



LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 11, LT-01103, Vilnius, tel. 8 706 63846, faks. 8 706 63895

el. p. LRVkanceliarija@lr.lv, <http://www.lrv.lt>

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604574

Susisiekimo ministerijai

Nr.

Kopija

Seimo Ekonomikos komitetui

Lietuvos keleivių vežimo asociacijai

DĖL LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJOS KREIPIMOSI „DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO“

Siunčiame pagal kompetenciją nagrinėti ir įvertinti Lietuvos keleivių vežimo asociacijos kreipimesi teikiamas pastabas dėl Kelių transporto kodekso pakeitimo projekto.

Ekonomikos politikos grupės vadovė

Lina Liubauskaitė

Arvydas Nevas, tel. +37070663787, el. p. arvydas.nevas@lr.lv



Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos "LINAVA"

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos (LKVA)

**LR Susisiekimo ministerijai
Gerb. ministrui Mariui Skuodžiui**

2022-03-23

Kopija:
Lietuvos transporto saugos administracijai

BENDRAS KREIPIMASIS DĖL TOLIMOJO SUSIEKIMO MODELIO PASIRINKIMO

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos "LINAVA" ir Lietuvos keleivių vežimo asociacija (LKVA) teikia bendrą kreipimąsi dėl šiuo metu svarstomų tolimojo susisiekimo modelio pasirinkimo, kuriuo būtų įgyvendinti Konkurencijos tarybos bei teismų sprendimai dėl konkurencingos vežėjų patekimo į rinką procedūros.

LR Susisiekimo ministerija bei Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA) yra pasiūliusios du galimus tolimojo susiekimo autobusais organizavimo modelius. Pirmuoju pristatytu modeliu pasiūlyta LR Kelių transporto kodekse įtvirtinti *status quo* dėl konkurso organizavimo, kuriuo būtų konkursuojami vežėjai vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais. Antruoju pasiūlytu modeliu būtų liberalizuotas tolimojo susisiekimo keleivių vežimas, t. y. numatomas visiškai liberalus vežėjų patekimas į rinką.

Šį kreipimąsi teikiančios asociacijos nuosekliai susipažinusios su tolimojo susiekimo pertvarkos siekais ir prognozuodamos galimus šios pertvarkos rezultatus, mano, kad yra visiškai nepriimtinas konkurso procedūros organizavimo variantas, todėl kad vykdant šią procedūrą nebus pasiekta *status quo* situacija dabar esančiam tolimojo susiekimo organizavimo modeliui. Konkurso organizavimas reikš, kad vietoj dabar dirbančių vežėjų konkurso būdu bus parinktas tikėtina kitas vežėjas, kuris išstums iš rinkos jau veikiančius vežėjus. Savivaldybių įmonėms, kurios turi mažesnes finansines ir technines galimybes konkuruoti, tai reikš veiklos srities praradimą, pajamų sumažėjimą bet ir socialinius pokyčius, tokius kaip darbuotojų atleidimas ir pan. Todėl nesutinkame su tolimojo susiekimo pertvarka organizuojant konkursus.

Visiškai liberalus vežėjų patekimas į rinką taip pat negali būti priimamas, nes viešojo susisiekimo paslaugos turi būti prižiūrimos tiek kiek tai reikalinga viešųjų interesų užtikrinimui (keleivio intereso užtikrinimui kokybiškai, laiku ir patogiai pasiekti kelionės tikslą). Visiškai liberalizavus šią rinką keleivio interesai bus pažeisti, o rinkoje 2-3 metų bėgyje įsivyras vienas ar keli monopoliniai vežėjai, kurie žemesnėmis kainomis nukonkuruoti

kitus vežėjus. Regioniniams savivaldybės vežėjams tai lems priverstinį išstūmimą iš rinkos, jau aukščiau nurodytas socialines problemas, o transporto paslaugos užtikrinimo prasme – visišką chaosą. Rinkoje likę vežėjai išstūmę konkurentus drastiškai didins paslaugų kainas.

Liberalus modelis svarstytinas tik tokiu atveju, jei būtų užtikrintas tinkamas jo reguliavimas, pavyzdžiui, sudarant tinkamo intervalo tvarkaraščius, vengiant jo dubliavimo, užtikrinant susisiekimo tinklo „padengimą“ visoje Lietuvos teritorijoje. Todėl pasisakome tik už tokį liberalųjį modelį, kuris turėtų atviro patekimo į rinką galimybes, bet kartu būtų nustatytos aiškos taisyklės kaip tai daryti konkuruojant dėl paslaugų kokybės, o ne dėl važiavimo identišku tvarkaraščiu keliems vežėjams. Manome, jog tokiu atveju taip pat turi būti numatyta, jog šiuo metu veikiantys vežėjai savo veiklą tęsia tais pačiais maršrutais ir tvarkaraščiais kaip yra dabar. Tokis reglamentavimas atitiktų ir šiuo metų prioritetiniais laikytinus nacionalinio saugumo interesus.

Dėl šių priežasčių vieningai palaikome atviro patekimo į rinką modelį, kuris turi tapti pagrindu tolimojo susiekimo pertvarkai. Todėl besikreipiančios asociacijos siūlo:

1. Bendradarbiaujant su socialiniais partneriais parengti teisės aktų (Kelių transporto kodeksų ir maršrutų sudaromų taisyklių) projektus, kuriais būtų reglamentuojamas atvirojo patekimo į rinką modelis;
2. Suderintus teisės aktų projektus teikti svarstyti LR Seimo komitetams ir Seimui.

Priedas Nr. 1 Atviro patekimo į rinką modelio gairės

Pagarbiai

LINAVA generalinis sekretorius Zenonas Buivydas

LKVA prezidiumo pirmininko pavaduotojas Mindaugas Grigelis

ATVIROS RINKOS REGULIUOJAMOJO MODELIO GAIRĖS

2022

Siūlomi tolimojo susisiekimo reglamentavimo modeliai

1. Susisiekimo ministerijos siūlomi modeliai:

1) Konkursų organizavimas pagal LTSA patvirtintus konkurso nuostatus.

2) Liberalios **nereguliuojamos** rinkos modelis:

-visiškai nereguliuojama rinka. Leidimai išduodami visiems vežėjams bet koku norimu maršrutu ir tvarkaraščiu. LTSA atlieka tik leidimo išdavimo vežėjui funkciją. Keleivių interesų priežiūrą atlieka Valstybinė vartotojų teisių tarnyba. Sąžiningos konkurencijos priežiūrą atlieka Konkurencijos taryba.

2. Atviros rinkos reguliuojamas modelis

Rinkos reguliavimas taikomas tokia apimtimi, kad kiek tai reikalinga užtikrinti vežėjo atitikimą nustatytiems reikalavimams vežėjams bei užtikrinti kokybinius keleivių vežimo paslaugos reikalavimus ir keleivių interesus. Viešasis transportas turi būti reguliuojamas, paslauga negali būti teikiama chaotiškai ir palikta vien savireguliacijai, todėl LTSA prižiūri, kad paslauga užtikrintų viešojo intereso prioritetą

Atviros reguliuojamos rinkos modelis (esminės reguliavimo gairės)

- Leidimus vykdyti keleivių vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais išdavinės LTSA;
- Vežėjams išduodamas leidimas neterminuotam laikui. Toks vežėjas
 - (i) turės būti patikrintas, ar atitinka nustatytus reikalavimus vežėjams ir
 - (ii) pateikti paraišką ar pasiūlymą vežti keleivius ir
 - (iii) pateikti su autobusų stotimis bei savivaldybėmis suderintą tvarkaraštį;
- Maršrutų nustatymas, pakeitimas ir panaikinimas gali būti inicijuojamas vežėjo arba maršrutų patvirtinimus atliekančios institucijos iniciatyva, suderinus su vežėju. Maršrutus tvirtina kompetentingos institucijos - savivaldybės arba LTSA;
- Tvarkaraščius sudaro vežėjas, tvirtina LTSA.
- Nustatomi kriterijai maršrutams ir tvarkaraščiams:
 - maršrutai prasideda ir baigiasi autobusų stotyse;
 - tvarkaraščiai derinami su autobusų stotimis ir savivaldybėmis, kurių teritorijoje yra tarpinės stotelės;
 - kriterijuose nustatomi minimalūs išvykimo iš autobuso stoties intervalai;
 - dabartiniai maršrutai išlieka;
 - esami tvarkaraščiai suderinti su autobusų stotimis ir savivaldybėmis galioja ir toliau (galimas pereinamasis, pvz., 2 metų laikotarpis);
 - į rinką ateinantys nauji vežėjai turi sudaryti tvarkaraščius pagal nustatytus kriterijus, išlaikant tvarkaraščių kriterijuose nustatytus intervalus.
- Siekiant užtikrinti esamų vežėjų interesus bei teisėtus lūkesčius, išvengti esamų vežėjų nemokumo ar bankroto situacijų neterminuotas dokumentas - leidimas keleiviams vežti būtų išduodamas vežėjui pasibaigus esamos sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo terminui, t.y. 2023-04-01.

Atviros reguliuojamos rinkos modelio privalumai

Konkuruojama dėl teikiamos paslaugos kokybės (įskaitant papildomas naudas turinčias paslaugas, pvz. internetas) ir kainos santykio.

Išlaikomas paslaugų tęstinumas/ilgalaikiškumas/tvarumas.

Paslaugos užtikrinamos nepikiniu išvykimo laiku.

Išvykimas ir atvykimas į infrastruktūriškai paruoštas ir keleivių poreikius atitinkančias autobusų stotis.

Veiklos tęstinumo užtikrinimas, kuris reiškia vežėjo socialinę atsakomybę prieš keleivius ir savo darbuotojus

Vežėjai, iš kurių net 29 įmonės priklauso savivaldybėms tęsia savo rolę – veiklos regionuose užtikrinimas, išlaikomas evakuacijai (nepaprastosios padėties, stichinės nelaimės, karo ar panašiais atvejais) reikalingas transporto ir darbuotojų potencialas.

Vežėjai yra suinteresuoti užtikrinti tolimojo susiekimo paslaugos tvarumą, nes susiekimo tinklas „padengia“ visą Lietuvos teritoriją (ne tik komerciškai naudingiausias maršrutus bei užtikrina susiekimo periodiškumą).

Išlaikoma esama stabili susiekimo situacija, suteikiant prieigą naujiems vežėjams teikti paslaugas.

Esamoje situacijoje, jei vežėjams būtų leista perimti tuos tvarkaraščius, kuriais jie paslaugas teiks iki 2023-04-01, neliktų nerentabilių maršrutų problemos, nes jie kaip tai vyksta ir šiuo metu yra finansuojami vežėjo privačiais resursais.

Atviros reguliuojamos rinkos modelio privalumai

Gyventojų evakuacijos Astravo AE avarijos ir mobilizacijos poreikių karo atveju tenkinimas.

Išlaikome keleivių vežimo rinką saugią nacionalinio saugumo kontekste. Esami nacionaliniai vežėjai jau dabar atitinka nacionalinio saugumo reikalavimus.

Naujiems rinkos dalyviams taikoma griežta atranka nacionalinio saugumo atžvilgiu.

Nėra ribojamas naujų dalyvių įėjimas į rinką. Bet kuris pageidaujantis vežėjas gali inicijuoti naują maršrutą LTSA. Todėl konkurencija tarp vežėjų nėra varžoma. Kartu išlieka visi esami maršrutai ir juos aptarnaujantys vežėjai. LTSA maršrutus ir tvarkaraščius reguliariai peržiūri. Vežėjai turi galimybę konkuruoti tiek pasiūlydami paklausesnį maršrutą, tiek aukštesnės kokybės paslaugas, tiek mažesnę kainą.

**Projekto
lyginamasis variantas**

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 17¹, 18 STRAIPSNIŲ IR KODEKSO PAPILDYMO
17² STRAIPSNIU
ĮSTATYMAS**

2022 m.

d. Nr.

Vilnius

1 straipsnis. 17¹ straipsnio pakeitimas

Pakeisti 17¹ straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„17¹ straipsnis. Viešųjų paslaugų teikimo organizavimas **vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais**

1. **Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007, užtikrina bendrus interesus tenkinančių keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais tais atvejais kai, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, vežėjai neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudami atlygio, vadovaudamasi Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.**

2. **Transporto saugos administracija, vežėjus teikti viešąsias paslaugas tolimojo susisiekimo maršrutais pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, o savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, vežėjus teikti viešąsias paslaugas vietinio susisiekimo maršrutais pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus parenka: Savivaldybių institucijos vežėjus teikti viešąsias paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus parenka:**

1) konkurso būdu, **skaidrių ir sąžiningų procedūrų pagrindu, vadovaudamasi vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytais reikalavimais;**

2) tiesioginio sutarties sudarymo būdu, **iš anksto neskelbiant konkurso, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 reikalavimais. tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, atitinkančiu Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.**

3. Viešųjų paslaugų sutarčių turinį, trukmę, jų sudarymo sąlygas ir tvarką, vežėjų nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijai apskaičiuoti taikomas taisyklės nustato Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007. Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarką nustato Vyriausybė arba jos įgaliota institucija pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede išdėstytas taisykles.

4. **Viešosios paslaugos poreikį nustato Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, atsižvelgdamos į visuomenės interesus. Vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi, keičiami ir panaikinami savivaldybių vykdomosios institucijos arba jos įgaliotos įstaigos iniciatyva ir sprendimu, o tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai – Transporto saugos administracijos iniciatyva ir sprendimu.**

5. **Leidimą keleiviams vežti pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus išduoda kompetentinga leidimą išduodanti institucija, vadovaudamasi Susisiekimo ministerijos patvirtintomis Leidimų išdavimo sąlygomis.**

2 straipsnis. 18 straipsnio pakeitimas

Pakeisti 18 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„18 straipsnis. Keleivių vežimaso už atlygį autobusais **klasifikavimas**

1. Keleivių vežimą autobusais reglamentuoja susisiekimo ministro patvirtintos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės. **Savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, vadovaudamosi Keleivių ir bagažo vežimo taisyklėmis, gali patvirtinti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais taisykles. Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos.**

2. Keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais. **Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tvirtindamos maršrutus atsižvelgia ir suteikia prioritetą visuomenės interesams, poreikiams ir patogumui.**

3. Reguliarūs reisai – reisai, kuriais keleiviai vežami nustatytu dažnumu ir maršrutais, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytoje stotelėse, laikantis iš anksto nustatytų tvarkaraščių ir tarifų. **Tvarkaraštyje turi būti nurodyti stotelių, kuriose bus įlaipinami ir išlaipinami keleiviai, pavadinimai, išvykimo iš stotelių laikai.** Reguliarūs reisai organizuojami, jeigu gatvių ir kelių būklė atitinka Susisiekimo ministerijos nustatytus reikalavimus. Keleiviai reguliariais reisais vežami tik autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi.

4. Užsakomieji reisai – reisai, kai pagal išankstinį užsakymą vežamos iš anksto sudarytos, bendrą kelionės tikslą (vykstant turizmo, verslo reikalais, į parodas, simpoziumus, konferencijas, seminarus, pasitarimus, koncertus, spektaklius, vestuves ir panašiais atvejais) turinčios keleivių grupės. Vien tik vykimas į tą patį paskirties punktą nelaikomas bendru kelionės tikslu. Iš anksto sudarytos keleivių grupės vežamos turint keleivių vežimo sutartis ir keleivių vežimo lapus. Keleivių vežimo lapai nebūtini, jeigu keleivių grupės vežamos į tame pačiame mieste vykstančius renginius. Keleivių vežimo lapų formą, jų apskaitos, užsakymo, gamybos, technologinės apsaugos, platinimo, įsigijimo, naudojimo ir sunaikinimo tvarką nustato Susisiekimo ministerija. Draudžiama rinkti ir vežti užsakomaisiais reisais ne iš anksto sudarytas ir neturinčias bendro kelionės tikslo keleivių grupes, taip pat rinkti ir vežti šiais reisais keleivius iš gatvių ir aikštelių teritorijų, kurios ribojasi su autobusų stotimis. Šių gatvių ir aikštelių teritorijų ribas nustato savivaldybių institucijos.

4¹. Keleivių vežimo užsakomuoju reisu sutartyje turi būti nurodyta:

4^{1.1}. sutarties sudarymo data, vieta ir numeris;

4^{1.2}. keleivių grupės vežimo tikslas ir maršrutas, nurodant pradinio, svarbiausių tarpinių ir galinio punktų vietovių pavadinimus (vežimo sutartyje ir maršrute turi būti nurodyta autobuso važiavimo be keleivių maršruto dalis);

4^{1.3}. keleivių grupės paėmimo ir išleidimo vietų adresai ir laikas;

4^{1.4}. vežimui naudojamo autobuso markė, modelis;

4^{1.5}. mokestis už vežimo paslaugas ir atsiskaitymo tvarka;

4^{1.6}. vežėjo ir užsakovo susitarimu – kitos sutarties sąlygos.

5. Specialūs reisai – reisai, kai vežamos specialios keleivių grupės (darbininkų – į darbo vietas ir iš jų, mokinių – į mokyklas ir iš jų ir pan.). **Dėl specialiojo reiso vežėjas susitaria su paslaugos užsakovu, o ne su keleiviais, kurie tokio reiso atveju laikomi specialiąja keleivių grupe.**

6. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami miesto teritorijoje.

7. Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami vienos savivaldybės (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijoje. Atskirais atvejais, suderinus su Transporto saugos administracija, maršrutas gali tęstis per dviejų ir daugiau gretimų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas. Kai maršrutas tęsiasi per daugiau kaip dviejų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas, jo trasa negali būti ilgesnė kaip 50 km.

8. Keleivių vežimas maršrutiniais taksi – keleivių vežimas autobusais, turinčiais nuo 10 iki 17 sėdimųjų vietų, įskaitant ir vairuotojo, ir atpažinimo ženklą – plafoną. Maršrutiniais

taksi vežama tik sėdimosiose vietose pagal patvirtintus tvarkaraščius nustatytais vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais. Keleiviai paimami ir išleidžiami stotelėse arba kitose pagal pageidavimą vietose, kuriose nedraudžia sustoti Kelių eismo taisyklės.

9. Tolimojo susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių ir kelių trasa Lietuvos Respublikos teritorijoje, ilgesnė kaip 50 km, kuria keleiviai vežami daugiau kaip per dviejų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas.

10. Tarptautinio susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių ir kelių trasa, kertanti valstybės sieną.

11. Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatytu maršrutu išduodamas leidimas. Leidimus keleiviams vežti vietiniais maršrutais išduoda savivaldybių **vykdamosios** institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais – **Transporto saugos administracija, o tarptautinio susisiekimo maršrutams Transporto saugos administracija išduoda leidimą, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir atitinkamos užsienio šalies vyriausybės susitarimais. Leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija. Susisiekimo ministerija arba jos įgaliota institucija. Leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija.**

3 straipsnis. Įstatymo papildymas 18¹ straipsniu

Papildyti Įstatymą 18¹ straipsniu:

„18¹ straipsnis. Leidimų vežti keleivius komerciniais/už atlygį reguliaraus susisiekimo maršrutais išdavimas, galiojimo sustabdymas, panaikinimas

1. Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, vežėjui išduoda leidimą (-us) vežti keleivius leidime nurodytu (-ais) maršrutu (-ais). Vežėjui išduodama tiek leidimų egzempliorių, kiek transporto priemonių reikia keleiviams vežti leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis. Už leidimo išdavimą mokama valstybės rinkliava Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka.

2. Leidimai galioja neterminuotai. Leidimų turėtojai neturi teisės perleisti suteiktos teisės vykdyti leidime nurodytą veiklą kitiems asmenims be Transporto saugos administracijos ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos sutikimo.

3. Leidimo galiojimas sustabdomas, jeigu vežėjas:

1) pateikia prašymą sustabdyti leidimo galiojimą;
2) buvo įspėtas apie galimą leidimo galiojimo sustabdymą ir per kompetentingos leidimą išdavusios institucijos nustatytą terminą nepašalino nurodytų pažeidimų ir nepranešė apie jų pašalinimą šiai institucijai;

3) leidimui išduoti pateikia neteisingus duomenis;

4. Kompetentinga leidimą išdavusi institucija priima sprendimą panaikinti vežėjui išduoto leidimo galiojimo sustabdymą, kai vežėjas pateikia dokumentus, įrodančius, kad pažeidimai ar priežastys, dėl kurių vežėjo keleivių vežimo reguliariais reisais nustatytu maršrutu leidimo galiojimas sustabdytas, yra pašalinti.

5. Leidimo galiojimas gali būti panaikinamas, jeigu vežėjas:

1) pateikia prašymą panaikinti leidimo galiojimą;
2) neatitinka šiame Kodekse ir Susisiekimo ministerijos patvirtintų Leidimų išdavimo sąlygose nustatytų reikalavimų, vežėjo teikiamos paslaugos neatitinka nustatytų paslaugų teikimo kokybės reikalavimų ir vežėjas nepašalina šių trūkumų per nustatytą terminą;

3) netenka licencijos (licencija buvo panaikinta) arba pažeidžia Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisykles;

4) laiku nepateikia kompetentingai leidimą išdavusiai institucijai arba pateikia suklastotas arba iškraipytas ataskaitas, susijusias su keleivių vežimo veikla;

5) per 14 dienų nuo leidimo išdavimo dienos be svarbių priežasčių nepradėjo vežti keleivių leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis arba nutraukė keleivių vežimą, apie tai nustatyta tvarka nepranešęs kompetentingai leidimą išdavusiai institucijai;

6) kompetentinga leidimą išdavusi institucija panaikina maršrutą. Tokiu atveju leidimas panaikinamas praėjus 3 mėnesiams nuo pranešimo apie maršruto panaikinimą

išsiuntimo vežėjui registruotu laišku dienos arba per kitą kompetentingos leidimą išdavusios institucijos ir vežėjo susitartą terminą.

7) siekdamas gauti leidimą kompetentingai leidimą išdavusiai institucijai pateikė klaidinančią informaciją.

6. Apie priimtą sprendimą panaikinti leidimą kompetentinga leidimą išdavusi institucija privalo pranešti vežėjui ne vėliau kaip prieš 3 mėnesius iki leidimo panaikinimo arba kitą kompetentingos leidimą išdavusios institucijos ir vežėjo susitartą terminą.

7. Praradusiam leidimą vežėjui išduodamas naujas leidimas, jam pateikus paaiškinimą apie leidimo praradimo aplinkybes.“

4 straipsnis. Įstatymo papildymas 18² straipsniu

Papildyti Įstatymą 18² straipsniu:

„18² straipsnis. Keleivių vežimo komerciniais/už atlygį reguliaraus susisiekimo maršrutais organizavimas

1. Keleivių vežimo komerciniais/už atlygį reguliaraus susisiekimo maršrutais organizavimas vykdomas vadovaujantis šiame Kodekse ir Susisiekimo ministerijos patvirtintų Leidimų išdavimo sąlygų nustatytais reikalavimais. Leidimų išdavimo sąlygos reglamentuoja leidimų vežti keleivius išdavimo sąlygas, maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus ir tvarką.

2. Vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutų, o tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų nustatymas, pakeitimas ir panaikinimas gali būti inicijuojamas vežėjo arba maršrutų patvirtinimus atliekančios institucijos iniciatyva.

3. Vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutai tvirtinami savivaldybių vykdomosios institucijos arba jos įgaliotos įstaigos sprendimu, o tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai tvirtinami Transporto saugos administracijos sprendimu.

4. Maršrutai gali būti nustatomi tik tomis gatvėmis ir keliais, kurie atitinka Susisiekimo ministerijos nustatytus Reikalavimus gatvėms ir keliams, kuriais vyksta reguliarus keleivinio transporto eismas.

5. Nauji reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi, jei keleivių paklausa netenkinama arba ji tenkinama, tačiau važiavimo sąlygos yra nepatenkinamos (keleiviai netelpa į transporto priemones, jų netenkina važiavimo laikas arba dažnis ir pan.) ir yra gauta reikalavimus atitinkančio vežėjo paraiška ar pasiūlymas vežti keleivius. Nustatant naujus maršrutus turi būti atsižvelgta į interesus vežėjų, vežančių keleivius esamais maršrutais. Planuojamo maršruto reisai turi būti taip priderinti prie esamų maršrutų reisų, kad transporto priemonių eismo intervalai atitiktų keleivių srautą. Vietinis keleivių susisiekimas tarp aplinkinių vietovių ir savivaldybės, kaip administracinio vieneto, centro turi būti užtikrinamas vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais.

6. Savivaldybių vykdomoji institucija arba jos įgaliota įstaiga, prieš pradėdama vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutą, šio maršruto tvarkaraščio projektą ir planuojamą maršruto trasą privalo iš anksto suderinti su savivaldybių, per kurių teritorijas numatoma maršruto trasa, institucijomis arba jų įgaliotomis įstaigomis, o vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršruto, kurio trasa eina per dviejų gretimų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas, – ir Transporto saugos administracija. Derinanti institucija arba įstaiga privalo maršruto tvarkaraščio projektą ir planuojamo maršruto trasą suderinti arba motyvuotai atsisakyti tai atlikti ne vėliau kaip per 10 darbo dienų nuo prašymo gavimo.

7. Esantys reguliaraus susisiekimo maršrutai keičiami tik vežėjo iniciatyva, pateikiant motyvuotą maršruto keitimo pagrindimą maršrutų patvirtinimus atliekančiai institucijai, o šiai patvirtinant maršruto pakeitimą sprendimu.

8. Esantys reguliaraus susisiekimo maršrutai panaikinami:

1) vežėjas pateikia prašymą panaikinti maršrutą tais atvejais kai, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus vežėjas nebegali prisiimti keleivių vežimo maršrutu negaudamas atlygio;

2) maršrutų patvirtinimus atliekančios institucijos iniciatyva kai keleivių vežimas maršrutu sukelia pavojų žmonių sveikatai, gyvybei ar padaroma didelė žala asmenų turtiniams interesams.

9. Apie priimtą sprendimą maršrutų patvirtinimus atliekanti institucija privalo pranešti vežėjui ne vėliau kaip prieš 3 mėnesius iki sprendimo priėmimo arba kitą institucijos ir vežėjo susitartą terminą. Per šį 3 mėnesių laikotarpį keleiviai vežami esamu maršrutu.

5 straipsnis. 18¹ straipsnio pakeitimas

Pakeisti 18¹ straipsnio numeraciją ir jį išdėstyti taip:

„18³ straipsnis. Keleivių vežimas už atlygį lengvaisiais automobiliais“

6 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas, įgyvendinimas ir taikymas

1. Šis įstatymas įsigalioja 2022 m. gegužės 1 d.

2. Įsigaliojus šiam įstatymui, vežėjui, turinčiam galiojančią **sutartį ir leidimą (-us)** vežti keleivius reguliariaisiais reisais, **pavedama** vežti keleivius reguliariaisiais reisais leidime **(-uose)** nurodytu maršrutu iki **sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo termino pabaigos**.

3. Įgyvendinant šio įstatymo 18¹ straipsnio 2 dalies nuostatą, jog leidimai galioja neterminuotai, vežėjui, iki šio įstatymo įsigaliojimo turinčiam galiojančią sutartį ir leidimą **(-us)** vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutais, išduodamas leidimas neterminuotam laikui. Naujiems, iki šio įstatymo įsigaliojimo neturinčių galiojančios sutarties ir leidimo **(-ų)**, vežėjams, išduodant leidimą, vadovaujamosi šio Kodekso nuostatomis ir Susisiekimo ministerijos nustatytais Leidimų išdavimo sąlygomis.

4. Leidimų išdavimo procedūros, pradėtos iki šio įstatymo įsigaliojimo, baigiamos vykdyti ir leidimai išduodami pagal iki šio įstatymo įsigaliojimo galiojusį teisinį reguliavimą.

5. Lietuvos Respublikos Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras arba jo įgaliotos institucijos iki 2022 m. balandžio 31 d. priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus.

Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.

Respublikos Prezidentas

LIETUVOS RESPUBLIKOS
KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 11, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 17², 18² STRAIPSNIAIS
ĮSTATYMAS

Eil. Nr.	KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO (TOLIAU – KTK) PROJEKTO NUOSTATA	PASTABOS/KOMENTARAI	SIŪLOMI PAKEITIMAI
1 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas			
1.	5 dalis <...> ir teikti Transporto saugos administracijai ir savivaldybių institucijoms pranešimus apie atskirus vežėjus ne rečiau kaip vieną kartą per ketvirtį iki kito ketvirčio pirmo mėnesio 10 dienos	Nėra suprantama, kokio tikslo siekiama įpareigojant autobusų stotis teikti duomenis. Taip pat neaišku, kokia informacija turės būti tuose pranešimuose, kaip LTSA ir savivaldybių institucijos šiais duomenimis disponuos. Be to, tokiu atveju reikalavimai turėtų būti taikomi ir geležinkelių stotims bei oro uostams.	Atsisakyti siūlomo pakeitimo.
2.	6 dalis Autobusų stoties savininkai (valdytojai) privalo patvirtinti autobusų stoties darbo reglamentą ir paskelbti jį viešai (autobusų stoties interneto svetainėje).	Atsižvelgiant į tai, kad stotis valdo atskiri ūkio subjektai, reikalavimas sudaryti darbo reglamentą turi būti konkretizuojamas, t.y. turi būti nustatyti pagrindiniai kriterijai įtrauktini į reglamento nuostatas. Tokiu būdu bus užtikrinamas vežėjo nediskriminavimo principo įgyvendinimas, kuris numatomas KTK. Be to, autobusų / oro uostų / geležinkelių savininkai neįveliami į ginčus su vežėjais.	Papildyti autobusų stoties darbo reglamento reikalavimus.
3.	8 dalis Autobusų stotyje turi būti ir veikti viso stoties darbo metu: 1) keleivių laukiamoji salė ir patalpos stoties darbuotojams; 2) keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo peronai; 3) autobusų stovėjimo tarp reisų aikštelės; 4) sanitariniai mazgai; 5) patalpos autobusų ekipažų poilsiui; 6) bilietų kasos ar bilietų terminalai; 7) bagažo saugyklos.“	Šiuo metu reglamentuota poįstatyminiame akte – Autobusų stočių veiklos nuostatuose. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliamos į įstatymo lygmenį.	Atsisakyti siūlomo pakeitimo.

4.	9 dalis Keleiviams aptarnauti, autobusų stoties personalo darbui ir reguliariam autobusų eismui užtikrinti autobusų stotyje būtina teikti šias paslaugas: 1) bilietų pardavimo; 2) dispečerinės; 3) informacijos teikimo; 4) bagažo saugojimo; 5) 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, nuostatas.“	Šiuo metu reglamentuota poįstatyminiame akte – Autobusų stočių veiklos nuostatuose. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliamos į įstatymo lygmenį. Taipogi turėtų būti numatytas bent 5 metų pereinamasis laikotarpis neįgalųjų ir riboto judumo asmenų aptarnavimo galimybei įdiegti visose autobusų stotyse. Be to, priėmus 8 ir 9 straipsnyje numatytus reikalavimus, nemažai autobusų stočių nebeatitiktų reikalavimų ir taptų stotelėmis.	Atsisakyti siūlomo pakeitimo. Numatyti 5 metų pereinamąjį laikotarpį pritaikyti autobusų stotis neįgalųjų poreikiams.
5.	Šio įstatymo 1 straipsnis įsigalioja 2023 m. gegužės 1 d.	Atsižvelgiant į tai, jog nelieta stočių kategorijų ir įvedami griežti reikalavimai dėl stočių infrastruktūros pritaikomumo neįgalųjų poreikiams, kas reikalaus papildomų investicijų stotyse, kuriose minimo pritaikomumo nebuvo, todėl turėtų būti numatomas ilgesnis pereinamasis laikotarpis reikalavimų įgyvendinimui.	Numatyti 5 metų pereinamąjį laikotarpį neįgalųjų poreikiams patenkinti.
2 straipsnis. Kodekso papildymas 17² straipsniu			
6.		Galiojančiame KTK 17¹ straipsnis reglamentuoja viešųjų paslaugų teikimo organizavimą. Šį straipsnį galima būtų pakeisti numatant viešųjų paslaugų teikimo organizavimą vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais. Tokiu būdu būtų išvengiant atskiro KTK 17² straipsnio tik tolimojo susisiekimo maršrutams. Pastaba. LKVA 2022-05-06 rašto Nr. S-023 dėl šio KTK projekto priede Nr.2 yra š.m. sausio mėnesį Susisiekimo ministerijai teiktas KTK projektas, kuriame yra pasiūlyta ir 17¹ straipsnio formuluotė.	Papildyti 17¹ straipsnį, reglamentuojant viename KTK straipsnyje viešųjų paslaugų teikimo organizavimą vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais. Konkretni formuluotė yra LKVA 2022-05-06 rašto Nr. S-023 priede Nr.2.

7.	1 dalis Transporto saugos administracija nustato viešosios paslaugos poreikį keleivių vežime tolimojo susisiekimo maršrutais.	Šiuo metu tolimojo susiekimo paslaugų teikimas nėra finansuojamas iš valstybės biudžeto. Prioritetas turi būti teikiamas tolimojo susiekimo vežimo už atlygį organizavimui. Viešųjų paslaugų poreikis nustatomas tik, jei nėra vežėjo dirbančio tam tikrame maršrute. Dotuojamas maršrutas neturi konkuruoti su komerciniu. Jeigu KTK 17² straipsnyje remiamasi reglamentu 1370/2007, tuomet turi būti nurodyta vežėjų teikti viešąsias paslaugas parinkimo tvarka (konkurso arba tiesioginio sutarties sudarymo būdu) bei tokių paslaugų teikimo trukmė (Viešųjų paslaugų sutarčių trukmė ribojama ir tarp miestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju – 15 metų). Trukmės nurodymas leistų vežėjui planuoti investicijas ir veiklos užsitikrinimą tam tikram laikotarpiui.	Numatyti vežėjus teikti viešąsias paslaugas parinkimo tvarką (konkurso arba tiesioginio sutarties sudarymo būdu).
8.	2 dalis Vežėjas turi užtikrinti teikiamų viešųjų paslaugų, susijusių su keleivių vežimu tolimojo susisiekimo maršrutais, atitiktį Transporto saugos administracijos nustatytiems viešųjų paslaugų teikimo kokybės reikalavimams, susijusiems, be kita ko, su kelių transporto priemonių techniniais reikalavimais ir būkle, bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymusi, keleivių informavimu ir jų aptarnavimu kelių transporto priemonėje.	Jeigu KTK 18 str. numato konkrečius reikalavimus vežėjams dėl paslaugų kokybės ir kitų reikalavimų, tai sudarant viešųjų paslaugų sutartį turi būti numatyti analogiški reikalavimai. Nesuprantamas reikalavimas laikytis bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio - ar autobusas privalės laikytis traukinių, o traukinys - autobusų tvarkaraščio.	Suvienodinti reikalavimus pagal KTK 18 str. Patikslinti sąvoką dėl bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymosi.
9.	3 dalis Vežėjo nuostolių, patirtų teikiant keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais viešąsias paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo tvarką pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ir tokių nuostolių kompensacijos planavimo ir mokėjimo tvarką, viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus nustato Vyriausybė ar jos įgaliota institucija.	Loginis eiliškumas reikalauja pirmiau nustatyti paslaugos teikimo kriterijus, o po to kompensavimo ir mokėjimo tvarką.	Patikslinti redakciją.

11.	5 dalies 2 punktas Transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį, jeigu: 2) Transporto saugos administracija nustato, kad nebėra poreikio teikti viešąsias paslaugas dėl objektyvių priežasčių – keleivių aptarnavimas tampa įmanomas kitomis, mažiau viešųjų resursų reikalaujančiomis priemonėmis ar nelieta poreikio teikti viešąją paslaugą dėl per mažo keleivių skaičiaus (transporto priemonės talpa išnaudojama mažiau nei 30 proc.).“	Ar sąvoka „mažiau viešųjų resursų reikalaujančiomis priemonėmis“ turi būti suprantama kaip kitomis transporto priemonėmis ar kitais transporto užtikrinimo būdais, pavyzdžiui organizuojant regioninį transportą? Vienintelė mažiau resursų reikalaujanti konkurencinga transporto priemonė yra geležinkelių transportas, kuris valstybės yra dotuojamas. Ar sprendimas padidinti geležinkelio reisų skaičių savaime nelems tolimojo susiekimo reisų mažinimą arba net maršruto panaikinimą? Autobusų talpa „matuojama“ ir reglamentuota naudojant sąvoką „vietų skaičius su vairuotoju ar be vairuotojo“. Neaišku kaip bus nustatoma vietų skaičiaus išnaudojimo atvejai, jei pavyzdžiui vežėjas pasirinks vežti keleivius mažesnio vietų skaičiaus autobusais taip optimizuodamas savo sąnaudas. Neaišku, ar vežėjui bus suteikta teisė paslaugą teikti optimalios talpos autobusais.	Patikslinti apibrėžimus ir jų praktinį pritaikomumą.
3 straipsnis. 18 straipsnio pakeitimas			
12.	1 dalis Keleivių vežimą autobusais reglamentuoja susisiekimo ministro tvirtinamos keleivių ir bagažo vežimo taisyklės. Savivaldybių institucijos gali patvirtinti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais taisykles. Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos.	Numatoma, kad Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos. Tačiau nėra reglamentuotas gyvūnų vežimas tolimojo susiekimo maršrutais.	Papildyti numatant kokia institucija, pavyzdžiui LTSA, reglamentuoja gyvūnų vežimą tolimojo susiekimo maršrutais.

13.	2 dalis Keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo, regioninio ir tarptautinio susisiekimo maršrutais. Tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais. Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tvirtindamos maršrutus atsižvelgia ir suteikia prioritetą visuomenės interesams, poreikiams ir patogumui.	Numatoma, kad tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais. KTK atsiranda dvi skirtingos sąvokos „Tolimojo susisiekimo maršrutai“ ir „Tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai“ bei jos naudojamos nenuosekliai, tam tikrose nuostatose pirmoji sąvoka, kitose antroji. Vadovaujantis šia logika, reikėtų analogiškai papildyti nuostatą reguliarias ir vietinį, regioninį ir tarptautinius maršrutus.	Pirmus du sakinius siūlome išdėstyti tokia redakcija: Keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo, regioninio ir tarptautinio susisiekimo maršrutais, taip pat specialiais bei užsakomaisiais reisais. Tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais. Suderinti sąvokas kituose KTK straipsniuose. Arba aiškiai apibrėžti šias dvi sąvokos dėl tolimojo susisiekimo.
14.	4¹ dalis Keleivių vežimo užsakomuoju reisu sutartyje turi būti nurodyta: 1) sutarties sudarymo data, vieta ir numeris; 2) keleivių grupės vežimo tikslas ir maršrutas, nurodant pradinio, svarbiausių tarpinių ir galinio punktų vietovių pavadinimus (vežimo sutartyje ir maršrute turi būti nurodyta autobuso važiavimo be keleivių maršruto dalis); 3) keleivių grupės paėmimo ir išleidimo vietų adresai ir laikas; 4) vežimui naudojamo autobuso markė, modelis; 5) mokestis už vežimo paslaugas ir atsiskaitymo tvarka; 6) vežėjo ir užsakovo susitarimu – kitos sutarties sąlygos.	Duomenys, kurie turi būti nurodyti keleivių vežimo užsakomuoju reisu sutartyje dubliuojasi su Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 7 punktu. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliamos į įstatymo lygmenį.	Atsisakyti siūlomo pakeitimo.

15.	7 dalis Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami vienos savivaldybės (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijoje. Atskirais atvejais, suderinus su Transporto saugos administracija, maršrutas gali tęstis per dviejų ir daugiau gretimų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas. Kai maršrutas tęsiasi per daugiau kaip dviejų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas, jo trasa negali būti ilgesnė kaip 50 km.	Šiuo metu, vadovaujantis Leidimų išdavimo taisyklių 13 p., savivaldybė tokį maršrutą turi suderinti su gretima savivaldybe ir LTSA. KTK projekte, toks maršrutas jau būtų traktuojamas kaip regioninis, todėl tam pritarti turės savivaldybių tarybos. Ilgametė patirtis rodo, kad savivaldybėms labai retai pavyksta susitarti, todėl priemiestinių maršrutų į gretimas savivaldybes neliks ir nukentės keleiviai.	Palikti nepakeistą šią nuostatą.
16.	7¹ dalis Regioninis susisiekimas – tai keleivių vežimas (visomis transporto rūšimis) nustatytu maršrutu daugiau kaip vienoje regiono arba funkcinės zonos savivaldybėje (neįskaitant miestų savivaldybių). Maršrutą nustato ir susisiekimą maršrute organizuoja regiono plėtros tarybos kolegijos sprendimu arba bendru savivaldybių tarybų sprendimu įgaliota institucija ar įstaiga.	KTK papildoma nauja sąvoka „Regioninis susisiekimas“, tačiau toliau KTK ši sąvoka nenaudojama. Nenumatomas regioninio susiekimo įgyvendinimas ir santykis su tolimojo bei vietinio susiekimo maršrutų tinklu.	Prašome paaiškinti sąvoką bei regioninio susiekimo įgyvendinimą ir santykį su tolimojo bei vietinio susiekimo maršrutų tinklu.
16 ¹	9¹ dalis Reisas – keleivių vežimas maršrute į vieną pusę. Reiso tvarkaraštis yra maršruto tvarkaraščio dalis, kurioje nurodomas konkretus autobuso išvykimo iš pradinės autobusų stoties, atvykimo į tarpines stoteles ir (arba) galutinę autobusų stotį laikas ir dažnumas savaitės dienomis.	Šiame punkte nustatyta, kad „nurodomas konkretus autobuso išvykimo iš pradinės autobusų stoties, atvykimo į tarpines stoteles ir (arba) galutinę autobusų stotį laikas“. Vadinasi maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse. Tuo tarpu 12 dalyje numatoma, kad maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje, t.y. nuostatos tarpusavyje nesuderintos. Asociacija pasisako už tai, kad maršrutai prasidėtų ir baigtųsi tik autobusų stotyse.	Suderinti skirtingas KTK nuostatas.

17.	11 dalis Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatyti maršrutu išduodamas popierinis arba elektroninis leidimas. Leidimus keleiviams vežti vietiniais maršrutais išduoda savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais – Transporto saugos administracija. Leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija.	KTK nėra tikslinga reglamentuoti leidimo rūšį (popierinis arba elektroninis leidimas). Vystantis technologijoms gali atsirasti ir kiti leidimų išdavimo būdai. Taipogi KTK projektas papildomas nauju 18² straipsniu, kuriame reglamentuojami leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos. Tuo tarpu šio straipsnio 11 dalyje numatoma, kad leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija. Manome, kad KTK turėtų įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus, o detaliai reglamentuoja poįstatyminiuose teisės aktuose. Nėra nustatyta, kas išduoda leidimus regioniniam maršrutui.	Paaikškinti KTK ir poįstatyminio teisės akto, šiuo metu reglamentuojančio leidimų išdavimo sąlygas, santykį. Nustatyti, kas išduoda leidimą regioniniam maršrutui.
-----	--	---	--

18.	12 dalis Tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus ir autobusų išvykimo dažnumą nustato ir skelbia savo tinklalapyje Transporto saugos administracija. Tolimojo susisiekimo maršrutas sudaromas ir su juo susietas autobusų išvykimo dažnumas nustatomi įvertinant keleivių srautus, maršrutų ilgį, susisiekimo galimybę kita transporto rūšimi ir laikantis šių kriterijų: 1) maršruto trasa nustatoma tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, esančių bendros ribos neturinčiose savivaldybėse (neįskaitant miestų savivaldybių), tarp kurių yra ne mažesnis kaip 50 km atstumas automobilių keliais; 2) maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje; 3) maršrute turi būti bent po vieną reisą pirmyn ir atgal; 4) maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (betono, asfalto danga, grindinys); 5) autobusų išvykimo dažnumas nustatomas įvertinant gyventojų skaičių maršruto pradžios ir pabaigos punktuose, vertinant mažesnę gyventojų skaičių turinčios gyvenvietės, kurioje yra maršruto pradžios arba pabaigos punktas, gyventojų skaičių: a) gyvenvietėse, turinčiuose iki 10000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 2 reisu pirmyn ir atgal į dieną; b) gyvenvietėse, turinčiuose nuo 10001 iki 50000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 3 reisu pirmyn ir atgal į dieną; c) gyvenvietėse, turinčiuose nuo 50001 iki 100000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 5	Tokie išsamūs maršrutų sudarymo kriterijai neturėtų būti įtvirtinti įstatymo lygmens dokumente. Tai poįstatyminio reglamentavimo sritis, kuri įgalintų LTSA efektyviai greitai reaguoti į pasikeitusius keleivių poreikius ir interesus. Taipogi nepritariame, kad maršrutas prasidėtų ir baigtųsi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje. Kiekvienos transporto rūšies infrastruktūra (stotys, oro uostai ir pan.) yra pritaikyti aptarnauti tą konkrečią transporto rūšį. Atitinkamai keliama kokybiniai aptarnavimo reikalavimai, pavyzdžiui autobusų stotyse turi būti bilietų pardavimo vieta, dispečerinės ir pan. Tuo tarpu maršruto pradžios ir pabaigos vietas perdavus kitos transporto rūšies stoties aptarnavimui analogiškų reikalavimų nelieta. Vadinasi susidaro akivaizdžiai nekonkurencinga situacija (nėra reglamentuota ir iš esmės nekeliami jokie reikalavimai geležinkelio stotiai, kuri aptarnaus autobusus ir jų keleivius.) Įstatymo norma nurodo „infrastruktūros“ objektus, kas suponuoja, jog jie turi būti lygiavertiškai pritaikyti tam tikros rūšies transporto ir keleivių aptarnavimui. Autobusų stotys dažnu atveju yra šalia geležinkelio stočių, be to, pagal galiojančio KTK 11 str. 6 dalį <i>Autobusų stotys steigiamos pagal savivaldybių tarybų nustatytus kriterijus ir tvarką bei patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų nustatytose vietose</i>, t.y. savivaldybės pačios gali priimti sprendimus dėl autobusų stoties vietos ar susitarti su geležinkelių stotimis ar oro uostais, kaip yra, pvz., Plungėje, kur autobusų stotis įsikūrė viename pastate su geležinkelio stotimi. Labai daug skirtingų situacijų ir variantų, todėl prieš patvirtinant kriterijus, būtina atlikti išsamią esamų maršrutų analizę, išsiaiškinti keleivių poreikius bei suderinti su socialiniais partneriais. Pavyzdžiui, kaip atkarpoje Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Mažeikiai turėtume skaičiuoti normatyvinį dažnį tarp Vilniaus-Panevėžio ir Vilniaus-Mažeikių. Taipogi reikalaujama, kad maršrute turi būti bent po vieną reisą pirmyn ir atgal. Tačiau šiuo metu yra maršrutų, kur yra tik vienas reisas, pavyzdžiui M-912 Vilnius–Kaunas per Prienus, į Birštoną tik atgal. Reisų skaičius pagal miestų, miestelių gyventojų skaičių vertintinas kritiškai. Tolimojo susisiekimo autobusų maršrutų reisų skaičius pagal gyventojų skaičių gali neatitikti realaus keleivių srauto. Šiuo atveju neįvertinama, ar per gyvenvietę driekiasi keleivinis geležinkelis, taip pat yra traukos objektai, esantys konkrečioje gyvenvietėje, pavyzdžiui Kaišiadorys (8 500 gyventojų) niekada neturėjo jokių tolimojo susisiekimo autobusų maršrutų per šį miestą, nes visi gyventojai naudoja geležinkelį. Vadinasi, tik Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studija gali parodyti koks tolimojo susisiekimo modelis yra efektyviausias ir geriausiai užtikrina keleivių	Kodekse nustatyti pagrindinius maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus, o konkrečius kriterijus numatyti poįstatyminiame akte. Įtvirtinti nuostatą, kad maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse, o savivaldybėje, kur jos nėra, savivaldybės nurodytoje vietoje. Aiškiai suformuluoti reikalavimus dėl minimalaus išvykimo dažnumo maršrute.
-----	--	---	--

19.	15 dalis Transporto saugos administracija gali keisti arba panaikinti neaptarnaujamus maršrutus, taip pat keisti autobusų išvykimo dažnumus, įvertinant keleivių srautus.	Prašome paaiškinti sąvoką „neaptarnaujami maršrutai“ ir šios KTK straipsnio dalies taikymo kriterijus. Preziumuojame, kad tokie maršrutai taptų viešosios paslaugos sutarties sudarymo objektu pagal KTK 17² straipsnį.	Paaikškinti sąvoką „neaptarnaujami maršrutai“ ir šios KTK straipsnio dalies taikymo kriterijus.
18² straipsnis. Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos			
20.	18² straipsnis Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos	Manome, kad KTK turėtų įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, panaikinimo principus. O detali leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, panaikinimo tvarka turėtų būti numatoma poįstatyminiuose teisės aktuose. Tuo tarpu KTK projektas neatitinka teisėkūros principų ir teisės technikos taisyklių, kadangi jame siūloma reglamentuoti tokius praktinius aspektus kaip duomenų į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą „Vintra“, reikalavimus vežėjo autobusams ir pan. Pasikeitus technologijoms, reikės keisti ir kodeksą.	KTK įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, panaikinimo principus.
	18² straipsnis 1 dalis 1. Vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutu gali vežėjai, turintys <u>leidimą</u> vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (toliau šiame straipsnyje – leidimas) ir sudarę <u>sutartį</u> dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais su Transporto saugos administracija jos nustatyta tvarka <u>prieš pateikiant</u> Transporto saugos administracijos nustatytos formos pranešimą, kuriuo deklaruojama atitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams (toliau šiame straipsnyje – pranešimas). Transporto saugos administracija šiame straipsnyje nustatyta tvarka išduoda leidimą, sustabdo leidimo galiojimą, panaikina leidimo galiojimo sustabdymą arba panaikina leidimą.	Galima suprasti, kad vežėjas prieš pateikdamas LTSA prašymą dėl maršruto jau turi turėti leidimą ir sutartį su LTSA	Patikslinti formuluotę.

21.	2 dalies 2 punktas 2) keleiviams sudaryti galimybę įsigyti bilietą internetu iš anksto ir autobuse;	Jei stotims numatyta prievolė turėti bilietų pardavimo galimybę, tai vežėjai turi sudaryti keleiviui galimybės įsigyti jų bilietus ne tik autobuse, bet ir autobusų stotyse.	Šią nuostatą išdėstyti taip: 2) keleiviams sudaryti galimybę įsigyti bilietą internetu iš anksto ir autobuse, taip pat autobusų stotyse ar kitose bilietų platinimo vietose;
22.	2 dalies 4 punktas 4) sudaryti sutartis su autobusų, geležinkelių stotimis, oro uostais ir gauti savivaldybių raštiškus sutikimus dėl sustojimo vietų, kurios bus įtrauktos į tolimojo susisiekimo maršrutą, kuriam yra išduodamas leidimas bei suderinti tolimojo susisiekimo maršruto tvarkaraštį su minimos šiose punkte infrastruktūros valdytojais taip, kad tame pačiame išvykimo mieste išvykstančių autobusų išvykimo laikas nesutaptų su keleivių vežimo vietiniais maršrutais geležinkelių transportu išvykimo tomis pačiomis kryptimis laiku bent 10 minučių iki ir po geležinkelio transporto išvykimo laiko;	Įpareigojimas derinti tolimojo susisiekimo tvarkaraščius prie vietinio susisiekimo geležinkelių tvarkaraščių tapačiai maršrutais būtų vartotojų – keleivių - teisės ir rinktis transporto rūšį apribojimas. Tolimasis susisiekimas veikia komerciniais pagrindais, todėl riboti galimybę vežėjams atsižvelgti į paklausą yra nepriimtina. LR Konkurencijos taryba savo 2014 m. rugsėjo 2 d. nutarime Nr. 1S-138/2014 pripažino, kad sutampančių maršrutų atžvilgiu šios dvi veiklos sritys yra konkuruojančios. Tai, kad šios veiklos sritys tapačiais maršrutais yra konkuruojančios rodo ir faktas, kad viešojo susisiekimo transporto paslaugos vartotojas – keleivis – turi visas galimybes pasirinkti kuo - traukiniu ar autobusu - keliauti, nes daugelyje miestų autobusų ir geležinkelių stotys yra įrengtos greta, todėl net technine prasme keleiviui nekyla nepatogumų pasirenkant. Be to, teikiamas reglamentavimas vertintinas kaip suteikiantis prioritetą vienai transporto rūšiai dar ir dėl to, kad tolimasis susisiekimas keliais yra komerciniu pagrindu teikiama paslauga, o susisiekimas geležinkeliais yra tiesiogiai valstybės dotuojama viešoji paslauga, todėl pritaikius dar ir kritikuojamame punkte nurodytus apribojimus, tolimojo susisiekimo keliais verslui tampa dar sunkiau. Taip pat, 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. Taip atsitiktų būtent dėl to, kad išvykimų skaičius 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 laiko, kurie kaip minėta šiuo metu yra priderinti prie keleivių poreikių ir veikia konkurencingos rinkos sąlygomis	Atsisakyti reikalavimo dėl tvarkaraščių derinamumo su geležinkelių transportu.

23.	10 dalis „Gavęs leidimą <...> informuoti autobusų stotis ir bilietų platinimo internetinių platformų valdytojus arba kitus bilietų platintojus“.	Logiška būtų palikti dabar galiojančią tvarką kuomet LTSA, patvirtinusi vežėjo autobusų eismo pakeitimus, informuoja visas tame maršrute esančias autobusų stotis. Tokiu būdu būtų išlaikytas centralizuotas teisingas informacijos valdymas ir išvengta nesusipratimų bei konfliktinių situacijų, jei vežėjas neinformuotų autobusų stočių apie eismo pakeitimus ar pateiktų neteisingą informaciją.	Palikti esamą reglamentavimą.
24.	11 dalies 2 punktas 2) būti pritaikytas vežti žmones su negalia;	Būtina detalizuoti, kokio lygio pritaikomumas turi būti pasiektas. Akliesiems ir kurtiesiems tolimojo susisieikimo tipo autobusų techniškai įmanoma papildyti garsinėmis ir vaizdinėmis ar jutiminėmis informavimo sistemomis. Judėjimo negalią turintiems asmenims dabartinius tarpmiestinius autobusus techniškai pritaikyti (įrengti stacionarią vietą keleiviui su neįgaliojo vežimėliu) iš esmės nėra galimybių. Reikėtų keisti transporto priemonės konstrukciją, kas nebeatiktų saugumo reikalavimų ir būtų labai brangu. Autobusai turėtų būti žemagrindis (tokiu atveju, nebeliktų vietos bagažui, kas prieštarautų tolimųjų kelionių principui) arba su pakeliamą rampa, plačiomis durimis, turėtų turėti autobuso salone aikštelę neįgaliojo vežimėliui. Taipogi turi būti numatytas pereinamasis laikotarpis šio reikalavimo įgyvendinimui.	Detalizuoti reikalavimus ir numatyti pereinamąjį laikotarpį neįgaliųjų poreikiams patenkinti, anksčiausiai įmanomas įgyvendinimas nuo 2028 m. sausio 1 d.
25.	11 dalies 6 punktas 6) atitikti ne žemesnį, nei Euro 5 autobusų išmetamųjų teršalų standartą ir būti ne senesni nei 10 m.	Autobusai atitinkantys Euro 5 standartą gaminami nuo 2008m., vadinasi būtinas pereinamasis laikotarpis reikalavimo įgyvendinimo užtikrinimui.	Numatyti pereinamąjį laikotarpį, siūlomas įgyvendinimo terminas nuo 2028 m. sausio 1 d.
26.	6 ir 7 dalys Leidimo galiojimas panaikinamas atvejais 10 procentų vežėjo Garantijos kompensavimo atvejais	KTK numato griežtus reikalavimus vežėjams bei taikomas pasekmes - leidimo galiojimas panaikinamas ar 10 procentų vežėjo Garantijos kompensavimą. Pavyzdžiui, 6 dalies 1 ir 4 punktuose numatyta, kad garantija taikoma jeigu vežėjas pažeidžia keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisieikimo maršrutu reikalavimus, nurodytus šio straipsnio 10 ir 11 dalyse; jeigu vežėjas be pateisinamos priežasties sistemingai nukrypsta nuo tvarkaraščio daugiau kaip 15 minučių. Tuo tarpu jokių atsakomybių ir įsipareigojimų LTSA nenumatoma. Vežėjas negali būti įsitikinęs, kad LTSA vienašališkai nepakeis maršruto, reisų dažnumo ar pan., tuo sukeldama nepatogumus vežėjui ir keleiviams.	Įtvirtinti saugiklius ir LTSA atsakomybę.

	8 dalis. 8. Jei leidimo galiojimas panaikinamas pagal šio straipsnio 7 dalį neįvykdžius išpareigojimo vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos, vežėjas turi kompensuoti garantijos dalimi, kuri atitinka neįvykdyto išpareigojimo dalį.	Garantijos tikslas, kad vežėjas, prieš pradėdamas darbą maršrute gerai įvertintų keleivių srautus ir savo galimybes. Tokia formuluotė, kad vežėjas atsakingas dalimi, kuri neatitinka neįvykdyto išpareigojimo laiko, sudarys palankias sąlygas nustoti vežti keleivius po 6 mėnesių ar dar mažesnio laikotarpio, dėl to nukentės keleiviai. Tikslinga nustatyti, kad sumokama 100 proc. garantija.	Nustatyti, kad vežėjas perduoda 100 proc. garantiją, kai neįvykdo išpareigojimo vežti keleivius 12 mėn.
--	--	---	--

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2022-05-06 Nr.S-023

Lietuvos Vyriausybės kanceliarijai

Lietuvos Respublikos Seimo ekonomikos komitetui

Siunčiama el. paštu:
sumin@sumin.lt
LRVkanceliarija@lr.lt
ekonkt@lrs.lt

DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – **Ministerija**) 2022 m. balandžio 22 d. įregistravo ir paskelbė derinimui Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17², 18² straipsniais įstatymo projektą Nr. 22-6396 (toliau – **KTK projektas**). Visi suinteresuoti asmenys gali teikti pastabas ir pasiūlymus 10 darbo dienų nuo KTK projekto paskelbimo.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau - **Asociacija**) sunerimusi, kad pagrindinis keleivių vežimą kelių transportu reglamentuojantis dokumentas buvo paruoštas ir įregistruotas nesuderinus KTK projekto su socialiniais partneriais – Asociacija, Lietuvos savivaldybių asociacija (toliau – **LSA**) bei Lietuvos nacionaline vežėjų automobiliais asociacija "LINA" (toliau – **Linava**).

2022 m. kovo 23 d. Asociacija ir Linava raštu kreipėsi į Ministeriją, kuriame nurodė, kad vieningai palaiko atviros reguliuojamos rinkos modelį, kuris spręstų Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos (toliau – **Konkurencijos taryba**) ir teismų identifikuotas problemas, užtikrintų naujų vežėjų patekimą į rinką, bet tuo pačiu išlaikytų stabilumą tolimajame susisiekime. Kartu su raštu Asociacija ir Linava pateikė atviros reguliuojamos rinkos modelio gaires (**pridedamas priedas Nr. 1**). Besikreipiančios asociacijos pasiūlė (i) bendradarbiaujant su socialiniais partneriais parengti teisės aktų projektus, kuriais būtų reglamentuojamas atviros reguliuojamos rinkos modelis, (ii) suderintus teisės aktų projektus teikti svarstyti Seimo komitetams ir Seimui.

2022 m. kovo 23 d. LSA taip pat raštu kreipėsi į Ministeriją, kuriame paprašė artimiausiu metu inicijuoti Susisiekimo ministerijos Patariamąsios tarybos¹ posėdį, kad prieš Ministerijai priimant sprendimą dėl modelio pasirinkimo, dalyvaujant visoms suinteresuotoms šalims, būtų papildomai apsvarstyti galimi sprendimai ir pasirinktas toks tolimojo susisiekimo autobusais organizavimo būdas, kuris, visų pirma, atlieptų vartotojų ir aplinkosauginius tikslus bei užtikrintų esamos tolimojo susisiekimo sistemos stabilumą.

Ministerijos Patariamąsios tarybos posėdis įvyko 2022 m. balandžio 19 d., kuriame Ministerija tik konstatavo, kad pasirenka reguliuojamą liberalų modelį. Šis modelis bei parengto KTK projekto nuostatos nebuvo pristatytos bei išdiskutuotos Patariamąsios tarybos posėdžiuose. Pasiūlius sukurti darbo grupę, tai irgi buvo atsisakyta padaryti. KTK projektas paruoštas nekokybiškai ir vienašališkai tik Ministerijos, nederinant jo su socialiniais partneriais ir išsamiai neįvertinus įtakos bei poveikio ne tik tolimajam susisiekimui, bet ir viso kelių viešojo transporto sistemai. Todėl apskritai negali būti net normaliai įvertinamas, svarstomas ar diskutuojamas, ir juo labiau tęsiamos jo derinimo procedūros.

Nors Ministerija deklaruoja, kad ji pasirinko reguliuojamą liberalų modelį, tačiau pateiktame KTK projekte jis nėra atspindėtas. KTK siūlomais pakeitimais iš esmės reformuojama tolimojo susisiekimo

¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2019 m. lapkričio 21 d. įsakymas „Dėl patariamąsios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje“ ir vėlesni pakeitimai.

organizavimo tvarka, o regioninio susisiekimo apibrėžimas siaurina priemiestinį susisiekimą tik vienos savivaldybės ribose, t.y. naikina priemiestinius maršrutus tarp dviejų greta esančių savivaldybių. Taip pat, neaiškus regioninio susisiekimo įgyvendinimas ir santykis su tolimojo ir vietinio susisiekimo sistemomis.

Tai turės reikšmingą neigiamą poveikį vartotojų interesams, savivaldybėms, vežėjams ir aplinkai. Be to, nesudaromos vienodos konkurencinės sąlygos transporto rūšims, suteikiant pranašumą geležinkelio transportui ten, kur neteikiamos tolimojo susisiekimo viešosios paslaugos².

Asociacijos nuomone, šis KTK projektas reformuotų visą kelių viešojo transporto sistemą, jis nesuprantamas, neaiškus ir neatitinka kodekso lygio dokumentui keliamų reikalavimų, o socialiniai partneriai įvelti į beprasmes diskusijas, siekiant suprasti kaip galėtų veikti teisės normos jas įgyvendinant.

Atsižvelgiant į tai, Asociacija **negali pritarti šiam KTK projektui, siūlo jį gražinti** diskusijoms su socialiniais partneriais Patariamąsios tarybos ar kituose formatuose, taip pat surengti viešas konsultacijas ir tik įvertinus visas aplinkybes, registruoti naują projektą teisės aktų sistemoje.

Asociacija žemiau pateikia nepritarimo motyvus ir juo pagrindžiančias konkrečias pastabas bei tikisi, kad Ministerija detaliau paaiškins pasirinkto modelio įgyvendinimo mechanizmą.

1. Esamas keleivių vežimo kelių transportu reguliavimas

Šiuo metu keleivių vežimą kelių transportu reglamentuoja įstatymo lygmens dokumentas Kelių transporto kodeksas (toliau – **KTK**) ir poįstatyminiai aktai – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 patvirtintos Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės (toliau – **Taisyklės**), Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 patvirtintos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 3-734 patvirtinti Autobusų stočių veiklos nuostatai ir kiti dokumentai.

Rinkoje veikia daugiau kaip 40 vežėjų, tarp jų 29 savivaldybių valdomos įmonės. Tolimojo susisiekimo paslaugų teikimas nėra finansuojamas iš valstybės ir savivaldybių biudžetų. Paslaugų sistemos išlaikymo kaštai ir verslo rizika tenka vežėjams. Vežėjai investuoja į infrastruktūrą, transporto priemones (naujus autobusus) ir keleivių aptarnavimo kokybę (sudaroma konkurencinga kainodara, konkuruojama teikiant papildomas paslaugas keleiviams, pvz., interneto paslaugas, bilietų pirkimo programėles ir t.t.).

Šiuo metu esami vežėjai sudarę sutartis ir jiems išduoti leidimai keleiviams vežti konkrečiais maršrutais be organizuoto konkurso, sutartys ir išduoti leidimai buvo pratęsimi kas 5 metus. Taigi, Taisyklėse numatyta konkursų organizavimo tvarka iš esmės nebuvo taikoma, o esami vežėjai jau kelis dešimtmečius aptarnauja keleivius nusistovėjusiais maršrutais.

Taisyklės numato, kad konkursas organizuojamas tam tikrais atvejais, pavyzdžiui, kai nustatomas naujas maršrutas, keičiamas maršrutas, o esamas vežėjas atsisako vežti keleivius pakeistu maršrutu, panaikinamas arba nepratęsiamas esamam vežėjui išduoto leidimo galiojimo terminas. Tačiau realiai konkursai buvo organizuojami tik naujiems maršrutams, bet, dažniausiai, nesėkmingai, nes konkursuojami maršrutai buvo nepelningi arba ginčai persikeldavo į teismus.

Svarbu akcentuoti, kad tik vieno ūkio subjekto skundo pagrindu Konkurencijos taryba pradėjo tyrimą dėl konkurencijos problemų tolimojo susisiekimo rinkoje. Konkurencijos taryba identifikavo, kad nors Taisyklės numatė konkursų organizavimą vežėjui parinkti, tačiau *de facto* konkursai nebuvo organizuojami. Taigi, rinka jau dešimtmečius veikia pagal nusistovėjusią praktiką be skelbiamų konkursų.

2020 m. liepos 14 d. nutarimu Nr. 1S-77 (2020) „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių ir Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – **LTSA**) veiksmų jas įgyvendinant atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“ Konkurencijos taryba identifikavo, kad nauji vežėjai neturi galimybių patekti į rinką bei teikti paslaugas keleiviams, todėl įpareigojo LTSA organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

² Pavyzdžiui, 18² straipsnio 2 dalies 4 punktas.

Nagrinėjant bylą dėl Konkurencijos tarybos priimto nutarimo panaikinimo buvo iškelta problema, kad esminiai rinkos reguliavimo principai yra įtvirtinti Taisyklėse, kai tuo tarpu tai turėtų būti reglamentuota įstatymo lygmeniu.

Todėl Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas konstatavo, kad Taisyklių 22 ir 14.5 punktai prieštarauja konstituciniam teisinės valstybės principui. Reguliavimas, susijęs su sutarčių pratęsimu, gali būti įtvirtinamas ne žemesnės galios nei įstatymas teisės akte.

Vilniaus apygardos administracinis teismas nusprendė, kad esamos sutartys su vežėjais paliktinos galioti iki jų galiojimo termino pabaigos, o LTSA įpareigotina ne vėliau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. organizuoti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų, kuriais veža vežėjai pagal pratęstas sutartis, konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

Įstatymo leidėjas turi diskrecijos teisę numatyti konkurencingos procedūros organizavimo būdus. Šie būdai gali būti įvairūs, tiek organizuojant formalų ir sudėtingą konkursą, tiek kitais paprastesniais būdais, išduodant leidimus visiems vežėjams. Tikslas - rinkos atvirumas, užtikrinant galimybę rinkoje veikti visiems norintiems vežėjams.

Atitinkamai Ministerija iki sutarčių galiojimo pabaigos turėtų išspręsti šias dvi problemas: (i) perkelti reguliavimą į įstatyminį lygį, tokiu būdu įvykdyti Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimus ir (ii) atverti rinką naujiems vežėjams. Tuo tarpu, Asociacijos nuomone, esminius tolimojo susisiekimo reguliavimo pokyčius atlikti galima tik gavus ir įvertinus Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos rezultatus³.

Akcentuotina tai, kad tik 2022 m. kovo 15 d. LTSA paskelbė konkursą parengti Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studiją. Vadinasi, Ministerija ir LTSA pripažįsta, kad tik ši studija gali parodyti koks tolimojo susisiekimo modelis yra efektyviausias ir geriausiai užtikrina keleivių interesus (maršrutų kryptis, kiekius, dažnumą, susisiekimo galimybių derinimą su kitomis transporto rūšimis ir pan.) Ne ką svarbiau išgryninti valstybės interesus ir atsakomybes, užtikrinti nacionalinį saugumą, užkertant kelią rinkoje atsirasti nepatikimų valstybių vežėjams, bei užtikrinti efektyvią konkurenciją tarp vežėjų.

Tuo tarpu, nors buvo diskutuota apie esminius tolimojo susisiekimo reguliavimo pokyčių atidėjimą iki tol, kol bus atlikta studija, matome, kad KTK projektu planuojama atlikti esminius pokyčius: (i) sugriauti puikiai veikiančią ir valstybės biudžeto lėšų nereikalaujančią esamą tolimojo susisiekimo sistemą ir destabilizuoti rinką, (ii) nemotyvuotai apriboti priemiestinį susisiekimą vienos savivaldybės ribose (iii) į įstatymo lygmenį perkelti ne tik Konkurencijos tarybos ir teismų identifiкуotas teisėkūros problemas, tačiau iš esmės keisti visą reglamentavimą, (iv) į įstatymo lygmenį perkelti teisės nuostatas, kurios pagal teisėkūros taisykles priskiriamos pojstatyminių aktų reguliavimo sričiai.

KTK projekte nurodoma, kad LTSA skelbs maršrutus su rajonų centrais ir maršrutų dažnius. Tačiau nei iš KTK projekto, nei iš aiškinamojo rašto nėra aišku, ar maršrutai išliks tapatūs esamiems maršrutams, ar bus tvirtinami visiškai nauji maršrutai, ar išliks dabartiniai tvarkaraščiai bei nepakitęs tolimojo susisiekimo tinklas.

Skubota tokio masto ir pobūdžio reforma yra labai pavojinga atsižvelgiant į šiandieninę realybę. Nacionalinio saugumo interesų gynimas reikalauja užtikrinti kuo stabilesnę keleivių vežimo tvarką. Tvarką, kuri tik numačius galimybę įeiti į rinką ir ištaisyti teisėkūros klaidas, užtikrina konkurenciją, taip pat keleivių ir vežėjų interesus.

2. Asociacijos pasiūlyta keleivių vežimo kelių transportu vizija

Palaikome Ministerijos siekį (i) įvykdyti Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimus ir (ii) atverti rinką naujiems vežėjams tolimajame susisiekime bei suprantame, kad tam reikalinga atlikti KTK ir Taisyklių pakeitimus. Todėl Asociacija, pasitelkdama advokatų kontorų Walless, Cobalt bei Černiauskas ir partneriai teisininkus, š.m. sausio pabaigoje parengė ir pateikė pasiūlymą Ministerijai dėl keleivių vežimo kelių transportu vizijos ir parengė galimus KTK pakeitimus⁴, kurie pašalintų Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimų identifiкуotas rinkos problemas.

³ Apie tokią studiją buvo diskutuojama beveik prieš metus Patariamąsios tarybos 2021-05-12, 2021-06-08 ir kt. posėdžiuose.

⁴ Siūlomas KTK projektas buvo 2022-01-27 pateiktas Ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupei ir darbo tvarka 2022-02-10 pristatytas Ministerijos ir LTSA atsakingiems darbuotojams.

Manome, kad rinkos reguliavimas gali būti taikomas tik tokia apimtimi, kad kiek tai reikalinga užtikrinti vežėjo atitikimą nustatytiems reikalavimams vežėjams bei užtikrinti kokybinius keleivių vežimo paslaugos reikalavimus. Paslauga negali būti teikiama chaotiškai ir palikta vien savireguliacijai. Paslauga turi užtikrinti viešojo intereso prioritetą.

KTK pakeitimuose siūlėme pereiti prie paprastesnio konkurencingos procedūros organizavimo būdo - vieno neterminuoto dokumento - leidimo keleiviams vežti, kuris bus išduodamas visiems vežėjams, kurie pareišk norą veikti rinkoje bei atitiks nustatytus reikalavimus vežėjams.

Tačiau tuo pačiu siūlėme iš esmės nesugriauti jau sukurtos keleivių vežimo kelių transportu nusistovėjusios praktikos. Keleivis neturi pajusti teisinio reglamentavimo pasikeitimo. Privalome išlaikyti tęstinumą keleivių vežimo rinkoje bei koncentruotis į visuomenės interesus, poreikius ir patogumą.

Siekiant užtikrinti keleivių interesus, poreikius ir patogumą, reikalingas pereinamasis laikotarpis, kurio metu turi būti išlaikyti esami maršrutai, tačiau suteikiama galimybė naujiems vežėjams įeiti į rinką. Esami maršrutai nustatomi pagal esamą ir su autobusų stotimis bei savivaldybėmis suderintą tvarkaraštį. Nauji ir esami vežėjai turi teisę siūlyti nustatyti naujus maršrutus. Maršrutas gali būti netgi identiškas dabartiniam maršrutui, tačiau privalo atitikti nustatytus kriterijus, o tvarkaraštis turi būti suderintas su autobusų stotimis bei savivaldybėmis. Toks pereinamasis laikotarpis galėtų būtų nustatytas, pavyzdžiui, 2 metams. Po to, pagal Studijos rezultatus, galėtų būti atlikti ir kiti maršrutų ir tvarkaraščių pokyčiai.

Maršrutų nustatymas, pakeitimas ir panaikinimas gali būti inicijuojamas vežėjo arba maršrutų patvirtinimus atliekančios institucijos iniciatyva – savivaldybės arba LTSA. Maršrutus tvirtina kompetentingos institucijos - savivaldybės arba LTSA.

Turi būti numatyti tvarkaraščių sudarymo principai – išvykimo laikai negali sutapti, privalo būti laiko intervalas tarp vežėjų autobusų, siekiant sureguliuoti srautus ir autobusų stočių apkrovimą. Tvarkaraščius sudaro vežėjas, tvirtina savivaldybės arba LTSA.

Tokiu būdu bus išlaikytas ir tęstinumas, ir sklandžiai pereita prie rinkos liberalizavimo, ir įgyvendinti Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimai.

Analogiškai rinkos reguliavimo modeliai bei palaipsninis rinkos liberalizavimas taikomi įvairiose visuomenei svarbiose rinkose: elektroninių ryšių, elektros energijos, vaistinių, finansų ir pan. Pavyzdžiui, prieš kelis dešimtmečius Lietuvoje veikė vos vienas elektroninių ryšių paslaugų teikėjas. Šiuo metu elektroninių ryšių veiklą vykdo 127 paslaugų teikėjai. Elektroninių ryšių paslaugų teikėjas norėdamas pradėti elektroninių ryšių veiklą, privalo pateikti pranešimą Lietuvos Respublikos Ryšių reguliavimo tarnybai apie veiklos pradžią ir gauti šios institucijos patvirtinimą apie suteiktą teisę verstis veikla. Leidimo verstis veikla terminas nėra ribojamas. Analogiškai elektros energijos rinkoje liberalizavimas vyksta etapais (I, II, III etapai). Šiuo metu aktyvią nepriklausomo elektros energijos tiekimo veiklą vykdančių tiekėjų skaičius yra apie 20. Paslaugų teikėjas norėdamas vykdyti elektros energijos tiekimo veiklą, privalo gauti Valstybinės energetikos reguliavimo tarybos leidimą/licenciją.

Kaip minėjome, esame parengę KTK pakeitimų projektą, kuris sprendžia Konkurencijos tarybos ir teismų identifikuotas problemas bei atitinka teisėkūros principus ir teisės technikos taisykles (**pridedamas priedas Nr. 2**).

3. Ministerijos KTK projektas parengtas nesilaikant teisėkūros principų ir teisės technikos taisyklių

Aiškinamajame rašte Ministerija nurodo, kad KTK projekto tikslas - tinkamai įgyvendinti Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimus. Priėmus KTK projektą, įstatyme, o ne įstatymo įgyvendinamajame teisės akte, bus reglamentuotos esminės ūkinės veiklos sąlygos organizuojant keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais veiklą.

Taipogi nurodoma, kad priėmus KTK projektą, teisinio reguliavimo neigiamų pasekmių nenumatoma. KTK projektu iš esmės nėra nustatomas ar keičiamas esamas teisinis reguliavimas, todėl numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas, vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 6 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, 4 punktu, neatliekamas.

Tačiau, kaip minėta, KTK projektu iš tiesų ne tik įgyvendinami Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimai, tačiau iš esmės keičiama keleivių vežimo kelių transportu nusistovėjusi tvarka, neatlikus jokios poveikio tolimajam ir vietiniam (priemiestiniam) susisiekimui, keleiviui, vežėjams, aplinkosauginiams tikslams analizės.

Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo (toliau – **Teisėkūros pagrindų įstatymas**) 15 straipsnio 1 dalis nustato, kad „*Rengiant teisės akto, kuriuo numatoma reglamentuoti iki tol nereglementuotus santykius, taip pat kuriuo iš esmės keičiamas teisinis reguliavimas, projektą, privalo būti atliekamas numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas. Šio vertinimo išsamumas turi būti proporcingas galimoms numatomo teisinio reguliavimo pasekmėms. Sprendimą dėl numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo priima teisės akto projekto rengėjas*“.

Šio straipsnio 2 dalis nustato, kad „*Atliekant numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimą, nustatomas galimas teigiamas ir neigiamas poveikis to teisinio reguliavimo sričiai, asmenims ar jų grupėms, kuriems bus taikomas numatomas teisinis reguliavimas. Atsižvelgiant į teisės akte numatomo naujo teisinio reguliavimo pobūdį, mastą, turi būti įvertinamas poveikis ekonomikai, konkurencijai, valstybės finansams, socialinei aplinkai, viešajam administravimui, teisinei sistemai, kriminogeninei situacijai, korupcijos mastui, aplinkai, administracinei naštai, regionų plėtrai, reglamentuojamoms profesijoms ir kitoms sritims*“, 3 dalis nustato, kad „*Įstatymo ar kito Seimo teisės akto projekte numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai pateikiami aiškinamajame rašte arba atskiru dokumentu*“.

Taigi, vadovaujantis Teisėkūros pagrindų įstatymo 15 straipsniu, rengiant šį KTK projektą, kuriuo iš esmės keičiamas teisinis reguliavimas, Ministerija privalėjo atlikti numatomo teisinio reguliavimo poveikio išsamų vertinimą.

Išsamaus vertinimo poreikį pripažįsta ir Ministerija bei LTSA, inicijuodamos Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studiją parengimą.

Taip pat Ministerija nurodo, kad įstatymų projektams įgyvendinti papildomų biudžeto lėšų 2022 metams nereikės, tačiau KTK projektu bus numatytas viešųjų paslaugų teikimo organizavimas tolimojo susisiekimo maršrutais. Todėl tikslesnis kitiems metams reikalingas valstybės biudžeto lėšų kiekis bus aiškus nustačius šios paslaugos poreikį. Aiškinamajame rašte rašoma, kad *2022 m. balandžio 14 d. duomenimis iš 306 tolimojo susisiekimo maršrutų 61 maršrutas buvo sustabdytas dėl Covid – 19 pandemijos ir šių maršrutų sustabdymas vis dar nėra atšauktas pačių vežėjų. Manytina, kad šie maršrutai nėra finansiškai naudingi vežėjams, todėl įsigaliojus KTK projekto pakeitimams tokie maršrutai būtų organizuojami viešųjų paslaugų teikimo būdu ir finansuojami valstybės biudžeto lėšomis. Preliminariais skaičiavimais reikės apie 1 mln. Eur. papildomų biudžeto lėšų viešųjų paslaugų teikimui organizuoti 61 tolimojo susisiekimo maršrutui 2023 metais.*

Primename, kad šiuo metu tolimojo susisiekimo paslaugų teikimas nėra finansuojamas iš valstybės biudžeto. Tuo tarpu nauju reguliavimu Ministerija numato, kad tam tikros kryptys taps nepatrauklios tolimojo susisiekimo vežėjams, todėl valstybė turės patirti papildomas biudžeto išlaidas. Kiek tokių maršrutų bus, aiškinamajame rašte nenurodoma. Jokių skaičiavimų taip pat. Tam kad neatsirastų „pilkos“ zonos be tolimojo susisiekimo, kas sukeltų nepatogumą keleiviams ir žmonių nepasitenkinimą viešuoju transportu, savivaldybės privalės didinti dotacijas vietiniam (priemiestiniam) susisiekimui, nes šis patirtų didesnius nuostolius aptarnaudamas nepelningus ir mažiau keleiviams paklausius maršrutus.

Tolimasis susisiekimas ir susisiekimas geležinkelių transportu yra tarpusavyje sąveikaujančios veiklos sritys, nors atskirais atvejais jos gali ir konkuruoti viena su kita. Kadangi geležinkelių transporto maršrutai dažnai sutampa su tolimojo susisiekimo autobusų maršrutais ir keleiviai turi galimybę rinktis, todėl suteikiant geležinkeliams tvarkaraščio prioritetą, viešojo transporto vartotojams sumažės galimybė rinktis autobusu ar traukiniu važiuoti, t.y. pasirinkimą lems teisinis reguliavimas, o ne paslaugos kokybė. Keleiviams priverstinai dažniau renkantis važiuoti traukiniu, kai kurie tolimojo susisiekimo maršrutai gali tapti nuostolingais, todėl turės būti subsidijuojami valstybės biudžeto.

Drįstame abejoti Ministerijos nurodomais preliminariais skaičiavimais, išsamiai neįvertinus visų geopolitinių, ekonominių ir reguliacinių pokyčių. Akcentuotina, kad dėl karo Ukrainoje bei Rusijai ir Baltarusijai taikomų sankcijų nuolat brangsta degalai ir kiti energetiniai resursai, infliacija Lietuvoje siekia 10-15 proc. Nuo 2023 m. sausio 1 d. 5-10 kartų išaugs kelių rinkliava (e-tolling), 2-3 kartus padidėjo taršos mokestis. Didėja darbo užmokestis, numatoma naikinti kompensacijas už kilnojamojo darbo pobūdį (naikinama Darbo

kodekso 144 str. 8 d. nuostata). Todėl neatsakingai iš esmės reformuojant tolimojo susisiekimo sistema, biudžetinių lėšų poreikis gali išaugti iki 4-5 mln. EUR per metus, o dėl energetinių išteklių kainų šuolio tikėtina dar daugiau - iki 10 mln. EUR.

Sutinkame, kad Covid –19 pandemijos metu tam tikrų maršrutų sustabdymas buvo neišvengiamas. Tačiau siekiant užtikrinti susisiekimo tinklo „padengimą“ visoje Lietuvos teritorijoje, būtinas efektyvus ir proporcingas reguliavimas. Tokiu atveju vežėjai ir toliau turės paskatą veikti savo rizika bei kaštais ir užtikrinti tolimąjį susisiekimą visais šiuo metu esančiais maršrutais.

Ministerijos KTK projektu siūloma Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos pertvarka iš esmės neišanalizuota, ir neišdiskutuota su socialiniais partneriais. Tik turint Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos rezultatus, galima bus priimti tinkamus sprendimus ir iš esmės keisti teisinį reguliavimą, jeigu toks poreikis bus nustatytas.

Pažymėtina ir tai, kad Teisėkūros pagrindų įstatymas 3 straipsnio 2 dalis numato, kad teisėkūroje vadovaujasi teisėkūros principais, įskaitant tikslingumo, proporcingumo, efektyvumo, aiškumo ir sistemiškumo principus.

Asociacijos nuomone, rengdama KTK projektą Ministerija nesilaikė teisėkūros principų ir teisės technikos taisyklių. Asociacija savo argumentus grindžia advokatų kontorų Walless, Cobalt bei Černiauskas ir partneriai teisininkų, išanalizavusių KTK projektą, išvadomis.

Pirmiausia, proporcingumo principas reiškia, kad pasirinktos teisinio reguliavimo priemonės turi sudaryti kuo mažesnę administracinę ir kitokią naštą, nevaržyti teisiųjų santykių subjektų daugiau, negu to reikia teisinio reguliavimo tikslams pasiekti. Šiuo KTK projektu vežėjams numatomi nauji papildomi įpareigojimai, pavyzdžiui dėl neįgalųjų ir riboto judumo asmenų aptarnavimo galimybių, dėl autobusų reikalavimų (privalo atitikti ne žemesnį, nei Euro 5 autobusų išmetamųjų teršalų standartą ir būti ne senesni nei 10 m.) ir pan., nenumatant jokie pereinamojo laikotarpio šiems reikalavimams įvykdyti.

Antra, efektyvumo principas reiškia, kad rengiant teisės akto projektą turi būti įvertinamos visos galimos teisinio reguliavimo alternatyvos ir pasirenkama geriausia iš jų. Manome, kad Ministerija realiai nevertino socialinių partnerių pasiūlytų alternatyvų, o priėmė vienašališką ir išsamiai neįvertintą bei neišdiskutuotą sprendimą, kuris jam įsigaliojus destabilizuos situaciją rinkoje ir neigiamai paveiks keleivius.

Trečia, KTK projektas nėra aiškus. Šio principo įgyvendinimas pasireiškia tuo, kad teisės aktuose nustatytas teisinis reguliavimas turi būti logiškas, nuoseklus, glaustas, suprantamas, tikslus, aiškus ir nedviprasmiškas. Projekte nėra išlaikytas sistemiškumas tarp pačių KTK projekto nuostatų bei poįstatyminių aktų. Sistemiškumo principas reiškia, kad teisės normos turi derėti tarpusavyje, žemesnės teisinės galios teisės aktai neturi prieštarauti aukštesnės teisinės galios teisės aktams, įstatymo įgyvendinamieji teisės aktai turi būti rengiami ir priimami taip, kad įsigaliojusių kartu su įstatymu ar atskiromis jo nuostatomis, kurias šie teisės aktai įgyvendina.

Kaip jau buvo paminėta aukščiau, šiuo metu keleivių vežimą reglamentuoja dokumentų visuma - įstatymo lygmens dokumentas KTK ir poįstatyminiai aktai. Tuo tarpu į KTK projektą yra perkeliama nuostata iš poįstatyminių aktų, tačiau pačių poįstatyminių aktų pakeitimų projektai nėra parengti ir pateikti derinimui. Todėl nėra aišku ar poįstatyminių aktų nuostatos neprieštaraus ir/ar nedubliuos KTK projekto nuostatų. Nematant viso paketo, apskritai nebėra aišku, kaip reikės dirbti.

Pavyzdžiui, KTK projektą siūloma papildyti 11 straipsnio 8 ir 9 dalimis, kurios numato reikalavimus autobusų stotims. Analogiški punktai yra numatyti Autobusų stočių veiklos nuostatuose (IV skyriuje). KTK projektą siūloma papildyti 18 straipsnio 4¹ dalimi, tačiau duomenys, kurie turi būti nurodyti keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutartyje dubliuojasi su Keleivių ir bagažo vežimo taisyklė 7 punktu.

KTK projektas papildomas nauju 18² straipsniu, kuriame reglamentuojami leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos. Šiame straipsnyje įtvirtinamos poįstatyminio lygmens teisinio reguliavimo nuostatos, kurios šiuo metu iš dalies numatytos ir ateityje turėtų būti numatytos Taisyklėse.

Manome, kad KTK turėtų įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus. O detali leidimų išdavimo tvarka, maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo tvarka turėtų būti numatoma poįstatyminiuose teisės aktuose.

Dar vienas ydingos teisėkūros pavyzdys kuomet KTK projektas papildomas nauja sąvoka „Regioninis susisiekimas“, tačiau toliau KTK projekte ši sąvoka nenaudojama. Nenumatomas regioninio susiekimo įgyvendinimas ir santykis su tolimojo bei vietinio susiekimo maršrutų tinklu. Iškyla daugybė klausimų (i) ar regionai sutampa su buvusiomis apskritimis, (ii) kaip gali būti organizuojami maršrutai tarp dviejų gretimų savivaldybių, kurios patenka į skirtingus regionus, (iii) kokia regioninių maršrutų sąveika su tolimojo susisiekimo autobusų maršrutais, (iv) koks numatomas regioninių maršrutų finansavimas, į kuriuos nėra atsakymų nei KTK projekte, nei aiškinamajame rašte.

Aiškinamajame rašte Ministerija nurodo, kad KTK projektui įgyvendinti reikės pakeisti Taisyklės bei Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės. Šie teisės aktai turės būti priimti iki 2022 m. birželio 30 d. KTK projekto 5 straipsnio 2 dalis numato, kad Ministerija iki 2022 m. rugsėjo 30 d. priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus. Taigi, nėra tikslu ir aišku kokie poįstatyminiai aktai turės būti priimami ar keičiami bei kokiais terminais. Kaip akcentavome aukščiau keleivių vežimą kelių transportu reglamentuoja ne tik Taisyklės ir Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės, bet ir kiti poįstatyminiai teisės aktai. Be to Ministerijos aiškinamajame rašte bei KTK projekte nurodyti terminai skiriasi.

Kadangi KTK projektu reglamentuojami ne visiškai nauji teisiniai santykiai, o tęstinė tolimojo susisiekimo veikla, nėra aišku kaip bus įgyvendinama ir vykdoma KTK projektu numatoma tvarka.

KTK projektu numatoma, kad šis įstatymas įsigalioja 2023 m. kovo 31 d. Vilniaus apygardos administracinio teismo sprendimu esamos sutartys su vežėjais paliktinos galioti iki jų galiojimo termino pabaigos, t.y. irgi 2023 m. kovo 31 d. Akivaizdu, kad nauji leidimai pagal KTK projektą nebus išduoti per vieną dieną.

Vežėjai, siekiantys įgyti leidimą, privalės atitikti KTK projekto patvirtintus reikalavimus, sudaryti sutartis su autobusų, geležinkelių stotimis, oro uostais ir gauti savivaldybių raštiškus sutikimus dėl sustojimo vietų, suderinti tvarkaraščius pagal patvirtintus maršrutus ir pan. Taipogi atlikti maršruto pelningumo skaičiavimus, identifikuojant, ar vežėjas savo kaštais ir verslo rizika bus pajėgus vežti konkrečiu maršrutu. Tačiau vežėjai šiuo metu to negali padaryti, kadangi konkretūs maršrutai, kurie planuojami įgyvendinant KTK projekto nuostatas, LTSA nėra numatyti iki šiol. Nėra aišku, ar išliks tapatūs esamiems maršrutams, ar bus tvirtinami visiškai nauji maršrutai.

Matome didelę tolimojo susisiekimo sistemos destabilizavimo grėsmę, kuri pirmiausia atsilieps keleiviams, tačiau neigiamas pasekmės pajus vežėjai, savivaldybės bei valstybė.

4. KTK projektu pažeidžiamas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimas užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę

Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad viešojo administravimo subjektams draudžiama priimti teisės aktus arba kitus sprendimus, kurie teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes ir dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, išskyrus atvejus, kai skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant įstatymų reikalavimus.

Tuo tarpu KTK projektas sudaro sąlygas transporto rūšių diskriminacijai, suteikiant konkurencinį pranašumą geležinkelio transportui, pvz., KTK projekto 18² straipsnio 2 dalies 4 punkte numatomas įpareigojimas derinti kelių transporto tolimojo susisiekimo tvarkaraščius prie vietinio susisiekimo geležinkelių tvarkaraščių.

Toks įpareigojimas būtų vartotojų – keleivių teisės rinktis transporto rūšį apribojimas ir diskriminuotų kelių transporto vežėjus.

Pažymėtina, kad LR Konkurencijos taryba savo 2014 m. rugsėjo 2 d. nutarime Nr. 1S-138/2014 pripažino, kad sutampančių maršrutų atžvilgiu šios dvi veiklos sritys yra konkuruojančios. Tai, kad šios veiklos sritys tapachiais maršrutais yra konkuruojančios rodo ir faktas, kad viešojo susisiekimo transporto paslaugos vartotojas – keleivis – turi visas galimybes pasirinkti kuo - traukiniu ar autobusu - keliauti, nes daugelyje miestų

autobusų ir geležinkelių stotys yra įrengtos greta, todėl net technine prasme keleiviui nekyla nepatogumų pasirenkant.

Be to, teikiamas reglamentavimas vertintinas kaip suteikiantis prioritetą vienai transporto rūšiai dar ir dėl to, kad tolimesis susisiekimas keliais yra komerciniu pagrindu teikiama paslauga, o susisiekimas geležinkeliais yra tiesiogiai valstybės dotuojama viešoji paslauga, todėl pritaikius dar ir kritikuojamame punkte nurodytus apribojimus, tolimojo susisiekimo keliais verslui tampa dar sunkiau.

Toks įpareigojimas būtų vartotojų – keleivių teisės rinktis transporto rūšį apribojimas ir diskriminuotų kelių transporto vežėjų, bei prieštarautų CO₂ mažinimo tikslams, kuriuos bus įmanoma pasiekti tik tada, jei gyventojai vietoje nuosavo automobilio pasirinktų bet kurios transporto rūšies viešąjį transportą.

Taip pat, 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. Taip atsitiktų būtent dėl to, kad išvykimų skaičius 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.

Valstybė sau turėtų kelti bendrą tikslą - skatinti vartotojus automobilių pakeisti viešuoju transportu, nepriklausomai nuo transporto rūšies. Tuo tarpu maršrutų mažinimas, vartotojų galimybės rinktis transporto priemonę mažinimas, akivaizdu, turės esminį neigiamą poveikį vartotojų galimybėms rinktis ir neskatina vartotojų atsisakyti automobilių.

5. KTK projekto nuostatų išsamus vertinimas

Papildomu dokumentu (**pridedamas priedas Nr. 3**) Asociacija taipogi pateikia pradines pastabas, komentarus ir pasiūlymus konkrečioms KTK projekto nuostatoms bei tikisi išsamaus šių nuostatų ir Ministerijos planuojamų pokyčių įgyvendinimo paaiškinimo.

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

PRIDEDAMA:

1. Priedas Nr.1 Asociacijos siūlomas atviros reguliuojamos rinkos modelis – 7 lapai.
2. Priedas Nr.2 Asociacijos paruoštas KTK pakeitimų projektas - 5 lapai.
3. Priedas Nr.3 KTK projekto nuostatų išsamus vertinimas – 12 lapų.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

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

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarija 188604574, Vilniaus m. sav., Vilniaus m., Gedimino pr. 11
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJOS KREIPIMOSI „DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO“
Dokumento registracijos data ir numeris	2022-05-10 Nr. S-1384
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Suderinimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Arvydas Nevas, patarėjas, Ekonomikos politikos grupė
Sertifikatas išduotas	ARVYDAS NEVAS, Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarija LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-05-09 10:57:09 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	–
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-A, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2021-12-22 10:03:46 – 2024-12-21 10:03:46
Parašo paskirtis	Suderinimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Rūta Rinkevičiūtė, vyriausioji specialistė, Vyriausybės posėdžių organizavimo skyrius
Sertifikatas išduotas	RŪTA RINKEVIČIŪTĖ, Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarija LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-05-09 10:59:59 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	–
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-B, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2021-12-22 09:46:02 – 2024-12-21 09:46:02
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Lina Liubauskaitė, grupės vadovė, Ekonomikos politikos grupė
Sertifikatas išduotas	LINA LIUBAUSKAITĖ, Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarija LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2022-05-10 10:27:26 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2022-05-10 10:27:42 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-A, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2021-12-22 09:46:28 – 2024-12-21 09:46:28
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų, informacijos ir veiklos procesų valdymo informacinė sistema (DIVIS), Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarija, į.k. 188604574 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:00:45 iki 2024-12-19 11:00:45
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	4
Pagrindinio dokumento priedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų informacijos ir veiklos procesų valdymo informacinė sistema DIVIS, versija 3.5.51

DETALŪS METADUOMENYS**Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)**Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus.
Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2022-05-10 12:01:03)**Paieškos nuoroda**

–

Papildomi metaduomenys

Nuorašą suformavo 2022-05-10 12:01:04 Dokumentų informacijos ir veiklos procesų valdymo informacinė sistema DIVIS