

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

2020-02-03 Nr. S-008

El. paštu: [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)

## DĖL TAISYKLIŲ PROJEKTŲ VERTINIMO

LR Susisiekimo ministerija pateikė Lietuvos keleivių vežimo asociacijos (toliau – **Asociacija**) išvadoms gauti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymo Nr. 3-62 „Dėl leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – priklausomai nuo reglamentuojamo objekto - **Tolimojo susisiekimo taisyklės** arba **Vietinio susisiekimo taisyklės**), Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymo Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – **Autobusų stočių taisyklės**) ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymo Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – **Keleivių ir bagažo taisyklės**).

Asociacija ir jos nariai, susipažinę su taisyklių projektais, teikia pastabas ir pasiūlymus dėl taisyklių pakeitimo įtakos jų reguliuojamiems teisiniams santykiams, šių pakeitimo įtakos vežėjų ir keleivių teisių ir teisėtų interesų užtikrinimui.

Siekiant nuoseklumo pastabos ir pasiūlymai dėl konkrečių taisyklių punktų pateikiami šio rašto prieduose: Priede Nr. 1 pastabos dėl Tolimojo susisiekimo taisyklių; Priede Nr. 2 pastabos dėl Vietinio susisiekimo taisyklių; Priede Nr. 3 pastabos dėl Autobusų stočių taisyklių; Priede Nr. 4 pastabos dėl Keleivių ir bagažo taisyklių.

Toliau nurodomi argumentai ir pasiūlymai, į kuriuos Asociacijos nuomone, taisyklių rengėjai turėtų atsižvelgti ir atitinkamai pakoreguoti esmines taisyklių nuostatas.

### I. Dėl teisinės ir faktinės kolizijos galiojant dvejopo pobūdžio teisiniam reglamentavimui

Susisiekimo ministerijos parengtos Tolimojo susisiekimo taisyklės numato, jog tolimojo susisiekimo paslaugas galėtų vykdyti visi suinteresuoti vežėjai, jei jie atitiks šių taisyklių reikalavimus, atliks reikiamus derinimus ir gaus Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – **LTSA**) išduodamą leidimą. Tačiau toks teisinis reguliavimas, kuris savo principiniais nuostatais keičia dabar galiojančią tolimojo susisiekimo keliais organizavimo tvarką, numatomas neapibrėžiant nuo kada jis galėtų įsigaliooti. Būtent įsigaliojimo momentas teisinio reglamentavimo pakeitimui yra itin svarbus, kadangi šiuo metu tolimojo susisiekimo paslaugų teikimas vykdomas pagal 2018 m. kovo mėn. LTSA ir vežėjų sudarytas sutartis, kurios galioja iki 2023 m. kovo mėn. Taigi, susidaro situacija, kai esant galiojančioms ir vykdomoms sutartims, pagal jas dirbantiems vežėjams nustatomos visiškai kitokios veiklos vykdymo taisyklės arba sukuriama faktinė situacija, kai nenustačius Tolimojo susisiekimo taisyklių įsigaliojimo termino dvi sistemos galėtų egzistuoti kartu, tačiau tai reikštų visišką chaosą tolimojo susisiekimo sistemoje ir vestų prie vežėjų bei keleivių teisių pažeidimo.

Asociacijai žinoma, jog LR Konkurencijos taryba atliko tyrimą ir parengė pranešimą apie įtariamą pažeidimą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių ir Lietuvos transporto saugos administracijos veiksmų

jas įgyvendinant atitiktis LR konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams. Tačiau pagal minėtą tyrimą teikiamos rekomendacijos nutraukti galiojančias sutartis su vežėjais Konkurencijos tarybos nėra patvirtintos, t.y. sutarčių nutraukimą reglamentuojantis Konkurencijos tarybos nutarimas (jei visgi bus priimtas sprendimas nutraukti sutartis) nėra įsiteisėjęs. Todėl LTSA, neturint teisinio pagrindo nutraukti šiuo metu galiojančių sutarčių su vežėjais, Tolimojo susisiekimo taisyklių rengėjai, atitinkamai, neturi pagrindo paneigti pagal galiojančias sutartis numatomų vežėjų teisių teikti paslaugas ir atitinkamai keisti teisės aktus, kurie prieštarautų galiojančioms sutartims.

Primintina, kad nagrinėjamoje situacijoje tampa itin svarbus teisėtų lūkesčių principo užtikrinimas ir sutarties kaip įstatymo galią turinčio akto vykdymas. Vežėjai, 2018 m. kovo mėn. sudarę sutartis su LTSA, negalėjo tikėtis ar numatyti, kad vos įpusėjus sutarties vykdymui bus esmingai keičiamas tolimojo susisiekimo keliais teisinis reglamentavimas arba netgi susidarys tokia situacija, kuri grasins nutraukti sutartis prieš terminą. Tokia teisinio aiškumo reikalaujanti pozicija, kas atitinka teisėtų lūkesčių principo esmę, įtvirtinta ir teismų praktikoje. 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, galiojančios sutartys su vežėjais buvo sudarytos pagal šiuo metu galiojančias tolimojo susisiekimo taisykles, todėl naujo teisinio reglamentavimo įsigaliojimas teisiškai yra galimas tik sutartims pasibaigus.

**Siūlome** Lietuvos susisiekimo ministro įsakymą *Dėl leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo papildyti* nuostata, kad *Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės įsigalioja nuo Lietuvos transporto saugos administracijos ir tolimojo susisiekimo vežėjų sudarytų sutarčių pasibaigimo dienos, t.y. iki 2023 m. balandžio 1 d.*

## **II. Dėl pereinamojo laikotarpio būtinybės tolimojo susisiekimo paslaugų sektoriaus pertvarkos vykdymui**

Įvertinus tai, kad pateiktas Tolimojo susisiekimo taisyklių projektas keičia daugiau kaip dvidešimt metų galiojančią tolimojo susisiekimo kaip viešosios paslaugos organizavimo tvarką, tačiau šis pakeitimas neturi tapti pagrindu šios susisiekimo paslaugos blogėjimui, kas tiesiogiai sietina su šios paslaugos vartotojų – keleivių teisėtų interesų užtikrinimu, todėl naujų Tolimojo susisiekimo taisyklių įsigaliojimui turi būti taikomas pereinamasis laikotarpis. Pereinamojo laikotarpio būtinybė pagrindžia toliau nurodomos aplinkybės.

1. Visą šiuo metu esantį tolimojo susisiekimo keliais tinklą išlaiko tik vežėjai savo lėšomis, t.y. ši viešoji paslauga nėra dotuojama iš valstybės ar savivaldos biudžeto. Tačiau pati tokio tinklo išlaikymo specifika yra tokia, kad patys vežėjai savo pelno sąskaita finansuoja nerentabilius maršrutus, kurie įvairių vežėjų preliminarius skaičiavimus, atsižvelgiant į sezoniskumą, gali sudaryti 20 ar daugiau procentų visų vežėjo aptarnaujamų maršrutų. Pagal siūlomą Tolimojo susisiekimo taisyklių projektą liberalizavus tolimojo susisiekimo rinką esamų nerentabilių maršrutų išlaikymu vežėjai bus nesuinteresuoti, kadangi padidės konkurencija rentabiliuose maršrutuose, kas atitinkamai mažins vežėjo pajamas, todėl nuostolingais maršrutais susisiekimo paslauga nebus teikiama. Tačiau tokia potencialiai tikėtina situacija neturi lemti to, kad iki taisyklių įsigaliojimo keleivis turėjęs galimybę keliauti tam tikru maršrutu, šią galimybę prarastų vien dėl administracinių subjektų priimtų teisės aktų pakeitimo, o šiuo konkrečiu atveju – naujų Tolimojo susisiekimo taisyklių. Todėl prieš įsigaliojant naujoms taisyklėms, LTSA kaip tolimojo susisiekimo keliais administravimą vykdanči institucija turi atlikti kiekvieno planuojamo maršruto rentabilumo vertinimą ir numatyti nerentabilių maršrutų konkursavimo

taisykles, kurios suteiktų pagrindą valstybės biudžeto lėšomis dotuoti komerciškai nuostolingus maršrutus. Manytina, kad tik tokių veiksmų parengimas ir numatymas leis išlaikyti esamą tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą ir užtikrins keleivių teisėtą interesą pasinaudoti viešąja paslauga apsaugą.

2. Pereinamojo laikotarpio būtinumą lemia ir objektyvi būtinybė esamiems rinkos dalyviams pasiruošti esminiams rinkos pokyčiams ir išvengti nuostolių atsiradimo. Kaip minėta pagal šiuo metu su vežėjais sudarytas ir galiojančias sutartis, tolimojo susisiekimo sferoje dirbantys vežėjai savo veiklą esamomis sąlygomis planavo mažiausiai iki 2023 m. kovo mėn. Sudarę sutartis vežėjai atliko reikšmingas investicijas į infrastruktūrą. Vien investicijos 2017-2018 metais į transporto priemonių atnaujinimą siekė apie 18 mln. eurų, įsigyta 110 naujų ar naudotų (iki 10-12 metų) įvairių dydžių tarp miestinių autobusų, o 2019-2020 metais jau suplanuota įsigyti 88 autobusus už daugiau kaip 12 mln. eurų. Per 2017-2020 metus bus atnaujinta apie 30 proc. tolimojo susisiekimo maršrutuose dirbančių autobusų. Šių investicijų atsiperkamumas buvo vertintas atsižvelgus į galiojančios sutarties terminą. Todėl rinkos esminis pertvarkymas reikš, kad atliktos investicijos potencialiai gali tapti nuostoliais, kuriuos rinkos dalyviai patirs dėl teisinio reglamentavimo staigių pokyčių, kurių, dar kartą akcentuotina 2018 m. kovo mėn. sutarčių sudarymo metu, jie negalėjo objektyviai numatyti.

3. Pereinamasis laikotarpis yra būtinas ir naujiems rinkos dalyviams pasiruošti pateikimui į rinką. Tai yra būtina siekiant iširti rinkos situaciją, įsigyti reikiamas transporto priemones, apmokyti personalą, gauti reikalingus suderinimus ir leidimus. Konkurencijos taryba 2014 m. rugsėjo 2 d. nutarime Nr. 1S-138/2014 konstatavo, kad ūkio subjektai, šiuo metu neaptarnaujantys tolimojo susisiekimo maršrutų arba aptarnaujantys ir norintys plėsti aptarnaujamų maršrutų skaičių, **negalėtų per pakankamai trumpą laiką į keičiamą vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais rinką ir pradėti teikti šias paslaugas tokia apimtimi ir mastu, kurie būtų pakankami ir galintys veiksmingai daryti įtaką subjektų, teikiančių keleivių pervežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugas, konkurenciniam elgesiui, kadangi jie susidurtų su teisinio reguliavimo kliūtimis.** Taigi, net ir veiksmingos konkurencinės aplinkos užtikrinimo atžvilgiu naujo vežėjo įėjimas į rinką negali įvykti staigiai, nesuplanuotai, nes priešingu atveju turėsime situaciją, kai labiau pasiruošę rinkos dalyviai užims geriausią rinkos nišą, į kurias patekti vėliau atėjusiam konkuruojančiam vežėjui bus daug sudėtingiau.

Be to, netgi esami rinkos dalyviai turi pasiruošti pokyčiams, nes pagal naujas Tolimojo susisiekimo taisykles atsiranda finansiniai įsipareigojimai, kurių šiuo metu nėra. Pagal minimų taisyklių 10.4. punktą kiekvienas vežėjas turi pateikti įsipareigojimus užtikrinančią garantiją, o tai reiškia papildomas pinigines lėšas, kurios turi būti suplanuotos ir numatytos iš anksto. Ypač lėšų planavimas svarbus savivaldybės įmonėms, kurios dalinai finansuojamos iš savivaldybių biudžetų ir tvirtina metinius biudžetus, o kaip žinoma iš dabar veikiančių rinkos dalyvių, dauguma vežėjų kaip tik yra regioninės savivaldybių įmonės, todėl pereinamojo laikotarpio nebuvimas jas iš esmės eliminuotų iš tolimojo susisiekimo rinkos.

4. Vertinat pateiktą Tolimojo susisiekimo taisyklių projektą sistemiškai kartu su Autobusų stočių taisyklėmis tampa akivaizdu, kad naujasis teisinis reglamentavimas numato itin daug funkcijų perduoti stočių valdytojams. Jei būtų patvirtintos pateiktos taisyklių redakcijos, tai Stočių valdytojai faktiškai taptų atsakingais už tvarkaraščių derinimą su tolimojo susisiekimo vežėjais tokiu būdu, kad būtų užtikrintas jų lygiateisiškumas, tačiau tai valdytojas gali padaryti tik įvertinęs autobusų stoties technines galimybes, kadangi toje pačioje autobusų stotyje turi būti aptarnaujami ne tik tolimųjų reisų susisiekimą vykdančių vežėjų autobusai, bet ir tarptautiniai, vietiniai bei priemiestiniai vežėjai. Todėl visų interesų suderinimui reikalingas atitinkamas techninis pasiruošimas, kuriam objektyviai reikalingas protingas terminas. Priešingu atveju bus ne tik sutrikdytas stoties darbas visiems stoties infrastruktūra norintiems pasinaudoti vežėjams, bet ir kils teisiniai ginčai tarp vežėjų ir stoties valdytojų, o jų pasėkoje neabejotinai nukentės keleivių interesai.

**Siūlytame** numatyti ne trumpesnį nei 3 metų pereinamąjį laikotarpį Tolimojo susisiekimo taisyklių įsigaliojimui.

### III. Dėl nacionalinio saugumo užtikrinimo

Siūlomas Tolimojo susisiekimo taisyklių projektas iš esmės numato visišką rinkos liberalizavimą, nustatant tik kokybinius vežimo paslaugos teikimo reikalavimus. Tačiau tolimojo susisiekimo veikla, apimanti visą Lietuvos Respublikos teritoriją turi būti vertinama ir nacionalinio saugumo aspektu. Lietuvos Respublikos 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 keliais tampa itin svarbiu veiksmu užtikrinant valstybės mobilizaciją. Dėl šios priežasties bei ypatingai atsižvelgiant šiuo metu kylančius regioninio saugumo užtikrinimo iššūkius ir kylančias grėsmes, taisyklių rengėjai turėtų taip pat įvertinti taisyklių suderinamumą su minėtu LR Mobilizacijos ir mobilizacinio rezervo rengimo įstatymu ir nustatyti kriterijus, kurie užkirstų kelią į rinką patekti nepatikimiems ir nacionaliniam saugumui galintiems kelti grėsmę rinkos dalyviams. Asociacijos vertinimu, liberalizavimas atvers kelią Lietuvoje legaliai veikti tokiems vežėjams, kurie sietini su užsienio valstybių priešiškais interesais, kaip "Yandex. Taxi" (analogiškai veikia „Yandex. Bus“).

**Siūlome** (1) Tolimojo susisiekimo taisyklių projektą papildyti nuostatomis numatančiomis reikalavimus vežėjams atitikti nacionalinio saugumo reikalavimus;

(2) išvadą duodančiomis institucijomis, vertinant Tolimojo susisiekimo taisyklių projektą įtraukti LR Krašto apsaugos ministeriją ir LR Užsienio reikalų ministeriją.

### IV. Dėl tvarkaraščio sudarymo principinių nuostatų ir autobusų stočių atsakomybės

Autobusų stočių taisyklių 9 punkte nurodoma, kad *Autobusų stotis objektyviai, išsamiai, nediskriminuodama ir nešališkai teikia dalyvaujančių vežėjų tvarkaraščius. Informacijos klasifikavimo kriterijai negrindžiami jokia veiksmu, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusiu su vežėjo tapatybe, ir taikomi nediskriminuojant nė vieno dalyvaujančio vežėjo.*

Neginčijama, kad stoties valdytojas turi užtikrinti objektyviai sąžiningas sąlygas visiems vežėjams naudotis stoties infrastruktūra, tačiau norimas keisti teisinis reguliavimas sukuria teisinį ir praktinį neaiškumą kaip šis lygiateisiškumo principas turės būti įgyvendintas praktikoje. Tolimojo susisiekimo taisyklių 10 punkte nurodoma, kad vežėjas, pageidaujantis gauti leidimą be kitų dokumentų turi pateikti sutartį su autobusų stotimi. Tai reiškia, kad leidimas gali būti neišduotas vien tuo pagrindu, jei autobusų stoties valdytojas atsisako sudaryti sutartį su vežėju. Tačiau toks reglamentavimas kartu užduoda klausimą, kokiais atvejais autobusų stoties valdytojas turi teisę sutarties nesudaryti, ypač atsižvelgus į jam imperatyviai taikomą nediskriminavimo principą. Ar sutartis gali būti nesudaroma, jei vežėjo prašomas reiso laikas dubliuoja kito vežėjo laiką ir techniškai dviejų vežėjų aptarnauti vienu metu negalima, tačiau tokiu atveju kuriam vežėjui turi būti teikiamas prioritetas? Ar tolimojo susisiekimo vežėjas turi prioritetą naudotis stoties infrastruktūra, lyginant su vietinio ar tarptautinio susisiekimo vežėjais? Koks turi būti sutarčių turinys? Šie ir kiti klausimai naujai rengiamuose teisės aktuose nėra išspręsti, todėl neaiškumo situacija lems ginčus tarp vežėjų ir stočių, kas neabejotinai trikdytų viso susisiekimo tinklo darnų funkcionavimą.

Be to, teikiamu reglamentavimu faktiškai tvarkaraščių derinimo funkcija yra perduodama privatiems stočių valdytojams, nors, kaip žinoma, tolimalis susisiekimas yra valstybės teikiama viešoji paslauga, kurios tinkamu funkcionavimu turėtų rūpintis valstybės įgaliota institucija – LTSA. Dėl šios priežasties, itin abejotina, ar šios funkcijos delegavimas privatiems subjektams, ypač nenumačius aiškiai reglamentuotos tvarkos, yra galimas ir nepažeidžia viešojo intereso valstybei užtikrinti tinkamą tolimojo susisiekimo veiklą.

**Siūlome** (1) Autobusų stočių taisykles papildyti nuostatomis, numatančiomis stoties valdytojo ir vežėjo sudaromos sutarties turinį ir numatyti atvejus, kai valdytojas turi teisę šios sutarties nesudaryti.

(2) Organizuoti suinteresuotų šalių (vežėjų, stočių valdytojų, LTSA, taisyklių rengėjų) susitikimą nurodytiems probleminiams klausimams aptarti.

## V. Dėl autobusų stočių kategorijų naikinimo tikslingumo

Parengtose Autobusų stočių taisyklėse numatomas šiuo metu egzistuojančių autobusų stočių kategorijų panaikinimas, pateikiant visoms autobusų stotims bendrus kokybės reikalavimus. Tokia taisyklių rengėjų pozicija tarp vežėjų ir stoties valdytojų vertinama nevienareikšmiškai. Viena vertus, nėra ginčo, kad keleiviams turi būti užtikrintos vienodos sąlygos naudotis stoties infrastruktūra nepriklausomai nuo stoties dydžio ar regioninės lokacijos, tačiau kartu pažymėtina, kad dalis regionuose esančių stočių yra itin mažos ir nėra pajėgios tenkinti visų kokybinių reikalavimų arba jų pertvarkymui reikalingos itin didelės investicijos, nors keleivių skaičius sąlyginai yra mažas.

Negana to, susidaro dar ir tokia situacija, kai buvusios III ir žemesnės kategorijos autobusų stotys, po naujų taisyklių įsigaliojimo neatitiktų keliamų reikalavimų ir būtų priverstos užsidaryti, keisti veiklą ar imtis kitų žingsnių, kas reikštų, jog miestas ar miestelis liktų be autobusų stoties, o keleiviai kelionės negalėtų pradėti iš šiandien įprastos ir naudojamos autobusų stoties.

Asociacijos nuomone, LTSA turėtų aiškiai nustatyti, kurios stotys Lietuvoje atitinka nustatytus Autobusų stočių nuostatų reikalavimus, patvirtinti jų sąrašą ir jį paskelbti. Tik šioms stotims turėtų atsirasti visos teisės ir pareigos vykdyti autobusų stoties veiklą.

**Siūlome** (1) nustatyti stočių reikalavimų įgyvendinimo taikymo išimtis stotims, atsižvelgiant į jų aptarnaujamų autobusų skaičių.

(2) patvirtinti autobusų stočių, atitinkančių nustatytus reikalavimus, sąrašą.

(3) Organizuoti suinteresuotų šalių (vežėjų, stočių valdytojų, LTSA, taisyklių rengėjų) susitikimą autobusų stočių kategorijų reikalingumo ir kriterijų nustatymo klausimams aptarti.

**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 susisiekimo keliais ir su tuo susijusios veiklos reglamentavimo modelį.**

Be to, norime atkreipti dėmesį į tą aplinkybę, kad teisės aktų projektų išvadoms pateikti skirta tik 10 darbo dienų, o per tokį trumpą laiką neįmanoma įsigilinti į didelės apimties dokumentus ir svarbius klausimus, todėl **prašome** sudaryti galimybę, esant reikalui, patikslinti pasiūlymus iki š.m. vasario 15 d.

Taip pat, **prašome** surengti pasitarimą šio rašto IV ir V skyriuose išdėstytais klausimais.

PRIDEDAMA:

Priedas Nr. 1 pastabos dėl Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių projekto, 9 lapai;

Priedas Nr. 2 pastabos dėl Leidimų vežti keleivius vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių projekto, 2 lapai;

Priedas Nr. 3 pastabos dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų projekto, 6 lapai;

Priedas Nr. 4 pastabos dėl Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių projekto, 5 lapai.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

## PASTABOS

## LEIDIMŲ VEŽTI KELEIVIUS TOLIMOJO REGULIARUS SUSISIEKIMO KELIŲ TRANSPORTO MARŠRUTAIS IŠDAVIMO TAISYKLIŲ PROJEKTUI

Eil. Nr.	Taisyklių projekto nuostata	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	Nėra nustatytos įsigaliojimo datos	Esat šiuo metu galiojančioms sutartims su tolimojo susiekimo vežėjais, naujai patvirtintos taisyklės turėtų įsigalioti tik šioms sutartims pasibaigus. Tik tokiu būdu bus užtikrintas vežėjų teisėtų lūkesčių principas sietinas su sutarties galiojimu, išvengta nuostolių ir užtikrintas keleivių interesas gauti tinkamas ir iš anksto suplanuotas keleivių vežimo paslaugas.	Siūloma numatyti, kad taisyklės įsigalioja nuo 2023m. balandžio 1 d.
2.	<b>2 punktas</b>  Taisyklės yra privalomos Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – Administracija), vežėjams, autobusų stočių valdytojams, autobusų ekipažams bei asmenims, prižiūrintiems ir kontroliuojantiems tolimojo reguliaraus susisiekimo keleivinį kelių transportą.	Į tolimojo susisiekimo paslaugų teikimo procesą, remiantis Taisyklių nuostatomis, bus įtrauktos savivaldybės, todėl šios nuostatos turi būti privalomos ir šiam administraciniam subjektams. Priešingu atveju, Taisyklių įgyvendinimas nebus galimas, nes savivaldybės nederins maršrutų, kadangi joms tokios funkcijos atlikimas nebus nurodytas kaip imperatyviai privalomas.	Siūloma Taisyklių punktą papildyti, nurodant jog Taisyklės <b>privalomos savivaldybėms.</b>
3.	<b>3.1. punktas</b>  netarifinė stotelė – autobuso stotelė, esanti miesto savivaldybės teritorijoje, naudojama keleiviams įlaipinti, vykstant iš autobusų stoties, arba keleiviams išlaipinti, vykstant į autobusų stotį;	Asociacijos nuomone, turi būti tik vienos rūšies - tarifinės stotelės, t.y. visai neturi būti netarifinių stotelių, nes:  1)techninės bilietų 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. Kitaip tariant, jei keleivis išlipa netarifinėje stotelėje, tai jis ir turi mokėti už kelionę iki tos stotelės, o ne iki stoties. Todėl siekiant keleivių teisių užtikrinimo ir	Siūloma <b>atsisakyti „netarifinės stotelės“ apibrėžimo</b> ir šios sąvokos neįtraukti į Taisykles bei atitinkamai pakoreguoti kitus taisyklių punktus, kur randama „netarifinės stotelės“ sąvoka.  Jei tarifinė stotelė sąvoka paliekama, tai reikia patikslinti, kad <u>netarifinė stotelė gali būti tik miesto savivaldybės teritorijoje</u> , kad nekiltų abejonių, nes netarifinė stotelė

		<p>sąžiningumo keleivių atžvilgiu, netarifinės stotelės tiek sąvoka, tiek praktinis taikymas laikytini faktiškai ydingais ir klaidinančiais keleivius.</p> <p>2) netarifinės stotelės pačiose Taisyklėse kelia daug klausimų ir neapibrėžtumų, pvz.,</p> <p>- maršrutas „negali prasidėti ir / ar pasibaigti ne autobusų stotyse arba netarifinėse stotelėse“, ir tai suponuoja mintį, kad maršrutas gali prasidėti ir pasibaigti tarifinėje stotelėje, nors tai prieštarauja kitiems punktam, kuriuose aiškiai pasakyta, kad maršrutas baigiasi ir prasideda tik autobusų stotyse.</p> <p>-netarifinės stotelės gali būti tik miestų savivaldybių teritorijose, o kodėl jų negali būti rajonų miestuose - savivaldybių centruose?</p>	<p>negali būti gyvenamojoje vietovėje, kuri turi miesto statusą, o tokių miestų yra 103 <a href="https://lt.wikipedia.org/wiki/S%C4%85ra%C5%A1as:Lietuvos_miestai">https://lt.wikipedia.org/wiki/S%C4%85ra%C5%A1as:Lietuvos_miestai</a></p>
4.	<p><b>9. punktas</b></p> <p>Administracija nustato maršrutus (įskaitant tarpines stoteles), kurie skelbiami interneto svetainėje <a href="http://www.visimarsrutai.lt">www.visimarsrutai.lt</a>.</p>	<p>Jeigu Administracija nustato maršrutus (įskaitant tarpines stoteles), tai ji ir turi gauti savivaldybių administracijų raštiškus sutikimus planuojamam maršrutui.</p>	<p>Punktą papildyti taip:</p> <p>Administracija nustato maršrutus (įskaitant tarpines stoteles), <b>kuriuos suderina su savivaldybėmis per kurias driekiasi maršrutas ir šiuos maršrutus skelbia</b> interneto svetainėje <a href="http://www.visimarsrutai.lt">www.visimarsrutai.lt</a>.</p>
5.	<p><b>10.2.punktas</b></p> <p>asmens tapatybę įrodantį dokumentą arba jo kopiją, jeigu leidimą siekia gauti fizinis asmuo;</p>	<p>Kelių transporto kodekso 7 str. 2 d. numato, kad Vežėjas – įmonė, kuri suprantama taip, kaip ji apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 2 straipsnio 4 dalyje.</p> <p>Taigi, vežėjas yra įmonė, o ne fizinis asmuo.</p>	<p>Siūlome punktą panaikinti.</p>
6.	<p><b>10.3. punktas</b></p> <p>sutartys su autobusų stotimis ir savivaldybių administracijų raštiškus sutikimus dėl tarpinių stotelių, kurios įtrauktos į maršrutą;</p>	<p>Šis punktas nesiderina su 9 p. ir 20 p., kuriuose nurodomos Administracijos funkcijos sudarant maršrutus.</p>	<p>Siūlome patikslinti punktus dėl maršrutų sudarymo ir derinimo funkcijų pasiskirstymo tam kad išvengti funkcijų dubliavimo.</p>
7.	<p><b>10.4. punktas</b></p> <p>Lietuvos Respublikoje ar užsienio valstybėje registruoto banko ar draudimo bendrovės išduotą Keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantiją (toliau –</p>	<p>Pagal punkto siūlomą redakciją, garantiją turi pateikti visi – ir esami, ir nauji – vežėjai. Jei esami vežėjai tuo maršrutu veža keleivius jau kokius 20 metų, tai neturėtų teikti garantijos, nes jų patikimumas rinkoje yra daug didesnis nei naujų vežėjų, t.y. garantija turėtų būti teikiama tik tuo atveju, jei vežėjas prašo leidimo maršrutui, kurio jis anksčiau neaptarnavo.</p>	<p>Siūlome patikslinti nuostatą, nurodant, kad <b>garantija taikoma naujiems rinkoje nedalyvavusiems vežėjams.</b></p>

	Garantija). Garantijos vertė (eurais) suskaičiuojama maršruto atstumą kilometrais padauginus iš pusės per metus atliekamų reisų skaičiaus. Garantija turi galioti ne trumpiau kaip 1 metus nuo paraiškos pateikimo dienos.		
8.	<b>11. punktas</b> Administracija, įvertinusi paraiškoje nurodytus reisų tvarkaraščius ir siekdama išvengti transporto priemonių spūsčių autobusų stotyse ir stotelėse, gali pasiūlyti vežėjui pakoreguoti reisų tvarkaraštį.	Administracijos funkcija ir pareiga yra užtikrinti tinkamą tolimojo susisiekimo organizavimą, todėl netinkamo tvarkaraščio koregavimas negali turėti diskrecijos „gali“, o turi numatyti privalomą įpareigojimą keisti tvarkaraštį, jei jis nėra tinkamas.	Siūlome punktą išdėstyti taip:  Administracija, įvertinusi paraiškoje nurodytus reisų tvarkaraščius ir siekdama išvengti transporto priemonių spūsčių autobusų stotyse ir stotelėse, <b>privalo</b> pasiūlyti vežėjui pakoreguoti reisų tvarkaraštį.
9.	<b>16.1.4. punktas</b>  miesto teritorijos ribose turi driektis savivaldybės institucijų nurodytomis gatvėmis;	Nėra aišku, koks tai miestas? Miestas - savivaldybė, ar miestas – gyvenvietė.	Siūlome patikslinti miesto sąvoką.
9 <sup>1</sup>	<b>16.5. punktas</b>  jeigu maršrute numatyti reisai pirmyn ir atgal, reisuose turi būti vienodas autobusų stočių ir stotelių skaičius, išskyrus netarifines stoteles.	Šiuo metu kai kurių maršrutų reisuose yra skirtingas stotelių skaičius. Vienose stotelėse keleiviai įlipa važiuoti į rajono centrą jiems patogiu laiku, kitu atveju važiuoja iš rajono centro jiems patogiu laiku, pvz. maršrutas Nr. 368 Kaunas – Vilnius. Tai perteklinis reikalavimas, rinka (paklausa) pati nustato stotelių skaičių pirmyn ir atgal skaičių.	Siūlome atsisakyti šio reikalavimo.
10.	<b>17.4. punktas</b>  laiko intervalai;	Tinkamas vieno autobuso aptarnavimas autobusų stoties perone (parduodant bilietus, įlaipinant keleivius, išvažiuojant) užtrunka ne mažiau kaip 15 minučių, todėl tvarkaraštis turi būti derinamas ir sudaromas 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	Siūlome nurodyti, kad reisų tvarkaraštis turi būti sudaromas tokiu būdu, kad tarp tų pačių maršrutų reisų būtų ne mažesni nei 15 minučių intervalai. Tuo atveju, jei to paties maršruto tvarkaraštyje numatoma mažiau kaip 4 reisai per dieną, tai tarp reisų turi būti ne mažesni nei 1 valandos intervalai. Reisų intervalai skaičiuojami tarp to paties ir skirtingų vežėjų reisų.  Reisų tvarkaraščiai sudaromi Autobusų



		<p>kito vežėjo tvarkaraštis turi būti mažiausiai vienos valandos skirtumu.</p> <p>Autobusų stočių veiklos nuostatai (tiek galiojanti, tiek nauja redakcija) numato, jog <i>autobusų stotys privalo sudaryti visų nuosavybės formų vežėjams vienodas, nediskriminacines sąlygas naudotis autobusų stočių teikiamomis 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 nurodytą nediskriminavimo prievolę.</p> <p>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.</p> <p>Svarstylini tokie tvarkaraščių sudarymo (ar derinimo) principai:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- įtvirtinama, kad jau dirbantys vežėjai bus suprantama kaip vežėjai su kuriais 2018 m. buvo sudarytos sutartys.</li> </ul>	stočių nuostatuose nustatyta tvarka.
10 <sup>1</sup>	<p><b><u>17.5. punktas</u></b></p> <p>keleivių vežimas geležinkelių transportu vietiniais maršrutais. Tais atvejais, kai geležinkelio ir autobuso maršruto pradinės ir galinės stoties miestai sutampa, autobusas negali išvykti iš autobusų stoties prieš 10 min. iki traukinio išvykimo laiko ir po 10 min. po traukinio išvykimo. Ši sąlyga turi galioti paraiškos teikimo metu.</p>	<p>Įpareigojimas derinti tolimojo susisiekimo tvarkaraščius prie vietinio susisiekimo geležinkelių tvarkaraščių būtų vartotojų – keleivių - teisės ir rinktis transporto rūšį apribojimas ir diskriminuotų kelių transporto vežėjus.</p> <p>Tolimasis susisiekimas ir susiesimas geležinkelių transportu yra tarpusavyje konkuruojančios veiklos sritys, kadangi geležinkelių transporto maršrutai sutampa su tolimojo susisiekimo autobusų maršrutais. Tai, kad šios veiklos sritys konkuruojančios rodo faktas, kad viešojo susisiekimo transporto paslaugos vartotojas – keleivis turi visas galimybes pasirinkti, kuria transporto priemone keliauti: traukiniu ar autobusu. Daugelyje miestų autobusų ir geležinkelių stotys yra įrengtos greta, taigi net technine prasme keleiviui nekyla nepatogumų pasirenkant. Netgi, 2014 m. rugsėjo 2 d. nutarime Nr. 1S-138/2014 LR Konkurencijos taryba pripažino, kad sutampančių maršrutų atžvilgiu šios dvi veiklos sritys yra konkuruojančios.</p> <p>Be to, teikiamas reglamentavimas vertintinas kaip diskriminacinis bei nesąžiningas dar</p>	Siūlome šį punktą išbraukti.

		<p>ir dėl to, kad susisiekimas geležinkeliais yra tiesiogiai valstybės dotuojama paslauga, kai tuo tarpu tolimasis susisiekimas keliais yra grynai komerciniu pagrindu teikiama paslauga. Dėl šios priežasties, pritaikius dar ir kritikuojamame punkte nurodytus apribojimus, tolimojo susisiekimo keliais verslui tampa dar sunkiau (nes konkuruojama ne vienodomis sąlygomis) konkuruoti su valstybės dotuojamu geležinkelių transportu.</p> <p>Be to, numatytas tvarkaraščių apribojimas yra praktiškai neįgyvendinamas, nes intensyviausiose trasose esantis transporto pasiūlos judėjimas yra toks, kad tiek traukiniai, tiek autobusai išvyksta labai dažnu intervalu. Išvykimo dažnumas atitinka keleivių poreikius, todėl pritaikius ribojimą, transporto pasiūla keleiviams drastiškai sumažėtų. Pavyzdžiui palyginus autobusų ir traukinių darbo dienų eismo tvarkaraščius maršrutu Vilnius – Kaunas matyti, kad iš 38 autobusų maršrutų liktų tik 19, o Kaunas - Vilnius iš 36 autobusų maršrutų liktų 20 ir susidarytų situacija, kai iš Vilniaus į Kauną apie 1 val. ar ilgiau nebūtų nė vieno tiesioginio autobusų maršruto.</p> <p>Taip atsitiktų būtent dėl to, kad išvykimas iš Vilniaus ar Kauno tiek traukinių, tiek autobusų yra itin didelis, todėl iš rinkos eliminavus autobusų tvarkaraščius, kurie neatitinka nagrinėjamo punkto reikalavimų, neliktų apie pusės autobusų išvykimo laikų, kurie kaip minėta šiuo metu yra priderinti prie keleivių poreikių ir veikia konkurencingos rinkos sąlygomis.</p>	
11.	<p><b><u>19. punktas</u></b></p> <p>Maršruto reisai turi būti taip priderinti prie esamų reisų, kad autobusų eismo intervalai atitiktų keleivių srautą.</p>	<p>Sutiktina, kad nauji reisai turi būti priderinti prie esamų reisų. Tačiau iš formuluotės nėra aišku kas po taisyklių įsigaliojimo bus laikoma „esamais reisais“?</p> <p>Siekiant išvengti neaiškumo, siūlytina esamais reisais laikyti tuos vežėjų aptarnaujamus reisu, kuriais vežimai vykdomi galiojant dabartinėms taisyklėms, o vėliau – tie vežėjų reisai, kuriems leidimai išduoti anksčiau.</p>	<p>Siūlome suformuluoti „esamų reisų“ apibrėžimą, kad „esamais reisais“ būtų laikomi tokie reisai, kurie buvo sudaryti iki naujos taisyklių redakcijos įsigaliojimo dienos, o vėliau – reisai, kuriems leidimai išduoti anksčiau.</p>
12.	<p><b><u>25. punktas</u></b></p> <p>Maršrutai keičiami, jeigu keleivių paklausa netenkinama arba ji tenkinama, tačiau važiavimo sąlygos yra nepatenkinamos (keleiviai netelpa į autobusus, jų netenkina važiavimo laikas arba dažnis ir pan.), taip pat, jeigu keleivių susisiekimo negalima užtikrinti visų pirma pakeičiant vežimo sąlygas (trasą, dažnį, laiką, autobusų talpą) esančiuose maršrutuose. Maršrutas laikomas</p>	<p>Iš pateiktos punkto nuostatos nėra aišku, koks subjektas turi teisę inicijuoti maršruto pakeitimą. Ar tai daro Administracija, atsižvelgdama į keleivių poreikius, ar vežėjas matydamas, kad maršrutas neatitinka jo interesų.</p> <p>Taip pat turėtų būti nurodyta, kad 10 proc. maršruto pokytis turi būti skaičiuojamas nuo pradinės maršruto trasos, o ne nuo jau pakeisto maršruto. Tai reikalinga įtvirtinti tam, kad maršrutas nebūtų keičiamas per dažnai vos po 10 proc..</p>	<p>Siūlome nustatyti kas turi teisę inicijuoti maršruto pakeitimą.</p> <p>Papildyti punkto paskutinį sakinį taip:</p> <p>Maršrutas laikomas pakeistu, kai esamo maršruto trasa sumažėja arba padidėja ne mažiau kaip 10 proc. <b>lyginant su pradinio maršrutu.</b></p>

	pakeistu, kai esamo maršruto trasa sumažėja arba padidėja ne mažiau kaip 10 proc.		
13.	<b><u>30.8. punktas</u></b>  pažeidžia susisiekimo ministro patvirtintas Keleivių ir bagažo vežimo taisykles;	Vienkartinis taisyklių pažeidimas yra neproporcinga sankcija leidimo stabdymui, todėl siūloma įvesti sistemingumo kriterijų ir kartu apibrėžti, kad „sistemingai“ reiškia du ir daugiau kartų pasikartojantį pažeidimą.	Siūlome punktą papildyti taip:  <b>sistemingai (du ir daugiau kartų per metus)</b> pažeidžia susisiekimo ministro patvirtintas Keleivių ir bagažo vežimo taisykles;
14.	<b><u>30.9. punktas</u></b>  sistemingai pažeidžia nuolaidų, nurodytų Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme, taikymą.	Siūlome konkretizuoti sąvoką „sistemingai“.	Siūlome punktą papildyti taip:  <b>sistemingai (du ir daugiau kartų per metus)</b> pažeidžia nuolaidų, nurodytų Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme, taikymą.
15.	<b><u>31. punktas</u></b>  Apie leidimo galiojimo sustabdymą Administracija Viešojo administravimo įstatymo nustatyta tvarka praneša vežėjui ir autobusų stotims per 3 darbo dienas nuo Administracijos direktoriaus arba Administracijos direktoriaus įgalioto darbuotojo sprendimo sustabdyti leidimo galiojimą priėmimo dienos ir nustato terminą trūkumams ištaisyti. Šis terminas negali būti ilgesnis kaip 15 darbo dienų nuo Administracijos direktoriaus arba Administracijos direktoriaus įgalioto darbuotojo sprendimo sustabdyti leidimo galiojimą priėmimo dienos. Esant motyvuotam vežėjo prašymui, terminas trūkumams pašalinti gali būti pratęstas, bet ne ilgesniam kaip 15 darbo dienų terminui.	Siekiant išvengti nepatogumo keleiviams, ypač jei maršrutas bus sustabdytas periferijoje ar bus vykdomas retais reisais, siūlome numatyti galimybes suteikti teisę laikinai maršrutą aptarnauti kitam vežėjui.	Siūlome punktą papildyti taip:  <b>Teisės sustabdymo laikotarpiu, Administracija gali suteikti laikiną leidimą vežti keleivius kitam pirmam prašymą pateikusiam vežėjui, kuris turi Administracijos suteiktą teisę ir technines galimybes teikti tolimojo keleivių vežimo paslaugas. Laikinas paslaugų teikimas vykdomas Administracijos nustatyta terminą trūkumams pašalinti.</b>
16.	<b><u>Naujas punktas</u></b>	Įvertinus tai, kad tolimasis susiekimas sietinas ir su nacionalinio saugumo interesais bei viešojo intereso tinkamai teikti susisiekimo paslaugą užtikrinimu, vežėjas turi turėti	Papildyti punktu, kad leidimas naikinamas,

		pareiga pateikti teisingus paraiškos duomenis, o priešingas tyčinis veikimas turi atitinkamai būti vertinamas taikant sankciją.	kai:  <b>vežėjas tyčia paraiškoje ir/ar deklaracijoje nurodė klaidingą informaciją.</b>
17.	<b>34.6. punktas</b>  maršrutas keičiamas Taisyklių 26 punkte nustatyta tvarka.	Neaiški formuluotė, siūlome papildyti, pvz.: „vežėjas vežė keleivius pakeistu maršrutu, kai maršrutas keičiamas.	Siūlome punktą papildyti taip:  maršrutas keičiamas Taisyklių 26 punkte nustatyta tvarka <b>ir vežėjas vežė keleivius nepraėjus 3 mėnesiams nuo leidimo vežti keleivius pakeistu maršrutu dienos.</b>
17 <sup>1</sup>	<b>39.punktas</b>  Vežėjas privalo vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos.	10.4 ir 19 punktuose asociacija kelia klausimą dėl dabartinių ar esamų vežėjų statuso leidimo išdavimo taisyklių reglamentavime. Šiuo metu yra bent 43 vežėjai, kurie dabartiniiais 363 maršrutais keleivius veža bent nuo 2010 metų, o kai kuriais – net po 50 ar 80 metų, todėl tokiems patikimiems vežėjams toks reikalavimas neturėtų būti taikomas.	Siūlome patikslinti taip:  Vežėjas, pradėjęs vežti keleivius maršrutu, <b>kuriam anksčiau leidimo neturėjo</b> , privalo vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos
18.	<b>37. punktas</b>  Vežėjas, gavęs leidimą, ne vėliau kaip prieš 5 darbo dienas iki veiklos pradėjimo atitinkamame maršrute ir / arba reisų tvarkaraščio pakeitimo atveju, informuoja autobusų stotis ir bilietų platinimo internetinių platformų valdytojus arba kitus bilietų platintojus.	Įvertinus tai, kad bilietų platinimo platformų yra daug, todėl vežėjas turėtų pareigos pranešti visoms, svarbu užtikrinti, kad jo pasirinkta platinimo platforma turėtų informaciją ir tokiu būdu keleivis šios platformos pagalba galėtų įsigyti bilietą.	Siūlome punktą papildyti taip:  Vežėjas, gavęs leidimą, ne vėliau kaip prieš 5 darbo dienas iki veiklos pradėjimo atitinkamame maršrute ir / arba reisų tvarkaraščio pakeitimo atveju, informuoja autobusų stotis ir <b>pasirinktų</b> bilietų platinimo internetinių platformų valdytojus arba kitus bilietų platintojus.
19.	<b>43.1. punktas</b>  pasibaigus ataskaitiniam ketvirčiui, iki paskutinės kito mėnesio kalendorinės dienos apie įvykdytus, nutrauktus ir nereguliarus reisu (2 priedas);	2 priedo pavadinime įtrauktas „nereguliarus reisas“, tačiau lentelės grafa jam žymėti nenumatyta.	Patikslinti 2 priedo lentelės sąvokas ir jas suvienodinti su pavadinimu.

20.	<p><b><u>44. punktas</u></b></p> <p>Ekipažai privalo pateikti kontrolės teisę turintiems asmenims teisės aktuose numatytus dokumentus ir įmonės patvirtintą dokumentą ar jo išrašą, kuriame nurodomas maršruto numeris ir pavadinimas.</p>	<p>Kontroliuojantys pareigūnai turi e-erdvėje ir savo įstatyminėje bazėje beveik visus dokumentus. Kyla klausimas, kam vairuotojui turėti jų kopijas. To atsisakius, būtų galima mažinti administracinę naštą.</p>	<p>Siūlome atsisakyti reikalavimo reguliarių reisų metu ekipažams turėti dokumentus, kurie yra išduodami kompetentingos institucijos ir jų informaciją galima patikrinti kompetentingos institucijos duomenų bazėje, pvz., vairuotojo pažymėjimas, TP registracijos liudijimas, Civilinės atsakomybės draudimas ir kt.</p>
21.	<p><b><u>45.1. punktas</u></b></p> <p>nuolatos atnaujinti maršruto (-ų) duomenis ir reisų tvarkaraščius, juos nustatyta tvarka pateikiant Administracijai;</p>	<p>Visa informacija Administracijai jau buvo suteikta kreipiantis dėl pakeitimų į Administraciją, todėl reikalavimas pasikartojantis.</p>	<p>Siūlome atsisakyti punkto.</p>
21 <sup>1</sup>	<p><b><u>45.4 – 45.6 punktai</u></b></p>	<p>Visi šie punktai dubliuoja vienas kitą, tikslinga juos sujungti į vieną.</p> <p>Be to, yra įvairių techninių galimybių skleisti informaciją apie diržų segėjimo būtinumą ir skatinti tai daryti kitais būdais (informaciniais ženklais, vaizdinėmis priemonėmis, audio ir video pranešimais ir pan.), ne vien įpareigojant vairuotoją žodžiu priminti tai keleiviams.</p>	<p>Siūlome sujungti šiuos punktus į vieną ir patikslinti formuluotę kitomis diržų segėjimo priminimo keleiviams būdais.</p>
22.	<p><b><u>49. punktas</u></b></p> <p>Garantijoje negali būti nurodyta, kad išmokamos užtikrinimo sumos dydis priklauso nuo Vežėjo nuostolių dydžio, tiesioginių ar netiesioginių nuostolių, Vežėjo kaltės formų, kitų objektyvių ar subjektyvių aplinkybių, taip pat negali būti nurodyta, kad užtikrinimo suma mažėja proporcingai Vežėjo suteiktų paslaugų sumai. Pažeidus Taisyklės, kai Vežėjui panaikinama teisė vežti keleivius maršrutu (-ais), išmokama visa užtikrinimo suma. Garantija pateikiama kiekvienam maršrutui atskirai.</p>	<p>Garantija turėtų būti siejama su 12 mėn. laikotarpiu, kuris taikomas naujam vežėjui, t.y. su taisyklių 39 punktu.</p>	<p>Siūlome punktą papildyti taip:</p> <p>Garantijoje negali būti nurodyta, kad išmokamos užtikrinimo sumos dydis priklauso nuo Vežėjo nuostolių dydžio, tiesioginių ar netiesioginių nuostolių, Vežėjo kaltės formų, kitų objektyvių ar subjektyvių aplinkybių, taip pat negali būti nurodyta, kad užtikrinimo suma mažėja proporcingai Vežėjo suteiktų paslaugų sumai. Pažeidus Taisyklės, kai Vežėjui panaikinama teisė vežti keleivius maršrutu (-ais), išmokama visa užtikrinimo suma. Garantija pateikiama kiekvienam</p>

			maršrutui atskirai. <b>Ši nuostata taikoma 39 punkte nurodytu atveju.</b>
23.	<b><u>51. punktas</u></b>  Nustačius, kad vežėjas vežė keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) dar neturėdamas leidimo, leidimas vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) nesuteikiamas 12 mėn. nuo paraiškos pateikimo Administracijai.	Siekiant išvengti piktnaudžiavimo, jog leidimą praradęs vežėjas įsteigs naują įmonę ir vėl sieks teikti vežimo paslaugas, siūloma draudimą taikyti ne tik vežėjui, bet ir su juo susijusiems asmenims.	Siūlome papildyti antru sakiniu ir išdėstyti taip:  Nustačius, kad vežėjas vežė keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) dar neturėdamas leidimo, leidimas vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (-ais) nesuteikiamas 12 mėn. nuo paraiškos pateikimo Administracijai. <b>Šiame punkte nurodytas apribojimas taikomas vežėjui ir su juo susijusiems asmenims taip kaip jie apibrėžti LR Konkurencijos įstatyme.</b>
24.	<b><u>52.punktas nėra numatytas</u></b>	Taisyklių pakeitimas, kuris reiškia visišką rinkos liberalizavimą, neturi lemti situacijos, kai esami vežėjai netenka savo veiklos, o keleiviai patiria paslaugos teikimo „vakuumo“ situaciją. Būtent tai įvyks, jei įsigaliojus naujoms taisyklėms visi šiuo metu dirbantys vežėjai neteks leidimo aptarnauti klientus, todėl siekiant to išvengti bei ypač siekiant užtikrinti klientų interesus, iki taisyklių įsigaliojimo galiojantys leidimai turi galioti automatiškai ir po naujų taisyklių įsigaliojimo dienos.	Siūlome papildyti nauju 52 punktu.  <b>Iki Taisyklių įsigaliojimo vežėjų ir Administracijos sudarytose sutartyse nurodytiems maršrutams leidimai suteikiami automatiškai.</b>

## PASTABOS

## LEIDIMŲ VEŽTI KELEIVIUS VIETINIO (MIESTO AR PRIEMIESTINIO) REGULIARUS SUSISIEKIMO KELIŲ TRANSPORTO MARŠRUTAIS IŠDAVIMO TAISYKLIŲ PROJEKTUI

Eil. Nr.	Taisyklių projekto nuostata	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	<p><b><u>V skyrius</u></b></p> <p><b><u>KONKURSO VEŽĖJUI PARINKTI TVARKA</u></b></p>	<p>Vežėjai nebūtinai gali būti parenkami konkurso tvarka. Teisės aktai numato galimybes sudaryti tiek tiesioginius sandorius, tiek vežėjus parinkti konkurso būdu.</p>	<p>Siūlome keisti skyriaus pavadinimą:</p> <p><b>VEŽĖJŲ PARINKIMO TVARKA</b></p>
2.	<p><b><u>15 punktas.</u></b></p> <p>Kompetentinga įstaiga organizuoja konkursą vežėjui parinkti vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatytu maršrutu pagal jos nustatytas konkurso sąlygas. Kompetentingos įstaigos, organizuodamos konkursus, vadovaujasi Vežėjų (operatorių) parinkimo viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 4 d. nutarimu Nr. 1132 „Dėl Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos patvirtinimo“.</p>	<p>Įstatymų nustatytais atvejais sutartys su vežėjais gali būti sudaromos remiantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007. Todėl ši nuostata taip pat turėtų būti įtraukta į taisykles.</p>	<p>Siūlome punkto pirmą sakinį išdėstyti taip:</p> <p>Kompetentinga įstaiga organizuoja konkursą vežėjui parinkti vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatytu maršrutu pagal jos nustatytas konkurso sąlygas <b>arba paveda vežti keleivius nustatytu maršrutu vežėjui, atitinkančiam Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.</b></p>
3.	<p><b><u>16 punktas</u></b></p>	<p>Įvertinus tai, kad teisės aktai suteikia teisę vežėją parinkti nebūtinai konkurso būdu,</p>	<p>Punktą išdėstyti taip:</p>

	Konkursas organizuojamas kai:	todėl negalimas imperatyvus tik konkursinės procedūros numatymas.	Konkursas <b>gali būti</b> organizuojamas, kai:
4.	<p><b><u>20 punktas</u></b></p> <p>Su konkursą laimėjusiu vežėju Kompetentinga įstaiga, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsniu bei Vežėjų (operatorių) parinkimo viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašu, sudaro Viešųjų paslaugų sutartį (toliau – sutartis)</p>	Teisės aktai numato galimybę tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų teikimo sutartis su vežėju, atitinkančiu Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.	<p>Punktą išdėstyti taip:</p> <p>Su konkursą laimėjusiu vežėju Kompetentinga įstaiga, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsniu bei Vežėjų (operatorių) parinkimo viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašu, sudaro Viešųjų paslaugų sutartį (toliau – sutartis) <b>arba tiesiogiai sudaro viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, atitinkančiu Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.</b></p>



## PASTABOS

## AUTOBUSŲ STOČIŲ VEIKLOS NUOSTATŲ PROJEKTUI

Eil. Nr.	Taisyklių projekto nuostata	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	Nėra nustatytos įsigaliojimo datos	Įsakymas nenumato nuostatų įsigaliojimo termino, tačiau įvertinus tai, kad nustatomi nauji reikalavimai stotims ir ypač atsižvelgiant į tai, kad nelieka autobusų stočių kategorijų, o III ir žemesnės kategorijos stotys šiai dienai neatitinka naujų nuostatų reikalavimų, siūloma numatyti pereinamąjį laikotarpį nuostatų įsigaliojimui.	Nustatyti, kad nuostatai įsigalioja 2021 m. sausio 1 d.
2.	<b>4 punktas</b> Autobusų stoties vadovas turi užtikrinti, kad būtų laikomasi Kelių transporto kodekso 11 straipsnio 1 dalyje nustatytos autobusų stoties paskirties.	Autobusų stoties vadovo apibrėžimas nėra pateikiamas, todėl siūlytina vadovo sąvoką keisti „valdytoju“.	Punktą suformuluoti taip:  Autobusų stoties <b>valdytojas</b> turi užtikrinti, kad būtų laikomasi Kelių transporto kodekso 11 straipsnio 1 dalyje nustatytos autobusų stoties paskirties.
3.	<b>7 punktas</b> Autobusų stoties savininkai (valdytojai) privalo patvirtinti autobusų stoties darbo reglamentą ir paskelbti jį viešai (autobusų stoties interneto svetainėje).	Netikslinga vienai įmonei (autobusų stoties valdytojui) turėti dvi interneto svetaines. Įmonės interneto svetainėje gali būti akivaizdi nuoroda į Autobusų stoties informaciją.	Punktą suformuluoti taip:  Autobusų stoties savininkai (valdytojai) privalo patvirtinti autobusų stoties darbo reglamentą ir paskelbti jį viešai (autobusų stoties <b>arba autobusų stoties valdytojo interneto svetainėje</b> ).
4.	<b>11 punktas</b> Autobusų stotys turi turėti interneto svetainę, kurioje skelbiama keleiviams ir vežėjams aktuali	Netikslinga vienai įmonei (autobusų stoties valdytojui) turėti dvi interneto svetaines. Įmonės interneto svetainėje gali būti akivaizdi nuoroda į Autobusų stoties informaciją.	Punktą suformuluoti taip:  Autobusų stotys turi turėti interneto svetainę <b>arba autobusų stoties valdytojo</b>

	informacija.		<b>svetainėje turi būti atskiras Autobusų stoties modulis</b> , kurioje skelbiama keleiviams ir vežėjams aktuali informacija.
5.	<b><u>12.6. punktas</u></b> bilietų kasos;	Vystantis technologijoms bilietų kasos negali būti suprantamos kaip tik fiziškai bilietų pardavėjo aptarnaujamos pardavimo vietos. Technologijos leidžia įrengti bilietų pardavimo automatus ar savitarnos kasas, todėl šis punktas atsižvelgiant į šios dienos realijas turėtų būti papildytas.	Punktą papildyti taip:  Bilietų kasos, <b>arba bilietų pardavimo automatus, savitarnos kasas ar kitu technologiniu sprendimu paremtas bilietų pardavimo vietas.</b>
6.	<b><u>12.7. punktas</u></b> bagažo saugyklos.	Šiuo metu bagažo saugyklos turi I ir II kategorijos stotys, todėl reikalingas pereinamasis laikotarpis žemesnės kategorijoms stotims šio reikalavimo įgyvendinimui.	Siūloma numatyti pereinamąjį <b>12 mėn.</b> laikotarpį bagažo saugyklų įrengimui.
7.	<b><u>13. punktas</u></b> Autobusų stotyje gali būti maitinimo, spaudos platinimo punktai, miesto ir tarpmiestinis telefono ryšiai keleiviams.	Numatomas ribotas papildomų paslaugų buvimas autobusų stotyje, tačiau faktiškai tokių paslaugų galėtų būti daugiau. Pavyzdžiui, galėti būti įrengtas bankomatas ar teikiamos kitos keleiviams reikalingos ir su stoties darbu suderinamos paslaugos.	Punktą suformuluoti taip:  Autobusų stotyje gali būti maitinimo, spaudos platinimo punktai, miesto ir tarpmiestinis telefono ryšiai <b>ir kitos keleiviams reikalingos paslaugos.</b>
8.	<b><u>14.1. punktas</u></b> bilietų pardavimo:	Taisyklėse nėra nurodyta stočių darbo laiko reikalavimai. Darbo laiką nustato valdytojas, todėl manytina, kad bilietų pardavimas stotyje turi būti siejamas su stoties darbo laiku.	Punktą suformuluoti taip:  bilietų pardavimo <b>autobusų stoties darbo metu.</b>
9.	<b><u>14.4.punktas</u></b> kontrolės;	Stoties valdytojas neturi valdingų įgaliojimų kontroliuoti kito subjekto – vežėjo veiksmus daugiau nei tai numato tarp jų sudaryta sutartis, todėl kontrolės funkcija yra perteklinė ir faktiškai neįgyvendinama.	Siūloma punktą panaikinti.

10.	<p><b><u>14.7.punktas</u></b></p> <p>neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims turi būti teikiama pagalba, atitinkanti 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL 2011 L 55, p. 1), nuostatas.</p>	<p>Reglamento 2 str. 1 d. numato, kad reglamente nurodytos paslaugos neįgaliesiems privalo būti teikiamos, kai važiavimo atstumas didesnis nei 250 km. Kai atstumas mažesnis, yra taikomos išimtys, pvz., 10str. 1 d. b) tik tose stotyse, kuriose infrastruktūra tam pritaikyta.</p>	<p>Siūloma numatyti išimtį ir šio punkto netaikyti šiuo metu III ir IV kategorijos stotims.</p>
11.	<p><b><u>17 punktą</u></b></p> <p>Išankstinis bilietų (bagažo kvitų) pardavimas ir užsakymų jiems priėmimas pradedamas ne vėliau kaip prieš 7 kalendorines dienas iki išvykimo dienos ir baigiamas išvykimo išvakarėse. Jeigu užsakovas bilietų (bagažo kvitų) neatsiima: užsakytų iš anksto – per dvi paras, užsakytų tai pačiais dienais – likus 1 valandai iki išvykimo, užsakymas anuliuojamas ir bilietai (bagažo kvitai) parduodami bendra tvarka</p>	<p>Esant elektroninėmis priemonėmis vykdomam bilietų įsigijimui, šis punktas neatitinka egzistuojančių technologinių realijų.</p>	<p>Siūlome šį punktą panaikinti.</p>
12.	<p><b><u>18.5. punktas</u></b></p> <p>maršrutuose pablogėjus eismo sąlygoms, apie tai pranešti stoties vadovui arba jį pavaduojančiam asmeniui; pagal jų nurodymus dispečeris privalo sustabdyti autobusų eismą iš autobusų stoties; pagerėjus eismo sąlygoms ir stoties vadovybei leidus, atnaujinti eismą;</p>	<p>Stoties valdytojas neturi teisės uždrausti vežėjo veiklos už stoties teritorijos ar riboti jo veiksmų laisvę išvažiuoti iš šios teritorijos, todėl valdytojo funkcija turi apsiriboti informavimu, o ne draudimu.</p>	<p>Punktą suformuluoti taip:</p> <p>maršrutuose pablogėjus eismo sąlygoms, apie tai pranešti stoties vadovui arba jį pavaduojančiam asmeniui; pagal jų nurodymus dispečeris privalo <b>įspėti vežėją, o vežėjas priima sprendimą sustabdyti autobusų eismą iš autobusų stoties ir vėl jį atnaujinti;</b></p>
13.	<p><b><u>18.8. punktas</u></b></p> <p>pranešti apie autobuso techninį gedimą maršrutu</p>	<p>Sugedusio autobuso pakeitimas yra vežėjo pareiga, todėl stoties valdytojas neturėtų atlikti ne jam pavestos funkcijos.</p>	<p>Siūlome šį punktą panaikinti.</p>

	keleivius vežančiam vežėjui, kartu su vežėju imtis skubių priemonių sugedusį autobusą pakeisti techniškai tvarkingu;	Šiuo metu vairuotojai turi visas galimybes patys informuoti savo vadovus apie kilusias problemas.	
14.	<b><u>21.1. punktas</u></b>  keleivių ir bagažo vežimą reglamentuojanti informacija (dėl tarifų, vežimo lengvatų, keleivių vežimo taisyklių taikymo ir kt.);	Ši informacija turėtų būti reglamentuojama kiekvienos stoties darbo reglamente.	Siūlome šį punktą panaikinti.
15.	<b><u>21.5. punktas</u></b>  autobusų stoties darbo ataskaita;	Perteklinis reikalavimas ir praktikoje nenaudojamas.	Siūlome šį punktą panaikinti.
16.	<b><u>22. punktas</u></b>  Autobusų stoties darbo ataskaita sudaroma kasdien pagal įregistruotus autobusų eismo registracijos lape pažeidimus bei įvertinant operatyvius pakeitimus autobusų eisme.	Ataskaitoje dabar rašomi nutraukti ir nereguliarūs reisai. Bet tai fiksuojama kituose žurnaluose, kyla klausimas kam reikalingas dubliavimas. Be to ataskaitos niekam nereikia pateikti, todėl tai laikytina pertekliniu ir administracinę naštą didinančiu dokumentu.	Siūlome šį punktą panaikinti.
17.	<b><u>23. punktas</u></b>  Pranešimai apie nutrauktus reisus bei nereguliarių autobusų eismą kartą per mėnesį iki kito mėnesio 5 dienos perduodami atitinkamam Lietuvos transporto saugos administracijai, taip pat savivaldybėms (dėl vietinio (išskyrus miesto) susisiekimo maršrutų) tokie pranešimai pagal atskirus vežėjus pateikiami kartą per ketvirtį iki kito ketvirčio pirmo mėnesio 20 dienos.	Pagal naujas Leidimo išdavimo taisykles (43.1 p.) pats vežėjas LTSA privalės teikti tokias ataskaitas. Todėl pateikimo dubliavimas nėra tikslingas ir didina administracinę naštą ūkio subjektams.  Šiuo metu vežėjai teikia ataskaitas pagal su LTSA sudarytas sutartis.	Siūlome šį punktą panaikinti.

	<b><u>24. punktas</u></b>  Kontrolės funkcijos – išvykstančių į maršrutus ir grįžtančių iš maršrutų autobusų eismo tvarkaraščių laikymasis, jų apipavidalinimas, sanitarinė būklė, ekipažų kelionės dokumentai, keleivių bilietai.	Autobusų stotys galėtų kontroliuoti ekipažus ir autobusus tik sutartyje su vežėju numatytais klausimais.	Siūlome suformuluoti taip:  Kontrolės funkcijos – <b>su vežėju sutartyje numatytais klausimais, pavyzdžiui</b> išvykstančių į maršrutus ir grįžtančių iš maršrutų autobusų eismo tvarkaraščių laikymasis, jų apipavidalinimas, sanitarinė būklė, ekipažų kelionės dokumentai, keleivių bilietai <b>ir pan.</b>
18.	<b><u>25. punktas</u></b>  Stotyse bagažas saugomas stoties vadovo nustatyta tvarka.	Vietoj „vadovo“ tikslingiau vartoti „valdytojo“.	Punktą suformuluoti taip:  Stotyse bagažas saugomas stoties <b>valdytojo</b> nustatyta tvarka.
18 <sup>1</sup>	<b><u>30.2. punktas</u></b>  vietinio, tolmojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutų schemas;	Šis reikalavimas neatitinka laiko realijų. Schemos yra interaktyvios arba talpinamos elektroninėje erdvėje, todėl papildomas schemų reikalavimas nėra reikalingas.	Siūlome šį punktą panaikinti.
19.	<b><u>30.3. punktas</u></b>  stendas operatyviai informacijai pateikti;	Tos reikalavimas neatitinka technologinių realijų, informacija paprastai pateikiama interaktyviai, o ne stende.	Siūlome šį punktą suformuluoti taip:  Stendas <b>ar kitos vaizdinės priemonės</b> operatyviai informacijai <b>apie autobusų eismą</b> pateikti;
20.	<b><u>32. punktas</u></b>  Autobusų stoties keleivių laukiamojoje salėje ir peronuose turi būti teikiama garsinė ir interaktyvi vaizdinė informacija keleiviams apie autobusų eismą ir jo pasikeitimus.	Siūlome konkretizuoti, kokia informacija turi būti pateikta keleiviams.	Siūlome šį punktą suformuluoti taip:  Autobusų stoties keleivių laukiamojoje salėje ir peronuose turi būti teikiama garsinė <b>ir/ar</b> interaktyvi vaizdinė informacija keleiviams <b>apie autobusų eismo pasikeitimus.</b>

21.	<b>Naujas 2 priedas</b>	<p>LTSA turėtų aiškiai nustatyti, kurios stotys Lietuvoje atitinka nustatytus šiuose nuostatuose reikalavimus, patvirtinti jų sąrašą ir jį paskelbti. Tik tokioms stotims atsiranda visos teisės ir pareigos vykdyti autobusų stoties veiklą.</p> <p>Be to, nebus galima sudaryti maršrutų, nes pagal Leidimų išdavimo taisyklių projekto 16.1.2. punktą, maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyje.</p>	Siūlome papildyti tokiu 2 priedu:  <b>AUTOBUSŲ STOČIŲ SĄRAŠAS</b>
-----	-------------------------	---	---

## PASTABOS

## KELEIVIŲ IR BAGAŽO VEŽIMO TAISYKLIŲ PROJEKTUI

Eil. Nr.	Taisyklių projekto nuostata	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	<b><u>Nėra nurodyta taisyklių įsigaliojimo data</u></b>	Taisyklių įsigaliojimui turi būti pasiruošta, todėl įsigaliojimo atidėjimas mažiau kaip 6 mėn. laikotarpiui būtų racionalus ir pagrįstas būtent poreikiu pasiruošti pakeitimams.	Siūlome punktą papildyti įsakymą, nurodant, kad taisyklės įsigalioja nuo 2020 m. liepos 1 d.
2.	<b><u>III SKYRIUS</u></b>  AUTOBUSŲ STOTELĖS	Įvertinus tai, kad taisyklės numato ne tik stotelių bet ir stoties sąvokų naudojimą, todėl skyrių „Autobusų stotelės“ siūlome pervadinti „Autobusų stotys ir stotelės“ ir šiame skyriuje apibrėžti, kas bus laikoma autobusų stotimi.	Siūlymas pateiktas argumentų dalyje.
2 <sup>1</sup>	<b><u>5.4. punktas</u></b>  kasos aparatą (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatą naudoti nereikia) ir keleivių bilietus (toliau – bilietas);	Šiuo metu galiojančiose Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 12.4. punkte nustatyta, kad ekipažas privalo turėti ir bilietų kontrolės lapą:  „12.4.kasos aparatą (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatą naudoti nereikia), <u>bilietų kontrolės lapą</u> ir keleivių bilietus (toliau – bilietas);“  Klausimas dėl bilietų kontrolės lapo turėjimo yra diskutuotinas.	Siūlome apsvarstyti klausimą dėl bilietų kontrolės lapo.
3.	<b><u>5.5. punktas</u></b>  keleivių bilietų kainoraštį (išskyrus vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose);	5.5 punkte neliko pareigos ekipažui turėti kasos žiniaraštį, kai bilietai buvo parduoti autobusų stoties kasoje. Tačiau lieka neaišku, kaip elgtis vairuotojui, kai kelyje LTSA ar kita kontrolės institucija tikrins keleivių bilietus.	Prašome patikslinti ar numatoma šią informaciją perkelti į elektroninę erdvę?
4.	<b><u>6. punktas</u></b>  Reguliarių reisų metu transporto priemonė privalo atvykti į autobusų stotis ir stoteles, numatytas eismo tvarkaraštyje jame nustatytu	Pagal šiuo metu galiojančią taisyklių redakciją, numatoma, kad sutartis su autobusų stočių valdytojais numato ir mokesčių už stoties teikiamas paslaugas mokėjimą, tačiau naujoje taisyklių redakcijoje šios dalies neliko. Manytina, kad būtų tikslinga papildyti nuostatą, kad su stočių savininkais (valdytojais) taip pat turi būti susitarta ir dėl	Punktą siūlome suformuluoti taip:  Reguliarių reisų metu transporto priemonė privalo atvykti į autobusų stotis ir stoteles, numatytas eismo tvarkaraštyje

	laiku. Vežėjas, vežantis keleivius reguliariais reisais vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutais, susisiekimo ministro patvirtintų Autobusų stočių veiklos nuostatų nustatyta tvarka turi sudaryti su šių autobusų stočių savininkais (valdytojais) sutartis dėl informacijos apie reisų įrašymą į autobusų stočių ir stotelių tvarkaraščius, dėl bilietų pardavimo.	apmokėjimo.	jame nustatytu laiku. Vežėjas, vežantis keleivius reguliariais reisais vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutais, susisiekimo ministro patvirtintų Autobusų stočių veiklos nuostatų nustatyta tvarka turi sudaryti su šių autobusų stočių savininkais (valdytojais) sutartis dėl informacijos apie reisų įrašymą į autobusų stočių ir stotelių tvarkaraščius, dėl bilietų pardavimo ir <b>apmokėjimo už stočių teikiamas paslaugas.</b>
5.	<b>9.4. punktas</b>  vežimui naudojamos transporto priemonės markė, modelis;	Šis reikalavimas perteklinis, nes markė ir modelis priklausomai nuo situacijos gali būti keičiami, Svarbu nurodyti autobuso klasę.	Siūlome atsisakyti punkto.
6.	<b>17. punktas</b>  Reguliarių reisų metu vežėjai privalo taikyti nustatytus tarifus, o ekipažas – parduoti bilietus ir bagažo kvitus. Vieno reiso metu visiems keleiviams taikomas vienodo dydžio tarifas už tą patį nuvažiuotą atstumą, o Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme (toliau – Transporto lengvatų įstatymas) nustatytos nuolaidos taikomos nuo visos bilieto kainos ar nuo bilieto kainos, gautos pritaikius kitas nuolaidas.	Maršrutą sudaro įvairios maršruto atkarpos, kurios rinkodaros požiūriu gali labai skirtis, todėl vežėjas skirtingoms maršruto atkarpoms gali taikyti skirtingas kainas. Pavyzdžiui, maršruto Kaunas – Vilnius atkarpa Kaunas – Elektrėnai gali būti viena kaina, o nuo Elektrėnų iki Vilniaus jau kita nors atstumas yra panašus. Tokia situacija susidaro dėl keleivių srautų vertinimo ir pritraukimo, kas tiesiogiai koreliuoja su kaštais. Todėl apsiribojamas atstumu nėra korektiškas ir apriboja vežėjo teises savo nuožiūra nustatyti komerciškai patrauklias kainas.	<b>Punktą siūlome suformuluoti taip:</b>  Reguliarių reisų metu vežėjai privalo taikyti nustatytus tarifus, o ekipažas – parduoti bilietus ir bagažo kvitus. Vieno reiso metu visiems keleiviams taikomas vienodo dydžio tarifas <b>pagal vežėjo nustatytą kainodarą</b> už tą pačią nuvažiuotą maršruto dalį, o Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme (toliau – Transporto lengvatų įstatymas) nustatytos nuolaidos taikomos nuo visos bilieto kainos ar nuo bilieto kainos, gautos pritaikius kitas nuolaidas.
7.	<b>19 punkto dalis</b>  Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų	Šis punktas aktualus ir tolیمajam susiekimui.	Siūlome įtraukti ir tolimojo susiekimo priemones.



	elektroninių keleivinio transporto bilietų (bagažo kvitų) identifikavimo priemonės nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos.		Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų elektroninių keleivinio transporto bilietų (bagažo kvitų) identifikavimo priemonės nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, o tolimojo – Lietuvos transporto saugos administracija.
8.	<b>20. punktas</b>  Ekipažas bilietų kontrolės lape turi registruoti transporto priemonėse parduodamus bilietus (bagažo kvitus).	Registruojami pardavimo įrangoje arba kontrolės lape.	Siūlome punktą išdėstyti taip:  Ekipažas bilietų kontrolės lape <b>arba bilietų pardavimo įrangos sistemoje</b> turi registruoti transporto priemonėse parduodamus bilietus (bagažo kvitus).
9.	<b>22. punktas</b>  Parduodant vienkartinius elektroninius keleivinio transporto bilietus (bagažo kvitus) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi šie duomenys:	Tik laiko klausimas, kada tolimojo susisiekimo bilietas taip pat bus elektroninis, todėl ši nuostata turi apimti ir tolimojo susisiekimo transportą.	Siūlome papildyti punktą numatant kad reikalavimas taikomas visų rūšių transportui, jei jame įdiegta el. bilieto galimybė.
10.	<b>23. punktas</b>  Parduodant elektroninius keleivinio transporto bilietus (bagažo kvitus) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi duomenys, kurie, vadovaujantis šių taisyklių 21 punktu, turi būti nurodyti autobusų stočių kasose parduodamuose bilietuose (bagažo kvituose).	Techniškai nurodytų duomenų el. biliete nėra.	Siūlome punktą suderinti su techninėmis elektroninio bilieto galimybėmis.
11.	<b>32. punktas</b>	Sąvoka „kelionė nebetenka prasmės“ yra vertinamoji, todėl siekiant išvengti ginčo	Siūloma patikslinti sąvokos „kelionė nebetenka prasmės“ apibrėžimą,

	<p>Kai dėl neišvažiuojamo kelio, sunkių meteorologinių sąlygų, transporto priemonės gedimo arba kitų priežasčių negalima keleivio, važiuojančio vietinio (priemiestinio) ar tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu, arba bagažo nuvežti į paskirties autobusų stotį (stotelę), keleiviui grąžinama sumokėta pinigų suma už važiavimą ir bagažo vežimą nuo kelionės nutraukimo vietos iki paskirties autobusų stoties (stotelės), taip pat už jau įvykusią kelionės dalį, jei pagal keleivio pradinį <u>kelionės planą kelionė nebetenka prasmės</u>. Jei transporto priemonė ir keleivis dėl minėtų priežasčių grįžta į išvykimo autobusų stotį (stotelę), keleiviui grąžinami visi pinigai už važiavimą ir bagažo vežimą.</p>	<p>situacijų su keleiviu siūlome ją patikslinti.</p>	<p>nurodant, kokia kelionės dalis turi būti neįvykusi.</p>
12.	<p><b><u>37.punktas</u></b></p> <p>Keleiviai, turintys terminuotus ar terminuotus vardinius bilietus, skirtus važiuoti vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais savivaldybės rajono teritorijoje, gali važiuoti to paties vežėjo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais šios savivaldybės rajono teritorijoje, jeigu biliete nurodytos stotelės sutampa su maršruto stotelėmis ir kai transporto priemonėje yra laisvų vietų. Jie įlaipinami įleidus keleivius, vykstančius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais.</p>	<p>Visų rūšių vežimai vykdomi skirtingu teisiniu pagrindu, todėl nėra teisėta įpareigoti vežėją vežti keleivius už tą pačią kainą skirtingų rūšių transportu net jei vežėjas yra tas pats. Pavyzdžiui, vietinio susisiekimo maršrutais keleiviai vežami laimėto konkurso pagrindu pagal konkursinį įkainį, tolimojo susisiekimo vežimo įkainį nustato pats vežėjas, todėl leidus keleiviui važiuoti bet kuria transporto priemone bus neįmanoma kontroliuoti pajamų ir atskirti paslaugų teikimo apimtį (mokant kompensacijas ir pan.).</p>	<p>Siūlome šio punkto atsisakyti.</p>
13.	<p><b><u>47. punktą</u></b></p> <p>Transporto lengvatų įstatyme nustatytų kategorijų asmenys naudojami važiavimo vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto priemonėmis lengvatomis. Teisę įsigyti bilietą su atitinkamo</p>	<p>Įvertinus tai, kad transporto lengvatos taikymas tiesiogiai lemia valstybės patiriamas išlaidas, todėl lengvatą siekiantis gauti keleivis turėtų tokią savo teisę įrodyti pateikdamas <u>dokumento originalą</u>.</p> <p>Be to, 47 punkte numatoma, kad „teisę įsigyti bilietą su atitinkamo dydžio <u>nuolaida</u> turi asmenys, pateikę tokią teisę liudijančius dokumentus“, tačiau Kelių transporto kodeksas numato, kad „važiavimo keleiviniu transportu lengvatas ir jų kompensavimo tvarką nustato įstatymai. <u>Lengvatomis</u> naudotis turi teisę asmenys, pateikę valstybinę</p>	<p>Siūlome tiksliai nustatyti kokį teisę įsigyti bilietą su atitinkamo dydžio nuolaida liudijantį dokumentą – <b>originalą, kopiją, e – išrašą ar kt.</b> – turi pateikti keleivis.</p>

	<p>dydžio nuolaida turi asmenys, pateikę tokią teisę liudijančius dokumentus. Keleiviai gali naudotis ir savivaldybių institucijų nustatytais važiavimo vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais ir troleibusais lengvatomis.</p>	<p>kelių transporto priežiūrą atliekantiems pareigūnams, vežėjams arba jų įgaliotiems juridiniams asmenims, vykdančiams kelių transporto kontrolę, šią <u>teisę liudijančius dokumentus</u>, išskyrus atvejus, kai nėra abejonių, kad asmuo yra jaunesnis kaip 7 metų.“ Šiuo atveju manytina, kad sąvokos taisyklėse ir sąvokos įstatyme neturėtų skirtis.</p> <p>Analogiškas komentaras taikytinas ir taisyklių 38 punktui.</p> <p>Klausimas yra sudėtingas praktiškai jį įgyvendinat. Kokį dokumentą – originalą, kopiją, e-išrašą ar kt. – turi pateikti keleivis, turi būti labai tiksliai reglamentuota, kad viskas būtų aišku tiek vairuotojui, tiek keleiviui ir nekiltų ginčų.</p>	
14.	<p><b><u>58. punktas</u></b></p> <p>Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų transporto priemonėse rasti daiktai atiduodami į vežėjo nustatytą vietą.</p>	<p>Analogiškas reikalavimas turi būti taikomas ir tolimojo susisiekimo maršrutams.</p>	<p>Punktą papildyti taip:</p> <p>Vietinio (miesto <b>ir priemiestinio</b>) ir tolimojo susisiekimo maršrutų transporto priemonėse rasti daiktai atiduodami į vežėjo nustatytą vietą</p>

**DETALŪS METADUOMENYS**

<b>Dokumento sudarytojas (-ai)</b>	Lietuvos Keleivių vežimo asociacija, Sodu g. 22, Vilnius
<b>Dokumento pavadinimas (antraštė)</b>	Dėl teisės aktų projektu
<b>Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo</b>	ADOC-V1.0, GGEDOC
<b>Parašo paskirtis</b>	Pasirašymas
<b>Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos</b>	Gintaras Nakutis, Lietuvos keleivių vežimo asociacijos Prezidentas
<b>Parašo sukūrimo data ir laikas</b>	2020-02-03 19:19:10
<b>Parašo formatas</b>	Trumpalaikis skaitmeninis parašas, kuriame taip pat saugoma sertifikato informacija
<b>Laiko žymoje nurodytas laikas</b>	
<b>Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją</b>	EID-SK 2016
<b>Sertifikato galiojimo laikas</b>	2019-04-01 - 2024-03-30
<b>Pagrindinio dokumento priedų skaičius</b>	4
<b>Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius</b>	0
<b>Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas</b>	EAIS LPP v1.5-SNAPSHOT
<b>Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)</b>	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Dokumentas turi klaidų
<b>Paieškos nuoroda</b>	