

**LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 8¹, 11, 17¹, 18, 18² STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO
18² STRAIPSNIŲ ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO PAŽYMA**

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus
LINA 2022-05-04 raštas Nr. S-848	<i>Antra</i> , abiejonių kelia ir Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 17 ¹ , 18, 18 ² straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18 ² straipsniu įstatymo projekto (toliau – KTK projektas) 18 ² straipsnio 11 dalies 5 punktas, nustatantis, jog autobusas turi turėti tik sėdimas vietas. Pastebime, kad turistinės klasės autobusuose techniškai numatytos ir stovimos vietos, todėl svarstant šį Įstatymo projekto pakeitimą, vėlgi, turėtų būti įtvirtinta alternatyva toms transporto priemonėms (autobusams), kuriuose stovimos vietos numatytos jų techninėse specifikacijose.	Neatsižvelgta. Tolimojo susisiekimo maršrutu keleivius vežantis autobusas negali būti turistinis, nes tai skirtingo pobūdžio veiklos. Be to, pagal dabar galiojančius teisės aktus (<u>Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2008 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. 2B-479 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų kategorijų ir klasių pagal konstrukciją reikalavimų patvirtinimo“</u> patvirtintų Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų kategorijų ir klasių pagal konstrukciją reikalavimų 15.3 papunktis), „III grupės transporto priemonės (tarp miestinių autobusai) – transporto priemonės, kuriose telpa daugiau kaip 22 keleiviai, neįskaitant vairuotojo; jos sukonstruotos tik sėdintiems keleiviams vežti“.
Teisingumo ministerijos 2022-05-09 raštas Nr. (1.6Mr) 2T-732	2.6. Siūlytina įvertinti, ar KTK projekto 2 str. pildomo KTK 17(2) str. 5 d. 1 p. <i>neturėtų būti nurodyta daugiau atvejų, kai Transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju</i> , pvz., kai vežėjo autobusai neatitinka reikalavimų, nustatytų KTK 18(2) str. 11 d., kai vežėjas nevykdo pareigų, nustatytų KTK 18(2) str. 10 d. ir pan.	Neatsižvelgta. Šie punktai gali būti nurodyti viešųjų paslaugų tolimojo susisiekimo maršrutais teikimo sutartyje, jei būtų planuojama naudoti lygiai tokius pačius reikalavimus.
	3.6. KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 5 d. nurodyta, kad dėl specialiojo reiso vežėjas susitaria su paslaugos užsakovu, o ne su keleiviais, tačiau to paties straipsnio 4 d. <i>nėra nurodyta, su kuo susitaria (sudaro sutartis) užsakomojo reiso vežėjas</i> . Taip pat šiame straipsnyje, priešingai nei keleivių vežimo užsakomuoju reisu atveju, <i>nėra reglamentuotos keleivių vežimo specialiuoju reisu sutarčių sąlygos</i> . Siūlytina įvertinti poreikį KTK projekte reglamentuoti aukščiau nurodytus aspektus, o taip pat ir <i>poreikį aiškiau atriboti užsakomuosius ir specialiuosius reisu, kurių skirtumus pagal esamas formuluotes KTK projekte sunku identifikuoti</i> .	Neatsižvelgta. Specialųjį reisą užsako ūkio subjektas pas vežėją, ir tai yra jų abiejų santykiai ir jiems taikomi bendriniai Civilinio kodekso reikalavimai.
	3.9. Atsižvelgiant į KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 9(1) d. (turėtų būti 12 d.)	Neatsižvelgta.

	pateikiamą reiso apibrėžiamą, <i>siūlytina įvertinti poreikį šiame straipsnyje aiškiai apibrėžti ir sąvoką „maršrutas“ bei „maršruto tvarkaraštis“, nes pastaroji sąvoka vartojama reiso apibrėžtyje</i>	Kiekviena sąvoka su žodžiu „maršrutas“ yra paaiškinta atskirai, paminint, kad tai yra „gatvių ir kelių trasa“. Be to, tai yra bendrinis žodis. Maršruto tvarkaraščio sąvokos kodekse neliko.
	3.13. Siūlytina įvertinti, ar reikalavimas savivaldybių administracijoms raštu pranešti Transporto saugos administracijai apie nustatytas gatves, kuriomis vyksta eismas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, nurodytas KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 13 d., <i>nėra perteklinis, atsižvelgiant į tai, kad ši informacija privalo būti skelbiama savivaldybių interneto svetainėse, t. y. viešai prieinama.</i>	Neatsižvelgta. Neliko reikalavimo skelbti šios informacijos. Ir pakeista tvarka – LTSA pateikia informaciją apie organizuojamus maršrutus, o savivaldybės atsako, kur juos nukreipti per miestą.
	4.2. Siūlytina įvertinti, ar, atsižvelgiant į Konstitucinio Teismo ir Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktiką, minėtą šios išvados 2.2 ir 2.4 dalyse, <i>KTK projekte neturėtų būti nurodyti aiškūs kriterijai, pagal kuriuos Transporto saugos administracija sprendimų sudaryti sutartį dėl keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais su vežėju ar ne, bei esminės tokių sutarčių sąlygos, o nepaliekama šių sutarčių sudarymo tvarką (apie sąlygas nieko neužsimenama) reglamentuoti Transporto saugos administracijos diskrecijai, kaip nurodyta KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18(2) str. 1 d.</i>	Neatsižvelgta. Sąlyga yra atitiktis nustatytiems reikalavimams ir leidimo gavimas. Gavęs leidimą, vežėjas sudaro sutartį. Sutartis bus sudaroma tik tuo atveju, kai yra išduotas leidimas. Sutarčių sąlygos bendrinės, dėl informacijos teikimo ir pan., nes esminiai reikalavimai, sąlygos yra įstatyme.
	4.6.1. Atsižvelgiant į tai, kad, vadovaujantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.76 str., prievolių įvykdymas gali būti užtikrinamas ir laidavimu, <i>siūlytina įvertinti poreikį papildyti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18(2) str. 2 d. 7 p. nustatytą reikalavimą vežėjams, nustatant galimybę turėti arba keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantiją, arba laidavimo draudimo raštą.</i>	Neatsižvelgta. Laidavimo atsisakyta gavus Lietuvos draudėjų asociacijos pastabą, kad laidavimas, laidavimo draudimas savo esme yra nuostolių draudimas, todėl jo paskirtis yra naudos gavėjo patirtų nuotolių atlyginimas, o ne baudos naudos gavėjui sumokėjimas.
Vidaus reikalų ministerijos 2022-05-17 raštas Nr. 1D-2709	Siūloma papildyti 11 straipsnį nauja 7 dalimi ir nustatyti, kad „autobusų stotys turi turėti interneto svetainę, kurioje skelbiama keleiviams ir vežėjams aktuali informacija.“ Pirma, neaišku, kas yra (ir kieno sprendimu tai nustatoma) „keleiviams ir vežėjams aktuali informacija“, taigi neaišku, kas turi būti skelbiama toje interneto svetainėje, antra – vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisės gauti informaciją ir duomenų pakartotinio naudojimo įstatymo Nr. VIII-1524 1 ir 2 straipsniais, įvertintinas Projektu siūlomo reikalavimo turinys atsižvelgiant į Bendrųjų reikalavimų valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų interneto svetainėms ir mobiliosioms programoms aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 12 d. nutarimu Nr. 1261 „Dėl Bendrųjų reikalavimų valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų interneto svetainėms aprašo patvirtinimo“, nuostatas.	Atsižvelgta iš dalies. Dėl aktualios informacijos patikslinta. Stotis gali nepriklausyti savivaldybei, todėl minėtas nutarimas šiuo atveju nebus taikomas.
LKVA 2022-05-06 rašto priedas	1 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas, 8 dalis. Šiuo metu reglamentuota poįstatyminiame akte – Autobusų stočių veiklos nuostatuose. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliamos į	Neatsižvelgta. Tai viena iš esminių ūkinės veiklos sąlygų, kurios pagal Konstitucinio Teismo praktiką turi būti reglamentuotos įstatymo lygiu. Autobusų stočių veiklos nuostatai bus

	įstatymo lygmenį. Siūloma atsisakyti siūlomo pakeitimo.	keičiami kaip įgyvendinamasis teisės aktas.
	3 straipsnis. 18 straipsnio pakeitimas, 4¹ dalis. Duomenys, kurie turi būti nurodyti keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutartyje dubliuojasi su Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių 7 punktu. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliama į įstatymo lygmenį. Siūloma atsisakyti siūlomo pakeitimo.	Neatsižvelgta. Tai esminė veiklos nuostata, todėl turi būti įtvirtinta įstatyme. Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės bus keičiamos kaip įgyvendinamasis teisės aktas.
	18² straipsnis. 2 dalies 4 punktas. Įpareigojimas derinti tolimojo susisiekimo tvarkaraščius prie vietinio susisiekimo geležinkelių tvarkaraščių tapačiais 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 laikų, kurie kaip minėta šiuo metu yra priderinti prie keleivių poreikių ir veikia konkurencingos rinkos sąlygomis Siūloma atsisakyti reikalavimo dėl tvarkaraščių derinamumo su geležinkelių transportu.	Neatsižvelgta. Siekama suderinti skirtingas transporto rūšis – formuojama valstybės politika, kai siekiama plėsti susisiekimo tinklą mažinant besidubliuojančius reiškus ir nukreipiant resursus į blogiau pasiekiamas teritorijas.

	<p>18² straipsnis. 10 dalis. 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. Siūloma palikti esamą reglamentavimą.</p>	<p>Neatsižvelgta. Vežėjas atsakingas už teisingą informacijos pateikimą. Pagal dabartinę tvarką LTSA organizuoja konkursus, o pagal numatomą teisinį reguliavimą vežėjas rinksis maršrutus, nusistatys tvarkaraštį, todėl ir pranešimus teikti turėtų vežėjas.</p>
	<p>18² straipsnis. 6 ir 7 dalys. KTK numato griežtus reikalavimus vežėjams bei taikomas pasekmes - leidimo galiojimas panaikinamą ar 10 procentų vežėjo Garantijos kompensavimą. Pavyzdžiui, 6 dalies 1 ir 4 punktuose numatyta, kad garantija taikoma jeigu vežėjas pažeidžia keleivių vežimo tolumojo reguliaraus susisiekimo maršruto 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. Siūloma įtvirtinti saugiklius ir LTSA atsakomybę.</p>	<p>Neatsižvelgta. LTSA yra priežiūros institucija. Konstitucija kiekvienam piliečiui garantuoja teisę apskusti valstybės įstaigų ar pareigūnų sprendimus (Konstitucijos 33 straipsnio 2 dalis). Piliečių skundus dėl valstybės ir savivaldybių pareigūnų (išskyrus teisėjus) piktnaudžiavimo ar biurokratizmo tiria Seimo kontrolieriai; jie turi teisę siūlyti teismui kaltus pareigūnus atleisti iš einamų pareigų (Konstitucijos 73 straipsnio 1 dalis).</p>