

Lietuvos Respublikos Seimo
Ekonomikos komitetui

2019-06-11 Nr. S-073

El. paštu: ekonkt@lrs.lt

DĖL LR KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO PAKEITIMO PROJEKTO

Šiuo metu LR Seimo Ekonomikos komitete svarstomas Kelių transporto kodekso 1, 2, 4, 7, 8, 8(2), 11, 13, 14, 16, 18, 20, 21 straipsnių, trečiojo ir ketvirtojo skirsnių pavadinimų pakeitimo, 8(1) straipsnio pernumeravimo, Kodekso papildymo nauju 8(1) straipsniu, 8(2), 18(1) straipsniais ir 15 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektas Nr. XIII P-3360 (toliau – Įstatymo projektas). Šio įstatymo projekto svarstymas ir Įstatymo projekto keliami tikslai yra tiesiogiai susiję su Lietuvos keleivių vežimo asociacijos (toliau – Asociacija) veiklos prioritetais – skatinti viešojo transporto naudojimo plėtrą ir darnaus judumo koncepcijos įgyvendinimą. Todėl Asociacija teikia nuomonę dėl svarstomo Įstatymo projekto ir prašo atsižvelgti į Asociacijos siūlymus.

Visų pirma, Įstatymo projektu, įstatymų leidėjas ketina keisti iki šiol galiojusią taksi leidimų išdavimo tvarką ir jos nesieti su savivaldybės teritorija, kurioje teikiamos taksi paslaugos, t.y. įstatymo projekto 18 str. numato pripažinti netekus galios Kodekso 18 str. 12 d., kurioje be kitų nuostatų nurodyta, jog **leidimus vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi išduoda, galiojimą sustabdo, leidimo galiojimo sustabdymą ar leidimo galiojimą naikina savivaldybės, kurios teritorijoje keleiviai bus vežami lengvaisiais automobiliais taksi, vykdomosios institucijos Susisiekimo ministerijos nustatyta tvarka**. Taigi, galiojanti įstatymo nuostata būtent savivaldai suteikė teisę spręsti dėl jos teritorijoje veikiančių vežėjų, o tai reiškia, kad leidimų išdavimas pagal dabar galiojančią tvarką yra apribotas geografinė taksi transporto veiklos teritorija. Priėmus siūlomą įstatymo pataisą tokio geografinio veiklos reguliavimo neliktų.

Asociacijos įsitikinimu, toks Kodekso nuostatų pakeitimas, kai tiek taksi, tiek keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį pagal užsakymą veikia nėra apibrėžiama konkrečios savivaldybės teritorija, neleis pasiekti įstatymo rengėjų keliamų tikslų ir iškreips pasiūlą bei kokybės reikalavimus bendrajame viešojo transporto paslaugų sektoriuje.

Asociacija atkreipia dėmesį, jog bet kokios vežimo paslaugos teikimas yra neatsiejamas nuo kelių inžinerinės infrastruktūros naudojimo ir su tuo susijusių viešųjų investicijų. Kitaip tariant, vežimo keliais paslauga teikiama naudojantis konkrečios savivaldybės keliais/gatvėmis, kurių priežiūra (kalbant apie savivaldybei priklausančias gatves) finansuojama iš savivaldos biudžeto. Todėl įstatymų leidėjui nenumačius, jog leidimas galios konkrečioje savivaldybės teritorijoje, sudaroma situacija, kai vežėjas (taksi arba pavėžėjas) įsikūręs ar deklaruojantis savo gyvenamąją vietą, pavyzdžiui, Rokiškio ar Kaišiadorių savivaldybėse, paslaugas galės teikti Vilniaus mieste, naudosis Vilniaus miesto infrastruktūra, o mokesčius mokės kitos savivaldybės, kur formaliai yra įsikūręs, biudžetui. Pagal mūsų turimą informaciją, pvz., Kaišiadorių savivaldybėje didžioji dauguma asmenų, deklaruojusių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį pagal užsakymą veiklą, keleivius veža Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje. Be to, reikalinga įvertinti ir tai, jog taksi ir pavėžėjimo už atlygį veiklai būdingas sezoniskumas, kuris neįvedus geografinio kriterijaus reikš, jog pavyzdžiui, vasaros sezonu pavėžėjai iš Vilniaus ar

kitų miestų persikels į Palangos miestą, tuo sudarydami neproporcingą konkurenciją vietos vežėjams, kurių pajamos tiesiogiai susiję su sezoniškumu.

Pagal savo atliekamą funkciją ir specifiką taksi ir pavėžėjų teikiamos paslaugos priskirtinos vietinio susiekimo paslaugoms, kadangi keleiviai paprastai naudojami tokiu transportu nuvykti pakankamai netolimą atstumą konkrečiau miesto ar rajono teritorijoje. Todėl teritorinis veiklos apribojimas, numatant konkrečius atvejus, kada galimas vykimas į kitos savivaldybės teritoriją, atitinka veiklos specifiką ir ekonominį jos pagrįstumą.

Priešinga situacija reikštų ir tai, kad pavėžėjams už atlygį būtų teikiamas konkurencinis pranašumas lyginant su tolimojo susiekimo paslaugas teikiančiais vežėjais. Pagal teikiamus pakeitimus, taksi ir pavėžėjimo už atlygį paslaugas teikiantys vežėjai turi teisę vežti keleivius 9 sėdimųjų vietų, įskaitant vairuotojo vietą, transporto priemonėmis. Tai reiškia, kad taksi ar pavėžėjas už atlygį, kurio nevaržo geografiniai veiklos apribojimai ir maršruto grafikai, gali vykdyti reguliarius keleivių vežimus perviliojant tolimojo susisiekimo vežėjų klientus ir jų didelį kiekį pervežant ekonomiškai patraukliomis kryptimis, pavyzdžiui, Vilnius – Kaunas. Kadangi, tolimojo susisiekimo keleivių vežimui keliami griežti kokybės užtikrinimo reikalavimai ir tolimalis susisiekimas turi būti užtikrintas visoje Lietuvoje, o ne tik verslo prasme patraukliausiomis kryptimis (pagal principą, jog pelningi maršrutai subsidijuojami nuostolingus), todėl minimalius reikalavimus atitinkančių taksi ir pavėžėjų dalyvavimas vertintinas kaip rinkos sąlygų netolygus traktavimas. Atkreiptinas dėmesys, jog Lietuvoje tolimalis keleivių vežimas veikia rinkos ekonomikos sąlygomis ir papildomai biudžeto lėšomis nėra subsidijuojamas, todėl įstatymų leidėjas neturėtų leisti atsirasti sąlygoms, suteikiančioms pranašumą pavėžėjų veiklai.

Taip pat nenumačius geografinio savivaldos teritorijos veiklos apribojimo, apsunkinama savivaldos vykdoma susiekimo paslaugos užtikrinimo funkcija ir paslaugos vykdymo kontrolė. Kiekviena savivalda turi teisę pati organizuoti keleivių susisiekimą, nustatyti kokybinius transporto ir paslaugos teikimo reikalavimus pagal individualius savivaldos poreikius. Vadovaujantis darnaus judumo koncepcija, kurią Europos Sąjungos lygmeniu skatinama įgyvendinti ir jau parengtais miestų darnaus judumo planais¹, siekiama mažinti automobilizacijos lygį ir integruoti transporto sektorių tokiu būdu, kad būtų sujungiamos skirtingos transporto rūšys. Todėl taksi ir pavėžėjų teikiamų paslaugų eliminavimas iš savivaldos - kaip geografinės vietovės ribų - žymiai apsunkins darnaus judumo iškeltų tikslų įgyvendinimą. Savivalda neteks teisės nustatyti reikalavimus šių sričių vežėjams, nors jie taip pat turi būti laikomi transporto sistemos dalimi ir jų veikla reguliuojama atsižvelgiant į konkrečios savivaldybės specifiką.

Atkreiptinas dėmesys, jog šiuo metu galiojančio Kodekso 4 str. 3 dalis numato, jog savivaldybės organizuoja keleivių vežimą vietinio susiekimo maršrutais ir lengvaisiais automobiliais taksi. Asociacijos nuomone, tokia sistema, kai savivaldybė kontroliuoja ir automobilių taksi veiklą yra efektyvi ir veiksminga, nes kaip jau buvo minėta, toks reglamentavimas atitinka kiekvienos savivaldybės individualius poreikius.

Antra, Asociacija atkreipia dėmesį į tai, jog teikiamame įstatymo projekte nurodyta, jog keleivių vežimo organizatorius gali būti ir „kita organizacija“, tačiau ši sąvoka nėra apibrėžta (įstatymo projekto 4 str.). Manytina, kad keleivių vežimo veiklai esant susietai su griežtais kokybės ir saugumo užtikrinimo reikalavimais, būtina tiksliai nustatyti, kas gali būti laikoma „kita organizacija“ turinčia subjekcinę teisę organizuoti keleivių vežimą.

Be to, įstatymo projektu Kodeksas papildomas 8² str. 1 d. nuostata, dėl naudojimosi vežimo organizatoriaus paslaugomis (*Vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą gali tik fiziniai asmenys, naudodamiesi keleivių vežimo organizatoriaus paslaugomis*). Tačiau įstatymo projekte nėra nurodoma, kokius kriterijus turi atitikti vežimo organizatorius. Dėl šios priežasties, Asociacijos nuomone, gali susidaryti tokia situacija, kai rinkoje nesėkmingai veikęs ar, pavyzdžiui, sukėlęs žalą keleiviams subjektas gali nesunkiai anuliuoti savo paslaugų teikimo elektroninę platformą, susikurti naują ir tokiu būdu ne tik bloginti bendrąją vežimo paslaugų kokybę, bet ir, manipuliudamas atsakomybės nebuvimu, kelti grėsmę keleiviams bei vengti atsakomybės. Todėl Asociacijos siūlymu, Kodekse turėtų būti numatyti ne tik kiek įmanoma vienodesni

¹ <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/darnaus-judumo-mieste-planai>

kokybiniai paslaugų teikimo kriterijai taksi ir pavėžėjams už atlygį, bet ir aiškiai reglamentuotas vežimo organizatoriaus paslaugų teikimas.

Galiausiai, sąvoka „kita organizacija“ naudojama ir projekto 10 straipsnyje, kalbant apie autobusų stotis, t.y. *Autobusų stotis gali būti juridinis asmuo, kita organizacija ar jos padalinys (11 str. 1 dalies pakeitimas) ir Autobusų stotis gali steigti savivaldybė, fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai (11 str. 2 d. pakeitimas) ir pan.*

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, **siūlome:**

1. Kelių transporto kodekso 4 str. 3 d. pakeitimą išdėstyti taip:

Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos valdo ir organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais, lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais, kuriais teikiamos keleivių vežimo už atlygį paslaugos. Savivaldybių institucijos pagal savo kompetenciją leidžia vežėjams privalomus teisės aktus.

2. Kelių transporto kodekso 8² str. 1 dalies pakeitimą išdėstyti taip:

Vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą gali vežėjai, turintys leidimą vežti keleivius leidime nurodytoje savivaldybėje. Vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklą gali tik fiziniai asmenys, naudodamiesi keleivių vežimo organizatoriaus paslaugomis. Keleivių vežimas lengvuju automobiliu asmeniniais tikslais suplanuotu maršrutu nesiekiant finansinės naudos nėra laikomas keleivių vežimu už atlygį lengvuju automobiliu. Draudžiama vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą neturint galiojančio leidimo arba tuo atveju, kai leidimo galiojimas sustabdytas.

3. Patikslinti ir apibrėžti Įstatymo projekte nurodytą sąvoką „kita organizacija“, kuri turi teisę teikti keleivių vežimo organizatoriaus paslaugas ir būti autobusų stoties steigėju ar valdytoju.

4. Nustatyti vienodus paslaugos kokybės užtikrinimo standartus keleivių vežimui už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą.

5. Nustatyti kriterijus, kuriuos turi atitikti keleivių vežimo organizatorius, siekiantis Kelių transporto kodekso nustatyta tvarka verstis keleivių vežimo organizatoriaus veikla.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis