

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO
„DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS 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“ PROJEKTO
DERINIMO PAŽYMA

Eil. Nr.	Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris	Pastabos ir pasiūlymai	Žyma apie pastabas ir pasiūlymus, į kuriuos neatsižvelgta arba atsižvelgta iš dalies
1.	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2021 m. rugsėjo 3 d. raštas Nr. 2-3728	Atkreipiame dėmesį, kad Direktyva 2003/59/EB nereikalauja, kad joje reglamentuojamas profesionalių vairuotojų mokymas būtų laikomas profesiniu mokymu, neįpareigoja Europos Sąjungos valstybių narių taikyti konkretų mokymo formatą, bet akcentuoja minimalų žinių lygį. Direktyva 2003/59/EB, 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. Todėl manome, kad Direktyva 2003/59/EB niekaip neriboja galimybės taikyti Įstatymo projekte pasiūlytą C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE kategorijų motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis vairuotojų, ketinančių verstis ir besiverčiančių komerciniu krovinių arba keleivių vežimu, mokymo (toliau – profesionalių vairuotojų mokymas) modelį. Susisiekimo ministerijos nuomone, Nutarimo projekto 1.1. papunktyje pirmos pastraipos paskutiniame sakinyje pateikiamas teiginys formuojamas klaidingai interpretuojant Direktyvos 2003/59/EB nuostatas ir neatitinka jos turinio ir esmės.	Neatsižvelgta. Direktyvos (ES) 2018/645 priedo 1 punktas, kuriuo keičiamas Direktyvos 2003/59/EB 1 priedas, nurodo, kad „minimalus kvalifikacijos lygis turi būti panašus bent į Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmenį, nustatytą 2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacijos (dėl Europos mokymosi visą gyvenimą kvalifikacijų sąrangos kūrimo) II priede. Pažymėtina, kad Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmuo atitinka Lietuvos kvalifikacijų sandaros, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gegužės 4 d. nutarimu Nr. 535 „Dėl Lietuvos kvalifikacijų sandaros aprašo patvirtinimo“, 2 kvalifikacijos lygį, o šio lygio kvalifikacija darbui gali būti suteikiama mokantis pagal profesinio mokymo programas, todėl Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerija (toliau – ministerija) laikosi nuomonės, kad profesionalių vairuotojų mokymas yra ir turi būti priskiriamas profesiniam mokymui. Kadangi Direktyva 2003/59/EB, kaip nurodoma jos aiškinamajame memorandume, suteikia valstybėms narėms galimybę labai lanksčiai spręsti, kaip ją įgyvendinti, todėl, ministerijos nuomone, tik dėl vairuotojų mokymo turinio, administracinių procedūrų ir mokymo sistemos struktūros keisti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymą (toliau – Įstatymas) netikslinga.
2.		Direktyva 2003/59/EB yra ne švietimo, o transporto srities direktyva, reglamentuojanti profesionalių vairuotojų mokymą. Šios direktyvos nuostatų perkėlimas į Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymą (toliau – Įstatymas) nedubliuoja ir neperkuria profesinio mokymo sistemos Lietuvoje, nedarą jokios įtakos modulinį programų sandarai ar kvalifikacijų įgijimo	Neatsižvelgta. Iš pateiktų pavyzdžių akivaizdu, kad Įstatymas nustato bendro pobūdžio nuostatas, o poįstatyminiuose teisės aktuose detalizuojamas ir reglamentuojamas jų įgyvendinimas, pvz., reikalavimai vairavimo mokykloms nustatyti Reikalavimų vairavimo mokykloms apraše, patvirtintame Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie

	Lietuvoje principams. Priešingai nei nurodoma Nutarimo projekto 1.1 papunkčio antroje pastraipoje Įstatymo projektas nesukuria alternatyvios švietimo sistemos ir juo labiau negriauna esamos. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Įstatymo 1 straipsnyje nustatyta, kad viena iš šio Įstatymo paskirčių yra nustatyti eismo dalyvių (tarp jų – vairuotojų) mokymą. Įstatymas nustato daugybę transporto priemonių vairuotojams taikomų mokymų – vairuotojų mokymas (Įstatymo 2 straipsnio 94 dalis, 10 straipsnio 1 dalies 9 punktas ir kt.), papildomas vairuotojų mokymas (Įstatymo 2 straipsnio 46 dalis, 10 straipsnio 1 dalies 10 ir 12 punktai, 13 straipsnio 15 dalis ir kt.), specialiųjų transporto priemonių vairuotojų mokymas (Įstatymo 2 straipsnio 66 dalis, 10 straipsnio 5 dalies 7 punktas), šeimos narių, siekiančių įgyti teisę vairuoti B kategorijos motorines transporto priemones, mokymas (Įstatymo 10 straipsnio 1 dalies 13 punktas, 21 straipsnio 2 dalis), mokymas teikti pirmąją pagalbą (Įstatymo 10 straipsnio 3 dalies 2 punktas), traktorių ir savaeigių mašinų vairuotojų rengimo ir teisės vairuoti šias transporto priemones mokymas (Įstatymo 10 straipsnio 6 dalies 4 punktas). Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Respublikos pavojingųjų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 2 punktą Susisiekimo ministerija nustato pavojingųjų krovinių vežimo saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarką. Išvardyti mokymai, kaip ir profesionalių vairuotojų mokymas, nėra laikytini nauja švietimo rūšimi ir nesukuria alternatyvios švietimo sistemos. Dalis išvardytų mokymų kaip atskiras modulis pagal poreikį yra įtraukiami ir galės būti įtraukiami pagal Įstatymo projekte siūlomą modelį į profesinio mokymo programas.	Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 30 d. įsakymu Nr. 2B-85 „Dėl reikalavimų vairavimo mokykloms aprašo patvirtinimo“, vairuotojų mokymo tvarka nustatyta Vairuotojų mokymo tvarkos apraše, patvirtintame Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 30 d. įsakymu Nr. 2B-84 „Dėl Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 30 d. įsakymo Nr. 2B-84 „Dėl Vairuotojų mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo“, ar kaip rašte pateiktame pavyzdyje, kad pagal Lietuvos Respublikos pavojingųjų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 2 punktą Susisiekimo ministerija nustato pavojingųjų krovinių vežimo saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarką, todėl manome, kad programų rengimas, jų sandara, kompetencijų vertinimas ir kt. neturėtų būti reguliuojami Įstatymu. Pažymėtina, kad pagal Profesinio mokymo programų rengimo ir registravimo tvarkos aprašą, patvirtintą 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“, profesinio mokymo programas, esant poreikiui, galima atnaujinti įtraukiant papildomus modulius arba parengti naujas profesinio mokymo programas, kurios savo turiniu atitiktų Direktyvos (ES) 2018/645 keliamus reikalavimus mokymo turiniui.
3.	Šiuo metu reikalavimai profesionalių vairuotojų mokymą vykdančioms mokymo centrams ir jų darbuotojams nustatyti mokymo programose, o profesionalių vairuotojų mokymo reikalavimų taikymas ir išimtys nustatytos C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE kategorijų motorinių transporto priemonių vairuotojų mokymo pradinėi profesinei kvalifikacijai įgyti ir vairuotojų periodinio profesinio mokymo tvarkos apraše. Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas ne kartą yra pažymėjęs (pavyzdžiui, 2009 m. birželio 22 d., 2013 m. lapkričio 6 d., 2015 m. gegužės 26 d., 2018 m. gegužės 24 d. nutarimai), jog konstitucinis teisinės valstybės principas	Neatsižvelgta. Norime atkreipti dėmesį, kad rašte nekorektiškai cituojamas Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2018 m. gegužės 24 d. Nr. KT12-N7/2018 nutarimas. Konstitucinis Teismas minėtame nutarime pasisako (citata): „Konstitucinis teisinės valstybės principas suponuoja visų teisės aktų hierarchiją ir neleidžia poįstatyminiais teisės aktais reguliuoti santykių, kurie turi būti reguliuojami tik įstatymu, taip pat poįstatyminiais teisės aktais nustatyti tokio teisinio reguliavimo, kuris konkuruotų su nustatytuoju įstatyme, nebūtų grindžiamas įstatymais, antraip

suponuoja visų teisės aktų hierarchiją ir neleidžia poįstatyminiais teisės aktais reguliuoti santykių, kurie turi būti reguliuojami tik įstatymu. Esminės ūkinės veiklos sąlygos yra viena iš tokių santykių sričių. Taigi, pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją riboti ūkinės veiklos laisvę galima, jeigu tai daroma įstatymu (pavyzdžiui, Konstitucinio Teismo 2018 m. gegužės 24 d. nutarimas). Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad esminiai reikalavimai, sąlygos, išimtys, ribojimai ir pan., susiję su profesionalių vairuotojų mokymo reikalavimų taikymu ir profesionalių vairuotojų mokymų vykdymu, privalo būti reguliuojami įstatymu, kaip numatyta Įstatymo projekte, o ne nustatyti profesinio mokymo programose ar ministro įsakyme.

