



# PREZIDIUMO POSĖDIS

Klaipėda  
2019-05-22

LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJA

# Darbotvarkė

1. Pavėžėjų keliamos problemos.
2. Smart Continent teisinio reguliavimo vertinimo ataskaitos aptarimas.
3. Dėl tolimojo susisiekiimo organizavimo kaimyninėse šalyse studijos.
4. Dėl VDI viršvalandinio darbo aiškinimo suminės darbo laiko apskaitos atveju.
5. Kiti klausimai:
  - 5.1. Informacija dėl viešųjų paslaugų teikimo sutarčių traktavimo savivaldybėse.
  - 5.2. Pasitarimas siuntų klausimais.
  - 5.3. Informacija kitais klausimais.

# 1. Pavėžėjų keliamos problemos.

# Teisinis reglamentavimas (1)

Keleivių vežimas l/a taksi.	Vežimas l/a už atlygį (pavėžėjimas).
<p><b>Patekimas į rinką:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Vežėjas įregistruoja įmonę, o fizinis asmuo deklaruoja gyvenamąją vietą.</li><li>2. Transporto priemonė įregistruojama kaip lengvasis automobilis taksi.</li><li>3. Vežėjas teikia prašymą savivaldybei išduoti leidimą vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi.</li><li>4. Savivaldybė išduoda leidimą vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi.</li></ol>	<p><b>Patekimas į rinką:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Vežėjas pasirenka platformą, per kurią vykdys keleivių vežimą lengvuoju automobiliu už atlygį. <b>Platformą pasirinkti nebūtina.</b></li><li>2. Vežėjas teikia deklaraciją savivaldybei apie ketinimą vykdyti keleivių vežimo veiklą lengvaisiais automobiliais (toliau - l/a) už atlygį.</li></ol>

# Teisinis reglamentavimas (2)

## Lengvasis automobilis taksi privalo:

### Reikalavimai automobiliams:

1. Atitikti techninius reikalavimus (**iki 7 vietų su vairuotoju**);
2. Turėti VMI įregistruotą, techniškai tvarkingą, metrologiškai patikrintą taksometrą;
3. Turėti gerai matomoje vietoje pritvirtintą vairuotojo kortelę (jame - tarifai, vežėjo ir vairuotojo rekvizitai, vairuotojo nuotrauka);
4. Turėti ženklą-plafoną su užrašu TAKSI;
5. Būti apipavidalintas nustatyta tvarka.

## Reikalavimai pavėžėjams:

### Reikalavimai automobiliams:

1. Turėti teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus (**iki 9 vietų su vairuotoju**).
2. Tr. priemonių privalomoji techninė apžiūra turi būti atliekama **kas 12 mėn.** (nuo pirmosios registracijos datos iki 5 metų) ir **kas 6 mėn.** (nuo pirmosios registracijos datos daugiau nei 5 metai).



# Siūlomi KTK pakeitimai (1)

- Papildyta, kad **keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą** gali vykdyti tik vežėjai, turintys **leidimą**.
- Patikslinta, kad Keleivių vežimo organizatorius sudaro „...technines sąlygas vežėjui ir **keleiviui elektroninių ryšių priemonėmis** susitarti dėl keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais **pagal užsakymą paslaugos.**“ (7 str.3 dalis)
- **Draudžiama** vykdyti licencijuojamą keleivių <...> vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą neturint galiojančios licencijos **arba leidimo...>**. (8 str. 1 dalis)

## Siūlomi KTK pakeitimai (2)

Papildyta naujomis leidimų rūšimis (8 str.2 dalis):

- 6) <...> leidimas vykdyti keleivių vežimo už atlygį **lengvaisiais automobiliais taksi** veiklą;
- 7) <...> leidimas vykdyti keleivių vežimo už atlygį **lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą** veiklą.

# Siūlomi KTK pakeitimai (3)

## Reikalavimai keleivių vežimui už atlygi veiklai:

- Vykdyti keleivių vežimo už atlygį (*taksi ir pagal užsakymą - pavėžėjai*) lengvaisiais automobiliais veiklą gali vežėjai, turintys leidimą.
- Vykdyti pagal užsakymą (*pavėžėjimą*) veiklą gali tik fiziniai asmenys, naudodamiesi keleivių vežimo organizatoriaus paslaugomis.
- Keleivių vežimas lengvuoju automobiliu asmeniniais tikslais suplanuotu maršrutu *nesiekiant finansinės naudos* nėra laikomas keleivių vežimu už atlygį lengvuoju automobiliu.
- Draudžiama vykdyti keleivių vežimo už atlygį veiklą, neturint galiojančio leidimo arba kai jis sustabdytas.

Naujas 8<sup>2</sup> straipsnis.



# Siūlomi KTK pakeitimai (4)

## Reikalavimai asmenims, siekiantiems vežti keleivius taksi ir pavėžėjams:

- yra įregistravę individualią veiklą ir turi ne mažesnę kaip 2 metų vairavimo stažą, **kai leidimo prašo fizinis asmuo**;
- neturi mokestinės nepriemokos valstybei ir savivaldybėms;
- asmuo yra Lietuvos transporto priemonių registre užregistruoto automobilio savininkas arba teisėtai jį valdo;
- yra įvykdyti Rinkliavų įstatyme nustatyti reikalavimai.

Naujas 8<sup>2</sup> straipsnis.

# Siūlomi KTK pakeitimai (5)

Keleivių vežimo už atlygį (*taksi ir pavėžėjai*) vairuotojai:

- turi turėti ne mažesnį kaip 2 metų vairavimo stažą,
- turi būti nepriekaištingos reputacijos.

Neturi nepriekaištingos reputacijos, jei:

- 1) buvo nuteistas už sunkų ar labai sunkų nusikaltimą ir teistumas nėra išnykęs ar panaikintas;
- 2) buvo nuteistas už baudžiamąjį nusižengimą ir yra neatlikęs paskirtos bausmės (išskyrus atvejus, kai asmuo atleistas nuo bausmės atlikimo);
- 3) piktnaudžiauja alkoholiu, narkotinėmis, psichotropinėmis ar kitomis psichiką veikiančiomis medžiagomis.

