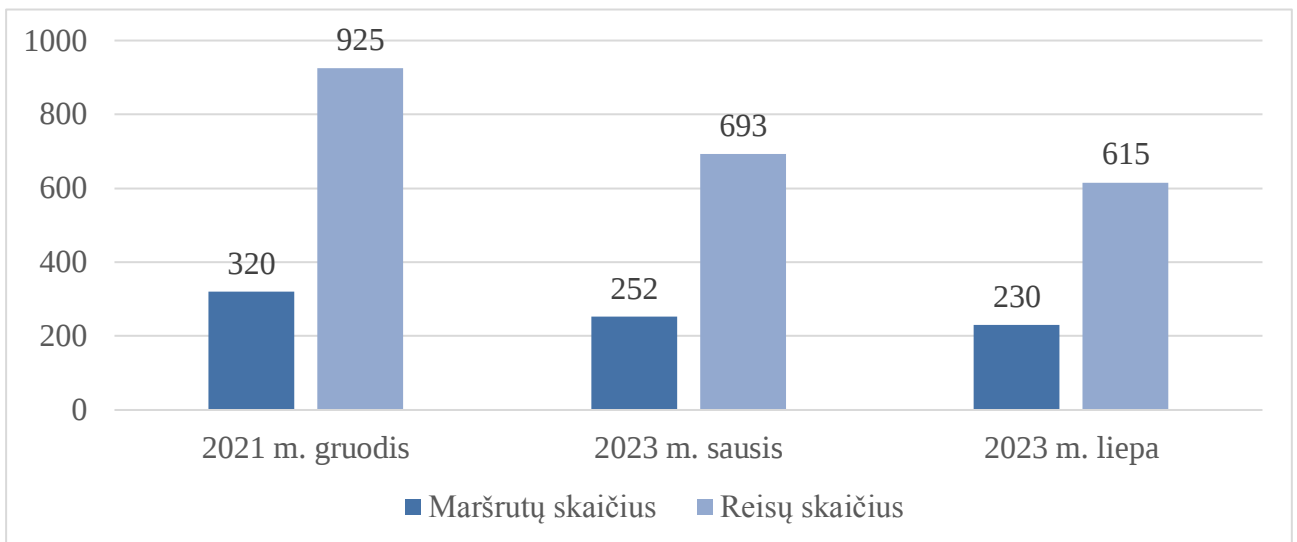


AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO NR. I-1628
18 STRAIPSNIO PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO

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

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – KTK projektas) parengtas siekiant sudaryti galimybę lankstesniam tolimojo susisiekimo maršrutų nustatymui, kurį riboja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 18 straipsnio 14 dalies 4 punkte numatytas kriterijus, pagal kurį sudaromo maršruto trasa negali sutapti su kitų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų, palyginti su kiekvienu esamu maršrutu atskirai.

Remiantis oficialiais Lietuvos transporto saugos administracijos duomenimis, nuo 2021 iki 2023 metų beveik per pusę sumažėjo tolimojo keleivių vežimo reisų skaičius ir buvo panaikinta kone trečdalis maršrutų. 2023 m. naujai priimtas Kelių transporto kodeksas nepagerino, bet greičiausiai pablogino situaciją. Dėl prasto susisiekimo Lietuvoje didėja regiono gyventojų atskirtis, tai turi ypač neigiamas pasekmes pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Galiausiai Lietuva negali pasiekti Europos Sąjungos privalomų oro taršos mažinimo tikslų, nes didėja individualaus transporto parkas ir kelionių automobiliais intensyvumas.



Lietuva daugybėje strateginių dokumentų yra įsipareigojusi skatinti darnų judumą, švelninti transporto sektoriaus poveikį klimatui ir mažinti individualaus transporto naudojimą. Tačiau skambios deklaracijos ir aukšti tikslai, įsipareigojimai Europos Sąjungai, Jungtinių tautų darnaus vystymosi darbotvarkei labiau įgyvendinami popieriuje nei realybėje. Pastaruoju metu nemenką proveržį padarė miestuose vykdomi darnaus judumo planai, tačiau rodikliai valstybės mastu esminės pažangos nerodo. Nacionalinės pažangos planas iki 2030 m. numato 9 proc. transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio sumažėjimą, palyginti su 2005 m. išmetu kiekiu bei 51 proc. transporto sektoriuje išmetamo NOx kiekio sumažėjimą, palyginti su 2005 m. išmetu kiekiu. Jau dabar, įpusėjus pažangos plano įgyvendinimui bei matant tendencijas, galima prognozuoti, kad, jei nebus imtasi ryžtingesnių sprendimų, panašu, kad šių tikslų pasiekti nepavyks.

2021 m. Susisiekimo ministerija paskelbė ataskaitą „Transporto sektoriaus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio mažinimo priemonių efektyvumo vertinimas ir prognozių modeliavimas“. Dokumente teigiama, kad transporto sektorius yra daugiausiai ŠESD

sudarantis visoje energetikos srityje, o šio sektoriaus sudaromo ŠESD kiekio augimą nulemia nuolatinis kelių transporto priemonių skaičiaus bei sunaudojamo kuro kiekio augimas šalyje. 2014–2019 m. laikotarpiu transporto priemonių parkas padidėjo 26,3 proc. arba 367,3 tūkst. transporto priemonių. Remiantis „Eurostat“ duomenimis, Lietuva užima pirmą vietą ES pagal automobilių naudojimą kelionėms, nes 2020 m. Lietuvoje net 94.2 proc. visų keleivių pervežimų žeme vyko automobiliais, o Europos vidurkis yra 87.2 proc.¹ Tad ministerijos ataskaitoje konstatuojama, kad *siekiant sumažinti neigiamą šio sektoriaus poveikį aplinkai būtinos intervencijos, skatinančios gyventojus keisti keliavimo įpročius, atsisakyti kelionių taršiu nuosavu transportu.*

Viešojo transporto atgaivinimas ir susisiekimo gerinimas turėtų būti plataus politinio susitarimo tema, nes esama situacija stumia į atskirtį regionų gyventojus, mažina žmonių mobilumą, apsunkina galimybę gauti būtiniausias paslaugas ir siekti oro taršos mažinimo. Kai regionuose mažėja tradicinių paslaugų, kurių teikimas gali būti per brangus valstybei, tokių, kaip sunkių ligų gydymas, gyventojams ypač dažnai tenka vykti į didesnius miestus, tad viešojo transporto paslaugų aprėptis ir dažnumas turi didėti. **Kai visos kitos viešosios paslaugos, darbo vietos tolsta nuo gyventojų, o ES grasina baudomis dėl prastų oro taršos rodiklių, bent viešo tarpmiestinio susisiekimo kokybė ir dažnumas turi nuolat gerėti.** Atsižvelgiant į šiuos motyvus, parengtu projektu siūloma panaikinti neseniai atsiradusias dirbtines teisinės kliūtis naujų tarpmiestinių maršrutų atsiradimui Lietuvoje.

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

Įstatymo projektą parengė Seimo narys Tomas Tomilinas ir Kasparas Adomaitis.

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

Kodekso 18 straipsnio 14 dalies 4 punkte numatytas kriterijus, kad „tolimojo susisiekimo maršrutas ir su juo susietas autobusų išvykimo dažnumas nustatomi laikantis šių kriterijų: <...> sudaromo maršruto trasa nesutampa su kitų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų, palyginti su kiekvienu esamu maršrutu atskirai“. Dėl šio kriterijaus yra ribojamos galimybės sudaryti naujus, patrauklius maršrutus. Šiuo metu Lietuvos transporto saugos administracija, vadovaudamasi Kodekso 18 straipsnio 14 dalimi, yra paskelbusi tolimojo susisiekimo maršrutų sąrašą viešojo transporto kelionių duomenų informacinėje sistemoje „Vintra“, kuris atitinka iki 2023 m. liepos 1 d. vežėjų vykdytus tolimojo susisiekimo maršrutus. Šių maršrutų trasos driekiasi pagrindiniais Lietuvos keliais ir naujų maršrutų nustatymas, vadovaujantis šiuo kriterijumi, tampa neįmanomas arba labai sudėtingas. Svarbu pažymėti, kad, kaip nustatyta Kodekso 18 straipsnio 3 dalyje, tvirtinant maršrutus turi būti atsižvelgta į visuomenės interesus, poreikius ir paslaugų patogumą, o maršrutai sudaryti laikantis šio kriterijaus turėtų būti vykdomi nuošalesniais keliais, kur ir visuomenės intereso galbūt nėra arba jis yra tik minimalus, o likusių keleivių keliavimo trukmė taptų ilgesnė, kas pablogintų pačios paslaugos patogumą, tad tokie maršrutai nebūtų patrauklūs keleiviams ir aktualūs vežėjams, kadangi jų veikla vykdoma komerciniu pagrindu.

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

Panaikinus Kodekso 18 straipsnio 14 dalies 4 punktą, būtų sudaryta galimybė lankstesniam vežėjų ir keleivių interesus atitinkančių naujų tolimojo susisiekimo maršrutų nustatymui, nes dalis naujų maršrutų galėtų sutapti daugiau nei 50 procentų su jau esamais maršrutais, tai padėtų plečiant tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą ir sudarant galimybes keleiviams pasirinkti jiems patogesnę ar greitesnę maršrutą, o vežėjams daugiau galimybių pradėti veiklą šioje rinkoje.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf>

dokumentu), galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta:

Priėmus įstatymo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai:

Priimtas įstatymas įtakos kriminogeninei situacijai, korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

KTG projektas turės teigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai tolimojo susisiekimo autobusais rinkoje, kadangi priėmus KTK projektą bus skatinama konkurencija šioje rinkoje, bus įtvirtinta galimybė nustatyti platesnį tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą, gerinantį susisiekimo galimybes keleiviams. Platesnės keliavimo galimybės gerins regionų gyventojų galimybes paprasčiau pasiekti tolimesnes darbo vietas bei didins galimybes įsidarbinti, taip prisidedant prie verslo aplinkos ir sąlygų gerinimo bei regionų atskirties mažinimo. Kodekso 18 straipsnio 11 dalis numato vežėjų teisę siūlyti Lietuvos transporto saugos administracijai nustatyti tolimojo susisiekimo maršrutus, tad, atsisakius kriterijaus dėl maršrutų trasų sutapimo daugiau nei 50 procentų, verslas galėtų paprasčiau ir aktyviau planuoti savo galimybes pradėti veiklą šioje rinkoje bei pasinaudoti teise siūlyti nustatyti naujus maršrutus. Pažymėtina, kad esamų maršrutų trasos iš esmės atitinka pagrindines keleivių keliavimo trajektorijas, tad galimybė nustatyti maršrutą per jau esančio maršruto trasą, sudarys daugiau keliavimo galimybių esamiems keleiviams bei pritrauks naujų keleivių dėl pagerėjusių keliavimo galimybių viešuoju transportu, o tai teigiamai paveiks ir verslo interesus. Remiantis oficialiais Lietuvos transporto saugos administracijos duomenimis, šiuo metu du pagrindiniai vežėjai perveža 52 proc. visų keleivių. Dirbtinai ribojama konkurencija šiandien pasireiškia reisų mažėjimu, o kelionių kaina autobusais Lietuvoje kartais viršija bilietų kainą į kaimyninių šalių miestus. Konkurencija šioje rinkoje paskatintų kainos mažėjimą ir susisiekimo paslaugų viešuoju transportu kokybės didėjimą.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Priėmus teikiamą įstatymo projektą kitų Lietuvos Respublikos įstatymų keisti nereikės.

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

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

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

Įstatymo projektas neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms ir Europos Sąjungos teisės aktams.

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

Įstatymo projektu siūlomiems pakeitimams įgyvendinti nereikės įgyvendinamųjų teisės aktų.

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

Įstatymo projektu siūlomi pakeitimai neturės įtakos valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšoms.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Rengiant įstatymo projektą specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

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

„Keleivių vežimas autobusais“, „keleivių vežimas tolimojo susisiekimo maršrutais“.

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

Nėra.

Teikia

Seimo nariai