

**LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 13<sup>2</sup> STRAIPSNIU ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 18<sup>2</sup> STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO KODEKSO 2 IR 33 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

**1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengto įstatymų projektų tikslai ir uždaviniai**

Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2025 m. rugsėjo 25 d. nutarimu Nr. XV-439 „Dėl Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, X skyriaus „Gerinsime kelių būklę visoje Lietuvoje“ 550 punkte numatyta priemonė „Sukursime integruotą viešojo transporto kelionių planavimo ir bilietų sistemą, užtikrindami reikiamą teisinį reguliavimą, koordinavimą ir ilgalaikį strateginį planavimą. Formuosime visuomenės keliavimo įpročius rinktis darnius susisiekimo būdus“. Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2025 m. gruodžio 10 d. nutarimu Nr. 895, nustatytas veiksmas šiai priemonei įgyvendinti 8.3.7. „Sukurti viešojo transporto integruotą kelionių planavimo ir bilietų sistemą“. Siekiant įgyvendinti šį veiksma parengti Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 2 straipsnio pakeitimo ir įstatymo papildymo 13<sup>2</sup> straipsniu įstatymo projektas (toliau – TVPI projektas), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 18<sup>2</sup> straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – KTK projektas) ir Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 2 ir 33 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – VVTK projektas, visi kartu – įstatymų projektai).

Pagrindinis įstatymų projektų tikslas – nustatyti Kelionių planavimo ir jungtinio bilieto informacinės sistemos (toliau – KPJB IS) teisinį reglamentavimą, sudarantį sąlygas kurti modernią, vartotojui patogią ir skirtingas transporto rūšis apjungiančią sistemą.

Įstatymų projektais keliami šie uždaviniai:

1. Teisinio pagrindo sukūrimas: nustatyti KPJB IS statusą, valdytoją, pareigas vežėjams ir keleivių vežimo organizatoriams teikti duomenis ir galimas sankcijas prievolių nesilaikymo atveju.
2. Daugiarūšiškumo užtikrinimas: užtikrinti skirtingų transporto rūšių (kelių, vidaus vandenų ir geležinkelių) suderinamumą bei sąveiką, sudarant technines ir teises prielaidas derinti kelių, vidaus vandenų ir geležinkelių transporto paslaugas vienoje sistemoje.
3. Skaitmenizavimas: sudaryti prielaidas efektyviam duomenų naudojimui ir skatinti inovatyvių skaitmeninių sprendimų diegimą viešajame sektoriuje;
4. Atitiktis ES darbotvarkei: nacionalinį reguliavimą derintu su Europos Komisijos (toliau – EK) iniciatyvomis, įskaitant Daugiarūšio skaitmeninio judumo paslaugas (*Multimodal Digital Mobility Services*, MDMS) bei naująjį Reglamentą dėl keleivių teisių daugiarūšio vežimo kelionėse.

**2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai**

Įstatymų projektus inicijavo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija).

Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Darnaus judumo ir inovacijų grupės vadovė Gintarė Janušaitienė, (tel. +370 638 54512) patarėja Kristina Puleikytė (tel. +370 634 62754, el. p. kristina.puleikyte@sumin.lt).

**3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai**

Lietuvos Respublikos teisės aktuose KPJB IS sukūrimo teisinis reguliavimas nėra visiškai užtikrintas. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau – TVPI) 13<sup>1</sup> straipsnio 3 dalyje įtvirtinta imperatyvi nuostata, pagal kurią vežėjai ir savivaldybės privalo teikti

kelionių duomenis, susijusius su tvarkaraščiais ir tarifais, į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą (toliau – VINTRA), ir informuoja apie pasikeitimus šios sistemos administratorių (tvarkytoją) Lietuvos transporto saugos administraciją (toliau – LTSA). KTK 18<sup>2</sup> straipsnyje (vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais leidimų ir veiklos sąlygos) numatyta pareiga vežėjui teikti tikrąlaikius autobusų geografinės padėties duomenis į VINTRA pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro tvirtinamą Viešojo transporto kelionių duomenų kaupimo tvarkos aprašą. VINTRA yra įrankis, skirtas surinkti visos Lietuvos viešojo transporto duomenis ir pateikti juos vartotojams per išorinius kanalus, t. y. atverti duomenis standartizuotu formatu, kad juos galėtų naudoti tarptautiniai kelionių planuotojai (pvz., Google Maps).

KPJB IS ir teikiamų Įstatymų projektų tikslas yra sukurti funkcinę transakcijų terpę, kuri leistų ne tik planuoti, bet ir realiuoju laiku įsigyti jungtinį bilietą, vykdyti atsiskaitymus tarp skirtingų vežėjų bei užtikrinti vieningą bilietų pardavimo ekosistemą. Šiuo metu galiojančiame reguliavime situacija išlieka fragmentuota, nes VINTRA teisinė bazė neapima komercinių operacijų valdymo, įmokų surinkimo ir paskirstymo mechanizmų bei prievolės vežėjams integruotis į vieningą nacionalinę sistemą. Esamas reglamentavimas, orientuotas tik į duomenų atvėrimą, yra nepakankamas siekiant sukurti nacionalinę kelionių planavimo ir jungtinio bilieto informacinę sistemą. Esamas reguliavimas neapima komercinių daugiarūšio vežimo aspektų – jungtinio bilieto pardavimo, atsiskaitymų administravimo ir griežtos atsakomybės už duomenų nepateikimą, todėl dabartinė sistema veikia tik kaip informacinis įrankis.

Nors galiojantis reglamentavimas numato pareigą teikti duomenis į VINTRA sistemą, keleivių vežimo organizatoriai ir vežėjai ne visada užtikrina savalaikį ir kokybišką duomenų teikimą. Dabartinėje teisinėje bazėje trūksta efektyvių poveikio priemonių (sankcijų), kurios užtikrintų tinkamą išpareigojimų vykdymą. Siekiant iš esmės spręsti šią problemą ir sukurti šiuolaikinį, tikrąlaikius duomenimis grįstą kelionių planavimo mechanizmą, VINTRA duomenys bus integruojami į kuriamą KPJB IS. KPJB IS sukūrimo tikslas yra konsoliduoti sistemas, ilgainiui atsisakant VINTRA kaip savarankiško vieneto ir paverčiant jos funkcionalumus integralia KPJB IS dalimi.

Lietuvos Respublikos teisės aktuose šiuo metu nėra jungtinio bilieto sąvokos. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2014 m. vasario 24 d. įsakymu Nr. 3-87-(E) „Dėl Elektroninių keleivinio transporto bilietų sistemų diegimo koncepcijos patvirtinimo“ pateikiamos bendrojo pobūdžio elektroninių bilietų sistemų diegimo Lietuvoje rekomendacijos, tačiau šis teisės aktas neapima jungtinio bilieto sąvokos ir apibrėžties, kelionių planavimo ir jungtinio bilieto informacinės sistemos reglamentavimo, todėl nėra užtikrinamas teisinis pagrindas tokiai nacionalinei informacinei sistemai diegti ir plėtoti.

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

Siekiant įgyvendinti Dvidešimtosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos priemonę dėl integruotos viešojo transporto kelionių planavimo ir bilietų sistemos sukūrimo, ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano 550 veiksmą siūloma tikslinti TVPI 2 straipsnį, į Lietuvos Respublikos teisėkūrą įvedant aiškias sąvokas. Atitinkamai TVPI 2 straipsnį siūloma papildyti šiomis sąvokomis: „kelionių planavimo ir jungtinio bilieto informacinė sistema“, „jungtinis bilietas“, „judumo paslauga“.

Siūlomų sąvokų įtvirtinimas yra būtinas siekiant užtikrinti teisinį aiškumą ir sukurti vientisą teisinį pagrindą integruotam kelionių planavimui ir bendros atsiskaitymo sistemos – jungtinio bilieto – diegimui. Detalios techninės bei procedūrinės taisyklės bus nustatytos įstatymų įgyvendinamuosiuose teisės aktuose (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymuose). Šiuose teisės aktuose bus detalios reglamentuojami šie aspektai:

- informacinės sistemos valdytojo ir tvarkytojo teisės ir pareigos, informacinės sistemos objektai ir jų duomenys, informacinės sistemos sąveika su kitomis informacinėmis sistemomis ir pan.;
- atsiskaitymų su vežėjais mechanizmai ir finansinių srautų valdymo tvarka;
- informacinės sistemos tvarkytojo santykis su vežėjais ir keleivių vežimo organizatoriais, įskaitant susitarimų dėl bilietų pardavimo standartus;

- keitimosi tikralaikiais duomenimis protokolai bei asmens duomenų apsaugos reikalavimų laikymąsi užtikrinančios procedūros.

Esminis siūlomo reguliavimo aspektas – jungtinio bilieto apibrėžtis. Jungtinis bilietas turėtų būti suprantamas ne kaip atskirų, teisiškai izoliuotų vežimo sutarčių rinkinys, o kaip vienas atsiskaitymo būdas už kompleksinę keleivių vežimo paslaugą, kuri yra vientisa keleivių vežimo sutartis. Atsižvelgiant į tai, kad kelionė gali apimti skirtingų rūšių transportą, kyla poreikis nustatyti aiškią vežėjų atsakomybę prieš keleivių paslaugų sutrikimo atvejais (pvz., vėlavimai, jungčių praradimas). Ši atsakomybė kartu su kitais veiklos principais bus įtvirtinta KPJB IS nuostatuose, kurie bus tvirtinami susisiekimo ministro įsakymu. Taip bus užtikrinta maksimali keleivių teisių apsauga ir vienodas paslaugų kokybės standartas visoje transporto sistemoje.

Siekiant užtikrinti transporto sistemos modernizavimą, skaitmenizavimą ir atitiktį šiuolaikinėms keleivių vežimo tendencijoms, TVPI projekte siūloma įtvirtinti naują terminą „judumo paslauga“. Šis poreikis kyla KPJB IS tikslo – sukurti vientisą sistemą, kuri sujungtų ne tik vietinį bei tolimąjį susisiekimą kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportu, bet ir sparčiai besivystančias alternatyvias transporto paslaugų formas tokias kaip pavėžėjimo paslaugos ir pan. Atsižvelgiant į tai, kad keleivių įpročiai kinta, o automobilių bei dviračių dalijimosi, pavėžėjimo paslaugų tinklas nuosekliai plečiasi, būtina šias paslaugas teisiškai pripažinti sudėtine nacionalinės transporto sistemos dalimi. Sistemiškai integravus šias paslaugas į teisinį reguliavimą, įmanomas visavertis daugiarūšinis kelionių planavimas. Plati sąvokos „judumo paslauga“ apibrėžtis yra tikslinga, nes transporto sektorius pasižymi itin sparčia technologine kaita bei inovacijomis (pvz., autonominis transportas, naujos judumo paslaugų formos kaip oro taksi ir kita). Technologiškai neutrali ir plati sąvoka leidžia teisiniam reguliavimui išlikti lanksčiam ir tvariam ilgalaikėje perspektyvoje, išvengiant dažno įstatymų keitimo, atsirandant naujoms judumo paslaugoms rinkoje.

TVPI projektu siūloma papildyti TVPI nauju 13<sup>2</sup> straipsniu, kuriuo nustatoma, kad KPJB IS valdytojas yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

TVPI projekte siūloma įtvirtinti imperatyvią pareigą vežėjams, vykdančioms keleivių vežimą reguliariaisiais reisais, ir keleivių vežimo organizatoriams teikti tikralaikius duomenis į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą ir sukurti teisinį pagrindą bei technines prielaidas atsiskaitymams už keleivių vežimo paslaugas vykdyti KPJB IS. Šis reguliavimas apima kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą, taip užtikrinant visapusišką daugiarūšinį kelionių planavimą bei galimybę įsigyti jungtinį bilietą visai maršruto grandinei. Vežėjų, vykdančių keleivių vežimą reguliariaisiais reisais ir keleivių vežimo organizatorių teikiami statiniai (maršrutai, tvarkaraščiai, tarifai) ir dinaminiai (transporto priemonių judėjimas realiu laiku) duomenys, perduodami į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą bus integruojami į KPJB IS. KPJB IS vartotojams bus sudaryta galimybė realiu laiku matyti tikslią informaciją apie kelionės eigą, galimus vėlavimus ar alternatyvius reisu. Išsami KPJB IS technologinė architektūra, duomenų mainų protokolai, techninės sąsajos bei jų funkciniai reikalavimai bus detalizuoti šios informacinės sistemos nuostatuose, kuriuos tvirtins informacinės sistemos valdytoja – Susisiekimo ministerija. Nuostatais bus nurodytas ir KPJB IS tvarkytojas ir duomenų tvarkytojas, kuris bus atsakingas už sutarčių su vežėjais ir keleivių vežimo organizatoriams organizavimą bei administravimą, užtikrins informacinės sistemos palaikymą ir atsiskaitymus su vežėjais ir keleivių vežimo organizatoriais bei judumo paslaugų teikėjais, kompensavimo mechanizmą, duomenų saugą.

Siekiant užtikrinti efektyvų KPJB IS funkcionavimą, TVPI projekte įtvirtinamas konkretus sankcijų mechanizmas už nustatytą prievolių nevykdymą. Numatoma, kad vežėjams, vykdančioms keleivių vežimą reguliariaisiais reisais, ir keleivių vežimo organizatoriams, kurie neteikia tikralaikio kelionių duomenų į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą (VINTRA) arba nesudaro techninių galimybių keleiviams atsiskaityti už kelionę per KPJB IS, bus taikomos poveikio priemonės. Nustatius pažeidimą, valstybės ar savivaldybės institucija, atsakinga už viešųjų paslaugų teikimo sutarčių įgyvendinimą ir (arba) vežėjų išlaidų (negautų pajamų), susijusių su transporto lengvatų taikymu, kompensavimą (atlyginimą), vadovaudamasi susisiekimo ministro nustatyta tvarka, privalės raštu įspėti vežėją apie nustatytą pareigų nevykdymą ir ne trumpesnę kaip 14 darbo dienų terminą trūkumams pašalinti.

Vertinant siūlomo reguliavimo atitiktį proporcingumo principui, pažymėtina, kad šiuo metu galiojančiame TVPI ir KTK jau yra įtvirtintos imperatyvios normos dėl duomenų teikimo, tačiau praktika rodo, kad vien deklaratyvių pareigų nustatymo nepakanka užtikrinti tikslų, patikimų ir nuolatinių duomenų teikimą. Nesant realaus ir efektyvaus sankcijų mechanizmo, vežėjai bei keleivių vežimo organizatoriai neretai vengia teikti duomenis, teikia juos nenuosekliai arba neužtikrina jų tikslumo. Vertinant galimybę taikyti alternatyvias ir mažiau ribojančias poveikio priemones, manytina, kad jos neužtikrintų tinkamo duomenų teikimo į VINTRA, todėl išliktų rizika, jog duomenys būtų neteikiami, teikiami neišsamiai (ne laiku ar nekokybiškai), o tai neatitiktų KPJB IS veikimui keliamų reikalavimų. Todėl kompensavimo nutraukimo priemonė laikytina būtina ir proporcinga siekiant užtikrinti KPJB IS tinkamą veikimą ir teisės aktuose vežėjams nustatytų pareigų laikymąsi.

Nors kompensavimo nutraukimas yra griežta priemonė, ji taikoma tik po prevencinio etapo – rašytinio įspėjimo ir pakankamo termino (14 darbo dienų) pažeidimams pašalinti, taip sudarant galimybę subjektui išvengti neigiamų pasekmių. Tokia procedūra savaime užtikrina poveikio priemonių gradaciją (nuo įspėjimo iki finansinių pasekmių) ir yra tiesiogiai susieta su esminiu viešojo intereso tikslu – užtikrinti, kad keleiviai gautų tikrą laiką informaciją. Atsižvelgiant į tai, kad dabartinis reguliavimas nepasiekia tikslų, griežtesnis susiejimas su finansinėmis paskatomis yra vienintelė racionali ir proporcinga priemonė siekiant proveržio skaitmenizuojant viešojo transporto duomenis ir kuriant nacionalinę jungtinio bilieto sistemą.

Svarbu pažymėti, kad siekiant proporcingumo ši nuostata bus taikoma tik reguliariojo susisiekimo paslaugų teikėjams kelių, vidaus vandenų ir geležinkelių transporte, numatant išimtis specialiesiems, užsakomiesiems bei turistiniams reisams, taip pat tarptautinio susisiekimo maršrutams, kuriems dėl jų specifikos taikomi atskiri reglamentavimo principai.

KTK projektu keičiamas 18<sup>2</sup> straipsnis, kuriuo griežtinama tolimojo susisiekimo vežėjų bei keleivių vežimo organizatorių atsakomybė. Siekiant užtikrinti KPJB IS funkcionalumą, KTK projekte įtvirtinama papildoma sankcija – teisės vykdyti vežimus maršrutu (leidimo galiojimo) panaikinimas. Ši griežčiausia administracinio poveikio priemonė būtų taikoma tais atvejais, kai vežėjas ar keleivių vežimo organizatorius sistemingai nevykdo pareigos teikti kelionių duomenis į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą arba neužtikrina techninės bei operacinės galimybės keleiviams atsiskaityti už paslaugas per KPJB IS. Tokiu reguliavimu siekiama sukurti efektyvų atgrasymo mechanizmą, kuris garantuotų, kad visi kelių transporto rinkos dalyviai prisidėtų prie vientisos, skaitmenizuotos ir vartotojui patogios viešojo transporto sistemos kūrimo. Pabrėžtina, kad ši sankcija veikia kartu su TVPI projekte numatytais įspėjimais, užtikrinant proporcingą, tačiau poveikį turintį teisinį reguliavimą.

VVTK projektu siūloma papildyti 33 straipsnį, siekiant visavertės vidaus vandenų transporto integracijos į bendrą sistemą. Šiuo pakeitimu vidaus vandenų transporto vežėjams, vykdančioms reguliariuosius reišus, nustatoma pareiga teikti tikrą laiką kelionių duomenis į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą ir užtikrinti techninę sąveiką su KPJB IS, sudarant sąlygas keleiviams už vidaus vandenų transporto paslaugas atsiskaityti jungtiniu bilietu.

Siekiant išlaikyti teisinio reguliavimo nuoseklumą ir proporcingumą, ši pareiga, analogiškai kaip ir kitų rūšių transporte, netaikoma vežėjams, vykdančioms užsakomuosius bei turistinius reišus. Tokiu būdu užtikrinama, kad skaitmenizavimo reikalavimai būtų taikomi tik tai transporto daliai, kuri yra esminė kasdienio susisiekimo ir viešųjų paslaugų tinklo dalis, kartu didinant vidaus vandenų transporto maršrutų matomumą bei prieinamumą planuojant daugiarūšio transporto grandines.

Pažymėtina, kad Geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) keitimas laikytinas pertekliniu, nes TVPI projekto 13<sup>2</sup> straipsnis tiesiogiai įpareigoja visų transporto rūšių vežėjus, todėl pareiga vežėjams, vykdančioms keleivių vežimą reguliariaisiais reisais geležinkelių transportu, kyla tiesiogiai iš šio įstatymo.

Skirtingai nei keleivių vežime kelių transportu, kuriame veikia daug savarankiškų subjektų, keleivių vežimo geležinkelių transportu rinkos modelis Lietuvoje yra centralizuotas. Šiuo metu viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas teikia vienas vežėjas, su kuriuo Susisiekimo ministerija yra sudariusi viešųjų paslaugų teikimo sutartį vadovaujantis

Reglamentu (ES) Nr. 1370/2007. Reikalavimai geležinkelių vežėjui dalyvauti KPJB IS bus efektyviai užtikrinami per viešųjų paslaugų teikimo sutartį bei įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus (susisiekimo ministro 2018 m. birželio 27 d. įsakymą Nr. 3-314 dėl paslaugų kokybės reikalavimų).

Įstatymų projektai sudaro teisinį pagrindą KPJB IS steigimui, veikimui ir jos valdymui. Priėmus Įstatymų projektus, Susisiekimo ministerija rengsis šios informacinės sistemos steigimui, atitinkamai, atliekant visus steigimui būtinus veiksmus, o poįstatyminiu aktu – Susisiekimo ministro įsakymu – bus paskirtas ir informacinės sistemos tvarkytojas.

Svarbu pažymėti, kad KPJB IS diegimas nėra nukreiptas į konkurencijos ribojimą vietinėms, regioninėms ar privačioms kelionių planavimo ir bilietų pardavimo platformoms, nes diegiama sistema yra kuriama kaip nacionalinė integruojanti platforma. KPJB IS tikslas – užtikrinti skirtingų transporto rūšių ir lygmenų (vietinio ir tolimojo) sąveikumą ir duomenų prieinamumą nacionaliniu mastu, kartu išsaugant ir papildant jau egzistuojančius skaitmeninius sprendimus. KPJB IS atlieps ir viešąjį interesą, užpildydama rinkos spragas ten, kur vietos savivaldos ar privatūs sprendimai nėra ekonomiškai naudingi. Nacionalinė sistema atlieka jungiamąją funkciją tarp skirtingų savivaldybių ir transporto rūšių, užpildydama „paskutinės mylios“ bei tarp miestinių jungčių spragas, kurios šiuo metu dažnai lieka už lokalių platformų veikimo ribų. Miestų ir regionų savivaldybių valdomos bilietų pardavimo sistemos (pvz., JUDU Žiogas ar kt.) galės toliau sėkmingai funkcionuoti ir aptarnauti savo lojalius vartotojus, teikdamos specifines, tik tam regionui aktualias paslaugas bei lengvatų schemas. KPJB IS suteiks vertę ten, kur vietinės sistemos pasiekia savo ribas, t. y. planuojant sudėtingas keliones per kelis regionus, naudojant skirtingus vežėjus.

Įgyvendinus siūlomą teisinį reguliavimą, būtų pasiekti šie teigiami rezultatai:

1. Sukuriamas aiškus teisinis pagrindas kelionių planavimo ir jungtinio bilieto informacinei sistemai kurti. TVPI įtvirtinus vienareikšmiškai apibrėžtas sąvokas, dalyvius bei atsakomybes, sumažėja teisinio neapibrėžtumo ir skirtingo interpretavimo rizika.

2. Užtikrinamas nuoseklus ir vienodas informacinės sistemos diegimas nacionaliniu mastu. Taip iš esmės sumažinama fragmentiškų, technologiškai nesuderinamų sprendimų rizika skirtingose administracinėse teritorijose ar transporto rūšyse. Sukurtas bendras teisinis ir techninis pagrindas sudarys prielaidas sukurti kelionių planavimo sprendimą, kuris gyventojui bus atpažįstamas ir patogus visoje šalies teritorijoje. Informacinės sistemos diegimu nesiekama panaikinti ar pakeisti jau sėkmingai veikiančių vietinių ar regioninių informacinių sistemų, savivaldybės ir regionai galės išlaikyti savo skaitmeninius sprendimus.

3. Pagerinama viešojo transporto paslaugų prieinamumo ir patogumo kokybė keleiviams. Sudarius galimybę planuoti keliones skirtingų rūšių transporto priemonėmis ir atsiskaityti per KPJB IS, kelionės taptų paprastesnės, greitesnės ir patogesnės Lietuvos mastu, o keleiviui būtų užtikrinamas vienos kelionės / vienos sutarties principas, kai tai aktualu integruotoms kelionėms.

4. Didinamas kelionių duomenų prieinamumas, kokybė ir panaudojimas. Nustatytos vežėjų pareigos teikti duomenis į Viešojo transporto kelionių duomenų informacinę sistemą sudarytų sąlygas kaupti išsamius, standartizuotus ir palyginamus duomenis, reikalingus kelionių planavimui, informavimui, analitikai ir sprendimų priėmimui.

5. Sustiprinamas viešųjų paslaugų teikimo įgyvendinimo kontrolės mechanizmas. Sankcijos ir aiškiai apibrėžtos pasekmės už pareigų nevykdymą didintų vežėjų ir keleivių vežimo organizatorių motyvą laikytis nustatytų reikalavimų, o institucijoms suteiktų realias priemones užtikrinti reguliavimo vykdymą.

6. Efektyvesnis viešųjų lėšų panaudojimas ir skaidresnis kompensacijų administravimas. Aiškios vežėjų ir keleivių vežimo organizatorių pareigos ir duomenų teikimas sudarytų prielaidas tikslesniam viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo ir kompensacijų (įskaitant transporto lengvatų kompensavimą) pagrindimui.

7. Skatinamas viešojo transporto naudojimas ir darnus judumas. Paprastesnis kelionių planavimas ir patogus atsiskaitymas per KPJB IS didintų viešojo transporto patrauklumą, sudarytų sąlygas rinktis dalį kelionių vietoj individualaus automobilio.

8. Užtikrinamas proporcingumas dėl taikymo apimtys. Įstatymų projektuos nustatytas teisinis reguliavimas apima reisuos reguliariaisiais maršrutais, bet taikomos išimties (specialieji,

užsakovieji, turistiniai reisai bei tarptautiniai maršrutai) leistų reguliavimą taikyti ten, kur jis duoda didžiausią viešąją naudą, nepagrįstai neapkraunant veiklų, kurioms kelionių planavimas ir jungtinis bilietas nėra aktualūs.

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

Igyvendinant įstatymų projektuose numatytus pakeitimus, numatomas teigiamas poveikis transporto sistemos skaitmeninimui ir paslaugų prieinamumui, tačiau identifikuota, kad ūkio subjektai (vežėjai) gali patirti papildomų administracinių bei veiklos sąnaudų. Šios išlaidos yra tiesiogiai susijusios su privalomu technologiniu prisijungimu prie KPJB IS, programinės įrangos pritaikymu bei nuolatiniu tikralaikių duomenų teikimu.

Detalus poveikio vertinimas pateikiamas pridedamoje *Numatomo teisinio reguliavimo administracinės naštos ūkio subjektams vertinimo pažymoje* bei *Ūkio subjektų administracinės naštos ir prisitaikymo ataskaitoje*. Skaičiuojama, kad naujas reguliavimas tiesiogiai palies apie 60 ūkio subjektų – juridinių asmenų, vykdančių keleivių vežimą reguliariaisiais reisais kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transporte.

Siekdama užtikrinti sklandų ūkio subjektų perėjimą prie naujo reguliavimo ir maksimaliai sumažinti finansinę naštą, Susisiekimo ministerija numatys papildomus programavimo darbus KPJB IS apimtyje.

Manoma, kad naujas teisinis reguliavimas neturės negatyvaus poveikio paslaugų kainoms, nes kainodarą ir toliau reguliuos esami mechanizmai (savivaldybių tarybų sprendimai), užtikrinantys socialinį transporto paslaugų prieinamumą.

## **6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Priimti įstatymai įtakos kriminogeninei situacijai, korupcijai neturės.

## **7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Įstatymų projektų įgyvendinimas turės visapusišką teigiamą poveikį susisiekimo sektoriaus verslo aplinkai. Nors nustatomos aiškos papildomos prievolės visų rūšių reguliariojo susisiekimo vežėjams (kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų), jos kuria ilgalaikę pridėtinę vertę per rinkos skaidrumą ir skaitmeninimui. Pagrindinis poveikis:

1. Teisinis apibrėžtumas ir veiklos standartizavimas. Įtvirtinus vienodas sąvokas, KPJB IS valdymo modelį bei universalias vežėjų pareigas, verslui eliminuojama fragmentuoto reguliavimo rizika. Vienodos taisyklės visose savivaldybėse ir transporto rūšyse mažina administracinį neapibrėžtumą, leidžia vežėjams efektyviau planuoti investicijas bei paslaugų plėtrą nacionaliniu mastu.

2. Technologinių inovacijų ir naujų rinkų stimuliavimas. KPJB IS diegimas veiks kaip katalizatorius IT sprendimų, duomenų analitikos, skaitmeninių mokėjimų ir keleivių informavimo sistemų rinkai. Tai sudaro prielaidas kurti naujoms partnerystėms tarp vežėjų ir judumo paslaugų (MaaS – *Mobility as a Service*) kūrėjų, skatinant aukštos pridėtinės vertės paslaugų atsiradimą.

3. Keleivių srautų augimas ir konkurencingumo didinimas. Integruotas kelionių planavimas ir supaprastintas atsiskaitymas didina viešojo transporto patrauklumą lyginant su individualiais automobiliais. Didesnis sistemos patogumas tiesiogiai koreliuoja su augančia keleivių paklausa, ypač tarprūšinių kelionių grandinėse, o tai užtikrina stabilesnį vežėjų pajamų augimą.

4. Proporcingi atitikties kaštai. Pripažįstama, kad vežėjai patirs vienkartinį investicinių sąnaudų (integracijų kūrimas, funkcionalumų diegimas) bei periodinių veiklos kaštų (duomenų palaikymas, personalo adaptacija). Tikėtina, kad didžiausia finansinė našta bus juntama pradiname etape, o vėliau transformuosis į palaikymo sąnaudas, kurias atsvers skaitmenizavimo teikiama veiklos efektyvumo nauda.

5. Veiklos efektyvumo didėjimas. Skaitmenizavimas ir automatizuotas duomenų apsikeitimas ilgalaikėje perspektyvoje mažina vežėjų administracinę naštą bei klaidų riziką, o tai

leidžia optimizuoti vidinius procesus ir išlaikyti stabilias paslaugų kainas. Tikimasi, kad padidėjęs keleivių srautas, kurį paskatins patogesnis planavimas ir atsiskaitymas „vieno langelio“ principu, leis vežėjams generuoti didesnes pajamas iš augančios paklausos, o ne iš didinamų paslaugų kainų.

Apibendrinant, įstatymų projektai suformuos prielaidas veikti moderniai, integruotai keleivinio transporto rinkai. Tai ne tik skatins technologinių paslaugų plėtrą, bet ir padės pagrindą darniai bei vartotojui patogiai susisiekimo sistemai Lietuvoje.

#### **8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Priėmus teikiamus įstatymų projektų kitų Lietuvos Respublikos įstatymų keisti nereikės.

#### **10. Ar įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka**

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų ir atitinka bendrines lietuvių kalbos normas. TVPI projekte yra teikiamos naujos sąvokos ir jas įvardijantys terminai. Naujos sąvokos suderintos su Valstybine lietuvių kalbos komisija ir aprobuotos Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

#### **11. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus**

Įstatymų projektai neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos teisės aktams.

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

Įstatymų projektams įgyvendinti reikės parengti ir priimti susisiekimo ministro įsakymą dėl Kelionių planavimo ir jungtinio bilieto informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo. Šis teisės aktas bus rengiamas vadovaujantis Lietuvos Respublikos valstybės informacinių išteklių valdymo įstatymu, kuris nustato bendruosius valstybės informacinių sistemų steigimo, kūrimo, modernizavimo ir likvidavimo reikalavimus bei tvarką. Ministro įsakymu patvirtintuose nuostatuose bus detalizuoti KPJB IS funkcionavimo principai, technologinis įgyvendinimas bei aiškiai įvardyta institucija, kuriai priskiriamos informacinės sistemos tvarkytojo bei duomenų tvarkytojo funkcijos. Šiame teisės akte taip pat bus įtvirtinti konkretūs duomenų standartai, techninės duomenų atvėrimo sąlygos. Užtikrinant aukščiausius asmens duomenų apsaugos standartus, duomenų tvarkymo, keitimosi ir atvėrimo procesai bus įgyvendinami griežtai laikantis Bendrojo duomenų apsaugos reglamento (BDAR) bei kitų asmens duomenų apsaugą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų. Toks reguliavimo modelis pasirinktas siekiant išlaikyti technologinį lankstumą, neutralumą ir užtikrinti operatyvų sistemos pritaikymą prie kintančių skaitmeninių sprendimų, neapkraunant perteklinėmis techninėmis detalėmis.

Tinkamam KPJB IS kūrimo ir veikimo procesui užtikrinti taip pat bus reikės atnaujinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2018 m. birželio 27 d. įsakymą Nr. 3-314 „Dėl Viešųjų keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu ir viešųjų kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų kokybės reikalavimų patvirtinimo“.

Taip pat reikės patikslinti ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimą Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, siekiant suderinti nuostolių

kompensavimo mechanizmą su kuriu nauju jungtinio bilieta modeliu bei daugiaryšio transporto paslaugų teikimo specifika.

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

Įstatymų projektams įgyvendinti KPJB IS sukūrimui bei diegimui 2026–2032 m. laikotarpiu numatomas bendras lėšų poreikis yra apie 9 mln. eurų (be PVM). Šiuo metu kaip pagrindinis potencialus finansavimo šaltinis yra numatomas Socialinio klimato fondas (SKF). Pagal preliminarų planą, lėšų struktūrą sudarytų: 75 proc. (apie 6,75 mln. eurų) ES Socialinio klimato fondo lėšos ir 25 proc. (apie 2,25 mln. eurų) Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto lėšos (nacionalinis kofinansavimas), patvirtinta 2025 m. birželio 11 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 405 dėl reglamento (ES) 2023/955 įgyvendinimo.

Europos Komisijai patvirtinus Socialinio klimato planą (planuojama 2026 m. gegužės mėn.), SKF lėšomis planuojama finansuoti priemonę „Kelionių planavimo ir bilietų įsigijimo sistema“ bus įtraukta į 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemonės Nr. 10-001-06-01-02 „Skatinti darnų judumą“ aprašą. Vadovaujantis Strateginio valdymo metodikos nuostatomis, bus rengiami reikalingi teisės aktai šiai veiklai vykdyti. Rengiant SKF planą, atliekama išsami numatomų investicijų detalizacija, kuri papildoma „Pažanga po pažangos“ (PŽP) aprašu. Siekiant užtikrinti planuojamų išlaidų pagrįstumą, taip pat rengiamas priemonės pagrindimo aprašas bei detali veiklų skaičiuoklė, kurie kartu sudaro vientisą metodologinį pagrindą lėšų poreikiui.

KPJB IS kūrimas planuojamas etapais, užtikrinant savalaikį administracinių ir techninių pajėgumų sukūrimą, sklandų lėšų įsisavinimą ir nuoseklų paramos teikimą visoje Lietuvos teritorijoje. Iki 2027 m. pirmo ketvirčio pabaigos bus atlikti parengiamieji veiksmai, įskaitant informacinės sistemos techninės specifikacijos parengimą ir viešojo pirkimo procedūrų iniciavimą. Šiame etape bus užtikrintas administracinis pasirengimas ir koordinavimas su savivaldybėmis bei kitomis suinteresuotomis grupėmis (vežėjai). 2027 m. KPJB IS numatomas sistemos kūrimas, įskaitant pagrindinių funkcionalumų bei kelionių planavimo ir atsiskaitymo mechanizmų sukūrimą. 2028 m. planuojamas sistemos testavimas ir diegimas, integruojant ją su keleivių vežimo organizatorių ir vežėjų, judumo paslaugų teikėjų sistemomis. Pasibaigus KPJB IS kūrimo ir diegimo etapui, tolimesniam tvariam jos funkcionavimui, technologiniam atnaujinimui bei kibernetinio saugumo užtikrinimui bus reikalingas nuolatinis operacinis finansavimas. Šios lėšos bus planuojamos Lietuvos Respublikos valstybės biudžete ir skiriamos paskirtam sistemos tvarkytojui, siekiant užtikrinti nepertraukiamą paslaugų teikimą, duomenų mainų stabilumą bei operatyvų sistemos pritaikymą.

**14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

Negauta.

**15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis „Kelionių planavimas“, „jungtinis bilietas“, „judumo paslauga“.**

**16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**

Nėra.