

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) STRAIPSNŲ 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 projektu 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 atstovaujama 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 automobiliais 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 pavežėjimo 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.

Neaiškumą 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

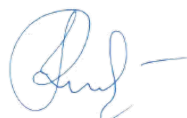
Keičiamo Kodekso 8² straipsnio 7 dalimi siūloma nustatyti, kad „**leidime nurodytą veiklą galima vykdyti tik su leidime nurodytomis transporto priemonėmis**“. Nėra aiškūs motyvai, kodėl siekiama riboti vykdyti veiklą su kitomis, teisėtu pagrindu valdomomis, techninius reikalavimus atitinkančiomis, atitinkamai 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