



## LIETUVOS RESPUBLIKOS EKONOMIKOS IR INOVACIJŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 38, LT-01104 Vilnius, tel.: 8 706 64 845,  
el. p. [kanc@eimin.lt](mailto:kanc@eimin.lt), <http://eimin.lrv.lt>.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188621919

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2022-05-

Nr. (4.6-82Mr)-

į 2022-04-21

Nr. 2-1852

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija išnagrinėjo pateiktą derinti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projektą (toliau – KTK projektas) ir teikia šias pastabas.

1. KTK projekto 2 straipsniu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas (toliau – kodeksas) papildomas 17<sup>2</sup> straipsniu, kuriuo nustatomas viešųjų paslaugų teikimo organizavimas tolimojo susisiekimo maršrutais, kurį užtikrina Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA). Pažymėtina, kad kodekso 17<sup>1</sup> straipsnyje yra suteikti įgaliojimai savivaldybių institucijoms užtikrinti bendrus interesus tenkinančių keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą ir nenurodyta, kad šie įgaliojimai netaikomi tolimojo susisiekimo paslaugoms. Siūlytume aiškiai išskirti savivaldybių institucijų ir LTSA kompetencijos sritis.

2. Kodekso 17<sup>2</sup> straipsnyje nenustatyta, koku būdu LTSA parenka keleivių vežėjus tolimojo susisiekimo maršrutais, su kuriais sudaro viešųjų paslaugų teikimo sutartis. Siūlytume papildyti straipsnį atitinkamomis nuostatomis.

3. To paties straipsnio 5 dalies 2 punkte nustatyta, kad Lietuvos transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį, jeigu nustato, kad nebėra poreikio teikti viešąsias paslaugas dėl objektyvių priežasčių – keleivių aptarnavimas tampa įmanomas kitomis, mažiau viešųjų resursų reikalaujančiomis priemonėmis ar nelieka poreikio teikti viešąją paslaugą dėl per mažo keleivių skaičiaus (transporto priemonės talpa išnaudojama mažiau nei 30 proc.). Pažymėtina, kad vežėjas turi investuoti, kad galėtų teikti tolimojo susisiekimo viešąsias paslaugas, todėl tokia galimybė bet kuriuo momentu nutraukti su juo sutartį ir sustabdyti paslaugų teikimą sukuria itin nepalankias sąlygas verslui. Siūlytume apsvarstyti galimybes numatyti minimalią viešųjų paslaugų teikimo sutarties galiojimo trukmę, po kurios, esant minėtoms sąlygoms, sutartis galėtų būti nebepratęsiama arba nutraukiama.

4. Kadangi KTK projekto 3 straipsniu kodekso visas 18 straipsnis išdėstomas nauja redakcija, siūlytume nustatyti nuoseklią jo dalių numeraciją (be dalių, sunumeruotų viršutiniame indekse).

5. KTK projekto 4 straipsniu kodeksas papildomas 18<sup>2</sup> straipsniu, kurio 1 dalyje nustatyta, kad vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutu gali vežėjai, turintys leidimą vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (toliau šiame straipsnyje – leidimas) ir sudarę sutartį dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais su LTSA jos nustatyta tvarka prieš pateikiant LTSA nustatytos formos pranešimą, kuriuo deklaruojama atitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams. Abejotina, ar tikslinga numatyti įpareigojimą sudaryti sutartį dėl keleivių vežimo su LTSA prieš pateikiant pranešimą, tai yra dar prieš gaunant leidimą vežti keleivius, nes negavus leidimo sutartis negalės būti vykdoma.

6. Kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalies 3 punkte numatyta, kad vežėjai, siekiantys įgyti leidimą, privalo teikti realaus laiko geografinės padėties duomenis į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą „Vintra“ (toliau – IS „Vintra“), kaip numatyta susisiekimo ministro tvirtinamame viešojo transporto kelionių duomenų kaupimo tvarkos apraše. Manytume, kad nepagrįsta to reikalauti iš vežėjų, kurie dar neturi leidimo ir nepradėjo veiklos, jau teikti realaus laiko geografinės padėties duomenis. Siūlytume apsvarstyti galimybę atsisakyti šio reikalavimo vykdymo prieš leidimo išdavimą, nes jis yra įtvirtintas kaip turinčio leidimą vežėjo prievolė to paties straipsnio 10 dalies 6 punkte, arba performuluoti 2 dalies 3 punktą, pavyzdžiui, nustatant reikalavimą turėti reikiamą įrangą duomenų teikimui.

7. Manytume, kad neproporcinga reikalauti, kad vežėjas vežtų keleivius numatytu leidime tolimojo susisiekimo maršrutu bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo datos, kaip numatyta kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 3 dalyje, jei remdamasi 17<sup>2</sup> straipsnio 5 dalimi LTSA gali bet kuriuo momentu nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį. Atsižvelgiant ir į 3 pastabą siūlytume numatyti, kad viešųjų paslaugų teikimo sutarties galiojimo trukmė būtų ne trumpesnė kaip 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo datos.

8. Siūlome kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 5 dalį patikslinti, nes leidimas yra išduodamas, sustabdomas ne leidimas, bet leidimo galiojimas, panaikinamas leidimo galiojimo sustabdymas ir leidimo galiojimas:

„5. Transporto saugos administracija savo interneto svetainėje viešai skelbia vežėjo, kuriam išduotas leidimas, teisinę formą, pavadinimą, kodą, leidimo ~~suteikimo~~ **išdavimo** datą, leidimo **galiojimo** sustabdymo, **galiojimo** sustabdymo ~~galiojimo~~ panaikinimo ir **leidimo galiojimo** panaikinimo datą.“

Atitinkamai siūlytume patikslinti ir 4 dalies 1, 2, 4 punktus.

9. Pažymėtina, kad kodekso 18<sup>2</sup> straipsnyje pagal jo pavadinimą turėtų būti nustatytos ir leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu galiojimo sustabdymo bei galiojimo sustabdymo panaikinimo sąlygos, tačiau šių sąlygų nėra nustatyta. Pagal Licencijavimo pagrindų aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. liepos 18 d. nutarimu Nr. 937 „Dėl Licencijavimo pagrindų aprašo ir Licencijų informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo“ (toliau – Licencijavimo pagrindų aprašas), 18.7 papunktį licencijos galiojimo sustabdymo ir galiojimo sustabdymo panaikinimo pagrindai turi būti nustatyti tik įstatymu. Siūlytume papildyti šį straipsnį.

10. Kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 7 dalies 4 punkte nustatyta, kad leidimo galiojimas panaikinamas, jei vežėjas pakartotinai per 12 mėnesių laikotarpį nuo LTSA sprendimo sustabdyti leidimo galiojimą įsigaliojimo dienos pakartotinai padarė antrą tokį patį pažeidimą, dėl kurio leidimo galiojimas jau buvo kartą sustabdytas. Pažymėtina, kad KTK projektu nėra nustatoma, kokiam laikotarpiui gali būti sustabdomas leidimo galiojimas. Jei galėtų būti skirtingi leidimo galiojimo sustabdymo laikotarpiai priklausomai nuo padaryto pažeidimo, tuomet vežėjams likęs veiklos po leidimo galiojimo sustabdymo panaikinimo periodas iki 12 mėnesių po leidimo galiojimo sustabdymo įsigaliojimo dienos, per kurį jis galėtų pakartotinai padaryti tokį patį pažeidimą, būtų skirtingas priklausomai nuo leidimo galiojimo sustabdymo laikotarpio. Tai yra, lengvesnį pažeidimą padaręs vežėjas, kurio leidimo galiojimas buvo sustabdytas trumpesniau laikotarpiui, būtų baudžiamas leidimo galiojimo panaikinimu dėl pakartotinių pažeidimų ilgesnį laikotarpį, negu vežėjas, kurio leidimo galiojimas buvo sustabdytas ilgesniam periodui ir veiklą jis pradėjo vėliau. Siūlytume numatyti, kad leidimo galiojimas panaikinamas, jei vežėjas pakartotinai per 12 mėnesių laikotarpį nuo LTSA sprendimo panaikinti leidimo galiojimo sustabdymą įsigaliojimo dienos pakartotinai padarė antrą tokį patį pažeidimą, dėl kurio leidimo galiojimas jau buvo kartą sustabdytas.

11. Kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 8 dalyje nustatyta, kad jei leidimo galiojimas panaikinamas pagal šio straipsnio 7 dalį neįvykdžius įsipareigojimo vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos, vežėjas turi kompensuoti garantijos dalimi, kuri atitinka neįvykdyto įsipareigojimo dalį. Pažymėtina, kad šio straipsnio 7 dalyje nėra nustatytas įpareigojimas vežėjui vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos, toks įpareigojimas yra nustatytas to paties straipsnio 3 dalyje.

12. Pagal Kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 10 dalies 1 punktą vežėjas, vykdamas leidime nurodytą veiklą, privalo gavęs leidimą, ne vėliau kaip prieš 5 darbo dienas iki veiklos pradžios atitinkamame tolimojo susisiekimo maršrute ir/arba tvarkaraščio pakeitimo atveju, informuoti autobusų stotis ir bilietų platinimo internetinių platformų valdytojus arba kitus bilietų platintojus. Abejotina, ar toks terminas yra proporcingas, nes pagal to paties straipsnio 7 dalies 5 punktą, jei

vežėjas nepradėjo vykdyti leidime nurodytos veiklos per kitas 5 darbo dienas nuo leidimo išdavimo dienos, jo leidimo galiojimas yra panaikinamas. Tai yra, vežėjas negalėtų pradėti veiklos nei anksčiau, nei vėliau kaip 5 darbo dienos nuo leidimo išdavimo dienos ir turėtų pranešti apie veiklos pradžią tik tą pačią dieną, kai jam išduodamas leidimas. Siūlytume suderinti šiuos terminus ir suteikti daugiau lankstumo vežėjams veiklos pradžioje.

13. Kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 10 dalies 4 punkte nustatyta, kad vežėjas, vykdamas leidime nurodytą veiklą, privalo nuolatos atnaujinti tolimojo susisiekimo maršruto (-ų) duomenis ir tvarkaraščius. Iš tokios formuluotės neaišku, koku dažnumu turi būti atnaujinami duomenys ir tvarkaraščiai. Teisės akto projekto rengėjas turi laikytis Teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnyje įtvirtinto teisėkūros aiškumo principo, kuris reiškia, kad teisės aktuose nustatytas teisinis reguliavimas turi būti logiškas, nuoseklus, glaustas, suprantamas, tikslus, aiškus ir nedviprasmiškas. Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298 „Dėl Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų patvirtinimo“, 10 punkte nurodyta, kad teisės akte turi būti aiškiai ir nedviprasmiškai apibrėžiamos asmenų, kuriems taikomas teisės aktas, teisės ir pareigos. Atsižvelgdami į tai, siūlome patikslinti šią vertinamojo pobūdžio formuluotę.

14. Atkreipiame dėmesį, kad KTK projektu įtvirtinami nauji įpareigojimai ūkio subjektams (pavyzdžiui autobusų stotims turi turėti interneto svetainę ir viešai (autobusų stoties interneto svetainėje) skelbti autobusų stoties darbo reglamentą, vežėjams sudaryti galimybę įsigyti bilietą internetu iš anksto ir autobuse, turėti Lietuvos Respublikoje ar užsienio valstybėje registruoto banko ar draudimo bendrovės išduotą keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantiją, turėti įrengtą ir veikiančią šildymo ir šaldymo sistema, kuri užtikrintų, kad šaltuoju metų laikotarpiu oro temperatūra autobuse būtų ne mažesnė kaip 14 °C, o šiltuoju ne didesnė kaip 25 °C, jeigu oro temperatūra išorėje ne aukštesnė negu 30 °C, ir ne mažesnis kaip 5 °C temperatūros skirtumas lyginant su išorės temperatūra, jeigu išorės temperatūra aukštesnė negu 30 °C ir kiti), kurie sukels administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų pokytį. Pažymime, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2022 m. balandžio 6 d. nutarimu Nr. 333 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimo Nr. 4 „Dėl Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos patvirtinimo“ pakeitimo“ patvirtino Ūkio subjektų administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų vertinimo metodiką (toliau – Metodika), kuri įsigaliojo nuo 2022 m. balandžio 8 d. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, prašome Jūsų įsivertinti KTK projektu sukeliama administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų pokytį ūkio subjektams, jį apskaičiuoti pagal naują Metodiką ir Teisės aktu sukeliamų arba teisės akto projektu galimų sukelti ūkio subjektų prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų apskaičiavimo ataskaitą pateikti Ekonomikos ir inovacijų ministerijai išvadoms gauti. Taip pat,

atsižvelgiant į administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų ūkio subjektams vertinimo rezultatus, siūlome papildyti aiškinamąjį raštą ir numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažymą.

Ekonomikos ir inovacijų viceministrė

Ieva Valeškaitė

Ramunė Mickuvienė, tel. 8 694 75 208, el. p. [Ramune.Mickuviene@eimin.lt](mailto:Ramune.Mickuviene@eimin.lt)  
Justė Bulytė, tel. 8 687 38 390, el. p. [Juste.Bulyte@eimin.lt](mailto:Juste.Bulyte@eimin.lt)



## LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

I 2022-04-21 Nr. 2-1852

### DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos finansų ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi Jūsų 2022 m. balandžio 21 d. raštu Nr. 2-1852 derinimui pateiktą Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 172, 182 straipsniais įstatymo projektą (toliau – Įstatymo projektas), teikia šias pastabas ir pasiūlymus.

Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodyta, kad Įstatymo projektui įgyvendinti papildomų biudžeto lėšų 2022 metams nereikės, tačiau Įstatymo projektu bus numatytas viešųjų paslaugų teikimo organizavimas tolimojo susisiekimo maršrutais, todėl tikslesnis kitiems metams reikalingas valstybės biudžeto lėšų kiekis bus aiškus nustačius šios paslaugos poreikį. 2022 m. balandžio 14 d. duomenimis iš 306 tolimojo 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 Įstatymo projekto pakeitimams tokie maršrutai būtų organizuojami viešųjų paslaugų teikimo būdu ir finansuojami valstybės biudžeto lėšomis. Preliminariais skaičiavimais reikės apie 1 mln. eurų papildomų biudžeto lėšų viešųjų paslaugų teikimui organizuoti 61 tolimojo susisiekimo maršrutui 2023 metais.

Atkreipiame dėmesį, kad prasidėjus naujam strateginio planavimo procesui, kuriuo siekiama užtikrinti ilgalaikę ir darnią valstybės pažangą ir veiksmingą finansų planavimą ir panaudojimą, papildomi valstybės biudžeto asignavimai yra planuojami vadovaujantis Lietuvos Respublikos strateginio valdymo įstatymu ir Strateginio valdymo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 292. Atsiradus papildomam valstybės biudžeto lėšų poreikiui, viešųjų paslaugų teikimui organizuoti 61 tolimojo susisiekimo maršrutu 2023 metais, jų skyrimo galimybės turėtų būti aptariamose kasmet organizuojamuose Ministro Pirmininko, finansų ministro ir susisiekimo ministro pasitarimuose dėl planuojamų pasiekti rezultatų ir asignavimų limitų ministrui pavestoms valdymo sritims, įvertinus esamą socialinę ir ekonominę situaciją, visuomenės ir valstybės poreikius bei galimybes, turimus ir numatomus gauti finansinius išteklius bei valstybės prisiimtus įsipareigojimus.

Rasa Totoraitė, tel. (8 5) 239 0069, el. p. [rasa.totoraitė@finmin.lt](mailto:rasa.totoraitė@finmin.lt)  
Jurgita Žilikienė, tel. (8 5) 239 055, el. p. [jurgita.zilikiene@finmin.lt](mailto:jurgita.zilikiene@finmin.lt)

FINMIN 2022-05-05 Nr. ((14.12Mr-01)-5K-2207344)-6K-2202765 SM\_Dėl+teisės+akto+projekto.docx

Informacija apie asmens duomenų tvarkymą skelbiama adresu <https://finmin.lrv.lt/lt/asmens-duomenu-apsauga>

Biudžetinė įstaiga  
Lukiškių g. 2, 01512 Vilnius

Tel. (8 5) 239 0000 El. p. [finmin@finmin.lt](mailto:finmin@finmin.lt)  
Faks. (8 5) 279 1481 <https://finmin.lt>

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių  
asmenų registre, kodas 288601650



## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

Biudžetinė įstaiga, Jogailos g. 14, LT-01116 Vilnius, tel. (8 5) 262 7797, faks. (8 5) 212 6492, el. p. taryba@kt.gov.lt  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188668192

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai  
El. p.: sumin@sumin.lt

2022-05- Nr. (2.30Mr-43)6V-  
Į 2022-04-21 Nr. 2-1852

### DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO

(1) Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba išnagrinėjo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teikiamą Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projektą (toliau – KTK projektas) ir teikia pastabas bei komentarus.

(2) KTK projekto tikslas – 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, viešųjų paslaugų teikimą tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutuose.

(3) Susisiekimo ministerijos aiškinamajame rašte teigiama, kad pataisos inicijuotos atsižvelgiant, be kita ko, ir į Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (LVAT) 2021 m. gegužės 17 d. sprendimą Nr. AB-10540-3-66-3-00149-2020-6 (toliau – LVAT sprendimas), kuriame nustatyta, kad galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka yra patvirtinta ne įstatyminiu 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 Lietuvos Respublikos Konstituciją galima tik įstatymu).

(4) Konkurencijos taryba atkreipia dėmesį, kad KTK projekto 4 straipsnyje, kuriuo papildomas Kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 18<sup>2</sup> straipsniu, detalizuojama leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir panaikinimo bei kitos sąlygos. Tačiau siūlomomis pataisomis nėra apibrėžiamos esminės ūkinės veiklos sąlygos, kurioms esant ūkio subjektai gali lygiaverčiai konkuruoti, ir kurias identifikavo minėtas LVAT sprendimas: *atvejai, kada yra organizuojamas ar gali būti neorganizuojamas konkursas vežėjams parinkti vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatytais maršrutais, taip pat maksimalus terminas, kuriam gali būti pratęsta atitinkama sutartis dėl keleivių vežimo, yra esminės ūkinės veiklos sąlygos. <...> [M]aksimalus terminas, kuriam gali būti pratęsta atitinkama sutartis dėl keleivių vežimo, taip pat yra esminė ūkinės veiklos sąlyga*<sup>1</sup>. KTK projektu numatomu 18<sup>2</sup> straipsniu apibrėžiamos sąlygos, kurias atitinkantys vežėjai galės teikti pranešimus Valstybinės transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) nustatytiems maršrutams aptarnauti. Tokius pranešimus galės teikti visi pageidaujantys vežėjai. Tačiau iš KTK projekto nėra aišku, kokia procedūra bus taikoma konkrečiam vežėjui konkrečiame maršrute atrinkti, jei tokių pranešimus pateikusių ir sąlygas leidimui gauti atitinkančių vežėjų skaičius bus didesnis, nei reikalinga konkrečaus maršruto poreikiams patenkinti. KTK projektu numatomo 18<sup>2</sup> straipsnio 7 dalies 5) punkte numatoma, kad vežėjui nepradėjus vykdyti leidime nurodytos veiklos per kitas 5 darbo dienas nuo leidimo išdavimo dienos leidimas yra panaikinamas. Iš to darytina išvada, kad

<sup>1</sup> LVAT sprendimo 52 pastraipa.

leidimas bus panaikinamas visiems jį gavusiems vežėjams, kurie nebus atrinkti aptarnauti konkretaus maršruto.

(5) Taip pat pažymime, kad Konkurencijos taryba 2020 m. liepos 14 d. nutarime Nr. 1S-77 konstatavo, jog 2018 m. be konkurencingos procedūros, sudarydama 42 sutartis su tais pačiais vežėjais dėl tų pačių maršrutų, privilegijavo juos, diskriminavo kitus ūkio subjektus, dėl to atsirado skirtingos konkurencijos sąlygos esamiems vežėjams ir kitiems ūkio subjektams, norintiems ir galintiems teikti tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje. Kadangi tokie konkurenciją ribojantys LTSA veiksmai nebuvo lemti Kodekso ar kitų įstatymų reikalavimų vykdymo, konstatuota, jog LTSA pažeidė Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnį.

(6) KTK projekto 3 straipsniu keičiamo Kodekso 18 straipsnio 11 dalyje numatoma, kad Leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija. Atkreiptinas dėmesys, kad LVAT sprendime pasisakoma, kad *Susisiekimo ministerijos įgaliojimai nustatyti leidimų išdavimo sąlygas negali būti aiškinami kaip apimantys įgaliojimus nustatyti, ar vežėjai konkretiems maršrutams yra atrenkami konkurso ar ne konkurso būdu, t. y. kaip apimantys įgaliojimus nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas*<sup>2</sup>. Todėl darytina išvada, kad KTK projekte nesant nustatytų vežėjų atrinkimo (konkurso) principų ir sąlygų, kurios LVAT yra konstatuotos kaip esminės ūkinės veiklos sąlygos, keičiamo Kodekso 18 straipsnio 11 dalies nuostatos yra nepakankamos tinkamai reglamentuoti vežėjų atrankos sąlygas.

(7) Jeigu Jums iškiltų klausimų dėl pateiktų pastabų ir pasiūlymų, maloniai prašome kreiptis į mūsų instituciją.

Tarybos narė

Medeina Augustinavičienė

Laima Kirkilovskienė, tel. (8 601) 55952, el. p. Laima.Kirkilovskiene@kt.gov.lt

---

<sup>2</sup> LVAT sprendimo 54 pastraipa.





