

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2022-09-30 Nr. S-049

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

LRVkanceliarija@lr.lt  
sumin@sumin.lt**DĖL KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO PROJEKTO KONKREČIŲ NUOSTATŲ**

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 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projektą [Nr. 22-6396](#), kuriam visi suinteresuoti asmenys galėjo teikti pastabas ir pasiūlymus.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – LKVA) pateikė savo pasiūlymus<sup>1</sup> kaip ir kitos asociacijos ar institucijos, o Ministerija, įvertinusi jas, parengė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybei 2022-07-14 pateikė Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 17<sup>1</sup>, 18, 18<sup>2</sup> straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18<sup>2</sup> straipsniu įstatymo projektą [Nr. 22-10374](#), kuris numato esminę tolimojo susiekimo reformą, pakeisiančią dabar veikiančią tolimojo susiekimo organizavimo sistemą ir įves kitus esminius sistemos pokyčius.

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacija LINAVA ir Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau - Asociacijos) teikė savo pasiūlymus<sup>2</sup> esminiais klausimais – dėl pereinamojo laikotarpio ir dėl tvarkaraščių derinimo su geležinkelių transportu.

Susisiekimo ministerija 2022-09-20 pateikė Lietuvos Respublikos Vyriausybei dar vieną Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8<sup>1</sup>, 11, 17<sup>1</sup>, 18, 18<sup>2</sup> straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18<sup>2</sup> straipsniu įstatymo projektą [Nr.22-12910](#) (toliau – KTK projektas), kuris skiriasi nuo anksčiau – 2022-04-22 ir 2022-07-14 – registruotų projektų tiek savo turinio išdėstymu, tiek formuluotėmis, tačiau šis projektas kaip ir ankstesni sukuria teisinę bazę vykdyti esminę tolimojo susisiekimo reformą, kuri, socialinių partnerių įsitikinimu, lems neigiamas pasekmes keleiviams ir vežėjams.

Asociacija apgailestauja, jog vykdant esminės reikšmės valstybės priimtą funkciją įgyvendinimui turinčią reformą, socialinių partnerių konstruktyvios pastabos teisės aktų derinimo procese yra ignoruojamos, o apie numatomus pakeitimus sužino tik juos įregistravus galutinių sprendimų priėmimui.

Nepaisant to, Asociacija laikosi nuoseklios pozicijos, kad bet kokie pakeitimai tolimojo susisiekimo srityje turi būti vykdomi tik juos tinkamai įvertinus ir suderinus su socialiniais partneriais ir jie negali virsti esmine reforma, kuriai nėra faktinės būtinybės. Asociacija dar kartą teikia konkrečias pastabas KTK projektui ir tikisi, kad į jas bus atsižvelgta.

**Pirma, teisės aktas neturi sukurti perteklinės administracinės naštos subjektams, vien dėl to, kad tam tikri administraciniai ar techniniai sprendimai iki šios dienos nėra įgyvendinti.**

Keičiama KTK 11 straipsnio 5 dalis, kurioje autobusų stotims (taip pat ir geležinkelių stotims bei oro uostams) nustatyta prievolė <... teikti Transporto saugos administracijai pranešimus apie tolimojo susisiekimo

<sup>1</sup> LKVA 2022-05-06 raštas Nr.S-023.

<sup>2</sup> LINAVA ir LKVA bendri pasiūlymai, pateikti [2022-08-26](#) ir [2022-09-13](#).

*maršrute vežėjų nutrauktus reisus bei nukrypimus nuo reisų tvarkaraščio. Duomenys teikiami per Transporto saugos administracijos informacinę sistemą nedelsiant, tačiau ne vėliau kaip kitą darbo dieną...>*

LKVA nuomone, toks reikalavimas yra perteklinis ir sukelia administracinę naštą, nes reikalaujama informacija gali būti sugeneruojama Viešojo transporto kelionių duomenų informacinėje sistemoje „Vintra“.

Be to, reikalaujama teikti pranešimus *nedelsiant, tačiau ne vėliau kaip kitą darbo dieną*, t.y. pranešimai turės būti teikiami kasdien ir tai sukels papildoma administracinę naštą autobusų stočių ir kitos infrastruktūros valdytojams. Protingas pranešimų teikimas *būtų kartą per mėnesį*, pasibaigus ataskaitiniam mėnesiui.

Šiuo atveju manytina, kad infrastruktūros valdytojams negali būti perkeliama prievolė vykdyti funkciją, kurią valstybės įgaliotos institucijos įsigijo ar turėjo įsigyti iš atitinkamos paslaugos tiekėjo. Ne ūkio subjektai, o būtent valstybės įgaliotos institucijos priėmė sprendimą dėl duomenų gavimo bei teikimo per „Vintra“, todėl jei nėra užtikrinamas šios sistemos funkcionalumas, tai vežėjui net ir įstatymo pagrindu negali būti perkeliama administracinė našta vykdyti kitų institucijų neįgyvendintas funkcijas, kas akivaizdu šiuo atveju – „Vintros“ funkcionalumas nėra užtikrinamas, o administracinis darbas ir kaštai tenka ūkio subjektams.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti** reikalavimo autobusų stotims teikti pranešimus apie nutrauktus reisus ir nukrypimus nuo maršruto, o tokio reikalavimo neatsisakius, 11 straipsnio 5 dalies paskutinį sakinį išdėstyti taip:

„Šie duomenys teikiami per Transporto saugos administracijos informacinę sistemą ~~nedelsiant, tačiau ne vėliau kaip kitą darbo dieną~~ **kartą per mėnesį**, o savivaldybių vykdomosioms institucijoms (jei dėl šių duomenų teikimo yra sutarta) – jų nurodytu būdu per jų nustatytą terminą.“

Be to, Asociacijos kelių keleivių vežėjai nepritaria šiame ir kituose straipsniuose įtvirtintai nuostatai, kad tolimojo susisiekimo maršrutai gali prasidėti ne tik autobusų stotyse, bet ir geležinkelių stotyse ar oro uostuose. Argumentacija dėl tokios pozicijos išdėstyta aptariant KTK projekto 18 straipsnio 14 dalies 2 punktą – ketvirtoje šio rašto dalyje.

**Antra, tas pačias funkcijas vykdančioms infrastruktūrų valdytojams turi būti sukurtos vienodos teisės ir pareigos, priešingu atveju bus suteiktas neteisėtas pranašumas ir veikla vykdoma nelygiomis konkurencinėmis sąlygomis.**

KTK projekto 11 straipsnio nauja 13 dalimi nustatoma, kad *Geležinkelio stotys ir oro uostai, kuriuose prasideda arba baigiasi tolimojo susisiekimo maršrutai, turi užtikrinti informacijos teikimo ir bilietų pardavimo keleiviams funkcijas*, t.y. nėra nustatomi tokie patys reikalavimai, kaip autobusų stotims, kurios nurodytos minėto 11 straipsnio 6, 7, 8 ir 9 dalyse dėl reglamento tvirtinimo, darbo laiko, teikiamų paslaugų ir pan.

Pažymėtina, kad LRV Kanceliarijos teisės grupės išvadoje<sup>3</sup> dėl 2022-07-14 KTK projekto, pasakyta, kad *siekiant keleivių aptarnavimo, taip pat vežėjų lygiateisiškumo principo ir jų nediskriminavimo priklausomai nuo to, kur prasideda ir baigiasi tolimojo susisiekimo maršrutai*, būtina nustatyti vienodus reikalavimus autobusų stotims, geležinkelio stotims ir oro uostams.

Taigi, sudaroma akivaizdžiai diskriminacinė situacija autobusų stočių bei jomis besinaudojančių vežėjų atžvilgiu, kai autobusų stotims būtų taikoma papildoma administracinė našta ir įpareigojimai, lyginant su analogiškas funkcijas atliekančiais kitais infrastruktūros valdytojais.

Asociacija **pritaria** LRV Kanceliarijos teisės grupės išvadoje **nurodytam pasiūlymui, kad visiems vienodas funkcijas atliekantiems subjektams turi būti taikomos vienodos sąlygos.**

**Trečia, viešosios paslaugos teikimo kriterijai turi būti aiškūs ir paremti konkrečiomis faktinėmis situacijomis, o ne teoriniu svarstymu, kuris realiai negalės būti įgyvendinamas.**

Dėl KTK projekto 17<sup>1</sup> straipsnio naujoje 5 dalyje nustatomi kriterijai viešajai paslaugai teikti. Tačiau nesuprantamas ir praktiškai sunkiai įgyvendinamas šios dalies 2 punktą, kuriame pasakyta, kad viešajai paslaugai teikti reikia, kad *tolimojo susisiekimo maršrutas, kuriame bus teikiama viešoji paslauga, užtikrins susisiekimą su miestais, turinčiais iki 10 000 gyventojų (maršruto pradžioje ir pabaigoje), ir kuriuose nėra*

<sup>3</sup> LRV Kanceliarijos teisės grupės 2022-08-02 išvada Nr. NV-2213

organizuojamas vietinis susisiekimas, t.y. neaišku, ar kalbama apie miestus, kuriuose nėra vietinio susisiekimo (vietinio miesto ar vietinio priemiestinio), gal kalbama apie miestus – savivaldybių centrus, kuriose nėra organizuotas vietinis susisiekimas, ar tokie miestai turi būti ir maršruto pradžioje ir jo pabaigoje, ar gali būti tik vienoje pusėje – pradžioje ar pabaigoje, kokie tai galėtų būti miestai?

**Ketvirta, kiekviena transporto infrastruktūra turi tarnauti tai paskirčiai, kuriai ji buvo sukurta, priešingu atveju būtų paneigta netgi elementari ekonominė tokių objektų vystymo logika, o keleivių tarpe būtų įnešama sumaištis.**

KTK projekto 18 straipsnio 14 dalies 2 punkte nustatyta, *kad maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelio stotyse, oro uostuose, o savivaldybių centruose, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų, – savivaldybės nurodytoje stotelėje;*

Pažymėtina, kad kiekvienos transporto rūšies infrastruktūra (autobusų ir geležinkelių stotys, oro uostai ir pan.) yra pritaikyti aptarnauti tą konkrečią transporto rūšį. Atitinkamai keliami 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. Vadinas, susidaro akivaizdžiai nekonkurencinga situacija (nėra reglamentuota ir iš esmės nekeliami jokie reikalavimai geležinkelio stotiai ar oro uostui, kurie aptarnaus tolimojo susisiekimo autobusus ir jų keleivius). Be to, viename mieste esant keliems skirtingiems tolimojo susisiekimo maršrutų susitelkimo vietoms, keleiviai neturės vieningos informacijos apie maršrutus.

Atsižvelgiant į tai, LKVA kelių keleivių vežėjai **siūlo** atsisakyti galimybės pradėti ir/ar baigti maršrutą geležinkelių stotyse ar oro uostuose ir 18 straipsnio 14 dalies 2 punktą išdėstyti taip:

„2) maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, ~~geležinkelio~~ stotyse, ~~oro uostuose~~, o savivaldybių centruose, kur nėra **autobusų stoties** minėtų infrastruktūros objektų, – savivaldybės nurodytoje stotelėje;“

ir atitinkamai pakeisti kitus šio KTK projekto straipsnius.

**Penkta, maršrutų ir reisų sudarymo poreikis turi būti paremtas realiu tokio poreikio užtikrinimu, kurį padiktuoja laisva rinka, o ne teoriniai skaičiavimai, atsižvelgiant tik į gyventojų skaičių.**

KTK projekto 18 straipsnio 14 dalies 4 punkte yra numatytas autobusų išvykimo dažnumas, priklausomai nuo maršruto pradžios ar pabaigos miesto gyventojų skaičiaus. Nėra žinoma, kokiais skaičiavimais remiantis yra nustatyti išvykimo dažnumai, todėl jie vertintini kritiškai. Tolimojo susisiekimo autobusų maršrutų reisų skaičius pagal gyventojų skaičių gali neatitikti realaus keleivių srauto. Pavyzdžiui, šiandien iš Vilniaus į Klaipėdą yra 16 reisų, kuriuos atlieka 4 vežėjai<sup>4</sup>, ir tik vienas vežėjas su 8 reisais atitiktų d) papunkčio reikalavimą, t.y. *miestuose, turinčiuose daugiau kaip 100 000 gyventojų, turi būti ne mažiau kaip po 7 reišus pirmyn ir atgal per dieną*, nes kiti važiuoja atitinkamai 4, 3 ir 1 reisą.

Jei keleivius Vilnius – Klaipėda norėtų vežti tie patys vežėjai, tai privalėtų būti ne mažiau kaip 28 reisai ir tai, akivaizdu, neatitiktų keleivių srautų.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** peržiūrėti išvykimų dažnius ir juos **sumažinti atsižvelgiant į realų poreikį**.

**Šešta, autobusų vežėjams neturi būti užkraunama biurokratinė našta derinti tvarkaraščius su traukiniais (neturi būti sudaromas konkurencinis pranašumas skirtingoms transporto rūšims) ir su tarpinių stotelių infrastruktūros valdytojais.**

Naujo KTK 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalies 3 punkte numatytas reikalavimas *sudaryti sutartis su autobusų, geležinkelio stotimis, oro uostais, gauti savivaldybių rašytinius sutikimus dėl sustojimo vietų tolimojo susisiekimo maršrute ir suderinti reisų tvarkaraštį su šiame punkte nurodytos infrastruktūros valdytojais taip, kad tame pačiame mieste autobusų išvykimo laikas maršruto pradžios mieste nesutaptų su geležinkelių transporto, vežančio keleivius vietiniais maršrutais, išvykimo tomis pačiomis kryptimis laiku bent 10 minučių iki geležinkelių transporto išvykimo laiko ir po jo;*

Šis reikalavimas kelia daug klausimų ir neaiškumų, t.y.

<sup>4</sup> Šaltinis – [www.autobusbilietai.lt](http://www.autobusbilietai.lt)

1) yra reikalavimas <... suderinti reisų tvarkaraštį <...> taip, kad tame pačiame mieste autobusų išvykimo laikas maršruto pradžios mieste nesutaptų su geležinkelių transporto, vežančio keleivius vietiniais maršrutais, išvykimo tomis pačiomis kryptimis laiku bent 10 minučių iki geležinkelių transporto išvykimo laiko ir po jo;

LKVA kelių keleivių vežėjai tokiam tvarkaraščių derinimui nepritaria, o visi argumentai buvo išdėstyti visuose ankstesniuose LKVA 2022-05-06 ir bendruose LKVA ir LINAVA 2022-08-26 ir 2022-09-13 raštuose, todėl jie nekartojami;

2) ar tikslinga derinti tvarkaraščius su tarpinių stotelių infrastruktūros valdytojais, pvz., su savivaldybėmis ar automobilių kelių direkcija. LKVA nuomone, sutikimus dėl tarpinių stotelių gauti tikslinga, tačiau derinti tvarkaraščius pakaktų tik autobusų stotyse, taip pat geležinkelių stotyse ir oro uostuose, jei jų nebūtų atsisakyta;

3) iki įstatymo įsigaliojimo dirbę vežėjai savo tvarkaraščius ir sustojimo vietas jau buvo susiderinę, todėl nėra suprantama, kodėl turėtų būti užkrauta biurokratinė našta visiems subjektams atlikti darbą, kuris iš esmės jau yra padarytas. Derinimas iš esmės reikalingas, jei daromas pakeitimas.

Atsižvelgiant į tai, LKVA kelių keleivių vežėjai **siūlo aptariamo 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalies 3 punktą išdėstyti taip:**

„3) sudaryti sutartis su autobusų, ~~geležinkelio~~ stotimis, ~~oro uostais~~, gauti savivaldybių rašytinius sutikimus dėl sustojimo vietų tolimojo susisiekimo maršrute ir suderinti reisų tvarkaraštį su autobusų stotimis šiame punkte nurodytos infrastruktūros valdytojais taip, kad tame pačiame mieste autobusų išvykimo laikas nesutaptų su geležinkelių transporto, vežančio keleivius vietiniais maršrutais, išvykimo tomis pačiomis kryptimis laiku bent 10 minučių iki geležinkelių transporto išvykimo laiko ir po jo.“

Primerkiant, kad LKVA ir LINAVA 2022-09-13 pateikė Susisiekimo ministerijai pasiūlymus, kad šio punkto reikalavimas netaikomas vežėjams, kurie iki 2023 m. kovo 31 d. turėjo galiojančius leidimus ir sutartis vežti keleivius nustatytais tolimojo susisiekimo maršrutais.

**Septinta, bet kokios valstybės nustatomos sankcijos turi būti proporcingos pažeidimui, priešingu atveju sukurama valstybės priespaudos terpė, kurioje privatus subjektas faktiškai negali veikti.**

Atkreiptinas dėmesys, kad KTK projekte numatytos neadekvačiai didelės ir sunkiai pagrindžiamos sankcijos vežėjams už įvairius net ir mažareikšmius ar atsitiktinius, dažnai su autobuso technine būkle susijusius pažeidimus.

Pavyzdžiui, KTK projekto 18<sup>2</sup> straipsnio 6 dalyje nurodyti pažeidimai, už kuriuos vežėjai privalėtų sumokėti 10 proc. nuo garantijos sumos, pvz., už bet kurį pažeidimą nurodytą šio straipsnio 9 ir 10 dalyse, kaip antai, nepateiktą per 1 val. informacijos apie tvarkaraščių pasikeitimą (9 dalies 4 punktas), dėl techninių priežasčių nebūtų pateikti duomenys į „Vintra“ (9 dalies 6 punktas), sugestų šildymo ar vėdinimo sistema, ar duomenų perdavimo į „Vintra“ įranga (10 dalies 2 ir 3 punktai) ir pan.

KTK 18<sup>2</sup> straipsnio 7 dalyje nustatyta už kokius pažeidimus leidimas panaikinamas bet kuriuo atveju, pvz., jei antrą kartą per metus padaromas 6 dalies nusižengimas (3 punktas, jei vežėjas nesilaiko 11 p. reikalavimų, o vienas iš tų reikalavimų 3) *autobusais, neatitinkančiais šio straipsnio 10 dalies reikalavimų*, o toje 10 dalyje techniniai dalykai, temperatūros palaikymas, amžius ir pan., nes gali pasitaikyti atvejų, kad vienu metu sugedo keli vežėjo autobusai ir jis siunčia senesnę autobusą, bet, žinoma, tokiomis aplinkybėmis neturi būti piktnaudžiaujama).

LKVA nuomone, sankcijos turi būti taikomos tik jei pažeidimai yra dėl ūkio subjekto kaltės, priklauso nuo jo veikimo ar neveikimo, nuolat pasikartojantys, o už techninius gedimus sankcijos neturėtų būti taikomos visai, nes technika, kad ir nauja, bet genda.

Atkreiptinas dėmesys, kad darbo ir poilsio režimo pažeidimai yra suklasifikuoti<sup>5</sup> pagal sunkumą į sunkiausius, labai sunkius, sunkius ir nedidelius pažeidimus, todėl taikyti sankcijas reikėtų atsižvelgiant į pažeidimų sunkumą.

Taip pat neteisinga taikyti sankcijas pagal padarytų pažeidimų konkretų skaičių, neįvertinant vairuotojų skaičiaus ar pažeidimų dalies bendrame reisų, atliktų per metus tame maršrute, skaičiuje. Be to, vadovaujantis KTK projekto 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalimi, garantija reikalinga konkrečiam maršrutui ir *garantijos vertė (eurais) skaičiuojama tolimojo susisiekimo maršruto atstumą kilometrais padauginus iš pusės per metus atliekamų reisų skaičiaus*, t.y. būtina patikslinti, kad šio straipsnio 6 dalyje nurodyta 10 procentų garantijoje nurodyta suma skaičiuojama nuo tam maršrutui skirtos garantijos vertės, kaip ir pažeidimai turėtų būti skaičiuojami kiekviename maršrute atskirai.

Atsižvelgiant į tai, **prašome peržiūrėti** KTK projekte numatytas sankcijas, ypač tas, už kurias naikinami leidimai ir KTK projekto 18<sup>2</sup> straipsnio 6 ir 7 dalis išdėstyti taip:

„6. 10 procentų **konkretaus maršruto** garantijoje nurodytos sumos sumokama Transporto saugos administracijai jos nustatyta tvarka viešųjų paslaugų teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimui kompensuoti kiekvieną kartą bet kuriuo iš nurodytų atvejų Transporto saugos administracijai priėmus sprendimą **konkrečiame maršrute** dėl to, kad:

1) vežėjas **be pateisinamos priežasties** pažeidžia bent vieną iš keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršruto reikalavimų, nurodytų šio straipsnio 9 ir 10 dalyse;

2) vežėjas keleiviams nesudaro galimybės įsigyti bilietus internetu iš anksto ir (arba) autobusuose ir (arba) autobusų stotims nesudaro galimybių parduoti bilietus į vežėjo reisą (-us);

3) vežėjas dėl nuo jo priklausančių priežasčių neteikia realaus laiko geografinės padėties duomenų į IS „Vintra“ ilgiau kaip 48 val.;

4) vežėjas **be pateisinamos priežasties** ~~daugiau kaip 2 kartus per metus~~ nukrypsta nuo reisų tvarkaraščio daugiau kaip 15 minučių, **jei pažeidimų skaičius viršija 10 proc. nuo metinio visų reisų skaičiaus konkrečiame maršrute**;;

5) vežėjas **be pateisinamos priežasties** ~~daugiau kaip 2 kartus per metus~~ pažeidžia vairuotojų darbo ir poilsio režimą, **jei 2006/22/EB direktyvos III priede nurodytų sunkiausių ir sunkių pažeidimų skaičius viršija 1 proc. nuo metinio visų reisų skaičiaus konkrečiame maršrute**;

6) vežėjas Transporto saugos administracijai jos nustatytu laiku ir tvarka **dėl nuo jo priklausančių priežasčių** nepateikia keleivių srautų, realaus laiko autobusų stebėjimo (arba prisijungimo prie realaus laiko autobusų stebėjimo sistemų) ataskaitų;

7) vežėjas ~~daugiau kaip 2 kartus per metus~~ pažeidžia nuolaidų, nurodytų Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme, taikymo tvarką, **jei pažeidimų skaičius viršija 1 proc. nuo metinio visų reisų skaičiaus konkrečiame maršrute**.

7. Leidimo galiojimas panaikinamas ir vežėjas informuojamas apie leidimo galiojimo panaikinimą nedelsiant, bet ne vėliau kaip per 3 darbo dienas bet kuriuo iš nurodytų atvejų:

1) vežėjas, kuris yra fizinis asmuo, miršta ar vežėjas, kuris nėra fizinis asmuo, buvo likviduotas, baigė savo veiklą, bankrutavo arba pateikė prašymą panaikinti leidimą;

2) vežėjas neteko šio straipsnio 2 dalies 1 punkte nurodytos licencijos (licencija buvo panaikinta);

3) vežėjas pakartotinai per vienus metus padarė ~~antrą~~ **trečią** tokį patį pažeidimą, dėl kurio Transporto saugos administracija yra priėmusi sprendimą, nurodytą šio straipsnio 6 dalyje;

4) vežėjas nepradėjo vykdyti leidime nurodytos veiklos per 7 darbo dienas nuo leidime nurodytos leidimo išdavimo dienos;

5) vežėjas nesilaiko šio straipsnio 11 **dalis 1, 2 ir 4 punktuose** numatyto bent vieno draudimo, **o 3 punkte numatytą draudimo nesilaiko po įspėjimo**;

<sup>5</sup> 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinančios Direktyvą 88/599/EEB III priedas.

6) vežėjas neįvykdo įpareigojimo vežti keleivius ne trumpiau kaip 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos. „

**Aštunta, tolimojo susisieimo organizavimo pertvarkymo įgyvendinimui turi būti numatytas pereinamasis laikotarpis, kuris leistų užtikrinti keleivių interesų apsaugą, o rinkos dalyviams prisitaikyti prie pakeitimų.**

**Prašome atsižvelgti į ankstesnius asociacijų LINAVA ir LKVA pasiūlymus<sup>6</sup> dėl pereinamojo laikotarpio ir įstatyme dėl KTK projekto numatyti ne trumpesnę nei 36 mėnesių pereinamąjį laikotarpį su galimybe sutartis ir leidimus iki 2023-03-31 turėjusiems vežėjams toliau tęsti veiklą dabartiniuose maršrutuose.**

**Manome, kad išsakytos pastabos yra konstruktyvios ir jos bus vertinamos kaip socialinio partnerio, pastangos siekti dialogo ir ieškoti visoms pusėms priimtino tolimojo susiekimo reglamentavimo.**

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 655 83009 [gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt](mailto:gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt)  
+370 686 60303 [vitalijus.bertasius@lkva-asociacija.lt](mailto:vitalijus.bertasius@lkva-asociacija.lt)

---

<sup>6</sup> LINAVA ir LKVA bendri pasiūlymai, pateikti [2022-08-26](#) ir [2022-09-13](#).