būtų pažeista Konstitucijoje įtvirtinta įstatymų viršenybė prieš poįstatyminius teisės aktus (*inter alia* 2009 m. birželio 22 d., 2013 m. lapkričio 6 d., 2015 m. gegužės 26 d. nutarimai). Įstatymuose nustatomos bendro pobūdžio taisyklės, o poįstatyminiuose teisės aktuose jos gali būti detalizuojamos, gali būti reglamentuojama jų įgyvendinimo tvarka (*inter alia* 2014 m. gegužės 9 d., 2014 m. spalio 9 d., 2015 m. balandžio 16 d. nutarimai)“. Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas nepasisako konkrečiai apie vairuotojų mokymą, o tik apie visų teisės aktų hierarchiją. Kartu konstatuojama, kad įstatymuose nustatomos bendro pobūdžio taisyklės / nuostatos, o poįstatyminiuose teisės aktuose jos gali būti detalizuojamos, gali būti reglamentuojama jų įgyvendinimo tvarka. Tai, kas nurodyta Konstitucinio Teismo, šiuo metu ir yra įgyvendinama Lietuvos Respublikos profesinio mokymo įstatymu ir Lietuvos Respublikos švietimo įstatymu, pvz., Profesinio mokymo įstatymo III skyriaus straipsniai reglamentuoja profesinio mokymo organizavimą ir kokybę: 13 straipsnis „Profesinių standartų ir profesinio mokymo programų rengimas ir tvirtinimas“; 14 straipsnis „Licencija vykdyti formalųjį profesinį mokymą“; 19 straipsnis „Profesinio mokymo organizavimas“; 22 straipsnis „Profesinio mokymo kokybės užtikrinimas“; 23 straipsnis „Kvalifikacijos ir (ar) mokymosi pasiekimų įteisinimas“; IV skyrius nustato profesinio mokymo dalyvių teises ir pareigas: 24 straipsnis „Mokinio teisės ir pareigos“; 25 straipsnis „Profesinio mokymo teikėjo teisės ir pareigos“, o Švietimo įstatymo 48 straipsniu nustatyta teisė dirbti mokytoju, įskaitant ir profesijos mokytoju. Klaidingai teigiama, kad „šiuo metu reikalavimai vairuotojų mokymą vykdančioms mokymo centrams ir jų darbuotojams numatyti mokymo programose“, nes visos bendro pobūdžio taisyklės, kaip tai minima Konstitucinio Teismo nutarime, nustatytos anksčiau paminėtais įstatymais. Manytina, kad vairuotojų mokymą vykdančioms įstaigoms neturėtų būti taikomos kitokios sąlygos, negu rengiant visus kitų švietimo sričių darbuotojus Lietuvoje. Manome, kad nekorektiška cituoti Konstitucinio Teismo nutarimus, skirtus ūkio subjektams ir ūkinei veiklai, taip, kaip juos apibrėžia Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 21 ir 22 straipsniai ir Lietuvos Respublikos viešojo

			administravimo įstatymo 14 straipsniai, kalbant apie švietimą, nes švietimą ir profesinį mokymą reglamentuoja specialieji Švietimo bei Profesinio mokymo įstatymai.
4.		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 (vadinamasis 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 2003/59/EB nuostatas ir leistų profesionalių vairuotojų mokymą labiau pritaikyti prie darbo rinkos poreikių. Direktyvos 2003/59/EB tekste anglų kalba vartojama ir kvalifikacijos, ir kompetencijos sąvoka (pavyzdžiui, angl. <i>Certificate of Professional Competence</i> (CPC)).	Neatsižvelgta. Direktyvos 2003/59/EB 3 straipsniu nustatyta, kad tos pačios Direktyvos 1 straipsniu apibrėžtam transporto priemonių vairavimui taikomas privalomos pradinės kvalifikacijos ir privalomo kvalifikacijos kėlimo reikalavimas, todėl visų pirma vairuotojas privalo turėti ne kompetenciją, bet ne žemesnę kaip 2 lygio kvalifikaciją (pagal Europos kvalifikacijų sandarą). Be kita ko, Europos kvalifikacijų sandara – bendra europinė atraminė sistema, siejanti šalių kvalifikacijų sistemas ir veikianti kaip perkėlimo mechanizmas, kad skirtingų šalių ir sistemų kvalifikacijos taptų aiškesnės ir suprantamesnės, todėl nacionalinėje teisėje – Švietimo įstatyme – jau apibrėžtos kvalifikacijos ir kompetencijos sąvokos atitinka Europos kvalifikacijų sandaros kontekstą ir kitokia jų interpretacija negalima.
5.		Direktyvos (ES) 2018/645 priedo 1 punkte Direktyvos 2003/59/EB 1 priedo antroji pastraipa išdėstoma taip – minimalus kvalifikacijos lygis turi būti <i>panašus bent į</i> Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmenį, nustatytą 2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacijos dėl Europos mokymosi visą gyvenimą kvalifikacijų sąrangos kūrimo II priede. Įstatymo projekte numatomas profesionalių vairuotojų mokymas vyks analogiškai, kaip šiuo metu vykdoma veikla ir laikantis Direktyvoje 2003/59/EB nustatyto mokymo turinio, apimties, reikalavimų mokymo centrams ir jų darbuotojams. Taigi, Įstatymo projekte numatomi pakeitimai atitinka pirmiau nurodytas Direktyvos 2003/59/EB 1 priedo nuostatas.	Neatsižvelgta. Direktyvoje (ES) 2018/645 nurodytas tikslas – kad būtų pasiekiamas kvalifikacijos lygis panašus bent į Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmenį – yra pasiekiamas esamu reglamentavimu, nustatytu Profesinio mokymo įstatyme, todėl manome, kad papildomo ar naujo reglamentavimo poreikio nėra.
