

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

El. paštu: sumin@sumin.lt

2019-07-12 Nr. S-079

**DĖL LEIDIMŲ VEŽTI KELEIVIUS REGULIARAUS SUSISIEKIMO KELIŲ TRANSPORTO MARŠRUTAIS IŠDAVIMO
TAISYKLIŲ PROJEKTO**

LR Susisiekimo ministerija rengia Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisykles (toliau – *Taisyklės*), kurios buvo pristatytos 2019 m. birželio 21 d. Susisiekimo ministerijoje. Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) ir jos nariai, susipažinę su pirminiu Taisyklių projektu ir jo rengėjų argumentais dėl tolimojo susisiekimo rinkos atvėrimo, atkreipia dėmesį, jog susisiekimo paslaugų teikimas negali būti siejamas vien tik su ekonominiais rinkos dalyvių poreikiais konkuruoti atviroje rinkoje, neatsižvelgiant į keleivių poreikius ir į socialinius paslaugos aspektus, užtikrinant funkcionuojantį susisiekimo tinklą visiems Lietuvos gyventojams, būtinybę garantuoti šios paslaugos kokybę ir prieinamumą bei nacionalinio saugumo aplinkybes, kurios siejamos su grėsme, kad į rinką gali patekti nepatikimos ir nacionalinio saugumo interesams priešiškos bendrovės.

Atsižvelgiant į tai, Asociacija parengė ir teikia pasiūlymus dėl tolimojo susisiekimo paslaugų reglamentavimo, į kuriuos prašo atsižvelgti. Taip pat Asociacija nuosekliai išanalizavo kiekvieną taisyklių punktą ir parengė savo pasiūlymus (priedas Nr.1). Be to, Asociacija pateikė klausimus ir gavo užsienio valstybių (Danijos, Lenkijos ir Estijos) teisininkų komentarus dėl tolimojo susisiekimo organizavimo principų tose šalyse, kuriuos apibendrino ir siūlo analizuoti ieškant geriausio reglamentavimo taikymo Lietuvoje (priedas Nr. 2).

1. Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos funkcijų

Pateiktame Taisyklių projekte numatomas Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – *Administracija*) atliekamų funkcijų sumažinimas. Pagal šiuo metu galiojančius Administracijos nuostatus (patvirtintus LR Susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymu Nr. 3-574), Administracija *keičia ir panaikina tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus, išduoda ir panaikina leidimus vežti keleivius šiais maršrutais* (13.7.11. p.). Patvirtinus Taisykles, maršrutų sudarymo funkcija ir atsakomybė būtų perduota tiesiogiai vežėjams. Tačiau toks maršrutų sudarymo funkcijos perdavimas reiškia, kad nebelieka vienos informacijos sklaidą ir veiklos koordinavimą tarp vežėjų, autobusų stočių bei galutinio paslaugų vartotojo - keleivio - turinčios koordinuoti institucijos, kuri turėtų užtikrinti teikiamos paslaugos tęstinumą, bendrą organizavimą ir atitiktį nustatytiems reikalavimams. Pavyzdžiui, Taisyklėse nėra numatyta, kas atsitinka tuo atveju, jei vežėjas nutraukia veiklą tam tikru maršrutu, kaip apie tai yra informuojami keleiviai, autobusų stotys, koku būdu užtikrinamas paslaugos tęstinumas.

Užsienio šalių praktika taip pat rodo, kad maršrutų sudarymo funkcija nepaliekama vien tik vežėjų nuožiūrai. Pavyzdžiui, Danijoje tolimojo susisiekimo maršrutai privalo būti patvirtinti Danijos Kelių saugos ir transporto tarnybos. Lenkijoje kompetentinga įstaiga tvirtina tvarkaraščius ir tikrina jų sudarymo teisingumą. Estijos kelių administracija tvirtina vidaus tolimųjų reisų komercinius tvarkaraščius ir sudaro nacionalinį viešojo transporto maršrutų tinklą. Tokia praktika rodo, jog nepriklausomai nuo to, koku būdu organizuojamas tolimojo

susisiekimo paslaugų teikimas, valstybės lygmeniu veikiantis administracinis vienetas, kaip pavyzdžiui Administracija Lietuvos atveju, užtikrina, kad maršrutų tinklas būtų derinamas centralizuotai.

Ne gana to, Asociacijos nuomone, Administracija, įsigaliojus taisyklėms, turi būti pasiruošusi stiprinti ir keleivių kontrolės funkciją, kadangi liberalizuotoje rinkoje, tikėtina, atsiras vežėjų, kurie nedeklaruodami gaunamų pajamų ir tuo nesąžiningai mažindami savo sąnaudas bei dėl to galėdami pasiūlyti mažesnes kainas keleiviams, bandys iš rinkos išstumti sąžiningai dirbančius ir sąžiningai mokesčius mokančius vežėjus. Todėl tinkamos keleivių kontrolės užtikrinimas yra būtina Taisyklių įgyvendinimo sąlyga, kurią, Asociacijos nuomone, privalo užtikrinti Administracija.

Siūlome Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatas, kurios neišvengiamai turės būti koreguojamos ir derinamos su rengiamomis Taisyklėmis, papildyti šiomis funkcijomis, t.y. Administracija:

- teikia informaciją autobusų stotims apie tolimojo susisiekimo paslaugų teikimą naujai sudarytais, sustabdytais ar panaikintais maršrutais;
- kontroliuoja ir koordinuoja tolimojo susisiekimo vežėjų veiklą ir teikiamų vežimo paslaugų atitiktį nustatytiems reikalavimams;
- sudaro tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą, parengia tolimojo susisiekimo maršrutų ir tvarkaraščių nustatymo taisykles.

2. Dėl keleivių teisių užtikrinimo

Rengiamos Taisyklės numato tik reikalavimą vežėjui teikti paslaugą tam tikrą nustatytą laikotarpį (2 mėnesius). Tačiau taisyklėse nėra įvertintas keleivių teisių užtikrinimas tuo aspektu, jog keleivis iš anksto planuojantis kelionę ar įsigijęs bilietą turi teisę žinoti apie vežimo paslaugos sustabdymą ar nutraukimą ir gauti atitinkamą kompensaciją, įvykus tokiam nuo keleivio valios visiškai nepriklausančiam įvykiui. Dėl šios priežasties, tolimojo paslaugų susisiekimui taikant kelionių organizatorių praktikos analogą, turi būti numatytos pakankamos veiklos užtikrinimo priemonės, kad pasitraukus vežėjui būtų kaip įmanoma labiau sumažinama žala keleiviams. Šiuo atveju optimaliausias įpareigojimas būtų pateikti veiklos draudimo polisą įsipareigojimų vykdymo užtikrinimui.

Be to, Taisyklėse nėra vertinama ir reglamentuojama kaip užtikrinamas nutraukto maršruto tęstinumas, jei yra susiformavęs keleivių srautas ir toks maršrutas yra reikalingas. Pagal šiuo metu galiojančią tvarką, Administracija rūpinasi, jog, vežėjui pasitraukus, būtų operatyviai randamas naujas vežėjas laikinam paslaugų teikimui iki kol bus paskelbtas konkursas. Tokia susiklosčiusi praktika atitinka keleivių interesus, tačiau keičiamas reglamentavimas šio socialinio paslaugos teikimo aspekto nebenumato.

Taip pat nei Taisyklės, nei jokie kiti teisės aktai nenumato, kaip bus elgiama tuo atveju, jei vežėjas pasitrauks ar paslauga apskritai nebus teikiama tam tikromis kryptimis, kurios ekonominės veiklos požiūriu yra nepelningos. Remiantis šiuo metu egzistuojančia praktika, dauguma rentabilių maršrutų „finansuoja“ nepelningus maršrutus, tuo užtikrinat bendrą Lietuvos tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą, o norint juos nutraukti yra būtina gauti Administracijos leidimą/suderinimą. Nelikus šio tiek praktiškai susiklosčiusio paslaugos teikimo mechanizmo, tiek teisinio reglamentavimo užtikrinimo saugiklių, kyla reali grėsmė, kad tolimojo susisiekimo paslaugos po Taisyklių įsigaliojimo tam tikrais maršrutais nebus teikiamos.

Asociacijos įsitikinimu, Administracija turi būti laikoma institucija, kuri vežimo paslaugos teikimo procese turėtų atstovauti keleivių interesus. Kaip rodo užsienio šalių praktika, greta visiškai komerciniu pagrindu veikiančių vežėjų, ten kur teikiama paslauga nėra pelninga, organizuojami ir viešieji konkursai vežimo paslaugoms įsigyti (pavyzdžiui, tokia praktika egzistuoja Estijoje). Dar kartą akcentuotina, jog Lietuvoje šiuo metu veikiantis maršrutų tinklas iš esmės apima visą valstybės teritoriją ir užtikrina susisiekimo paslaugas net ir tuo atveju jei maršrutas yra nepelningas. Pakeitus teisinį reglamentavimą nelieka keleivių interesus atitinkančio „saugiklio“, jog paslaugų teikimas bus užtikrintas ir nepelninguose maršrutuose. Manytina, kad reglamentavimo pakeitimas neturi tapti priežastimi bloginančia keleivių situaciją, todėl prieš keičiant taisykles turėtų būti atlikti skaičiavimai ir žinomi aiškūs duomenys apie potencialiai nepelningus maršrutus, jų tolesnio užtikrinimo galimybes ir finansavimo

šaltinius. Todėl Administracija turėtų prisiimti atsakomybę ir kartu atlikti keleivių teisių užtikrinimo funkciją, kad liberalizuotoje rinkoje keleivio interesai nenukentėtų.

Siūlome rengiamas Taisykles papildyti nuostatomis dėl:

- nurodymo koku būdu, prieš kiek laiko vežėjas, nutraukiantis paslaugos teikimą turi informuoti Administraciją ir kaip toliau vyksta vežėjo pasitraukimo iš maršruto, autobusų stočių, keleivių informavimo procedūra;

- įpareigojimo tolimojo susisiekimo paslaugas ketinančio teikti vežėjo prievolės pateikti paslaugos teikimą užtikrinantį draudimo polisą;

- nustatyti, koku būdu Administracija įvertins nutraukto maršruto poveikį keleiviams (įskaitant nepelningo maršruto nutraukimą) ir užtikrins paslaugos tęstinumą.

3. *Dėl pereinamojo laikotarpio nustatymo Taisyklių taikymui*

Šiuo metu tolimojo susisiekimo paslaugų teikimas reguliaraus susisiekimo transporto priemonėmis vykdomas pagal vežėjų ir Administracijos sudarytas sutartis, kurių nustatyta trukmė – 5-eri metai. Šių sutarčių galiojimo pabaiga – 2023 m. balandžio 1 d. Tai reiškia, kad vežėjai, sudarę sutartis pagrįstai tikėjosi, jog turės teisę teikti paslaugas pagal sutarčių sudarymo metu galiojančius teisės aktus būtent 5 metų laikotarpį. Todėl svarstant naujų Taisyklių įsigaliojimą turi būti vertinamas galiojančių sutarčių nutraukimo teisėtumo aspektas, nustatant pereinamąjį laikotarpį Taisyklių įsigaliojimui dėl šių priežasčių:

1) Su vežėjais sudarytos sutartys yra teisėtos bei buvo sudarytos nepažeidžiant teisės aktų, todėl jų pakeitimas dėl naujo administracinio akto (nagrinėjimų Taisyklių) priėmimo yra nepagrįstas ir prieštaraujantis sutarties esmei bei nepagrįstai išplečiantis viešojo administracinio subjekto kompetencijos ribas. Pažymėtina, kad Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad viešojo administravimo subjektai sutartiniuose teisiniuose santykiuose su ūkio subjektais dalyvauja lygiais pagrindais, joms yra lygiai taip pat taikomos sutarčių teisės nuostatos, todėl šios vėlesniais administraciniais aktais **negali panaikinti arba pakeisti tų civilinių teisių ir pareigų, kurios buvo įgytos galiojant ankstesniam to subjekto administraciniam teisės aktui (2006 m. balandžio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-285/2006)**. Lietuvos apeliacinio teismo suformuotoje teismų praktikoje analogiškai pažymima, kad viešosios valdžios institucijos negali savo administraciniais aktais įsiterpti į ankstesnių aktų pagrindu sukurtus civilinius teisinius santykius ir panaikinti jų turinį sudarančias privačių asmenų teises (2005 m. balandžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-183). Nagrinėjamu atveju, sutartinius santykius susiklosčiusius tarp Vežėjų ir Administracijos negali nutraukti LR Susisiekimo ministerijos priimtas teisės aktas – Taisyklės.

2) Penkeriems metams sudarytų sutarčių nutraukimas būtų nesąžiningas vežėjų atžvilgiu, o taip pat ir neatitiktų teisingumo bei pagrįstų lūkesčių principo. Pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.5 straipsnio 1 dalį, civilinių teisių santykių subjektai įgyvendindami savo teises bei atlikdami savo pareigas privalo veikti pagal teisingumo, protingumo ir sąžiningumo principus. Taip pat to paties straipsnio 2 dalis numato, jog kai įstatymai nedraudžia civilinių teisių santykių subjektams tarpusavio susitarimu nustatyti teises ir pareigas, šie subjektai privalo vadovautis minėtais principais.

3) Vežėjai, rengdamiesi sudaryti sutartis, turi planuoti ilgalaikes investicijas. Sudarius sutartis su Administracija, vežėjai įsigijo transporto priemones ir suplanavo finansinius srautus mažiausiai penkerių metų laikotarpiui, atsižvelgdami į sutarčių sudarymo metu buvusį teisinį rinkos reglamentavimą, todėl šios investicijos negalėjo atsipirkti nuo sutarčių sudarymo praėjus dvejiems metams, tuo labiau, kad Pelno mokesčio įstatyme (1 priedėlyje) ne senesniems kaip 5 metų autobusams numatytas 4 metų nusidėvėjimo laikotarpis. Taigi, autobusams nustatyti turto nusidėvėjimo/amortizacijos terminams viršijant 2 metų laikotarpį, veiklos teisinės ir ekonominės situacijos pakeitimas nėra pagrįstas protingumo, ekonominio bei naudingumo principais.

4) Atsižvelgiant į aukščiau nurodytas aplinkybes pereinamojo laikotarpio nustatymas iki dabartinių sutarčių galiojimo pabaigos atitiktų protingumo ir proporcingumo principus, tuo labiau, kad kiek didesnis nei 3 metų pereinamasis laikotarpis leistų visiems - tiek naujiems, tiek dabartiniais - vežėjams įvertinti verslo aplinką,

tinkamai pasiruošti dirbti naujomis sąlygomis ir sudarytų galimybes startuoti vienu metu. Taip pat, nebereikėtų vėlesnio įsigaliojimo termino reikalavimams transporto priemonėms, nurodytoms Taisyklių 7, 8 ir 10 punktuose.

Siūlome nustatyti, kad Taisyklės įsigalioja nuo 2023 m. balandžio 1 d.

4. Dėl su taisyklėmis susijusių teisės aktų parengimo ir derinimo

Rengiamu Taisyklių projektu iš esmės keičiama galiojanti tolimojo susisiekimo organizavimo tvarka. Dėl šios priežasties vienu kartu yra būtina atitinkamai pakeisti – pakoreguoti kitus teisės aktus, kad būtų aiškus visas teisinis reglamentavimas, būtų išvengta teisinio prieštaravimo bei būtų sudarytos sąlygos nustatytų įsipareigojimų vykdymui. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas šių teisės aktų suderinimui:

Autobusų stočių veiklos nuostatai. Šiuo metu galiojanti Autobusų stočių nuostatų redakcija nenumato prievolės autobusų stočių valdytojams derinti maršrutus ir tvarkaraščius su vežėjais, nes tokia funkcija priskirta Administracijos kompetencijai. Tai reiškia, kad Taisyklėse numčius prievolę autobusų stočių valdytojams derinti maršrutus ir tvarkaraščius, tikslinga numatyti ir konkrečias derinimo procedūras/metodikas.

Be to, neginčijama, kad kiekviena autobusų stotis turi ribotus techninius resursus ir vienu metu gali aptarnauti tik tiek autobusų, kiek leidžia jos techninės galimybės. Paprastai vieno tolimojo susisiekimo autobuso tinkamas aptarnavimas autobusų stotyje, išvažiuojant autobusui į reisą, trunka ne mažiau kaip 15 minučių. Tai reiškia, kad stočių operatoriams turi būti suteikta teisė reguliuoti reisų pasiskirstymą tokiu būdu, kad būtų užtikrintas stoties darbas ir tinkamas keleivių aptarnavimas. Tačiau visa tai, kaip minėta, turi būti integraliai suderinta su naujomis Taisyklėmis.

Higienos normos. Taisyklėse numatyta, kad transporto priemonėse turi būti užtikrinamos higienos normose numatytos mikroklimato parametrų ribinės vertės, tačiau nurodytos higienos normos reglamentuoja nekilnojamojo turto objektų, o ne transporto priemonių mikroklimato reikalavimus, todėl turi būti sukurtas higienos normos reglamentuojančios mikroklimatą transporto priemonėse. Pastebėtina, kad higienos normų kriterijai ir taikymas viešajame transporte svarbus ne tik tolimojo susisiekimo autobusų, bet ir kitų transporto rūšių (traukinių, keltų ir kt.) atveju.

Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės. Svarstomų taisyklių nuostatos numato tokius reikalavimus tolimojo susisiekimo vežėjams kaip informavimas žodžiu apie privalomus segėti diržus, tačiau panašaus pobūdžio reikalavimai sietini su Keleivių ir bagažo vežimo taisyklėmis, kurios be išimties taikytinos visiems vežėjams, o kiti teisės aktai neturėtų dubliuoti jose nustatytų reikalavimų. Todėl reikalingas Taisyklių derinimas su jau galiojančiais keleivių ir bagažo vežimo reikalavimais.

Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatos. Tikslinga šias nuostatas atnaujinti, suteikiant teisę vežėjams taikyti įvairius savo prekinio ženklo dizaino elementus ar talpinti reklamą. Šiuo metu galiojančių nuostatų 3.9. punktas numato, jog *ant tolimojo susisiekimo autobusų išorės bei jo viduje draudžiama talpinti reklamą, nesusijusią su vežėjo veikla*. Tačiau grynai komerciniu pagrindu veikiančiam vežėjui turėtų būti sudaryta galimybė, nepažeidžiant keleivių interesų, reklamai naudoti, pavyzdžiui, transporto priemonių galinę dalį, kurioje jokia keleiviams skirta informacija nėra talpinama. Tokiu būdu būtų didinamas maršruto komercinis patrauklumas, kuris liberalizuojant vežimo rinką, turėtų būti skatinamas.

Siūlome su tolimojo susisiekimo reglamentavimu susijusius teisės aktus suderinti su nauja Taisyklių redakcija bei juos svarstyti bendrai su teikiamais Taisyklių pakeitimais, t.y. parengti Taisyklių ir su jais susijusių teisės aktų pakeitimų projektus.

5. Dėl sutarčių su savivaldybėmis sudarymo ir savivaldybių įsipareigojimų apimties

Taisyklės numato kelių rūšių sąvokas bei vežėjo įsipareigojimus santykyje su savivaldybės institucijomis. Pavyzdžiui, Taisyklių 4.9. punktas numato sutarties sudarymą su savivaldybėmis, o 34.1.5. ir 34.1.6. punktai numato „suderinimą“ su atitinkama savivaldybe. Tačiau iš pateikto teisinio reglamentavimo nėra aišku, kada sudaroma sutartis, koks tokios sutarties turinys ir kokiais atvejais užtenka „derinimo“ bei kokia forma ir tvarka tai

turi būti padaryta. Todėl Taisyklėse turi būti apibrėžtas sutarties su savivaldybe turinys, taip pat aiškiai nustatyta tvarka, kuri numatytų, kada savivaldybė privalo derinti maršrutą, kiek tai trunka ir kokios priežastys pagrįstų savivaldybės atsisakymą atlikti derinimą. Primintina, kad galiojantys Autobusų stočių veiklos nuostatai numato autobusų stočių valdytojams draudimą diskriminuoti vežėjus, todėl atitinkamas draudimas turi būti numatytas ir apibrėžiant savivaldybės vaidmenį maršrutų sudarymo procese.

Kaip rodo užsienio šalių praktika, maršrutų derinimas atliekamas itin glaudžiai bendradarbiaujant vežėjui, susisiekimą kontroliuojančiai institucijai bei savivaldai, nes tik tokiu būdu yra sudaromas optimalus ir keleivių interesus atitinkantis maršrutų tinklas. Pavyzdžiui, tokia praktika taikoma Danijoje, Estijoje ir Lenkijoje.

Taip pat pažymėtina, jog Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas savo jurisprudencijoje yra ne kartą nurodęs, kad viešojo administravimo subjektai savo veikloje, be kita ko, privalo vadovautis įstatymo viršenybės principu, reiškiančiu, jog šių subjektų įgaliojimai atlikti viešąjį administravimą turi būti nustatyti įstatymuose, bei nepiktnaudžiavimo valdžia principu. Taigi pagal viešojoje teisėje veikiančią teisėtumo principą, viešojo administravimo subjektai privalo veikti tik įstatymo jiems suteiktų įgaliojimų ribose, o veikimas viršijant kompetencijos ribas (*ultra vires*) yra pagrindas viešojo administravimo subjekto aktą pripažinti neteisėtu (ABTĮ 89 str. 1 d. 2 p.) (2010 m. spalio 22 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A756-1229/2010). Todėl siekiant išvengti bet kokių abejonių savivaldos kompetencija derinti maršrutus, ši funkcija turi būti aiškiai įtvirtinta teisės aktuose.

Siūlome kilusį klausimą aptarti su savivaldybių atstovais ir Taisyklės papildyti, nustatant savivaldybių įsipareigojimų apimtį, sudarant aiškiai nustatyto turinio sutartis su vežėjais arba atliekant maršrutų derinimo veiksmus.

6. Dėl sezoninių maršrutų sudarymo taisyklių

Tolimojo susisiekimo paslaugos teikimo poreikis dažnai priklauso nuo sezono, todėl vežėjai trumpalaikiam laikotarpiui organizuoja sezoninius maršrutus. Sezoninis maršrutas pasižymi tiek trumpalaikiškumu, tiek specialiomis, tiek konkrečiam sezonui būdingomis kryptimis, pavyzdžiui pajūrio, sodininkų bendrijų ir pan. Būdinga sezoninio maršruto paslaugos teikimo trukmė 2-4 mėnesiai. Todėl Taisyklėse numatant minimalią paslaugos teikimo trukmę yra būtina atskirai reglamentuoti ir aiškiai identifikuoti, kad tokia minimali trukmė netaikoma sezoniniams maršrutams. Sezoniniam maršrutui teisė turėtų būti suteikiama vežėjui kreipiantis vieną kartą, pavyzdžiui, pateikiant derinti tvarkaraštį, nurodant paslaugos teikimo laikotarpį – jo pradžios ir pabaigos datą, o ne prieš kiekvieno sezono pradžią. Taip pat, siekiant neklaidinti keleivių, paskelbus apie naują sezoninį maršrutą, vežėjams turėtų būti numatyti pareiga aiškiai informuoti apie tai, kad maršrutas yra sezoninis ir kokių laikotarpiu bus teikiama tokia paslauga.

Siūlome papildyti Taisyklių nuostatas, numatant sezoninių maršrutų apibrėžimą, teisės vežti sezoniniais maršrutais keleivius išdavimo, sustabdymo, panaikinimo tvarką.

7. Dėl transporto ekonominės veiklos įtakos nacionalinio saugumo užtikrinimui

Transporto sektorius turi svarbią strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui, todėl asmenys siekiantys teikti keleivių vežimo paslaugas, turi skirti ypatingą dėmesį pasiruošimui, užtikrinant saugų paslaugų teikimą, veiklos tęstinumą, prisidedant prie esminių valstybės interesų (valstybės saugumo, suvereniteto, ekonominės galios, visuomenės sveikatos ir saugios aplinkos, viešosios tvarkos užtikrinimo ir kitų) apsaugos, kelio užkirtimo grėsmę keliantiems veiksams ir neveikimui, jų atsiradimo priežasčių ir sąlygų šalinimo.

Lietuvos Respublikos Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo 6 str. 1 d. 2 p. numatoma, jog nacionaliniam saugumui užtikrinti strategiškai svarbus yra transporto ūkio sektorius. Tai reiškia, jog vertinant sudedamosios transporto sektoriaus dalies – tolimojo susisiekimo veiklą yra būtina kartu vertinti ir šia veikla ketinančių užsiimti investuotojų atitiktį nacionalinio saugumo interesams. Be to, Mobilizacijos ir mobilizacinio rezervo rengimo įstatymas numato transporto priemonių rekvizavimą mobilizacijos ar kitais atvejais. Tai reiškia, kad dabar dirbantys vežėjai, pagal sudarytus susitarimus, turi įsipareigojimą perduoti transporto priemones mobilizacijos atveju, todėl vežėjai tampa itin svarbiu veiksniu užtikrinant mobilizaciją. Tačiau visiškai

išstūmus iš rinkos veikiančius vežėjus arba tinkamai neįvertinus į rinką ketinančių patekti vežėjų, būtų sudarytos visos sąlygos į tolimojo susisiekimo rinką patekti tokioms įmonėms kaip, pavyzdžiui, Rusijos įmonei "Yandex. Bus", kuri veikia kaip „Yandex. Taxi“ - nedviprasmiškai pripažinta kaip galinti turėti priešingų tikslų Lietuvos valstybės interesams.

Siūlome papildyti Taisyklių nuostatas, numatant prievolę vežėjui (jei vežėjas yra privatusis asmuo) kartu su paraiška dėl teisės suteikimo verstis tolimojo susisiekimo keleivių vežimo veikla, pateikti galutinių naudos gavėjų fizinių asmenų sąrašą.

Taip pat šis reikalavimo įvykdymas būtų svarbus ir užkertant kelią vežėjų galimam piktnaudžiavimui įsisteigimo teise kai, pavyzdžiui, paslaugas teikęs vežėjas bankrutuoja, tačiau Taisyklės nenumato draudimo tiems patiems asmenims steigti naują įmonę ir vėl teikti paraišką teisei vežti keleivius gauti. Manytina, kad teisė neturėtų būti suteikiama (arba tokia teisė turi būti ribota tam tikrą laikotarpį) formaliai kitam subjektui, jei jo galutinis naudos gavėjas yra asmuo, kuriam (ar jam priklausančiam subjektui) teisė teikti paslaugas buvo sustabdyta ar panaikinta.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, Asociacija tikisi, kad išsakyti argumentai bus atidžiai vertinami ir bus kartu tęsiama diskusija dėl Taisyklių nuostatų rengimo, nes tik visų argumentų nuoseklus ir atidus vertinimas, taip pat konstruktyvi diskusija leistų parengti ir įgyvendinti geriausią tolimojo susisiekimo veiklos reglamentavimo modelį.

PRIDEDAMA:

Priedas Nr. 1. Pastabos dėl parengto taisyklių projekto, 16 lapų.

Priedas Nr. 2. Estijos, Danijos ir Lenkijos tolimojo susisiekimo reglamentavimo principai, 4 lapai.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

PASIŪLYMAI

LEIDIMŲ VEŽTI KELEIVIUS REGULIARAUS SUSISIEKIMO KELIŲ TRANSPORTO MARŠRUTAIS IŠDAVIMO TAISYKLIŲ PROJEKTUI

Eil. Nr.	Taisyklių projekto nuostata	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	Įsakymo dėl taisyklių patvirtinimo nuostata: <i>N u s t a t a u, kad šiuo įsakymu patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisieikimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių 7, 8 ir 10 punktai įsigalioja nuo 2021 m. birželio 1 d.</i>	Visiems vežėjams, kurie tolimojo susisieikimo paslaugas pradės teikti pagal naujai įsigaliojusias Taisykles turėtų būti sudaromos vienodos sąlygos pradėti veiklą, todėl Taisyklių įsigaliojimo laikotarpis turėtų būti siejamas su šiuo metu galiojančių paslaugų teikimo sutarčių pabaiga, kadangi tokiu būdu būtų (<u>išsamūs argumentai pateikti lydraščio 3 punkte</u>): - užtikrintas visų tiek esamų, tiek būsimų vežėjų lygiateisiškumas; - sudarytas pakankamas pasirengimo naujų Taisyklių įgyvendinimui laikotarpis; - užtikrintas esamų sutarčių vykdymas ir paslaugų pagal jas teikimas; - priimti visi teisės aktai, kurie reikalingi paslaugos teikimo tinkamo funkcionavimo užtikrinimui.	<u>Siūloma įsakymo formuluotė:</u> <i>N u s t a t a u, kad šiuo įsakymu patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisieikimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės įsigalioja nuo 2023 m. balandžio 1 d.</i>
2.	Taisyklių pavadinimas: „Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisieikimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės“	Pateiktas Taisyklių pavadinimas suponuoja, jog taisyklės nustato visų rūšių keleivių vežimo reguliaraus susisieikimo kelių transporto maršrutais paslaugų teikimo reikalavimus. Tačiau iš Taisyklių turinio akivaizdu, jog reglamentuojamas tik tolیمasis susisieikimas, todėl Taisyklių pavadinimas neatitinka jų turinio.	Siūloma patikslinti taisyklių pavadinimą tokiu būdu, kad jis atitiktų taisyklių turinį.
3.	<u>1 punktas.</u> Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisieikimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės (toliau – Taisyklės) nustato teisės vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisieikimo kelių transporto maršrutu (-ais) suteikimo sąlygas ir tvarką, maršrutų sudarymo taisykles, reikalavimus vežėjams ir transporto priemonėms, vežėjų pareigas, teises ir atsakomybę už Taisyklių reikalavimų nevykdymą.	Parengtos taisyklės, priešingai nei šiuo metu galiojanti taisyklių redakcija, nustato reikalavimus tik paslaugų teikimui tolimojo susisieikimo maršrutais. LR Transporto veiklos pagrindų įstatymo 4 str. 3 d. 5 p. numato, jog Susisieikimo ministerija <u>koordinuoja visų transporto rūšių sąveiką</u> . Nors reguliaraus susisieikimo keliais paslaugų teikimas kelių transporto priemonėmis šalies viduje skirstomas į tolimojo ir vietinio (miesto ir priemiestinio), tačiau bendrai ši paslauga turi veikti integraliai ir užtikrinti pakankamą paslaugos kokybę nepriklausomai nuo to, ar keleivis pasirinko vykti vietinio ar tolimojo susisieikimo maršrutu.	Siūloma parengti metodiką, kuri numatytų, bendrus visoms savivaldybėms taikytinus reikalavimus, suteikiant teisę vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisieikimo maršrutais bei atitinkamai pakeisti/papildyti Taisykles.

		Taip pat kelių transporto kodekso 18 str. 11 d. numato, jog <u>leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija</u>. Atkreiptinas dėmesys, jog šis specialusis įstatymas nenumato, jog ministerija nustato tik tolimojo susisiekimo leidimų išdavimo tvarką, o priešingai nurodo, kad ministerija turi nurodyti visų rūšių (vietinio, tolimojo, tarptautinio) leidimų išdavimo tvarką. Todėl, Asociacijos nuomone, turėtų būti parengta metodika, kurioje būtų numatomi vietinio susisiekimo leidimų išdavimo tvarka, kuri užtikrintų kelių transporto vežimo reguliariais maršrutais sąveiką, kaip kad numato Transporto veiklos pagrindų įstatymas ir Kelių transporto kodeksas.	
4.	2 punktas. Taisyklės yra privalomos Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – Administracija), vežėjams, autobusų ekipažams bei asmenims, kontroliuojantiems tolimojo reguliaraus susisiekimo keleivinį kelių transportą.	Į tolimojo susisiekimo paslaugų teikimo procesą, remiantis Taisyklių nuostatomis, bus įtraukti autobusų stočių valdytojai ir savivaldybės, todėl šios nuostatos turi būti privalomos ir šiems subjektams. Priešingu atveju, Taisyklių įgyvendinimas nebus galimas, nes stočių valdytojai ir savivaldybės nederins maršrutų, kadangi joms tokios funkcijos atlikimas nebus nurodytas kaip imperatyviai privalomas.	Siūloma Taisyklių punktą papildyti, nurodant jog Taisyklės privalomos autobusų stočių valdytojams ir savivaldybėms.
5.	3 punktas. Taisyklėse vartojamos sąvokos: 3.1. teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutu (-ais) – Administracijos išduotas elektroninis leidimas, kuriuo suteikiama teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutu (-ais), kurio duomenys saugomi informacinėse sistemose ir matomi kontrolės teisę turinčių pareigūnų. 3.2. netarifinė stotelė – autobuso stotelė, esanti miesto teritorijoje, naudojama keleiviams įlaipinti vykstant iš autobusų stoties arba keleiviams išlaipinti vykstant į autobusų stotį; 3.3. kitos sąvokos suprantamos taip, kaip apibrėžtos Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse.	3.2. punktas. Asociacijos nuomone, turi būti tik vienos rūšies - tarifinės stotelės, t.y. visai neturi būti netarifinių stotelių, nes: 1) techninės bilietai išdavimo galimybės leidžia aiškiai identifikuoti, iš kokios stotelės keleivis pradeda kelionę ir iki kokios vietos (stotelės) vyksta. Būtent kelionės pradžios ir pabaigos informacija nurodoma kelionės biliete, kurį įsigyja keleivis. Todėl pagrįsta teigti, kad keleivis įlipęs ne miesto autobusų stotyje ar išlipęs autobusui nepasiekus stoties turėtų mokėti kelionės kainą proporcingai arba aiškiai susietai su nuvažiuotu atstumu. 2) netarifinės stotelės pačioje Taisyklėse kelia daug klausimų ir neapibrėžtumų, pvz., -34.1.3 punkte maršrutas „negali prasidėti ir / ar pasibaigti ne autobusų stotyse arba netarifinėse stotelėse“, ir tai suponuoja mintį, kad maršrutas gali prasidėti ir pasibaigti	Siūloma atsisakyti „netarifinės stotelės“ apibrėžimo ir šios sąvokos neįtraukti į Taisyklės bei atitinkamai pakoreguoti kitus taisyklių punktus, kur randama „netarifinės stotelės“ sąvoka.

		tarifinėje stotelėje, nors tai prieštarauja 34.1.2 ir 34.3 punktams, kuriuose aiškiai pasakyta, kad maršrutas baigiasi ir prasideda tik autobusų stotyse. - netarifinių stotelių sudarymo tvarką nustato Administracija (36 punktas), todėl kyla klausimas, kas turėtų nustatyti tarifinių stotelių sudarymo tvarką? -netarifinės stotelės gali būti tik miestų savivaldybių teritorijose, o kodėl jų negali būti rajonų miestuose - savivaldybių centruose? 34.6 punkte numatyta, kad reisuose pirmyn ir atgal turi būti vienodas stotelių skaičius, neskaičiuojant netarifinių stotelių. Kyla klausimas, kodėl nereikia skaičiuoti netarifinių stotelių, jei 38 punktas reikalauja sustoti netarifinėje stotelėje.	
6.	4 punktas. 4. Vežėjai, pageidaujantys gauti teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutu (-ais), privalo atitikti šiuos reikalavimus: 4.1. turėti Bendrijos licenciją vežti keleivius, suteikiančią teisę vežti keleivius autobusais tarptautiniais maršrutais ir Lietuvos Respublikos teritorijoje arba licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vidaus maršrutais, suteikiančią teisę vežti keleivius Lietuvos Respublikos teritorijoje ir atitinkamas licencijos kopijas. 4.2. turėti sąlygas ir užtikrinti, kad būtų vykdomi Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymo 26 straipsnio, taip pat Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 13 straipsnio reikalavimai, kad jų vairuotojai prieš išvykdamį į reisą būtų tikrinami dėl neblaivumo (girtumo), taip pat dėl apsvaigimo nuo psichiką veikiančių medžiagų, apie tai pažymint kelionės lape; 4.3. turėti sąlygas patikrinti ir užtikrinti, kad	4.2 punktas. Nėra aišku, kaip vežėjas turės įrodyti Administracijai, kad jis atitinka Taisyklių 4.2. punkto reikalavimus. Koks dokumentas/įrodomas pagrindžia, kad vežėjas turi sąlygas patikrinti Alkoholio kontrolės įstatymo ar Saugaus eismo automobilių keliais reikalavimus, jei pavyzdžiui pastarojo įstatymo 13 str. numato „bendrąsias transporto priemonių vairuotojų pareigas“? Alkoholio patikrinimo tvarka griežtai ir aiškiai reglamentuota (įranga, periodiškumas, procedūros ir t.t.). bet kaip patikrinti „dėl apsvaigimo nuo psichiką veikiančių medžiagų“ naudojimo. Niekur nėra parašyta, kaip ir kokiomis priemonėmis turi būti tikrinamas psichotropinių medžiagų naudojimas. Reikalinga parengti tvarkas ir tik po to reikalauti, kad vežėjas užtikrintu kontrolę. Kita vertus, nėra ginčijama, kad vežėjas kaip darbdavys turi laikytis minėtų įstatymų ir jie jam privalomi, nepriklausomai nuo to ar jie perkelti į poįstatyminį teisės aktą ar ne, todėl manytina, kad nesant objektyvių galimybių vykdyti Taisyklių 4.2. punkto reikalavimus, toks reikalavimas neturėtų būti traukiamas į Taisykles.	Siūloma taikyti <u>4.2 punktą</u> dėl psichinio poveikio medžiagų naudojimo, kai bus parengta tvarka panaši į neblaivumo patikrinimo tvarkas ir procedūras. Siūloma patikslinti <u>4.9 punktą</u> aiškiai ir nedviprasmiškai nurodant su kuo turi būti sudarytos sutartys, taip pat santykių vežėjas – autobusų stotis ir vežėjas – savivaldybė sutartinį turinį.

	būtų vykdomi Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 25 straipsnio reikalavimai ir kad jų naudojamos transporto priemonės prieš išvažiuodamos į reisą yra tvarkingos ir tinkamai sukomplektuotos, apie tai vežėjo atsakingam už transporto priemonių techninę būklę asmeniui pažymint kelionės lape. 4.4. keleiviams sudaryti galimybę įsigyti bilietą internetu iš anksto ir autobuse; 4.5. bilietų platintojams internetu ir autobusų stotims sudaryti galimybę parduoti bilietus į vežėjo maršrutą; 4.6. turi sudaryti galimybę už įsigytus bilietus atsiskaityti grynaisiais pinigais ir (ar) banko kortele visose bilietų platinimo vietose. 4.7. vežėjas turi būti įsisteigęs Lietuvoje; 4.8. teikti realaus laiko geografinės padėties duomenis, į informacinę sistemą „Vintra“ (toliau – IS „Vintra“), kaip numatyta Viešojo transporto kelionių duomenų kaupimo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014 m. gegužės 21 d. įsakymu Nr. 3-210-(E) „Dėl Viešojo transporto kelionių duomenų kaupimo tvarkos aprašo patvirtinimo“; 4.9. būti sudaręs sutartis su autobusų stotimis ir (arba) savivaldybėmis, kurios įtrauktos į maršrutą.	<u>4.9 punktas.</u> Nėra aišku kaip turėtų būti suprantamas ir įgyvendintas Taisyklių 4.9. punkto reikalavimas dėl sutarčių pasirinktinai su autobusų stotimis ir (arba) savivaldybėmis, todėl būtina patikslinti: Ar vežėjas gali turėti sutartis tik su autobusų stotimi? Ar vežėjas gali turėti sutartis tik su savivaldybėmis? Ar turi būti sudarytos sutartys su savivaldybėmis, per kurias eina maršrutas bet stotelių nėra? Koks sutarties su autobusų stotimis privalomas turinys, ar tik dėl tvarkaraščių, ar ir dėl aptarnavimo? Koks sutarties su savivaldybe (kokia savivaldybe – miesto ar rajono) turinys – dėl stotelių? Koks šių sutarčių privalomas turinys?	
7.	<u>5 punktas.</u> Vežėjas tvarko autobusų eismo maršrutuose apskaitą ir teikia Administracijai nustatytos formos ataskaitas: 5.1. pasibaigus ataskaitiniam ketvirčiui, iki kito mėnesio 20 dienos apie įvykdytus, nutrauktus ir nereguliuojamus reisus (1 priedas); 5.2. pasibaigus ataskaitiniam ketvirčiui, iki kito mėnesio 20 dienos apie pervežtų keleivių skaičių kiekviename vežėjo maršrute (2 priedas).	Kadangi Administracijos išduotas leidimas yra elektroninis, todėl laikantis nuoseklumo ir skatinat elektroninių paslaugų plėtrą ataskaitos turėtų būti teikiamas taip pat elektronine forma, pavyzdžiui elektroniniu paštu arba jei yra galimybė per sistemą IS „Vintra“.	Siūloma papildyti, kad ataskaitos teikiamos elektronine forma.

8.	6 punktas. Kelių transporto priemonės, kurios naudojamasi vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais), turi būti apipavidalintos pagal Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. vasario 12 d. įsakymu Nr. 55 „Dėl Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų patvirtinimo“, reikalavimus.	Keleivinio transporto apipavidalinimo nuostatai priimti dar 1998 m. todėl juos siūlytina atnaujinti, atsižvelgiant į rinkos poreikį, ypač dėl susiję su reklamos talpinimu.	Siūlome atnaujinti apipavidalinimo taisykles, numatant reklamos autobusuose galimybes.
9.	7 punktas. Kai maršrutą sudaro ne daugiau kaip viena pirmos kategorijos autobusų stotis, keleiviai tuo maršrutu vežami ne senesnėmis kaip 15 metų transporto priemonėmis 8 punktas. Kai maršrutą sudaro dvi ir daugiau pirmos kategorijos autobusų stočių, keleiviai tuo maršrutu vežami ne senesnėmis kaip 7 metų transporto priemonėmis.	Keleiviams, pasirinkusiems reguliaraus tolimojo susisiekimo paslaugas, turi būti užtikrinama vienoda pasaugos kokybė, kuri negali priklausyti nuo autobusų stoties kategorijos. Todėl siekiant išvengti mažesnių stočių ir jų keleivių diskriminacijos turi būti nustatyti vienodas transporto priemonių amžiaus reikalavimas. Gera estetinė būklė ir gamyklos reikalavimų išlaikymu pasižymi transporto priemonės, kurios yra ne senesnės nei 15 metų. Manoma, kad nustačius siūlomą transporto priemonių amžiaus kriterijų būtų sudarytos sąlygos rinkoje konkuruoti mažesniems vežėjams, kurie neturi ekonominių galimybių greitu metu atnaujinti savo transporto priemonių parko, o ekonomiškai pajėgesni vežėjai, esant šiam kriterijui, galės konkuruoti pasiūlydami keleiviui patrauklesnes ir patogesnes transporto priemones ar kurdami kitą kokybinę kelionės patrauklumą skatinančią pridėtinę vertę.	Siūloma nustatyti vienodą transporto priemonių amžiaus reikalavimą – keleivius vežti ne senesnėmis kaip 15 metų transporto priemonėmis nepriklausomai nuo pirmos kategorijos stočių skaičiaus maršrute.
10.	9 punktas. Autobusų stočių kategorijos, nurodytos Autobusų stočių veiklos nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“.		
11.	10 punktas. Visose transporto priemonėse turi būti įrengta šildymo ir kondicionavimo sistema (šaldymo), kuri užtikrintų, kad būtų įgyvendintos lankytojams skirtų visuomeninių patalpų mikroklimato parametrų ribinės vertės, nurodytos Lietuvos higienos normų HN 42:2009 „Gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų patalpų mikroklimatas“, patvirtintų Lietuvos Respublikos sveikatos	Nurodyta higienos norma reglamentuoja nekilnojamojo turto – transporto infrastruktūros higienos reikalavimus. Nurodomoje higienos normoje 42:2009 apibrėžiama, jog <i>lankytojams skirtos visuomeninės patalpos</i> – pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. balandžio 15 d. nutarimu Nr. 534 patvirtintus <i>Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto kadastro nuostatus</i> (Žin., 2002, Nr. 41-1539) viešbučių, administracinės, prekybos, paslaugų, maitinimo, transporto, kultūros, mokslo, gydymo, poilsio, sporto ar religinės paskirties	Siūloma inicijuoti higienos normos reikalavimų parengimą, kuriame būtų nustatytos normos konkrečioms transporto priemonėms (autobusams, troleibusams, laivams, keltams, traukiniams).

	apsaugos ministro 2009 m. gruodžio 29 d. įsakymu Nr. V-1081 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 42:2009 „Gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų patalpų mikroklimatas“ patvirtinimo“, 7 punkte ir 9 punkte.	<i>patalpos, skirtos lankytojams, išskyrus tas patalpas, kuriose dėl naudojamų technologijų reikalavimų ir specifinės veiklos nėra galimybės užtikrinti normuojamų mikroklimato parametrų.</i> Akivaizdu, jog LR nekilnojamojo turto kadastro nuostatai netaikomi ir negalėtų būti taikomi kelių transporto priemonėms, kurios pagal savo pobūdį teisiškai yra kilnojamieji daiktai, todėl Taisyklių reikalavimas yra ne tik teisiškai, bet ir faktiškai ydingas, nes patalpų higienos normos negali būti perkeltos transporto priemonių salono reikalavimams, nes techniškai nėra aišku ar pavyzdžiui įmanoma autobuso salone užtikrinti santykinę drėgmę ar oro judėjimo greitį, koks yra reikalaujamas patalpų atveju.	
12.	11 punktas. Visose transporto priemonėse turi būti įrengta ir veikianti realaus laiko geografinės padėties įranga, susieta su IS „Vintra“.		
13.	12 punktas. Transporto priemonės turi atitikti III arba B klasės reikalavimus ir būti atitinkamai užkoduotos Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre, kaip apibrėžta Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų kategorijų ir klasių pagal konstrukciją reikalavimuose, patvirtintuose Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos 2008 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. 2B-479 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų kategorijų ir klasių pagal konstrukciją reikalavimų patvirtinimo“.	Redakcinio pobūdžio pastaba: Taisyklių 12 punkte minimų Reikalavimų 15.3. nurodoma III grupės transporto priemonės (tarp miestiniai autobusai) – transporto priemonės, kuriose telpa daugiau kaip 22 keleiviai, neįskaitant vairuotojo; jos sukonstruotos tik sėdintiems keleiviams vežti; kėbulų kodai. 15.5. punkte nurodyta, kad B grupės mažasis autobusas – transporto priemonė, kurioje telpa ne daugiau kaip 22 keleiviai, neskaitant vairuotojo, suprojektuota tik sėdintiems keleiviams vežti; kėbulo kodas CW – vienaaukštis;	Patikslinti punkto sąvokas, nurodant ne „klasė“, bet „grupė“.
14.	13 punktas. Teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) suteikia Administracija.	Jei būtų įtrauktas vietinio susisiekimo teisės išdavimo reglamentavimas, ši nuostata turėtų būti patikslinta.	Siūloma, įtraukiant vietinio susisiekimo leidimų išdavimo tvarkos reglamentavimą, nuostatą papildyti leidimų išdavimo tvarka vežimui vietiniams maršrutams.
15.	14 punktas. Vežėjas, ketinantis pradėti vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais), Administracijai pateikia tolimojo susisiekimo maršruto paraišką (3 priedas), kaip numatyta Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatyme.	Taisyklių priede Nr. 3 teikiama vežėjo informacija formuluojama deklaracijos forma, nereikalaujant pateikti ją pagrindžiančių įrodymų. Tačiau įvertinus tai, kad teikiama paslauga turi atitikti kokybinius reikalavimus, ji negali būti klaidinanti ar dėl kokių nors sąmoningų ar atsitiktinių priežasčių pateikta neteisinga. Administracijai turi būti pateikti objektyvūs duomenys, kurie leistų įsitikinti, kad vežėjas tikrai atitinka jam keliamus	Papildyti Taisyklių 3 priedą reikalavimu pateikti deklaraciją pagrindžiančius dokumentus ir duomenis apie galutinį vežėjo įmonės naudos gavėją (-us) fizinius asmenis.

		reikalavimus. Todėl prie prašymo formos turi būti pridėti vežėjo įsipareigojimų vykdymą pagrindžiantys dokumentai. Tarp pateikiamų dokumentų turi būti pridedami dokumentai apie vežėjo įmonės galutinio naudos gavėjo fizinio asmens duomenis, kurie leistų įvertinti vežėjo atitiktį nacionalinio saugumo reikalavimams. Taip pat nurodomas Priedas Nr. 3 turi būti suderintas su Taisyklių 4.7. punkto reikalavimu, jog vežėjas turi būti įsisteigęs Lietuvoje, kas reikštų vežėjo faktinį vertimąsi verslu neribotam laikotarpiui įsteigiant nuolatinę įmonę. Tuo tarpu priede Nr. 3 prašoma nurodyti vežėjo atstovybės Lietuvoje duomenis, o tai prieštarautų Taisyklių 4.7. punktui, nes atstovybės turėjimas nėra tapatus įsteigimo faktui.	Siūloma patikslinti, koks reikalavimas taikomas vežėjui dėl įsisteigimo ar atstovybės Lietuvoje turėjimo.
16.	15 punktas. Administracija, per 5 darbo dienas įvertinusi paraišką ir joje nurodytus duomenis: 15.1. kai vežėjas ir transporto priemonės atitinka Taisyklių reikalavimus, paraiškoje nurodyta visa reikiama informacija, o maršrutas ir reisų tvarkaraštis atitinka jam keliamus reikalavimus, per 5 darbo dienas priima sprendimą suteikti teisę vežti keleivius, suveda duomenis į IS „Vintra“ ir priskiria maršruto numerį; 15.2. kai vežėjas ir / arba transporto priemonės neatitinka Taisyklių reikalavimų, arba paraiškoje nurodyta ne visa reikiama informacija, arba maršrutas arba reisų tvarkaraštis neatitinka jam keliamų reikalavimų, per 5 darbo dienas priima sprendimą nesuteikti teisės vežti keleivius.	Nors operatyvus sprendimo priėmimas yra skatintinas administracinis veiksmas, tačiau Administracija neturėtų tapti tik formalią teisės suteikimo procedūrą atliekanti institucija. Administracijos pareiga turėtų būti įsitikinti vežėjo pateiktų duomenų ir dokumentų teisingumu, vežėjo patikimumu ir tik esant juridinių faktų visumai suteikti teisę vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais. Todėl manytina, kad tam turėtų būti numatytas ilgesnis veiksmų atlikimo terminas.	Siūloma suteikti Administracijai teisę sprendimą priimti per 15 darbo dienų terminą, įsitikinus, kad vežėjas atitinka visus reikalavimus.
17.	16 punktas. Sprendimus suteikti ar nesuteikti teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) priima Administracija, arba Administracijos direktoriaus įgaliotas asmuo.	Lingvistinis punkto aiškinimas reikštų, jog sprendimą dėl teisės suteikimo galėtų priimti tiek Administracija, tiek kita įstaiga ar organizacija, jei tokius įgaliojimus jai bus suteikęs Administracijos direktorius. Tačiau Taisyklės be jų esmės aiškinimas nesuponuotų teisės Administracijos direktoriui perduoti Administracijai pavestų funkcijų atlikti kitam asmeniui. Tačiau Administracijos direktorius gali pavesti sprendimus priimti kitam Administracijos darbuotojui, pavyzdžiui Administracijos direktoriaus pavaduotojui ar pan.	Siūloma punktą patikslinti ir išdėstyti taip: Sprendimus suteikti ar nesuteikti teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) priima Administracijos direktorius arba Administracijos direktoriaus įgaliotas kitas Administracijos darbuotojas.

18.	17 punktas. Teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) suteikiama neterminuotai.		
19.	18 punktas. Vežėjas, ketinantis pakeisti maršruto ir / ar reisų tvarkaraščio duomenis, teikia paraišką, aiškiai nurodydamas pasikeitimus.	Iš pateikto reglamentavimo nėra aišku, kokie duomenys turi būti keičiami, kad tai nebūtų traktuojama kaip naujo maršruto sudarymas. Pastebėtina, kad reisų tvarkaraščio pakeitimas galėtų būti atliekamas tik atlikus derinimo veiksmus su autobusų stotimis. Tuo tarpu keičiant maršrutus derinimas turi būti atliekamas tiek su stoties valdytojais, tiek su savivaldybėmis, todėl diskutuotina ar priedas Nr. 3 visais pakeitimo atvejais turi būti naudojamas analogiškai kaip naujo maršruto sudarymo atveju.	Siūloma patikslinti, kaip turi būti suprantama „maršruto ir/ar reiso duomenų pakeitimas“.
20.	19 punktas. Pateikus paraišką pakeisti maršruto ir / ar reisų tvarkaraščio duomenis, paraiška nagrinėjama Taisyklių 14 punkte nustatyta tvarka.	Pastabos ir pasiūlymai nurodyti prie Taisyklių 18 punkto.	
21.	20 punktas. Vežėjas įgijęs teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais), ne vėliau kaip prieš 5 darbo dienas iki eismo pradėjimo atitinkamame maršrute ir / arba reisų tvarkaraščio pakeitimo, informuoja autobusų stočių valdytojus ir bilietų pardavimo operatorius	Administracija, kaip bendrą paslaugų teikimo veiklą kontroliuojanti institucija turėtų priimti atsakomybę informuoti autobusų stotis ir bilietų platintojus apie maršrutų ir tvarkaraščių pasikeitimus, nes tik tokiu būdu bus užtikrinta savalaikė informacijos sklaida, tinkamas tolesnis keleivių informavimas, kuris yra neatsiejamas nuo paslaugos kokybės. Taip pat pastebėtina, jog šiame punkte nurodoma sąvoka „bilietų pardavimo operatorius“ skiriasi nuo Taisyklių 4.5. punkto sąvokos „bilietų platintojas“. Šios sąvokos turėtų būti paaiškinamos ir apibrėžiamos.	Siūloma punktą išdėstyti taip: Vežėjui įgijus teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais), Administracija ne vėliau kaip prieš 5 darbo dienas iki vežėjo eismo pradėjimo atitinkamame maršrute ir / arba reisų tvarkaraščio pakeitimo, informuoja autobusų stočių valdytojus ir bilietų pardavimo operatorius.
22.	21 punktas. Keleivius vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais veiklos priežiūrą vykdo Administracijos pareigūnai, vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos teisės aktais.		
23.	22 punktas. Vežėjų pažeidimai, dėl kurių stabdoma teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutu (-ais) : 22.1. nevykdo Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymo 26 straipsnio, taip pat Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 13 straipsnio reikalavimų;	Pagal pateiktą punkto formuluotę už bet kurį vieną pažeidimą galima sustabdyti leidimą. Tokios sankcijos taikymas nurodytas neįvertinus pažeidimo masto, dėl šio priežasties turėtų būti aprašoma pažeidimų nustatymo, vertinimo ir sankcijos skyrimo tvarka/taisyklės.	Siūloma tikslinti teisės sustabdymo aprašą, įvertinant pažeidimo ir skiriamos sankcijos proporcingumą.

22.2. nevykdo Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 25 straipsnio reikalavimų; 22.3. neparduoda bilietu internetu iš anksto arba autobuse; 22.4. bilietų platintojams internetu ir autobusų stotims nesudaro galimybių parduoti bilietus į vežėjo maršrutą (-us); 22.5. neteikia realaus laiko geografinės padėties duomenų, į informacinę sistemą „Vintra“, ilgiau kaip 48 val.; 22.6. maršrute keleivius veža transporto priemonėmis, kurios neatitinka Taisyklių III skyriuje nustatytų reikalavimų; 22.7. iki eismo pradžios atitinkamame maršrute ir / arba reisų tvarkaraščio pakeitimo, neinformavo autobusų stočių valdytojų ir / ar bilietų pardavimo operatorių; 22.8. siekdamas gauti leidimą Administracijai pateikė klaidinančią informaciją. 22.9. nukrypsta nuo reisų tvarkaraščio daugiau kaip 15 minučių 22.10. pažeidžia vairuotojų darbo ir poilsio režimą; 22.11. Administracijai laiku nepateikia ataskaitų, susijusių su keleivių vežimo veikla arba jas pateikia suklustotas arba iškraipytas; 22.12. pažeidžia Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisykles, patvirtintas susisiekimo ministro 1997 m. balandžio 15 d. įsakymu Nr. 130 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“; 22.13. pažeidžia nuolaidų, nurodytų Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme taikymą;	Be to, teisės sustabdymas neišvengiamai reiškia, jog toks veiksmas turės neigiamą poveikį keleiviams, ypačiai tiems kurių darbotvarkė priklauso nuo konkretaus maršruto bei tiems, kurie bilietus jau buvo nusipirkę iš anksto internetu. Galimi pažeidimų vertinimo variantai: 1) pažeidimus skirstyti įvertinus pažeidėjo kaltę ir pažeidimo padarymo aplinkybes, pažeidimo nuolatinumą ir pan.; 2) pažeidimus įvertinti balais, leidimas stabdomas, pavyzdžiui, surinkus 10 balų. 3) pažeidimus suskirstyti į šiurkščius ir paprastus. Padarius pirmą šiurkštų pažeidimą, leidimas gali būti sustabdytas (po priežasčių išsiaiškinimo). Kiti argumentai: - 22.5 punktas. Intencija stabdyti vežėjo veiklą dėl GPS duomenų nepateikimo į „Vintra“ sistemą yra aiškiai perteklinė ir neadekvati, nes šis pažeidimas neturi tiesioginės įtakos nei keleivių vežimo saugumo, nei kokybiškų paslaugų teikimo reikalavimams. - 22.9 punktas. Nukrypimas nuo tvarkaraščio daugiau kaip 15 minučių – neproporcingas punktas, dėl kurio būtų stabdoma vežėjo veikla. Tokį nuokrypį gali įtakoti labai daug vienkartinį trumpalaikį faktorių - techninės autobuso problemos (gedimas), transporto priemonių avarija kelyje, dėl kurios susidaro kamščiai ir apsunkinamas eismas, meteorologinės sąlygos (smarkios liūtys, plikledis, gausus sniegis ir pan.). Jei toks vėlavimas yra nuolatinis, vežėjas kartu su Administracija privalo išnagrinėti vėlavimo priežastis ir pakeisti eismo tvarkaraštį.	
24. <u>23 punktas.</u> Atlikus vežėjo patikrinimą ir nustatius, kad vežėjas padarė Taisyklių 22 punkte nurodytų pažeidimų, teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) stabdoma Administracijos sprendimu 15 dienų laikotarpiui arba iki kol bus pašalinti trūkumai.	Leidimo sustabdymą siejant su terminu nėra pasiekiamas pagrindinis tikslas – pašalinti pažeidimą. Nes praėjus 15 d. sustabdymo terminui, vežėjas toliau galės vykdyti veiklą, bet nebus garantijos, kad pažeidimas pašalintas. Todėl turėtų būti aiškiai nustatyta prievolė pašalinti pažeidimą ir maksimalus pašalinimo terminas. Taip pat turėtų būti suvienodintos sąvokos „pažeidimas“, kuris nurodytas 22 punkte ir „trūkumas“ nurodomas 23 punkte, nes šios sąvokos nėra tapačios.	Siūloma punkto formuluotė: Atlikus vežėjo patikrinimą ir nustatius, kad vežėjas padarė Taisyklių 22 punkte nurodytų pažeidimų, teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) stabdoma Administracijos sprendimu iki kol bus pašalintas pažeidimas. Pažeidimo pašalinimas negali trukti ilgiau kaip 15 dienų.

25.	<u>24 punktas.</u> Nustačius, kad pažeidimai padaryti vykdant tik tam tikrą maršrutą (-us), nustatyta tvarka gali būti stabdoma teisė vežti keleivius konkrečios tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutą.	Šio punkto formuluotė sietina su Taisyklių 22 punktu. Kadangi sankcija gali būti taikoma priklausomai nuo to ar pažeidimas „apima“ visus maršrutus ar sietinas tik su konkrečiu, yra būtinybė skirstyti pažeidimus ir pagal šį kriterijų.	Siūloma nurodyti, kokie pažeidimai turi būti laikomi padaryti vykdant tam tikrą maršrutą, o kokie apima visus maršrutus.
26.	<u>25 punktas.</u> Vežėjui vežti keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutais arba konkrečiu maršrutu yra draudžiama, kai tokia teisė yra sustabdyta.		
27.	<u>26 punktas.</u> Teisė vežti keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutais arba konkrečiu maršrutu atnaujinama: 26.1. kitą dieną kai pasibaigia nustatytas sustabdymo terminas, arba; 26.2. kitą dieną nuo Administracijos sprendimo įsigaliojimo, prieš tai raštu informavus Administraciją apie trūkumų pašalinimą.	Reikėtų patikslinti, ar atnaujinimas įvyksta automatiškai, ar administracija dar papildomai informuoja vežėją. Taip pat neaišku, kas atnaujinus maršrutą informuoja autobusų stočių valdytojus. Teisės atnaujinimas turėtų būti siejamas su Administracijos sprendimu pripažinti, kad padarytas pažeidimas pašalintas, o ne su automatinio sustabdymo termino pasibaigimu.	Siūloma punkto formuluotė: Teisė vežti keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutais arba konkrečiu maršrutu atnaujinama kitą dieną nuo Administracijos sprendimo, kuriuo patvirtinama, kad vežėjo padarytas pažeidimas pašalintas, priėmimo dienos. Administracija sprendimą dėl teisės atnaujinimo privalo priimti ne vėliau kaip per 2 darbo dienas nuo vežėjo pranešimo apie pažeidimo pašalinimą gavimo dienos.
28.	<u>27 punktas.</u> Teisė vežti keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) panaikinama, kai vežėjas: 27.1. bankrutavo ar buvo likviduotas; 27.2. neteko licencijos (licencija buvo panaikinta); 27.3. pateikė prašymą dėl teisės vežti keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) panaikinimo; 27.4. siekdamas įgyti teisę vežti keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais), deklaracijoje pateikė klaidingą informaciją, susijusią su vežėjo ar maršruto atitiktimi nustatytiems reikalavimams; 27.5. vežė keleivius tolumojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) dar neturėdamas teisės;	27.7. papunktyje turėtų būti patikslinta, už kokius antrą kartą pasikartojančius pažeidimus atimama teisė verstis veikla.	Siūloma patikslinti 27.7. papunkčio sankciją.

	27.6. vežė keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais), kai ši teisė buvo sustabdyta; 27.7. per 12 mėnesių laikotarpį nuo Administracijos sprendimo sustabdyti teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) įsigaliojimo dienos pakartotinai padarė pažeidimų dėl kurių, būtų stabdoma teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais).		
29.	<u>28 punktas.</u> Apie priimtą sprendimą sustabdyti ar panaikinti teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) Administracija privalo pranešti vežėjui ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo sprendimo priėmimo.	Siekiant užtikrinti kaip įmanoma operatyvesnę informacijos sklaidą bei sumažinti neigiamas pasekmes keleiviams, siūloma, kad Administracija praneštų apie teisės sustabdymą ar panaikinimą ne tik vežėjams, bet ir bilietų platintojams ir autobusų stotims, kad šie galėtų stabdyti bilietų pardavimą ir kaip įmanoma greičiau informuotų keleivius.	Siūloma papildyti punktą, kad administracija apie teisės stabdymą ar panaikinimą praneštų bilietų platintojams ir autobusų stotims.
30.	<u>29 punktas.</u> Teisės vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) sustabdymo ar panaikinimo terminas skaičiuojamas nuo trečios darbo dienos, kai Administracija išsiunčia registruotą laišką su raštu apie sustabdytą ar panaikintą teisę vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) sprendimo išrašą.	Kadangi teisės suteikimas yra elektroninio leidimo forma, todėl ir panaikinimas turėtų būti vykdomas elektroninio susirašinėjimo forma. Nėra logiška, kad vieniems dokumentais ir komunikacijai užtenka elektroninės formos, o kiti siunčiami registruotu paštu.	Siūloma patikslinti punktą ir suvienodinti naudojamos komunikacijos priemonės – elektroninį susirašinėjimą.
31.	<u>30 punktas.</u> Vežėjas ketinantis nustoti vežti keleivius nustatytu maršrutu, apie tai ne vėliau kaip prieš 2 mėnesius raštu turi pranešti Administracijai. Teisė panaikinama ir keleiviai nebevežami šiuo maršrutu nuo termino nurodyto pranešime, bet ne anksčiau kaip po 2 mėnesių nuo pranešimo gavimo ir užregistravimo Administracijoje datos.	Įvertinus tai, kad bilietai parduodami iš anksto ir keleiviai iš anksto planuoja kelionės maršrutus, terminas turėtų būti ilgesnis nei 2 mėnesiai.	Siūloma numatyti 3 mėnesių minimalų įspėjimo terminą.

32.	31 punktas Vežėjas, kuriam teisė vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) buvo panaikinta, paraišką naujam maršrutui gali pateikti tik po 6 mėn. nuo teisės vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) panaikinimo įsigaliojimo dienos.	Reikia išskirti du atvejus – kai panaikinta už (1) pažeidimus ir kai teisė panaikinta, nes (2) maršrutą nutraukė vežėjas pats. Panaikinus teisę už pažeidimus, terminas turėtų būti ilgesnis, nes yra akivaizdi vežėjo kaltė. Todėl terminai atnaujinimui turėtų skirtis, pirmuoju atveju – 12 mėn., o antruoju – 6 mėnesiai.	Siūloma patikslinti atnaujinimo terminą, priklausomai nuo priežasties, dėl kurios teisė buvo panaikinta.
33.	32 punktas Draudžiama vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) neturint Administracijos suteiktos teisės vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais).		
34.	33 punktas Tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutas ir reisų tvarkaraštis sudaromas arba naikinamas vežėjo iniciatyva.		
35.	34 punktas Sudaromas maršrutas turi atitikti šiuos kriterijus: 34.1 maršruto trajektorija: 34.1.1. turi driektis ne mažiau kaip per 3 savivaldybes (neįskaitant miesto savivaldybių); 34.1.2. turi prasidėti ir pasibaigti skirtingose autobusų stotyse; 34.1.3. negali prasidėti ir / ar pasibaigti ne autobusų stotyse arba netarifinėse stotelėse; 34.1.4. negali driektis gatvėmis ir / ar keliais su žvyro danga; 34.1.5. miesto teritorijos ribose turi būti suderinta su atitinkamos miesto savivaldybės institucijomis arba jos įgaliotomis įstaigomis. 34.2. tarpinės maršruto stotelės turi būti suderintos su rajono savivaldybės institucijomis arba jos įgaliotomis įstaigomis; 34.3. maršrutas turi turėti reisu nuo pirmosios iki galutinės autobusų stoties; 34.4. maršrute reisų skaičius neribojamas; 34.5. maršruto reisas turi eilės numerį (reisai nuo pradinės stoties iki galinės turi nelyginius	Taisyklių 34 punktas koreguotinas dėl šių priežasčių: 1. Jeigu maršrutas prasideda ir baigiasi stotyje, tai 34.1.3. punkte nurodyta nuostata yra perteklinė, nes ji pasako tą patį, kas nurodyta 34.1.2. punkte. 2. 34.1.5. punktas nurodo, kad turi būti suderinta su miesto savivaldybės institucijomis, tačiau kiti Taisyklių punktai kalba apie sutartį su savivaldybe (4.9. punktas). Todėl reikalinga patikslinti, koks dokumentas turi būti sudaromas, t.y. sutartis, susitarimas ar gautas savivaldybės leidimas ir kokią procedūrą turi atlikti miesto savivaldybė derindama maršrutą. 3. 34.2. punktas išskiria suderinimą su rajono savivaldybėmis tarpines maršruto stoteles, tačiau nenumato paties maršruto derinimo. Ar teisingai suprantama, kad maršruto trajektorija derinama tik su miesto savivaldybėmis (34.1.5 punktas), o tarpinės stotelės tik su rajono, kas reikštų, jog maršruto trajektoriją vežėjas rajono savivaldybėje gali pasirinkti savo nuožiūra.	Siūloma naikinti 34.1.3. punktą arba jame išbraukti žodžius „arba netarifinėse stotelėse“. Tarpusavyje suderinti 34.1.5, 34.2 ir 4.9 punktus dėl sutarties ar kitokio dokumento ir jų turinio. Patikslinti 34.2 punktą dėl maršruto trajektorijos derinimo (ar nederinimo) su rajono savivaldybe. 34.6 punkte išbraukti paskutinius tris žodžius „išskyrus netarifines stoteles“.

	numerius, o reisai nuo galinės stoties iki pradinės numeruojami lyginiais skaičiais); 34.6. jei maršrute numatyti reisai pirmyn ir atgal, reisuose turi būti vienodas autobusų stočių ir stotelių skaičius, išskyrus netarifines stoteles.		
36.	35 punktas Reisų tvarkaraštis turi būti suderintas su atitinkamu autobusų stoties valdytoju.	Igyvendinant šį reikalavimą turi būti keičiamos šiuo metu galiojantys Autobusų stočių veiklos nuostatai, kadangi jie nenumato, kokių būdu tvarkaraštis turi būti derinamas su vežėjais, užtikrinant vienodas sąlygas. Pažymėtina, kad tinkamas vieno autobuso aptarnavimas autobusų stoties perone (perduodant bilietus, įlaipinant keleivius, išvažiuojant) užtrunka ne mažiau kaip 15 minučių, todėl tvarkaraštis turi būti derinamas tokiu būdu, kuris užtikrintų fizines/technines galimybes stočių valdytojams aptarnauti vežėjus stotyse. Taip pat sudarant maršrutą reikėtų vertinti ir maršruto dažnumą ir pagal tai sudaryti kitų tvarkaraščių, pavyzdžiui, jei tam tikro maršruto tvarkaraštis yra toks, kad važiuojama tik vieną ar keletą kartų per dieną, tai tokiu pačiu maršrutu važiuojančio kito vežėjo tvarkaraštis turi būti mažiausiai vienos ar dviejų valandų skirtumu. Autobusų stočių veiklos nuostatų 5 punktas numato, jog <i>autobusų stotys privalo sudaryti visų nuosavybės formų vežėjams vienodas, nediskriminacines sąlygas naudotis autobusų stočių teikiama paslaugomis</i>. Maršrutų sudarymą perdavus vežėjų dispozicijai, neabejotinai susidarys situacija, kai keli vežėjai pageidaus vežti keleivius tuo pačiu metu, tačiau techniškai stotis jų negalės aptarnauti ir stoties valdytojas bus priverstas pažeisti aukščiau nurodytame 5 punkte aprašytą nediskriminavimo prievolę. Taip pat, Asociacijos nuomone, Administracija turėtų patvirtinti tvarkaraščių sudarymo (ar derinimo) taisykles, kurios leistų užtikrinti keleivių poreikių (keleivių įpročiai keliauti tam tikru paros, savaitės ar šventinėmis dienomis), vežėjų pageidavimų ir stočių galimybių balansą. Svarstylini tokie tvarkaraščių sudarymo (ar derinimo) principai: naujo vežėjo tvarkaraščiai derinami su jau dirbančių vežėjų tvarkaraščiais, iš vienos įrengtos išvykimo autobuso vietos (išvykimo perono) autobusai išleidžiami ne trumpesniu, kaip 15 min intervalu ir pan. <u>Pastaba. Asociacija yra pasirengusi parengti tokių tvarkaraščių sudarymo (derinimo) taisyklių projektą.</u>	Siūloma parengti naują Autobusų stočių veiklos nuostatų redakciją, kurioje būtų numatyta, jog autobusų stoties valdytojas reisų tvarkaraštį derina atsižvelgdamas į keleivių poreikius, stoties užimtumą ir technines galimybes vežėjo pageidaujamu metu aptarnauti išvykstantį/atvykstantį autobusą.
37.	36 punktas Netarifinių stotelių nustatymo tvarką tvirtina Administracija.	Siūloma atsisakyti netarifinių stotelių. Komentarai pateikti prie Taisyklių 3 punkto argumentų.	Siūloma 36 punktą naikinti ir atitinkamai pakoreguoti kitus Taisyklių punktus.

38.	37 punktas Miestuose esančių netarifinių stotelių sąrašą, suderintą su atitinkamų miestų savivaldybėmis Administracija skelbia savo interneto svetainėje.	Siūloma atsisakyti netarifinių stotelių. Komentarai pateikti prie Taisyklių 3 punkto argumentų.	Siūloma 37 punktą naikinti. Jei punktas nebūtų naikinamas, tuomet reikalinga parengti naujos redakcijos Administracijos nuostatus dėl Administracijos funkcijų papildymo.
39.	38 punktas Jeigu tolimojo reguliaraus susisiekimo maršruto tvarkaraštyje numatyta netarifinės stotelės – jose sustoti privaloma.	Siūloma atsisakyti netarifinių stotelių.	Siūloma 38 punktą naikinti.
40.	39 punktas Miesto savivaldybių administracijos nustato gatves, kuriomis vyksta eismas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais ir informaciją skelbia savo interneto svetainėse ir raštu apie tai praneša Administracijai, įskaitant visus pasikeitimus.	Nurodomas punktas reiškia, kad Taisyklės tampa aiškiai privalomomis savivaldybėms, priešingu atveju savivaldos institucijos neturės teisinio pagrindo atlikti Taisyklėse nurodyto derinimo.	Siūloma suderinti Taisyklių punktus su savivaldos teisiniu reguliavimu tokiu būdu, kad su savivalda susijusios normos būtų imperatyviai privalomos savivaldos institucijoms.
41.	40 punktas Pakeitus maršruto ar reisų tvarkaraščio duomenis Administracijai teikiama nauja paraiška Taisyklių IV skyriuje nustatyta tvarka.	Šis (40) Taisyklių punktas dubliuoja Taisyklių 18 ir 19 punktus, kur jau buvo nurodyta, kad pasikeitus maršrutams ar tvarkaraščiams, vežėjas teikia naują paraišką. Siekiant išvengti interpretavimo ir galimo prieštaravimo taisyklių punktai neturėtų būti atkartojami kelių kartus.	Siūloma įvertinti punkto reikalingumą ir sąsają su Taisyklių 18 ir 19 punktais.
42.	41 punktas Vežėjas privalo vežti keleivius nustatytu maršrutu (-ais), laiku ir dažnumu, nurodytų reisų tvarkaraštyje.		
43.	42 punktas Vežėjas privalo vežti keleivius bent 2 mėnesius nuo teisės suteikimo.	Įvertinus tai, kad teisės suteikimas sietinas ir su aiškiu socialinį aspektą turinčiu įsipareigojimu keleiviams, siūlytina, kad pradėjus naują maršrutą, įsipareigojimo vežti keleivius terminas turėtų būti ilgesnis nei 2 mėnesiai (išskyrus sezoninius maršrutus). Asociacijos nuomone, 12 mėnesių laikotarpis leistų vežėjui „įvažinėti“ maršrutą ir įsitikinti, ar jis turi galimybes jį aptarnauti.	Siūloma nustatyti ilgesnį - 12 mėnesių - įsipareigojimo vežti keleivius nustatymo terminą, kuris užtikrintų vežėjo priimtų įsipareigojimų tęstinumą ir keleivių interesus.
44.	43 punktas Vežėjas turi teisę laikinai nutraukti keleivių vežimą tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais)		

	esant neišvažiuojamiems keliams, sudėtingoms meteorologinėms sąlygoms, įvykus stichinėms nelaimėms, kilus grėsmei saugiam eismui, apie tai nedelsiant pranešdamas reisų tvarkaraštyje nurodytoms autobusų stotims ir Administracijai.		
45.	44 punktas Ekipažai privalo pateikti kontrolės teisę turintiems asmenims teisės aktuose numatytus dokumentus ir įmonės patvirtintą dokumentą ar jo išrašą, kuriame nurodomas maršruto numeris ir pavadinimas.		
46.	45 punktas 45. Vežėjo pareigos: 45.1 nuolatos atnaujinti maršruto(-ų) duomenis ir reisų tvarkaraščius, juos nustatyta tvarka pateikiant Administracijai; 45.2 nagrinėti keleivių skundus ir užtikrinti jų teises į kokybišką paslaugą; 45.3 užtikrinti saugų keleivių vežimą; 45.4 skatinti diržų segėjimą autobusuose: 45.4.1 vežėjo ekipažai pradinėje maršruto stotyje privalo žodžiu priminti keleiviams, kad kelionės metu būtina segėti saugos diržą; 45.4.1.1 kiekvienam keleiviui, įlipusiam tarpinėje stotelėje ekipažas turi priminti, kad kelionės metu būtina segėti saugos diržą. 45.5 teikti transporto priemonių geografinės padėties duomenis į IS „Vintra“; 45.6 taikyti nuolaidas Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme nenurodytų kategorijų asmenims; 45.7 netaikyti nuolaidų, identiškų nustatytoms Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme (50 % ir 80 %), 45.8 neįrašyti į ataskaitas apie parduotus su nuolaida bilietus negautų pajamų, nenurodytų Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme;	Ištaisyti gramatinę klaidą 45.6. punkte, kuri keičia viso punkto esmę. „<...> lengvatų įstatyme nenurodytų kategorijų asmenims“ keisti į „<...> lengvatų įstatyme nurodytų kategorijų asmenims“.	Siūloma patikslinti 45.6 punktą.

47.	46 punktas Vežėjai ir ekipažai, pažeidę keleivių vežimą Lietuvos Respublikoje reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus, atsako pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą.		
48.	47 punktas Netarifinės stotelės kainoraštyje prilyginamos miesto, kuriame yra netarifinė stotelė, autobusų stotims.	Argumentai pateikti prie 3.2 punkto.	Siūloma atsisakyti netarifinių stotelių ir 47 punktą išbraukti.
49.	48 punktas Iki Taisyklių įsigaliojimo vežėjų ir Administracijos sudarytose sutartyse nurodytiems maršrutams teisė suteikiama automatiškai.		
50.	49 punktas Vežėjams ir jų maršrutams, kuriems teisė buvo suteikta pagal Taisyklių 48 punktą, Taisyklių nuostatos taikomos po 12 mėnesių nuo teisės vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) suteikimo;	Išvertinus tai, kad šiuo metu galiojančios sutartys su vežėjais galioja iki 2023 m. balandžio 1 d. ir sudaryta sutartis šalims turi įstatymo galią, o sudarant sutartį Administracija veikė kaip civilinių teisių subjektas, šių taisyklių įsigaliojimas vežėjams, kurie šiuo metu vykdo sutartis turi būti nustatytas pasibaigus sutarčių terminui.	Siūloma 49 punktą išdėstyti taip: Vežėjams ir jų maršrutams, kuriems teisė buvo suteikta pagal Taisyklių 48 punktą, Taisyklių nuostatos taikomos nuo vežėjų ir Administracijos sudarytose sutartyse nurodyto termino pabaigos.
51.	50 punktas Ginčai, kilę tarp vežėjo ir autobusų stočių valdytojų sprendžiami šalių susitarimu. Neišsprendus ginčų tarpusavio susitarimu, ginčai perduodami nagrinėti teismui.	Ginčų tarp vežėjų ir autobusų stočių valdytojų reglamentuoja Autobusų stočių veiklos 33 punktas. Šios Taisyklės turėtų numatyti ginčų tarp Administracijos ir vežėjų sprendimo tvarką.	Siūloma patikslinti 50 punktą numatant, jog ginčai dėl teisės suteikimo vežėjams verstis tolimojo susisiekimo veikla sprendžiami administracinio proceso nustatyta tvarka.

Lietuvos keleivių
vežimo asociacijos
Prezidentas
Gintaras Nakutis
[Signature]
2019-04-12

ESTIJOS, DANIJOS IR LENKIJOS TOLIMOJO SUSISIEKIMO REGLAMENTAVIMO PRINCIPAI

Asociacijos įsitikinimu, svarstomi Taisyklių pakeitimai turi būti atliekami įvertimus kitų šalių praktiką tolimojo susisiekimo reglamentavimo srityje, todėl Asociacija kreipėsi į kitų šalių teisininkus, siekiant gauti informaciją apie tolimojo susisiekimo organizavimo principinį reglamentavimą, kurį būtų galima palyginti su Taisyklių nuostatomis. Atsižvelgiant į tai, jog Taisyklių projekto pasiūlymų pateikimui buvo numatyta itin nedaug laiko, buvo prašoma atsakyti į kelis pagrindinius klausimus, susijusius su bendru paslaugos organizavimu, maršrutų bei tvarkaraščių sudarymu. Toliau pateikiami apibendrinti atsakymai į užduotus klausimus, kurie, manome, leidžia susidaryti bendrą nuomonę apie kitų šalių tolimojo susisiekimo organizavimo problematiką (*galimi netikslumai dėl vertimo*).

Eil. Nr.	Klausimas	Estija	Danija	Lenkija
1.	Kokios yra pateikimo į rinką sąlygos?	Valstybės vidaus autobusų tolimieji reisai Estijoje reglamentuojami komerciškai, tačiau jeigu reguliari paslauga nėra pakankamai pelninga, gali tekti ją organizuoti pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartį, organizuojant viešąjį pirkimą. Tolimieji reguliarūs reisai – tai keleivių vežimas leidimo teikti reguliarias paslaugas valstybės viduje pagrindu, kai sustojimų vietos būna daugiau nei vienos apygardos administracinėje teritorijoje. Estijos kelių administracija išduoda leidimus, tvirtina maršrutus ir tvarkaraščius. Pateikiami dokumentai: - prašymas; - vežimo sąlygų ar deklaracijos projektas; - tvarkaraščio projektas (du egzemplioriai); - rašytinė kiekvienos suinteresuotos kaimo savivaldybės administracijos ir Talino, Tartu, Narvos, Kohtla-Järve bei Pernu miesto savivaldybės administracijos nuomonė; - vairavimo ir poilsio laiko grafikas, jeigu maršrutas, dėl kurio kreipiamasi, yra ilgesnis nei 4.5 valandų. Leidimas išduodamas, pranešant elektroninėmis priemonėmis, per 30 dienų, turi pradėti dirbti ne vėliau, kaip per 90 dienų.	Danijoje viešąjį transportą (autobusus) valdo valstybė, rajonai ir savivaldybės. Autobusus tarp miestų kontroliuoja savivaldybė. Paminėta, kad dėl daromo politinio spaudimo nuo 2019-07-01 individualiems asmenims tapo paprasčiau į kelių pervežimą iš miesto į miestą rinką. Keleivių vežimas autobusais skirstomas į dvi rūšis: viena jų „Fjernbuskørsel“ (verčiama kaip atokių maršrutų autobusai). Atokių maršrutų autobusai važiuoja 75 ir daugiau kilometrų tarp keleivių įlaipinimo ir išleidimo stotelių. Šias paslaugas teikiančios įmonės gali leisti autobusams stoti daugiau nei kas 75 kilometrus. Savivaldybė gali patvirtinti autobusų sustojimus dažniau nei kas 75 kilometrus, tačiau vienas keleivis turi vyksti mažiausiai 75 kilometrus. Reikalaujama, kad tokie autobusai vykdytų savo maršrutą pirmyn-atgal mažiausiai vieną kartą per dieną penkis kartus per savaitę mažiausiai šešis mėnesius.	Lenkijos įstatymai reglamentuoja kolektyvinį keleivių vežimą pagal reguliuojamą konkurenciją, nurodytą Reglamente (EB) Nr. 1379/2007 <i>Lenkijoje išskirtos keleivių vežimo paslaugos - visuomenei būtini maršrutai ir komerciniai vežimai.</i> <i>Lenkijoje yra numatytas keleivių vežimas be konkurso trumpais maršrutais (pagal numatomą ridą arba prognozuojamas pajamas).</i> <i>Galima be konkurso parinkti kitą vežėją, jei iškyla pavojus keleivių susisiekimui dėl operatoriaus nepajėgumo ar nepatikimumo.</i> Organizatorius pasirenka Operatorių tokiu pagrindu: 1) Paslaugų pirkimas (viešieji pirkimai), 2) Paslaugų koncesija 3) Tiesioginis paslaugų sutarties sudarymas.

			Reikalingas leidimas, kuris gali būti suteiktas, jeigu <u>prašyme nurodyto poreikio</u> netenkina esamos viešojo transporto paslaugos. Leidimus visų rūšių susisiekimui išduoda Danijos kelių saugos ir transporto tarnyba. Vežėjas prašyme nurodo: kokio maršruto (vietinio, rajoninio ar tolimojo) pageidauja, maršrutą, pirmą ir paskutinę stotelę, papildomi sustojimai (tarpinės stotelės), tvarkaraštis ir maršruto aprašymas, kad aiškiai matytųsi, kad maršrutas 5 dienas per savaitę padaro bent po vieną reisą pirmyn-atgal.	Vežėjas bet kurio vežimo rūšiai turi turėti leidimą. Jam gauti, teikiamas prašymas, kuriame nurodoma: - leidimas verstis vežėjo kelių transportu veikla, - tvarkaraštis, - susisiekimo linijos su pažymėta susisiekimo linija ir stotelių tvarkaraštis, - patvirtinimas, kad susitarta dėl stočių naudojimo ir sustojimo taisyklių su jų savininkais ar valdytojais; - pareigą įtraukti informaciją apie išvykimo laiką prie stabdymo lentelių, - reguliarių pervežimų kainoraštis, - transporto priemonių sąrašas, nurodant jų skaičių ir vietas, kuriose pareiškėjas ketina vežti. <u>Paraiškoje turi būti nurodytas tikėtinas keleivių skaičius, pagal kurį nustatomas reikalingas transporto priemonių skaičius</u>
2.	Kokie reikalavimai taikomi vežėjams ir transporto priemonėms, kad jie galėtų gauti leidimą vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais?	Vežėjas turi turėti atitinkamą licenciją, turi būti įtrauktas į prekybos registrą arba ne pelno siekiančių organizacijų ar fondų Registrą. Vežėjas turi turėti bendrą (<i>P.S. gal Bendrijos</i>) licenciją su visais privalomais reikalavimais (pajėgumas, kvalifikacija, nepriekaištinga reputacija, vadybininkai ir t.t.). Autobusai naudojami viešajame transporte turi būti įtraukti į motorinių tr. pr. registrą. Autobusai daugiau kaip 10 (su vairuotoju) sėdimų vietų, ne mažiau, kaip 2 vietos neįgaliesiems, apipavidalinti nustatyta tvarka. Visi kiti bendri reikalavimai.	Vežėjas turi turėti leidimą. Paslaugas gali teikti tik to 1) vežėjo savininkas arba jo samdomas vairuotojas, 2) arba suteikiamas leidimas samdyti vairuotojus komerciniu pagrindu. Transporto priemonė turi būti registruota Danijoje, daugiau, kaip 9 sėdimos vietos (įskaitant vairuotoją) ir turi turėti leidimą kad autobusas atitinka reikalavimus. Reglamentuojami sėdynių išmatavimai, stovimų vietų skaičius, apipavidalinimas ir kt.	<i>Vežėjams nėra numatyti jokie specifiniai reikalavimai.</i> Vežėjas praneša apie savo ketinimus vežimo organizatoriui, kuris patvirtina maršrutą ir tvarkaraštį. Reguliarieji vežant keleivius šalies viduje, naudojami tik tie autobusai, kurie atitinka transporto rūšies technines sąlygas. Autobusai, kuriais bus važiuojama, turi būti registruoti Lenkijoje. Draudžiama naudoti kitas transporto priemones nei autobusus.
3.	Ar yra kokie nors reikalavimai maršrutams (trajektorija, maršruto pradžios ir pabaigos stotys, tarpinės stotelės, ar jos skirstomos į tarifines ir netarifines stoteles ir pan.)?	Viešojo transporto įstatyme reikalavimų maršrutams, stotims ir stotelėms nėra. Vežėjas arba Regioninis viešojo transporto centras atsakingi už informacijos pateikimą keleiviams stotelėse.	Tolimojo susisiekimo maršrutas, jei ilgesnis nei 75 km. Savivaldybės gali leisti sustoti dažniau, vežėjas gali stoti didesniu atstumu, tačiau keleivio kelionė turi tęstis ne mažiau, kaip 75 km. Reikalaujama, kad tokie autobusai vyktų savo maršrutu pirmyn-atgal mažiausiai	<i>Yra numatyti kompetentingų įstaigų parengti Transporto planai arba susisiekimo linijos. Tai reiškia, kad kompetentingos įstaigos planuoja maršrutų tinklą (atstovauja keleivių interesams).</i>

			vieną kartą per dieną penkis kartus per savaitę mažiausiai šešis mėnesius. Vežėjas nustato maršrutą, autobuso sustojimus, tvarkaraštį ir bilietų kainas. Pagrindiniai reikalavimai autobuso stotelėms – autobuso ženklas ir tvarkaraštis. Dar pateikiamos rekomendacijos dėl tokių patogumų kaip šiukšlių dėžės, apšvietimas ir pan., bet jos nėra privalomos. Vežėjas turi kreiptis dėl autobuso stotelių vietos į savivaldybės, kurioje pageidauja įrengti stoteles, kelių įstaigą. Autobuso stotelių vietą turi patvirtinti ir policija.	Organizatorius nustato susiekimo liniją. Ši linija išsamiai nustatoma pagal Organizatoriaus ir Operatoriaus / Vežėjo sudarytą sutartį. Komercinio vežimo atveju: Vežėjas pranešime apie savo ketinimą atlikti vežimą, įteikia Organizatoriui siūlomą susiekimo liniją, kurioje bus vykdomas vežimas, kartu su siūlomu tvarkaraščiu, kuriame yra susiekimo stotelės ar stotys. Prieš pateikdamas Organizatoriui pranešimą apie ketinimą atlikti vežimą, Vežėjas susitaria dėl susisiekimo stotelių, esančių miestų ir stočių administracinėse ribose, naudojimo sąlygų su tokių įrenginių savininku ar administratoriumi.
4.	Ar yra kokie nors reikalavimai eismo tvarkaraščiams? Kaip jie sudaromi, kas turi būti įvertinta, į ką atsižvelgta. Gal yra numatytos kokios nors procedūros ar tvarkaraščių sudarymo taisyklės ir pan.	Estijos kelių administracija tvirtina valstybės vidaus tolimųjų reisų komercinius tvarkaraščius ir sudaro nacionalinį viešojo transporto maršrutų tinklą, atsižvelgdama į kaimų, miestų, apygardų, tarptautinius maršrutus ir susijusių apygardos organų pasiūlymus. Vietiniai (priemiestiniai) ir apygardos maršrutai derinami, kai tai įmanoma, prie tolimojo susisiekimo maršrutų. Tvarkaraštyje nurodomas: 1) maršrutą aptarnaujančio vežėjo pavadinimas; 2) maršruto pavadinimas; 3) maršruto numeris, nebent kreipiamasi dėl naujo maršruto; 4) kai reikia, stovimų vietų ir sėdimų vietų maršrutą aptarnaujančiame autobuse skaičius; 5) tvarkaraščio įsigaliojimo diena – pildo kompetentinga įstaiga ar jos įgaliota įstaiga; 6) stotelių, kuriose registruotos keleivius vežančios transporto priemonės įvažiuoja arba išvažiuoja į apygardos ar ilgų atstumų maršrutą, pavadinimai; 7) atstumai tarp stotelių ir bendras atstumas nuo išvykimo taško iki paskirties taško;	Vežėjas sudaro maršrutą ir tvarkaraštį, kuriuos privalo patvirtinti Danijos Kelių saugos ir transporto tarnyba. Autobusų stoteles turi patvirtinti atitinkama savivaldybė, atitinkamais atvejais gavusi policijos leidimą.	Už tvarkaraščio parengimą atsako vežėjas. Tvarkaraštis yra dokumentas, reikalingas prašymui išduoti leidimą reguliariai vežti keleivius Lenkijoje. Vežėjas pateikia tvarkaraščius stotims ir stotelėse. Tvarkaraščiuose turi būti nurodoma standartinė informacija: stotys ir stotelės, laikai, atstumai, tvarkaraščio galiojimo data, savaitės dienos ir t.t. Keleivių vežimo kelių transportu reguliaraus vežimo tvarkaraščio projektą turi patvirtinti kompetentinga institucija. Prieš patvirtinant tvarkaraščio projektą, jis turi būti patikrintas pagal jo parengimo teisingumą.

		8) išvykimo laikai iš stotelių ir atvykimo laikai maršrute, jeigu sustojimo trukmė viršija penkias minutes; 9) <u>maršruto aptarnavimo laikotarpis (ar visus metus, ar tam tikrą laikotarpį) ir maršruto aptarnavimo dažnis (kasdien ar tam tikromis dienomis);</u> 10) kiti reikalingi duomenys. Paslaugų rajone teikimo atveju, vežėjas privalo informuoti visas susijusias savivaldybes, iki maršruto vykdymo pradžios likus ne mažiau nei dešimt dienų. Tas pats taikoma ir tvarkaraščio pakeitimo atvejais.		
5.	Minimalus vežėjo paslaugos teikimo laikas gavus leidimą ir jam pačiam nutraukus maršrutą.	Viešųjų paslaugų teikimo sutartis sudaroma 5-8 metų laikotarpiui. Leidimai išduodami 5 metų terminui, nebent vežėjas prašo trumpesnio termino. Vežėjas negali prašyti leidimo trumpesniam, nei 2 metų laikotarpiui. Vežėjas mažiausiai prieš 90 dienų turi įspėti administraciją apie maršruto nutraukimą. Dėl vežimo sąlygų pakeitimo pagal leidimą galima kreiptis, praėjus dvejiems metams nuo leidimo teikti reguliarias vežimo paslaugas suteikimo.	Minimalus paslaugos teikimo laikotarpis yra 6 mėnesiai, o maksimalus – 5 metai. Leidimas gali būti pratęstas dar 5 metams. Vežėjas gali grąžinti leidimą anksčiau nustatyto termino.	Galima atsisakyti teikti paslaugas <u>per 14 dienų</u>, o po šio laikotarpio informuoti Organizatorių apie atsisakymą atlikti vežimą. Vežėjas, kuris nutraukia kolektyvinį keleivinį vežimą per 14 dienų dėl Vežėjo priskirtų priežasčių, privalo pranešti organizatoriui apie atsisakymą atlikti vežimą. Tokiu atveju sutartis gali būti nutraukta prieš terminą. Tačiau bet kokias sutartines nuobaudas sutarties šalys nustato atskirai.