LIETUVOS NACIONALINĖ VEŽĖJŲ  
AUTOMOBILIAIS ASOCIACIJA „LINAVA“

Lietuvos Respublikos susisiekimo  
ministerijai  
[sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)

I

N r. *f.f.i.!*  
} ūr

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 11,18 STRAIPSNIŲ  
PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> STRAIPSNIAIS**

Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija LINAVA (toliau - **Asociacija**) 2022-04-22 gavo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos raštą *dėl teisės akto projekto* (toliau - **2022- 04-21 Raštas**). Kartu su 2022-04-21 Raštu išvados gauti pateiktas ir Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projektas (toliau - **Įstatymo projektas**). Asociacija, susipažinusi su 2022-04-21 Raštu ir įstatymo projektu, žemiau pateikia Asociacijos narių išvadas ir pastebėjimus.

***I. Dėl vežėjo nuostolių, patirtų teikiant keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais viešąsias paslaugas***

Įstatymo projektu siūloma įtvirtinti 17<sup>2</sup> straipsnį, kurio 3 dalyje būtų nustatyta, jog: „*vežėjo nuostolių, patirtų teikiant keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais viešąsias paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo tvarką pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ir tokių nuostolių kompensacijos planavimo ir mokėjimo tvarką, viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus nustato Vyriausybė ar jos įgaliota institucija*“.

Atkreipiamė dėmesį, jog šis pakeitimas yra ypatingai svarbus, nes neretai vežėjai yra priversti tęsti maršrutą, nepriklausomai nuo to, ar pavežimo paslauga bus pelninga ar nuostolinga. Tuo tarpu Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 priimtas siekiant užtikrinti bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ir pigesnės nei jas teikiant įprastinėmis rinkos sąlygomis. Atsižvelgiant į šiuos tikslus būtina nustatyti tikslią ir konkrečią tvarką, kuria remiantis vežėjo nuostoliai būtų kompensuojami. Priešingu atveju nuostolius patiriantys vežėjai bus priversti kelti bilietų kainas, o tai lems ne tik padidėjusias keleivių išlaidas, bet ir didesnę aplinkos taršą tais atvejais, kai keleiviai dėl pakilusios kainos rinksis ne viešąjį, o privatų transportą.

***II. Dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18 straipsnio pakeitimo***

Įstatymo projektu, be kita ko, svarstoma pakeisti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18 straipsnį, įtvirtinant 12 punktą, nustatantį, jog „*tolimojo susisiekimo maršrutus ir autobusų išvykimo dažnumą nustato ir skelbia savo tinklalapyje Transporto saugos administracija. Tolimojo susisiekimo maršrutas sudaromas ir su juo susietas autobusų išvykimo dažnumas nustatomi įvertinant keleivių srautus, maršrutų ilgį, susisiekimo galimybę kita transporto rūšimi ir laikantis šių kriterijų: <...> 4) maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (betono, asfalto danga, grindinys) <...>*“.

Asociacijos narių nuomone, reikalavimas, kad maršruto trasa būtų sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga turėtų būti taikomas tik tais atvejais, kai maršruto trasa kita danga viršija 10 procentų maršruto. Pastebėtina, jog tam tikrais atvejais maršruto trasa ne kieta danga (žvyrkeliu ar pan.) gali tesiekti kelis kilometrus ir imperatyvus besąlyginis draudimas vyksti tokiu maršrutu gali lemti neproporcingas keleivinio transporto išlaidas. Be to, ne visuose vietinės reikšmės keliuose, ypač regionuose, yra išvystyta infrastruktūra, kuri leistų laikytis nurodyto reglamentavimo. Todėl šis pakeitimas turėtų būti vykdomas sudarant išlygas, numatančias galimybes sudaryti maršruto trasą ir vykstant kitos dangos keliais, jei maršruto ne kieta kelio danga keliu neviršijama, kaip pavyzdžiui, 10 procentų viso maršruto.

### ***III. Dėl autobusų išvykimo dažnumo, įvertinant keleivių srautus***

Pateikto [statymo projekto 18 straipsnyje siūloma įtvirtinti 15 dalį, nustatančią, jog: „*transporto saugos administracija gali keisti arba panaikinti neaptarnaujamus maršrutus, taip pat keisti autobusų išvykimo dažnumus, įvertinant keleivių srautus*“. Kritikuodami šį siūlomą pakeitimą atkreipiame dėmesį, jog šiuo metu nėra tikslios tvarkos, kuri nustatytų konkrečius kriterijus, kuriais vadovaujantis paskiriamas maršruto laikas. Kitaip tariant, pagal šiuo metu galiojančią tvarką laikas skirstomas atsitiktinai ir važiuojantis tuo pačiu maršrutu pirmasis autobusas dažniausiai surenka ir didesnę kiekį keleivių. Atitinkamai, vežėjas, važiuojantis tuo pačiu maršrutu pakartotinai, patirdamas analogiškus vežimo kaštus, gauna mažesnę pelną ar patiria nuostolius. Todėl įtvirtinus [statymo projekte siūlomą pakeitimą gretimai būtina nustatyti ir konkrečią tvarką, kuri leis parinkti vežėjus, teikiančius paslaugą tuo laiku, kai keleivių srautas didžiausias.

### ***IV. Dėl autobusų pritaikymo neįgaliesiems ir reikalavimo atitikti ne žemesnę nei Euro 5 išmetamųjų teršalų standartą***

Pateiktu Įstatymo projektu taip pat siūloma papildyti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksą 18<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies:

- a) 2 punktu, nustatančiu, kad vežėjo autobusas turi būti pritaikytas vežti žmones su negalia;
- b) 5 punktu, nustatančiu, kad toks autobusas turi turėti tik sėdimas vietas;
- c) 6 punktu, nustatančiu, kad toks autobusas turi atitikti ne žemesnę nei Euro 5 autobusų išmetamųjų teršalų standartą ir būti ne senesnis nei 10 metų.

Asociacijos narių nuomone, ***visų pirma***, [statymo projekte turėtų būti tiksliai nustatyti kriterijai, kuriais remiantis būtų pripažinta, jog autobusas pritaikytas vežti žmones su negalia. Atkreiptinas dėmesys, jog Reglamente (ES) Nr. 181/2011 yra įtvirtinta irvežėjų teisė, pagal taikomus nacionalinės teisės aktus, reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Autobusų pritaikymas neįgaliesiems be abejonės lems papildomas vežėjų išlaidas, kurios, vertinant neįgalių keleivių srautus, nebūtinai atsipirks, todėl vežėjams teks kreiptis dėl kompensacijų. Pavyzdžiui, įrengus 4 vietas keleiviams, turintiems negalią ir jiems nevykstant, kiekvieno maršruto metu vežėjas patirs nuostolius, nes šiomis vietomis negalės naudotis kiti keleiviai. Atsižvelgiant į tai, siekiant ekonomiškai naudingų pakeitimų, o taip pat ir vadovaujantis dispozityviomis Reglamento (ES) Nr. 181/2011 nuostatomis, siūlome įstatyme įtvirtinti, kad pritaikymas vežti žmones su negalia gali apimti ir kitas vežėjo teikiamas pavežimo paslaugas (pavyzdžiui, teikiant alternatyvią pavežimo paslaugą neįgaliajam pritaikytu kitu transportu, ne autobusu). Toks reglamentavimas atitiktų ir Reglamento (ES) Nr. 181/2011 10 straipsnio b punkto nuostatą, nustatančią, jog „*nepaisant 9 straipsnio 1 dalies, vežėjai, kelionių agentai ir kelionių operatoriai gali atsisakyti rezervuoti, išduoti ar kitaip perduoti bilietą arba įlaipinti asmenį dėl jo negalios ar riboto judumo, kai dėl transporto*

*priemonės konstrukcijos arba infrastruktūros, įskaitant autobusų stoteles ir stotis, neįgaliojo arba riboto judumo asmens įlaipinimas, išlaipinimas ar vežimas fiziškai neįmanomas saugiomis ir eksploataciniu požiūriu tinkamomis priemonėmis*

Be to, šiuo metu dėl nepakankamai išvystytos miesto infrastruktūros, besąlyginis visų autobusų pritaikymas neįgaliesiems lemtų itin didelius vežėjų nuostolius, kurie nebūtų rezultatyvūs pagal siekiamus tikslus. T. y. net ir pritaikius visus autobusus neįgaliesiems, jų įlaipinimas, išlaipinimas ne visuomet bus galimas ir objektyviai įgyvendinamas dėl nepakankamai išvystytos miesto infrastruktūros (aukštų gatvės bortų, kelio dangos ar pan.). Dėl šių aplinkybių siūlytina įtvirtinti ir alternatyvią galimybę - nustatyti, jog tais atvejais, kai autobusus nėra pritaikytas vežti žmones su negalia, tokią paslaugą vežėjas teikia kitomis saugiomis ir eksploataciniu požiūriu tinkamomis priemonėmis.

**Antra**, abejonių kelia ir 18<sup>2</sup> 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.

**Trečia**, perteklinis reikalavimas įtvirtintas ir 18<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies 6 punkte, kuris nustato, jog autobusas turi atitikti ne žemesnį nei Euro 5 autobusų išmetamųjų teršalų standartą ir būti ne senesnis nei 10 metų. Asociacijos narių nuomone, reikalavimo dėl autobuso senumo (ne senesnis nei 10 metų) turėtų būti atsisakyta. Toks siūlymas teikiamas dėl to, jog dauguma šiuo metu Lietuvos Respublikoje registruotų autobusų yra senesni nei 10 metų senumo (12 ar 13 metų senumo), tačiau didžioji dalis iš jų atitinka Euro 5 standartą. Įvestas reikalavimas atitikti ne tik Euro 5 standartą, bet ir vertinti autobuso pirmosios registracijos datą (ne senesnis nei 10 metų) lemtų neproporcingus vežėjų nuostolius, kurie neturėtų jokios reikšmės aplinkos taršai. Be kita ko, Euro 5 standartas autobusams pradėtas taikyti nuo 2008 metų, taigi, net ir 14 metų senumo autobusas atitinka tokį reikalavimą. Remiantis tuo, vertinant, kad autobusų atsipirkimo laikotarpis yra ilgesnis nei skaičiuojant lengvosios transporto priemonės atsiperkamumą, siekiant visų šalių interesų pusiausvyros šiame straipsnyje turėtų būti įtvirtintas tik kriterijus dėl Euro 5 standarto.

*Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Asociacija maloniai prašo patikslinti Įstatymo nuostatų projektus pagal aukščiau nurodytas Asociacijos pastabas (pasiūlymus) bei pateikti patikslintą versiją tolimesniam derinimui su Asociacija.*

Generalinis sekretorius



Zenonas Buivydas

Asociacija, Jankiškių g. 41, LT- 02300 Vilnius  
Tel. (8 5) 278 6501 Faks. (8 5) 278 6524 El. p.  
[ofFicefiJinava.lt](mailto:ofFicefiJinava.lt)

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre  
Kodas 121053434, PVM mok. k. LT210534314 Atsisk.  
sąsk. Nr. LT207044060001061306 AB SEB bankas

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 11, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> STRAIPSNIAIS  
ĮSTATYMAS**

<b>Eil. Nr.</b>	<b>KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO (TOLIAU – KTK) PROJEKTO NUOSTATA</b>	<b>PASTABOS/KOMENTARAI</b>	<b>SIŪLOMI PAKEITIMAI</b>
<b>1 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas</b>			
<b>1.</b>	<p><b>5 dalis</b></p> <p>&lt;...&gt; ir teikti Transporto saugos administracijai ir savivaldybių institucijoms pranešimus apie atskirus vežėjus ne rečiau kaip vieną kartą per ketvirtį iki kito ketvirčio pirmo mėnesio 10 dienos</p>	<p>Nėra suprantama, kokio tikslo siekiama įpareigojant autobusų stotis teikti duomenis. Taip pat neaišku, kokia informacija turės būti tuose pranešimuose, kaip LTSA ir savivaldybių institucijos šiais duomenimis disponuos.</p> <p>Be to, tokiu atveju reikalavimai turėtų būti taikomi ir geležinkelių stotims bei oro uostams.</p>	Atsisakyti siūlomo pakeitimo.
<b>2.</b>	<p><b>6 dalis</b></p> <p>Autobusų stoties savininkai (valdytojai) privalo patvirtinti autobusų stoties darbo reglamentą ir paskelbti jį viešai (autobusų stoties interneto svetainėje).</p>	<p>Atsižvelgiant į tai, kad stotis valdo atskiri ūkio subjektai, reikalavimas sudaryti darbo reglamentą turi būti konkretizuojamas, t.y. turi būti nustatyti pagrindiniai kriterijai įtrauktini į reglamento nuostatas. Tokiu būdu bus užtikrinamas vežėjo nediskriminavimo principo įgyvendinimas, kuris numatomas KTK. Be to, autobusų / oro uostų / geležinkelių savininkai neįveliami į ginčus su vežėjais.</p>	Papildyti autobusų stoties darbo reglamento reikalavimus.
<b>3.</b>	<p><b>8 dalis</b></p> <p>Autobusų stotyje turi būti ir veikti viso stoties darbo metu:</p> <p>1) keleivių laukiamoji salė ir patalpos stoties darbuotojams;</p> <p>2) keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo peronai;</p> <p>3) autobusų stovėjimo tarp reisų aikštelės;</p> <p>4) sanitariniai mazgai;</p> <p>5) patalpos autobusų ekipažų poilsiui;</p> <p>6) bilietų kasos ar bilietų terminalai;</p> <p>7) bagažo saugyklos.“</p>	<p>Šiuo metu reglamentuota poįstatyminiame akte – Autobusų stočių veiklos nuostatuose. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliamos į įstatymo lygmenį.</p>	Atsisakyti siūlomo pakeitimo.

4.	<p style="text-align: center;"><b>9 dalis</b></p> <p>Keleiviams aptarnauti, autobusų stoties personalo darbui ir reguliariam autobusų eismui užtikrinti autobusų stotyje būtina teikti šias paslaugas:</p> <p>1) bilietų pardavimo;</p> <p>2) dispečerinės;</p> <p>3) informacijos teikimo;</p> <p>4) bagažo saugojimo;</p> <p>5) neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims turi būti teikiama pagalba, atitinkanti 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, nuostatas.“</p>	<p>Šiuo metu reglamentuota poįstatyminiame akte – Autobusų stočių veiklos nuostatuose. Tokio pobūdžio nuostatos turėtų likti poįstatyminiuose teisės aktuose, o ne perkeliamos į įstatymo lygmenį.</p> <p>Taipogi turėtų būti numatytas bent 5 metų pereinamasis laikotarpis neįgalųjų ir riboto judumo asmenų aptarnavimo galimybei įdiegti visose autobusų stotyse.</p> <p>Be to, priėmus 8 ir 9 straipsnyje numatytus reikalavimus, nemažai autobusų stočių nebeatitiktų reikalavimų ir taptų stotelėmis.</p>	<p>Atsisakyti siūlomo pakeitimo.</p> <p>Numatyti 5 metų pereinamąjį laikotarpį pritaikyti autobusų stotis neįgalųjų poreikiams.</p>
5.	<p>Šio įstatymo 1 straipsnis įsigalioja 2023 m. gegužės 1 d.</p>	<p>Atsižvelgiant į tai, jog nelieka stočių kategorijų ir įvedami griežti reikalavimai dėl stočių infrastruktūros pritaikomumo neįgalųjų poreikiams, kas reikalaus papildomų investicijų stotyse, kuriose minimo pritaikomumo nebuvo, todėl turėtų būti numatomas ilgesnis pereinamasis laikotarpis reikalavimų įgyvendinimui.</p>	<p>Numatyti 5 metų pereinamąjį laikotarpį neįgalųjų poreikiams patenkinti.</p>
<b>2 straipsnis. Kodekso papildymas 17<sup>2</sup> straipsniu</b>			
6.		<p>Galiojančiame KTK 17<sup>1</sup> straipsnis reglamentuoja viešųjų paslaugų teikimo organizavimą. Šį straipsnį galima būtų pakeisti numatant viešųjų paslaugų teikimo organizavimą vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais. Tokiu būdu būtų išvengiant atskiro KTK 17<sup>2</sup> straipsnio tik tolimojo susisiekimo maršrutams.</p> <p>Pastaba. LKVA 2022-05-06 rašto Nr. S-023 dėl šio KTK projekto priede Nr.2 yra š.m. sausio mėnesį Susisiekimo ministerijai teiktas KTK projektas, kuriame yra pasiūlyta ir 17<sup>1</sup> straipsnio formuluotė.</p>	<p>Papildyti 17<sup>1</sup> straipsnį, reglamentuojant viename KTK straipsnyje viešųjų paslaugų teikimo organizavimą vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais.</p> <p>Konkreiti formuluotė yra LKVA 2022-05-06 rašto Nr. S-023 priede Nr.2.</p>

7.	<p><b>1 dalis</b></p> <p>Transporto saugos administracija nustato viešosios paslaugos poreikį keleivių vežime tolimojo susisiekimo maršrutais.</p>	<p>Šiuo metu tolimojo susiekimo paslaugų teikimas nėra finansuojamas iš valstybės biudžeto. Prioritetas turi būti teikiamas tolimojo susiekimo vežimo už atlygį organizavimui. Viešųjų paslaugų poreikis nustatomas tik, jei nėra vežėjo dirbančio tam tikrame maršrute. Dotuojamas maršrutas neturi konkuruoti su komerciniu.</p> <p>Jeigu KTK 17<sup>2</sup> straipsnyje remiamasi reglamentu 1370/2007, tuomet turi būti nurodyta vežėjų teikti viešąsias paslaugas parinkimo tvarka (konkurso arba tiesioginio sutarties sudarymo būdu) bei tokių paslaugų teikimo trukmė (Viešųjų paslaugų sutarčių trukmė ribojama ir tarp miestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju – 15 metų). Trukmės nurodymas leistų vežėjui planuoti investicijas ir veiklos užsitikrinimą tam tikram laikotarpiui.</p>	<p>Numatyti vežėjus teikti viešąsias paslaugas parinkimo tvarką (konkurso arba tiesioginio sutarties sudarymo būdu).</p>
8.	<p><b>2 dalis</b></p> <p>Vežėjas turi užtikrinti teikiamų viešųjų paslaugų, susijusių su keleivių vežimu tolimojo susisiekimo maršrutais, atitiktį Transporto saugos administracijos nustatytiems viešųjų paslaugų teikimo kokybės reikalavimams, susijusiems, be kita ko, su kelių transporto priemonių techniniais reikalavimais ir būkle, bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymusi, keleivių informavimu ir jų aptarnavimu kelių transporto priemonėje.</p>	<p>Jeigu KTK 18 str. numato konkrečius reikalavimus vežėjams dėl paslaugų kokybės ir kitų reikalavimų, tai sudarant viešųjų paslaugų sutartį turi būti numatyti analogiški reikalavimai.</p> <p>Nesuprantamas reikalavimas laikytis bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio - ar autobusas privalės laikytis traukinių, o traukinys - autobusų tvarkaraščio.</p>	<p>Suvienodinti reikalavimus pagal KTK 18 str.</p> <p>Patikslinti sąvoką dėl bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymosi.</p>
9.	<p><b>3 dalis</b></p> <p>Vežėjo nuostolių, patirtų teikiant keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais viešąsias paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo tvarką pagal Reglamentą <a href="#">(EB) Nr. 1370/2007</a> ir tokių nuostolių kompensacijos planavimo ir mokėjimo tvarką, viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus nustato Vyriausybė ar jos įgaliota institucija.</p>	<p>Loginis eiliškumas reikalauja pirmiau nustatyti paslaugos teikimo kriterijus, o po to kompensavimo ir mokėjimo tvarką.</p>	<p>Patikslinti redakciją.</p>

11.	<p><b>5 dalies 2 punktas</b></p> <p>Transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį, jeigu:</p> <p>2) Transporto saugos administracija nustato, kad nebėra poreikio teikti viešąsias paslaugas dėl objektyvių priežasčių – keleivių aptarnavimas tampa įmanomas kitomis, mažiau viešųjų resursų reikalaujančiomis priemonėmis ar nelieta poreikio teikti viešąją paslaugą dėl per mažo keleivių skaičiaus (transporto priemonės talpa išnaudojama mažiau nei 30 proc.).“</p>	<p>Ar sąvoka „mažiau viešųjų resursų reikalaujančiomis priemonėmis“ turi būti suprantama kaip kitomis transporto priemonėmis ar kitais transporto užtikrinimo būdais, pavyzdžiui organizuojant regioninį transportą? Vienintelė mažiau resursų reikalaujanti konkurencinga transporto priemonė yra geležinkelių transportas, kuris valstybės yra dotuojamas. Ar sprendimas padidinti geležinkelio reisų skaičių savaime nelems tolimojo susiekimo reisų mažinimą arba net maršruto panaikinimą?</p> <p>Autobusų talpa „matuojama“ ir reglamentuota naudojant sąvoką „vietų skaičius su vairuotoju ar be vairuotojo“. Neaišku kaip bus nustatoma vietų skaičiaus išnaudojimo atvejai, jei pavyzdžiui vežėjas pasirinks vežti keleivius mažesnio vietų skaičiaus autobusais taip optimizuodamas savo sąnaudas. Neaišku, ar vežėjui bus suteikta teisė paslaugą teikti optimalios talpos autobusais.</p>	<p>Patikslinti apibrėžimus ir jų praktinį pritaikomumą.</p>
<p><b>3 straipsnis. 18 straipsnio pakeitimas</b></p>			
12.	<p><b>1 dalis</b></p> <p>Keleivių vežimą autobusais reglamentuoja susisiekimo ministro tvirtinamos keleivių ir bagažo vežimo taisyklės. Savivaldybių institucijos gali patvirtinti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais taisykles. Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos.</p>	<p>Numatoma, kad Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos. Tačiau nėra reglamentuotas gyvūnų vežimas tolimojo susiekimo maršrutais.</p>	<p>Papildyti numatant kokia institucija, pavyzdžiui LTSA, reglamentuoja gyvūnų vežimą tolimojo susiekimo maršrutais.</p>