6.		Direktyvos 2003/59/EB 1 priedo 2 ir 3 skirsniuose nustatyta, kad pradinės kvalifikacijos kurso trukmė turi būti 280 valandų (teorijos mokymo) ir 20 valandų individualaus vairavimo, o pagreitinu būdu (skubos tvarka) įgyjamos pradinės kvalifikacijos mokymo trukmė turi būti 140 valandų (teorijos mokymo) ir 10 valandų individualaus vairavimo. Direktyvos 2003/59/EB 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	Neatsižvelgta. Profesinio mokymo programos apimtis nustatoma mokymosi kreditais – mokymosi apimties vienetais, kuriais matuojami mokymosi rezultatai ir besimokančiojo darbo laikas. Atkreipiame dėmesį ir patiksliname, kad pirminiame profesiniame mokyme 1 mokymosi kredito 22 akademinės valandos skiriamos kontaktiniam darbui, konsultacijoms ir mokymosi pasiekimams vertinti, o 5 akademinės valandos – asmens savarankiškam mokymuisi, kuriam nevadovauja mokytojas; testinio profesinio mokymo 1 mokymosi kredito atitinkamai

		vairuotojams baigti profesionalių vairuotojų mokymus pagal Direktyvoje 2003/59/EB 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 4 punktą „vienas mokymosi kreditas prilyginamas 27 akademinėms valandoms“. Ši gerokai ilgesnė profesionalių vairuotojų mokymų trukmė neatitiks Direktyvoje 2003/59/EB nustatytos mokymo trukmės. Atsižvelgiant į tai, tikslinga profesionalių vairuotojų mokymą laikyti neformalioju suaugusiųjų švietimu.	mažesnis – 18 akademinė valandų skiriama kontaktiniam darbui, konsultacijoms ir mokymosi pasiekimams vertinti, o 9 akademinės valandos – asmens savarankiskam mokymuisi, kuriam nevadovauja mokytojas. Pastebime, kad pagal Profesinio mokymo programų rengimo ir registravimo tvarkos aprašo 5 punktą formaliojo profesinio mokymo programos apimtis negali būti mažesnė kaip 30 mokymosi kreditų, išskyrus tuos atvejus, kai Europos Sąjungos ar / ir nacionaliniai teisės aktai reglamentuoja kitaip, taigi programos trukmė nėra pagrindinis kriterijus priskirti ją neformaliajam suaugusiųjų švietimui. Svarbu paminėti, kad tikslinti profesinio mokymo programas, kurių turinys ir trukmė visiškai atitiktų Direktyvos (ES) 2018/645 reikalavimus, galėsime tada, kai bus teisinis pagrindas, t. y. Direktyva (ES) 2018/645 perkelta į nacionalinę teisę, todėl labai skatiname greičiau perkelti Direktyvos nuostatas; aiškus motorinių transporto priemonių keleiviams vežti vairuotojo ir motorinių transporto priemonių kroviniams vežti vairuotojo kvalifikacijos apibrėžimas ir kvalifikacijos įgijimo sąlygų suderinimas su Direktyva bus galimas, kada šios dvi kvalifikacijos bus patvirtintos Transporto ir saugojimo paslaugų sektoriaus profesiniame standarte.
7.		Siekiant užtikrinti tinkamą profesionalių vairuotojų mokymo kokybę, taip pat efektyvesnę ir visapusišką kontrolę, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad ne tik vairuotojų kompetencijos įgijimo kursai, bet ir vairuotojų kompetencijos tobulinimo kursai būtų užbaigiami egzaminu. Mokymo centrai privalėtų daryti kompetencijos egzaminą, praktinio vairavimo įskaitos ir kompetencijos tobulinimo egzaminą vaizdo ir garso įrašus pagal Vyriausybės įgaliotos institucijos nustatytus reikalavimus. Toks pasiteisinęs kontrolės metodas taikomas vykdant vairuotojų mokymą ir papildomą vairuotojų mokymą. Vairuotojų kompetencijos įgijimo ir vairuotojų kompetencijos tobulinimo kursų rengimo priežiūrą vykdys Lietuvos transporto saugos administracija, turinti atitinkamos mokymo kursų priežiūros patirties, kompetencijos, resursų ir galinti užtikrinti Direktyvos 2003/59/EB 1 priedo 5 skirsnio 5.2.2 papunktyje nurodomą tinkamą profesionalių vairuotojų mokymo kursų ir egzaminavimo organizavimą.	Neatsižvelgta. Nors Direktyva 2003/59/EB „suteikia valstybėms narėms galimybę labai lanksčiai spręsti, kaip įgyvendinti direktyvą“, tačiau iš šios nuostatos galima suprasti, kad siekiama kuo griežčiau kontroliuoti mokymo centrus, vairuotojų tobulinimo kursus užbaigti egzaminu, kurio nenumato Direktyva. Direktyvoje (ES) 2018/645 numatyta, kad „kvalifikacijos kėlimas – tai mokymas, leidžiantis PKP turėtojams atnaujinti jų darbui svarbias žinias, ypatingą dėmesį skiriant kelių eismo saugumui, darbuotojų sveikatai ir saugai ir vairavimo poveikio aplinkai mažinimui“. „Kvalifikacijos kėlimu siekiama pagilinti kai kurių dalykų išmanymą ir pakartoti juos“. Direktyva (ES) 2018/645 akcentuoja, kad būtų atsižvelgiama į konkrečius vairuotojo mokymo poreikius. Direktyva 2003/59/EB numato, kad mokymo pabaigoje (ne kvalifikacijos kėlimo pabaigoje) „valstybės narės kompetentingos institucijos arba jų paskiriama įstaiga surengia vairuotojui rašytinį arba žodinį egzaminą“. Iš pateiktos pozicijos galima manyti, kad egzaminą vykdys pati vairuotojus mokiusi įstaiga, o Transporto

			saugos administracija atliks priežiūros vaidmenį. Tai prieštarauja minėtai Direktyvai. Atkreipiamas dėmesys, kad šiuo metu asmenų įgytas kompetencijas (teorines ir praktines žinias) atitinkamai kvalifikacijai įgyti teisės aktų nustatyta tvarka vertina akredituotos kompetencijų vertinimo institucijos, mokymas yra atskirtas nuo kompetencijų vertinimo, kas atitinka Direktyvos 2003/59/EB nuostatas.
8.		Po kelis metus trukusių įvairaus formato diskusijų dėl Įstatymo projekto nuostatų išryškėjo poreikis, kad profesionalių vairuotojų mokymas, jokių būdu nepažeidžiant Direktyvos 2003/59/EB reikalavimų, būtų organizuojamas ir vykdomas kuo lanksčiau ir galėtų kaip įmanoma greičiau tenkinti besikeičiančius verslo poreikius, pavyzdžiui, kad profesionalių vairuotojų mokymas būtų vykdomas ne vien valstybine kalba, bet ir kitomis kalbomis (anglų, rusų ir kt.). Tai aktualu įdarbinamiems ir jau dirbantiems trečiųjų šalių vairuotojams, o jų skaičius kasmet auga (2021 m. užfiksuota beveik 70 tūkst. Galiojančių trečiųjų šalių vairuotojų liudijimų). Deja, esamas profesionalių vairuotojų mokymo modelis reikiamu lankstumu nepasižymi.	Neatsižvelgta. Pažymėtina, kad visuose sektoriuose auga trečiųjų šalių piliečių įdarbinimo poreikis, todėl mokymo procesas gali būti organizuojamas ta kalba, kuria kalba mokiniai, nėra teisinio pagrindo, kuris neleistų mokytis užsienio kalba. Nekorektiška teigti, kad „šios profesijos atstovai bus priversti vykti mokytis į kitas ES valstybes, kur reikalavimai bus daug paprastesni, o jų mokymo pažymėjimai bus pripažįstami visoje ES“. Direktyvos 2003/59/EB 9 straipsnyje nustatyta, kad „šios direktyvos 1 straipsnio a punkte nurodyti vairuotojai šios direktyvos 5 straipsnyje nurodytą pradinę kvalifikaciją įgyja valstybėje narėje, kurioje yra jų įprastinė gyvenamoji vieta, kaip apibrėžta Direktyvos 2006/126/EB 12 straipsnyje“. Kita situacija, kai siekiama kelti kvalifikaciją. Vairuotojai kursą gali išklausyti valstybėje narėje, kurioje jie nuolatos gyvena, arba valstybėje narėje, kurioje dirba.
9.		Nepaisant visų Įstatymo projekto rengimo metu išryškėjusių teisinių ir praktinių esamo profesionalių vairuotojų mokymo modelio trūkumų (netinkamo teisinio reglamentavimo, nepakankamo profesinio mokymo sistemos lankstumo, silpnos priežiūros ir kt.), nustatytų darbo rinkos ir krovinių bei keleivių vežimo srities problemų ir aiškiai tarpinstituciniuose pasitarimuose verslo įvardytų poreikių ir lūkesčių, Nutarimo projekto nuostatomis formuojama nepriimtina Vyriausybės pozicija nekeisti esamos profesionalių vairuotojų mokymo sistemos ir nespėti per ilgą laiką susikaupusių profesionalių vairuotojų mokymo problemų.	Neatsižvelgta. Ministerijos nuomone, problemos, esančios profesionalių vairuotojų mokymo sistemoje, galėtų būti išsprendžiamos nekeičiant įstatymo, pvz., visų pirma, priimant Transporto ir saugojimo paslaugų sektoriaus profesinio standartą, kurio rengimas užtruko, minėtame standarte suderinant motorinių transporto priemonių keleiviams vežti vairuotojo ir motorinių transporto priemonių kroviniams vežti vairuotojo kvalifikacijos apibrėžimą ir kvalifikacijos įgijimo sąlygas.
10.		Siekiant žaliojo kurso tikslų siūlome Nutarimo projektą papildyti pasiūlymu Seimui tikslinti Įstatymo projektą jį papildant Direktyvos (ES) 2018/645 2 straipsnyje nustatytu Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 4 dalies papildymu c) punktu, kuriuo nustatoma išimtis dėl alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, t. y. kad Lietuvos Respublika savo teritorijoje galėtų leisti vairuoti	Neatsižvelgta. Ministerija, vykdydama Ministro Pirmininko pavedimą, įformintą Vyriausybės kanclerio 2021 m. liepos 21 d. rezoliucija Nr. S-2297, turėjo parengti išvadą dėl Lietuvos Respublikos 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

		„alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės, nurodytas Tarybos direktyvos 96/53/EB (*5) 2 straipsnyje, kurių didžiausia leidžiamoji masė yra didesnė kaip 3 500 kg, bet neviršija 4 250 kg, prekių vežimui be priekabos, kai nurodytas transporto priemonės vairuoja asmenys, turintys bent prieš dvejus metus išduotą B kategorijos vairuotojo pažymėjimą, jeigu 3 500 kg masė viršijama tik dėl didesnės varomosios sistemos masės, palyginti su tokio paties dydžio transporto priemonės, turinčios įprastą kibirkštinio uždegimo arba slėginio uždegimo principu veikiančią vidaus degimo variklį, varymo sistema, ir jeigu krovumas nėra didesnis palyginti su ta pačia transporto priemone“.	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, 27 ² straipsnių ir priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 14 ¹ ir 14 ² straipsniais ir 2 priedu įstatymo projektui Nr. XIIIIP-4637. Į nutarimo projektą papildomo punkto dėl žaliojo kurso įtraukimas negalimas, nes tai nėra pasiūlymų objektas.
11.	Tarptautinio transporto ir logistikos aljanso 2021 m. rugsėjo 3 d. raštas Nr. S-33	Dėl Nutarimo projekto rengimo proceso ir teisėkūros procedūrų laikymosi išreikštas nepasitenkinimas dėl ministerijos delsimo ir pozicijos, kai 2019 m. lapkričio 21 d. tarpinstituciniame pasitarime buvo sutarta 95 kodo vairuotojų mokymą priskirti neformaliajam mokymui, kurio metu įgyjama kompetencija, o šio mokymo organizavimą ir kontrolę priskirti Susisiekimo ministerijai. Klausama, kodėl išvadą pavesta rengti Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai.	Neatsižvelgta. Ministerija negali komentuoti, kodėl buvo nuspręsta Vyriausybės išvadą dėl Lietuvos Respublikos 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, 27 ² straipsnių ir priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 14 ¹ ir 14 ² straipsniais ir 2 priedu įstatymo projektui Nr. XIIIIP-4637 pavesti parengti ministerijai. Išvada parengta įgyvendinant Ministro Pirmininko pavedimą, įformintą Vyriausybės kanclerio 2021 m. liepos 21 d. rezoliucija Nr. S-2297.
12.		Pažymėtina, kad Direktyva (ES) 2018/645 nenumato reikalavimų dėl privalomo profesionalių vairuotojų mokymo modelio, todėl 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.	Neatsižvelgta. Direktyvos (ES) 2018/645 priedo 1 punktas, kuriuo keičiamas Direktyvos 2003/59/EB 1 priedas, nurodo, kad „minimalus kvalifikacijos lygis turi būti panašus bent į Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmenį, nustatytą 2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos rekomendacijos (dėl Europos mokymosi visą gyvenimą kvalifikacijų sąrangos kūrimo) II priede“. Kyla abejonių dėl prieinamumo ir sklandumo įgyti kvalifikaciją, jeigu mokymas bus organizuojamas pagal neformaliojo švietimo programas. Tokiu atveju asmuo, baigęs neformaliojo švietimo programą, privalės kreiptis į kompetencijas vertinančią instituciją, demonstruoti turimas darbo patirties ar įgytas kompetencijas, kad būtų pripažinta atitinkamo lygio kvalifikacija. Taip asmeniui sudaromas papildomas rūpestis, imlus laikui ir finansams, skirtingai negu mokymasis iš karto pagal kvalifikaciją

			teikiančią formalią programą. Valstybė privalo užtikrinti, kad kuo daugiau asmenų įgytų kvalifikaciją, neišskiriant vienos konkrečios profesijos – vairuotojų. Ypač svarbu sudaryti palankias bei patrauklias sąlygas siekti kvalifikacijos, neatimti šios galimybės, juo labiau sąmoningai nesudaryti sudėtingesnio kelią tą kvalifikaciją įgyti.
13.		„Siūlomu Susisiekimo ministerijos parengtu 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 projektu Nr. XIIIIP-4637 numatoma steigti mokymo centrus, nustatyti mokymo centrams reikalavimus, nustatyti teisės vykdyti vairuotojų kompetencijos ir (arba) vairuotojų kompetencijos tobulinimo kursus juridiniams asmenims suteikimą, šios teisės sustabdymą, sustabdymo panaikinimą ir teisės vykdyti vairuotojų kompetencijos ir (arba) vairuotojų kompetencijos tobulinimo kursus panaikinimą. Toks teisinis reguliavimas iškreiptų profesinio mokymo sistemą ir sukurtų vairuotojų mokymo, kuris priskiriamas formaliajam profesiniam mokymui, alternatyvą...“. Šioje vietoje prašome įvertinti Nutarimo projekto atitikimą Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 daliai ir kreiptis į Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybą bei Ekonomikos ir inovacijų ministeriją. Taip pat siekiant įvertinti siūlomo Nutarimo projekto atitikimą antikorupciniu požiūriu, prašome įvertinti Nutarimo projekto atitikimą Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatymo 8 straipsniui.	Neatsižvelgta. Ministerija nemato būtinybės kreiptis į Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybą bei Ekonomikos ir inovacijų ministeriją, kadangi jokios konkurencijos ar korupcijos apraiškų neįžvelgia. Pagal Formaliojo profesinio mokymo licencijavimo taisykles, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 29 d. nutarimu Nr. 822 „Dėl Formaliojo profesinio mokymo licencijavimo taisyklių patvirtinimo“, reikalavimai yra vienodi visiems profesinio mokymo teikėjams: tiek iš valstybės biudžeto finansuojamiems, tiek privatiems teikėjams, kurie turi teisę pasirinkti vykdyti formaliojo profesinio mokymo programą ar jos modulį, įregistruotą valstybės Studijų, mokymo programų ir kvalifikacijų registre. Pastebime, kad reikalavimai licencijai gauti ne griežtesni, negu numatoma teikiamame Įstatymo projekte, ir taip pat visiškai atitinka Direktyvoje nurodytus reikalavimus licencijavimui.
14.		Pateikti teisinius argumentus kodėl Nutarimo projektu teigiama, kad „tai pačiai veiklai (ne)turėtų būti taikomos tarpusavyje nederančios nuostatos, Įstatymo projekto nuostatos, reglamentuojančios vairuotojų profesinį rengimą ir Lietuvos Respublikos švietimo įstatymo bei Profesinio mokymo įstatymo nuostatos, reglamentuojančios pirminį ir tęstinį, formalųjį ir neformalųjį profesinį mokymą“ jei dabar galiojančio Įstatymo 1 straipsnyje nustatyta, kad viena iš Įstatymo paskirčių yra nustatyti eismo dalyvių (tarp jų – vairuotojų) mokymą. Įstatymas nustato visą eilę transporto priemonių vairuotojams taikomų mokymų – vairuotojų mokymas (Įstatymo 2 straipsnio 94 dalis, 10 straipsnio 1 dalies 9 punktas ir kt.), papildomas vairuotojų mokymas (Įstatymo 2 straipsnio 46 dalis, 10 straipsnio 1 dalies 10 ir 12 punktai, 13 straipsnio 15 dalis ir kt.), specialiųjų	Neatsižvelgta. Argumentai nurodyti derinimo pažymos 2 punkte.

		transporto priemonių vairuotojų mokymas (Įstatymo 2 straipsnio 66 dalis, 10 straipsnio 5 dalies 7 punktas), šeimos narių, siekiančių įgyti teisę vairuoti B kategorijos motorines transporto priemones, mokymas (Įstatymo 10 straipsnio 1 dalies 13 punktas, 21 straipsnio 2 dalis), mokymas teikti pirmąją pagalbą (Įstatymo 10 straipsnio 3 dalies 2 punktas), traktorių ir savaeigių mašinų vairuotojų rengimo ir teisės vairuoti šias transporto priemones mokymas (Įstatymo 10 straipsnio 6 dalies 4 punktas). Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu įstatymo 8 straipsnio 3 dalies 2 punktą Susisiekimo ministerija nustato ir pavojingųjų krovinių vežimo saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarką.	
15.		<i>Dėl Nutarimo projekto teisinio reguliavimo pasekmių.</i> Pritarus Nutarimo projektui, 95 kodo pirminio mokymo trukmė profesionaliems vairuotojams išilgės bent tris kartus bei pabrangs bent du kartus. 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. Tai vertiname kaip papildomos administracinės ir finansinės naštos atsiradimą mūsų sektoriui.	Neatsižvelgta. Nekorektiška teigti, kad šios profesijos atstovai bus priversti vykti mokytis į kitas ES valstybes, nes Direktyvos 2003/59/EB 9 straipsnyje nustatyta, kad, „šios direktyvos 1 straipsnio a punkte nurodyti vairuotojai šios direktyvos 5 straipsnyje nurodytą pradinę kvalifikaciją įgyja valstybėje narėje, kurioje yra jų įprastinė gyvenamoji vieta, kaip apibrėžta Direktyvos 2006/126/EB 12 straipsnyje“. Atskirai galima paminėti kvalifikacijos kėlimą. Vairuotojai kursą gali išklaustyti valstybėje narėje, kurioje jie nuolatos gyvena, arba valstybėje narėje, kurioje dirba. Direktyva numato, kad kursas išklausomas, o keičiamu Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo projektu siūloma įvesti egzaminą, numatomas jo filmavimas, kontroliavimas ir t. t. Įvertinus tai, iš tiesų vairuotojams bus akstinas kursas išklaustyti kitoje šalyje. Juo labiau kad jie neprivalo trukti savaitę, o gali būti išdėstyti per penkerius metus ir išklausomi dalimis vairuotojui patogioje mokymo įstaigoje. Lieka neaiški situacija dėl tariamos papildomos administracinės ir finansinės naštos transporto sektoriui. Ministerijos nuomone, darbdaviams neturėtų būti papildoma finansinė našta, nes asmens įgytų kompetencijų vertimo ir kvalifikacijų suteikimo sistema veikia ir dabar nesukeldama naujų papildomų kaštų, kitaip nei tai galėtų atsirasti priėmus numatomą Įstatymo projektą.
16.	Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos	Direktyva nereikalauja, kad 95 kodo mokymas būtų priskirtas formaliajam profesiniam mokymui, tačiau Lietuvoje jis yra priskirtas būtent formalaus profesinio mokymo sričiai.	Neatsižvelgta. Direktyva 2003/59/EB, kaip nurodoma jos aiškinamajame memorandume, suteikia valstybėms narėms galimybę lanksčiai spręsti direktyvos įgyvendinimą, kiekviena

	„LINA VA“ 2021 m. rugsėjo 3 d. raštas Nr. S-1083		valstybė narė turi teisę priimti jai tinkamiausią vairuotojų mokymo modelį, tačiau kartu svarbu pažymėti, kad Direktyva 2003/59/EB numato vairuotojams pradinę kvalifikaciją ir, kaip jau minėta derinimo pažymos 12 punkte, minimalus kvalifikacijos lygis turi būti panašus bent į Europos kvalifikacijų sąrangos 2 lygmenį. Kvalifikacija visų pirma įgyjama mokantis pagal formaliojo profesinio mokymo programas. Neformaliojo švietimo programos ar darbo patirtis sudaro galimybę įgyti kompetencijas, kurios vėliau gali virsti tam tikra kvalifikacija.
17.		Profesionalių vairuotojų mokymą nacionalinėje teisėje tikslinga laikyti ne vairuotojo kvalifikacija, bet vairuotojo kompetencija. Tokia pozicija atitinka Direktyvos 2003/59/EB nuostatas. Asociacijos nuomone, ŠMSM, versdama direktyvą, padarė vertimo klaidą ir žodį „competence“ (iš anglų k. „kompetencija“) išvertė kaip „kvalifikacija“.	Neatsižvelgta. Ministerija neverčia oficialių Europos Parlamento ir Tarybos dokumentų, ministerija vadovaujasi Direktyva – Europos Sąjungos oficialiu leidiniu – išverstu į lietuvių kalbą. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32018L0645 Pastebime, kad kompetencijos ir kvalifikacijos sąvokos, kurios sutampa su Direktyvoje pateiktomis sąvokomis, yra apibrėžtos nacionalinėje teisėje – Švietimo įstatyme – ir jokia kita jų interpretacija negalima.
18.	Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacijos 2021 m. rugsėjo 3 d. raštas	Ydingas yra būtent 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. Praktika parodė, kad Profesinio mokymo reglamentavimas nesuteikia lanksčių galimybių išskirti vienos siauros mokymo sritys – vairuotojų mokymo – ir pritaikyti šio mokymo poreikius atitinkantį reglamentavimą. Tokias galimybes ir instrumentus turi ir sėkmingai taiko LR Susisiekimo ministerija.	Neatsižvelgta. Pagal Švietimo įstatymo 56 straipsnio 1 punktą ministerija įgaliota dalyvauti formuojant, vykdyti ir užtikrinti valstybinę švietimo politiką, o vadovaujantis Profesinio mokymo įstatymo 26 straipsnio 1 dalies 1 punktu ministerija formuoja profesinio mokymo politiką, organizuoja, koordinuoja ir kontroliuoja jos įgyvendinimą. Minėti įstatymai nenumato ministerijai išimties nedalyvauti formuojant, organizuojant ar kontroliuojant politiką vairuotojų profesinio mokymo srityje ir tai, kad vairuotojų mokymo tvarkos rengimas yra tik Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos kompetencija