

Lietuvos transporto saugos administracijai

2023-11-07 Nr. S-065

J 2023-10-20 Nr. 15B-7477

Itsa@Itsa.lt

**DĖL ĮSAKYMO POPRJEKTO DERINIMO**

Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Administracija) pateikė pastaboms ir išvadoms gauti Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymo „Dėl Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais bendrųjų sutarčių sąlygų patvirtinimo“ projektą<sup>1</sup> (toliau – Projektas).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija), būdama didžiausia šalyje keleivių vežėjus vienijanti organizacija, išnagrinėjo šį Projektą ir nepažeisdama nustatytų terminų teikia pastabas ir pasiūlymus Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais bendrosioms sutarčių sąlygoms (toliau – Sutarčių sąlygos arba Sąlygos). Teikiant šias pastabas įvertinta Administracijos pateikta informacija Projektui susitikimo su Asociacija metu<sup>2</sup> (toliau – Susitikimas).

**Pirma.**

Sutarčių sąlygų 4 punkte rašoma, kad *Sutarčių sąlygos įtvirtinamos Sutartyse su visais vežėjais vienodai, kad nebūtų pažeistas vežėjų lygiateisiškumo principas.*

Pažymėtina, kad pagal teismų praktiką, lygiateisiškumo principas turi dvi puses: (a) draudžia skirtingai reguliuoti panašias situacijas, ir (b) draudžia vienodai reguliuoti skirtingas situacijas<sup>3</sup>. Tai svarbu, nes šiuo metu tolimojo susisiekimo rinkoje dirba vežėjai, kurie pagal Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo<sup>4</sup> (toliau – KTKPI) 8 straipsnio 7 dalį yra prisiėmę įsipareigojimą vežti keleivius tais pačiais maršrutais ir reisais ir jiems 18 mėnesių netaikomos kai kurios KTK nuostatos. Tai reiškia, kad gali susidaryti tokia situacija, kai vienu metu tolimojo susisiekimo maršrutais keleivius veš 18 mėnesių įsipareigoję vežėjai ir vežėjai neturintys tokio įsipareigojimo, t.y. bus skirtingos situacijos, kurias vienodai reguliuoti draudžia lygiateisiškumo principas.

Atsižvelgiant į tai, Sąlygų 4 punktą **siūlome pakeisti** ir išdėstyti taip:

„4. Sutarčių sąlygos įtvirtinamos Sutartyse su visais vežėjais **nepažeidžiant lygiateisiškumo principo. vienodai, kad nebūtų pažeistas vežėjų lygiateisiškumo principas.**“

**Antra.**

Sąlygų 5.1.1.2 punkte nustatyta, kad *pasibaigus ataskaitiniam ketvirčiui, iki kito mėnesio 20 (dvidešimtosios) dienos informaciją apie gautas pajamas iš keleivių ir nuvažiuotus kilometrus pagal kiekvieną maršrutą, kuriam išduotas leidimas, t.y. vežėjas privalės teikti informaciją apie gautas pajamas kiekviename maršrute, o tai yra labai jautri komercinė informacija, ypač, jei tame maršrute dirba ne vienas, o keli vežėjai.*

Pažymėtina, kad vežėjai tolimojo susisiekimo rinkoje dirba konkurencijos sąlygomis, todėl pajamos yra komercinė paslaptis, sukurianti konkurencinį pranašumą. Iš esmės konkurentui tokios informacijos sužinojimas reikštų, kad jam naudinga konkuruoti viename ar kitame maršrute, perimant konkurento veiklą, nes ji yra ne tik pelninga, bet ir leidžia žinoti gautinas pajamas. Nepaisant to, kad Sutarčių sąlygų 5.2.2 punkte Administracija

<sup>1</sup> Registruota TAIS 2023-10-20, reg. Nr. 23-15365.

<sup>2</sup> LTSA ir LKVA susitikimas įvyko 2023 m. spalio 30 d.

<sup>3</sup> ES Teisingumo Teismo generalinis advokatas:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=277085&pageIndex=0&doclang=LT&mode=req&dir=&occ=first&part=1> 82 p.

<sup>4</sup> 2023 m. kovo 23 d. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8<sup>1</sup>, 11, 16, 17<sup>1</sup>, 18, 18<sup>2</sup> straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 18<sup>2</sup> straipsniu įstatymu Nr. XIV-1827.

įsipareigoja neatskleisti trečiosioms šalims šios jautrios informacijos, tačiau ji gali būti nutekinta neteisėtais veiksmais, pvz., kibernetinių atakų metu, įsilaužiant į duomenų saugyklas ir pan.

Administracija savo 2023-10-20 pranešime spaudai<sup>5</sup> tokios informacijos apie gautas maršrute pajamas būtinumą motyvuoja tuo, kad valstybė turi turėti galimybę *realiai ir vadovaudamasi duomenimis vertinti nuostolingus maršrutus ir, esant sudėtingai situacijai, kai vežėjas patirdamas finansinius nuostolius nori nutraukti keleivių vežimą, priimti sprendimus dėl viešosios paslaugos teikimo. Iki šiol LTSA neturėjo galimybės gauti duomenų iš vežėjų, o tai realiai sunkino kokybišką situacijos tolimojo susisiekimo srityje vertinimą.*

Asociacijos nuomone, nuostolingiems maršrutams, jei vežėjas jais nutrauktų veiklą, galėtų būti skiriamas valstybės finansavimas parenkant vežėją viešųjų paslaugų pirkimo būdu. Tačiau Kelių transporto kodeksas numato aiškius kriterijus, kada viešojo procedūra skelbiama.

Pažymėtina, kad Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 5 dalies 3 punkte yra numatytos trys sąlygos, kurioms esant valstybė galėtų pirkti viešąsias paslaugas tolimojo susisiekimo maršrute, t.y.: 1) per 2 mėnesius paskelbus maršrutą jame neatsiranda nė vieno vežėjo, 2) to maršruto pradžia ir pabaiga yra miestai su mažiau nei 10 tūkst. gyventojų ir juose nėra organizuojamas vietinis susisiekimas ir 3) tarp maršruto pradžios ir pabaigos punktų nėra vietinio susisiekimo traukiniais ar kombinuotojo vežimo (traukinys – autobusas) paslaugos.

Vadovaujantis šia KTK nuostata suprantame, kad viešųjų paslaugų teikimas bus galimas keleivius vežant tik tais tolimojo susisiekimo maršrutais, kurie netenkina visų trijų sąlygų, tarp kurių dvi susijusios su maršrutais, t.y. maršrutas nesutampa su geležinkelio maršrutu ir jo pradžios ar pabaigos mieste yra daugiau kaip 10 tūkst. gyventojų, o jei mažiau - tai jame nėra vietinio susisiekimo.

Asociacijos nuomone, vadovaujantis šiais dviem KTK 17<sup>1</sup> straipsnio 5 dalies 3 punkte nurodytais kriterijais ir galėtų būti reikalaujama pateikti informaciją apie gautas pajamas, t.y. jei maršrutas neatitinka jame nurodytų kriterijų, nereikėtų reikalauti informacijos apie gautas pajamas tame maršrute.

Tuo tarpu prašoma informacija apie pajamas ir tokiuose maršrutuose kaip Vilnius – Kaunas ar Vilnius – Klaipėda, t.y. maršrutuose, kuriuose viešosios paslaugos pagal įstatymą negalėtų būti, nes tuose ruožuose veikia geležinkelio transportas. Negana to, tokie maršrutai iš esmės yra pelningiausi dėl objektyviai didelių žmonių srautų tarp didžiųjų miestų, juose veikia 4-5 autobusų vežėjai jau dabar, todėl kyla klausimas, kokiais tikslais planuojama rinkti informaciją, kur viešosios paslaugos pagal įstatymą negali būti ir kur pajamos yra neginčijama kiekvieno vežėjo komercinė informacija.

Susitikimo metu šiuo klausimu Administracija išsakė nuomonę, kad KTK 17<sup>1</sup> str. 5 d. 3 p. numatyti kriterijai ateityje gali būti keičiami, taip pat, kad siekiama kuo išsamesnės informacijos apie pajamingumą (nuostolingumą) ir galimą valstybės lėšų poreikį.

Asociacijos nuomone, iš vežėjo neturi būti reikalaujama komercinės informacijos, tačiau vežėjas galėtų teikti informaciją apie gautas per paskutinius 12 mėnesių (ar ilgesnį laikotarpį) pajamas maršrute, kurio jis ketina atsisakyti, arba periodiškai teikti informaciją apie pajamas tik tuose maršrutuose, kurie neatitinka KTK 17<sup>1</sup> straipsnio 5 dalies 3 punkte maršrutams nustatytų kriterijų.

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, **siūlome atsisakyti** reikalavimo vežėjams teikti informaciją apie gautas pajamas kiekviename maršrute.

Jei tokios informacijos kaupimo tikslas yra Administracijos galimybė turėti finansinę maršruto informaciją galimam viešųjų paslaugų teikimo konkursui:

-**tikslinga nustatyti**, kad vežėjas, kartu su prašymu panaikinti leidimo galiojimą pateiktų ir informaciją apie tame maršrute per praėjusius metus gautas pajamas iš keleivių,

arba 5.1.1.2 punktą **papildyti antru sakiniu** ir išdėstyti taip:

<sup>5</sup> <https://ltsa.lrv.lt/lt/naujienos/ltsa-parengė-keleiviu-vezimo-tolimojo-susisiekimo-marsrutais-bendruju-sutarciau-salygu-projekta>

„5.1.1.2. pasibaigus ataskaitiniam ketvirčiui, iki kito mėnesio 20 (dvidešimtosios) dienos informaciją apie gautas pajamas iš keleivių ir nuvažiuotus kilometrus pagal kiekvieną maršrutą, kuriam išduotas leidimas. **Informacija apie pajamas teikiama tik tuose maršrutuose, kurie neatitinka Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 5 dalies 3 punkte nustatytų kriterijų;**

*Trečia.*

Sąlygų 5.1.2 punkte nustatyta, kad vežėjas įsipareigoja *Administracijos nustatytais terminais ir tvarka teikti visą Sutartyje nurodytiems įsipareigojimams vykdyti reikalingą informaciją*, t.y. neaišku, kokios dar informacijos sutarties vykdymui gali būti prašoma.

Asociacijos nuomone, vežėjas turi iš anksto žinoti, kokios informacijos Administracija gali paprašyti, be to, neturėtų būti prašoma informacijos, kurią Administracija pati gali susirasti valstybės ar LTSA duomenų registruose.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** sudaryti konkretų Sutartyje nurodytiems įsipareigojimams vykdyti reikalingos informacijos sąrašą.

Taip pat siūlome papildyti Sutarties sąlygų 5.2 punktą tokiu nauju 5.2.3 papunkčiu, kuriuo Administracija įsipareigotų:

**„5.2.3. nereikalauti iš vežėjo informacijos, kuri yra valstybės institucijų ir Administracijos duomenų bazėse.“**

*Ketvirta.*

Asociacija pritaria Administracijos išsakytai pozicijai Susitikime, kad šios Bendrosios sutarčių sąlygos atitiks (bus identiškos) sąlygas su vežėjais pasirašomose sutartyse, t.y. pasirašant sutartį nebus keičiamos šių Sąlygų nuostatos ir ji nebus papildoma naujomis nuostatomis, taip pat pozicijai, kad bus viena sutartis visiems vežėjo aptarnaujamiems maršrutams.

Teigiamai vertindami tokią Administracijos poziciją, atkreipiame dėmesį, kad šiuo metu keleivius veža 18 mėnesių įsipareigoję vežėjai, todėl natūralu, kad sutartyse su jais, turės būti nuostatos, įtvirtinančios šį įsipareigojimą, kaip ir nuostatos dėl išimčių, numatytų KTKPJ 8 straipsnio 7 dalyje.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome papildyti** Sutarčių sąlygas nuostatomis, skirtomis tiems vežėjams, kuriems taikoma KTKPJ 8 straipsnio 7 dalis, tuo pačiu Bendrosiose sutarties sąlygose nurodant, kad jos taikomos įsipareigojusiems vežėjams.

Asociacija tikisi, kad į pateiktus pasiūlymus bus atsižvelgta.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis