių narių taikyti konkretų mokymo formatą, bet akcentuoja minimalių žinių lygį. Be to, kaip nurodoma jos aiškinamajame memorandume, suteikia valstybėms narėms galimybę labai lanksčiai spręsti, kaip įgyvendinti direktyvą, pavyzdžiui, tai pasakytina apie vairuotojų mokymo turinį, administracines procedūras ir mokymo sistemos struktūrą. Siekdamas direktyvos tikslų valstybės narės gali susikurti geriausiai jų interesus ir poreikius atitinkančią savo nacionalinę mokymo sistemą. Atsižvelgiant į tai, manome, kad direktyva niekaip neriboja galimybės taikyti Įstatymo projekte pasiūlytą profesionalių vairuotojų mokymo modelį. Pažymime, kad Europos Sąjungos valstybės narės turi teisę nustatyti tokį reglamentavimą, kad 95 kodo mokymai galėtų būti vykdomi ir per formalųjį vairuotojų profesinį mokymą, ir per neformalųjį suaugusiųjų švietimą. Tokia praktika yra įtvirtinta kai kuriose ES valstybėse.

Atkreiptinas dėmesys, kad praktikoje užbaigęs profesionalių vairuotojų mokymą, vairuotojas įgyja ne kvalifikaciją, bet vieną iš galimų profesionalaus vairuotojo kompetencijų, priklausomai nuo jo darbo pobūdžio. Vien tik užbaigtas profesionalių vairuotojų mokymas (95 kodas) nesuteikia teisės vežti krovinius ir keleivius komerciniais tikslais. Todėl, Įstatymo projektu siūloma profesionalių vairuotojų mokymą nacionalinėje teisėje laikyti ne vairuotojo kvalifikacija, bet vairuotojo kompetencija. Tokia pozicija atitinka direktyvos nuostatas ir leistų profesionalių vairuotojų mokymą labiau pritaikyti prie darbo rinkos poreikių.

Paminėtina, kad direktyvos 1 priedo 2 ir 3 skirsniuose nustatyta, kad pradinės kvalifikacijos kurso trukmė turi būti 280 valandų (teorijos mokymo) ir 20 valandų individualaus vairavimo, o pagreintu būdu (skubos tvarka) įgyjamos pradinės kvalifikacijos mokymo trukmė turi būti 140 valandų (teorijos mokymo) ir 10 valandų individualaus vairavimo. Direktyvos 1 priedo 4 skirsnyje nustatyta, kad vairuotojų kompetencijos tobulinimo kursų trukmė turi būti 35 valandos (teorijos mokymo) kas penkerius metus. Nacionalinėje teisėje turi būti sudaryta galimybė vairuotojams baigti profesionalių vairuotojų mokymus pagal direktyvoje įtvirtintą kursų trukmę. Profesionalių vairuotojų mokymui taikant pasikeitusių profesinį mokymą reglamentuojančių teisės aktų nuostatas, profesionalių vairuotojų mokymų trukmė tampa gerokai ilgesnė: pagal Lietuvos Respublikos profesinio mokymo įstatymo 13 straipsnio 5 dalį „*profesinio mokymo programos vienu metų įprastinė apimtis yra 60 mokymosi kreditų, bet ne mažiau kaip 30 mokymosi kreditų*“, o pagal Profesinio mokymo programų rengimo ir registravimo tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministro 2018 m. lapkričio 22 d. įsakymu Nr. V-925 „Dėl Profesinio mokymo programų rengimo ir registravimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ 4 punktą „*vienas mokymosi kreditas prilyginamas 27 akademinėms valandoms*“. Ši gerokai ilgesnė profesionalių vairuotojų mokymų trukmė neatitiks direktyvoje nustatytos mokymo trukmės. Atsižvelgiant į tai, tikslinga profesionalių vairuotojų mokymą laikyti neformaliuoju suaugusiųjų švietimu.

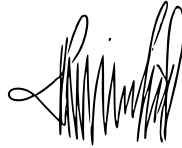
Atkreiptinas dėmesys, kad pritarus Nutarimo projektui, 95 kodo pirminio mokymo trukmė profesionaliems vairuotojams išilgės bent tris kartus bei pabrangs bent du kartus (pokyčiai paliestų ne tik naujus vairuotojus, bet ir esamus 75 tūkst. tolimųjų reisų vairuotojus, nes visi jie privalo įgyti 95 kodo kompetenciją ir ją atnaujinti kas penkerius metus). Atitinkamai šios profesijos atstovai bus priversti vykti mokytis į kitas ES valstybes, kur reikalavimai bus daug paprastesni, o jų mokymo pažymėjimai bus pripažįstami visoje ES, kaip numato direktyva. Tai vertiname kaip papildomos administracinės ir finansinės naštos atsiradimą transporto sektoriui.

Tuo pačiu norime pastebėti, kad nors Nutarimo projekto 2.1 nurodyta, kad tiek Švietimo įstatymas, tiek Profesinio mokymo įstatymas nenumato Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai išimties nedalyvauti formuojant, organizuojant ar kontroliuojant politiką vairuotojų profesinio mokymo srityje ir todėl pritaria pasiūlymui, kad vairuotojų mokymo tvarkos rengimas negali būti tik Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos kompetencija, su tuo nesutinkame ir manome, kad šioje vietoje turėtų būti išgryninta institucijų formuojama politika, kompetencijos, atsakomybės. Pažymėtina, kad Susisiekimo ministerija instituciškai turi kontrolės mechanizmus (Lietuvos transporto saugos administracija), formuoja politiką pavojingų krovinių vežime (ADR) bei transporto vadybininkų ir vairuotojų ruošime. Direktyvos vienas iš tikslų yra užtikrinti geresnį eismo saugumą, ir būtent Susisiekimo ministerija yra atsakinga už nacionalinės saugaus eismo strategijos įgyvendinimą Lietuvoje, turi visas kompetencijas ir instrumentus įgyvendinti šiuos tikslus. Ydingas yra vairuotojų mokymo išskaidymas, išskiriant 95 kodo mokymus kaip profesinį mokymą ir deleguojant jį Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai, kai tuo tarpu kitų, ne mažiau svarbių vairuotojų kompetencijų įgijimas jau ilgą laiką yra Susisiekimo ministerijos reguliavimo ir priežiūros sritis. Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad kitose ES valstybėse vairuotojų mokymų klausimas reguliuojamas arba Transporto ministerijų, arba Transporto agentūrų.

Atsižvelgiant į išdėstytą, siūlome šio Nutarimo projekto Vyriausybės posėdyje nesvarstyti, o Nutarimo projekto rengėjus kviečiame organizuoti aptarimą su socialiniais partneriais, kad būtų išsamiai išnagrinėti pasiūlyto teisinio reguliavimo trūkumai, galimos neigiamos pasekmės, pasiūlytos priemonės socialinių partnerių identifikuotoms problemoms spręsti ir, prireikus, atitinkamai patikslintas Vyriausybės išvados Seimui projektas.

Dėkojame už bendradarbiavimą.

Pagarbiai
Lietuvos verslo konfederacijos
prezidentas



Andrius Romanovskis

Lietuvos verslo konfederacijos vienijamos:

– Tarptautinio transporto ir logistikos
aljanso generalinis sekretorius

Povilas Drižas

– Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais
asociacijos „LINA“ generalinis sekretorius

Zenonas Buivydas

Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo
mokyklų asociacijos prezidentė



Jurgita Kuliešienė

Originalas nebus siunčiamas. Akvilė Razumienė, el.p.: akvile@lvk.lt, tel. +370 5 212 1111