

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8¹, 11, 17¹, 18, 18²
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 18² STRAIPSNIU ĮSTATYMO
PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto įstatymo projekto tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8¹, 11, 17¹, 18, 18² straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18² straipsniu įstatymo projektas (toliau – KTK projektas) parengtas atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos 2020 m. liepos 14 d. nutarimą 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 veiksmų jas įgyvendinant atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“, Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2021 m. gegužės 17 d. sprendimą administracinėje byloje Nr. eI-12-502/2021, kuriame konstatuota, kad galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka yra patvirtinta ne įstatymo lygmeniu, o susisiekimo ministro įsakymu, todėl prieštarauja teisės aktų hierarchijos principams (nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, taip pat įvairias sankcijas už atitinkamus teisės pažeidimus pagal Konstituciją galima tik įstatymu (žr., pvz., Konstitucinio Teismo 2005 m. lapkričio 3 d., 2006 m. gegužės 31 d., 2008 m. sausio 21 d., 2008 m. kovo 15 d. nutarimus)), ir į Vilniaus apygardos administracinio teismo 2021 m. spalio 15 d. sprendimą administracinėje byloje Nr. eAS-569-520/2021, kuriuo Lietuvos transporto saugos administracija įpareigota ne vėliau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. organizuoti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų, kuriais veža vežėjai UAB „Vlasava“, UAB „Kupiškio autobusų parkas“, UAB „Plungės autobusų parkas“, UAB „Ignalinos autobusų parkas“, UAB „Skuodo autobusai“, UAB „Biržų autobusų parkas“, UAB „Meteorit turas“, UAB „Joniškio autobusų parkas“, UAB „A. A. transportas“, UAB „Lazdijų autobusų parkas“, UAB „VILKAMA“, UAB „Busotas“, UAB „Varėnos autobusų parkas“, UAB „Jurbarko mažieji autobusai“, UAB „Širvintų autobusų parkas“, UAB „Druskininkų autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „PANEVĖŽIO AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „JULTURAS“, UAB „Molėtų autobusų parkas“, UAB „Pasvalio autobusų parkas“, UAB „Rokiškio autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB „Mažeikių autobusų parkas“, UAB „Šilutės autobusų parkas“, UAB „AUTOVELDA“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Jurbarko autobusų parkas“, UAB „Jonavos autobusai“, UAB „TRANSREVIS“, UAB „Telšių autobusų parkas“, UAB „Marijampolės autobusų parkas“, individualioji įmonė „Seknija“, UAB „Šalčininkų autobusų parkas“, UAB „Utenos autobusų parkas“, UAB „BUSTURAS“, UAB „Tauragės autobusų parkas“, UAB „Zarasų autobusai“, UAB „Šakių autobusų parkas“, UAB Tolimojo keleivinio transporto kompanija, UAB „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „Kautra“, konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

KTK projekto tikslas – reformuoti tolimojo susisiekimo autobusais sistemą, įstatyme nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas organizuojant tolimąjį susisiekimą, maršrutų nustatymo kriterijus, leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutu išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir panaikinimo tvarką, įtvirtinti viešųjų paslaugų teikimo tolimojo susisiekimo maršrutuose galimybę. Įstatymo lygiu įtvirtinamas keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutarties turinys, galimybė savivaldybėms nustatyti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo taisykles, suvienodinami reikalavimai autobusų stotims. Patikslinamas reguliarių reisų turinys, specialiojo reiso susitariančiosios šalys.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

KTK projektą inicijavo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija).

KTK projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (grupės vadovas Vladislav Kondratovič, tel. 239 2893, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt) patarėjas Marius Pakėnas (tel. 239 3928, el. p. marius.pakenas@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 18 straipsnio 11 dalyje nustatyta, kad „leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija“. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 „Dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintose Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklėse (toliau – Taisyklės) nustatytos vežėjų parinkimo nuostatos, leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo sąlygos, reikalavimai vežėjams, vežėjų pareigos, teisės ir atsakomybė už Taisyklių reikalavimų nevykdymą.

Kodekso 11 straipsnio 7 dalyje nurodyta, kad „autobusų stočių naudojimo ir jų darbo tvarką reguliuoja Susisiekimo ministerijos patvirtinti Autobusų stočių nuostatai.“ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ patvirtintuose Autobusų stočių veiklos nuostatuose (toliau – Nuostatai) nustatytos autobusų stočių kategorijos, reikalavimai autobusų stotims, jų tarnyboms, aprašytos stoties tarnybų funkcijos, paslaugų tarifai ir autobusų stočių veiklos kontrolė.

Kodekso 17¹ straipsnyje šiuo metu aprašytas tik savivaldybių institucijų viešųjų paslaugų teikimo organizavimas, o viešųjų paslaugų teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimas Kodekse nėra įtvirtintas. Taip pat nėra numatyti ir tolimojo susisiekimo maršrutų kriterijai.

Keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutarčių turinio reikalavimai nustatyti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintų Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 17 punkte.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

KTK projektas papildytas 8¹ straipsnio pakeitimu. Šio straipsnio pakeitimo tikslas – ištaisyti klaidas, t. y. patikslinti š. m. rugpjūčio 1 d. įsigaliojusiu Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymu Nr. XIV-1167, kuris nustatė, kad vežėjams netaikomas reikalavimas pateikti įrodymą dėl tinkamo finansinio pajėgumo nacionalinėms licencijoms vežti keleivius ar krovinius vidaus maršrutais gauti, pakeisto Kodekso 8¹ straipsnio 1 ir 4 dalyse, 6 dalies 3 punkte ir 7 dalyje pateiktą netikslią nuorodą į Kodekso 8 straipsnio 4 dalies 4 ir 5 punktus. Turi būti nuoroda į Kodekso 8 straipsnio 2 dalies 4 ir 5 punktus.

KTK projekto 2 straipsniu įstatyme iš Nuostatų į Kodeksą perkeliama esminė nuostata, susijusi su stočių veiklos reglamentavimu, atsisakoma autobusų stočių kategorijų ir nustatomi bendri reikalavimai stotims. Taip siekiama geresnės paslaugos kokybės ir prieinamumo kiekvienam keleiviui.

KTK projekto 3 straipsniu nustatomas viešųjų paslaugų teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimas ir patikslinamas viešųjų paslaugų teikimo vietinio susisiekimo maršrutais reglamentavimas. Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Transporto saugos administracija) paskiriama viešosios paslaugos teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizatore – Transporto saugos administracija nustatys viešosios paslaugos vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais poreikį ir užtikrins jų teikimą, sudarydama viešųjų paslaugų teikimo sutartis su vežėjais ir, esant aplinkybėms, dėl kurių viešoji paslauga nebeturėtų būti teikiama, nutrauks viešosios paslaugos teikimą.

KTK projekto 4 straipsniu savivaldybėms įtvirtinama teisė nustatyti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo taisykles. Taip pat įtvirtinamas keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutarties turinys, dėl to susitariančiosioms šalims bus aiškus sutarties turinys, nekils problemų patikrinimų

metu. KTK projektu tikslinamos specialaus reiso susitariančiosios šalys, tai leis išvengti bandymų perduoti kelionės užsakovo vaidmenį ne kelionės organizatoriui, o keleiviams.

Šiame straipsnyje taip pat numatyta, kad Transporto saugos administracija nustatys, keis ir panaikins tolimojo susisiekimo maršrutus. Tai bus vykdoma pagal Kodekse įtvirtinamus tolimojo susisiekimo maršrutų kriterijus – minimalus maršruto ilgis, reisų skaičius, maršruto trasos danga, nustatomas autobusų išvykimo dažnumas įvertinant gyventojų skaičių maršruto pradžios ir pabaigos miestuose, vertinant mažesnę gyventojų skaičių turinčio miesto, kuriame yra maršruto pradžios arba pabaigos punktas, gyventojų skaičių. Siekiant tenkinti keleivių poreikius ir suvaldyti tikėtina išaugsiantį autobusų stočių užimtumą, nustatoma galimybė nustatyti daugiau maršrutų pradžios ir pabaigos vietų – ne tik autobusų stotys, bet ir traukinių stotys, oro uostai, kitos savivaldybės nustatytos stotelės.