Naujas 8<sup>2</sup> straipsnis.

# Siūlomi KTK pakeitimai (6)

## Taksi lengvasis automobilis privalo:

- 1) atitikti techninius reikalavimus (9 vietos su vairuotoju);
- 2) naudoti taksometrą;
- 3) turėti taksi valstybinio registracijos numerio ženklą;
- 4) turėti vairuotojo kortelę;
- 5) būti apipavidalintas nustatyta tvarka;
- 6) turėti ženklą-plafoną;
- 7) turėti pritvirtintą kainoraštį.

## Pavėžėjo lengvasis automobilis privalo:

atitikti techninius reikalavimus (9 vietos su vairuotoju).

*Pastabos:*

- Vežėjas, kurio I/a turi bent vieną 2-6 taksi požymį, laikomas kad vykdo taksi veiklą.
- Lengvuju automobiliu gali būti vykdoma **tik vienos rūšies** – taksi arba pavėžėjimo – veikla.

Jei vežėjas vykdo abi veiklas, jis privalo užtikrinti, kad skirtingų veiklų apskaita būtų atskirta viena nuo kitos.

Naujas 8<sup>2</sup> straipsnis.

# Siūlomi KTK pakeitimai (7)

## Kitos naujovės:

- Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės tvirtina susisiekimo ministras.
- Pavėžėjai gali vežti keleivius tik per vežimo organizatorius ir pagal e-ryšių sudarytas sutartis. Kelionės kaina negali kisti kelionės metu.
- Savivaldybės gali duoti pavėžėjams privalomus nurodymus eismo saugumo didinimo, aplinkos apsaugos ir paslaugos kokybės gerinimo klausimais.
- Pavėžėjai gali paslaugas teikti triratėmis ir keturratėmis tr. priemonėmis.

Naujas 18<sup>1</sup> straipsnis.

# Siūlomi KTK pakeitimai (8)

## Reikalavimai keleivių vežimo organizatoriui:

- 1) teikti VMI informaciją apie vežėjų iš keleivių gaunamas pajamas mokesčių apskaičiavimo tikslais,
- 2) neleisti jų paslaugomis naudotis pavėžėjams be leidimo.
- 3) pateikti prieš kelionę keleiviui informaciją apie vairuotoją, leidimo Nr. ir kelionės kainą;
- 4) per valandą po kelionės e-būdu pateikti keleiviui suformuotą kelionės ir mokėjimo dokumentą (vairuotojas, leidimo Nr., data, kelionės pradžios ir pabaigos laikas, išvykimo ir atvykimo vieta, kelionės trukmė ir ilgis, kaina ir sumokėta suma;
- 5) saugoti informaciją 10 metų.

Naujas 18<sup>1</sup> straipsnis.

# Siūlomi KTK pakeitimai (9)

## Tikslinama keleivio bilieto sąvoka:

Keleivio bilietas, tai:

- dokumentas, kuriuo patvirtinama, kad yra sudaryta keleivių vežimo reguliariuoju reisu sutartis,

*arba*

- skaitmeninėje duomenų bazėje saugomas įrašas, kuriuo patvirtinama, kad yra sumokėta už vežimo paslaugą.

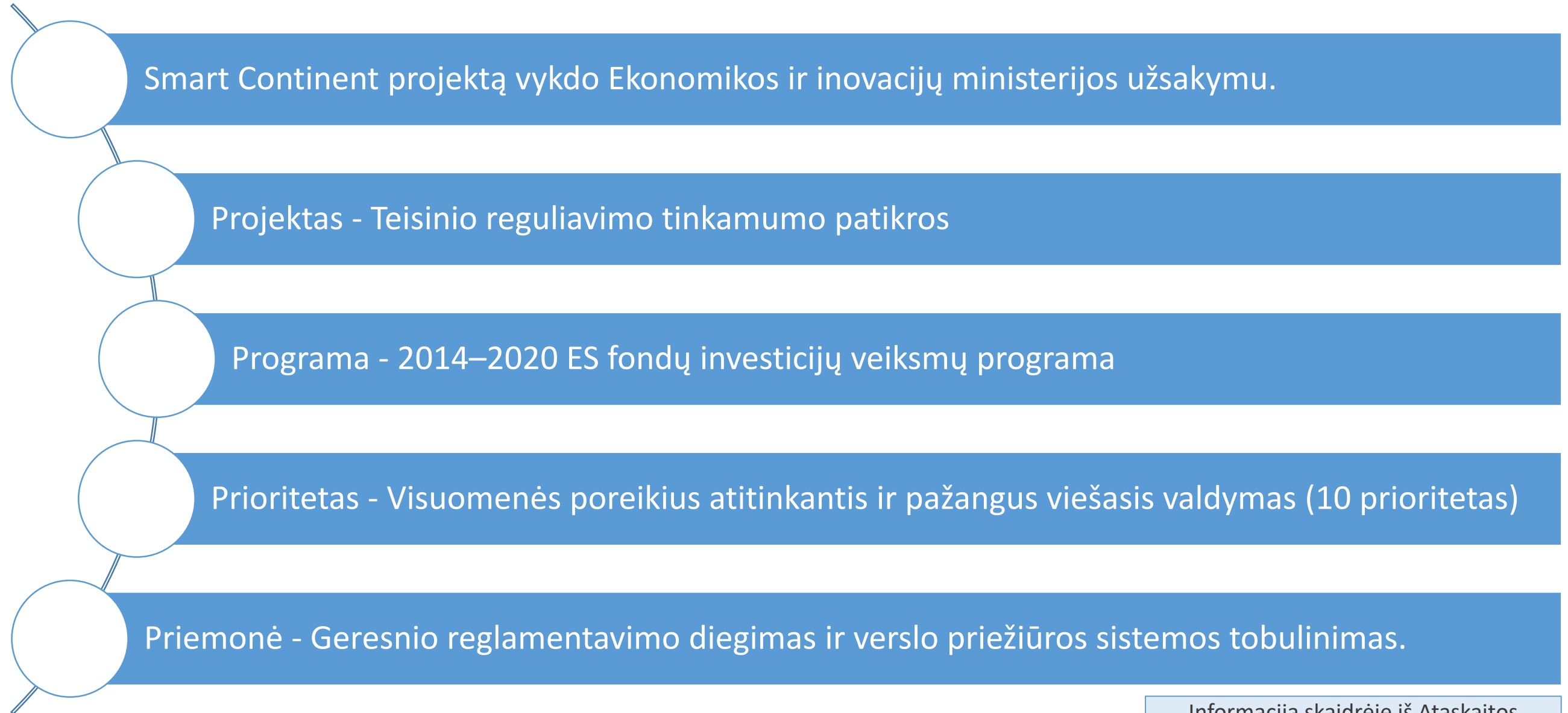
(20 str. 1 dalis)



## 2. Smart Continent teisinio reguliavimo vertinimo ataskaitos aptarimas.

Visa informacija paimta iš Smart Continent atlikto Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimas ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimo ataskaitos (toliau - Ataskaita)

# Apie projektą



Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Tikslai

Atlikti teisinio reguliavimo tinkamumo patikrą transporto srityje ir įvertinti reguliavimo našta ūkio subjektams bei pateikti reguliavimo naštos mažinimo siūlymus.

Patikra yra skirta nustatyti dubliavimosi atvejams, nenuoseklumui, sąveikai ir bendram reglamentavimo poveikiui.

Siekama įvertinti problemas ir iššūkius, politikos tikslus ir naudojamą priemones,

Nustatyti identifikuotų problemų sprendimo priemones, atsisakyti perteklinių, neaktualių teisės aktų nuostatų ar jas supaprastinti.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Nagrinėjama sritis

Smart Continent lentelė

## Keleivių vežimas kelių transportu

### Reguliarieji reisai

Tolimojo susisiekimo

Vietinio susisiekimo

Miesto

Priemiestinis

Vežimas  
lengvaisiais  
automobiliais  
taksi

Vežimas  
lengvaisiais  
automobiliais  
už atlygį

Lietuvos transporto  
saugos administracija

Savivaldybės

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# ES reguliavimo politika

Pagrindinis ES transporto politikos tikslas – palengvinti prekių ir paslaugų judėjimą.

Siekama:

- sudaryti sąlygas patekti į rinkas ir suteikti prieigą prie infrastruktūros;
- užtikrinti techninį suderinamumą, pavyzdžiui, geležinkelių riedmenų;
- pašalinti kitas technines bei administracines kliūtis konkurencijai.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# ES transporto politikos strategija

## Pagrindinės transporto politikos kryptys:

- kurti integruotus transporto tinklus, kuriuose derinamos įvairios transporto rūšys;
- kurti daugiarūšio transporto mazgus ir šalinti ilgalaikes technines, administracines arba su pajėgumais susijusias kliūtis;
- gerinti infrastruktūrą į ES 2004 m. ir vėliau įstojusiose šalyse;
- skirti daug dėmesio moksliniams tyrimams ir inovacijoms, investuoti į ateities transportą, mažinti CO<sub>2</sub> išmetimą, nemažinant judumo galimybių.

Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos



# Transporto srities reguliavimo politikos prioritetai

## Nacionalinė susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programa

- Strateginis tikslas – sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą.
- Numatyti 5 tikslai, kurių trečias tikslas aktualus keleivių vežimui.  
*Trečiasis tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą.*

Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Trečio tikslo uždaviniai

**Uždavinys:** Užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumą ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu;

- *Priemonė:* Viešosios transporto kelionių duomenų informacinės sistemos „Vintra“ išplėtimas.

**Uždavinys:** Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, <..>, didinti prieinamumą, diegti VT pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus.

- *Priemonės:* Nekenksmingų aplinkai viešojo transporto priemonių parkų plėtra;
- Tolimojo ir tarpmiestinio transporto pritaikymas žmonėms su judėjimo negalia ir dviračiams vežti.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# SM valdymo sričių strateginis veiklos planas

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro valdymo sričių 2019–2021 metų strateginiame veiklos plane numatyti 6 prioritetai.

Keleivių vežimui aktualus yra penktasis prioritetas – **gyventojų pasitenkinimo judumu didinimas.**

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Patekimas į rinką – tolimasis susisiekimas

Smart Continent lentelė

## Keleivių vežimas kelių transportu

### Reguliarieji reisai

#### Tolimojo susisiekimo

#### ***Patekimas į rinką:***

Vežėjas, gauna licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vidaus maršrutais. Licenciją išduoda LTSA.

LTSA skelbia konkursą maršrutų aptarnavimui.

Konkursą laimėjęs vežėjas pasirašo sutartį (ne ilgiau 5 metams) su LTSA arba sutartis pratęsiama (ne ilgiau 5 metams).

LTSA išduoda leidimą vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutu.

Vežėjas norintis patekti į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinką turi gauti licenciją, dalyvauti ir laimėti LTSA skelbiamame konkurse ir gauti leidimą vežti keleivius konkrečiais maršrutais.

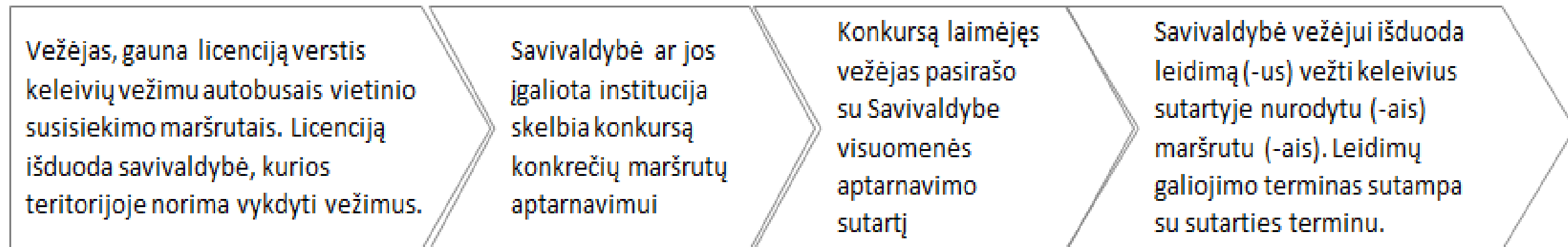
Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Patekimas į rinką – vietinis susisiekimas

Smart Continent lentelė

Keleivių vežimas kelių transportu	
Reguliarieji reisai	
Miesto	Priemiestinis

## ***Patekimas į rinką:***



Vežėjas norintis patekti į keleivių vežimo kelių transportu reguliariais vietinio susisiekimo reisais rinką turi gauti licenciją, dalyvauti ir laimėti savivaldybės skelbiamame konkurse dėl keleivių vežimo konkrečiais maršrutais paslaugų teikimo.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Apklausa ir interviu

## Valstybės ir savivaldybių institucijos

- Susisiekimo ministerija,
- LTSA,
- Vilniaus miesto savivaldybės administracija,
- Molėtų rajono savivaldybės administracija.

## Vežėjai ir jų atstovai

- LINAVA,
- LKVA,
- keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančios įmonės,
- keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiantys vairuotojai.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos



# LTSA apklausa

## Klausimai LTSA skirti išsiaiškinti:

- koks yra naujo vežėjo patekimo į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo reisais rinką,
- kaip užtikrinamas rinkos liberalumas,
- koku būdu nustatomas naujų maršrutų poreikis,
- ar LTSA yra sulaukusi kokių nors nusiskundimų iš vežėjų, susijusių su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu.

## Apibendrinti LTSA atsakymai

- Nustatyta, kad Lietuvos tolimojo susisiekimo rinka traukiasi, **tendencijos yra labiau mažėti tolimojo susisiekimo reisams, nei steigti naujus**. Dėl nustatytų vežėjo maršrutui taikomų procedūrų ir retai skelbiamų konkursų tolimojo susisiekimo maršrutams aptarnauti, **naujų vežėjų patekimas į rinką yra mažai tikėtinas**.
- P.S. Per 2018 m. LTSA organizuotas vienas naujas konkursas vežėjui parinkti.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Klausimai asociacijoms ir vežėjams

## Klausimai asociacijoms

- Ar yra kokių nusiskundimų, dėl per didelės administracinės naštos ir dėl ne vienodų sąlygų skirtingiems vežėjams?
- Kokie yra didžiausias problemas sukeliantys reikalavimai ar įpareigojimai?
- Ar yra nusiskundimų dėl *patekimo į rinkas*?
- Gal yra perteklinių reikalavimų?

## Klausimai vežėjams

- Ar teisės aktuose yra nuostatų, sukuriančių perteklinę administracinę naštą?
- Kokie yra didžiausias problemas sukeliantys reikalavimai ar įpareigojimai?
- Ar yra tekę susidurti su sunkumais patekti į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinką?

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# LINAVA apklausa

Nėra gavę nusiskundimų iš keleivių vežėjų dėl problemų teisinio reglamentavimo.

- Pagrindinė to priežastis – keleivių vežimo autobusais veiklą vykdančios vežėjai įsteigė naują atskirą asociaciją, tuo tarpu tarp LINAVA narių nėra įmonių teikiančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas įmonių.

**LINAVA apklausos apibendrinimas.** Atsižvelgiant į tai, kad LINAVA nebeturi narių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, teisiniam keleivių vežimo reglamentavimui nusiskundimų nepateikė.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# LKVA apklausa

## Ataskaitoje paminėtos problemos:

- nelegalus keleivių vežimas ir nesąžininga konkurencija;
- pavėžėjų veiklos nepakankamas reglamentavimas;
- perteklinis reikalavimas dėl privalomų konkursų skelbimų parenkant vežėjus vietiniams maršrutams (ES reglamentas suteikia institucijoms teisę pasirinkti, o LT teisės aktai – ne);
- tolimajame susisiekiame esamas teisinis reglamentavimas užtikrina pakankamas sąlygas konkurencijai ir patekimui į rinką bei kartu užtikrina tvarios ir patikimos viešojo transporto sistemos egzistavimą ir tinkamą paslaugų kokybę;
- kiti pasiūlymai.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# LKVA apklausos apibendrinimas

## Kaip prisitaikymo našta sukeltą reikalavimą vežėjai įvardijo:

- viešųjų konkursų sąlygose numatytus reikalavimus pateikti įvairias pažymas, kurios yra išduodamos Registru centro, nors jos yra prieinama konkursus skelbiančioms institucijoms;
- ataskaitų, kasos knygų pildymas ir saugojimas;
- siūloma įvesti vieną bendrą pažymėjimą visiems asmenims, kurie turi teisę į transporto lengvatas.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Lux Express apklausa (1)

Buvo siekiama išsiaiškinti su kokiais sunkumais susiduria vežėjas norintys patekti į rinką.

„Lux Express“ teigimu, jų įmonė yra stambiausias tarptautinis greitujų autobusų maršrutų operatorius Baltijos regione, siūlantis daugiausiai maršrutų Baltijos šalyse, susisiekimą su Sankt Peterburgu, Maskva ir Minsku.

Šiuo metu vežėjo aptarnaujami maršrutai iš Lietuvos:

- iš Vilniaus į Rygą, Varšuvą, Taliną, Sankt Peterburgą, Suvalkus ir Maskvą;
- iš Kauno į Varšuvą ir Suvalkus.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos



# Lux Express apklausa (2)

„Lux Express“ nori patekti į tolimojo susisiekimo rinką Lietuvoje,

- 2018 metų lapkričio mėnesį kreipėsi į LTSA dėl galimybės vežti keleivius maršrutu Vilnius-Klaipėda.
- Neįrodė, kad yra toks poreikis, konkursas nebuvo paskelbtas.

## Apklausos apibendrinimas

- Nustatyta, kad naujam vežėjui **patekti į keleivių vežimo kelių transportu tolimojo susisiekimo maršrutais rinką Lietuvoje beveik nėra galimybių.**
- Tą patvirtina ir interviu su LTSA (naujų konkursų nėra skelbiama, maršrutų skaičiaus mažėjimo tendencija, saugojimas, jog nenukentėtų esami vežėjai).

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Savivaldybių apklausa

Tiek Vilniaus miesto, tiek Molėtų rajono savivaldybės nurodė:

- jog iki šiol nėra gavę vežėjų nusiskundimų susijusių su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu;
- rinkos liberalumo užtikrinimo priemone savivaldybės įvardina naujų vežėjų parinkimą viešuoju paslaugos pirkimo konkursu.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Vokietija (1)

Kriterijai, pagal kuriuos maršrutai yra priskiriami vietiniam arba tolimajam susisiekimui:

Smart Continent lentelė

## **Viešasis transportas**

*Reguliarios, viešai prieinamos transporto paslaugos*

### **Vietinio susisiekimio**

- Vidutinė kelionės trukmė < 1 val.
- Vidutinis kelionės atstumas < 50 km

*Autobusai, metro, tramvajai, taksi ir kt.*

### **Tolimojo susisiekimio**

- Vidutinė kelionės trukmė > 1 val.
- Vidutinis kelionės atstumas > 50 km

*Greitieji autobusai.*

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Vokietija (2)

## Pagrindiniai teiginiai:

- Vežėjai vietiniam ir regioniniam susisiekimui vis dažniau parenkami konkurso būdu, užtikrinant socialinės paslaugos teikimą.
- Tolimojo susisiekimo autobusais rinka anksčiau buvo reguliuojama, tačiau nuo 2013 metų ji visiškai liberalizuota, t.y. nėra tiesioginio paslaugos reguliavimo.
- Per pastaruosius metus vežėjų koncentracija tapo didelė, pagrindinis vežėjas *FlixBus*.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Vokietija (3)

## Viešojo transporto reguliavimo sritys:

- Patekimas / išėjimas iš rinkos: draudimai patekti ar išeiti iš rinkos.
- Paslaugos teikimo apimtys: kvotų nustatymas.
- Kaina: minimalūs ir maksimalūs kainų dydžiai, fiksuoti kainų dydžiai.
- Kokybė/sąlygos: reikalavimas viešinti tvarkaraščius, saugos ir aplinkosauginiai standartai.
- Laisvė sudaryti sutartis: įsipareigojimas vežti.
- Konkurencijos reguliavimas: konkurencijos taisyklių įgyvendinimas, pvz. prieš piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi rinkoje arba antikonkurencinį elgesį.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Vokietija (4)

## Pagrindinės išvados:

- Tolimojo susisiekimo rinkos liberalizavimas užtikrino didesnę paslaugos teikėjų koncentraciją (2012 m. - 4 vežėjai, 2015 m. - 8 vežėjai).
- Stipriai išaugo vežimo paslaugos pasiūla dėl didesnio maršrutų ir reisų skaičiaus (2015/2012 m. padidėjo 7 kartus).
- Vietiniame susisiekime nauji paslaugų teikėjai parenkami viešojo konkurso būdu (nekomercinės paslaugos teikimo užtikrinimas).
- **Pagrindinė problema** – **integralumo trūkumas**, t. y. skirtingų paslaugų teikėjų veiklų koordinavimo, leisiančio sukurti vieningą VT paslaugų teikimo sistemą.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Vokietija (5)

Vežimo lengvaisiais automobiliais rinka yra griežtai reglamentuota.

Taksi veikla reguliuojama licencijomis ir kokybiniais paslaugos teikimo reikalavimais, kvotomis ir tarifų zonomis.

Keleivių vežimo už atlygį (pavėžėjų) paslauga, reglamentuojama ir reguliuojama taip pat kaip ir taksi.

Pavėžėjimo paslauga suprantama kaip kelionės pasidalijimo (angl. *ridesharing*) paslauga, ji yra leidžiama tol, kol atliekama be atlygio arba kai bendras atlyginimas neviršija kelionės einamųjų išlaidų.

Institucijos vengia išduoti leidimus automobilių su vairuotojais nuomai, kad nebūtų sutrikdyta taksi rinka dėl naujų paslaugų teikėjų, siūlančių išsinuomoti automobilius su vairuotoju, per išmaniųjų telefonų programėles mažesnėmis kainomis nei taksi.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos



# Užsienio šalių patirtis – Suomija (1)

## Viešojo transporto organizavimas

Pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis kelių transporto paslaugas – Transporto paslaugų aktas. Keleivių vežimo rinka neskirstoma į vietinio ir tolimojo susisiekimo rinkas.

Reikalinga licencija, kurią fiziniams ir juridiniams asmenims išduoda Suomijos transporto saugos agentūra. Licencija išduodama 10 m.

Pagrindiniai viešojo transporto organizatoriai yra Ekonominės plėtros, transporto ir aplinkos apsaugos centrai (ELY centrai).

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Suomija (2)

ELY centrai yra atsakingi už:

- viešojo transporto viešųjų pirkimų, licencijų administravimo,
- planavimo ir finansavimo užduotis.

ELY centrai:

- skatina viešojo transporto naudojimą,
- finansuoja miesto, regioninius ir kelioninius bilietus,
- suteikia vyriausybės paramą savivaldybėms vietinėms paslaugoms teikti.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Suomija (3)

Iki 2017 m. buvo išduodami dviejų tipų leidimai: 1)vežimams reguliariais maršrutais ir 2) į rinką orientuotų transporto paslaugų teikimui.

Nuo 2018 m. viešojo kelių transporto licencija pakeista į keleivių vežimo licenciją, kuri leidžia vežti keleivius ir lengvaisiais automobiliais taksi.

Siekiant palengvinti vežėjų patekimą į rinką, buvo panaikinta būtinybė keleivių vežimą reguliariais reisais organizuoti pagal viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimą.

Esant poreikiui (socialinės paslaugos užtikrinimui) keleivių vežimas gali būti vykdomas pagal viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimą.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Suomija (4)

**Keleivių vežimo taksi rinka** buvo reguliuojama kvotomis, dabar rinka liberalizuota.

Reikalinga licencija (išduodama 10 metų), vairuotojo licencija (išduodama 5 metams), turi būti deklaruojama apie planuojamą taksi veiklą.

Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri suprantama kaip automobilio su vairuotoju sandymas, reglamentuojama ir reguliuojama taip pat kaip ir taksi.

Pavėžėjimo (kelionės pasidalijimo) paslauga leidžiama, tol, kol privatus vairuotojas nereikalauja atlygio didesnio, nei kelionės sąnaudų padengimas.

Visos kitos keleivių vežimo veiklos už atlygį (kai siekiama pelno) yra traktuojamos kaip licencijuojamos veiklos.

**Tarpininkai, tokie kaip Uber ir Taxify, yra leidžiami ir laikomi išsiuntimo centrais (dispečerinėmis).**

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Estija (1)

Viešasis transportas Estijoje reguliuojamas vadovaujantis 2015-02-18 Viešojo transporto aktu (angl. *Public Transport Act*).

Smart Continent lentelė

## Viešasis transportas

*Reguliaros, viešai prieinamos transporto paslaugos*

### *Vietinio susisiekimo – priemiesčio, miesto ir apskrities maršrutai*

Maršrutai, kurių sustojimai yra toja pačioje savivaldybėje, mieste ar apskrityje.

### *Tolimojo susisiekimo*

Maršrutai nepriskiriami priemiesčio, miesto ar apskrities maršrutams

Vietinio susisiekimo maršrutus organizuoja, planuoja ir vežėjus konkurso būdu parenka vietos savivalda, sutartis sudaromos ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui.

Tolimojo susisiekimo maršrutus organizuoja, planuoja ir vežėjus konkurso būdu parenka Kelių transporto administracija, sutartis sudaromos ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Estija (2)

## Viešojo transporto reguliavimo sritys Estijoje:

- Viešojo transporto planavimas, koordinavimas, finansavimas.
- Keleivių apklausų, reikalingų poreikio nustatymui, vykdymas.
- Viešojo transporto tinklo formavimas, tvarkaraščių sudarymas;
- Leidimų reguliariems keleivių vežimams kelių transportu išdavimas;
- Keleivių vežimo paslaugos konkursų skelbimas ir sutarčių su vežėjais sudarymas;
- Viešojo transporto paslaugų teikėjų subsidijavimas;
- Tarifų už kilometrą ir bilietų kainų nustatymas ir derinimas;
- Bilietų išdavimas ir kontrolė.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Užsienio šalių patirtis – Estija (3)

Keleivių vežimo l/a taksi ir keleivių vežimo už atlygį rinkų reguliavimas.

Taksi paslaugai teikti reikalinga:

- taksi licencija,
- transporto priemonės kortelė (kad automobilis atitinka reikalavimus),
- paslaugų teikėjo kortelė (įrodo, kad vairuotojas gali dirbti taksi vairuotoju).

Tokie pat reikalavimai keliami ir keleivių vežimui už atlygį (pavėžėjimui).

Estijos pirmoji legalizavo tokius paslaugų teikėjus, kaip Uber ar Taxify, numatydami galimybę naudoti mobiliąsias programėles taksi automobilių iškvietimui ir apmokėjimui už kelionę (nebūtini taksometrai).

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Apibendrinantys pasiūlymai

Norint išsamiai įvertinti teisinio reguliavimo transporto srityje sukeltą reguliavimo našta, siūloma ateityje **peržiūrėti LR Viešųjų pirkimų įstatymo ir LR Konkurencijos įstatymo nuostatas** bei jų sukeltą administracinę naštą ir prisitaikymo išlaidas ūkio subjektams ir taikymo praktiką.

Rekomenduojama iš esmės peržiūrėti **Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklių nuostatas** pritaikant jas prie besikeičiančių bilietų pardavimo ir pateikimo technologijų.

Siūloma įtvirtinti išsamų (galutinį) reikalaujamų dokumentų/reikalavimų sąrašą **teisės aktuose reglamentuojančiuose leidimų/licencijų išdavimą**. Šis siūlymas netaikomas atvejams, kai numatoma, jog ūkio subjektas ir/ar fizinis asmuo turi pateikti kitus konkurso sąlygose numatytus dokumentus.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos



# Pasiūlymai transporto srities teisės aktų nuostatų keitimui

1. **Atsisakyti** įpareigojimo keleivių kelių transporto priemonių apipavidalinimui - nustatytam lengviesiems automobiliams taksi išilgai lengvojo **automobilio taksi šonų įrengti** dvi lengvojo automobilio taksi atpažinimo **ženklinimo juostas**. (Poveikis – 53 tūkst. Eur).

2. **Atsisakyti** dabar numatyto **geografinio apribojimo** keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais **taksi** paslaugos teikimui. (Poveikis – 36 tūkst. Eur).

3. **Atsisakyti** reikalavimo reguliarių reisų metu ekipažams **turėti dokumentus**, kurie yra **išduodami kompetentingos institucijos ir jų informaciją galima patikrinti kompetentingos institucijos duomenų bazėje**. **Atsisakyti** reikalavimo ekipažams reisų metu **turėti** papildomus dokumentus, susijusius su bilietų pardavimu: **bilietų kontrolės lapą ir kasos žiniaraštį**. (Poveikis – 5 mln. Eur).

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Rekomendacijos

- 1.** Ateityje numatyti galimybę lengvuosiuose automobiliuose taksi kaip alternatyvą šiuo metu reikalaujamam įrengti taksometrui naudoti kitus technologinius įrenginius (planšetes, mobiliuosius įrenginius).
- 2.** Siekiant užtikrinti keleivių saugumą, užtikrinant jog veiklą vykdytų tam teisę turintys ūkio subjektai ir/ar fiziniai asmenys ir išvengti griežtesnio veiklos licencijavimo siūloma numatyti aiškesnį ir griežtesnį keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklos kontrolės procesas.
- 3.** Prieš svarstant galimybę liberalizuoti keleivių vežimo tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais rinką užtikrinti išankstinių sąlygų įvertinimą ir pasiruošimą joms.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Tolimojo susisiekimo rinkos liberalizavimas

Rinkos liberalizavimas, numačius laisvą patekimą į rinką sukurtų sąlygas vežėjams tarpusavyje konkuruoti ir tokiu būdu gerinti paslaugas galutiniam vartotojui – keleiviui.

Laisvas patekimas į rinką suteiktų galimybę pradėti teikti paslaugas potencialiems naujiems vežėjams, kurie šiuo metu į rinką patenka sunkiai dėl retai skelbiamų tolimojo susisiekimo maršrutų aptarnavimo konkursų (dėl mažėjančios kelionių paklausos, nėra poreikio formuoti naujus reišus).

**Tačiau svarbu pabrėžti, jog šio užsienio šalių gerąja praktika paremtas pasiūlymo įgyvendinimas reikalauja išankstinio pasiruošimo.**

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Išankstinės rinkos liberalizavimo sąlygos (1)

Būtinės išankstinės sąlygos prieš numatant rinkos liberalizavimą.

- Siekiant užtikrinti tvaraus judumo įgyvendinimą ir skirtingų transporto rūšių tarpusavio sąveiką, **būtina numatyti sąlygas, kuriomis nauji vežėjai autobusais turėtų integruotis į vieningą dabartinių kelionių tinklą.**
- Numatyti priemones, užtikrinančias, jog vežėjai, norėdami sumažinti bilietų kainas keleiviams per investicijų mažinimą, nevykdytų veiklos su senomis, aplinką itin teršiančiomis, tačiau pigesnėmis transporto priemonėmis. Šiuo atveju **būtina numatyti reikalavimus transporto priemonėms, kuriomis vykdoma keleivių vežimo tolimojo susisiekimo reguliariais reisais veikla.** Šiuo metu reikalavimus nustato viešųjų konkursų sąlygos.

Informacija skaidrėje iš Ataskaitos

# Išankstinės rinkos liberalizavimo sąlygos (2)

Numatyti priemones, kurių pagalba bus užtikrinamas visuomenei naudingos paslaugos teikimas – keleivių vežimas maršrutais, kurie nėra finansiškai naudingi įmonėms (dažniausiai dėl per mažos rinkos).

## Išvada:

- Remiantis užsienio šalių gerąja praktika, matoma, jog keleivių vežimo tolimojo susisiekimo reguliariais reisais rinkos liberalizavimui **būtinai** išankstinių sąlygų ar pasiruošimo joms įgyvendinimas, kuris tikėtina sukeltų valstybei papildomą finansinę naštą bei galimai sukeltų sunkumų siekiant darnaus judumo tikslų.

# 3. Dėl tolimojo susisiekiimo organizavimo kaimyninėse šalyse studijos.

# Tolimojo susisieikimo sutartys

Situacija dėl tolimojo susisieikimo sutarčių galiojimo iki 2023 m. yra neapibrėžta.

Konkurencijos tarnyba vykdo tyrimą dėl sutarčių su vežėjais pratęsimo teisėtumo 2018 metais.

Tikėtina, kad Smart Continent tyrimo dalis dėl tolimojo susisieikimo liberalizavimo yra skatinama užsienio vežėjų iniciatyva.

Siūloma atlikti tolimojo susisieikimo organizavimo palyginimo kaimyninėse šalyse (LV, EST, PL, Čekija ir Vokietija) studiją, kurią atliktų autoritetinga audito kompanija.

# Galimos studijos darbų apimtis

## 1. Studijoje nagrinėtini klausimai:

- 1) Leidimų vežti keleivius reguliariais maršrutais išdavimo tvarka;
- 2) Tolimųjų reguliaraus susisiekiimo maršrutų nustatymo vertinimas;
- 3) Viešųjų paslaugų teikimo sutarčių tarp savivaldybės ir vežėjo sudarymas;
- 4) Ar tiesioginės Viešųjų paslaugų teikimo sutartys, sudarytos pagal ES reglamentą Nr. 1370/2007 yra laikomos vidaus sandoriais.

## 2. Studijos pristatymas valdžios institucijoms.

3. Palyginti Lietuvos reguliavimą su Latvijoje, Estijoje, Lenkijoje, Čekijoje ir Vokietijoje esančiu keleivių vežimo veiklos teisiniu reguliavimu.



4. Dėl VDI viršvalandinio darbo aiškinimo suminės darbo laiko apskaitos atveju.

# VDI komentaras. DĖL VIRŠVALANDINIŲ DARBŲ TAIKANT SUMINĘ DARBO LAIKO APSKAITĄ

---

Vadovaujantis DK 119 straipsnio 1 dalimi, viršvalandžiai yra laikas, kada darbuotojas faktiškai dirba viršydamas darbo laiko režimo jam nustatytą darbo dienos (pamainos) ar apskaitinio laikotarpio bendrą darbo laiko trukmę.

---

Taigi, darbuotojams, dirbantiems suminės darbo laiko apskaitos režimu, **viršvalandžiai yra galimi ne tik viršijant apskaitinio laikotarpio bendrą darbo laiko trukmę**, bet ir **viršijant darbo dienos (pamainos) grafike numatytos konkrečios darbo dienos trukmę**.

---

Pavyzdžiui, jeigu darbuotojams, dirbantiems suminės darbo laiko apskaitos režimu, darbo dienos (pamainos) grafike numatyta konkrečią darbo dieną dirbti 6 valandas, o darbuotojai darbdavio nurodymu dirba 8 valandas, tuomet, **VDI specialistų nuomone, tokios 2 valandos būtų laikytinos viršvalandžiais**.

---

Aptariamam atveju dirbti papildomas valandas (viršvalandžius) **reikalingas darbuotojų sutikimas (išskyrus DK 119 straipsnio 2 dalyje numatytus atvejus)**, o apmokėjimas turėtų būti vykdomas įprasta darbo užmokesčio mokėjimo tvarka (ne apskaitinio laikotarpio pabaigoje).

<https://www.vdi.lt/Forms/TekstasDUK.aspx?ID=503>

# DK 119 str. 2 dalis.

---

2. Darbdavys viršvalandinius darbus gali nurodyti dirbti **tik su darbuotojo sutikimu**, išskyrus tokius išimtinius atvejus, kai:

---

1) dirbami visuomenei būtini nenumatyti darbai ar siekiama užkirsti kelią nelaimėms, pavojams, avarijoms ar gaivalinėms nelaimėms ar likviduoti jų skubiai šalintinas pasekmes;

---

2) būtina užbaigti darbą ar pašalinti gedimą, dėl kurio didelis darbuotojų skaičius turėtų nutraukti darbą ar sugestų medžiagos, produktai ar įrenginiai;

---

3) **tai numatyta kolektyvinėje sutartyje.**

# DK 115 str. 5, 6 ir 7 dalys.

---

5. Jeigu apskaitinio laikotarpio pabaigoje darbuotojas dėl jam sudaryto darbo laiko režimo nėra išdirbęs bendros viso apskaitinio laikotarpio darbo laiko normos, už neįvykdytą darbo laiko normą jam sumokama pusė priklausančio išmokėti darbo užmokesčio.

---

6. Jeigu apskaitinio laikotarpio pabaigoje darbuotojas yra išdirbęs daugiau valandų, negu bendra viso apskaitinio laikotarpio darbo laiko norma, už viršytą darbo laiko normą jam apmokama kaip už viršvalandinį darbą arba darbuotojo prašymu viršytas darbo laikas, padaugintas iš skaičiaus 1,5, gali būti pridedamas prie kasmetinių atostogų laiko.

---

7. Dirbant pagal suminę darbo laiko apskaitą, darbo užmokestis mokamas už faktiškai išdirbtą laiką, išskyrus šio straipsnio 5 ir 6 dalyse nustatytus atvejus. Darbdavys turi teisę per kiekvieną apskaitinio laikotarpio mėnesį mokėti pastovų darbo užmokestį, nepaisydamas faktiškai išdirbtos darbo laiko normos, o galutinį atsiskaitymą už darbą per apskaitinį laikotarpį pagal faktinius duomenis atlikti apmokėdamas už darbą paskutinį apskaitinio laikotarpio mėnesį.

# 5. Kiti klausimai.

# 5.1. Informacija dėl viešųjų paslaugų teikimo sutarčių traktavimo savivaldybėse.

1. Savivaldos organams turėtų būti rekomenduojama priimant sprendimus dėl keleivių paslaugų teikimo, juo grįsti ir laikyti **ne paslaugos teikimu Viešųjų pirkimų įstatymo prasme, bet savivaldos prievolės užtikrinti keleivių vežimą įgyvendinimu**, suteikiant teisę vežėjui vežti keleivius nustatyta tvarka. Tokiu būdu būtų išvengta vidaus sandorių sudarymo apribojimų (pavyzdžiui, iš vis uždraudus tokio tipo sandorius) ir būtų įgyjamas teisinis argumentas dėl tiesioginių sandorių sudarymo pagrįstumo.

2. Tiesioginio sandorio sudarymo pagrįstumo įrodinėjimo pareiga visais atvejais tenka savivaldybei, t.y. ginčo atveju savivaldybė turi įrodyti, jog buvo visos nustatytos sąlygos tiesioginio sandorio sudarymui. Todėl **tikslinga suformuluoti rekomendacinius kriterijus, kuriems esant tiesioginis sandoris nebūtų laikomas diskriminaciniu** pagal Konkurencijos įstatymą;

3. Konkurencijos teisės pažeidimo rizika padidėja konkursuotus maršrutus perduodant aptarnauti pagal tiesioginę sutartį, t.y. jau kartą liberalizavus rinkos dalį **atgalinis veiksmas pagal teismų praktiką tikėtinai būtų traktuojamas kaip konkurencijos pažeidimas**.

# Dėl Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 preambulės 18 punkto nuostatų

atsižvelgdama į atitinkamas nacionalinės teisės nuostatas, vietos valdžios institucija arba jeigu tokios nėra – nacionalinė institucija – gali nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas savo administruojamoje teritorijoje teikti pati arba neskelbiant konkurso jų teikimą patikėti vidaus operatoriui. Tačiau tokia savarankiško paslaugų teikimo galimybė turi būti griežtai kontroliuojama, kad būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos. Integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti kompetentinga institucija ar institucijų grupė kolektyviai ar per savo narius turėtų vykdyti reikalingą kontrolę. Be to, **kompetentingai institucijai, kuri pati teikia transporto paslaugas, ar vidaus operatoriui turėtų būti draudžiama dalyvauti konkursuose, vykstančiuose už tai institucijai pavaldžios teritorijos ribų. Vidaus operatorių kontroliuojančiai institucijai taip pat turėtų būti leidžiama uždrausti šiam operatoriui dalyvauti konkursuose, organizuojamuose jai pavaldžioje teritorijoje.** Vidaus operatoriaus veiklai taikomi apribojimai nepanaikina galimybės tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutarčių, kai jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui, metro ar tramvajus. Be to, sunkiasvorių geležinkelių viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas nepanaikina galimybės kompetentingoms institucijoms su vidaus operatoriumi sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl kitų bėginių transporto rūšių, pavyzdžiui, metro ar tramvajaus, keleivinio transporto viešųjų paslaugų



# Nutarimo projektas

Paruošti rekomendacinius kriterijus, siekiant pagrįsti, kad:

- keleivių vežimo paslaugos yra grindžiamos ne Viešųjų pirkimų, o Vietos savivaldos įstatymo prievolėms įgyvendinimui,
- kuriems esant tiesioginis sandoris nebūtų laikomas diskriminaciniu pagal Konkurencijos įstatymą.

Įvertinti ES reglamento 1370/2007 preambulės 18 p. nuostatų praktinio taikymo galimybes.



## 5.2. Pasitarimas dėl siuntų

Siūloma surengti pasitarimą dėl siuntų autobusais.

Tikslas – per metus nuveiktų darbų apžvalga, naujovės ir galimybės didinti siuntų autobusais apyvartą.

Vieta - Kauno autobusų stotis, 2-as aukštas.

Data - 2019 m. birželio 5 d.

Laikas - 10:00 val.

## 5.3. Informacija papildomais klausimais

- 1) Dėl VRM paskelbto konkurso, *kuriuo siekiama ateityje pertvarkyti maršrutų tinklą, norint atgaivinti „mirštančius“ kaimus.*
- 2) Dėl SIPA (VL „Stebėsenos ir prognozių agentūra“) prašomos savivaldybių valdomų įmonių informacijos viešinimo.

Ačiū už dėmesį

Pristatymą parengė

**Gintaras Nakutis**

(patikslinta 2019-05-28)