13.	<p style="text-align: center;"><b>2 dalis</b></p> <p>Keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo, regioninio ir tarptautinio susisiekimo maršrutais. Tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais. Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tvirtindamos maršrutus atsižvelgia ir suteikia prioritetą visuomenės interesams, poreikiams ir patogumui.</p>	<p>Numatoma, kad tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais. KTK atsiranda dvi skirtingos sąvokos „Tolimojo susisiekimo maršrutai“ ir „Tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai“ bei jos naudojamos nenuosekliai, tam tikrose nuostatose pirmoji sąvoka, kitose antroji.</p> <p>Vadovaujantis šia logika, reikėtų analogiškai papildyti nuostatą reguliarias ir vietinį, regioninį ir tarptautinius maršrutus.</p>	<p>Pirmus du sakinius siūlome išdėstyti tokia redakcija:</p> <p>Keleiviai vežami reguliariais, <del>specialiais bei užsakomaisiais</del> reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo, regioninio ir tarptautinio susisiekimo maršrutais, <b>taip pat specialiais bei užsakomaisiais reisais.</b> <del>Tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais.</del></p> <p>Suderinti sąvokas kituose KTK straipsniuose.</p> <p>Arba aiškiai apibrėžti šias dvi sąvokos dėl tolimojo susisiekimo.</p>
14.	<p style="text-align: center;"><b>4<sup>1</sup> dalis</b></p> <p>Keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutartyje turi būti nurodyta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) sutarties sudarymo data, vieta ir numeris;</li> <li>2) keleivių grupės vežimo tikslas ir maršrutas, nurodant pradinio, svarbiausių tarpinių ir galinio punktų vietovių pavadinimus (vežimo sutartyje ir maršrute turi būti nurodyta autobuso važiavimo be keleivių maršruto dalis);</li> <li>3) keleivių grupės paėmimo ir išleidimo vietų adresai ir laikas;</li> <li>4) vežimui naudojamo autobuso markė, modelis;</li> <li>5) mokestis už vežimo paslaugas ir atsiskaitymo tvarka;</li> <li>6) vežėjo ir užsakovo susitarimu – kitos sutarties sąlygos.</li> </ol>	<p>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 perkeliamos į įstatymo lygmenį.</p>	<p>Atsisakyti siūlomo pakeitimo.</p>

15.	<p><b>7 dalis</b></p> <p>Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami vienos savivaldybės (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijoje. <del>Atskirais atvejais, suderinus su Transporto saugos administracija, maršrutas gali tęstis per dviejų ir daugiau gretimų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas. Kai maršrutas tęsiasi per daugiau kaip dviejų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas, jo trasa negali būti ilgesnė kaip 50 km.</del></p>	<p>Šiuo metu, vadovaujantis Leidimų išdavimo taisyklių 13 p., savivaldybė tokį maršrutą turi suderinti su gretima savivaldybe ir LTSA. KTK projekte, toks maršrutas jau būtų traktuojamas kaip regioninis, todėl tam pritarti turės savivaldybių tarybos. Ilgametė patirtis rodo, kad savivaldybėms labai retai pavyksta susitarti, todėl priemiestinių maršrutų į gretimas savivaldybes neliks ir nukentės keleiviai.</p>	<p>Palikti nepakeistą šią nuostatą.</p>
16.	<p><b>7<sup>1</sup> dalis</b></p> <p>Regioninis susisiekimas – tai keleivių vežimas (visomis transporto rūšimis) nustatytu maršrutu daugiau kaip vienoje regiono arba funkcinės zonos savivaldybėje (neįskaitant miestų savivaldybių). Maršrutą nustato ir susisiekimą maršrute organizuoja regiono plėtros tarybos kolegijos sprendimu arba bendru savivaldybių tarybų sprendimu įgaliota institucija ar įstaiga.</p>	<p>KTK papildoma nauja sąvoka „Regioninis susisiekimas“, tačiau toliau KTK ši sąvoka nenaudojama. Nenumatomas regioninio susiekimo įgyvendinimas ir santykis su tolimojo bei vietinio susiekimo maršrutų tinklu.</p>	<p>Prašome paaiškinti sąvoką bei regioninio susiekimo įgyvendinimą ir santykį su tolimojo bei vietinio susiekimo maršrutų tinklu.</p>
16 <sup>1</sup>	<p><b>9<sup>1</sup> dalis</b></p> <p>Reisas – keleivių vežimas maršrute į vieną pusę. Reiso tvarkaraštis yra maršruto tvarkaraščio dalis, kurioje nurodomas konkretus autobuso išvykimo iš pradinės autobusų stoties, atvykimo į tarpines stoteles ir (arba) galutinę autobusų stotį laikas ir dažnumas savaitės dienomis.</p>	<p>Šiame punkte nustatyta, kad „nurodomas konkretus autobuso išvykimo iš pradinės autobusų stoties, atvykimo į tarpines stoteles ir (arba) galutinę autobusų stotį laikas“. Vadinasi maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse. Tuo tarpu 12 dalyke numatoma, kad maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje, t.y. nuostatos tarpusavyje nesuderintos.</p> <p>Asociacija pasisako už tai, kad maršrutai prasidėtų ir baigtųsi tik autobusų stotyse.</p>	<p>Suderinti skirtingas KTK nuostatas.</p>

17.	<p><b>11 dalis</b></p> <p>Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatyti maršrutu išduodamas popierinis arba elektroninis leidimas. Leidimus keleiviams vežti vietiniais maršrutais išduoda savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais – Transporto saugos administracija. Leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija.</p>	<p>KTK nėra tikslinga reglamentuoti leidimo rūšį (popierinis arba elektroninis leidimas). Vystantis technologijoms gali atsirasti ir kiti leidimų išdavimo būdai.</p> <p>Taipogi KTK projektas papildomas nauju 18<sup>2</sup> straipsniu, kuriame reglamentuojami leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos. Tuo tarpu šio straipsnio 11 dalyje numatoma, kad leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija.</p> <p>Manome, kad KTK turėtų įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus, o detaliai reglamentuoja poįstatyminiuose teisės aktuose.</p> <p>Nėra nustatyta, kas išduoda leidimus regioniniam maršrutui.</p>	<p>Paašškinti KTK ir poįstatyminio teisės akto, šiuo metu reglamentuojančio leidimų išdavimo sąlygas, santykį.</p> <p>Nustatyti, kas išduoda leidimą regioniniam maršrutui.</p>
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

18.	<p style="text-align: center;"><b>12 dalis</b></p> <p>Tolimojo <b>reguliaraus</b> susisiekimo maršrutus ir autobusų išvykimo dažnumą nustato ir skelbia savo tinklalapyje Transporto saugos administracija. Tolimojo susisiekimo maršrutas sudaromas ir su juo susietas autobusų išvykimo dažnumas nustatomi įvertinant keleivių srautus, maršrutų ilgį, susisiekimo galimybę kita transporto rūšimi ir laikantis šių kriterijų:</p> <p>1) maršruto trasa nustatoma tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, esančių bendros ribos neturinčiose savivaldybėse (neįskaitant miestų savivaldybių), tarp kurių yra ne mažesnis kaip 50 km atstumas automobilių keliais;</p> <p>2) maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje;</p> <p>3) maršrute turi būti bent po vieną reisą pirmyn ir atgal;</p> <p>4) maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (betono, asfalto danga, grindinys);</p> <p>5) autobusų išvykimo dažnumas nustatomas įvertinant gyventojų skaičių maršruto pradžios ir pabaigos punktuose, vertinant mažesnę gyventojų skaičių turinčios gyvenvietės, kurioje yra maršruto pradžios arba pabaigos punktas, gyventojų skaičių:</p> <p>a) gyvenvietėse, turinčiuose iki 10000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 2 reisu pirmyn ir atgal į dieną;</p> <p>b) gyvenvietėse, turinčiuose nuo 10001 iki 50000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 3 reisu pirmyn ir atgal į dieną;</p>	<p>Tokie išsamūs maršrutų sudarymo kriterijai neturėtų būti įtvirtinti įstatymo lygmens dokumente. Tai poįstatyminio reglamentavimo sritis, kuri įgalintų LTSA efektyviai greitai reaguoti į pasikeitusius keleivių poreikius ir interesus.</p> <p>Taipogi nepritariame, kad maršrutas prasidėtų ir baigtųsi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje.</p> <p>Kiekvienos transporto rūšies infrastruktūra (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. Vadinasi susidaro akivaizdžiai nekonkurencinga situacija (nėra reglamentuota ir iš esmės nekeliama jokie reikalavimai geležinkelio stotiai, kuri aptarnaus autobusus ir jų keleivius.) Įstatymo norma nurodo „infrastruktūros“ objektus, kas suponuotų, jog jie turi būti lygiavertiškai pritaikyti tam tikros rūšies transporto ir keleivių aptarnavimui.</p> <p>Autobusų stotys dažnu atveju yra šalia geležinkelio stočių, be to, pagal galiojančio KTK 11 str. 6 dalį <i>Autobusų stotys steigiamos pagal savivaldybių tarybų nustatytus kriterijus ir tvarką bei patvirtintų teritorijų planavimo dokumentų nustatytose vietose</i>, t.y. savivaldybės pačios gali priimti sprendimus dėl autobusų stoties vietos ar susitarti su geležinkelių stotimis ar oro uostais, kaip yra, pvz., Plungėje, kur autobusų stotis įsikūrė viename pastate su geležinkelio stotimi.</p> <p>Labai daug skirtingų situacijų ir variantų, todėl prieš patvirtinant kriterijus, būtina atlikti išsamią esamų maršrutų analizę, išsiaiškinti keleivių poreikius bei suderinti su socialiniais partneriais.</p> <p>Pavyzdžiui, kaip atkarpoje Vilnius-Panevėžys-Šiauliai-Mažeikiai turėtume skaičiuoti normatyvinį dažnį tarp Vilniaus-Panevėžio ir Vilniaus-Mažeikių. Taipogi reikalaujama, kad maršrute turi būti bent po vieną reisą pirmyn ir atgal. Tačiau šiuo metu yra maršrutų, kur yra tik vienas reisas, pavyzdžiui M-912 Vilnius–Kaunas per Prienus, į Birštoną tik atgal.</p> <p>Reisų skaičius pagal miestų, miestelių gyventojų skaičių vertintinas kritiškai. Tolimojo susisiekimo autobusų maršrutų reisų skaičius pagal gyventojų skaičių gali neatitikti realaus keleivių srauto. Šiuo atveju neįvertinama, ar per gyvenvietę driekiasi keleivinis geležinkelis, taip pat yra traukos objektai, esantys konkrečioje gyvenvietėje, pavyzdžiui Kaišiadorys (8 500 gyventojų) niekada neturėjo jokių tolimojo susisiekimo autobusų maršrutų per šį miestą, nes visi gyventojai naudojami geležinkeliu.</p>	<p>Kodekse nustatyti pagrindinius maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus, o konkrečius kriterijus numatyti poįstatyminiame akte.</p> <p>Įtvirtinti nuostatą, kad maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų stotyse, o savivaldybėje, kur jos nėra, savivaldybės nurodytoje vietoje.</p> <p>Aiškiai suformuluoti reikalavimus dėl minimalaus išvykimo dažnumo maršrute.</p>
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>c) gyvenvietėse, turinčiuose nuo 50001 iki 100000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 5 reisu pirmyn ir atgal į dieną;</p> <p>d) gyvenvietėse, turinčiuose daugiau kaip 100000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 7 reisu pirmyn ir atgal į dieną.</p>	<p>Vadinasi, tik Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studija gali parodyti koks tolimojo susisiekimo modelis yra efektyviausias ir geriausiai užtikrina keleivių interesus (maršrutų kryptis, kiekius, dažnumą, susisiekimo galimybių derinimą su kita transporto rūšimi ir pan.)</p> <p>Dėl išvykimo dažnių. Neaišku, ar visi vežėjai, kurie norės dirbti tame maršrute, turės sudaryti tvarkaraštį su minimaliu išvykimų skaičiumi, pvz., 7 išvykimai iš pradinės stoties. Galima suprasti, kad, pvz., jei prašymą aptarnauti maršrutą pateiks 5 vežėjai, tai bus ne mažiau, kaip 35 reisiai.</p>	
19.	<p><b>15 dalis</b></p> <p>Transporto saugos administracija gali keisti arba panaikinti neaptarnaujamus maršrutus, taip pat keisti autobusų išvykimo dažnumus, įvertinant keleivių srautus.</p>	<p>Prašome paaiškinti sąvoką „neaptarnaujami maršrutai“ ir šios KTK straipsnio dalies taikymo kriterijus. Preziumuojame, kad tokie maršrutai taptų viešosios paslaugos sutarties sudarymo objektu pagal KTK 17<sup>2</sup> straipsnį.</p>	<p>Paaiškinti sąvoką „neaptarnaujami maršrutai“ ir šios KTK straipsnio dalies taikymo kriterijus.</p>
<p><b>18<sup>2</sup> straipsnis. Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos</b></p>			
20.	<p><b>18<sup>2</sup> straipsnis</b></p> <p>Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos</p>	<p>Manome, kad KTK turėtų įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, panaikinimo principus. O detali leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, panaikinimo tvarka turėtų būti numatoma poįstatyminiuose teisės aktuose.</p> <p>Tuo tarpu KTK projektas neatitinka teisėkūros principų ir teisės technikos taisyklių, kadangi jame siūloma reglamentuoti tokius praktinius aspektus kaip duomenų į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą „Vintra“, reikalavimus vežėjo autobusams ir pan. Pasikeitus technologijoms, reikės keisti ir kodeksą.</p>	<p>KTK įtvirtinti pagrindinius leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, panaikinimo principus.</p>

	<p><b>18<sup>2</sup> straipsnis 1 dalis</b></p> <p>1. Vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutu gali vežėjai, turintys <u>leidimą</u> vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (toliau šiame straipsnyje – leidimas) ir sudarę <u>sutartį</u> dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais su Transporto saugos administracija jos nustatyta tvarka <u>prieš pateikiant</u> Transporto saugos administracijos nustatytos formos pranešimą, kuriuo deklaruojama atitikti šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams (toliau šiame straipsnyje – pranešimas). Transporto saugos administracija šiame straipsnyje nustatyta tvarka išduoda leidimą, sustabdo leidimo galiojimą, panaikina leidimo galiojimo sustabdymą arba panaikina leidimą.</p>	<p>Galima suprasti, kad vežėjas prieš pateikdamas LTSA prašymą dėl maršruto jau turi turėti leidimą ir sutartį su LTSA</p>	<p>Patikslinti formuluotę.</p>
21.	<p><b>2 dalies 2 punktas</b></p> <p>2) keleiviams sudaryti galimybę įsigyti bilietą internetu iš anksto ir autobuse;</p>	<p>Jei stotims numatyta prievolė turėti bilietų pardavimo galimybę, tai vežėjai turi sudaryti keleiviui galimybes įsigyti jų bilietus ne tik autobuse, bet ir autobusų stotyse.</p>	<p>Šią nuostatą išdėstyti taip:</p> <p>2) keleiviams sudaryti galimybę įsigyti bilietą internetu iš anksto ir autobuse, <b>taip pat autobusų stotyse ar kitose bilietų platinimo vietose;</b></p>

22.	<p align="center"><b>2 dalies 4 punktas</b></p> <p>4) sudaryti sutartis su autobusų, geležinkelių stotimis, oro uostais ir gauti savivaldybių raštiškus sutikimus dėl sustojimo vietų, kurios bus įtrauktos į tolimojo susisiekimo maršrutą, kuriam yra išduodamas leidimas bei suderinti tolimojo susisiekimo maršruto tvarkaraštį su minimos šiose punkte infrastruktūros valdytojais taip, kad tame pačiame išvykimo mieste išvykstančių autobusų išvykimo laikas nesutaptų su keleivių vežimo vietiniais maršrutais geležinkelių transportu išvykimo tomis pačiomis kryptimis laiku bent 10 minučių iki ir po geležinkelio transporto išvykimo laiko;</p>	<p>Įpareigojimas derinti tolimojo susisiekimo tvarkaraščius prie vietinio susisiekimo geležinkelių tvarkaraščių tapačiai maršrutais būtų vartotojų – keleivių - teisės ir rinktis transporto rūšį apribojimas.</p> <p>Tolimasis susisiekimas veikia komerciniais pagrindais, todėl riboti galimybę vežėjams atsižvelgti į paklausą yra nepriimtina.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Atsisakyti reikalavimo dėl tvarkaraščių derinamumo su geležinkelių transportu.</p>
23.	<p align="center"><b>10 dalis</b></p> <p>„Gavęs leidimą &lt;...&gt; informuoti autobusų stotis ir bilietų platinimo internetinių platformų valdytojus arba kitus bilietų platintojus“.</p>	<p>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.</p>	<p>Palikti esamą reglamentavimą.</p>

24.	<p><b>11 dalies 2 punktas</b></p> <p>2) būti pritaikytas vežti žmones su negalia;</p>	<p>Būtina detalizuoti, kokio lygio pritaikomumas turi būti pasiektas.</p> <p>Akliesiems ir kurtiesiems tolimojo susisieikimo tipo autobusų techniškai įmanoma papildyti garsinėmis ir vaizdinėmis ar jutiminėmis informavimo sistemomis.</p> <p>Judėjimo negalią turintiems asmenims dabartinius tarpmiestinius autobusus techniškai pritaikyti (įrengti stacionarią vietą keleiviui su neįgaliojo vežimėliu) iš esmės nėra galimybių. Reikėtų keisti transporto priemonės konstrukciją, kas nebeatitiktų saugumo reikalavimų ir būtų labai brangu. Autobusai turėtų būti žemagrindis (tokiu atveju, nebeliktų vietos bagažui, kas prieštarautų tolimųjų kelionių principui) arba su pakeliama rampa, plačiomis durimis, turėtų turėti autobuso salone aikštelę neįgaliojo vežimėliui.</p> <p>Taipogi turi būti numatytas pereinamasis laikotarpis šio reikalavimo įgyvendinimui.</p>	<p>Detalizuoti reikalavimus ir numatyti pereinamąjį laikotarpį neįgaliųjų poreikiams patenkinti, anksčiausiai įmanomas įgyvendinimas nuo 2028 m. sausio 1 d.</p>
25.	<p><b>11 dalies 6 punktas</b></p> <p>6) atitikti ne žemesnį, nei Euro 5 autobusų išmetamųjų teršalų standartą ir būti ne senesni nei 10 m.</p>	<p>Autobusai atitinkantys Euro 5 standartą gaminami nuo 2008m., vadinasi būtinas pereinamasis laikotarpis reikalavimo įgyvendinimo užtikrinimui.</p>	<p>Numatyti pereinamąjį laikotarpį, siūlomas įgyvendinimo terminas nuo 2028 m. sausio 1 d.</p>
26.	<p><b>6 ir 7 dalys</b></p> <p>Leidimo galiojimas panaikinamas atvejai</p> <p>10 procentų vežėjo Garantijos kompensavimo atvejai</p>	<p>KTK numato griežtus reikalavimus vežėjams bei taikomas pasekmes - leidimo galiojimas panaikinamas ar 10 procentų vežėjo Garantijos kompensavimą. Pavyzdžiui, 6 dalies 1 ir 4 punktuose numatyta, kad garantija taikoma jeigu vežėjas pažeidžia keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisieikimo maršruto reikalavimus, nurodytus šio straipsnio 10 ir 11 dalyse; jeigu vežėjas be pateisinamos priežasties sistemingai nukrypsta nuo tvarkaraščio daugiau kaip 15 minučių.</p> <p>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.</p>	<p>Įtvirtinti saugiklius ir LTSA atsakomybę.</p>
	<p><b>8 dalis.</b></p> <p>8. Jei leidimo galiojimas panaikinamas pagal šio straipsnio 7 dalį neįvykdžius įsipareigojimo vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos, vežėjas turi kompensuoti garantijos <u>dalimi</u>, kuri atitinka neįvykdyto įsipareigojimo dalį.</p>	<p>Garantijos tikslas, kad vežėjas, prieš pradėdamas darbą maršrute gerai įvertintų keleivių srautus ir savo galimybes. Tokia formuluotė, kad vežėjas atsakingas dalimi, kuri neatitinka neįvykdyto įsipareigojimo laiko, sudarys palankias sąlygas nustoti vežti keleivius po 6 mėnesių ar dar mažesnio laikotarpio, dėl to nukentės keleiviai.</p> <p>Tikslinga nustatyti, kad sumokama 100 proc. garantija.</p>	<p>Nustatyti, kad vežėjas perduoda 100 proc. garantiją, kai neįvykdo įsipareigojimo vežti keleivius 12 mėn.</p>





## LIETUVOS SAVIVALDYBIŲ ASOCIACIJA

Kodas 124111348, T. Vrublevskio g. 6, LT-01143 Vilnius, tel. (8 5) 261 6063, faksas (8 5) 261 5366,  
el. p. bendras@lsa.lt, atsisk. sąsk. LT287044060001377867 AB SEB bankas, banko kodas 70440

---

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai  
El. p. [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)

2022-05-09 Nr. SD-  
I 2022-04-21 Nr. 2-1852

### **DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 11, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 172, 182 STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO**

Lietuvos savivaldybių asociacija susipažino su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 172, 182 straipsniais įstatymo projektu (toliau – KTK projektas).

KTK projektu iš esmės keičiama tolimojo susisiekimo organizavimo tvarka, įvedamas regioninio susisiekimo apibrėžimas, nenumatant, kaip jis bus įgyvendinamas ir kaip tarpusavyje sąveikaus tolimalis, regioninis ir vietinis susisiekimas, taip pat naikinami priemiestiniai maršrutai tarp dviejų greta esančių savivaldybių.

Lietuvos savivaldybių asociacija (toliau – LSA) yra sunerimusi, kad įgyvendinus siūlomus pokyčius keleivių vežimo viešojo paslauga būtų išbalansuota, neliktų dalies esamų maršrutų. Nepopuliarūs, turintys mažai keleivių maršrutai, labiau nutolę mažieji miestai ir gyvenvietės tiesiog liktų neaptarnaujami, atsirastų „pilkos“ zonos be tolimojo susisiekimo, o tai sukeltų nepatogumą keleiviams ir žmonių nepasitenkinimą viešuoju transportu. Savivaldybės privalės didinti dotacijas vietiniam (priemiestiniam) susisiekimui, nes šis patirtų didesnius nuostolius aptarnaudamas nepelningus ir mažiau keleiviams paklausius maršrutus.

Savivaldybėms taip pat nepriimtinos nuostatos dėl priemiestinių maršrutų tik vienos savivaldybės ribose bei visiškai neapibrėžto regioninio susisiekimo įvedimas.

Siekdami tobulinti KTK projektą, teikiame šias savivaldybių pastabas ir siūlymus.

**1. Dėl 18 straipsnio 7 dalies.** KTK projekte siūlomas naujas vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršruto apibrėžimas, kad „Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas – nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami vienos savivaldybės (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijoje“ sunaikins esamas, nusistovėjusias vietinio priemiestinio susisiekimo schemas ir maršrutus. Kitaip sakant, KTK projekte nebelieka priemiestinio reguliaraus susisiekimo maršrutų, kurie gali tęstis per dviejų ir daugiau gretimų savivaldybių teritorijas. Maršrutas galėtų būti tik vienos savivaldybės teritorijoje arba turėtų tapti regioniniu.

Pažymime, kad dėl objektyvių priežasčių (pavyzdžiui, artimiausia apsisukimo vieta) pasitaiko, kad priemiestinių susisiekimo maršrutų trasų galutinės stotelės yra kaimyninės savivaldybės teritorijoje. Dėl to KTK projekte siūlomas vietinių (priemiestinių) susisiekimo maršrutų trasų griežtas apribojimas tik vienoje, neįskaitant miesto, savivaldybės teritorijoje privers trumpinti esamas maršrutų trasas, dėl to susidarys situacijos, kai dalis gyventojų liks be viešojo transporto.

Šio reglamentavimo pakeitimo pasekmės labiausiai pajus aplink vadinamąsias žiedines savivaldybes išsidėsčiusių savivaldybių periferinės teritorijos, besiribojančios su žiedine savivaldybe. Šiuo metu tokias teritorijas aptarnauja būtent žiedinių savivaldybių priemiestiniai maršrutai, nes trauka jose yra ne į rajono centrą, bet į didžiųjų miestų savivaldybes. Pasikeitus

priemiesčio maršrutų reglamentavimui privalės būti vykdomas regioninių maršrutų organizavimas, o tai bus iššūkis aplink žiedines savivaldybes išsidėsčiusioms savivaldybėms, o minėtų periferinių zonų gyventojai gali likti ir be viešojo transporto į apskrities centrą paslaugų.

Be to, šis KTK pakeitimas pažeis teisėtus vežėjų, vykdančių keleivių vežimą pagal galiojančias sutartis, lūkesčius dėl pajamų gavimo pagal pasirašytas sutartis, nes maršrutų trasų sutrumpinimas sąlygos keleivių srautų bei pajamų sumažėjimą. Pažymėtina, kad kai kurios savivaldybės iš viso praras galimybes organizuoti savo gyventojų susisiekimą į netoliese esančius didmiesčius (pavyzdžiui: Vilniaus regiono Švenčionių, Širvintų, Šalčininkų savivaldybės). Pavyzdžiui, Kauno rajono savivaldybėje paslaugos yra perkamos rinkoje ilgalaike sutartimi nustatytais maršrutais. Tiek esamose, tiek planuojamose sutartyse pagal naują pirkimą yra dalis priemiesčio maršrutų, kurie patenka ir į gretimas Prienų rajono, Jonavos rajono, Raseinių rajono, Šakių rajono ir Kazlų Rūdos savivaldybes, tad nėra aišku, kaip bus elgiamasi su tokiais maršrutais, kurie jau vykdomi iki kodekso nuostatų pakeitimo. Vietiniame (priemiestiniame) susisiekime būtina palikti galimybę maršrutą vykdyti ne tik savo savivaldybės teritorijoje.

Pagal pasikeitusius poreikius, koreguojant eismo tvarkaraščių laikus, reikėtų juos iš naujo suderinti su Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA), tačiau jau įsigaliojusios kodekso nuostatos neleisų to padaryti, nes pagal kodeksą maršruto tipas būtų regioninis. Tokiu atveju reikėtų skelbti naują pirkimą maršrutui aptarnauti, nes pagal esamą sutartį su vežėju aptarnaujami tik priemiesčio maršrutai. Šioje situacijoje nukentėtų ir mokinių pavėžėjimas, nes priemiesčio maršrutais atvežami gretimų savivaldybių mokiniai.

Siūlomame KTK projekte regioninius maršrutus turėtų nustatyti regiono plėtros tarybos kolegija arba savivaldybių tarybos, per kurių teritorijas kursuotų priemiestiniai reguliaraus susisiekimo maršrutai. Neaišku, kas išduos leidimus regioniniam susisiekimui. Taip pat neaišku, ar pavyks susitarti dviem gretimoms savivaldybėms, per kurių teritoriją dabar kursuoja priemiestiniai reguliaraus susisiekimo maršrutai, dėl išlaidų (negautų pajamų) dėl keleiviams suteiktų važiavimo priemiestinio reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų ir nuostolių kompensavimo. Gali nebelikti kai kurių priemiestinių reguliaraus susisiekimo maršrutų, dėl ko nukentės viešojo transporto keleiviai.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, **siūlome nekeisti KTK 18 straipsnio 7 dalies.**

**2. 18 straipsnio 7<sup>a</sup> dalyje siūlomas regioninio susisiekimo reglamentavimas yra neaiškus ir neįgyvendinamas.** KTK projekte teigiama, kad „Regioninis susisiekimas – tai keleivių vežimas (visomis transporto rūšimis) nustatytu maršrutu daugiau kaip vienoje regiono arba funkcinės zonos savivaldybėje (neįskaitant miestų savivaldybių). Maršrutą nustato ir susisiekimą maršrute organizuoja regiono plėtros tarybos kolegijos sprendimu arba bendru savivaldybių tarybų sprendimu įgaliota institucija ar įstaiga.“ Atkreipiame dėmesį į tai:

- Ši KTK projekto nuostata prieštarauja Regioninės plėtros įstatymui ir jame nustatyti regiono plėtros tarybos kolegijos veikimo tvarkai. Vadovaujantis Regioninės plėtros įstatymu, regiono plėtros tarybos kolegija neturi įgaliojimų priimti sprendimų savivaldybių savarankiškų funkcijų kompetencijos apimtyje.

- Neaišku, kas yra „bendras savivaldybių tarybų sprendimas“. Maršrutų ir reisų maršrutuose nustatymas yra susijęs su šių maršrutų ir reisų nuostolių dengimu. Tai yra savivaldybės biudžeto lėšos, kurioms panaudoti neužtenka į regiono plėtros tarybą deleguotų asmenų sprendimo, o turėtų būti pritarta kiekvienos su maršrutu susijusios savivaldybės taryboje. Be to, savivaldybės taryba ir (ar) regiono plėtros tarybos kolegija negali įgalioti institucijos ar įstaigos (pvz., konkrečios savivaldybės autobusų parką) organizuoti regioninio susisiekimo maršrutus. Organizuoti maršrutus gali tik bendrai savivaldybių įsteigtas operatorius.

- Siūlomas regioninio susisiekimo apibrėžimas bus tinkamas ne tik regioninio, bet ir visiems tolimojo susisiekimo maršrutams. Būtina šiuos apibrėžimus koreguoti, kad būtų aiškiai atskirta kas priskiriama tolimajam, o kas regioniniam susisiekimui.

- Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažymoje nėra įvertintas poveikis savivaldybių finansams, kai tuo tarpu numatoma regioninio susisiekimo organizavimo tvarka neabejotinai turės poveikį savivaldybių biudžetams, kurį būtina įvertinti.

- 17<sup>2</sup> straipsnio 3 dalyje numatytas įpareigojimas Vyriausybei nustatyti vežėjo nuostolių, susidarančių tolimojo susisiekimo maršrutuose apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką. Būtina, kad Vyriausybė nustatytų ir visoms savivaldybėms vienodą nuostolių, susidarančių regioninio susisiekimo maršrutuose apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką, nes savivaldybėms bus sunku susitarti dėl teisingo nuostolių pasidalinimo, be to, vežėjams, dirbantiems visoje šalyje, skirtingi skirtingų savivaldybių susitarimai dar labiau didins administracinę naštą, vežėjui siekiant prisitaikyti prie skirtingų tvarkų.

- Neaiški regioninio susisiekimo sąvokos dalis – „visomis transporto rūšimis“, t. y., kokias transporto rūšis turima omenyje minėtame straipsnyje. Pagal pateiktą formuluotę, regioninis susisiekimas apibrėžtas kaip kombinuotas pervežimas (galimai skirtingomis transporto rūšimis). Vadovaujantis Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 5 straipsniu, transporto rūšys yra: geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandenų transportas. Šių transporto rūšių, taip pat kombinuotųjų krovinių ir keleivių vežimų veiklos ypatumus nustato specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti keleivių vežimo veiklą reglamentuojantys teisės aktai. Kaip suprantame iš sąvokos, gali būti kelios transporto rūšys apjungtos regioniniame susisiekime. Tad kitų transporto rūšių reguliavimas turėtų būti numatytas atitinkamuose kitas transporto rūšis reguliuojančiuose teisės aktuose (Geležinkelių transporto kodekse, Vidaus vandenų transporto kodekse) ar Vietos savivaldos įstatyme.

LSA manymu, į viešojo transporto sistemos pertvarką turėtų būti žiūrima nuosekliai ir kompleksiskai. Kitaip sakant, **neužtenka viename įstatyme apibrėžti tik regioninio susisiekimo sąvoką ir tikėtis, kad bus sklandžiai pereinama prie naujos sistemos.** Visų pirma turėtų būti pateikti aiškūs ir pagrįsti atsakingų institucijų rengiamo naujo tolimojo susisiekimo tinklo ir viešojo transporto sistemos pertvarkymo regioniniu principu įgyvendinimo planai, kurie būtų išdiskutuoti su savivaldybėmis. Savivaldybių manymu, jei viskas būtų daroma nuosekliai, pagrįstai ir teisingai įvertinus esamą situaciją (problemas, paslaugos poreikį, teisinio reglamentavimo spragas ir kt.), tai integruota regione viešojo transporto sistema leistų sukurti kokybišką ir pažangią viešojo transporto paslaugą bei sukurtų tokias naudas kaip bendra bilietų sistema, transporto taršos mažinimas, bendra skaitmenizuota duomenų platforma, vieninga keleivių informavimo sistema ir pan. Tačiau iš pateikto KTK projekto matyti, kad sistemos pertvarai nepasiruošta.

**Siekiant įgyvendinti regioninio viešojo transporto organizavimo koncepciją turi būti keičiamas ne tik KTK, bet ir eilė kitų susijusių teisės aktų. Taip pat turi būti aiškiai reglamentuota:**

- kas ir kaip nustato paslaugos poreikį,
- kokie finansavimo šaltiniai ir vežėjų išlaidų kompensavimo (negautų pajamų atlyginimo) tvarka, kuri būtų pritaikyta regioniniams maršrutams ir kuri motyvuotų savivaldybes pereiti prie bendros transporto sistemos regione ir (ar) tarp regionų. Keleivių vežimas regioniniais maršrutais iš esmės tenkintų ir nacionalinio ir vietos lygmens judumo poreikius, todėl šių maršrutų vežėjų išlaidos (negautos pajamos) turėtų būti kompensuojamos solidariai – valstybės ir savivaldybių biudžetų lėšomis.
- kas organizuoja vežėjo parinkimą,
- kas kontroliuoja sutarties vykdymą,
- kas nustato tarifus regioniniame maršrute,
- kas nustato regioninio susisiekimo maršrutų leidimų išdavimo tvarką (kas išduoda, kokia tvarka, koku pagrindu stabdoma, nutraukiama),
- taip pat siūlytina išspėsti integruotų keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo sąlygas<sup>1</sup>, reglamentuoti klausimus, susijusius su bendra bilietų sistema regione (ar ir su vietinio miesto/priemiesčio transporto bilietų sistemomis), pajamų už bilietus

---

<sup>1</sup> Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 integruotos keleivinio transporto viešosios paslaugos suprantamos kaip - tarpusavyje sujungtų transporto paslaugos nustatytoje geografinėje teritorijoje, turinčių bendrą informavimo tarnybą, bilietų sistemą ir tvarkaraštį.

pasidalinimu tarp atskirų bilietų sistemų/maršrutų<sup>2</sup>, tvarkaraščių derinimu, informacijos teikimu, nustatyti asmenis, kurie spręstų šiuos klausimus.

Pažymime ir tai, kad regioninis susisiekimas reglamentavimas turi sudaryti galimybę savivaldybių iniciatyvai organizuoti regioninį susisiekimą, bet tai neturėtų būti prievolė.

**3. Siūlome patikslinti 11 straipsnio 8 dalį**, kurioje numatyta, kas turi būti ir veikti autobusų stotyje viso stoties darbo metu. Neaišku, ar neveikiant bent vienai priemonei, pavyzdžiui, nesanant багаžo saugyklos, galės veikti autobusų stotis, ar veiklos vykdyti negalės.

**4. Siūlome patikslinti 17<sup>2</sup> straipsnio 1 dalį** numatant, koku būdu bus parenkamas vežėjas teikti viešąsias paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus bei koku būdu bus nustatomas viešųjų paslaugų poreikis.

**5. Siūlome keisti 17<sup>2</sup> straipsnio 5 dalies 2 punktą** numatant, kad prieš nutraukiant viešųjų paslaugų teikimo sutartį būtų bandoma užtikrinti keleivių susisiekimą visų pirma pakeičiant vežimo sąlygas (trasą, dažnį, laiką, transporto priemonių talpą).

**6.** Kadangi KTK projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad projekto tikslas įstatymo lygiu įtvirtinti detalesnį Keleivių ir багаžo vežimo taisyklių nustatymo savivaldybėse galimybę, manome, kad turėtų būti įtvirtinta ir galimybė savivaldybėms, organizuojančioms keleivių vežimą vietinio reguliaraus susisiekimo (miesto) maršrutais, pačioms nusistatyti keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo viešojo transporto stotelėse tvarką.

Pavyzdžiui, Kauno miesto savivaldybė išnagrinėjusi daugelio Europos didžiųjų miestų patirtį, siekdama gerinti keleivių aptarnavimo kokybę, vykdyti Kauno darnaus judumo plane numatytus įsipareigojimus – didinti viešojo transporto patrauklumą ir jo greitį, didinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai, atsižvelgdama į esamą ekonominę situaciją Europoje dėl kuro kainų kilimo, svarsto galimybę Kauno mieste keisti sustojimo viešojo transporto stotelėse tvarką. Svarstoma sustojimą stotelėse atlikti tik tuo atveju jeigu joje yra laukiančių keleivių ir/ar viešojo transporto priemonėje važiuojantis keleivis apie ketinimą išlipti, vairuotoją informuoja transporto priemonėje įrengtais „STOP“ mygtukais.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta aukščiau, **siūlome papildyti 18 straipsnio 1 dalį** ir ją išdėstyti taip:

„1. Keleivių vežimą autobusais reglamentuoja susisiekimo ministro tvirtinamos keleivių ir багаžo vežimo taisyklės. Savivaldybių institucijos gali patvirtinti detalesnes keleivių ir багаžo vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais taisykles, **keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo stotelėse tvarką**. Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos.“

**7. Taip pat siūlome papildyti 18 straipsnio 3 dalį** ir ją išdėstyti taip:

„3. Reguliarūs reisai – reisai, kuriais keleiviai vežami nustatytu dažnumu ir maršrutais, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytoje stotelėje, laikantis iš anksto nustatytų tvarkaraščių ir tarifų. Tvarkaraštyje turi būti nurodyti stotelių pavadinimai, išvykimo iš stotelių laikai, **gali būti nurodyti ir stotelių iki pareikalavimo pavadinimai ir preliminarūs išvykimo laikai**. Reguliarūs reisai organizuojami, jeigu gatvių ir kelių būklė atitinka Susisiekimo ministerijos nustatytus reikalavimus. Keleiviai reguliariais reisais vežami tik autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi.“

**8. Siūlome 18 straipsnio 12 dalies 2 punkte** numatyti, kad jeigu miestuose, kuriuose yra įrengtos autobusų stotys (sukurta visa reikalinga infrastruktūra), maršrutas prasideda ir baigiasi tik autobusų stotyse. Siūlome šį punktą išdėstyti taip:

„2) maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o miestuose ir gyvenvietėse, kur nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje. **Jeigu maršrutas prasideda ir baigiasi miestuose, kuriuose yra įrengtos autobusų stotys, jis turi būti pradedamas ir baigiamas tik autobusų stotyse;**“

**9. Siūlome koreguoti 18 straipsnio 13 ir 14 dalis.** Miesto savivaldybių administracijos pirmiausiai turėtų būti informuotos, kokius tolimojo susisiekimo maršrutus

<sup>2</sup> Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 - Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse nustatoma tvarka, pagal kurią už parduotus bilietus gautos pajamos pasiimamos viešųjų paslaugų operatoriaus, grąžinamos kompetentingai institucijai arba pasidalijamos tarpusavyje.

numato organizuoti Transporto saugos administracija (toliau – TSA), ir tik tuomet nustatyti gatves, kuriomis važiuos šis (-ie) maršrutas (-ai) bei informuoti TSA. Be to, naujas įpareigojimas savivaldybėms skelbti gatves, kuriomis vyksta eismas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, interneto svetainėje yra perteklinis. Maršrutai, įskaitant ir miesto gatves turi būti skelbiami vežėjo ir kituose bendro naudojimo tinklapiuose, skirtuose informacijai apie susisiekimo galimybes. Neaišku, kam reikalingas dalinis informacijos dubliavimas savivaldybės tinklapyje. Atsižvelgiant į tai, siūlome 18 straipsnio 13 dalį išdėstyti taip:

**„13. Miesto savivaldybių administracijos, gavusios informaciją iš Transporto saugos administracijos apie organizuojamus ir (ar) keičiamus tolimojo susisiekimo maršrutus, nustato gatves, kuriomis vyksta eismas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais ir raštu apie tai praneša Transporto saugos administracijai.“**

Taip pat 18 straipsnio 14 dalį, išbraukiant žodžius „ir / ar informacijos nepaskelbus savo interneto svetainėse“, siūlome išdėstyti taip:

**„14. Miesto savivaldybių administracijoms nenustačius gatvių, kuriomis vyksta eismas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, Transporto saugos administracija gatves, kuriomis vyks eismas tolimojo susisiekimo maršrutais, nustato savarankiškai.“**

**10. Neaišku, kokiais kriterijais, principais, pagrindais savivaldybės išduos 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalies 4 punkte numatytus sutikimus vežėjams.** Kyla klausimas, ar išduodant minėtus sutikimus savivaldybėms nekils konkurencijos reguliavimo (ribojimo) nuostatos pažeidimo problema.

**11. 18<sup>2</sup> straipsnio 7 dalies 5 punkte nurodoma, kad leidimo galiojimas panaikinamas, jei vežėjas nepradėjo vykdyti leidime nurodytos veiklos per kitas 5 darbo dienas nuo leidimo išdavimo dienos, tuo tarpu to paties straipsnio 10 dalies 1 punkte vežėjas įpareigojamas ne vėliau kaip prieš 5 darbo dienas iki veiklos pradėjimo informuoti apie būsimą veiklą autobusų stotis ir bilietų platintojus. Manytume, kad tarp leidimo gavimo ir prievolės informuoti apie būsimą veiklą turėtų būti paliekamas nors kelių darbo dienų terminas pranešimams parengti.**

**12. Atkreipiame į ne visiškai korektišką 18<sup>2</sup> straipsnio 10 dalies 8 punkto formuluotę, kurioje nurodoma vežėjo prievolė netaikyti papildomų nuolaidų, identiškų nustatytoms Transporto lengvatų įstatyme. Manome, kad žodžio „identiškas“ naudojimas yra netinkamas.**

**13. Siūlome tikslinti 18<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies 2 punktą. KTK projekte turėtų būti aiškiau reglamentuota, kuo remiantis būtų pripažinta, jog autobusas pritaikytas vežti žmones su negalia. Taip pat būti numatytas pereinamasis laikotarpis šio reikalavimo įgyvendinimui.**

Atkreipiame dėmesį ir į tai, kad šiuo metu dėl nepakankamai išvystytos miestų infrastruktūros, besąlyginis visų autobusų pritaikymas neįgaliesiems lemtų itin didelius vežėjų nuostolius, kurie nebūtų rezultatyvūs pagal siekiamus tikslus. T. y. net ir pritaikius visus autobusus neįgaliesiems, jų įlaipinimas, išlaipinimas ne visuomet bus galimas ir objektyviai įgyvendinamas dėl nepakankamai išvystytos miesto infrastruktūros (aukštų gatvės bortų, kelio dangos ar pan.).

**14. Siūlome tikslinti 18<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies 5 punktą. Reikalavimas, nustatantis, jog autobusas turi turėti tik sėdimas vietas, kelia abejonių, nes pastebima, kad turistinės klasės autobusuose techniškai numatytos ir stovimos vietos. Todėl svarstant šį KTK projektą, turėtų būti įtvirtinta alternatyva toms transporto priemonėms (autobusams), kuriuose stovimos vietos numatytos jų techninėse specifikacijose.**

**15. Siūlome tikslinti 18<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies 6 punktą. Savivaldybių teigimu, šiame punkte įtvirtintas perteklinis reikalavimas, kuris nustato, jog autobusas turi atitikti ne žemesnį nei Euro 5 autobusų išmetamųjų teršalų standartą ir būti ne senesnis nei 10 metų. Šis reikalavimas turėtų būti alternatyvus, t. y. apsiribojama arba Euro 5 standartu arba kriterijumi dėl autobuso, kuris būtų ne senesnis nei 10 metų. Toks siūlymas teikiamas dėl to, jog dauguma šiuo metu Lietuvos Respublikoje registruotų autobusų yra senesni nei 10 metų senumo, tačiau didžioji dalis iš jų atitinka Euro 5 standartą. Įvestas reikalavimas atitikti ne tik Euro 5 standartą, bet ir vertinti autobuso pirmosios registracijos datą (ne senesnis nei 10 metų) lemtų neproporcingus vežėjų nuostolius, kurie neturėtų jokios reikšmės aplinkos taršai. Todėl siekiant visų šalių interesų pusiausvyros šiame straipsnyje turėtų būti įtvirtinti alternatyvūs kriterijai arba būtinas ilgesnis pereinamasis laikotarpis reikalavimų įgyvendinimo užtikrinimui.**

**16. KTK projektu sukurama papildoma administracinė našta.** Nors KTK numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažymoje rašoma „įstatymo projektu nenustatomi informaciniai įpareigojimai; tačiau akivaizdu, kad taip nėra. 11 straipsnio 5 - 7 dalyse autobusų stočių valdytojams atsiranda pareiga teikti ketvirtines ataskaitas LTSA ir savivaldybėms, pasitvirtinti stoties reglamentus, privalomai turėti internetines svetaines; 17<sup>2</sup> straipsnio 4 dalyje numatomas privalomas lėšų apskaitos atskyrimas, 18<sup>2</sup> straipsnio 10 dalyje taip pat reglamentuojami informaciniai įpareigojimai vežėjams. Visi šie nauji reikalavimai yra susiję su informaciniais įpareigojimais ne tik stočių valdytojams, bet ir vežėjams, todėl **KTK projektui būtinas poveikio administracinei naštai įvertinimas** pagal Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimo Nr. 4 „Dėl ūkio subjektų administracinės naštos ir prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų vertinimo metodikos patvirtinimo“ aktualią redakciją.

**17. Siūlome numatyti galimybę savivaldybių taryboms nustatyti padidinto tarifo bilietą, jei keleivis nustatyta tvarka neįsigijo ir nepateikė aktyvuoto bilieto kontrolei.** Tuo siekiama suteikti galimybę keleiviui įsigyti bilietą kontrolės metu, o keleiviui, pasinaudojus tokia galimybe, sutrumpėtų kontrolės procedūra, nereikėtų įforminti administracinio nusižengimo. Nusižengimas būtų konstatuojamas tik keleiviui atsisakius pasinaudoti šia galimybe. Panašaus principo (bilieto priemokos) numatytos geležinkelių transporte (Reglamento (EB) Nr. 1371/2007, I priedas) Vokietijoje (tramvajų, troleibusų ir kelių transporte), Austrijoje (tramvajai, autobusai), Čekijoje (tramvajai, autobusai).

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, **siūlome papildyti KTK 16 straipsnio 2 dalį** ir ją išdėstyti taip:

„2. Keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais konkrečius tarifų dydžius nustato savivaldybių tarybos. Šie tarifų dydžiai peržiūrimi ne rečiau kaip kartą per metus, atsižvelgiant į vežimo sąnaudų, gautų pajamų pokyčius ir viešųjų paslaugų sutartyse tarp savivaldybių ir vežėjų numatytus įsipareigojimus. Atskiriems maršrutams gali būti nustatomi skirtingi tarifų dydžiai. **Gali būti nustatomas padidintas tarifas, kuris taikomas tais atvejais, kai keleivis kelionės metu ekipažui, kontroliuojančiam ar prižiūrinčiam asmeniui pareikalavus, nepateikia galiojančio bilieto**“.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, LSA tikisi, kad KTK projekto rengėjai atidžiai įvertins savivaldybių pastabas ir pasiūlymus. Esame pasirengę konstruktyviam bendradarbiavimui siekiant tobulinti KTK projektą.

Direktorė

Roma Žakaitienė

## **DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 11, 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO**

UAB „LTG Link“ (toliau - Bendrovė) įvertino 2022 m. balandžio 22 d. įregistruotą Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 17(2), 18(2) straipsniais įstatymo projektą (toliau - Projektas) ir teikia pasiūlymus dėl Projekto papildymo.

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau - **TVPI**) 5 straipsnis nustato, kad: „<...>. Šių transporto rūšių, taip pat kombinuotųjų krovinių ir keleivių vežimų veiklos ypatumus nustato specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti krovinių ir keleivių vežimo veiklą reglamentuojantys teisės aktai“. TVPI 12 straipsnio 2 dalis nustato, kad: „Kombinuotasis keleivių vežimas – keleivių vežimas ne mažiau kaip dviejų transporto rūšių transporto priemonėmis, kai toks vežimas vykdomas vienos keleivių vežimo sutarties pagrindu.“

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – **GTK**) 3 straipsnio 23<sup>1</sup> dalis nustato, kad: „Kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga – keleivių vežimo dviejų transporto rūšių transporto priemonėmis paslauga, kai keleiviai didesnę vietinio maršruto dalį vežami geležinkelių transportu, o likusią šio maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis, kai toks vežimas vykdomas vienos keleivių vežimo sutarties pagrindu ir kai traukinys ir kelių transporto priemonė nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos.“

GTK 12 straipsnis reglamentuoja viešųjų kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų teikimo sąlygas.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse (toliau – **KTK**) nėra numatyta kombinuotojo keleivių vežimo sąvoka ir sąlygos, todėl vykdant kombinuotąjį keleivių vežimą geležinkelių transportu ir kelių transportu (autobusais), kyla klausimų dėl maršruto atitikties teisės aktams, kiek tai susiję su maršruto organizavimu ir vykdymu kelių transporto dalyje. Dabar galiojančios KTK redakcijos 18 straipsnio 2 dalis nustato, kad: „Keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais.“ Iš KTK pateikiamų reguliaraus (18 straipsnio 3 dalis), specialaus (18 straipsnio 5 dalis), ir užsakomojo reiso (18 straipsnio 4 dalis) sąvokų nėra aišku, kokiam reisui turėtų būti priskiriamas keleivių vežimas autobusu, kai vežami traukiniu atvykę keleiviai pagal geležinkelio įmonės sutartį su kelių transporto vežėju vykdant geležinkelio įmonės organizuojamą kombinuotąjį keleivių vežimą, vadovaujantis TVPI 5 straipsniu, 12 straipsnio 2 dalimi, GTK 3 straipsnio 23<sup>1</sup> dalimi, 12 straipsniu.

Manome, kad toks reisas turėtų būti laikomas specialiuoju reisui. Dabar galiojančios KTK redakcijos 18 straipsnio 5 dalis nustato, kad „Specialūs reisai – reisai, kai vežamos specialios keleivių grupės (darbininkų – į darbovietes ir iš jų, mokinių – į mokyklas ir iš jų ir pan.). Projekte siūloma papildyti 18 straipsnio 5 dalį: „Specialūs reisai – reisai, kai vežamos specialios keleivių grupės (darbininkų – į darbovietes ir iš jų, mokinių – į mokyklas ir iš jų ir pan.). **Dėl specialiojo reiso vežėjas susitaria su paslaugos užsakovu, o ne su keleiviais, kurie tokio reiso atveju laikomi specialiąja keleivių grupe.**“ Pažymėtina, kad KTK 18 straipsnio 5 dalis nenumato baigtinio sąrašo atvejų, kas yra laikoma specialia keleivių grupe. Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu Nr. 3-223 „Dėl keleivių ir bagažo vežimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės) 9 punktas

nustato, kad „Specialius reisos organizuoja specialią keleivių grupę formuojantys asmenys pagal rašytinę sutartį su vežėju, kurioje turi būti nurodytos Taisyklių 7 punkte nustatytos sąlygos, taip pat apibrėžta speciali keleivių grupė. Vežti kitus asmenis, nepriklausančius specialiai keleivių grupei, draudžiama.“ Pagal Taisyklių 9, 7 punktus keleivių vežimo specialiuoju reisu sutartyje turi būti nurodytos tokios pat sąlygos kaip ir keleivių vežimo užsakomuoju reisu sutartyje:

- 1) sutarties sudarymo data, vieta ir numeris;
- 2) keleivių grupės vežimo tikslas ir maršrutas, pradinio, svarbiausių tarpinių ir galinio punktų vietovių pavadinimai (vežimo sutartyje ir maršrute turi būti nurodyta autobuso važiavimo be keleivių maršruto dalis);
- 3) keleivių grupės paėmimo ir išleidimo vietų adresai ir laikas;
- 4) autobuso, kuriuo vežami keleiviai ir bagažas, markė, modelis;
- 5) mokestis už vežimo paslaugas ir atsiskaitymo tvarka;
- 6) vežėjo ir užsakovo susitarimu – kitos sutarties sąlygos.

Projektu siūloma Taisyklių 7 punkte nustatytas užsakomojo reiso sutarties sąlygas perkelti į KTK papildant KTK 18 straipsnį 4<sup>1</sup> dalimi. Pažymėtina, kad vykdant kombinuotą keleivių vežimą traukiniu ir autobusu, keleivių vežimą autobusu organizuoja geležinkelio įmonė sudarydama rašytinę sutartį su kelių transporto vežėju. Už keleivių vežimą autobusu atsiskaito geležinkelio įmonė su kelių transporto vežėju pagal minėtą rašytinę sutartį. Keleiviai neperka atskirai autobuso bilietų, jie perka vieną traukinio bilietą, į kurį įskaičiuota ir vežimo autobusu paslauga, t. y. jie perka vieną kombinuoto vežimo paslaugą. Autobusu vežami tik traukiniu atvykę ir/ar išvykstantys keleiviai, turintys traukinio bilietą, kiti asmenys, kurie nėra traukinio keleiviai ir neperka kombinuoto vežimo paslaugos, nėra renkami ir vežami autobusu. Atsižvelgiant į tai, manome, kad toks reisas turėtų būti laikomas specialiuoju reisu ir siūlome praplėsti KTK įtvirtintą specialaus reiso sąvoką, kad ji apimtų ir traukinio keleivių vežimą autobusu, kai vykdomas kombinuotasis vežimas pagal TVPĮ 5 straipsnį, 12 straipsnio 2 dalį, GTK 3 straipsnio 23<sup>1</sup> dalį, 10<sup>1</sup> straipsnį, 12 straipsnį.

Siūlome patikslinti Projekto įtraukti 3 straipsnį, papildant KTK 18 straipsnio 5 dalies formuluootę kaip nurodyta žemiau:

### **3 straipsnis. 18 straipsnio pakeitimas.**

Pakeisti 18 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„<...>

**5. Specialūs reisos** – reisos, kai vežamos specialios keleivių grupės (darbininkų – į darbo vietas ir iš jų, mokinių – į mokyklas ir iš jų, **vežami traukiniu atvykę ir/ar traukiniu išvykstantys keleiviai vykdant kombinuotąjį traukinių ir kelių transporto priemonių vežimą pagal Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 5 straipsnį, 12 straipsnio 2 dalį, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3 straipsnio 23<sup>1</sup> dalį, 12 straipsnį** ir pan.) Dėl specialiojo reiso vežėjas susitaria su paslaugos užsakovu, o ne su keleiviais, kurie tokio reiso atveju laikomi specialiąja keleivių grupe.

<...>.“

Korporatyvinės veiklos vadovas,  
pavarduojantis generalinį direktorių

Gediminas Šečkus

ORIGINALAS NEBUS SIUNČIAMAS

Jovita Čiuplytė, tel. +370 620 19820, el. p. jovita.ciuptyte@ltg.lt





## LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJA

Biudžetinė įstaiga, Švitrigailos g. 42, 03209 Vilnius,  
tel. (8 5) 278 5602, faks. (8 5) 213 2270, el. p. ltsa@ltsa.lrv.lt.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188647255

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Nr.

Į 2022-04-22

Nr. 2-1852

### DĖL PASTABŲ TEISĖS AKTO PROJEKTUI

Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Administracija) susipažino su pateiktu derinti Įstatymo projektu<sup>1</sup> ir teikia savo pasiūlymus:

1. Atsižvelgdama į tai, kad Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – KTK) 11 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad autobusų stoties steigėja gali būti ir savivaldybė, Administracija siūlo papildyti šią dalį stočių priežiūros funkcija ir ją išdėstyti taip:

„2. Autobusų stotis gali steigti savivaldybė, fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai. **Autobusų stočių priežiūrą vykdo savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų priežiūros tarnybos.**“

2. Siekdama teisinio aiškumo, Administracija siūlo patikslinti keičiamą KTK 11 straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:

„5. Autobusų stotys privalo sudaryti vienodas nediskriminacines sąlygas visų nuosavybės formų vežėjams naudotis autobusų stočių teikiamomis paslaugomis ir teikti Transporto saugos administracijai ir savivaldybių institucijoms pranešimus apie **nutrauktus reisus bei nereguliarųjį autobusų eismą pagal** atskirus vežėjus ne rečiau kaip vieną kartą per ketvirtį iki kito ketvirčio pirmo mėnesio 10 dienos.“

3. Administracija siūlo papildyti KTK 11 straipsnį 5 dalimi, kurios galiojimą atidėti iki 2024 m. sausio 1 d., įtvirtinant, kad pranešimai apie tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrute nutrauktus reisus bei nereguliarųjį autobusų eismą pagal atskirus vežėjus Administracijai būtų teikiami per Administracijos informacinę sistemą realiuoju laiku:

„5. Autobusų stotys privalo sudaryti vienodas nediskriminacines sąlygas visų nuosavybės formų vežėjams naudotis autobusų stočių teikiamomis paslaugomis **ir Transporto saugos administracijai teikti pranešimus apie tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrute nutrauktus reisus bei nereguliarųjį autobusų eismą pagal atskirus vežėjus pateikiant duomenis per Transporto saugos administracijos informacinę sistemą nedelsiant, tačiau ne vėliau kaip kitą darbo dieną, o savivaldybių institucijoms – jų nurodytu būdu.**“

4. Tam, kad keleiviams stočių interneto svetainėje būtų skelbiama visa aktuali informacija, Administracija siūlo papildyti KTK 11 straipsnio naują 7 dalį ir ją išdėstyti taip:

„7. Autobusų stotys turi turėti interneto svetainę, kurioje skelbiama keleiviams ir vežėjams aktuali informacija **bei aktualūs eismo tvarkaraščiai.**“

5. Atsižvelgdama į keleivių interesus, Administracija siūlo patikslinti KTK 11 straipsnio naują 8 dalį ir ją išdėstyti taip:

<sup>1</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 172, 182 straipsniais įstatymo projektas (tekste – Įstatymo projektas).

„8. **Autobusų stoties darbo laikas turi būti ne trumpesnis kaip nuo pirmojo atvykimo į reisą iki paskutinio išvykimo į reisą iš autobusų stoties.** Autobusų stotyje turi būti ir veikti viso stoties darbo metu.“

6. Siekdama teisinio vientisumo, viešųjų paslaugų užtikrinimo mechanizmo visose transporto rūšyse ir tinkamų teisinių įgaliojimų Administracijai suteikimo, Administracija siūlo patikslinti 17<sup>1</sup> straipsnį papildant nuostatomis:

**„17<sup>1</sup> straipsnis. Viešųjų paslaugų teikimo organizavimas**

1. **Transporto saugos administracija ir** savivaldybių institucijos užtikrina bendrus interesus tenkinančių keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, vežėjai neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudami atlygio, vadovaudamosi Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

2. Savivaldybių institucijos vežėjus teikti viešąsias paslaugas **vietinio susisiekimo maršrutais ir regiono plėtros tarybos kolegijos sprendimu arba bendru savivaldybių tarybų sprendimu teikti viešąsias paslaugas regioniniam susisiekimui įgalios institucijos ar įstaigos** pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus parenka:

1) konkurso būdu, vadovaudamosi Reglmento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytais reikalavimais;

2) tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, atitinkančiu Reglmento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

3. Viešųjų paslaugų sutarčių turinį, trukmę, jų sudarymo sąlygas ir tvarką, vežėjų nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijai apskaičiuoti taikomas taisyklės nustato Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007. Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarką nustato Vyriausybė arba jos įgaliota institucija pagal Reglmento (EB) Nr. 1370/2007 priede išdėstytas taisykles.

4. **Transporto saugos administracija vežėjus teikti viešąsias paslaugas tolimojo susisiekimo maršrutais pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus parenka konkurso būdu, vadovaudamasi Reglmento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytais reikalavimais.**“

7. Administracija atkreipia dėmesį, kad jokiame teisės akte nėra įtvirtinti įgaliojimai Administracijai nustatyti viešosios paslaugos poreikio vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais kriterijų bei viešųjų paslaugų teikimo kokybės reikalavimų, dėl to siūlo tikslinti KTK 17<sup>2</sup> straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**„17<sup>2</sup> straipsnis. Viešųjų paslaugų teikimo organizavimas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais**

1. Transporto saugos administracija nustato viešosios paslaugos poreikį **vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais pagal Vyriausybės nustatytus viešųjų paslaugų kokybės kriterijus ir reikalavimus, susijusius su viešųjų paslaugų teikimo kokybe, kelių transporto priemonių techniniais reikalavimais ir būkle, bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymusi, keleivių informavimu ir jų aptarnavimu kelių transporto priemonėje.**

2. Vežėjas turi užtikrinti teikiamų viešųjų paslaugų, susijusių su keleivių vežimu tolimojo susisiekimo maršrutais, atitiktį **Vyriausybės arba jos įgalios įstaigos** ~~Transporto saugos administracijos nustatytiems viešųjų paslaugų teikimo kokybės reikalavimams, susijusiems, be kita ko, su kelių transporto priemonių techniniais reikalavimais ir būkle, bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymusi, keleivių informavimu ir jų aptarnavimu kelių transporto priemonėje.~~

3. Vežėjo nuostolių, patirtų teikiant keleivių vežimo tolimojo **reguliaraus** susisiekimo maršrutais viešąsias paslaugas, kompensacijos apskaičiavimo tvarką pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ir tokių nuostolių kompensacijos planavimo ir mokėjimo tvarką, viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus nustato Vyriausybė ar jos įgaliota institucija.

4. Valstybės lėšos, skirtos vežėjui keleivių vežimo tolimojo **reguliaraus** susisiekimo maršrutais viešosioms paslaugoms teikti, turi būti apskaitomos atskirai ir negali būti naudojamos kitai veiklai.

5. Transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį, jeigu:

4) paaiškėja, kad vežėjas neatitinka šiame Kodekse nustatytų reikalavimų, ir (arba) vežėjo teikiamos viešosios paslaugos neatitinka **Vyriausybės arba jos įgaliotos institucijos Transporto saugos administracijos** nustatytų viešųjų paslaugų teikimo kokybės reikalavimų, ir vežėjas nepašalina šių trūkumų per Transporto saugos administracijos nustatytą terminą;

2) ~~Transporto saugos administracija nustato, kad nebėra poreikio teikti viešąsias paslaugas dėl objektyvių priežasčių – keleivių aptarnavimas tampa įmanomas kitomis, mažiau viešųjų resursų reikalaujančiomis priemonėmis ar nelieta poreikio teikti viešąją paslaugą dėl per mažo keleivių skaičiaus (transporto priemonės talpa išnaudojama mažiau nei 30 proc.).“~~

8. Siekdama teisinio aiškumo, Administracija siūlo patikslinti 18 straipsnio 11 ir 12 dalis ir jas išdėstyti taip:

„11. Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatytu maršrutu išduodamas popierinis arba elektroninis leidimas. Leidimus keleiviams vežti vietiniais maršrutais išduoda savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais – Transporto saugos administracija, o **regioniniam susisiekimui – maršrutą organizuojanti institucija ar įstaiga**. Leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija.

12. Tolimojo **reguliaraus** susisiekimo maršrutus ir autobusų išvykimo dažnumą nustato ir skelbia savo tinklalapyje **Viešojo transporto kelionių duomenų informacinėje sistemoje skelbia** Transporto saugos administracija. Tolimojo **reguliaraus** susisiekimo maršrutas **nustatomas nurodant išvykimo punktą (autobusų stotis, geležinkelio stotis, oro uostas), tarpinius punktus, jei tokie yra (autobusų stotis, geležinkelio stotis, oro uostas, miestas ar gyvenamoji vietovė), bei galinį punktą (autobusų stotis, geležinkelio stotis ar oro uostas)** ir su juo susietas autobusų išvykimo dažnumas nustatomas ~~įvertinant keleivių srautus, maršrutų ilgį, susisiekimo galimybę kita transporto rūšimi ir laikantis šių kriterijų:~~

1) maršrutas ~~trasa~~ nustatomas tarp dviejų ir daugiau savivaldybių centrų, esančių bendros ribos neturinčiose savivaldybėse ~~(neįskaitant miestų savivaldybių)~~, tarp kurių yra ne mažesnis kaip 50 km atstumas automobilių keliais;

2) maršrutas prasideda ir baigiasi autobusų, geležinkelių stotyse, oro uostuose, o ~~miestuose ir gyvenvietėse savivaldybių centruose~~, kuriuose nėra minėtų infrastruktūros objektų – savivaldybės nurodytoje stotelėje;

3) maršrute turi būti bent po vieną reisą pirmyn ir atgal;

4) maršruto trasa sudaroma tik gatvėmis ir keliais su kieta danga (betono, asfalto danga, grindinys);

5) autobusų išvykimo dažnumas nustatomas įvertinant gyventojų skaičių maršruto pradžios ir pabaigos ~~punktuose miestuose~~, vertinant mažesnę gyventojų skaičių turinčios ~~gyvenvietės~~ **miesto**, kuriame yra maršruto pradžios arba pabaigos punktas, gyventojų skaičių:

a) ~~gyvenvietėse miestuose~~, turinčiuose iki 10000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 2 reišus pirmyn ir atgal ~~į~~ **per** dieną;

b) ~~gyvenvietėse miestuose~~, turinčiuose nuo 10001 iki 50000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 3 reišus pirmyn ir atgal ~~į~~ **per** dieną;

c) ~~gyvenvietėse miestuose~~, turinčiuose nuo 50001 iki 100000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 5 reišus pirmyn ir atgal ~~į~~ **per** dieną;

d) ~~gyvenvietėse miestuose~~, turinčiuose daugiau kaip 100000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 7 reišus pirmyn ir atgal ~~į~~ **per** dieną;

**6) gyventojų skaičius vertinamas pagal Lietuvos statistikos departamento skelbiamus paskutinių metų gyventojų surašymo duomenis, kurie yra viešai paskelbti vertinimo metu.“**

9. Atsižvelgdama į tai, kad pats vežėjas tvarkaraštį derina su savivaldybėmis, Administracija siūlo išbraukti siūlomą papildyti KTK 18 straipsnio 14 dalį, taip mažinant galimai atsirastą administracinę naštą savivaldybėms.

10. Administracija siūlo atsisakyti leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu galiojimo sustabdymo ir galiojimo sustabdymo panaikinimo reglamentavimo,

nes toks reglamentavimas tiesiogiai atsilieptų keleivių interesams, t. y. poveikio priemonė būtų pritaikyta ne tik ūkio subjektui, bet ir keleiviui, kuris tuo metu negalėtų naudotis viešuoju transportu. Be to, leidimų galiojimų stabdymo ir galiojimo stabdymo panaikinimo sąlygos Įstatymo projekte nėra reglamentuotos:

**„18<sup>2</sup> straipsnis. Leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimas, ~~galiojimo sustabdymas, galiojimo sustabdymo panaikinimas ir panaikinimas, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos~~**

1. Vežti keleivius tolimojo **reguliaraus** susisiekimo maršrutu gali vežėjai, turintys leidimą vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu (toliau šiame straipsnyje – leidimas) ir sudarę sutartį dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais su Transporto saugos administracija jos nustatyta tvarka. ~~prieš pateikiant Transporto saugos administracijos nustatytos formos pranešimą, kuriuo deklaruojama atitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams (toliau šiame straipsnyje – pranešimas).~~ Transporto saugos administracija šiame straipsnyje nustatyta tvarka išduoda leidimą arba, ~~sustabdo leidimo galiojimą, panaikina leidimo galiojimo sustabdymą arba panaikina leidimą.~~ **Sutarties dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais galiojimo terminas tiesiogiai susijęs su leidimo galiojimu.**

11. Tam, kad visą sutarties dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais galiojimo laikotarpį Administracija turėtų galimybę nuskaityti baudas vežėjui įvykdžius sutarties pažeidimus, Administracija siūlo įtvirtinti, kad keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantija galiotų visą leidimo galiojimo laikotarpį, dėl to siūlo atitinkamai tikslinti 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalies 7 punktą:

„7) turėti Lietuvos Respublikoje ar užsienio valstybėje registruoto banko ar draudimo bendrovės išduotą Keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantiją (toliau – Garantija). Garantijos vertė (eurais) suskaičiuojama tolimojo susisiekimo maršruto atstumą kilometrais padauginus iš pusės per metus atliekamų reisų skaičiaus. Garantija turi galioti **visą leidimo galiojimo laikotarpį**.“ ~~ne trumpiau kaip 1 metus nuo paraiškos pateikimo dienos.~~

12. Išlaikant sąvokų vientisumą, Administracija siūlo patikslinti 18<sup>2</sup> straipsnio 3 dalies paskutinįjį sakinį: „3. <...>. Vežėjas privalo vežti keleivius numatytu leidime tolimojo **reguliaraus** susisiekimo maršrutu bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo datos.“

13. Siekdama teisinio aiškumo, Administracija siūlo įtvirtinti patikslintų dokumentų nagrinėjimo tvarką, patikslinti informacijos apie vežėją skelbimą bei kompensavimo tvarką. Dėl to siūlo tikslinti KTK 18<sup>2</sup> straipsnio 4–6 dalis ir jas išdėstyti taip:

„4. Pranešime pateikta informacija ir duomenys įvertinami ne vėliau kaip per 20 darbo dienų nuo jo pateikimo. Jeigu pranešime pateikta netiksli, neišsami (ne visa) informacija, klaidingi duomenys, pranešime nurodytu elektroninio pašto adresu išsiunčiamas nurodymas per 10 darbo dienų patikslinti informaciją ar ištaisyti klaidas. **Pateikti patikslinti dokumentai įvertinami per 20 darbo dienų nuo teisingai pateiktų dokumentų dienos. Jei vežėjas nepatikslinka ar nepateikia prašomos informacijos per nustatytą terminą, pranešimo nagrinėjimas nutraukiamas ir apie tai raštu informuojamas vežėjas.**

5. Transporto saugos administracija **Viešojo transporto kelionių duomenų informacinėje sistemoje savo interneto svetainėje viešai skelbia informaciją apie vežėją, kuriam išduotas leidimas, teisinę formą, pavadinimą, kodą, leidimo suteikimo datą, leidimo sustabdymo, sustabdymo galiojimo panaikinimo ir panaikinimo datą** ~~kuriam išduotas leidimas vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu.~~

6. 10 procentų vežėjo Garantijos perduodama Transporto saugos administracijai viešųjų paslaugų teikimo organizavimui tolimojo susisiekimo maršrutais kompensuoti **kiekvieną kartą** bet kuriuo iš nurodytų atvejų:“.

14. Kadangi Administracija siūlo atsisakyti leidimų stabdymo, atitinkamai siūlo tikslinti 18<sup>2</sup> straipsnio 7, 9 ir 13 dalis:

„7. Leidimo galiojimas panaikinamas 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 toliau vykdė (o) keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu veiklą, kai leidimas buvo sustabdytas;~~

32) vežėjas neteko licencijos (licencija buvo panaikinta);

~~4) vežėjas pakartotinai per 12 mėnesių laikotarpį nuo Transporto saugos administracijos sprendimo sustabdyti leidimą įsigaliojimo dienos pakartotinai padarė antrą tokį patį pažeidimą, dėl kurio leidimas jau buvo kartą sustabdytas;~~

53) vežėjas nepradėjo vykdyti leidime nurodytos veiklos per kitas 5 darbo dienas nuo leidimo išdavimo dienos.“;

„9. Vežėjas apie leidimo ~~galiojimo sustabdymą, sustabdymo panaikinimą ar~~ panaikinimą informuojamas Viešojo administravimo įstatymo nustatyta tvarka ir terminais.“;

„13. Draudžiama vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutu neturint galiojančio leidimo ~~arba tuo atveju, kai leidimo galiojimas yra sustabdytas~~“.

15. Administracija siūlo papildyti 18<sup>2</sup> straipsnio 10 dalį 9 punktu nustatant imperatyvų įpareigojimą vežėjams teikti sutartyje nustatytas ataskaitas ar kitą informaciją:

**„9) teikti su Transporto saugos administracija sudarytoje sutartyje nustatytas ataskaitas ar informaciją.“**

16. Atsižvelgdama į tai, kad Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras tvirtina viešojo transporto priemonių pritaikymo specialiųjų poreikių turintiems žmonėms kriterijus, Administracija siūlo 18<sup>2</sup> straipsnio 11 dalies 2 punkte pateikti nuorodą į minėtus kriterijus.

#### **17. Dėl Įstatymui įgyvendinti reikalingų įgyvendinamųjų teisės aktų**

Administracija atkreipia dėmesį, kad priėmus šį Įstatymo projektą reikės keisti ir Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymą (dėl įvestos regioninio susisiekimo sąvokos), Autobusų stočių veiklos nuostatus, patvirtintus Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. gruodžio 3 d. įsakymu Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“, be to, turės būti parengtas nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą tolimojo susisiekimo maršrutuose, kompensavimo tvarkos aprašo projektas, apimantis ir kriterijus, kuriais turi būti nustatomas viešųjų paslaugų poreikis, nustatyti viešųjų paslaugų kokybės kriterijai ir reikalavimai, susiję su viešųjų paslaugų teikimo kokybe, kelių transporto priemonių techniniais reikalavimais ir būkle, bendro traukinių ir kelių transporto priemonių tvarkaraščio laikymusi, keleivių informavimu ir jų aptarnavimu kelių transporto priemonėje.

Administracija taip pat atkreipia dėmesį, kad teisės aktai nenumato (administracinės) atsakomybės už autobusų stotims įstatymuose ir autobusų stočių nuostatuose nustatytų reikalavimų nevykdymą (nesilaikymą), dėl to atitinkamai siūlo papildyti Administracinių nusižengimų kodeksą.

#### **18. Dėl Įstatymo projekto įsigaliojimo**

Trūksta aiškumo dėl įstatymo projekto įsigaliojimo terminų. Įstatymo projekte nurodyta, kad Įstatymas įsigalioja 2023 m. kovo 31 d. (išskyrus nuostatas dėl autobusų stočių). O Vilniaus apygardos vyriausiojo administracinio teismo 2021 m. spalio 15 d. sprendimu byloje Nr. eI4-782-816/2021 nurodyta Administracijai iki 2022 m. gruodžio 31 d. organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti. Todėl lieka neaišku, kuriais teisės aktais vadovaujantis Administracija turės įgaliojimus parinkti tolimojo reguliaraus susisiekimo vežėjus, su kuriais Administracija turės sudaryti sutartis dėl keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais nuo 2023 m. balandžio 1 d.

Administracijos direktorius

Genius Lukošius



## LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, 01104 Vilnius,  
mob. tel. 8 600 38 904, el. p. [rastine@tm.lt](mailto:rastine@tm.lt), <https://tm.lrv.lt>.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

---

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2022-05-      Nr. (1.6Mr) 2T-  
Į 2022-04-21 Nr. 2-1852

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją įvertinusi derinimui pateiktą [Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projektą](#) (toliau – KTK projektas), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Dėl įpareigojimų autobusų stotims:

1.1. KTK projekto 1 str. keičiamo Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – KTK) 11 str. 5 d. naujai nustatoma, kad autobusų stotys privalo „teikti Transporto saugos administracijai ir savivaldybių institucijoms pranešimus apie atskirus vežėjus ne rečiau kaip vieną kartą per ketvirtį iki kito ketvirčio pirmo mėnesio 10 dienos.“ Ši nuostata yra neaiški, nes joje nėra tiksliai nurodyta, *kaip dažnai turės būti teikiami pranešimai (būtų galima nurodyti, pvz., „vieną kartą per ketvirtį iki kito ketvirčio pirmo mėnesio 10 dienos“, be žodžių „ne rečiau kaip“), kokia informacija turės būti pateikiama tokiuose pranešimuose, kada ši informacija turės būti teikiama Transporto saugos administracijai, kada savivaldybių institucijoms*. Todėl ši dalis tikslintina, joje aiškiai nurodant visus aukščiau aptartus aspektus arba nustatant, kur bus nustatyta tokios informacijos teikimo tvarka.

1.2. KTK projekto 1 str. pildomo KTK 11 str. 6 d. nustatyta, kad „autobusų stoties savininkai (valdytojai) privalo patvirtinti autobusų stoties darbo reglamentą“, tačiau nei šioje, nei kitose šio straipsnio dalyse nėra nurodyta, kas turi būti nustatoma šiame reglamente. Dėl to nėra aišku, kuo skirsis autobusų stoties darbo reglamentas ir šiuo metu galiojančio KTK 11 str. 7 d., kuri laikytina 11 d., nurodyti Susisiekimo ministerijos patvirtinti autobusų stočių nuostatai, reglamentuojantys autobusų stočių naudojimo ir jų darbo tvarką. Atsižvelgiant į tai, siūlytina KTK projekto 1 str. pildomo KTK 11 str. 6 d. *aiškiai nurodyti, ką turės reglamentuoti autobusų stoties darbo reglamentas, taip jį atskiriant nuo autobusų stoties nuostatų*.

1.3. KTK projekto 1 str. pildomo KTK 11 str. 7 d. siūlytina patikslinti, nurodant, *kokia informacija yra laikytina keleiviams ir vežėjams aktualia*, kurią privalo skelbti autobusų stotys savo interneto svetainėse.

1.4. KTK projekto 1 str. pildomo KTK 11 str. 9 d. 2 p. nurodyta, kad autobusų stotyje būtina teikti dispečerinės paslaugas, tačiau sąvoka „dispečerinė“ nėra apibrėžta šiame straipsnyje. Šiuo metu galiojančio KTK 7 str. 4 d. yra apibrėžta „taksi dispečerinė“, tačiau šiuo atveju šia sąvoka vadovautis negalima, nes KTK projekto 11 str. 9 d. nustatomi autobusų stočių įpareigojimai. Atsižvelgiant į tai, *siūlytina sąvoką „dispečerinė“ apibrėžti KTK projekte*.

## 2. Dėl viešųjų paslaugų teikimo organizavimo:

2.1. KTK projekto 2 str. pildomo KTK 17<sup>2</sup> str. 1 d. neaišku, pagal ką Transporto saugos administracija nustatys viešosios paslaugos poreikį keleivių vežime tolimojo susisiekimo maršrutais. Jeigu tai bus daroma pagal KTK projekto 17<sup>2</sup> str. 3 d. nurodytus Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytus viešųjų paslaugų poreikio nustatymo kriterijus, taip KTK 17<sup>2</sup> str. 1 d. ir reikėtų nurodyti.

2.2. Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas ne kartą yra konstatavęs, kad nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją galima tik įstatymu (Konstitucinio Teismo 2005 m. lapkričio 3 d., 2006 m. gegužės 31 d., 2008 m. sausio 21 d., 2008 m. kovo 15 d. nutarimai). Atsižvelgiant į tai, siūlytina įvertinti, *ar viešųjų paslaugų teikimo kokybės reikalavimai nėra esminės ūkinės veiklos sąlygos, atsižvelgiant į tai, kad šių kokybės reikalavimų neatitinkantys vežėjai negali teikti viešųjų paslaugų*, t. y. taip, siekiant užtikrinti tinkamą viešųjų paslaugų kokybę, būtinais ribojimais daromas esminis poveikis vežėjų ūkinei veiklai, *ir ar šie reikalavimai neturėtų būti nustatyti KTK projekte, o ne žemesnės teisinės galios teisės akte*, pavedant tai padaryti Transporto saugos administracijai.

2.3. KTK projekto 2 str. pildomo KTK 17<sup>2</sup> str. 4 d. siūlytina patikslinti ir aiškiai nurodyti, *kas turi pareigą valstybės lėšas apskaityti atskirai ir nuo kokių lėšų jos turi būti apskaitomos atskirai*.

2.4. KTK projekto 2 str. pildomo KTK 17<sup>2</sup> str. 5 d. nustato atvejus, kada Transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį, tačiau nereglamentuoja nei tokių sutarčių sudarymo sąlygų (ar jos sudaromos konkurso būdu, ar be konkurso, kokias sąlygas turi atitikti vežėjas, kad su juo būtų sudaryta viešųjų paslaugų teikimo sutartis, ar tai ta pati sutartis, nurodyta KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 1 d. ir pan.), nei tvarkos (kokiai trukmei sudaromos tokios sutartys, ar gali būti pratęstos, jeigu taip, tai kiek kartų, kas nustato tokios sutarties sąlygas ir formą ir pan.). Todėl *viešųjų paslaugų teikimo organizavimo tolimojo susisiekimo maršrutais sąlygos ir tvarka lieka neaiški ir KTK projektas turėtų būti tikslinamas visais aukščiau nurodytais aspektais*.

Taip pat siūlytina papildyti ir KTK projekto aiškinamąjį raštą, *aiškiai nurodant, kaip bus keičiama galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka*, kuri šiuo metu yra patvirtinta ne įstatyminiu lygmeniu, o Susisiekimo ministro įsakymu, todėl prieštarauja teisės aktų hierarchijos principams.

Be to, *atsižvelgiant į tai, kad 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“ patvirtintos Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės nustato leidimų vežti keleivius ne tik tolimojo reguliaraus susisiekimo, bet ir vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo sąlygas, o kartu nustato ir konkursų visais šiais maršrutais organizavimo tvarką, įvertinus tai, kad KTK projekto 4 str., kuriuo KTK pildomas 18<sup>2</sup> str., leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimo sąlygos ir tvarka perkeliama į įstatymo lygmens teisės aktą, atsižvelgiant į Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2021 m. gegužės 17 d. sprendimą Nr. eI-12-502/202, kuriame nustatyta, kad galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka yra patvirtinta ne įstatyminiu 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), *siūlytina įvertinti, ar pagal analogiją leidimų vežti keleivius vietinio (miesto ar priemiestinio) ir regioninio reguliaraus susisiekimo maršrutais sąlygos ir tvarka taip pat neturėtų būti reglamentuota įstatyminiu lygmeniu.*

2.5. KTK projekto 2 str. pildomo KTK 17<sup>2</sup> str. 5 d. 1 p. siūlytina tikslinti, aiškiai nurodant, *su kokių KTK nustatytų reikalavimų (pateikiant tikslią nuorodą į konkretų KTK straipsnį, dalį ar punktą) neatitinkančiu vežėju Transporto saugos administracija privalo nutraukti sutartį.*

2.6. Siūlytina įvertinti, ar KTK projekto 2 str. pildomo KTK 17<sup>2</sup> str. 5 d. 1 p. *neturėtų būti nurodyta daugiau atvejų, kai Transporto saugos administracija privalo nutraukti viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, pvz., kai vežėjo autobusai neatitinka reikalavimų, nustatytų KTK 18<sup>2</sup> str. 11 d., kai vežėjas nevykdo pareigų, nustatytų KTK 18<sup>2</sup> str. 10 d. ir pan.*

3. Dėl keleivių vežimo už atlygį autobusais:

3.1. Siūlytina įvertinti, ar KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 1 d. *nėra poreikio gyvūnų vežimo tvarkos nustatyti vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutais.*

3.2. KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 2 d. nurodyta, kad „tolimojo susisiekimo maršrutai, kuriais keleiviai vežami reguliariais reisais, vadinami tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais“. Siūlytina įvertinti, *ar ši nuostata suteikia KTK projektui pridėtinės vertės ir ar tai savaime nėra aišku pagal reguliarių reisų apibrėžimą, pateiktą to paties straipsnio 3 d.* Taip pat, jeigu visgi būtų nuspręsta neatsisakyti šios nuostatos, *siūlytina įvertinti poreikį nurodyti ir kaip vadinami kiti šio straipsnio 2 d. pirmajame sakinyje nurodyti maršrutai, kai keleiviai jais vežami reguliariais reisais.*

3.3. KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 2 d. trečiajame sakinyje siūlytina detalizuoti, *kokius maršrutus (ar visus šioje dalyje nurodytus, ar tik kai kuriuos iš jų) tvirtindamos Transporto saugos administracija ir savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos atsižvelgia ir suteikia prioritetą visuomenės interesams, poreikiams ir patogumui, taip pat kuriuos maršrutus tvirtina Transporto saugos administracija, kuriuos savivaldybių vykdomosios institucijos arba jų įgaliotos įstaigos.*

3.4. Siekiant teisinio aiškumo, KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 3 d. siūlytina tiksliai ir aiškiai nurodyti, *kokiam tvarkaraščiui (reguliarių reisų ar maršruto) yra nustatyti reikalavimai šioje dalyje ir įvertinti, kaip jie dera su to paties straipsnio 9<sup>1</sup> d. (turėtų būti 12 d.) nustatyto reiso tvarkaraščio apibrėžimu ir reikalavimais jam.*

3.5. Atsižvelgiant į tai, kad KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. pavadinimas yra Keleivių vežimas už atlygį autobusais, o šio straipsnio 3 d. nurodyta, jog keleiviai reguliariais reisais vežami tik autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi, *siūlytina įvertinti, ar šio straipsnio nuostatos nėra taikomos ne vien autobusams, bet ir kitoms transporto rūšims, ir atitinkamai ar nėra poreikio patikslinti šio straipsnio pavadinimo bei kai kurių jo nuostatų, kurios apimtų platesnį transporto rūšių, kuriomis keleiviai vežami už atlygį, ratą (ne vien autobusus, bet ir troleibusus ir maršrutinius taksi).*

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. *nėra nurodyta, su kuo susitaria (sudaro sutartis) užsakomojo reiso vežėjas.* Taip pat šiame straipsnyje,



priešingai nei keleivių vežimo užsakomuoju reisų atveju, nėra reglamentuotos keleivių vežimo specialiuoju reisų sutarčių sąlygos. Siūlytina įvertinti poreikį KTK projekte reglamentuoti aukščiau nurodytus aspektus, o taip pat ir poreikį aiškiau atriboti užsakomuosius ir specialiuosius reišus, kurių skirtumus pagal esamas formuluotes KTK projekte sunku identifikuoti.

3.7. KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 6, 7, 9 ir 10 d. siūlytina patikslinti, kieno (kokios institucijos ar įstaigos) nustatyta gatvių (kelių) trasa turima omenyje, o šio straipsnio 8 d. – pagal kieno (kokios institucijos ar įstaigos) patvirtintus tvarkaraščius ir kieno (kokios institucijos ar įstaigos) nustatytais vietinio (miesto ir priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais taksi vežama tik sėdimosiose vietose.

3.8. Atsižvelgiant į KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 2 d., kurioje nustatyta, kad keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo, regioninio ir tarptautinio susisiekimo maršrutais, siūlytina įvertinti, ar KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 7<sup>1</sup> d. (turėtų būti 9 d.) *neturėtų būti apibrėžiamas „regioninio susisiekimo maršrutas“, o ne „regioninis susisiekimas“, ar šis apibrėžimas, kaip ir kiti susisiekimo maršrutai, apibrėžiami šio straipsnio 6, 7, 9 ir 10 d., neturėtų prasidėti žodžiais „nustatyta gatvių (kelių) trasa“ ir ar šio maršruto apibrėžimas neturėtų būti formuluojamas panašiai kaip kitų maršrutų.* Be to, siūlytina patikslinti, kas, apibrėžiant regioninio susisiekimo maršrutą, turėtų omenyje nurodant „visomis transporto rūšimis“ (ar į tokią formulotę patenka oro, vandens transportas, tik ar tai atitiks šio straipsnio pavadinimą), kas yra „regiono arba funkcinės zonos savivaldybė“. Taip pat, apibrėžiant regioninio susisiekimo maršrutą, siūlytina aiškiai jį atriboti nuo tolimojo susisiekimo maršruto.

3.9. Atsižvelgiant į KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 9<sup>1</sup> d. (turėtų būti 12 d.) pateikiamą reiso apibrėžimą, siūlytina įvertinti poreikį šiame straipsnyje aiškiai apibrėžti ir sąvoką „maršrutas“ bei „maršruto tvarkaraštis“, nes pastaroji sąvoka vartojama reiso apibrėžtyje.

3.10. Atsižvelgiant į šiuo metu galiojančio KTK 29 str. 5 d. formulotę, siūlytina KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 11 d. nurodyti, kad išduodamas „spausdintas (surašytas) popieriuje ir (arba) elektroninės formos leidimas“.

3.11. Atsižvelgiant į KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str., kuris nustato leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu sąlygas ir tvarką, siūlytina įvertinti KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 11 d. nuostatos, kad „leidimų išdavimo sąlygas nustato Susisiekimo ministerija“ *suderinamumą su KTK 18<sup>2</sup> str. bei su Konstitucinio Teismo ir Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktika, minėta šios išvados 2.2 ir 2.4 dalyse.*

3.12. Siūlytina įvertinti, kaip dera KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 12 d. 3 p. nustatytas reikalavimas, kad maršrute turi būti bent po vieną reisą pirmyn ir atgal su tos pačios dalies 5 p. a) nustatytu reikalavimu, kad gyvenvietėse, turinčiuose iki 10000 gyventojų – turi būti ne mažiau kaip po 2 reišus pirmyn ir atgal į dieną, t. y. *kokiu atveju bus vienas reišas pirmyn ir atgal, o gal šios dalies 3 p. nustatytas reikalavimas yra perteklinis.*

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., nėra perteklinis, atsižvelgiant į tai, kad ši informacija privalo būti skelbiama savivaldybių interneto svetainėse, t. y. viešai prieinama.

3.14. Nei KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 13 ir 14 d., nei KTK projekto įsigaliojimą reglamentuojančiame KTK projekto 5 str. nėra nustatyta, *kada ar per kiek laiko nuo KTK projekto įsigaliojimo savivaldybių administracijos turi nustatyti gatves, kuriomis vyksta eismas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, todėl lieka neaišku, kaip Transporto saugos administracija nuspręs, kad savivaldybių administracijos šių gatvių nenustatė.*

3.15. Siūlytina tikslinti KTK projekto 3 str. keičiamo KTK 18 str. 15 d., nurodant, *kas yra „neaptarnaujami maršrutai“ ir kokiems maršrutams ši nuostata galioja.*

4. Dėl leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais:

4.1. Siūlytina įvertinti, ar KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 1 d. formuluoته, jog „vežti keleivius <...> gali vežėjai, turintys leidimą <...> ir sudarę sutartį <...> prieš pateikiant Transporto saugos administracijos nustatytos formos pranešimą, kuriuo deklaruojama atitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams“ *reiškia, kad iš pradžių sudaroma sutartis, o tik po to teikiamas pranešimas dėl atitikties.* Jeigu taip, ar tokia formuluoته yra logiškai pagrįsta ir ar nereikėtų jos tikslinti, atsižvelgiant į tai, kad sutartis Transporto saugos administracija turėtų sudaryti tik su tais vežėjais, kurie atitinka šio straipsnio 2 d. nurodytus reikalavimus.

4.2. Siūlytina įvertinti, ar, atsižvelgiant į Konstitucinio Teismo ir Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktiką, minėtą šios išvados 2.2 ir 2.4 dalyse, *KTK projekte neturėtų būti nurodyti aiškūs kriterijai, pagal kuriuos Transporto saugos administracija spręstų 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<sup>2</sup> str. 1 d.*

4.3. Atkreiptinas dėmesys, kad KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 1 d. nurodyta, kad Transporto saugos administracija šiame straipsnyje nustatyta tvarka sustabdo leidimo galiojimą, panaikina leidimo galiojimo sustabdymą, *tačiau leidimų sustabdymo ir sustabdymo panaikinimo sąlygos ir tvarka nei šiame straipsnyje nei kituose KTK projekto straipsniuose nėra reglamentuota.*

4.4. Siūlytina tikslinti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 2 d. 5 p. suformuluotą reikalavimą, aiškiai nurodant, kas turėta omenyje, nustatant turėti autobusų su *atitinkamomis* licencijų kopijomis, taip pat detalizuojant, *kiek autobusų vežėjas turi turėti ar nuo ko turi priklausyti vežėjo turimų autobusų kiekis.*

4.5. Siūlytina tikslinti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 2 d. 6 p. suformuluotą reikalavimą, aiškiai nurodant, *kokius konkrečiai Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatyme nustatytus reikalavimus (nurodant konkretų straipsnį, jo dalį ar punktą) turi įvykdyti vežėjas arba performuluoti šį reikalavimą, iš kurio būtų aišku, kad vežėjas turi sumokėti valstybės rinkliavą už leidimo išdavimą.*

4.6. Dėl reikalavimo vežėjui turėti garantiją:

4.6.1. Atsižvelgiant į tai, kad, vadovaujantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.76 str., prievolių įvykdymas gali būti užtikrinamas ir laidavimu, *siūlytina įvertinti poreikį papildyti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 2 d. 7 p. nustatytą reikalavimą vežėjams, nustatant galimybę turėti arba keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantiją, arba laidavimo draudimo raštą.*

4.6.2. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 2 d. 7 p. nustatoma garantijos vertės (eurais) apskaičiavimo formulė, tačiau ji nėra pagrįsta ir paaiškinta KTK projekto aiškinamajame

rašte, *kodėl pasirinktas būtent toks garantijos vertės skaičiavimo būdas*, todėl siūlytina šį dokumentą atitinkamai papildyti. Ši pastaba pagrindimo prasme aktuali ir dėl KTK projekto 4 str. pildomos KTK 18<sup>2</sup> str. 6 d., kurioje nurodoma, kad Transporto saugos administracijai perduodama 10 proc. vežėjo garantijos.

4.6.3. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 2 d. 7 p., nustatant garantijos galiojimo trukmę, nurodyta, kad ji turi galioti ne trumpiau kaip 1 metus nuo *paraiškos* pateikimo dienos. *Lieka neaišku, koks dokumentas turimas omenyje šiame punkte*, nes jis neminimas jokiuose kituose KTK projekto straipsniuose, jų dalyse ar punktuose ir ar tai yra dar vienas dokumentas be pranešimo (kaip nurodyta KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 1, 3, 4 d., kurį turi pateikti vežėjas, ar jis šioje dalyje tiesiog klaidingai pavadintas. Todėl šis punktas atitinkamai tikslintinas.

4.6.4. Iš KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 2 d. 7 p. nėra aišku, *kokios (-ių) vežėjo prievolės (-ių) įvykdymą turi užtikrinti KTK projekte nurodyta garantija* – ar įsipareigojimą vežti keleivius numatyto leidimo tolimojo reguliaraus susisieikimo maršrutu bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo datos, ar ir kitus. Todėl tai turėtų būti tiksliai, aiškiai ir nedviprasmiškai reglamentuota KTK projekte.

4.7. Siūlytina įvertinti, ar pranešimo nepriėmimo ir leidimo vežėjui neišdavimo atvejais, nurodyti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 3 d., *nedubliuoja vienas kito*, nes šioje dalyje nurodyta, kad pranešimas nepriimamas ir leidimas vežėjui neišduodamas, jeigu nėra sumokėta valstybės rinkliava arba pranešime nustatoma neatitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams, kur viename iš jų (2 d. 6 p.) nustatyta, jog turi būti įvykdyti Rinkliavų įstatyme nustatyti reikalavimai.

4.8. Siūlytina įvertinti, ar nėra poreikio KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 3 d. papildyti nuostata, kad „leidimų turėtojai neturi teisės perleisti suteiktos teisės vykdyti leidime nurodytą veiklą kitiems asmenims“ pagal analogiją su šiuo metu galiojančio KTK 8<sup>2</sup> str. 5 d.

4.9. Atsižvelgiant į tai, kad KTK projekte numatoma, kad bus išduodami leidimai vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisieikimo maršrutais, siūlytina įvertinti, ar Transporto saugos administracija savo interneto svetainėje be kitos KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 5 d. nurodytos informacijos neturėtų viešai skelbti ir *informacijos, kokiais konkrečiai maršrutais išduotas leidimas vežti keleivius konkrečiam vežėjui*.

4.10. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina tikslinti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 6 d. 4, 5, 7 p. vartojamus subjektyvius, nevienareikšmiškai suvokiamus žodžius „sistemiškai“, keičiant juos aiškesniais arba apibrėžiant, *kokiais atvejais bus laikoma, jog vežėjas „sistemiškai“ pažeidžia nustatytus reikalavimus arba nukrypsta nuo tvarkaraščio*.

4.11. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina tikslinti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 6 d. 6 p., nurodant, kada bus laikoma, jog vežėjas *laiku* nepateikė Transporto administracijai keleivių srautų, t. y. *kur yra nurodyta, kada šią savo pareigą vežėjas turi atlikti*.

4.12. Siekiant teisinio aiškumo, siūlytina tikslinti KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 7 d. 3 p., nurodant, *kokios konkrečiai licencijos (ar nurodytos šio str. 2 d. 1 p.) netekimas yra leidimo galiojimo panaikinimo pagrindas*.

4.13. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 8 d. nurodyta, kad „jei leidimo galiojimas panaikinamas pagal šio straipsnio 7 dalį neįvykdžius įsipareigojimo vežti keleivius bent 12 mėnesių nuo leidimo išdavimo dienos, vežėjas turi kompensuoti garantijos dalimi, kuri atitinka neįvykdyto įsipareigojimo dalį“. Ši nuostata tikslintina, nes 7 d. nėra nurodyta *tokio leidimo galiojimo*

*panaikinimo pagrindo, be to nėra aišku, kam ir ką vežėjas turi kompensuoti. Taip pat nėra aišku, kokios vertės garantijos dalimi turėtų būti kompensuojamas neįvykdytas įsipareigojimas, t. y. kaip ta dalies vertė būtų apskaičiuojama.*

4.14. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 10 d. 1 p. siūlytina patikslinti, *apie ką privalo informuoti* vežėjas autobusų stotis ir bilietų platinimo internetinių platformų valdytojus arba kitus bilietų platintojus.

4.15. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 10 d. 2 p. siūlytina patikslinti, *kur nustatytas* (leidime ar kur kitur) turi būti maršrutas, kuriuo vežėjas privalo vežti keleivius.

4.16. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 10 d. 3 p. siūlytina patikslinti, nurodant, *kada* (kokiais terminais ar kieno nustatytais) vežėjas privalo teikti Transporto saugos administracijai jos nustatytos formos ataskaitą.

4.17. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 10 d. 4 p. siūlytina tikslinti neaiškų ir nevienareikšmiškai suvokiamą žodį „nuolatos“, nurodant *kaip dažnai* vežėjas privalo atnaujinti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršruto (-ų) duomenis ir tvarkaraščius, taip pat patikslinti, *kokius maršruto duomenis* privalo atnaujinti vežėjas.

4.18. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 10 d. 5 p. siūlytina tikslinti, nurodant *į kokią paslaugą* (ar vežimo, ar kokią kitą) vežėjas privalo užtikrinti keleivių teises.

4.19. KTK projekto 4 str. pildomo KTK 18<sup>2</sup> str. 11 d. 2 p. siūlytina tikslinti, nurodant *kaip* (pagal kokius reikalavimus ar kriterijus, jeigu jie nurodyti kitame teisės akte, siūlytina pateikti *blanketinę nuorodą*) turi būti pritaikytas autobusas vežti žmones su negalia.

5. Atsižvelgiant į tai, kad KTK projektas naujai reguliuoja autobusų stočių ir vežėjų veiklą, nustatant KTK projekto įsigaliojimo datas, turėtų būti vadovaujamasi „dviejų datų“ taisykle, nustatyta Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 str. 4 d., kur nurodyta, kad teisės aktai, keičiantys ar nustatantys naują ūkio subjektų veiklos ar jos priežiūros teisinį reguliavimą, paprastai įsigalioja gegužės 1 dieną arba lapkričio 1 dieną, tačiau visais atvejais ne anksčiau kaip po trijų mėnesių nuo jų oficialaus paskelbimo dienos. Atsižvelgiant į tai, siūlytina pakoreguoti KTK projekto 5 str. 1 d. nurodytą šio projekto įsigaliojimo datą.

6. Siūlytina įvertinti, ar nėra poreikio nustatyti pereinamojo laikotarpio nuostatų dėl šiuo metu sudarytų ir galiojančių sutarčių su vežėjais, įsigaliojus KTK projektui, taip pat dėl leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, išduotų iki KTK projekto įsigaliojimo, galiojimo vežėjams, kurie ar kurių autobusai neatitinka KTK projektu nustatytų reikalavimų leidimų išdavimui, ar kurie nesilaiko KTK projektu numatytų įpareigojimų.

7. KTK projekto teikimo derinti rašte nurodyta, kad „KTK projektu iš esmės nėra nustatomas ar keičiamas esamas teisinis reguliavimas, todėl numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas, vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 6 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, 4 punktu, neatliekamas“, tačiau kartu su KTK projektu pateikta Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma. Be to, ši lydraštyje pateikta informacija nėra teisinga, nes KTK projektu, kaip teigiama šio projekto aiškinamajame rašte, „nustatoma konkurencinga procedūra naujiems vežėjams parinkti“, nustatomi nauji reikalavimai vežėjams ir kitos naujos nuostatos. Atsižvelgiant į tai, teikiant KTK projektą Vyriausybei, šią informaciją siūlytina patikslinti.

8. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatymo 8 str. 1 d. 9 p., viešojo administravimo subjektas, rengiantis norminio teisės akto projektą, Vyriausybės nustatyta tvarka atlieka šio teisės akto projekto antikorupcinį vertinimą, jeigu teisės aktu numatoma reguliuoti visuomeninius santykius, susijusius su licencijų, leidimų išdavimu ar suteikimu, licencijuojamos ūkinės komercinės veiklos ar ūkinės komercinės veiklos, kuriai vykdyti reikalingas valstybės ar savivaldybės institucijų leidimas, subjektų kvalifikacijos ir dalykinės reputacijos reikalavimų nustatymu, panaikinimu ar pakeitimu. Atsižvelgiant į tai, kad KTK projekte nustatomos leidimų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo ir panaikinimo, keleivių tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu vežimo veiklos sąlygos, ir vadovaujantis aukščiau minėta Korupcijos prevencijos įstatymo nuostata, *siūlytina atlikti KTK projekto antikorupcinį vertinimą.*

9. Teisės technikos ir redakcinio pobūdžio pastabos Įstatymo projekto rengėjams perduotos tiesiogiai.

Teisingumo ministrė

Evelina Dobrovolska



## LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS REIKALŲ MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Šventaragio g. 2, LT-01510 Vilnius,  
tel.: (8 5) 271 7154 / 271 7178, faks. (8 5) 271 8551, el. p. [bendrasisd@vrm.lt](mailto:bendrasisd@vrm.lt).  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188601464

---

Lietuvos Respublikos susisiekimo  
ministerijai

Nr.  
Į 2022-04-21 Nr. 2-1852

### DĖL TEISĖS AKTO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija išnagrinėjo pateiktą derinti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 172, 182 straipsniais įstatymo projektą (toliau – Projektas). Teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Norėtume atkreipti dėmesį į Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo Nr. XI-2220 3 straipsnio 2 dalies 6 punkto reikalavimus bei į Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo jurisprudenciją, kurioje ne kartą konstatuota (žr., pvz., Konstitucinio Teismo 2004 m. gruodžio 13 d., 2006 m. sausio 16 d. nutarimus), kad „įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas teisinis reguliavimas turi būti aiškus, suprantamas, neprieštaringas, teisės aktų formuluotės turi būti tikslios, turi būti užtikrinami teisės sistemos nuoseklumas ir vidinė darna“. Mūsų nuomone, dalis Projekto nuostatų šių kriterijų neatitinka:

1.1. Siūloma pakeisti 11 straipsnio 5 dalį ir papildyti nuostata, kad: „Autobusų stotys privalo <...> teikti Transporto saugos administracijai ir savivaldybių institucijoms pranešimus apie atskirus vežėjus <...>“. Pažymime, kad iš siūlomų nuostatų nėra aišku, kokio turinio ir kurioms konkrečiai savivaldybės institucijoms turėtų būti teikiami pranešimai (žr. Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo Nr. I-533 3 straipsnio 3 dalį, taip pat pastabą Nr. 1.4.1).

1.2. Siūloma papildyti 11 straipsnį nauja 6 dalimi ir nustatyti, kad „autobusų stoties savininkai (valdytojai) privalo patvirtinti autobusų stoties darbo reglamentą ir paskelbti jį viešai (autobusų stoties interneto svetainėje)“. Atkreipiame dėmesį, kad nėra aišku, kokį reglamentavimą įpareigoja sukurti ši nuostata, t. y. koks turėtų būti autobusų stoties darbo reglamento turinys. Atsižvelgdami į tai, kad, vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymu Nr. VIII-1234, autobusų stotys nėra įgaliotos vykdyti administracinio reglamentavimo (tikėtina, kad jo ir nevykdys), siūlome tiksliau nurodyti, kokios (kokio pobūdžio) nuostatos turėtų būti nustatytos darbo reglamente ir kurių subjektų (vežėjų, keleivių, stoties darbuotojų) veiksmus (pvz., teises) turėtų apibrėžti.

1.3. 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.

1.4. Siūloma pakeisti 18 straipsnį ir šio straipsnio 1 dalyje nustatyti, kad: „Savivaldybių institucijos gali patvirtinti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais taisykles. <...> Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos arba jos įgaliotos įstaigos.“ Pirma, kaip minėta, vadovaujantis Vietos savivaldos įstatymo 3 straipsniu, savivaldybių institucijos yra dvi: 1) savivaldybės atstovaujamoji institucija – savivaldybės taryba ir 2) savivaldybės vykdomoji institucija – savivaldybės administracijos direktorius (direktoriaus pavaduotojas). Konstatuotina, kad savivaldybių institucijų įgaliojimai įgyvendinant įstatymus yra skirtingi ir jie turi būti aiškiai nustatyti atitinkamą visuomeninių santykių sritį reguliuojančiuose įstatymuose. Priešingu atveju gali atsirasti skirtingų teisinių pasekmių dėl atitinkamų taisyklių nesilaikymo (šiuo aspektu atkreipiame dėmesį, kad Vietos savivaldos įstatymo 16 straipsnio 2 dalies 36 punkte nustatyta, kad *taisyklių, už kurių pažeidimą atsiranda administracinės atsakomybė, <...> tvirtinimas* yra išimtinė savivaldybės tarybos kompetencija). Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, siūlome tikslinti keičiamo įstatymo 18 straipsnio dalį ir atitinkamai kitus keičiamo įstatymo straipsnius (pvz., 11 straipsnio 1 dalį, 18 straipsnio 2, 4 ir 11 dalis), aiškiai nurodant, kuriai savivaldybės institucijai nustatomos pareigos ar suteikiamos teisės. Antra, atkreipiame dėmesį, kad, vadovaujantis Viešojo administravimo įstatymo 5 straipsniu, kitoms savivaldybių institucijų įgaliotoms įstaigoms vykdyti administracinį reglamentavimą įgaliojimai negali būti suteikiami, todėl jos negalės nustatyti gyvūnų vežimo tvarkos. Trečia, taip pat, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos gyvūnų gerovės ir apsaugos įstatymo Nr. VIII-500 2 straipsnio 5 ir 27 dalyse nustatytas sąvokas „gyvūnas augintinis“, „ūkinis gyvūnas“, siūlytume tikslinti nurodytą nuostatą, įvardinant, kokių gyvūnų (tik gyvūnų augintinių, ar visų be išimties gyvūnų) vežimą vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais turėtų nustatyti konkreti savivaldybės institucija.

2. siūloma pakeisti 18 straipsnį ir šio straipsnio 11 dalyje nustatyti, kad: „Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatytu maršrutu išduodamas popierinis arba elektroninis leidimas.“ Manome, kad leidimo, kaip suteiktą administracinę teisę patvirtinančio dokumento, forma nėra įstatymo (šiuo atveju kodekso) reguliavimo dalykas, todėl siūlome atsisakyti šių formą nustatančių nuostatų.

3. Keičiamo įstatymo 18 straipsnio 13 ir 14 dalyse nurodomos „miestų savivaldybių administracijos“. Manome, kad sprendimus turi priimti atitinkama savivaldybės institucija, o ne savivaldybės administracija, nes savivaldybės administracija – tai savivaldybės biudžetinė įstaiga, sudaryta iš padalinių ir teritorinių padalinių – seniūnijų. Taip pat, šiame ir kituose Projektu siūlomose keisti Kodekso straipsniuose, Kodekso poįstatyminiuose teisės aktuose ir susijusiame Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme Nr. VIII-1605 vartojama jokiuose teisės aktuose neapibrėžta „miesto savivaldybės“ sąvoka, kas kelia abejonių pagal kokius požymius konkreti savivaldybė priskirtina „miesto savivaldybių“ grupei. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių vienetų įstatymo Nr. I-558 1 straipsnio 3 dalimi, Lietuvos Respublikos administraciniai vienetai – savivaldybės – nėra skirstomos į „miestų“ ar „rajonų“ savivaldybes.

Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, siūlome tikslinti keičiamo įstatymo 18 straipsnio 13 ir 14 dalis, o tinkamą reikiamos sąvokos apibrėžtį suderinti darbo tvarka.

4. Projektu siūloma papildyti Kodeksą 18<sup>2</sup> straipsniu ir šio straipsnio 3 dalyje nustatyti, kad: „Pranešimas nepriimamas ir vežėjui leidimas neišduodamas, jeigu nėra sumokėta valstybės rinkliava arba pranešime nustatoma neatitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams.“ Atkreipiamo dėmesį, kad viešojo administravimo prasme toks administracinis veiksmas kaip dokumento (šiuo atveju – pranešimo) „nepriėmimas“ laikomas negalimu<sup>1</sup>, o net jei ir yra įtvirtintas pavieniais teisės aktuose, tai laikomas ydingu, kaip neužtikrinantis nustatytų funkcijų vykdymo, gero ir atsakingo valdymo, asmenų aptarnavimų, nepiktnaudžiavimo valdžia ir veiksmingo asmenų, manančių, kad jų teisės yra pažeistos, teisėtų interesų apsaugos ir gynimo (dėl pateiktų dokumentų ir informacijos ne tik nėra priimami reikiami administraciniai sprendimai, bet pateikti dokumentai nenagrinėjami, neregistruojami ir net nepriimami). Manome, kad dokumentai privalo būti priimti, o vežėjui leidimas neišduodamas tik išsamiai ir atsakingai išnagrinėjus dokumentus, todėl šio straipsnio 3 dalyje nustatyti, kad: ~~„Pranešimas nepriimamas ir vežėjui~~ **Vežėjui** leidimas neišduodamas, jeigu nėra sumokėta valstybės rinkliava arba pranešime nustatoma neatitiktis šio straipsnio 2 dalyje nurodytiems reikalavimams.“

5. Atsižvelgiant į Viešojo administravimo įstatymo 1 straipsnio 6 dalį ir į Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo pakeitimo įstatymo Nr. XIII-2987 2 straipsnio 9 dalį, Projektu siūloma papildyti Kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio 10 dalies 5 punktas pildytinas nuoroda į Viešojo administravimo įstatymą.

6. Projektu siūloma Kodekso 18 straipsnio 7<sup>1</sup> dalimi apibrėžti regioninio susisiekimo sąvoką. Šios sąvokos formuluotė „keleivių vežimas (visomis transporto rūšimis) nustatytu maršrutu daugiau kaip vienoje regiono arba funkcinės zonos savivaldybėje (neįskaitant miestų savivaldybių)“ gali būti suprantama dviprasmiškai, ir kaip sąlyga, kad savivaldybės sudarytos iš miesto gyvenamųjų vietovių neįskaičiuojamos vertinant maršrutą sudarančių savivaldybių skaičių, ir kaip sąlyga, kad regioninio susisiekimo maršrutas negali patekti į savivaldybių sudarytą iš miesto gyvenamųjų vietovių teritoriją. Siekdami didesnio aiškumo, siūlome darbo tvarka suderinti ir Projektu pasiūlyti kitokią sąvokos apibrėžtį.

7. Sąvoka „regioninis susisiekimas“ formuluojama kitu principu, negu tame pačiame Kodekso 18 straipsnyje pateikiamos „vietinio (miesto) susisiekimo maršruto“, „vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršruto“, „tolimojo susisiekimo maršruto“ ir „tarptautinio susisiekimo maršruto“ sąvokos. Vienu atveju apibrėžiama per „susisiekimo“, kitu atveju per „susisiekimo maršruto“ rūšį. Siūlome šių sąvokų apibrėžimus suderinti, visais apibrėžiant „susisiekimą“ (pvz., „Vietinis (miesto) susisiekimas – tai keleivių vežimas nustatytu maršrutu mieste arba miesto savivaldybėje“).

8. Tolimojo susisiekimo maršruto kriterijai keičiamoje Kodekso 18 straipsnio 12 dalyje ir to paties straipsnio 9 dalyje pateiktas Tolimojo susisiekimo maršruto apibrėžimas tarpusavyje neatitinka. Pirmuoju atveju maršrutas apibrėžiamas per jo pradžios ir pabaigos taškų padėtį vienas

<sup>1</sup> Plačiau žr. pvz., Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2021 m. spalio 6 d. nutartis administracinėje byloje Nr. eA-3738-1062/2021; Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2014 m. kovo 27 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-502-727/2014, Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2015 m. liepos 31 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-1547-502/2015; Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2012 m. sausio 26 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-858-257/2012.



kito atžvilgiu, antruoju – per kertamų savivaldybių skaičių. Siūlome patikslinti sąvokos apibrėžimą taip, kad jis atitiktų Kodekso 18 straipsnio 12 dalyje nustatytus kriterijus. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad Kodekso 18 straipsnio 12 dalies 1 punkte pateikiama išlyga „(neįskaitant miestų savivaldybių)“ yra perteklinė, nes maršruto trasa gali būti nustatoma tik tarp skirtingų savivaldybių centrų, tarp kurių yra ne mažesnis kaip 50 km atstumas automobilių keliais, o faktiškai su miestu (kaip gyvenamąja vietove) besiribojančios savivaldybės centras yra arba tas pats miestas (vadinamosiose žiedinėse savivaldybėse), arba yra nutolęs mažiau kaip 50 km.

9. Projekte vartojama „gyvenvietės“ sąvoka neatitinka Teritorijos administracinių vienetų ir jų ribų įstatymu nustatyto skirstymo į administracinius vienetus, kurie susideda iš gyvenamųjų vietovių. Gyvenamosios vietovės savo ruožtu skirstomos į miesto ir kaimo gyvenamąsias vietas. Miesto gyvenamosioms vietovėms priskiriami miestai, kaimo gyvenamosioms vietovėms priskiriami miesteliai, kaimai ir viensėdžiai. Minėto įstatymo 4 straipsnyje taip pat nustatytas baigtinis savivaldybių ir jų centrų sąrašas, todėl vietoj sąvokos „gyvenvietė“, atsižvelgus į konkrečios keičiamos nuostatos turinį, turėtų būti vartojama sąvoka „gyvenamoji vietovė“, „miestas“ arba „savivaldybės centras“.

10. Nors Projektu siūloma Kodekso 18 straipsnio 7<sup>1</sup> dalį papildyti sąvoka „regioninis susisiekimas“, o to paties straipsnio 2 dalį nuostata, kad keleiviai gali būti vežami ir regioninio susisiekimo maršrutais, ši nuostata nėra inkorporuota į kitus keičiamo Kodekso straipsnius, taip pat nėra pateikti ir su Kodekso keitimu susiję Transporto lengvatų įstatymo ir Vietos savivaldos įstatymo pakeitimai, todėl nėra reglamentuoti esminiai su šia nauja susisiekimo rūšimi susiję teisiniai santykiai, tokie kaip maršrutų nustatymas, leidimų vežti keleivius išdavimas, kompensacijų ir nuolaidų keleiviams taikymas ir savivaldybių institucijų įgaliojimai organizuojant regioninį susisiekimą. Siūlome papildyti siūlomus Kodekso pakeitimus nuostatomis, kurios arba leistų tą patį reglamentavimą taikyti ir regioniniam, ir vietiniam susisiekimui, arba konkrečiomis regioninį susisiekimą reglamentuojančiomis nuostatomis, jeigu jos skiriasi nuo taikytinų vietinio ar tolimojo susisiekimo atveju.

Vidaus reikalų viceministrė

Sigita Ščajevienė

Adomas Puidokas, tel. (8 5) 271 8838, el. p. [adomas.puidokas@vrm.lt](mailto:adomas.puidokas@vrm.lt)

Andrius Valickas, tel. (8 5) 271 85958, el. p. [andrius.valickas@vrm.lt](mailto:andrius.valickas@vrm.lt)

Dalia Masaitienė, tel. (8 5) 271 7187, el. p. [dalia.masaitiene@vrm.lt](mailto:dalia.masaitiene@vrm.lt)

**LIETUVOS BANKAS**

Lietuvos Respublikos susisiekimo  
ministerijai  
*Siunčiama per TAIS*

Nr.  
Į 2022-08-10 Nr. 22-11158

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO PAKEITIMO IR  
PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO**

Lietuvos bankas susipažino su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teikiamu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 171, 18, 182 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 182 straipsniu įstatymo projektu (toliau – Projektas) ir pagal savo kompetenciją teikia pastabas ir pasiūlymus:

1. Projekto 4 straipsniu Kodeksas papildomas nauju 182 straipsniu, kurio 2 dalyje nustatomas vienas iš reikalavimų vežėjui turėti Lietuvos Respublikoje ar užsienio valstybėje registruoto banko ar draudimo bendrovės išduotą keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais užtikrinimo garantiją arba laidavimo draudimo raštą. Pažymėtina, kad kalbant apie finansinių paslaugų teikimą svarbi ne finansų rinkos dalyvio (banko ar draudimo įmonės) įsisteigimo ar registracijos vieta, o teisės teikti atitinkamas finansines paslaugas tam tikroje jurisdikcijoje (Lietuvoje ir (ar) kitose Europos Sąjungos šalyse) turėjimas.

Taip pat reikia pažymėti, kad laidavimo draudimo raštas yra tik vienas iš praktikoje naudojamų su draudimo sandoriu susijusių dokumentų, todėl tokia teisės akte, kaip kodeksas, būtų prasmingiau vartoti universalesnę formuluotę, apibūdinančią draudimo sutarties sudarymą ir atitinkamos draudimo apsaugos turėjimą, t. y. vežėjas tiesiog turėtų turėti sudarytą laidavimo draudimo sutartį. Taigi, atsižvelgiant į pateiktus argumentus ir garantijos bei laidavimo draudimo sandorių pobūdį, siūlytina minėtą nuostatą (182 str. 2 d. 6 p. pirmą sakinį) tikslinti taip: „turėti Lietuvos Respublikoje ar užsienio valstybėje registruoto banko **garantiją** ar **laidavimo draudimo sutartį, skirtą** bendrovės išduotą keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais **finansavimui užtikrinti** užtikrinimo garantiją arba laidavimo draudimo raštą (toliau – garantija)“.

2. Siekiant aiškumo ir suderinamumo su finansų rinkoje vartojamomis sąvokomis, siūlytina tikslinti 182 straipsnio 2 dalies antrą sakinį taip: „Garantijos vertė **suma** (eurais) skaičiuojama tolimojo susisiekimo maršruto atstumą kilometrais padauginus iš pusės per metus atliekamų reisų skaičiaus.“

3. Siekiant aiškumo, siūlytina peržiūrėti ir prireikus patikslinti 182 straipsnio 6 ir (arba) 8 dalių formuluotes dėl subjekto, turinčio pareigą nustatytais atvejais sumokėti nurodytas sumas Transporto saugos administracijai (6 dalyje subjektas neįvardijamas visai, o 8 dalyje nurodoma, kad garantijos (banko garantijos arba laidavimo draudimo išmokos) sumą turi sumokėti vežėjas).

4. Atsižvelgiant į tai, kad Projektu nustatomi tam tikri reikalavimai vežėjams yra paremti bankų ir draudimo įmonių teikiamomis paslaugomis, bei į tai, kad iš Projekto derinimo lydraštyje pateiktos informacijos nėra galutinai aišku, ar Projektas buvo derinamas

su Lietuvos bankų asociacija ir Lietuvos draudikų asociacija, siūlytina sudaryti galimybę šioms asociacijoms išsakyti savo nuomones dėl Projekto.



Gedimino pr. 20, LT-01103 Vilnius, tel. nr: (8 5) 249 6669, el. p.: info@lba.lt, www.lba.lt  
Juridinio asmens kodas 121900744

**Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai**

2022-09-01 Nr. 09/12  
Į 2022-08-25 Nr. 2-3619

ORIGINALAS SIUNČIAMAS NEBUS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 11, 171, 18, 182  
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 182 STRAIPSNIU ĮSTATYMO  
PROJEKTO NR. 22-11900**

Lietuvos bankų asociacija dėkoja už galimybę susipažinti su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos parengtu ir derinti pateiktu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 171, 18, 182 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 182 straipsniu įstatymo projektu (toliau – Projektas).

Informuojame, kad su Projektu supažindinome narius, pastabų ir pasiūlymų negavome.

Pagarbiai

Prezidentė

dr. Eivilė Čipkutė



Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai  
Gedimino pr. 17, Vilnius

2022-08-31 Nr. 22-S-08.31

## DĖL KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO PROJEKTO NR. 22-10374

Lietuvos draudimų asociacija, išanalizavusi *Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos* (toliau – Ministerija) derinimui skubos tvarka pateiktą *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* (toliau – Projektas), teikia savo nuomonę dėl siūlomos nustatyti prievolės vežėjui turėti banko garantiją ar laidavimo draudimo sutartį, skirtą keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais finansavimui užtikrinti.

Visų pirma, norėtume atkreipti dėmesį į susiklosčiusią ydingą valstybės institucijų teisėkūros bei teisės aktų projektų derinimo su suinteresuotomis šalimis praktiką. Pastaruoju metu itin dažnai tenka susidurti su atvejais, kai teisės aktų projektai, kuriais siekiama įvesti naujus reikalavimus turėti ir atsakingoms institucijoms pateikti (dažniausiai leidimo/ licencijos veiklos vykdymui gavimo momentu) vienos arba kitos rūšies draudimo liudijimą, nėra derinami su draudimo bendrovių atstovais arba derinimas vykdomas paskubomis paskutinėse projektų stadijose. Pažymėtina, kad tokiu atveju draudimo bendrovės turi labai mažai laiko minėtiems teisės aktų projektams išanalizuoti ir įsigilinti į kiekvieno konkretaus sektoriaus, kurio reguliavimą siūloma koreguoti, veiklos specifiką.

Taip pat svarbu pastebėti, jog siūlomi įvesti nauji su draudimu susiję reikalavimai dažniausiai būna esminiai reguliuojamiems subjektams, t. y. lemiantys jų galėjimą/ negalėjimą vykdyti konkrečią veiklą. Tą patį pažymi ir Lietuvos bankas savo išvadoje Projektui, teigdamas, kad Projektu nustatomi tam tikri reikalavimai vežėjams yra paremti bankų ir draudimo įmonių teikiamomis paslaugomis. Atsižvelgiant į tai ir siekiant išvengti situacijų, kai priimtais teisės aktais nustatoma prievolė turėti draudimo apsaugą, tačiau dėl nepriimtinių reikalaujamų draudimo sąlygų ar dėl tam tikro sektoriaus didelio rizikingumo draudimo bendrovės negali pasiūlyti draudimo apsaugos, o be draudimo apsaugos subjektas negali vykdyti veiklos, ateityje siūlome pradėti diskusijas su draudimo bendrovėmis kiek įmanoma ankstesnėse teisės aktų projektų stadijose.

Kalbant apie konkrečias Projekto nuostatas, 18<sup>2</sup> str. 2 d. 6 p. teigiama, kad laidavimo draudimu būtų užtikrinamas keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais finansavimas. Projekto 18<sup>2</sup> str. 6 d. taip pat numato, jog 10 procentų vežėjo garantijoje nurodytos sumos turi būti sumokama *Transporto saugos administracijai* jos nustatyta tvarka viešųjų paslaugų teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimui kompensuoti kiekvieną kartą bet kuriuo iš šioje dalyje nurodytų atvejų, kurie apima, pavyzdžiui, tokius atvejus, kai *vežėjas be pateisinamos priežasties daugiau kaip 2 kartus per metus nukrypsta nuo reisų tvarkaraščio daugiau kaip 15 minučių; vežėjas Transporto saugos administracijai jos nustatytu laiku nepateikia keleivių srautų, realaus laiko autobusų stebėjimo (arba prisijungimo prie realaus laiko autobusų stebėjimo sistemų) ataskaitų; vežėjo autobusas, kuriuo vykdoma leidime nurodyta veikla, veiklos vykdymo metu nėra apipavidalintas pagal susisiekimo ministro tvirtinamų keleivinio kelių transporto priemonių*

apipavidalinimo nuostatų reikalavimus ir kt. Be to, Projekto 18<sup>2</sup> str. 8 d. nurodo, kad *Transporto saugos administracijai* turi būti sumokama visa garantijos suma viešųjų paslaugų teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimui kompensuoti, jeigu vežėjo leidimo galiojimas panaikinamas dėl nevykdomo įpareigojimo vežti keleivius ne trumpiau kaip 12 mėnesių nuo leidimo įsigaliojimo dienos.

Atkreipiame dėmesį, kad laidavimo draudimas savo esme yra nuostolių draudimas, todėl **jo paskirtis yra naudos gavėjo patirtų nuostolių atlyginimas, o ne baudos naudos gavėjui sumokėjimas**. Laidavimo draudimo sutartis yra suprantama kaip sutartis, pagal kurią draudikas (draudimo bendrovė) už draudimo sutartyje nustatytą draudimo įmoką įsipareigoja naudos gavėjui (draudėjo kreditoriui pagal laidavimo draudimu užtikrintą prievolę) sumokėti draudimo sutarties nustatyto dydžio draudimo išmoką, apskaičiuotą draudimo sutarties nustatyta tvarka, **jeigu draudėjas (skolininkas) savo kreditoriui neįvykdo visos ar dalies prievolės ir dėl to kreditorius patiria nuostolių**.

Panašus apibrėžimas yra pateikiamas ir Lietuvos Aukščiausiojo teismo praktikoje: „<...> *laidavimo draudimo sutartimi draudikas laiduoja, kad draudėjas, kuris yra įsipareigojęs atsakyti kreditoriui, įvykdys šią savo prievolę, o jeigu prievolės neįvykdys draudėjas – ją įvykdys laiduotojas draudikas. Šia sutartimi užtikrinama, kad naudos gavėjas gautų draudimo išmoką apdrausto dydžio nuostoliams padengti* <...>“<sup>1</sup>

Įvertinus Projekto nuostatas, nėra aišku, kokie naudos gavėjo, t. y. *Transporto saugos administracijos*, patirti tiesioginiai nuostoliai būtų dengiami laidavimo draudimu. Kyla klausimas, kokie tiesioginiai nuostoliai yra patiriami, pavyzdžiui, pavėluoto ataskaitų pateikimo, netinkamo autobuso apipavidalinimo ar kitais Projekte nustatytais atvejais, kai naudos gavėjas turėtų teisę gauti laidavimo draudimo sumą ar jos dalį. Mūsų nuomone, vežėjo prievolių užtikrinimas, kurį siūloma įtvirtinti Projektu, savo esme yra panašesnis į baudą, o ne nuostolių atlyginimą. Todėl, vertinant Projekto nuostatas bei aplinkybes, kai laidavimo draudimas būtų materializuojamas, siūlomas laidavimo draudimo objektas draudimo bendrovėms nėra priimtinas ir galimybės teikti šios draudimo paslaugos jos nemato.

Pagarbiai

Direktorius

Andrius Romanovskis

Ieva Naraškevičiūtė-Kubilė, Tel. (8 5) 231 03 81, el. paštas [ieva.kubile@draudikai.lt](mailto:ieva.kubile@draudikai.lt)

<sup>1</sup> LAT 2014-06-20 nutartis c. b. Nr. 3K-3-331/2014; LAT 2011-11-17 nutartis c. b. Nr. 3K-3-463/2011; LAT 2008-07-04 nutartis c. b. Nr. 3K-3-320/2008