KTK projekto 5 straipsniu įstatyme, o ne įstatymo įgyvendinamajame teisės akte bus reglamentuotos esminės ūkinės veiklos sąlygos organizuojant keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais veiklą:

- nustatoma konkurencinga procedūra naujiems vežėjams parinkti – vežėjai, atitinkantys nustatytus reikalavimus, gali vykdyti veiklą Transporto saugos administracijos nustatytuose tolimojo susisiekimo maršrutuose be konkurso;
- įtvirtinama neterminuota leidimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais trukmė, numatant minimalią 12 mėnesių paslaugos teikimo trukmę susisiekimo stabilumui užtikrinti;
- vienas iš esminių reikalavimų vežėjams – keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantija, kuria vežėjas įsipareigoja tinkamai vykdyti keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais veiklą, t. y. vežėjui nutraukus veiklą, neužtikrinant vežimo reguliarumo ir pan. prarandama visa garantija arba dalis garantijos, kuri bus skirta viešosioms paslaugoms tolimojo susisiekimo maršrutais finansuoti; garantijos dydžio apskaičiavimas leidžia įvertinti maršruto kainą, jei keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutu paslaugos teikimą reikėtų perimti Transporto saugos administracijai – garantijos dydis priklauso nuo maršruto ilgio ir atliekamų reisų skaičiaus, vertinant pusę atliekamų reisų per metus; 10 proc. dalies garantijos praradimo režis numatytas siekiant proporcingos poveikio priemonės padarytiems pažeidimams;
- vežėjai įpareigojami užtikrinti kokybišką paslaugą – tiek laikantis pačių vežėjų derintų tvarkaraščių, tiek tenkinant visų keleivių poreikius keliauti saugiai, komfortiškai ir darant kuo mažesnę žalą gamtai – nustatoma, kad vežėjas turi užtikrinti neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais vadovaudamasis Reglamento (ES) Nr. 181/2011 nuostatomis, o autobusai būtų ne senesni kaip 14 metų, o nuo 2026 m. sausio 1 d. – 10 metų.

Tinkamam pasiruošimui ir prisitaikymui prie pokyčių numatomas pereinamasis laikotarpis, kuris nustatytas atsižvelgiant į Vilniaus apygardos administracinio teismo 2021 m. spalio 15 d. sprendimą byloje Nr. eAS-569-520/2021, kurioje nurodyta ne vėliau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutuose – KTK projekto įsigaliojimas numatytas 2023 m. sausio 1 d., o KTK projekto nuostatų apie autobusų stočių reglamentavimo pakeitimus ir autobusų, kuriais bus teikiamos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugos, didžiausio amžiaus trumpinimą įsigaliojimas numatytas 2026 m. sausio 1 d.

Atsižvelgiant į tai, kad dabar galiojančios sutartys dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais, išskyrus vieną, kuri galioja iki 2024 m. vasario 15 d., galioja iki 2023 m. balandžio 1 d., leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais įsigaliojimas numatytas ne anksčiau kaip 2023 m. balandžio 1 d. Atsižvelgiant į tai, kad iki KTK projekto įsigaliojimo neplanuojama pradėti procedūrų dėl leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais išdavimo, šių leidimų išdavimo tvarka iki KTK projekto įsigaliojimo nenumatoma.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Priėmus KTK projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai
 Priimtas įstatymas įtakos kriminogeninei situacijai, korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

KTK projektas turės teigiamą įtaką verslo sąlygoms ir jo plėtrai tolumojo susisiekimo autobusais rinkoje, kadangi priėmus KTK projektą bus užtikrinta sąžininga konkurencija šioje rinkoje. Taip pat bus įtvirtinta galimybė teikti viešąsias paslaugas, kurios leis keleiviams keliauti ten, kur verslas negalėtų išsilaikyti teikdamas tas pačias paslaugas.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

KTK projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Priėmus teikiamą KTK projektą kitų Lietuvos Respublikos įstatymų keisti nereikės.

10. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

KTK projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų ir atitinka bendrines lietuvių kalbos normas. KTK projekte nėra naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų.

11. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

KTK projektas neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos teisės aktams.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

KTK projektui įgyvendinti reikės pakeisti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymą Nr. 3-62 „Dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymą Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 31 d. įsakymą Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 4 d. nutarimą Nr. 1132 „Dėl Vežėjų (operatorių) parinkimo viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Šie teisės aktai turės būti priimti iki 2023 m. sausio 1 d.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

KTK projektui įgyvendinti papildomų biudžeto lėšų 2022 metams nereikės, tačiau KTK projektu bus numatytas viešųjų paslaugų teikimo tolumojo susisiekimo maršrutais organizavimas, todėl tikslesnis kitiems metams reikalingas valstybės biudžeto lėšų kiekis bus aiškus nustačius šios paslaugos poreikį. 2022 m. balandžio 14 d. duomenimis, iš 306 tolumojo 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.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis

„Keleivių vežimas autobusais“, „keleivių vežimas tolimojo susisiekimo maršrutais“, „viešųjų paslaugų teikimo organizavimas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.