

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

sumin@sumin.lt

2023-05-25 Nr. S-024

Į 2023-05-11 Nr. 23-6731

Į 2023-05-11 Nr. 23-6732

DĖL SUSISIEKIMO MINISTRO ĮSAKYMŲ PROJEKTŲ

Susisiekimo ministerija pateikė išvadoms gauti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro trijų įsakymų projektus, t.y. 1) „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymo Nr. 3-62 „Dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – Leidimų išdavimo taisyklės), 2) „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymo Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – AS nuostatai) ir 3) „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymo Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija arba LKVA) išnagrinėjo įsakymų projektus ir teikia savo išvadas bei pasiūlymus.

I. LEIDIMŲ IŠDAVIMO TAISYKLĖS.

1. Taisyklių 14 punkte nurodyta, kad *Pasikeitus vežėjo teisei formai, pavadinimui, įmonės kodui, vardui ir pavardei, jeigu vežėjas fizinis asmuo, arba atsiradus papildomų duomenų, vežėjas privalo nedelsdamas, bet ne vėliau kaip per 1 darbo dieną pateikti Administracijai prašymą patikslinti informaciją*, tačiau Kelių transporto kodekso¹ (toliau – KTK) 18² straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad *Pasikeitus IS „Vintra“ įrašytiems duomenims, išskyrus leidimo galiojimo panaikinimo datą ir leidime nurodytus konkrečius tolimojo susisiekimo maršrutus, vežėjas per 5 darbo dienas apie tai privalo informuoti Transporto saugos administraciją.*

Atsižvelgiant į tai, **prašome** Leidimų išdavimo taisyklėse nustatyti vežėjui maksimalų 5 darbo dienų terminą informacijai apie pasikeitusius duomenis pateikti ir 14 punkto 1 sakinį išdėstyti taip:

„14. Pasikeitus vežėjo teisei formai, pavadinimui, įmonės kodui, vardui ir pavardei, jeigu vežėjas fizinis asmuo, arba atsiradus papildomų duomenų, vežėjas privalo nedelsdamas, bet ne vėliau kaip per ~~1 darbo dieną~~ **5 darbo dienas** pateikti Administracijai prašymą patikslinti informaciją.“ - toliau, kaip tekste.

2. Taisyklių 15 punkte, LKVA nuomone, redakcinė klaida (praleistas žodis), <..licencijuojamos veiklos sąlygų laikymosi priežiūros įvertinimo dokumentas ir kita turi būti vieši..>.

3. Taisyklių 16.4. punkte nustatomas sutarties su vežėju turinys, kurioje, Asociacijos nuomone, yra reikalavimų vežėjui teikti LTSA perteklinę ir su reguliariu eismu nesusijusią ar KTK straipsniuose² nenurodytą informaciją, pvz.,

16.4.2 punkte vežėjas privalo įsipareigoti teikti informaciją ne tik apie įvykdytus, nutrauktus ir nereguliuojamus reisus, nuvažiuotus kilometrus, pervežtus keleivius, su nuolaida parduotus važiavimo tolumo

¹ Kelių transporto kodekso (toliau - KTK) suvestinė redakcija nuo 2023-07-01.

² KTK 11 straipsnio 5 dalis „teikti pranešimus apie tolumojo susisiekimo maršrute vežėjų nutrauktus reisus bei nukrypimus nuo reisų tvarkaraščio“, KTK 182 straipsnio 13 dalies 3 punktas „tvarkyti autobusų eismo tolumojo susisiekimo maršrutuose apskaitą ir teikti Transporto saugos administracijai sutartyje nurodytas ataskaitas ar informaciją..“

susisiekimo maršrutais bilietus, bet ir apie gautas iš keleivių pajamas. Įvertinus tai, kad vežėjai veikia konkurencinėmis sąlygomis, vežėjo gaunamų pajamų klausimas priskirtinas prie komercinę paslaptį sudarančios informacijos. Atkreipiame dėmesį ir į tai, jog KTK nenumato prievolės LTSA rinkti, o vežėjui pateikti informacija apie pajamas bei nėra numatytas tokios sukauptos informacijos panaudojimo tikslas.

Atsižvelgiant į tai, **prašome atsisakyti** įsipareigojimo vežėjui teikti informaciją apie gautas pajamas iš keleivių.

Jei tokios informacijos kaupimo tikslas yra LTSA galimybė turėti finansinę maršruto informaciją galimam viešųjų paslaugų teikimo konkursui, galima būtų svarstyti galimybę, kad vežėjas, kartu su prašymu panaikinti leidimo galiojimą pateikia ir informacija apie tame maršrute per praėjusius metus gautas pajamas iš keleivių.

4. 16.4.4. punkte vežėjas privalo įsipareigoti „vežėjo nustatomiems (keičiamiems) keleivių vežimo tolmojo susisiekimo maršrutais tarifams“. Asociacijos nuomone, toks įsipareigojimas vežėjams yra nesuprantamas, nes KTK nenumato paslaugos kainos reguliavimo galimybių.

Atsižvelgiant į tai, **prašome atsisakyti** vežėjo įsipareigojimų dėl tarifų arba patikslinti šią nuostatą, kad ji būtų aiški ir suprantama, ir nesudarytų jokių prielaidų galimam kainų reguliavimui. Atkreipiame dėmesį, jog toks reglamentavimas, tikėtina, užkirstų kelią vežėjui pasitelkti lanksčios kainodaros principus, kurie leistų didinti viešojo transporto patrauklumą.

5. 16.4.6. papunktyje kalbama apie transporto priemonių amžiaus atitiktį. Suprantame, kad kalbama apie KTK 18² straipsnio 14 dalies 5 punkte nurodyta 14 metų amžiaus reikalavimą, tačiau nepatikslinkama, nuo kurios konkrečios datos – pagaminimo ar pirmos registracijos, ar dar nuo kokios nors kitos datos bus skaičiuojamas transporto priemonės amžius.

Tai bus svarbu vykdant veiklą, nes gali susidaryti situacija, kai transporto priemonė pradės darbą dar neturėdama 14 metų, o grįž į išvykimo Autobusų stotį koku nors maršrutu su keleiviais jau kitą dieną, t.y. 1-2 dienas neatitikdama šio reikalavimo.

Prašome patikslinti amžiaus atitikties skaičiavimo pradžios ir pabaigos datą.

6. 16.4.7.4. papunktyje numatyta galimybė pasitelkti subtiekęją. Asociacijos nuomone, tokia galimybė vežėjams gali būti priimtina ir svarstyti, tačiau, vadovaujantis dabartine LTSA ir vežėjo sutarties redakcija, subtiekęjų pasitelkimo galimybė nebuvo numatyta, todėl kyla klausimų dėl teisinių ir praktinių aspektų.

Atsižvelgiant į tai, **prašome patikslinti 16.4.7.4. punktą**, papildant ir patikslinant subtiekęjų pasitelkimą, t.y. kaip teisiškai ir procedūriškai būtų realizuotas subtiekęjų pasitelkimas.

7. Asociacijos nuomone, šiuo metu LTSA su vežėjais sudarytos sutartys³ ir jose numatyti įsipareigojimai, teisės ir pareigos yra suprantami, o numatyti informacijai apskaityti ir teikti įmonėse yra paruoštos ir veikia informacijos valdymo atitinkamos procedūros, todėl **prašome naują sutartį ruošti išimtinai esamos sutarties šablono pavyzdžių** ir neapkrauti vežėjų pertekliniais įpareigojimais, didinančiais administracinę naštą.

Asociacijos nuomone, tikslinga būtų **Asociacijai ir kitiems socialiniams partneriams pateikti** susipažinti sutarties projektą prieš teikiant jas vežėjams pasirašyti, kad būtų galima išnagrinėti ir, esant reikalui, pateikti pastabas.

8. KTK 18 straipsnio 14 dalyje nustatyta, kad tolmojo susisiekimo maršrutus nustato LTSA, tačiau jokiame poįstatyminiame teisės akte nenumatyta, koku būdu maršrutas bus nustatytas (patvirtinta LTSA direktoriaus įsakymu ar koku nors kitu dokumentu), kur maršrutas ar maršrutų sąrašas bus skelbiamas, ar bus nurodoma maršruto talpinimo į IS „Vintra“ data⁴ ir pan.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome papildyti** Leidimų išdavimo taisykles nuostatomis apie maršruto nustatymą ir jo paskelbimą.

³ Keleivių vežimo tolmojo reguliaraus susisiekimo kelių transportu maršrutais sutartis.

⁴ Nuo patalpinimo į IS „Vintra“ datos skaičiuojasi 2 mėnesių laikotarpis, nuo kurio LTSA turėtų spręsti dėl konkretaus maršruto priskyrimo viešajai paslaugai, jei nebus vežėjų, norinčių vežti keleivius tuose maršrutuose (KTK 17¹ str. 5 dalis)

II. AUTOBUSŲ STOČIŲ NUOSTATAI.

1. Nuostatų 2 punkte nustatyta, kam jie privalomi, t.y. „autobusų stočių, oro uostų, kai oro uostuose prasideda arba baigiasi tolimojo susisiekimo maršrutai, valdytojams, Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – Administracija) ir vežėjams, vežantiems keleivius vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais, vežėjams, norintiems gauti leidimą vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutu ir (arba) turintiems leidimą vežti keleivius vietinio (priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais.“, tačiau ne visi AS nuostatuose numatyti reikalavimai yra taikomi autobusų stotims, pvz., oro uostams, vežėjams norintiems gauti leidimą vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais ir net pačioms autobusų stotims.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome patikslinti**, kurie AS nuostatų reikalavimai yra privalomi 2 punkte nurodytiems subjektams.

2. Nuostatų 5 punkte numatytos autobusų stočių funkcijos organizuojant bilietų pardavimą, vykdant dispečerinės funkcijas, keleivių informavimą, bagažo saugojimą ir kt.

Atkreipiame dėmesį, kad KTK 11 straipsnio 9 ir 10 dalys, kuriose nurodytos autobusų stočių funkcijos (turi būti prieinamos patalpos ir teikiamos paslaugos) įsigalioja nuo 2023-08-01.

Lietuvoje yra autobusų stočių⁵, kurios tenkina visus KTK reikalavimus, tai 1-os kategorijos 9-ios didžiųjų miestų ir didesnių savivaldybių autobusų stotys iš 52 stočių sąrašo, kitos stotys netenkina vieno ar kelių reikalavimų, pvz., dėl bilietų pardavimo, bagažo saugojimo ar Reglamento [\(ES\) Nr. 181/2011](#) nuostatų atitinkančią pagalbą asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims įgyvendinimo. Pasiruošimui atitikti reikalavimus ir numatytas pereinamasis laikotarpis.

Nelikus kategorijų, kyla klausimas, kaip bus traktuojamos nevykdančios visų AS nuostatų 5 punkte numatytų funkcijų stotys – ar jos turės autobusų stoties statusą ar bus stotelė, jei savivaldybės centre nėra autobusų stoties.

Asociacijos nuomone, tikslinga ir toliau skirstyti stotis pagal atitikimą kvalifikaciniams reikalavimams ar pajėgumą vykdyti AS nuostatų 5 punkte numatytas funkcijas į atskiras kategorijas. Jei skirstymas į kategorijas būtų laikomas prieštaraujančiu KTK, tikslinga būtų patvirtinti Lietuvoje esančių autobusų stočių sąrašą, kad būtų aišku, su kuo vežėjai turi sudaryti sutartis – su autobusų stoties ar stotelės infrastruktūros valdytoju.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome palikti** dabartinį autobusų stočių suskirstymą į kategorijas pagal kvalifikacinius reikalavimus, **arba**, jei tam nėra teisinių galimybių, **patvirtinti** Lietuvos autobusų stočių sąrašą.

3. 5.1.3. punkte siūloma įpareigoti stotis priimti bilietų rezervaciją telefonu. Nei keleiviai, nei vežėjai netaiko bilietų rezervavimo telefonu nuo tada, kai atsirado visuotinė prieinamos galimybės naujomis ir pažangiomis IT technologijomis įgyvendinti išankstinį bilietų pardavimą internetu. Iš ankstesnės patirties žinoma, kad esant galimybei rezervuoti bilietą telefonu sunku valdyti riziką, kad keleivis nusipirks bilietą ir tikrai važiuos tuo reisų, o jam neatvykus, kitas, norintis važiuoti keleivis, praras galimybę keliauti.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti 5.1.3 punkto ir jį išbraukti**:

~~5.1.3. priima rezervacijas bilietams telefonu.~~

4. 5.4. punkte nustatyta, kad autobusų stotys turi organizuoti „bagažo saugojimą, t. y. rankinį bagažą, kuris laikomas automatinėse spintelėse, ir didelių gabaritų daiktus, kurie laikomi bagažo patalpose“, t.y. konkrečiai nurodo (susiaurina), kokiomis priemonėmis turės būti saugomas bagažas ir tai prieštarauja KTK 11 straipsnio 9 ir 10 dalyse nustatytam reglamentavimui, kuriame nustatyta, kad visą stoties darbo laiką turi būti prieinama bagažo saugykla ir teikiamos bagažo saugojimo paslaugos.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome pašalinti prieštaravimą KTK** ir 5.4 punktą išdėstyti taip:

~~„5.4. bagažo saugojimą, t. y. rankinį bagažą, kuris laikomas automatinėse spintelėse, ir didelių gabaritų daiktus, kurie laikomi bagažo patalpose;“~~

⁵ Autobusų stočių veiklos nuostatai, patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 3-734. Autobusų stotys pagal svarbiausius kvalifikacinius reikalavimus stotims (1 priedas) yra skirstomos į keturias kategorijas (2 priedas).

5. 5.5. punkte nustatyta, kad autobusų stotis organizuoja reisų tvarkaraščių skelbimą stotelėse, tačiau lieka neaišku, kokios tai stotelės. Šiuo metu autobusų stotys prižiūri autobusų eismo tvarkaraščių būklę reguliaraus susisiekiimo autobusų maršrutų (išskyrus miesto) stotelėse, kurios yra autobusų stoties savivaldybės teritorijoje, o jei kurioje nors savivaldybėje nėra autobusų stoties, tai pagal susitarimą su savivaldybe – paslaugas teikiantis vežėjas.

Atsižvelgiant į tai, **prašome patikslinti 5.5. punktą** taip:

„5.5. reisų tvarkaraščių skelbimą stotelėse, kurios yra autobusų stoties savivaldybės teritorijoje, **o savivaldybių centruose, kuriuose nėra autobusų stoties, savivaldybės vykdomosios institucijos arba jos įgalioto viešojo administravimo subjekto susitarimu vežėjas, teikiantis reguliaraus susisiekiimo paslaugas arba kitas savivaldybės nurodytas subjektas.**“

6. Neaiškus 6 punktas dėl informacijos apie nutrauktus reišus ir tvarkaraščių pasikeitimus, t.y. kokius informavimo veiksmus atlieka vežėjas ir kokius autobusų stotis. Asociacijos nuomonę, informuoti apie tvarkaraščių pakeitimus ir planuojamus iš anksto nutraukti reišus turi pateikti vežėjas visoms maršrute esančios autobusų stotims, o autobusų stotis, savo ruožtu, turi sutvarkyti informaciją autobusų stotyse ir stotelėse.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome patikslinti 6 punktą** atskiriant vežėjo ir autobusų stočių atsakomybes.

7. 10.3. punkte nustatomi reikalavimai keleivių elgesio taisyklėms, kurios turi būti nustatytos autobusų stoties darbo reglamente. Tarp reikalavimų keleiviams yra reikalavimai vaikams iki 12 metų nebūti stotyje vieniems, tai yra „kad vaikams iki 12 metų reikalingas lydintis pilnametis asmuo, kad vaikams draudžiama likti autobusų stotyje be priežiūros“. Pažymėtina, kad mokyklinio amžiaus vaikai, kartais net jaunesni nei 7 metai, važiuoja į mokyklas vieni ir j jiems reikalingą tr. priemonę įlipa būtent autobusų stotyse ar kitose maršrutų stotelėse, todėl reikalavimas diskutuotinas. Taip pat kyla praktinis klausimas, kas yra atsakingas už vaiką iki 12 metų, jei jis liks autobusų stotyje be priežiūros. Pažymėtina, jog už vaikų priežiūrą iki 14 metų atsako jų tėvai ar teisėti globėjai, todėl autobusų stoties valdytojai negali būti perkelta ši pareiga. Kartu šioje situacijoje kyla ir kitas praktinis klausimas, kaip ir kokių teisiniu pagrindu autobusų stoties valdytojas galės įsitikinti, jog vaikas, jei jis atsisakys pateikti asmens dokumentą, yra būtent reglamentuojamo amžiaus. Manytina, kad ši taisyklių nuostata turi būti suformuota kaip pareiga keleiviui, o ne prievolė ar įpareigojimas autobusų stočiai.

Atsižvelgiant į tai, **prašome atsižvelgti į vaikų iki 12 metų galimybę** vieniems būti autobusų stotyse.

8. 11 punkte nustatyta, kad „Tvarkaraštyje turi būti nurodytas maršrutas, išvykimo iš autobusų stoties, atvykimo į autobusų stotį ir sustojimo stotelėse laikas, reiso dažnis, taip pat atstumai tarp stotelių ir bendras maršruto ilgis.“ Tačiau, pagal KTK, maršrutai parsideda ir baigiasi ne tik autobusų stotyse, bet ir oro uostuose, taip pat savivaldybės vykdomosios institucijos arba jos įgalioto viešojo administravimo subjekto nurodytoje stotelėje, jei tokių savivaldybių centruose nėra autobusų stoties.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome patikslinti 11 punktą** ir jį išdėstyti taip:

„11. „Tvarkaraštyje turi būti nurodytas maršrutas, išvykimo iš ~~ir autobusų stoties~~, atvykimo į autobusų stotį, **oro uostą ar savivaldybės vykdomosios institucijos arba jos įgalioto viešojo administravimo subjekto nurodytą stotelę, jei tokių savivaldybių centruose nėra autobusų stoties**, ir sustojimo **tarpinėse** stotelėse laikas, reiso dažnis, taip pat atstumai tarp stotelių ir bendras maršruto ilgis.“

9. 14.3. punkte rekomenduojama nustatyti ne mažesnius kaip 10 ir 15 min. išvykimo intervalus, priklausomai nuo vietų skaičiaus autobusuose. Asociacijos nuomone, toks reikalavimas turi būti ne rekomendacinio pobūdžio, o privaloma taisyklė. Priešingu atveju kils teisinių ginčų tarp vežėjų, ketinančių gauti leidimus tolimojo susisiekiimo maršrutams ir autobusų stočių valdytojų, nes pastarieji bus priversti vykdyti viešojo administravimo funkcijas – galimybę nustatyti skirtingus išvykimo intervalus, nors tam neturi jokio teisinio pagrindo. Atkreiptinas dėmesys, jog autobusų stoties valdytojas, derindamas tvarkaraštį, privalės atsižvelgti ne tik į tolimojo susisiekiimą vykdančių vežėjų prašymą, bet kartu įvertinti ir vietinio bei tarptautinių maršrutų autobusų aptarnavimą.

Atsižvelgiant į tai, **prašome patikslinti 14.3. punktą** ir jį išdėstyti taip:

„14.3. keleivių įlaipinimo kokybę, t.y. autobusų stoties valdytojas turi teisę nustatyti 10 min. arba didesnę išvykimo intervalą autobusams iki 22 sėdimų vietų, jei išvykimo laiku autobusų stotis jau aptarnauja kitų maršrutų vežėjus, ir 15 min. arba didesnę – autobusams nuo 22 sėdimų vietų. Autobusų išvykimo intervalas turi būti nustatomas įvertinus autobusų stoties technines galimybes.“

10. 15 punkte nustatyta, kad „Administracija tvarkaraščius gali koreguoti atsižvelgiant į IS "Vintra" duomenis.“, tačiau tokia nuostata prieštarauja KTK nuostatomis, kuriose vežėjui įtvirtinta teisė sudaryti tvarkaraščius, pvz., 18² straipsnio 2 dalies 3 punktas.

Asociacijos nuomone, LTSA galėtų koreguoti tvarkaraščius, suderinusi tas korekcijas su vežėju.

Atsižvelgiant į tai, siūlome 15 punktą tikslinti ir išdėstyti taip:

„15. Administracija tvarkaraščius gali koreguoti atsižvelgiant į IS "Vintra" duomenis **suderinusi pakeitimus su vežėju.**“

III. KELEIVIŲ IR BAGAŽO VEŽIMO TAISYKLĖS.

KTK 18 straipsnio 1 dalyje pasakyta, kad *Keleivių ir bagažo vežimo taisyklėse nustatoma ir gyvūnų vežimo tvarka*, tačiau pateiktame projekte nėra gyvūnų vežimo reglamentavimo.

Atsižvelgiant į tai, siūlome papildyti šias taisykles nuostatomis dėl gyvūnų vežimo tvarkos, pavyzdžiui⁶:

„Tolimojo susisiekimo maršrutais gyvūnai gali būti vežami tik taroje. Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos.“

IV. KITI PASIŪLYMAI.

1. Atkreipiame dėmesį, kad KTK 18² straipsnio 2 dalies 3 punkte yra nuostata, kad „Sutartys dėl infrastruktūros naudojimo su autobusų stotimis ir oro uostais sudaromos pagal Transporto saugos administracijos patvirtintas sąlygas“.

Tikslinga paruošti tokių infrastruktūros naudojimo sąlygų projektą kaip galima greičiau, aptarti jas su socialiniais partneriais ir tvirtinti vienu metu kartu su kitais KTK įgyvendinimui reikalingais poįstatyminiais teisės aktais.

2. Taip pat **prašome** Asociacijai ir kitiems socialiniams partneriams pateikti susipažinti sutarties projektą prieš teikiant jas vežėjams pasirašyti, kad būtų galima išnagrinėti ir, esant reikalui, pateikti pastabas.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 655 83009 gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

⁶ Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 70 p. ([Suvestinė redakcija nuo 2014-02-08 iki 2015-09-04](#))