

2020-08-16 Nr. S-060

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Susisiekimo ministerijos
Kelių ir oro transporto politikos grupeiSusisiekimo ministerijos
Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupeisumin@sumin.lt**PASIŪLYMAI DĖL VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO PAKEITIMO PROJEKTO**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija teikia išvados gauti *Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 6, 13, 15, 16, 16¹, 18, 19, 41 straipsnio, penktojo ir septintojo skirsnio ir įstatymo priedo pakeitimo ir 21, 22, 22¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektą, [reg. Nr. 21-28058](#) (toliau – Įstatymo projektas). Šiame Įstatymo projekte, keičiamas Vidaus vandenų transporto kodekso (toliau – VVTK) VII skirsnis, kurio 30 str. 2 dalis¹, o projekte 31 str. 1 dalis nustato pirmenybės teisę keliantis keltais per Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatoriją į Kuršių neriją ir iš Kuršių nerijos, t.y. tokią pirmumo teisę be kitų, turi *tolimojo, vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusai*.*

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – *Asociacija*), kurios vienas iš tikslų – viešojo susisiekimo paslaugų naudojimo plėtros skatinimas, 2020 m. buvo teikusi Susisiekimo ministerijai pasiūlymus² prioritetinio perkėlimo teisę numatyti dar dviem papildomoms transporto priemonių kategorijoms: **(1) reguliaraus tarptautinio susisiekimo autobusams ir (2) užsakomųjų reisų autobusams, kuriuose yra 19 ir daugiau sėdimų vietų keleiviams**. Tačiau tuometinio VVTK 30 str. pakeitimo projekto Derinimo pažymoje³ šie abu pasiūlymai buvo atmesti, nors analogiškus pasiūlymus teikė Lietuvos pramonininkų konfederacija, o Lietuvos savivaldybių asociacija ir UAB „LTG Link“ pirmenybės teisę siūlė papildomai nustatyti užsakomųjų reisų autobusams.

Derinimo pažymoje nurodomos tokios formalios ir abejotinos atmetimo priežastys, t.y. nurodoma, kad keleivių vežimą tarptautiniais maršrutais reglamentuoja dvišaliai valstybių susitarimai *dėl susisiekimo tarptautiniais maršrutais*, o pagal *minėtus susitarimus autobusams, vykdančius tarptautinius keleivių vežimus, nėra nustatytų teisių keltis keltais per Kuršių marias pirmumo tvarka*. Taip pat pažymima, kad *keleivių vežimas užsakomaisiais reisais nėra viešojo transporto paslauga*.

Asociacijos ir jos narių įsitikinimu, atmetant pasiūlymus, nebuvo įvertintos svarbios siūlomų papildymų aplinkybės, į kurias dar kartą prašome atkreipti dėmesį ir įvertinti svarstant šį Įstatymo projektą.

Visų pirma, tarptautinis reguliarus susisiekimas, kuriam būtinas persikėlimo per Kuršių marias užtikrinimas daugiausiai vykdomas iš Lietuvos Respublikos į Kaliningrado sritį ir atgal pagal Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos tarptautinį susitarimą⁴. Šiame susitarime numatyta, kad *Susitariančios Šalys sudarys sąlygas be kliūčių vykdyti keleivių ir krovinių vežiojimus* (Susitarimo 2 priedas, 1 str.). Susitarime terminas „reguliarūs keleivių vežiojimai“ reiškia vežiojimus, kurie atliekami tam tikru dažnumu pagal nustatytą maršrutą su keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo punktais, pagal iš anksto sutartus ir paskelbtus tvarkaraščius ir tarifus

¹ Vidaus vandenų transporto kodekso 30 str. pakeitimo įstatymas, 2021 m. gegužės 13 d. [Nr. XIV-294](#).

² LKVA 2020-01-28 raštas [Nr. S-005](#) ir 2020-03-13 raštas [Nr. S-021](#).

³ Derinimo pažyma buvo pateikta LRV 2020-11-04 posėdžio [20 klausimo](#) medžiagoje.

⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Rusijos Federacijos Vyriausybės susitarimas dėl tarptautinio susisiekimo automobiliais, Valstybės žinios, 1994-03-09, [Nr. 18-291](#).

(Susitarimo 1 priedo 2 str.). Taigi, tarptautinis susitarimas, kuris yra įpareigojančios galios teisės aktas, aiškiai numato Lietuvos Respublikos sutartinę prievolę užtikrinti keleivių vežimą, nesudarant tam kliūčių ir užtikrinant reguliarumą, o reguliaraus susisiekimo autobusui laukiant bendroje eilėje, ypač, karštais vasaros savaitgaliais, jis nėra užtikrinamas, todėl tvirtinimas, kaip rašoma Derinimo pažymyje, kad tai nėra tarptautinio susitarimo dalykas, kelia didelių abejonių.

Antra, nors vežimas užsakomaisiais reisais nėra laikoma viešojo transporto paslauga kaip po tokia, tačiau užsakomieji reisai laikytini valstybės viešąjį interesą atitinkančia paslauga, kuriai taikytinas prioritetas prieš lengvuosius automobilius. Pastaroji išvada seka įvertinus kelias esmines faktines aplinkybes:

1) užsakomieji reisai sudaro valstybės skatinamos ekonominės veiklos – turizmo – dalį, nes į Kuršių neriją vežama ne tik kruiziniais laivais atvykusius turistus, bet ir kitas tiek Lietuvos, tiek kitų šalių turistų grupes, o tai prisideda prie valstybės ekonomikos potencialo;

2) užsakomieji reisai, būdami susieti su laivų kruizais, turi aiškius laiko limitus, per kuriuos turi nuvežti turistus į tam tikrus objektus. Todėl esant neapibrėžtumui kiek tokiam turistų autobusui reikės laukti bendroje eilėje, susidarys situacija, kad tokių kelionių paprasčiausiai bus atsisakyta dėl pagrįstos vėlavimo rizikos, o tai mažins Klaipėdos uosto patrauklumą kruiziniam turizmui;

3) traukiniais vykdomi kombinuoti keleivių vežimai, pvz., maršrutas Vilnius - Klaipėda (Nida), kai nuo Klaipėdos geležinkelio stoties iš traukinio persodinti keleiviai užsakytais autobusais vežami iki Nidos ir atgal, todėl labai svarbu, ypač važiuojant iš Nidos, be kliūčių ir laukimo ilgoje eilėje persikelti per Kuršių marias, kad poilsiautojai nepavėluotų į traukinį arba nenukentėtų kiti jau traukinyje esantys keleiviai;

4) keliavimas užsakomaisiais reisais sietinas ir su taršos mažinimu ne tik Kuršių nerijoje, bet ir platesne prasme, nes keliaujant autobusu, kuris perveža daug didesnę keleivių skaičių, mažėja individualių transporto priemonių naudojimas, o tai prisideda prie ŠESD išmetimo mažinimo.

Trečia, reguliarus tarptautinis susisiekimas ir keleivių vežimas užsakomaisiais reisais yra priemonė mažinti individualų keliavimą lengvaisiais automobiliais. Toks prioritetinis keliavimo būdas (reguliariais ir užsakomaisiais reisais per Kuršių marias) suteiktų keleiviams kokybinio greitesnio pasirinkimo alternatyvą, skatintų keliavimą viešuoju transportu, o tai atitinkamai mažintų taršą ir skatintų darnų judumą ne tik nacionaliniu, bet ir tarptautiniu mastu. Todėl manytina, kad transporto priemonėms, kurios geba pervežti didesnę keleivių skaičių vienu metu (kokie yra autobusai), turi būti teikiamas prioritetas ypač atsižvelgiant į Kuršių nerijos kaip itin jautrios gamtinės aplinkos faktorių. Tai yra, autobusų maršrutų reguliarumo užtikrinimas ir turistinių grupių keliavimo užsakomaisiais reisais skatinimas mažina naudojamą individualiais automobiliais, o tai tiesiogiai koreliuoja su taršos mažėjimu.

Atsižvelgiant į nurodytas aplinkybes bei, ypač, siekiant keleivių interesų ir teisėtų lūkesčių užtikrinimo tikslų bei viešųjų paslaugų skatinimo, siūlome teikiamame Įstatymo projekte nustatyti, kad į keltą pirmumo tvarka įleidžiamos transporto priemonės ir asmenys, nurodyti ne tik Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 str. 7 dalyje, bet ir tarptautinių reguliarių ir užsakomųjų reisų autobusai, o Įstatymo projekto 31 str. 1 d. 2 p. išdėstyti taip:

„2) Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 9 straipsnio 7 dalies 1, 2, 4, 7 ir 8 punktuose, **taip pat tarptautinio reguliaraus susisiekimo autobusus ir užsakomaisiais reisais keleivius vežančius autobusus, kuriuose yra 19 ir daugiau sėdimų vietų keleiviams, 24 val. per parą, 7 dienas per savaitę.**“

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis