

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 nebelineka 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

sisiekimo 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 (nagrinėjamų 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 teisinių 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 teisinių 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 dabartiniams - 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 numaćius prievolę autobusų stočių valdytojams derinti maršrutus ir tvarkaraščius, tikslinga numatyti ir konkrećias derinimo procedūras/metodikas.

Be to, neginćijama, 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 minućių. Tai reiškia, kad stoćių 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 reglamentuojanćios 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 galiojanćiais keleivių ir bagažo vežimo reikalavimais.

Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatos. Tikslinga šias nuostatas atnaujinti, suteikiant teisę vežėjams taikyti įvairius savo prekinio ženkle dizaino elementus ar talpinti reklamą. Šiuo metu galiojanćių nuostatų 3.9. punktą numato, jog *ant tolimojo susisiekimo autobusų išorės bei jo viduje draudžiama talpinti reklamą, nesusijusią su vežėjo veikla*. Tačiau grynai komerciniu pagrindu veikianćiam 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 sutarćių su savivaldybėmis sudarymo ir savivaldybių įsipareigojimų apimties

Taisyklės numato kelių rūšių sąvokas bei vežėjo įsipareigojimus santykyje su savivaldybės institucijomis. Pavyzdžiui, Taisyklių 4.9. punktą 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 numatyta, 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 koku 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 pateikti vežėjų, būtų sudarytos visos sąlygos į tolimojo susisiekimo rinką pateikti tokioms įmonėms kaip, pavyzdžiui, Rusijos įmonei "Yandex. Bus", kuri veikia kaip „Yandex. Taxi“ - nedviprasmiškai pripažinta kaip galinti turėti priešingų tikslų Lietuvos valstybės interesams.

Siūlyme 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