


Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimo ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimo ataskaita

Paslaugos teiktos įgyvendinant Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimo ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimo bei mažinimo paslaugų pirkimo 2018 m. spalio 22 d. sutartį Nr. 8-148, finansuojamą 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 10 prioriteto „Visuomenės poreikius atitinkantis ir pažangus viešasis valdymas“ Nr. 10.1.4-ESFA-V-921 priemonės „Geresnio reglamentavimo diegimas ir verslo priežiūros sistemos tobulinimas“ lėšomis.

2019 m. balandžio 1 d.

Ataskaitos rengėjai:

Ataskaitos rengėjai:

Eksperto vardas pavardė	Pareigos ataskaitos rengimo metu	Parašas
Andrius Järžemskis	Projekto vadovas, transporto srities ekspertas	
Ieva Girdvainienė	Ekonomikos srities ekspertas	
Vilius Nikitinas	Teisės srities ekspertas	

Turinys

Santrumpos ir apibrėžimai.....	5
Lentelių sąrašas	6
Paveikslų sąrašas	7
Įžanga	9
1 Transporto srities teisinio reguliavimo sistema	11
1.1 Transporto srities reguliavimo politikos formavimas ir įgyvendinimas	11
1.1.1 ES transporto srities reguliavimo politika	11
1.1.2 Lietuvos Respublikos transporto srities teisinio reguliavimo sistema, politikos koordinavimas 12	
1.1.3 Transporto įmonių veiklos licencijavimas ir kontrolė	14
1.1.4 Transporto srities reguliavimo politikos prioritetai, tikslai, įgyvendinimo priemonės.....	16
1.2 Keleivių vežimo kelių transportu teisinis reguliavimas	18
1.2.1 Keleivių vežimas kelių transportu reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais.....	19
1.2.2 Keleivių vežimas kelių transportu reguliariais vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais.....	20
1.2.3 Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais reisais veiklos vykdymo sąlygos	21
1.2.4 Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	22
1.2.5 Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį.....	24
1.2.6 Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį vairuotojų darbo sąlygos.....	24
1.2.7 Keleivių vežimo kelių transportu rinka Lietuvoje	26
1.3 Suinteresuotų šalių apklausa.....	30
2 Užsienio šalių patirtis formuojant ir įgyvendinant teisinio reguliavimo politiką kelių transporto srityje 39	
3 Keleivių vežimo kelių transportu veiklas reglamentuojančių teisės aktų analizė	44
3.1 Įpareigojimai keleivių vežimo reguliariaisiais reisais vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais veiklos vykdymui.....	46
3.1.1 A1 Įpareigojimas turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais	46
3.1.2 A2 Įpareigojimas turėti leidimą vežti keleivius tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo kelių transporto maršrutais	48
3.1.3 A3 Įpareigojimai dėl profesinės kompetencijos reikalaujamos vadovauti keleivių vežimo įmonėms, vežančioms tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais	50

3.1.4	A4 (A4.1 ir A4.2) Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonių apipavidalinimui	51
3.1.5	A5 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų autobusų ekipažui, keleivių ir bagažo vežimui	53
3.1.6	A6 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) išdavimo, apskaitos, kontrolės	56
3.1.7	A7 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) apsirūpinimo ir jų saugojimo	57
3.1.8	A8 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo vežėjui dėl bilietų (kvitų) išdavimo, pardavimo, grąžinimo ir jų naudojimo	58
3.2	Įpareigojimai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklos vykdymui	59
3.2.1	L1 (L1.1 ir L1.2) Įpareigojimai dėl keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi leidimo gavimo ir už atlygį deklaracijos pateikimo veiklai vykdyti	60
3.2.2	L2 Įpareigojimai dėl keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklos vykdymo teritorinio apribojimo	62
3.2.3	L3 Įpareigojimai lengvųjų automobilių taksi vežėjų transporto priemonėms	62
3.2.4	L4 (L4.1 ir L4.2) Įpareigojimai lengvųjų automobilių taksi ir už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui	64
3.2.5	L5 Įpareigojimai lengvųjų automobilių taksi transporto priemonių apipavidalinimui	66
3.3	Įpareigojimų keleivių vežimo kelių transportu veiklai vykdyti apibendrinimas	67
4	Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje išvados ir siūlymai	72

Santrumpos ir apibrėžimai

Perkančioji organizacija	Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija
Paslaugų teikėjas	Smart Continent LT, UAB
Projektas	Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimo ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimas bei mažinimas
LTSA	Lietuvos transporto saugos administracija
VMI	Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos
SPTŽ	Specialiųjų poreikių turintis žmogus
TP	Transporto priemonė
LT	Lietuvos Respublika
ES	Europos Sąjunga
(LT)	Nacionalinė teisės akto kilmė
(ES)	ES teisės akto kilmė

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugas teikiančių fizinių ir juridinių asmenų skaičius savivaldybėse, vnt.....	29
2 lentelė. Teisės aktų, reglamentuojančių keleivių vežimo kelių transportu veiklą, sąrašas.....	44
3 lentelė. Įpareigojimų keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo ir vietinio (miesto ir priemiesčio) maršrutais bei lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį veikloms vykdyti apibendrinimas.....	68

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Projekto apimtis veiklų atžvilgiu.....	9
2 paveikslas. Institucijos dalyvaujančios LR transporto srities reguliavimo politikos formavime ir įgyvendinime	13
3 paveikslas. LR transporto įmonių veiklos licencijavimą vykdančio institucijos.....	14
4 paveikslas. Reikalavimai vežėjams, norintiems pradėti keleivių vežimo veiklą	19
5 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo reisais rinką schema	19
6 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo reguliariais vietinio susisiekimo reisais rinką schema	20
7 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi rinką schema	22
8 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinką schema	24
9 paveikslas. Keleivių vežimo kelių transportu vidaus maršrutais licencijų ir licencijų kopijų skaičius.....	26
10 paveikslas. Autobusų maršrutų skaičius, vnt.....	26
11 paveikslas. Reguliariųjų tolimojo susisiekimo maršrutų ir įmonių, turinčių leidimus vežti tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais, skaičius, vnt.	27
12 paveikslas. Įmonių, vykdančių keleivių vežimo miesto arba priemiestiniu sausumos transportu, skaičius, vnt.....	27
13 paveikslas. Įmonių, vykdančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi, skaičius, vnt.....	28
14 paveikslas. Registruotų taksi automobilių skaičius ir jų pokytis	28
15 paveikslas. Registruotų taksi automobilių skaičiaus pokytis atskirose savivaldybėse.....	29
16 paveikslas. Keleivių vežimo kelių transportu suinteresuotos šalys.....	31
17 paveikslas. Klausimai vežėjams ir vežėjus atstovaujančioms asociacijoms	32
18 paveikslas. Klausimai savivaldybių administracijoms	38
19 paveikslas. Keleivių vežimo autobusais rinkos priskyrimo vietinio ir tolimojo susisiekimo rinkoms kriterijai Vokietijoje.....	39
20 paveikslas. Pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais ataksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Vokietijoje.....	40
21 paveikslas. Pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Suomijoje.....	42
22 paveikslas. Keleivių vežimo autobusais rinkos priskyrimo vietinio ir tolimojo susisiekimo rinkoms kriterijai Vokietijoje.....	42
23 paveikslas. Pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Estijoje.....	43
24 paveikslas. Įpareigojimų ir jų sukeltos reguliavimo naštos ūkio subjektams nustatymo eiga.....	45
25 paveikslas. Įpareigojimai ir jų klasifikavimas.....	45

26 paveikslas. Įpareigojimo turėti licenciją tikslinimas tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutų aptarnavimui. 46

Įžanga

Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimas ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimas bei mažinimo siūlymai rengiami įgyvendinant projektą „Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros“ (projekto kodas Nr. 10.1.4-ESFA-V-921-01-0001) 2014–2020 metų Europos Sąjungos fondų investicijų veiksmų programos 10 prioriteto „Visuomenės poreikius atitinkantis ir pažangus viešasis valdymas“ Nr. 10.1.4-ESFA-V-921 priemonės „Geresnio reglamentavimo diegimas ir verslo priežiūros sistemos tobulinimas“ lėšomis.

Teisinio reguliavimo tinkamumo patikra – tai išsamus politikos srities vertinimas, per kurį nagrinėjama, kaip keli susiję teisės aktai padeda siekti politikos tikslų. Patikra yra skirta nustatyti dubliavimosi atvejams, nenuoseklumui, sąveikai ir bendram reglamentavimo poveikiui. Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje metu siekiama įvertinti problemas ir iššūkius, politikos tikslus ir naudojamas priemones, nustatyti identifikuotų problemų sprendimo priemones, galimai atsisakyti perteklinių, neaktualių teisės aktų nuostatų ar jas supaprastinti, siekiant palengvinti teisės aktų reikalavimų ūkio subjektui vykdymą.

Transporto sritis šio projekto atveju apima tik keleivinį kelių transportą (keleivių vežimą reguliariais reisais tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais, keleivių vežimą lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimą už atlygį lengvaisiais automobiliais (vartojamos sąvokos atitinka Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse nustatytas sąvokas).



1 paveikslas. Projekto apimtis veiklų atžvilgiu
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Reguliavimo našta ūkio subjektams apima išlaidas, kurias patiria ar gali patirti ūkio subjektas, vykdydamas teisės aktuose ar teisės aktų projektuose nustatytus reikalavimus. Ši našta praktikoje apima administracinę našlą ir prisitaikymo išlaidas ūkio subjektams.

Ataskaitos tikslas – atlikti teisinio reguliavimo tinkamumo patikrą transporto srityje ir įvertinti reguliavimo našlą ūkio subjektams bei pateikti reguliavimo naštos mažinimo siūlymus.

Patikros transporto srityje objektas – transporto sritį reguliuojančių teisės aktų visumos analizė.

Galutinis Patikros transporto srityje rezultatas – teisės aktų reguliuojančių transporto sritį visumos analizės ataskaita su transporto sritį reguliuojančių teisės aktų ar jų dalies pakeitimų siūlymais.

Ataskaitoje rengimo metu bus nagrinėjamas ir vertinamas Lietuvos Respublikos transporto srities reguliavimo politikos formavimas ir įgyvendinimas, jo sąsaja su Europos Sąjungos transporto srities

politikos formavimo priemonėmis ir tikslais. Taip pat ataskaitoje nagrinėjamas atskirų keleivių vežimo kelių transportu veiklų, apibrėžtų pirmame paveiksle teisinis reguliavimas, apimantis patekimo į rinką ir veiklos vykdymo bei kontrolės procesus, vertinama keleivių vežimo kelių transportu rinka Lietuvoje.

Siekiant tinkamai išsiaiškinti esamo transporto srities teisinio reguliavimo tinkamumą Ataskaitos rengimo metu bus vykdoma suinteresuotų šalių, įskaitant ūkio subjektus, apklausa. Taip pat Ataskaitoje bus rengiama užsienio šalių gerosios praktikos formuojant ir įgyvendinant transporto srities teisinį reguliavimą apžvalga.

Pagrindinę Ataskaitos dalį sudaro LR teisės aktų, reglamentuojančių keleivių vežimo kelių transportu veiklas analizė, identifikuojant šių teisės aktų nustatytus įpareigojimus ūkio subjektams bei tų įpareigojimų sukiamą reguliavimo našlą. Identifikuotų teisės aktų numatomų įpareigojimų analizė papildoma atskirų įpareigojimų ūkio subjektų vertinimu.

1 Transporto srities teisinio reguliavimo sistema

1.1 Transporto srities reguliavimo politikos formavimas ir įgyvendinimas

1.1.1 ES transporto srities reguliavimo politika

Lietuvos transporto sektoriaus veikla pirmiausia priklauso nuo Europos sąjungos transporto politikos. Europos sąjunga vykdo vieningą transporto politiką, kuri nacionalinės teisės pagalba arba tiesiogiai yra perkeliama į ES valstybes nares ir jų transporto politikos formavimą.

Pagrindinis ES transporto politikos tikslas – palengvinti prekių ir paslaugų judėjimą per valstybių sienas (*Transportas. Patikima jungtis tarp Europos įmonių ir piliečių*. Europos Sąjungos leidinių biuras, 2014). XX a. ES transporto politikos pagrindinės kryptys buvo tarpvalstybinių kliūčių panaikinimas ir nacionalinių rinkų integravimas. Transporto srities teisės aktais taip pat siekiama:

- sudaryti sąlygas patekti į rinkas ir suteikti prieigą prie infrastruktūros;
- užtikrinti techninį suderinamumą, pavyzdžiui, geležinkelių riedmenų;
- pašalinti kitas technines bei administracines kliūtis konkurencijai.

Sudarius sąlygas patekti į rinkas nustatytos tokių sričių ES masto taisyklės kaip krovinių kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio laikas, užtikrintos visų rūšių transporto priemonėmis vykstančių keleivių teisės ir socialinė lygybė sąžiningos ir konkurencijai atviros aplinkos sąlygomis.

Tarp svarbiausių ES transporto teisės aktų – trys geležinkeliams skirtų teisės aktų rinkiniai, kuriais pradėta palaipsniui liberalizuoti nacionalines geležinkelių rinkas, kelių ir jūrų kabotažo (prekių arba keleivių vežimo iš vienos vietos toje pačioje šalyje į kitą, kai veža kitoje šalyje registruoti vežėjai) teisės aktai ir du Bendro Europos dangaus dokumentų rinkiniai, kuriais siekiama sukurti vieną Europos oro erdvę, kurioje taikomos bendros aviacijos taisyklės.

2011 m. pagrindiniame ES transporto politikos strateginiame dokumente – Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“ akcentuojamos šios transporto politikos kryptys:

- kurti integruotus transporto tinklus, kuriuose derinamos įvairios transporto rūšys;
- kurti daugiarūšio transporto mazgus ir šalinti ilgalaikes technines, administracines arba su pajėgumais susijusias kliūtis;
- gerinti infrastruktūrą į ES 2004 m. ir vėliau įstojusiose šalyse;
- skirti daug dėmesio moksliniams tyrimams ir inovacijoms, investuoti į nuo naftos nepriklausomą ateities transportą ir pasirengti šiame sektoriuje siekti nelengvų anglies dioksido išmetimo mažinimo tikslų taip, kad nesumažėtų judumo galimybių.

Apibendrinant galima teigti, jog pagrindinis ES transporto politikos tikslas – palengvinti prekių ir paslaugų judėjimą per valstybių sienas. Tikslas siekiama naikinant tarpvalstybines kliūtis ir integruojant nacionalines

rinkas, derinant skirtingas transporto rūšis, kuriant daugiarūšio transporto mazgus, gerinant infrastruktūrą naujose šalyse narėse bei vykdant mokslinius tyrimus ir taikant inovacijas.

ES transporto srities reguliavimo politika į nacionalinę transporto srities reguliavimo politiką ir teisinę sistemą yra perkeliama reglamentų ir direktyvų pagrindu. Pagrindiniai ES teisės aktai, reguliuojantys kelių ir kelių transporto sritį yra:

- 2006 m. kovo 15 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85;
- 2009 m. spalio 21 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių;
- 2009 m. spalio 21 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB;
- 2009 m. spalio 21 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006;
- 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo;
- 1992 m. vasario 10 d. TARYBOS DIREKTYVA 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje;
- 1996 m. liepos 25 d. TARYBOS DIREKTYVA 96/53/EB nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę.

Direktyvos ir reglamentai numato nuostatas rinkos reguliavimo, eismo saugos, reikalavimų vežėjams srityse.

1.1.2 Lietuvos Respublikos transporto srities teisinio reguliavimo sistema, politikos koordinavimas

LR kelių transporto kodekso 4 straipsnyje nurodyta, jog Lietuvoje transporto valstybinį valdymą vykdo Susisiekimo ministerija ir savivaldybių institucijos. Žemiau paveiksle pateikiama LR transporto srities reguliavimo politikos formavime ir įgyvendinime dalyvaujančios institucijos ir jų funkcijos.

ES institucijos
ES rengia privalomas šalims narėms direktyvas, kurios tiesiogiai, arba per LR nacionalinius teisės aktus įtraukiamos į LR transporto srities viešojo administravimo procesą.
Vyriausybė
Susisiekimo ministerija
<ol style="list-style-type: none"> 1. formuoja valstybės transporto politiką, organizuoja, koordinuoja ir kontroliuoja jos įgyvendinimą; 2. organizuoja strateginių transporto sistemos plėtojimo programų rengimą, tarp jų – viešosios transporto infrastruktūros plėtojimo, modernizavimo, eismo saugos ir aplinkosaugos, ir užtikrina jų įgyvendinimą; 3. dalyvauja rengiant tarptautinius transporto infrastruktūros projektus bei programas ir juos įgyvendinant; 4. nustato privalomus reikalavimus transporto veiklai vykdyti valstybės įmonėms, valstybės institucijoms bei asociacijoms, transporto infrastruktūros objektų valdytojams, transporto infrastruktūros objektų naudotojams; 5. koordinuoja visų transporto rūšių sąveiką; 6. pagal savo kompetenciją leidžia teisės aktus ir tiesiogiai ar per įgaliotas institucijas kontroliuoja, kaip šie aktai vykdomi; 7. vykdo kitas LR Transporto pagrindų įstatyme ir kituose teisės aktuose nustatytas funkcijas.
Savivaldybių institucijos
Formuoja viešojo vietinio transporto veiklos strategiją ir organizuoja jos įgyvendinimą.

2 paveikslas. Institucijos dalyvaujančios LR transporto srities reguliavimo politikos formavime ir įgyvendinime
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo remiantis LR Transporto pagrindų įstatymu ir interviu su LR Susisiekimo ministerijos atstovais

LR Susisiekimo ministerija transporto srities teisinį reguliavimą vykdo tiesiogiai (teisės aktų ir kitų teisinių normų leidimas) ir per tiesioginio pavaldumo instituciją – Lietuvos transporto saugos administraciją (LTSA).

ES teisė į LR transporto sektoriaus teisinį reguliavimą yra integruojama perkeliant ES direktyvų nuostatas į nacionalinę teisę ir taikant ES reglamentus tiesiogiai. LR Kelių transporto kodekso pirmajame straipsnyje numatyta, jog kodekso nuostatos suderintos su šio kodekso priede nurodytais Europos Sąjungos teisės aktais:

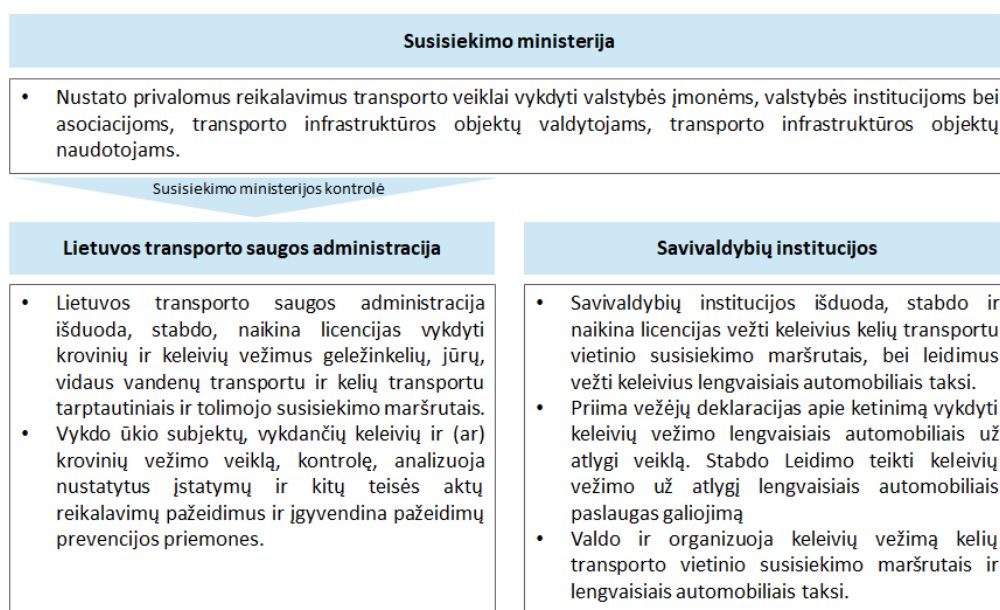
1. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL 2006 L 102, p. 1).
2. 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL 2007 L 315, p. 1).
3. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinant Tarybos direktyvą 96/26/EB (OL 2009 L 300, p. 51).
4. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovininių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL 2009 L 300, p. 72).
5. 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivinių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL 2009 L 300, p. 88).
6. 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivinių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL 2011 L 55, p. 1).

Suderinus LR Kelių transporto kodekso nuostatas su išvardintais Europos Parlamento ir Tarybos priimtais reglamentais bei taikant anksčiau įvardintų ES Tarybos direktyvų nuostatas tiesiogiai, yra užtikrinamas ES reguliavimo transporto srityje įgyvendinimas.

Susisiekimo ministerija pagal savo kompetenciją leidžia savivaldybėms, fiziniams ir juridiniams asmenims privalomus teisės aktus, reguliuojančius kelių transporto veiklą ir keleivių bei krovinių vežimą. Susisiekimo ministerija arba jos įgaliota institucija valdo ir organizuoja keleivių vežimą tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais. Šie teisės aktai privalomi savivaldybėms. Susisiekimo ministerija nekontroliuoja savivaldybių veiklos keleivių vežimų organizavimo ir kontrolės veiklose. Pagal Savivaldos įstatymą savivaldybės turi savarankišką funkciją dėl keleivių vežimo organizavimo. Savivaldybių institucijos arba jų įgaliosios įstaigos valdo ir organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais ir lengvaisiais automobiliais taksi. Savivaldybių institucijos pagal savo kompetenciją leidžia vežėjams privalomus teisės aktus.

1.1.3 Transporto įmonių veiklos licencijavimas ir kontrolė

Lietuvos Respublikoje transporto įmonių veiklos licencijavimą ir veiklos kontrolę vykdo **Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA)** ir **savivaldybės vykdomosios institucijos**. Reikalavimus licencijavimui ir kontrolei nustato LR Susisiekimo ministerija.



3 paveikslas. LR transporto įmonių veiklos licencijavimą vykdančio institucijos.

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA), vadovaudamasi Reglamentu (EB) Nr. 1071/2009, Reglamentu (EB) Nr. 1072/2009, Reglamentu (EB) Nr. 1073/2009, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksu ir Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklėmis, kurias tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė, išduoda šias keleivių vežimo kelių transportu veiklos licencijas ir jų kopijas:

- Lietuvos Respublikoje išduota licencija verstis keleivių vežimu autobusais tarptautiniais maršrutais ir Lietuvos Respublikos teritorijoje;

- licencija verstis keleivių vežimu autobusais vidaus maršrutais, suteikianti teisę vežti keleivius Lietuvos Respublikos teritorijoje;

LTSA taip pat atlieka šias funkcijas, susijusias su veiklos licencijavimu:

- sustabdo licencijos (licencijos kopijos) galiojimą;
- naikina licencijos (licencijos kopijos) galiojimo sustabdymą ar licencijos (licencijos kopijos) galiojimą;
- pripažįsta fizinį asmenį, einantį transporto vadybininko pareigas, netinkamu vadovauti įmonės transporto veiksniams, tikrina, ar vežėjai atitinka Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

Be keleivių vežimo kelių transportu veiklos licencijavimo, LTSA taip pat atlieka valstybinę kelių transporto kontrolę. Valstybinė kelių transporto kontrolė – tai veikla, skirta metodinei pagalbai vežėjams teikti, prižiūrėti, kaip vežėjai laikosi įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytų reikalavimų, kontroliuoti, ar tinkamai tuos reikalavimus vykdo, ir įgyvendinti kitas priemones, užtikrinančias tinkamą teisės aktų reikalavimų laikymąsi ir mažinančias galimų pažeidimų skaičių. LTSA pareigūnai įgyvendindami kontrolės funkciją turi teisę sustabdyti krovinines ir keleivines kelių transporto priemones, nurodyti važiuoti paskui specialiąją transporto priemonę iki patikrinimo ar stovėjimo vietos, jas pasverti, tikrinti jų matmenis, apipavidalinimą, techninę būklę, privalomosios techninės apžiūros atlikimo periodiškumą, ekipažo dokumentus, keleiviams, bagažui ir kroviniams vežti privalomus dokumentus, tarp jų keleivių bilietus ir bagažo kvitus, važtaraščius. Šie pareigūnai taip pat turi teisę tikrinti, ar laikomasi ekipažo darbo ir poilsio režimo, ar nesinaudojama įtaisais, pakeičiančiais darbo ir poilsio režimo apskaitos prietaisų rodmenis ir (ar) duomenis. Kontrolės teisę turintys pareigūnai, nustatę pažeidimus, turi teisę siųsti transporto priemonę į techninės apžiūros stotį ar tachografų dirbtuvę, uždrausti transporto priemonei toliau važiuoti ir laikinai paimti transporto priemonės registravimo dokumentą, kol bus pašalinti pažeidimai, taip pat gauti iš keleivių paaiškinimus raštu ir (ar) žodžiu.

Savivaldybės vykdomosios institucijos, vadovaudamosi Reglamentu (EB) Nr. 1071/2009, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksu ir Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklėmis, kurias tvirtina Vyriausybė, išduoda šias keleivių vežimo kelių transportu veiklos licencijas ir jų kopijas:

- licencija verstis keleivių vežimu autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, suteikianti teisę vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje.

Savivaldybės vykdomosios institucijos taip pat atlieka šias funkcijas, susijusias su veiklos licencijavimu:

- sustabdo licencijos (licencijos kopijos) galiojimą;
- naikina licencijos (licencijos kopijos) galiojimo sustabdymą ar licencijos (licencijos kopijos) galiojimą;
- pripažįsta fizinį asmenį, einantį transporto vadybininko pareigas, netinkamu vadovauti įmonės transporto veiksniams, tikrina, ar vežėjai atitinka Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

Savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų kontrolės tarnybos atlieka valstybinę kelių transporto kontrolę. Savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų kelių transporto kontrolės tarnybų pareigūnai turi teisę savo ir gretimų savivaldybių teritorijose sustabdyti ir tikrinti lengvuosius automobilius taksi ir kitas keleivines kelių transporto priemones, vežančias keleivius vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais, ir šių

priemonių ekipažo dokumentus, tarp jų keleiviams ir bagažui vežti privalomus dokumentus, keleivių bilietus ir bagažo kvitus, taip pat turi teisę tikrinti, ar laikomasi ekipažo darbo ir poilsio režimo. Kontrolės teisę turintys pareigūnai, nustatę pažeidimus, turi teisę uždrausti transporto priemonei toliau važiuoti ir laikinai paimti transporto priemonės registravimo dokumentą, kol bus pašalinti pažeidimai, taip pat gauti iš keleivių reikalingus paaiškinimus raštu ir (ar) žodžiu.

1.1.4 Transporto srities reguliavimo politikos prioritetai, tikslai, įgyvendinimo priemonės

LR transporto sektoriaus strateginiai tikslai ir uždaviniai yra numatyti „Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programoje“ – tai yra pagrindinis strateginis LR transporto sektoriaus dokumentas.

Trumpesnio laikotarpio LR transporto sektoriaus strateginiai tikslai ir uždaviniai numatomi LR susisiekimo ministro valdymo sričių strateginiuose veiklos planuose.

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programoje numatyti šie tikslai:

- Strateginis tikslas – sukurti darnią, aplinkai nekenksmingą, konkurencingą ir didelę pridėtinę vertę kuriančią Lietuvos susisiekimo sistemą. Pasiekus strateginį tikslą, susisiekimo sistema užtikrintų kokybišką, efektyvą, nepertraukiamą ir darnų visuomenės narių juodumą ir prekių transportavimą, aukštos kokybės logistikos ir pašto paslaugas.
- Pirmasis tikslas – didinti krovinių ir keleivių juodumą, gerinant ES transeuropinio transporto tinklo pagrindinio tinklo koridorius ir jų jungtis su valstybinės ir vietinės reikšmės transporto tinklu bei plėtojant skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą.
- Antrasis tikslas – taikant aktyvią transporto politiką, didinti transporto sektoriaus konkurencingumą, gerinti transporto ir logistikos paslaugų kokybę.
- Trečiasis tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą.
- Ketvirtasis tikslas – padidinti energijos vartojimo transporte efektyvumą ir sumažinti neigiamą transporto poveikį aplinkai.
- Penktasis tikslas – didinti eismo saugą ir saugumą.

Nacionalinėje susisiekimo plėtros 2014 – 2022 metų programoje keleivių vežimui vidaus kelių transportu aktualus tikslas yra trečiasis tikslas – skatinti vietinio (miestų ir priemiesčių) transporto sistemos darnumą.

Aktualūs trečiojo tikslo uždaviniai ir priemonės:

- *Uždavinys:* Užtikrinti miesto ir priemiesčio įvairių rūšių viešojo transporto maršrutų suderinamumą ir didesnę jų sąveiką su privačiu transportu;
 - *Priemonė:* Viešosios transporto kelionių duomenų informacinės sistemos „Vintra“ išplėtimas.
- *Uždavinys:* Skatinti gyventojus naudotis viešuoju transportu ir didinti viešojo transporto patrauklumą atnaujinant transporto priemones, gerinant viešojo transporto infrastruktūrą, diegiant universalus dizaino sprendimus, didinti prieinamumą, diegti viešojo transporto pirmumo sistemas ir plačiau taikyti ITS sprendimus.

- *Priemonės*: Nekenksmingų aplinkai viešojo transporto priemonių parkų plėtra; Tolimojo ir tarpmiestinio transporto pritaikymas žmonėms su judėjimo negalia ir dviračiams vežti.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro valdymo sričių 2019–2021 metų strateginis veiklos plane 2019–2021 metams Susisiekimo ministerija numačiusi šiuos veiklos prioritetus:

1. Tarptautinio geležinkelių projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimas.
2. Priemonių įgyvendinimas siekiant tikslo – nulis žuvusiųjų kelių ir geležinkelių transporto eismo įvykiuose.
3. Automobilių kelių jungties „Via Baltica“ plėtra.
4. Uostų ir susijusios infrastruktūros saugos, saugumo ir konkurencingumo užtikrinimas didinant jų pajėgumus.
5. Gyventojų pasitenkinimo judumu didinimas.
6. Susisiekimo ministro valdymo srities įmonių veiklos valdymo tobulinimas, sutelkiant įmones, skaidrinant jų veiklą ir didinant grąžą valstybei, veiklos efektyvumo ir veiksmingumo didinimas.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro valdymo sričių 2019–2021 metų strateginiame veiklos plane keleivių vežimui vidaus kelių transportui aktualus yra penktasis prioritetas – gyventojų pasitenkinimo judumu didinimas. Taip pat aktuali veiklos plane numatyta Susisiekimo valstybinės ir vietinės reikšmės keliais užtikrinimo programa ir šios programos pirmasis tikslas mažinti socialinę atskirtį tarp regionų, plėtojant ir prižiūrint vietinės reikšmės kelių (gatvių) transporto infrastruktūrą, kuriame numatyta įgyvendinti veiklą: kompleksiskai modernizuojama viešojo transporto parko (įsigyjamos ekologiškos transporto priemonės) ir paslaugų sistema.

Apibendrinant Lietuvos respublikos transporto srities reguliavimo politikos prioritetų, tikslų ir įgyvendinimo priemonių analizę, matoma, jog LR keleivių vežimų vidaus kelių transportu srityje numatyti strateginiais tikslai ir prioritetai yra susiję su viešojo transporto patrauklumo didinimu gerinant jo sąveiką su privačiu transportu (*Park and Ride, Bike and Ride* sistemų diegimas), bei viešojo transporto patrauklumo didinimu. Viešojo transporto patrauklumo didinimas suprantamas per prioriteto viešajam transportui eisme suteikimą, naujų transporto priemonių įsigijimą.

Apibendrinant LR transporto srities reguliavimo politikos formavimo ir įgyvendinimo analizę išskiriami šie pagrindiniai aspektai:

- ES transporto srities reguliavimo teisinės nuostatos į nacionalinę teisę yra perkeliama reglamentų ir direktyvų pagalba. Reglamentų nuostatos teisiniame reguliavime taikomos tiesiogiai, direktyvos - perkeliama į nacionalinius teisės aktus
- Pagrindinė institucija, vykdanči transporto srities teisinį reguliavimą LR yra LR Susisiekimo ministerija, kuri leidžia pagrindinius šalies transporto sektorių reglamentuojančius teisės aktus. LR Susisiekimo ministerijos formuojama transporto srities reguliavimo politika užtikrina atitikimą ES transporto reguliavimo politikos nuostatomis ir geriausių suinteresuotų šalių poreikių patenkinimą nacionaliniu lygmeniu.
- LR Susisiekimo ministerija transporto srities teisinį reguliavimą vykdo tiesiogiai (teisės aktų ir kitų teisinių normų leidimas) ir per tiesioginio pavaldumo instituciją – Lietuvos transporto saugos administraciją (LTSA).
- LR Susisiekimo ministerijos leidžiamų teisinių dokumentų nuostatos yra privalomos vežėjams veikiantiems nacionaliniu mastu (šalies teritorijoje) ir tiesiogiai arba per papildomus savivaldybių

institucijų leidžiamus teisinius dokumentus – vežėjams veikiantiems atskirų savivaldybių teritorijose.

- LTSA vykdo transporto srities reguliavimą veikloms, vykdomoms nacionaliniu mastu (visos šalies teritorijoje).
- Savivaldybės ar jų įgaliotos institucijos yra atsakingos už transporto srities veiklų, vykdomų tik jų teritorijoje teisinį reguliavimą.
- Toks transporto sektoriaus teisinio reguliavimo koordinavimas yra pakankamas. LR Susisiekimo ministerijai nustatant teisines normas ir leidžiant teisės aktus privalomus savivaldybėms ir jų įgaliotoms institucijoms užtikrinamas tinkamas tarpinstitucinis bendradarbiavimas, kuriant vieningą šalies transporto srities reguliavimo politiką. LTSA vykdamas transporto veiklos, vykdomos nacionaliniu mastu ir savivaldybėms ar jų įgaliotoms institucijoms vykdamas transporto veiklos, vykdomos jų savivaldybių teritorijoje, teisinį reglamentavimą yra išvengiama perteklinio tų pačių veiklų reguliavimo. Taip pat savivaldybėms suteikiamos galimybės teisinį transporto srities reguliavimą derinti prie konkrečios savivaldybės transporto rinkos specifikos (keleivių srautų, maršrutų specifikos, socialinės paslaugos užtikrinimo poreikio ir kitų).
- Atskiras nacionalinio ir savivaldybių lygmens paslaugų teikimo teisinis reguliavimas sukelia nepatogumų įmonėms, norinčioms diversifikuoti savo veiklą ir vykdyti ją tiek visos šalies mastu, tiek tam tikras veiklas vykdamas tik atskirų savivaldybių teritorijoje.

1.2 Keleivių vežimo kelių transportu teisinis reguliavimas

Lietuvos Respublikoje licencijas bei leidimus keleivių vežimui reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais išduoda ir jų valstybinę kontrolę vykdo Lietuvos transporto saugos administracija. Keleivių vežimus reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais, lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį organizuoja, licencijas išduoda ir jų valstybinę kontrolę vykdo savivaldybės ar jų įgaliotos institucijos.

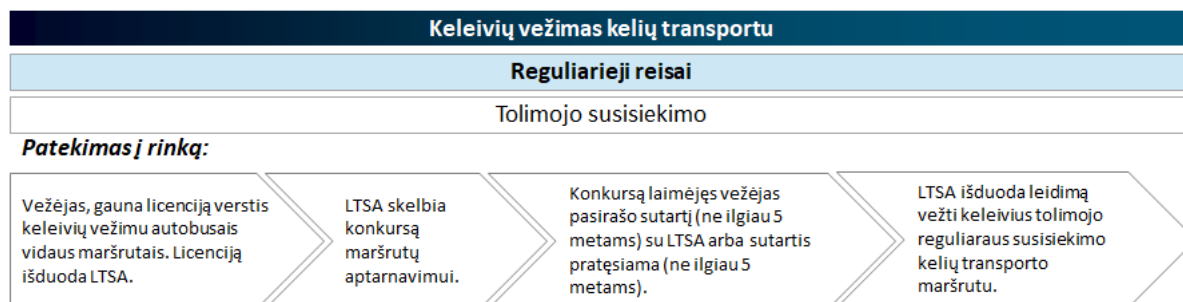
Žemiau esančiame paveiksle pateikiami pagrindiniai reikalavimai vežėjams, norintiems pradėti vykdyti keleivių vežimo kelių transportu veiklą.

Keleivių vežimas kelių transportu			
Reguliarieji reisai		Vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
Tolimojo susisiekimo	Vietinio susisiekimo		
	Miesto	Priemiestinis	
Keleivių vežimui vykdyti reikia turėti:			
<ol style="list-style-type: none"> Licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vidaus maršrutais, suteikiančią teisę vežti keleivius Lietuvos Respublikos teritorijoje; Leidimą vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais; Turėti pakankamai transporto priemonių, atitinkančių nustatytus reikalavimus, kad užtikrintų keleivių vežimą leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis. 	<ol style="list-style-type: none"> Licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, suteikiančią teisę vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje; Leidimą vežti keleivius vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais; Turėti pakankamai transporto priemonių, atitinkančių nustatytus reikalavimus, kad užtikrintų keleivių vežimą leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis. 	<ol style="list-style-type: none"> Teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus, įregistruotus kaip taksi; Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro nustatyta tvarka išduotą leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi. Pagal LR Susisiekimo ministerijos nustatytą tvarką vežėjas teikia prašymą savivaldybei išduoti leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi 	<ol style="list-style-type: none"> Teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus; Savivaldybės institucijai pagal vežėjo įmonės buveinės registracijos vietą arba gyvenamąją vietą, jeigu vežėjas yra fizinis asmuo, pateikti deklaraciją apie ketinimo vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais veiklą.
Atsakingos institucijos:			
Lietuvos transporto saugos administracija		Savivaldybės ar jų įgaliotos institucijos	

4 paveikslas. Reikalavimai vežėjams, norintiems pradėti keleivių vežimo veiklą
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

1.2.1 Keleivių vežimas kelių transportu reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais

Vežėjas norintis patekti į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinką turi gauti licenciją, dalyvauti ir laimėti LTSA skelbiamame konkurse ir gauti leidimą vežti keleivius konkrečiais maršrutais.



5 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo reisais rinką schema
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Reikalavimai vežėjams, norintiems vykdyti keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo reisais veiklą:

- Turėti licenciją, suteikiančią teisę vežti keleivius Lietuvos Respublikos teritorijoje;
- Turėti pakankamai transporto priemonių, atitinkančių Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių III skyriuje nustatytus reikalavimus, kad užtikrintų keleivių vežimą leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis (trasa, dažniu, laiku);
- Per pastaruosius 1 metus nebuvo panaikintas jų turėtas leidimas (leidimai);

4. Turėti sąlygas ir užtikrinti, kad jų vairuotojai prieš išvykdami į reisą būtų tikrinami dėl neblaivumo (girtumo), taip pat dėl apsvaigimo nuo psichiką veikiančių medžiagų, apie tai pažymint kelionės lape;
5. Turėti sąlygas patikrinti ir užtikrinti, kad jų naudojamos transporto priemonės prieš išvažiuodamos į reisą yra tvarkingos ir tinkamai sukomplektuotos, apie tai vežėjo atsakingam už transporto priemonių techninę būklę asmeniui pažymint kelionės lape.

Transporto priemonėms, kurios bus naudojamos vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutais:

1. Turi būti nustatyta tvarka atlikta privalomoji techninė apžiūra ir įgyta licencijos kortelė (Bendrijos licencijos kopija);
2. Turi būti apipavidalintos pagal Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų reikalavimus.

1.2.2 Keleivių vežimas kelių transportu reguliariais vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais

Vežėjas norintis patekti į keleivių vežimo kelių transportu reguliariais vietinio susisiekimo reisais rinką turi gauti licenciją, dalyvauti ir laimėti savivaldybės skelbiamame konkurse dėl keleivių vežimo konkrečiais maršrutais paslaugų teikimo.



6 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo reguliariais vietinio susisiekimo reisais rinką schema

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Reikalavimai vežėjams, norintiems vykdyti keleivių vežimo reguliariais vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo reisais veiklą:

1. Turėti licenciją, suteikiančią teisę vežti keleivius atitinkamoje teritorijoje;
2. Turėti pakankamai transporto priemonių, atitinkančių Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių III skyriuje nustatytus reikalavimus, kad užtikrintų keleivių vežimą leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis (trasa, dažniu, laiku);
3. Per pastaruosius 1 metus nebuvo panaikintas jų turėtas leidimas (leidimai);
4. Turėti sąlygas ir užtikrinti, kad jų vairuotojai prieš išvykdami į reisą būtų tikrinami dėl neblaivumo (girtumo), taip pat dėl apsvaigimo nuo psichiką veikiančių medžiagų, apie tai pažymint kelionės lape;

5. Turėti sąlygas patikrinti ir užtikrinti, kad jų naudojamos transporto priemonės prieš išvažiuodamos į reisą yra tvarkingos ir tinkamai sukomplektuotos, apie tai vežėjo atsakingam už transporto priemonių techninę būklę asmeniui pažymint kelionės lape.

Transporto priemonėms, kurios bus naudojamos vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutais:

1. Turi būti nustatyta tvarka atlikta privalomoji techninė apžiūra ir įgyta licencijos kortelė (Bendrijos licencijos kopija);
2. Turi būti apipavidalintos pagal Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų reikalavimus.

1.2.3 Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais reisais veiklos vykdymo sąlygos

Vykdamt keleivių vežimus reguliariaisiais reisais tiek tolimojo, tiek ir vietinio (miesto ir priemiestinio) maršrutais vežėjai privalo:

1. Užtikrinti saugų keleivių ir bagažo vežimą transporto priemone ir maksimalius patogumus joje.
2. Vežėjo darbuotojai privalo būti mandagūs ir paslaugūs keleiviams bei nedelsdami šalinti keleivių aptarnavimo trūkumus nepriklausomai nuo jų atsiradimo priežasčių.

Reguliarių reisų, tolimojo ir vietinio susisiekimo, metu ekipažas privalo turėti:

1. leidimą vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutu;
2. kompetentingos įstaigos patvirtintą eismo tvarkaraštį;
3. licencijos kopiją arba Bendrijos licencijos kopiją;
4. kasos aparatą (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatų naudoti nereikia), bilietų kontrolės lapą ir keleivių bilietus;
5. kasos žiniaraštį, kai bilietai (bagažo kvitai) į tą reisą buvo parduoti ne transporto priemonėje (išskyrus vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose);
6. keleivių bilietų kainoraštį (išskyrus vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose);
7. ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus;
8. kitus teisės aktais nustatytus dokumentus.

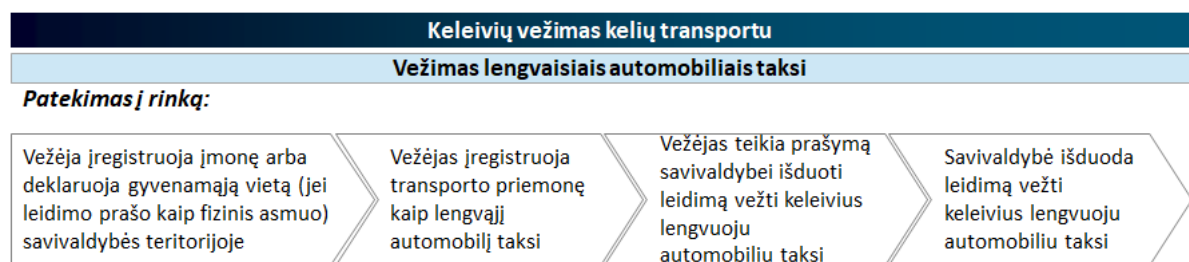
Reguliarių reisų metu transporto priemonė privalo atvykti į autobusų stotis ir stoteles, numatytas eismo tvarkaraštyje jame nustatytu laiku. Vežėjas, vežantis keleivius reguliariais reisais vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutais, Autobusų stočių veiklos nuostatų, nustatyta tvarka turi sudaryti su šių autobusų stočių savininkais (valdytojais) sutartis dėl informacijos apie reisų įrašymą į autobusų stočių ir stotelių tvarkaraščius, dėl bilietų pardavimo, dėl mokesčių už autobusų stočių teikiamas paslaugas mokėjimo.

Reguliaraus tolimojo ir vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo reiso vairuotojas darbo metu privalo turėti ir kontrolę vykdančiams pareigūnams reikalaujant pateikti:

- vairuotojo pažymėjimą (išskyrus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nurodytus atvejus, kai motorinės transporto priemonės vairuotojas neprivalo su savimi turėti atitinkamų dokumentų);
- transporto priemonės registracijos liudijimą ir privalomąją techninę apžiūrą patvirtinantį dokumentą (išskyrus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nurodytus atvejus, kai motorinės transporto priemonės vairuotojas neprivalo su savimi turėti atitinkamų dokumentų);
- leidimą vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutu;
- kompetentingos įstaigos patvirtintą eismo tvarkaraštį;
- licencijos kopiją arba Bendrijos licencijos kopiją;
- keleivių bilietus, bilietų kontrolės lapą ir kainoraštį;
- kasos žiniaraštį, kai bilietai (bagažo kvitai) į tą reisą buvo parduoti ne transporto priemonėje;
- darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus;
- patvirtinimą, kad sumokėtas kelių naudotojo mokestis (popierinę arba elektroninę vinjetę);
- transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą) (išskyrus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nurodytus atvejus, kai motorinės transporto priemonės vairuotojas neprivalo su savimi turėti atitinkamų dokumentų);
- autobuso paskutinio techninio patikrinimo ataskaitą.

1.2.4 Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi

Vežėjas siekiantis patekti į keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi rinką turi įregistruoti transporto priemonę kaip taksi, pateikti prašymą ir gauti savivaldybės leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi. Transporto priemonė turi atitikti specialius reikalavimus, turėti taksometrą, ženklą-plafoną, reglamentuotą apipavidalinimą.



7 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi rinką schema

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Lengvasis automobilis taksi privalo:

1. Atitikti techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus;
2. Turėti taksi salono priekyje keleiviams gerai matomoje vietoje įrengtą, VMI nustatyta tvarka teritorinėje valstybinėje mokesčių inspekcijoje vežėjo vardu įregistruotą (apie tai turi būti pažymėta taksometro registracijos liudijime), techniškai tvarkingą, metrologiškai patikrintą,

- turintį nustatytą patikros žymenį taksometrą; šis įtaisas turi valdyti išorinę šviesos signalizaciją ženkle-plafone, kuri rodytų automobilio užimtumą: taksi užimtas – ženklas-plafonas neapšviestas, taksi laisvas – ženklas-plafonas apšviestas; jeigu taksometras naudojamas su spausdintuvu, jis turi būti prijungtas taip, kad jo nesant arba jam veikiant netinkamai taksometras neveiktų;
3. Turėti taksi salono priekyje keleiviams gerai matomoje vietoje pritvirtintą nustatytos pavyzdinės formos taksi vairuotojo kortelę, kurioje nurodyti vežėjo nustatyti taksi tarifai, vežėjo ir vairuotojo rekvizitai, priklijuota vairuotojo nuotrauka;
 4. Turėti ženklą-plafoną su užrašu TAKSI, kuris turi būti nuimtas eksploatuojant automobilį, kai juo neteikiamos taksi paslaugos;
 5. Būti apipavidalintas pagal Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašo, reikalavimus.

Vykdamas keleivių vežimus lengvaisiais automobiliais taksi:

- Keleivių vežimo taksi tarifas, kurie turi būti nurodyti taksi vairuotojo kortelėje, nustato vežėjas ir apie tai informuoja savivaldybės instituciją arba jos įgaliotą įstaigą. Nustatyti tarifai pradedami taikyti po 5 darbo dienų, kai savivaldybės institucija arba jos įgaliota įstaiga yra apie tai informuojama. Vežėjams nustatyti tarifus tam tikram maršrutui draudžiama.
- Už savivaldybės nustatytą mokamą įvažiavimą į kai kurias miesto vietas ar kelius privalo mokėti keleivis.
- Vairuotojai privalo laikytis vežėjo nustatytų tarifų, o užmokestį iš keleivių už vežimą taksi turi imti tik pagal taksometro rodmenis.
- Keleiviui įlipus į taksi, prieš pradedant važiuoti įjungiamas taksometras, kuris gali rodyti tik vienkartinį užmokestį už įsėdimą. Iškviesto taksi taksometras gali rodyti užmokestį už taksi iškvietimą.
- Jeigu kartu važiavę keleiviai atsiskaito atskirai, užmokestis tarp jų dalijamas proporcingai pagal nuvažiuotą kelią. Vairuotojui mokama taksometro rodoma suma nepriklausomai nuo važiavusių keleivių skaičiaus.
- Priėmęs užsakymą ir nuvykęs į vietą, vairuotojas privalo laukti keleivio 15 min. nuo sutarto laiko. Keleivis, atsisakęs naudotis sutartu laiku atvykusiu taksi, privalo vairuotojui sumokėti už taksi iškvietimą, jeigu vežėjas yra nustatęs tokį tarifą.
- Už važiavimą taksi mieste atsiskaitoma kelionei pasibaigus. Važiuojant už miesto, orientacinę kelionės kainą keleivis turi sumokėti iš anksto, o visiškai atsiskaito nuvežus į vietą. Taksometras sustabdomas suteikus taksi paslaugą, o išjungiamas keleiviui sumokėjus taksometro rodomą sumą.
- Jeigu dėl blogo kelio keleivio negalima nuvežti į reikiamą vietą, keleivis sumoka vairuotojui pagal taksometrą tik už faktišką ridą. Už taksi prastovą dėl automobilio techninio gedimo keleivis nemoka.
- Keleiviui sumokėjus taksometro rodomą sumą, vairuotojas privalo jam išduoti pinigų priėmimo kvitą.
- Vairuotojui draudžiama vežti keleivius taksi neįjungus taksometro. Taip pat draudžiama atsisakyti vežti keleivius trumpais atstumais ar reikalauti didesnio užmokesčio, nei rodo taksometras.

1.2.5 Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį

Patekimui į keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinką yra keliami mažiausiai reikalavimų iš visų keleivių vežimo kelių transportu veiklų.



8 paveikslas. Patekimo į keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinką schema
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Reikalavimai vežėjams, norintiems vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklą:

1. Turėti teisėtai valdomus lengvuosius automobilius, atitinkančius bendruosius motorinių transporto priemonių reikalavimus.
2. Transporto priemonių privalomoji techninė apžiūra turi būti atliekama kas 12 mėn. transporto priemonėms, kurių eksploatacijos trukmė nuo pirmosios registracijos datos iki 5 metų ir kas 6 mėn. transporto priemonėms, kurių eksploatacijos trukmė nuo pirmosios registracijos datos 5 ir daugiau metų.

1.2.6 Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį vairuotojų darbo sąlygos

Pagrindinės vairuotojų darbo sąlygos keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklos vykdymo metu:

- Teikti taksi paslaugas galima tik leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi išdavusios savivaldybės teritorijoje. Leidžiama nuvežti keleivius į bet kurią Lietuvos Respublikos vietą, tačiau draudžiama teikti taksi paslaugas (išskyrus keleivio laukimą su įjungtu taksometru) kitos savivaldybės teritorijoje, išskyrus atvejus, kai miesto ir šio miesto rajono savivaldybių institucijos dėl to susitaria.
- Keleiviai į transporto priemonę priimami ten, kur sustoti nedraudžia Kelių eismo taisyklės.
- Vairuotojai laukti keleivių privalo sėdėdami prie transporto priemonės vairo. Pasirinkti keleivius savo nuožiūra vairuotojams draudžiama.
- Vairuotojas privalo vežti keleivį į jo pageidaujamą vietą trumpiausiu keliu arba paties keleivio nurodytu maršrutu. Savo iniciatyva imti bendrakeleivius vairuotojui draudžiama. Bendrakeleiviai į transporto priemonę gali būti paimti tik pirmajam keleiviui paprašius.
- Lengvojo automobilio ir taksi salone leidžiama vežti daiktus, kurie neriboja vairuotojo matomumo, šunis su antsnukiais, taip pat kitus gyvūnus augintinius atitinkamoje taroje. Gyvūnų

savininkai privalo turėti užtiesalą sėdynėms uždengti. Šunų savininkai privalo turėti dokumentus, kuriuose nurodoma šuns sveikatos būklė ir skiepų žymos.

- Transporto priemonės bagažinėje leidžiama vežti krovinį ar bagažą, kurie neviršija automobilio leidžiamos apkrovos ir netrukdo uždaryti bagažinės. Vežėjai, įsirengę dviračių laikiklius, gali vežti dviračius, tačiau jie neturi užstoti taksi atpažinimo ženklo-plafono.

Transporto priemonėje draudžiama:

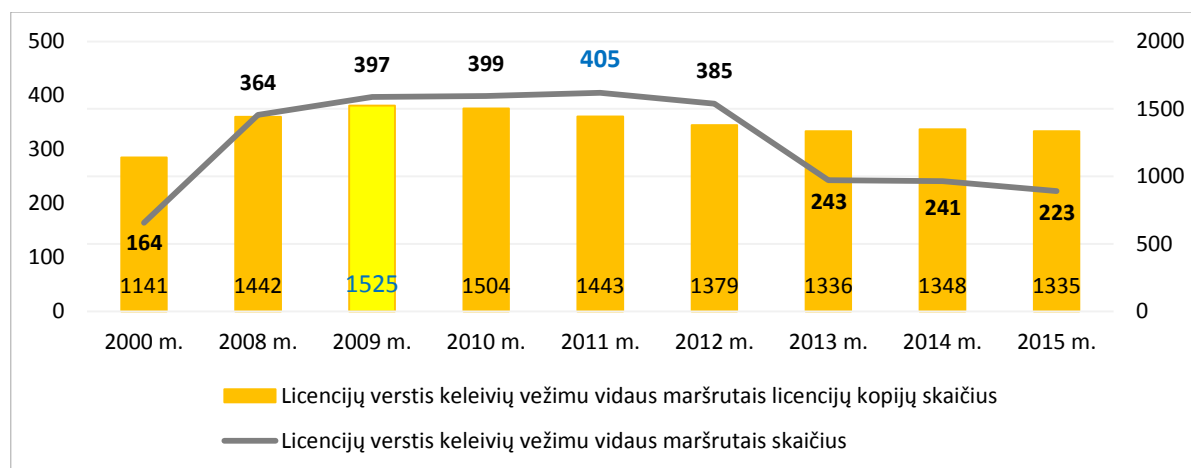
- rūkyti, gerti alkoholinius gėrimus, trikdyti rimtį, gadinti taksi įrenginius;
- vežti keleivius nešvariais drabužiais, degias, sprogstamąsias, nuodingas ir dvokiančias medžiagas ir kitus daiktus, galinčius sugadinti ar suteršti taksi įrenginius, sėdynes ar apmušalus.

Vairuotojas darbo metu privalo turėti ir kontrolę vykdančiams pareigūnams reikalaujant pateikti:

- *Kai tikrinamas taksi vairuotojas arba lengvojo automobilio už atlygį vairuotojas:*
 - vairuotojo pažymėjimą;
 - transporto priemonės registracijos liudijimą;
 - techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą);
 - transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą);
 - užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą.
- *Kai tikrinamas taksi vairuotojas:*
 - leidimą vežti keleivius lengvuoju automobiliu taksi
 - taksometro patikros sertifikatą
 - taksi vairuotojo atestavimo liudijimą (jeigu savivaldybių institucijų nustatyta tvarka jis yra būtinas)
 - nustatytos pavyzdinės formos taksometro registracijos liudijimą;
 - pinigų priėmimo kvitus, jeigu taksometras naudojamas be spausdintuvo (pinigų priėmimo kvito naudojimo, išrašymo ir apskaitos ypatumus reglamentuoja Pinigų priėmimo ir pinigų išmokėjimo kvitų naudojimo, išrašymo ir apskaitos taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos finansų ministro 2002 m. spalio 30 d. įsakymu Nr. 340 „Dėl Pinigų priėmimo ir pinigų išmokėjimo kvitų naudojimo, išrašymo ir apskaitos taisyklių patvirtinimo“);
 - taksometro kasos operacijų žurnalą.
- *Kai tikrinamas lengvojo automobilio už atlygį vairuotojas:*
 - keleivių vežimo už atlygį lengvuoju automobiliu sutartį, o tais atvejais, kai keleivių vežimo sutartis sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, – duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų;
 - dokumentą, kuriuo patvirtinama, kad vežėjas transporto priemonę valdo teisėtai, jeigu transporto priemonė nepriklauso vežėjui nuosavybės teise.

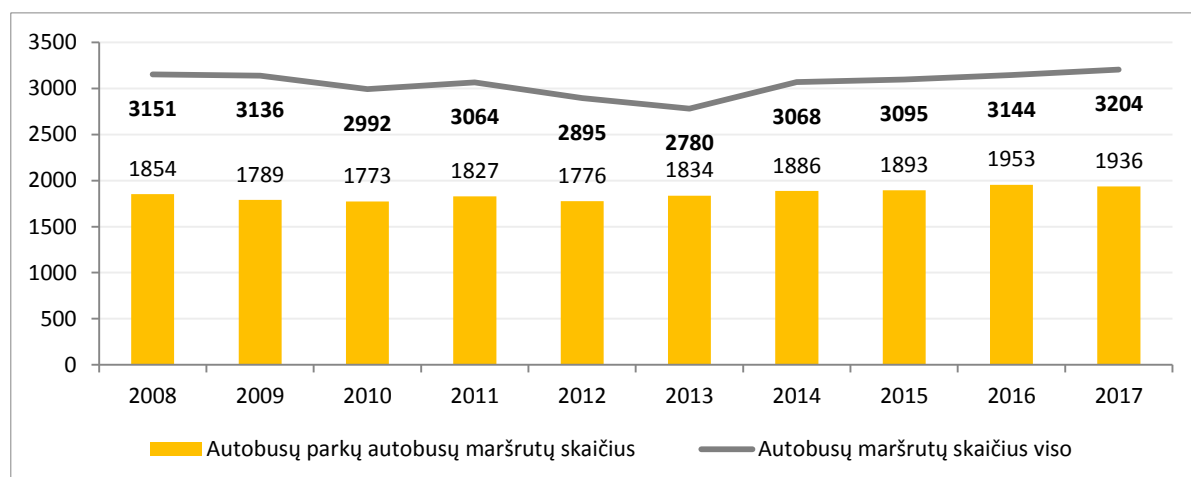
1.2.7 Keleivių vežimo kelių transportu rinka Lietuvoje

LTSA tinklapyje viešai prieinamos statistinės informacijos duomenimis, nuo 2011 m. stebima licencijų verstis keleivių vežimo vidaus maršrutais skaičiaus ir jų kopijų skaičiaus mažėjimo tendencija. 2013 m. stipriai sumažėjo licencijų verstis keleivių vežimu vidaus maršrutais skaičius, nes buvo panaikintos licencijos įmonėms, kurios nevykdė šios veiklos (neturėjo nei vienos licencijos kopijos turimai licencijai).



9 paveikslas. Keleivių vežimo kelių transportu vidaus maršrutais licencijų ir licencijų kopijų skaičius
Šaltinis: Lietuvos transporto saugos administracija (2019 01 02), <https://ltsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/statistika>

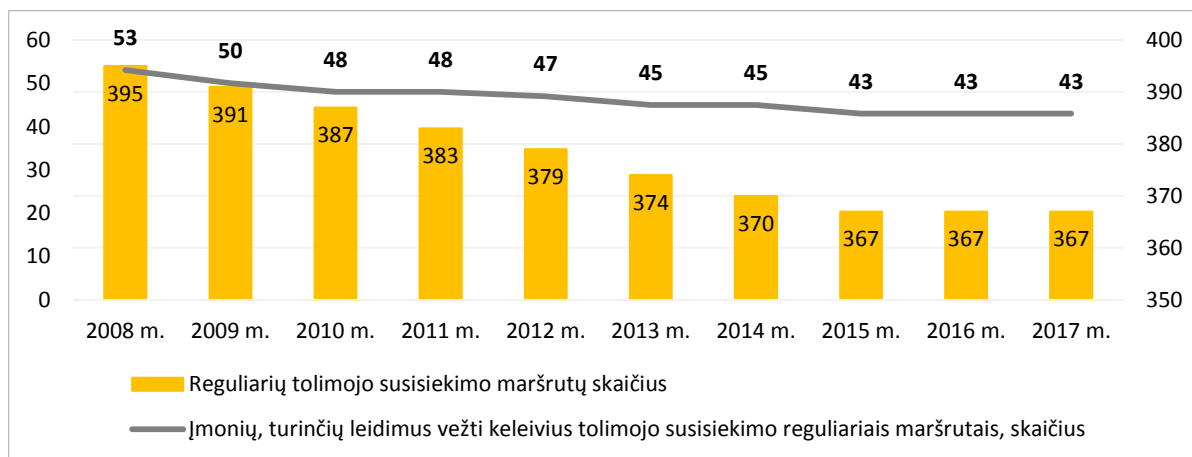
- Didžiausias licencijų verstis keleivių vežimu vidaus maršrutais Lietuvoje pikas buvo 2011 m. – 405 licencijos, o licencijų kopijų skaičiaus pikas fiksuotas 2009 m. – 1525 licencijų kopijos.
- LTSA teigimu, pagrindinė staigaus licencijų skaičiaus sumažėjimo priežastis (nuo 385 (2012 m.) iki 243 (2013 m.)) – tai, kad 2013 m. buvo panaikintas licencijų galiojimas tų vežėjų, kurie neturėjo nei vienos tos licencijos kopijos, todėl neatitiko įsisteigimo reikalavimo. Tarp panaikintų – daugiausia buvo licencijų verstis vežimu vidaus maršrutais, kurių galiojimas anksčiau buvo neterminuotas, o vežėjai, nutraukę vežimo veiklą, jų tiesiog neregistravo.



10 paveikslas. Autobusų maršrutų skaičius, vnt.
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (2019 02 14)

Lietuvos Respublikos Statistikos departamento pateiktais duomenimis autobusų maršrutų skaičius Lietuvoje 2008 – 2013 m. laikotarpiu mažėjo. Tuo tarpu nuo 2014 m. maršrutų skaičius išaugo ir 2017 m. siekė 3 204 vnt. (tai yra 53 maršrutais daugiau nei 2008 m. ir 424 maršrutais daugiau nei 2013 m.). atsižvelgiant į tai, jog 2008 – 2017 m. laikotarpiu tolimojo susisiekimo maršrutų skaičius nuosekliai mažėjo (žiūrėti paveikslą žemiau), galima daryti išvadą, jog bendras autobusų maršrutų skaičius išaugo dėl padidėjusio miesto ir priemiestinio susisiekimo maršrutų skaičiaus, kurį tikėtina lėmė miestų plėtra į priemiesčius ir didesnis naujų maršrutų iš priemiesčių poreikis.

Vadovaujantis LTSA – Transporto veiklos reguliavimo skyriaus pateikta statistine informacija, tiek tolimojo susisiekimo paslaugas teikiančių įmonių, tiek tolimojo susisiekimų maršrutų skaičius iki 2014 m. tendencingai mažėja. Situacija stabilizuojasi tik 2015 – 2017 m.

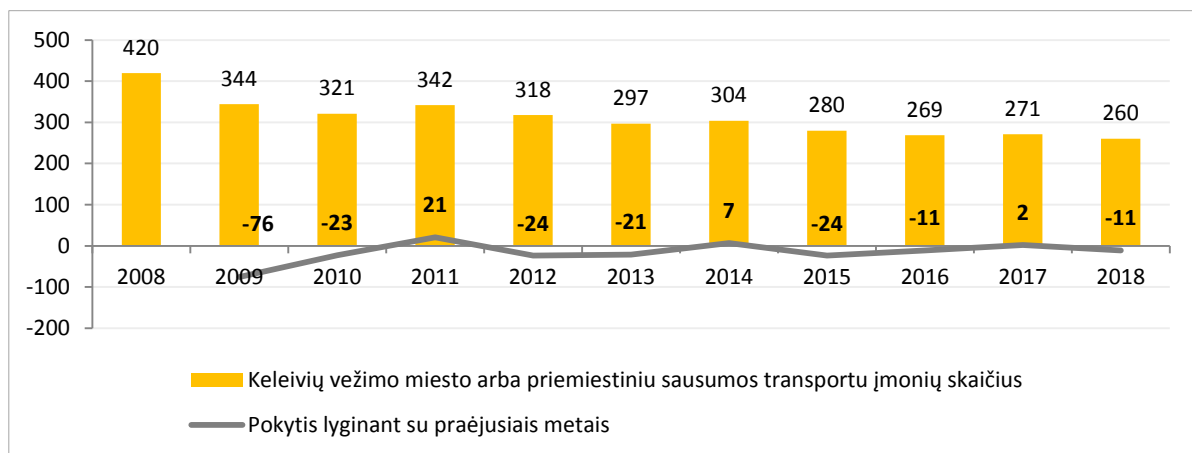


11 paveikslas. Reguliariųjų tolimojo susisiekimo maršrutų ir įmonių, turinčių leidimus vežti tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais, skaičius, vnt.

Šaltinis: Lietuvos transporto saugos administracija (2019 01 02)

Tolimojo susisiekimo paslaugas teikiančių įmonių skaičius 2017 m. sumažėjo 10 įmonių (lyginant su 2008 m.), atitinkamai tolimojo susisiekimo maršrutų skaičius sumažėjo 28 maršrutais.

Žemiau paveiksle pateikiamas įmonių, vykdančių keleivių vežimo miesto arba priemiestiniu sausumos transportu skaičius Lietuvos Respublikos statistikos departamento duomenimis. Paveiksle 2008 – 2017 m. pateikiamas metų pabaigoje buvęs įmonių skaičius, o 2018 m. pateikiamas įmonių skaičius buvęs III ketvirtyje.

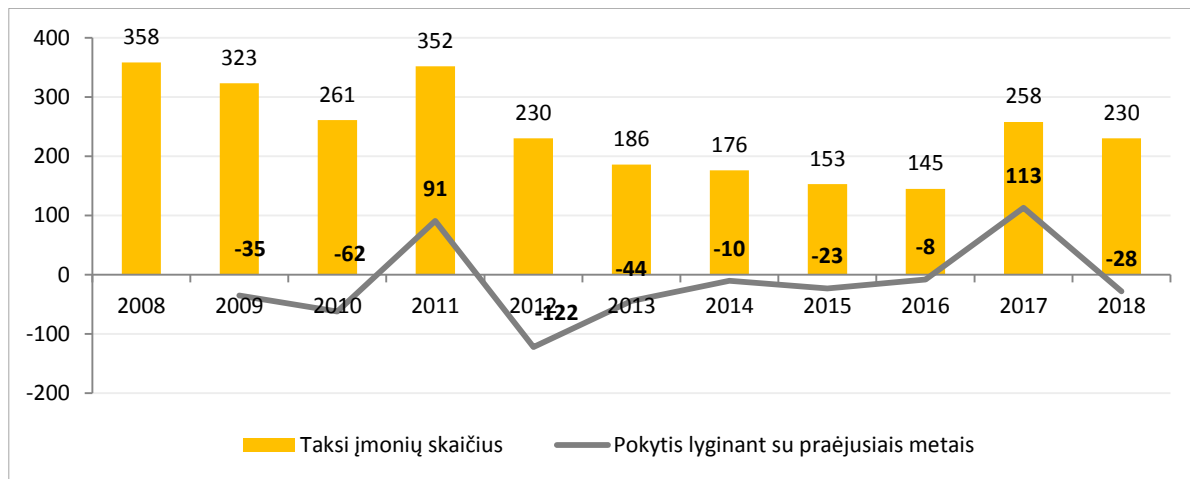


12 paveikslas. Įmonių, vykdančių keleivių vežimo miesto arba priemiestiniu sausumos transportu, skaičius, vnt.

Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (2019 02 14)

LR Statistikos departamento duomenimis įmonių, vykdančių keleivių vežimo kelių transportu vietinio susisiekimo (miesto ir priemiestiniais) maršrutais, skaičius 2008 – 2018 m. laikotarpiu sumažėjo m. laikotarpiu sumažėjo 38 proc. (160 įmonių).

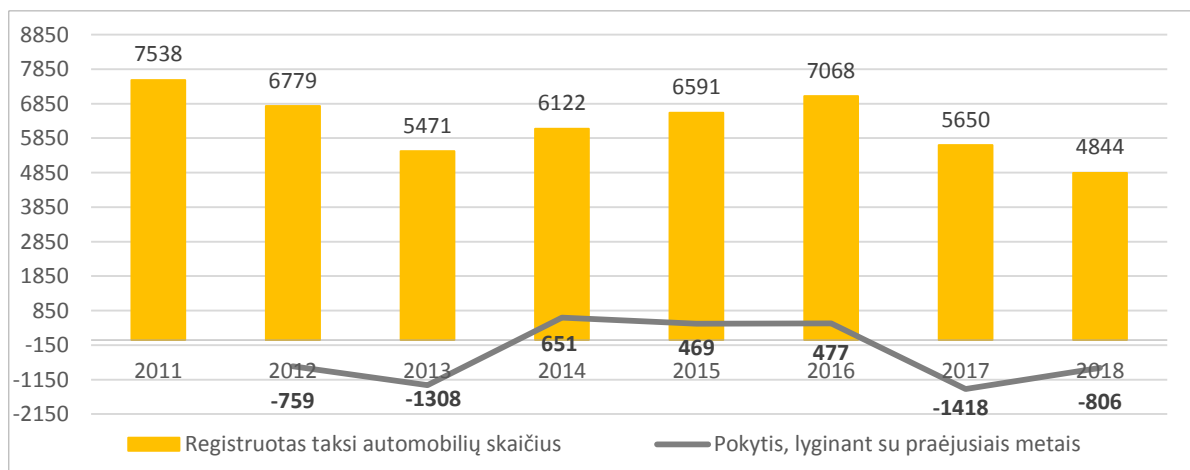
Įmonių teikiančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas skaičius, LR Statistikos departamento duomenimis 2008 – 2018 m. laikotarpiu kito netolygiai.



13 paveikslas. Įmonių, vykdančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi, skaičius, vnt.
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas (2019 02 14)

Dažniausiai nagrinėjamu laikotarpiu įmonių skaičius kasmet mažėjo, tačiau 2011 m. ir 2017 m. stebimas įmonių skaičiaus augimas. 2017 m. keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių skaičius lyginant su 2016 m. išaugo beveik dvigubai (70 proc.), tačiau 2018 m. vėl sumažėjo 11 proc.

VĮ „Regitra“ pateikiamais duomenimis, registruotų taksi automobilių skaičius, lyginant su 2008 m. sumažėjo 2701 automobiliu arba apie 64 proc.

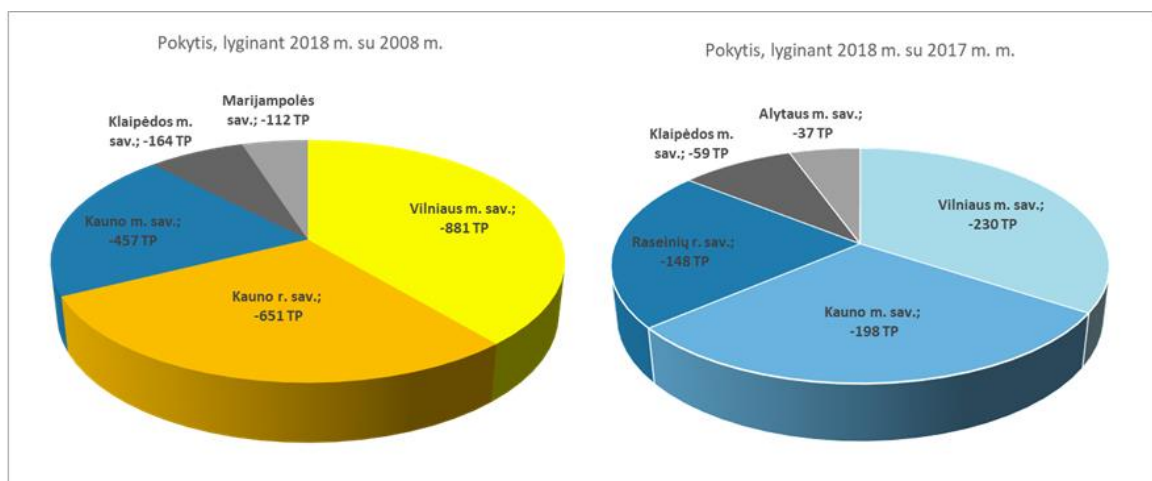


14 paveikslas. Registruotų taksi automobilių skaičius ir jų pokytis
Šaltinis: VĮ „Regitra“

Atkreipiamas dėmesys, kad pateiktuose duomenyse neatsispindi informacija apie registruotus taksi automobilius, kuriais nėra teikiamos taksi paslaugos, t. y. automobilis nėra perregistruotas kaip įprasta TP,

tad realu, kad taksi automobilių skaičius, kuriais teikiamos taksi paslaugos yra mažesnis, nei pateikti duomenys atvaizduoja.

Lyginant 2018 m. su 2008 m. tik 16 savivaldybių taksi automobilių skaičiaus pokytis buvo teigiamas, likusiose 44 savivaldybėse taksi automobilių skaičius mažėjo nuo kelių šimtų iki kelių automobilių. Lyginant vienerių pastarųjų metų pokytį, 14 savivaldybių pokytis buvo teigiamas, 12 savivaldybių – pokyčio nebuvo ir 33 buvo neigiamas pokytis.



15 paveikslas. Registruotų taksi automobilių skaičiaus pokytis atskirose savivaldybėse
Šaltinis: VĮ „Regitra“

Atkreipiamas dėmesys, kad pateiktuose duomenyse neatsispindi informacija apie registruotus taksi automobilius, kuriais nėra teikiamos taksi paslaugos, t. y. automobilis nėra perregistruotas kaip įprasta TP, tad realu, kad taksi automobilių skaičius, kuriais teikiamos taksi paslaugos yra mažesnis, nei pateikti duomenys atvaizduoja.

Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugas teikiančių įmonių statistika Lietuvoje nėra vedama. Dalies savivaldybių duomenys yra pateikiami Licencijų informacinėje sistemoje (LIS), tačiau ne visos savivaldybės yra pateikusios duomenis į šią sistemą, taip pat neskelbia šių duomenų viešai, todėl nėra galimybės atlikti palyginamąją analizę. Žemiau lentelėje yra pateikiami duomenys apie keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugas teikiančių fizinių ir juridinių asmenų skaičių savivaldybėse, kurios skelbia savo duomenis Licencijų informacinėje sistemoje.

1 lentelė. Vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugas teikiančių fizinių ir juridinių asmenų skaičius savivaldybėse, vnt.

Savivaldybė	Vežėjų skaičius	Savivaldybė	Vežėjų skaičius
Kauno r.	113	Šilalės r.	8
Marijampolės	86	Anykščių r.	7
Trakų r.	50	Radviliškio r.	6
Alytaus m.	49	Raseinių r.	6
Tauragės r.	43	Švenčionių r.	5
Kaišiadorių r.	38	Neringos	4
Utenos r.	30	Prienų r.	4
Elektrėnų	26	Ignalinos r.	3
Biržų r.	23	Joniškio r.	3
Jonavos r.	21	Palangos m.	3
Visagino m.	20	Rietavo	3
Ukmergės r.	13	Zarasų r.	3

Savivaldybė	Vežėjų skaičius	Savivaldybė	Vežėjų skaičius
Kėdainių r.	11	Birštono	1
Molėtų r.	9	Kazlų Rūdos	1
Rokiškio r.	9	Pasvalio r.	1

Šaltinis: Sudaryta Paslaugų teikėjo remianti Licencijų informacinės sistemos duomenimis

Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, jog daugiausiai vežėjų, teikiančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugą savo veiklos vykdymą yra deklaravę Kauno rajono savivaldybėje. Tačiau svarbu pažymėti, jog LIS sistemoje yra pateikiamas tik 32 savivaldybių duomenys ir nėra pateikta duomenų iš didžiausių pagal gyventojų skaičių savivaldybių: Vilniaus miesto, Kauno miesto, Klaipėdos miesto savivaldybių. Taip pat svarbu paminėti, jog ne visi vežėjai, deklaravę ketinimą vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklą, ją vykdo toje pačioje savivaldybėje, kurioje yra pateikę deklaraciją. Tą patvirtina ir savivaldybių atstovai – pokalbio su Kaišiadorių rajono savivaldybės administracijos darbuotojais metu išsiaiškinti, jog nemaža dalis vežėjų, pateikusių deklaraciją apie ketinimą vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklą Kaišiadorių rajono savivaldybės administracijai, šią veiklą vykdo Vilniaus miesto ar Kauno miesto savivaldybėse.

1.3 Suinteresuotų šalių apklausa

Keleivių vežimo kelių transportu rinkos teisinio reguliavimo suinteresuotų šalių interesų analizei atlikti pasirinktas būdas – interviu. Interviu metu buvo apklausti LTSA, Susisiekimo ministerija, LINAVA, Lietuvos keleivių vežimo asociacija (LKVA), Vilniaus m. savivaldybės ir Molėtų r. savivaldybės administracija, keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančios įmonės ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiantys vairuotojai. Atsižvelgiant į tai, jog LKVA sudaro keleivių vežimo reguliariais tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais veiklą vykdančių privataus kapitalo ir savivaldybių įmonių atstovai, interviu su asociacija metu buvo kalbama su pačiais vežėjų atstovais. Interviu metu buvo bendraujama su šiais vežėjais:

- UAB Kautra.
- UAB TOKS;
- UAB Jonavos autobusai;
- UAB Joniškio autobusų parkas;
- UAB Kauno autobusai;
- UAB Busturas;
- UAB Panevėžio autobusų parkas;
- UAB Raseinių autobusų parkas;
- UAB Elektrėnų komunalinis ūkis.

Žemiau paveiksle pateikiama keleivių vežimo kelių transportu paslaugų ir apklaustų suinteresuotų šalių paskirstymas pagal veiklas.

Keleivių vežimas kelių transportu			
Reguliarieji reisai		Vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
Tolimojo susisiekimo	Vietinio susisiekimo		
<i>Suinteresuotos šalys:</i>		Miesto	Priemiestinis
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija			
Lietuvos transporto saugos administracija	Savivaldybių administracijos: apklausai pasirinktos Vilniaus miesto ir Molėtų rajono savivaldybės		
Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija LINAVA			
Lietuvos keleivių vežimo asociacija LKVA			
Vežėjai reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais: UAB TOKS, UAB Kautra, UAB Jonavos autobusai, UAB Joniškio autobusų parkas, UAB Busturas, UAB Panevėžio autobusų parkas, UAB Raseinių autobusų parkas	Vežėjai reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais: UAB Kauno autobusai, UAB Jonavos autobusai, UAB Joniškio autobusų parkas, UAB Busturas, UAB Panevėžio autobusų parkas, UAB Raseinių autobusų parkas	Vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi: A&G Taksi, A2B (UAB „Amber Vilnius“), UAB „Taxi Kaunas“, Smart Taxi, TaksiNet (UAB Taxilita), UAB Miesto taksi, UAB „Meidos Taksi“	Vežėjai lengvaisiais automobiliais už atlygį: Pavežėjai dirbantys su Taxify ir eTAKSI platformomis

16 paveikslas. Keleivių vežimo kelių transportu suinteresuotos šalys

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

LR Susisiekimo ministerijos apklausa. LR Susisiekimo ministerijai pateikti klausimai buvo skirti išsiaiškinti ar tinkamai suprantamas keleivių vežimo kelių transportu veiklos reguliavimas, jo koordinavimas ir ES teisės integravimas į Lietuvos Respublikos teisę interviu su LR Susisiekimo ministerija metu gauti atsakymai integruoti į aukščiau pateiktą skyrių 1.1 *Transporto srities reguliavimo politikos formavimas ir įgyvendinimas*.

LTSA apklausa. LTSA pateikti klausimai buvo skirti išsiaiškinti koks yra naujo vežėjo patekimo į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo reisais rinką, kaip užtikrinamas rinkos liberalumas, koku būdu nustatomas naujų maršrutų poreikis. Taip pat buvo siekiama išsiaiškinti, ar LTSA yra sulaukusi kokių nors nusiskundimų iš vežėjų, susijusių su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu.

LTSA teigimu, teisiškai dalyvauti konkurse tolimojo susisiekimo maršrutui aptarnauti gali bet kuris pageidaujantis vežėjas, kuris atitinka nustatytus reikalavimus, tačiau konkursai skelbiami itin retai, kas nesudaro sąlygų į rinką patekti naujiems vežėjams. **Per 2018 m. LTSA organizuotas vienas naujas konkursas vežėjui parinkti.** Potencialus konkurso laimėtojas – naujas vežėjas, šiuo metu nevežantis kitais tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais.

Konkursai skelbiami **tik naujiems** maršrutams aptarnauti arba keičiamiems, papildomiems maršrutams aptarnauti, **jei esamas vežėjas atsisako LTSA pateikto siūlymo vežti pakeistu arba papildomu maršrutu.**

Planuojamo arba keičiamo maršruto **reisai priderinti prie esamų maršrutų reisų**, kad transporto priemonių eismo intervalai atitiktų keleivių srautą. LTSA, prieš nustatydamą naują maršruto tvarkaraštį, t. y. prieš patvirtindama pakeistą esamo maršruto tvarkaraštį, **privalo atsižvelgti į interesus vežėjų**, jau vežančių keleivius esamais maršrutais – naujai įvedamas (keičiamas) reiso laikas neturi būti nustatomas taip, kad **nukentėtų esamas vežėjas** (veikla nėra dotuojama iš valstybės biudžeto, tad patirtus nuostolius vežėjas turi padengti iš pelningų maršrutų). Daroma prielaida, jog **šie veiksniai lemia tai, kad nėra galimybių į rinką patekti naujam kokybiškesnes paslaugas (kad ir brangiau kainuojančias) teikiančiam vežėjui.**

LTSA teigimu, dėl demografinės padėties Lietuvoje ir dėl įvardintų veiksnių pastaruoju metu **yra didesnė tendencija mažinti reisų skaičių, nei steigti naujus.**

LTSA apklausos apibendrinimas. Apklausa su LTSA metu nustatyta, kad Lietuvos tolimojo susisiekimo rinka traukiasi, tendencijos yra mažėti tolimojo susisiekimo reisams, nei steigti naujus. Dėl nustatytų vežėjo maršrutui taikomų procedūrų ir retai skelbiamų konkursų

tolimojo susisiekimo maršrutams aptarnauti, naujų vežėjų patekimas į rinką yra mažai tikėtinas.

Vykdam apklausas, buvo užduodami klausimai LINAVA, LKVA ir reguliariais tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams, siekiant išsiaiškinti, ar šią veiklą vykdantys vežėjai turi kokių nors nusiskundimų, susijusių su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu.

Žemiau paveiksle pateikiami klausimai, kurie buvo užduoti vežėjams ir vežėjus atstovaujančioms asociacijoms.

Keleivių vežimas kelių transportu			
Tolimojo susisiekimo	Vietinio susisiekimo	Vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
LKVA ir LINAVA: Keleivinio transporto skyriaus specialistai			
Klausimai:			
<ol style="list-style-type: none"> Kokie yra keleivių vežimų 1) <i>kelių transportu reguliaraus susisiekimo maršrutais</i>, keleivių vežimo 2) <i>lengvaisiais automobiliais taksi</i> ir keleivių vežimo 3) <i>lengvaisiais automobiliais už atlygį</i> vežėjų nusiskundimai, susiję su šių sričių teisiniu reguliavimu? Ar yra kokių nusiskundimų, dėl per didelės administracinės naštos, kurią sukuria teisės aktų reikalavimai? Gal yra koki nusiskundimų dėl ne vienodų sąlygų skirtingiems vežėjams? Kokie, jūsų manymu, yra sunkiausiai įgyvendinami ir didžiausias problemas sukeliantys reikalavimai ar įpareigojimai, numatyti 1) <i>keleivių vežimo reguliaraus susisiekimo maršrutais</i>, keleivių 2) <i>vežimo lengvaisiais automobiliais taksi</i> ir keleivių vežimo 3) <i>lengvaisiais automobiliais už atlygį</i> veiklas reglamentuojančiuose teisės aktuose? Ar yra kokių nusiskundimų iš keleivių vežėjų dėl <i>patekimo į 1) keleivių vežimų kelių transportu reguliaraus susisiekimo maršrutais</i>, keleivių vežimo 2) <i>lengvaisiais automobiliais taksi</i> ir keleivių vežimo 3) <i>lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkas</i>? Gal yra susidūrę su teisiniais sunkumais patekti į šias rinkas? Ar yra kitokio pobūdžio sunkumų? Gal yra dar kokių, jūsų manymu, perteklinių reikalavimų numatytų teisės aktuose, reglamentuojančiuose keleivių vežimą kelių transportu 1) <i>reguliaraus susisiekimo maršrutais</i>, 2) <i>lengvaisiais automobiliais taksi</i> ir 3) <i>lengvaisiais automobiliais už atlygį</i>. 			
Vežėjai reguliariais tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais			
Klausimai:			
<ol style="list-style-type: none"> Ar jūsų manymu teisės aktuose, reglamentuojančiuose keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais veiklą yra nuostatų, sukuriančių perteklinę administracinę naštą ypač tokią, kuri sukelia papildomą finansinę naštą? (Pavyzdžiui įvairūs reikalavimai gauti pažymas, deklaracijas, reikalavimai turėti tam tikrą įrangą ir t.t.) Kokie, jūsų manymu, yra sunkiausiai įgyvendinami ir didžiausias problemas sukeliantys reikalavimai ar įpareigojimai, numatyti keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose? Ar yra tekę susidurti su sunkumais patekti į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinką? Jei taip, ar sunkumai buvo susiję su konkrečių teisės aktų reikalavimais, ar buvo kitokio pobūdžio, kokio? 			

17 paveikslas. Klausimai vežėjams ir vežėjus atstovaujančioms asociacijoms

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

LINAVA apklausa. LINAVA atstovai patvirtino, jog iki šiol nėra gavę nusiskundimų iš keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais, lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį dėl per sudėtingo ar perteklinio šių veiklų teisinio reguliavimo, ar apsunkinto patekimo į rinką. Pagrindinė to priežastis – keleivių vežimo autobusais veiklą vykdantys vežėjai įsteigė naują atskirą asociaciją, tuo tarpu tarp LINAVA narių nėra įmonių teikiančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas įmonių.

LINAVA apklausos apibendrinimas. Atsižvelgiant į tai, kad LINAVA nebeturi narių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, teisiniams keleivių vežimo reglamentavimui nusiskundimų nepateikė.

LKVA apklausa. Antroji apklausta asociacija – Lietuvos keleivių vežimo asociacija (LKVA), kuri buvo įsteigta 2018 m. lapkričio 27 d. Šiuo metu asociacija, jos teigimu, vienija keleivių vežimo kelių transportu paslaugas teikiančias įmones, kurių dalis keleivių vežimo kelių transporto sektoriuje sudaro:

- 45-50 proc. – pagal apyvartą;
- 40-45 proc. – pagal darbuotojų skaičių;

- apie 40 proc. – pagal transporto priemonių skaičių.

Interviu su LKVA metu dalyvavo 9 iš 14 asociacijos vienijamų vežėjų atstovai. Interviu metu buvo išreikštos šios pagrindinės vežėjų atstovų mintys:

- Pagrindinė problema, su kuria susiduria vežėjai vykdydami savo veiklą – nelegalus keleivių vežimas. Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugą teikiantys vežėjai susiduria su nesąžininga konkurencija iš nelegaliai veikiančių vežėjų, kurie apie savo siūlomas paslaugas skelbia viešai socialinių tinkle grupėse (pavyzdžiui, *Facebook* socialiniame tinkle esančiose grupėse “Važiuoju/vežu/pavežu...”), kuriose fiziniai asmenys ieško pakeleivių, su kuriais gali pasidalinti kelionės išlaidomis. Tokio pobūdžio kelionės nėra kontroliuojamos, todėl grupėse besiskelbiantys asmenys gali vykdyti keleivių vežimus ir gauti už tai pinigus, nemokėdami mokesčių ir neturėdami veiklos licencijos, kuri užtikrina teikiamų paslaugų legalumą ir vežėjo atsakomybę. LKVA nuomone, pavėžėjų veiklos nepakankamas reglamentavimas sudaro jiems palankesnes veiklos sąlygas nei kitiems vežėjams, sudaro faktines galimybes teikti reguliarių vežimų paslaugas net ir tolimojo susisiekimo maršrutais. Vertinant administracinės naštos mažinimo galimybes, būtina įvertinti tuos aspektus, kurie pavėžėjų teikiamas paslaugas išskiria iš kitų, sudaro išskirtines palankesnes konkurencines sąlygas ir neužtikrina keleivių teisių apsaugos.
- Kaip perteklinį, griežtesnį, nei numato ES reikalavimai, vežėjai nurodė LR teisės aktuose numatytą būtinybę kompetentingoms institucijoms skelbti viešuosius konkursus parenkant keleivių vežimo vietinio ir tolimojo susisiekimo transportu vežėjus. Vežėjai referavo į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų panaikinancio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 nuostatas: „Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija – nesvarbu, ar tai būtų integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti atskira institucija, ar institucijų grupė – gali nuspręsti viešąsias keleivinio transporto paslaugas teikti pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius.“. LKVA nuomone, ES Reglamentas savivaldos institucijoms suteikia teisę pasirinkti sudaryti su vežėju tiesioginę sutartį arba skelbti konkursą, tačiau šią teisę riboja Konkurencijos ir Viešųjų pirkimų įstatymai. Projekto keliamas tikslas dėl teisinės aplinkos vertinimo, LKVA nuomone, negalės būti išsamus ir atspindėti realios keleivių vežimo veiklos realijų neišnagrinėjus Reglamento leidžiamų tiesioginių sandorių santykio su Konkurencijos ir Viešųjų pirkimų įstatymais bei darnaus judumo koncepcija.. “ Paslaugų teikėjo nuomone, vietos kompetentingoms institucijoms (savivaldybėms ar jų įgaliotoms institucijoms) yra palikta galimybė išimtiniais atvejais tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis pagal Lietuvos Respublikos pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų, įstatymo 19 straipsnio, reglamentuojančio vidaus sandorius, 2 dalies nuostatas: „Vidaus sandoris gali būti sudaromas tik išimtiniais atvejais, kai tenkinamos šio straipsnio 1 dalyje išdėstytos sąlygos ir perkant pagal šį įstatymą būtų neįmanoma užtikrinti paslaugos teikimo nepertraukiamumo, geros kokybės ir prieinamumo.“
- Kaip pavyzdį viešojo transporto rinkos reguliavimo, vežėjai nurodė Lenkijos Respubliką, kurioje miesto savivaldybė gali išsirinkti vežėją arba gali nusipirkti paslaugas viešojo konkurso būdu. Miesto savivaldybės tokiu būdu gali mažinti arba didinti rinką pagal poreikį.
- Kaip problemą patekimo į keleivių vežimo kelių transporto tolimojo ir vietinio susisiekimo transportu rinkos reguliavime, vežėjai akcentavo sankcijų nesąžiningiems vežėjams, kurie ateina į

konkursą vilkinti procesus ir galiausiai pereina iki teisminių procesų, iš kurių išsėina nenubausti, nebuvimą.

- Be viešųjų konkursų naujų maršrutų aptarnavimui, kaip patekimo į keleivių vežimo tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais rinką, vežėjai nurodė galimybę įsigyti šiuo metu tokias paslaugas teikiančią įmonę.
- Dabartinį rinkos ir patekimo į ją reguliavimą vežėjai įvardijo kaip tinkamą, nes tokiu būdu yra sukurta galimybė į rinką, esant poreikiui (padidėjus keleivių srautams), patekti naujiems vežėjams, taip pat užtikrinama (per viešųjų pirkimų sąlygas), jog naujas vežėjas teiks kokybiškas, visuomenės interesus geriausiai atliepiančias paslaugas. LKVA nuomone, esamas teisinis reglamentavimas užtikrina pakankamas sąlygas konkurencijai ir patekimui į rinką bei kartu užtikrina tvarios ir patikimos viešojo transporto sistemos egzistavimą ir tinkamą paslaugų kokybę. Taip pat įvertinus tolimojo susisiekimo paslaugų teikimo raidą, LKVA kelia klausimą, ar dabar galiojantys teisės aktai suteikia pagrindą keisti, nutraukti ar pratęsti sutartis su esamais tolimojo susisiekimo vežėjais, ar jas sudaryti tam tikram terminui, jei vežėjas tinkamai vykdo veiklą.
- Kaip perteklinį, prisitaikymo našta sukeltą, reikalavimą vežėjai įvardijo viešųjų konkursų sąlygose numatytus reikalavimus pateikti įvairias pažymas, kurios yra išduodamos VĮ Registrų centro. Pažymų ir VĮ Registrų centro išėmimas kainuoja, taip pat yra gaištamas laikas vykstant jų atsiimti, o visa VĮ Registrų centro informacija yra prieinama konkursus skelbiančioms kompetentingoms institucijoms. Paslaugų teikėjas atkreipia dėmesį, jog vežėjų įvardijami dokumentai yra reikalaujami atsižvelgiant į viešųjų pirkimų teisinio reguliavimo nuostatas ir kinta keičiantis viešųjų pirkimų teisiniam reguliavimui. Taip pat atkreipiame dėmesį, jog viešųjų pirkimų reguliavimas jau yra koreguotas/koreguojamas taip, kad viešuosiuose konkursuose dalyvaujančių įmonių nebūtų reikalaujama pateikti pažymas įrodančias informaciją, kurią perkančioji organizacija gali patikrinti pati elektroniniu būdu.
- LKVA nuomone, lengvatų taikymo įgyvendinimo sritis, yra viena iš sričių, kur galėtų būti mažinama administracinė našta vežėjams ir didinamas paslaugos patrauklumas keleiviams. Galiojantis LR Transporto lengvatų įstatymas numato iš esmės dviejų rūšių nuolaidas įsigyjant važiavimo bilietą: 50 proc. ir 80 proc. Tačiau šio įstatymo 5 str.1 d. išvardijamos net 8 grupės asmenų, kurios turi teisę važiuoti su 80 proc. nuolaida. Tai reiškia, kad kiekvienu atveju važiuojantis asmuo turi pateikti nuolaidą įrodantį dokumentą, kurie visoms 8 grupėms išduodami skirtingi ir jų šiuo metu yra 22, neskaitant kitų asmens dokumentų. Vežėjų administracinės naštos mažinimas ir keliavimo patogumo didinimas gali būti pasiektas įvedus vieną bendrą pažymėjimą visiems asmenims, kurie turi teisę į nuolaidą.
- Dar vienas perteklinis, prisitaikymo našta generuojantis reikalavimas yra susijęs su įvairių ataskaitų ir popierinių kasos knygų pildymu ir saugojimu. Vežėjų nuomone tikslinga būtų numatyti galimybę visa su bilietų pardavimu ir apskaita susijusia informaciją saugoti elektroninėse laikmenose, nes jų pildymas ir saugojimas reikalauja mažiau laiko ir materialinių išteklių.

LKVA apklausos apibendrinimas. LKVA apklausos metu nustatyta, kad prisitaikymo našta sukeltą reikalavimą vežėjai įvardijo viešųjų konkursų sąlygose numatytus reikalavimus pateikti įvairias pažymas, kurios yra išduodamos VĮ Registrų centro, nors visa VĮ Registrų centro informacija yra prieinama konkursus skelbiančioms kompetentingoms institucijoms bei ataskaitų, kasos knygų pildymas ir saugojimas. Taip pat vežėjai išsakė nuomonę, kad administracinės naštos mažinimas ir keliavimo patogumo didinimas gali būti pasiektas įvedus vieną bendrą pažymėjimą visiems asmenims, kurie turi teisę į LR Transporto lengvatų įstatymu numatytą vieną iš nuolaidų.

Vežėjų lengvaisiais automobiliais taksi apklausa. Šiuo metu Lietuvoje aktyviai veikiančių asociacijų, vienijančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančias įmones ir fizinius asmenis, nėra. Viešojoje erdvėje galima rasti dvi asociacijas: Lietuvos taksi vežėjų asociaciją ir Sostinės taksi vežėjų asociacija „Sosveta“. Tačiau nei viena iš asociacijų nepateikia savo kontaktinių duomenų (telefono numerio arba elektroninio pašto) arba pateikti duomenys yra neaktyvūs („Sosvetos“ pateiktas telefono numeris yra neaktyvus ir juo susisiekti su asociacijos atstovais nėra galimybės). Dėl šių priežasčių, siekiant gauti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių nuomonę apie jų veiklos teisinį reguliavimą Lietuvoje, buvo vykdoma atskirų įmonių apklausa. Interviu metu buvo apklausiamos šios įmonės:

- A&G Taksi;
- A2B (UAB „Amber Vilnius“);
- UAB „Taxi Kaunas“;
- Smart Taxi;
- TaksiNet (UAB Taxilita);
- UAB Miesto taksi;
- UAB „Meidos taksi“.

Klausimai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiantiems buvo skirti išsiaiškinti, ar šią veiklą vykdančios vežėjos turi kokių nors nusiskundimų, susijusių su keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi teisiniu reguliavimu. Reguliavimas apima tiek patekimą į rinką, tiek veiklos vykdymui, kontrolės procesams keliamus reikalavimus. Interviu metu buvo išreikštos šios pagrindinės vežėjų lengvaisiais automobiliais taksi atstovų mintys:

- Pagrindinė visų vežėjų lengvaisiais automobiliais taksi įvardinta problema yra susijusi ne su jų veiklos teisiniu reguliavimu, tačiau su panašią veiklą vykdančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas (pavežėjimo paslaugas) teikiančių vežėjų veiklos reglamentavimo trūkumu. Taksi vežėjų teigimu, pavežėjimo paslauga savo esme yra tapati keleivių vežimui lengvaisiais automobiliais taksi, tačiau pavežėtojams nėra taikomas joks reglamentavimas, išskyrus deklaracijos teikimas savivaldybėms. Dėl tokio pavėžėtojų veiklos reguliavimo trūkumo nėra kontroliuojamas šia veikla užsiimančių asmenų vairavimo stažas, nekontroliuojama transporto priemonių techninė būklė, nereikalaujama turėti kasos aparatų, todėl yra sukčiavimo galimybė, transporto priemonės nėra registruojamos kaip specialios paskirties (skirtingai nei taksi), todėl privalomas vairuotojo civilinės atsakomybės draudimas pavežėtojams kainuoja mažiau.
- Dalis keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių interviu metu kaip veiklą sunkinantį įpareigojimą įvardijo geografinį veiklos apribojimą, t. y. galimybę teikti paslaugas tik tos savivaldybės, kurioje esi įregistravęs veiklą (gavęs leidimą), teritorijoje. Toks apribojimas kelia sunkumą pavyzdžiui vežant keleivius iš Kauno miesto į Kauno oro uostą, kuris yra Kauno rajono savivaldybėje. Tokiu atveju, pagal esamą reglamentavimą, vežėjas lengvaisiais automobiliais taksi, gavęs veiklos vykdymo leidimą iš Kauno miesto savivaldybės ir nuvežęs keleivį į Kauno oro uostą esantį Kauno rajono savivaldybėje, negali paimti keleivio kelionei atgal. Šiuo metu ši problema yra išspręsta savivaldybių tarpusavio susitarimu, leidžiančiu oro uosto kryptimi vežant keleivius atgalinei kelionei paimti keleivius ne savo veiklos vykdymo savivaldybėje. Keleivių

vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių teigimu, leidimas vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklą ne tik tos savivaldybės, kurioje gautas leidimas veiktis, teritorijoje supaprastintų tolimų keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugų teikimą (kai keleiviai pageidauja būti nuvežti į kitai savivaldybei priklausančią teritoriją) ir leistų išvengti šiuo metu pasitaikančių veiklos vykdymo pažeidimų.

- Dar vienas Smart Taxi įmonės paminėtas veiklos reguliavimo trūkumas – dabartiniai leidimai vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi yra neterminuoti, todėl leidimų skaičius neatspindi, kiek vežėjų realiai šiuo metu vykdo tokią veiklą.
- Dalis įmonių teikiančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas kaip veiklos vykdymą apsunkinantį reikalavimą paminėjo būtinybę visuomet su savimi automobilyje turėti kontrolės proceso metu reikalaujamus pateikti dokumentus. Pagal LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatas vairuotojai neprivalo su savimi vežiotis ir kontrolę atliekančiam pareigūnui pateikti vairuotojo pažymėjimo, transporto priemonės registravimo (jei transporto priemonė priklauso vairuotojui), privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros dokumento bei privalomojo vairuotojo civilinės atsakomybės draudimo liudijimo, nes kontrolę atliekantis policijos pareigūnas gali šiuos duomenis patikrinti savo duomenų bazėje kontrolės proceso metu. Tačiau keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiantys vairuotojai minėtus dokumentus turi vežiotis su savimi dėl Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių numatytų reikalavimų. Vežėjų teigimu tokio perteklinio reikalavimo su savimi vežiotis įvairius dokumentus, kurių nereikalaujama iš kitų vairuotojų būtų galima išvengti turint vieningą savivaldybių ir Lietuvos policijos duomenų bazę. Kaip visiškai perteklinį dokumentą, kurio, jų nuomone, nereikia nei elektroninės, nei fizinės formos, vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi įvardijo vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą.
- Dėl reikalavimų, keliamų lengviesiems automobiliams taksi, vežėjai kaip perteklinį reikalavimą pabrėžė šiuo metu numatytą būtinybę taksi ženklinti automobilių šonus specialiomis juostomis. Dalies vežėjų teigimu šis reikalavimas yra pasenęs ir netgi neatitinka šiuolaikinių automobilių dizaino – sudėtinga šoninio ženklavimo juostas įrengti pagal nustatytus reikalavimus, nes neretai, jos netelpa ant automobilio kėbulo. Visi kiti reikalavimai lengviesiems automobiliams taksi – turėti skiriamąjį ženklą – plafoną, įrengtą taksometrą, vežėjų manymu yra teisingi ir nekelia perteklinės naštos. Vežėjų manymu reikalavimas turėti įrengtus taksometrus lengvuosiuose automobiliuose taksi yra tinkamas, nes dabartinės planšečių technologijos nėra pakankamai kontroliuojamos ir naudojantis jomis yra nemaža galimybė nuslėpti dalį vykdomos veiklos ir pajamas iš jos. Tuo tarpu taksometrai yra pritaikyti griežtai apskaitai ir kontrolei, todėl naudojant juos išvengiama šešėlinės veiklos.

Vežėjų lengvaisiais automobiliais taksi apklausos apibendrinimas. Apibendrinant vežėjų lengvaisiais automobiliais taksi apklausą galima teigti, jog pagrindinis visų vežėjų išsakytas aspektas, susijęs su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu yra būtinybė suvienodinti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklą teisinį reguliavimą. Vežėjų teigimu abi paslaugos yra tapačios, tačiau reguliavimas ženkliai skiriasi, keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veikla beveik neturi jokio reguliavimo, išskyrus reikalavimą pateikti deklaraciją savivaldybei apie ketinimą vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklą ir reikalavimą, jog transporto priemonės atitiktų transporto priemonių techninius reikalavimus.

Vežėjų lengvaisiais automobiliais už atlygį apklausa. Atsižvelgiant į tai, jog keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugą teikia daugiausia fiziniai asmenys ir juos vienijančių asociacijų nėra, interviu metu buvo apklausti pavieniai vairuotojai, dirbantys su Taxify ir eTAKSI platformomis dėl veiklos teisinio reguliavimo siūlymų jų tobulinimui

Vežėjų lengvaisiais automobiliais už atlygį apklausa ir apklausos apibendrinimas. Lengvųjų automobilių vairuotojai, vežantys keleivius už atlygį, nusiskundimų dabartinių jų veiklos reguliavimu neturėjo. Pagrindinė to priežastis – egzistuojantis menkas teisinis tokios veiklos reguliavimas.

„Lux Express“ apklausa. Interviu su potencialiu nauju keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais vežėju metu buvo siekiama išsiaiškinti, su kokiais sunkumais susiduria vežėjas norinti patekti į keleivių vežimo kelių transportu rinką. Šiuo atveju atliktas interviu su „Lux Express“. „Lux Express“ teigimu, jų įmonė tai stambiausias tarptautinis greitųjų autobusų maršrutų operatorius Baltijos regione, siūlantis daugiausiai maršrutų Baltijos šalyse, susisiekimą su Sankt Peterburgu, Maskva ir Minsku. Šiuo metu „Lux Express“ Lietuvoje vykdo tik keleivių vežimus kelių transportu tarptautiniais maršrutais, tačiau nori pradėti teikti keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugą. Šiuo metu vežėjo aptarnaujami maršrutai iš Lietuvos:

- Iš Vilniaus: Vilnius – Ryga, Vilnius – Varšuva, Vilnius – Talinas, Vilnius – Sankt Peterburgas, Vilnius – Suvalkai ir Vilnius – Maskva;
- Iš Kauno: Kaunas – Varšuva ir Kaunas – Suvalkai.



2018 m. lapkričio mėnesį estų bendrovės „Lux Express“ atstovai kreipėsi į LTSA dėl galimybės pradėti vykdyti keleivių vežimus reguliariais vežimais tolimojo susisiekimo maršrutu Vilnius – Klaipėda. LTSA, įmonės teigimu, atsakydama į vežėjo užklausą nurodė, jog šiuo metu nėra skelbiamo konkurso tolimojo susisiekimo maršruto Vilnius – Klaipėda aptarnavimui, kadangi tokio poreikio nebuvo nustatyta. Norėdami, kad būtų skelbiamas konkursas naujam Vilnius – Klaipėda maršrutui aptarnauti, „Lux Express“ turi pateikti LTSA argumentus, įrodančius, kad naujas maršrutas Vilnius – Klaipėda reikalingas.

Interviu su LTSA metu taip pat buvo patvirtinta, jog naujų konkursų dėl naujų ar papildomų maršrutų aptarnavimo skelbti nenumatoma, nes tam nėra poreikio, dėl mažėjančio keleivių skaičiaus.

„Lux Express“ apklausos apibendrinimas. Interviu su potencialiu nauju vežėju reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais („Lux Express“ grupės atstovu) metu nustatyta, kad naujam vežėjui patekti į keleivių vežimo kelių transportu tolimojo susisiekimo maršrutais rinką Lietuvoje beveik nėra galimybių. Tą patvirtina ir jau minėtas interviu su LTSA (naujų konkursų nėra skelbiama, maršrutų skaičiaus mažėjimo tendencija, saugojimas, jog nenukentėtų esami vežėjai).

Savivaldybių apklausa. Savivaldybių administracijoms pateikti klausimai buvo skirti išsiaiškinti ar yra tekę susidurti su vežėjų, vežančių keleivius reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais, lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį, susijusius su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu. Taip pat išsiaiškinti koks yra naujo vežėjo patekimo į keleivių vežimo reguliariais vietinio susisiekimo reišais rinką, kaip užtikrinamas rinkos liberalumas.

Žemiau paveiksle pateikiami apklaustų savivaldybių kontaktai ir pateikti klausimai.

Keleivių vežimas kelių transportu			
Reguliarieji reisai		Vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
Vietinio susisiekimo			
Miesto	Priemiestinis		
Apklausta			
Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Licencijavimo ir leidimų skyriaus Licencijavimo poskyris. Vedėja Vida Jankauskienė.			
Molėtų rajono savivaldybės administracijos Turto valdymo skyrius. Vedėja Aldona Rusteikienė			
Klausimai:			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ar yra tekę sulaukti vežėjų nusiskundimų susijusių su <i>keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo maršrutais</i> veiklos teisiniu reguliavimu? Gal yra tekę sulaukti nusiskundimų dėl sunkiausiai įgyvendinamų ir didžiasias problemas sukeliančių reikalavimų ar įpareigojimų? 2. Ar yra tekę sulaukti vežėjų nusiskundimų susijusių su <i>keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi</i> teisiniu reguliavimu? Gal yra tekę sulaukti nusiskundimų dėl sunkiausiai įgyvendinamų ir didžiasias problemas sukeliančių reikalavimų ar įpareigojimų? 3. Ar yra tekę sulaukti vežėjų nusiskundimų susijusių su <i>keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį</i> teisiniu reguliavimu? Gal yra tekę sulaukti nusiskundimų dėl sunkiausiai įgyvendinamų ir didžiasias problemas sukeliančių reikalavimų ar įpareigojimų? 4. Koks yra naujo vežėjo patekimo į <i>keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo maršrutais</i> rinką procesas? 5. Kaip yra užtikrinamas <i>keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo maršrutais</i> rinkos liberalumas? 6. Ar yra tekę sulaukti nusiskundimų iš vežėjų dėl sudėtingo, ar neįmanomo patekimo į 1) <i>keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo maršrutais</i>, 2) <i>keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi</i> ir 3) <i>keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį</i> rinkas? Jei taip, kokio pobūdžio tai nusiskundimai? Ar buvo nusiskundimų dėl teisės aktų ir konkrečių jų reikalavimų, apsunkinančių patekimą į rinką? 			

18 paveikslas. Klausimai savivaldybių administracijoms
Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

Interviu buvo pasirinkta viena didelę keleivių vežimo kelių transportu rinką turinti savivaldybė (Vilniaus miesto) ir viena mažą keleivių vežimo kelių transportu rinką turinti savivaldybė (Molėtų rajono).

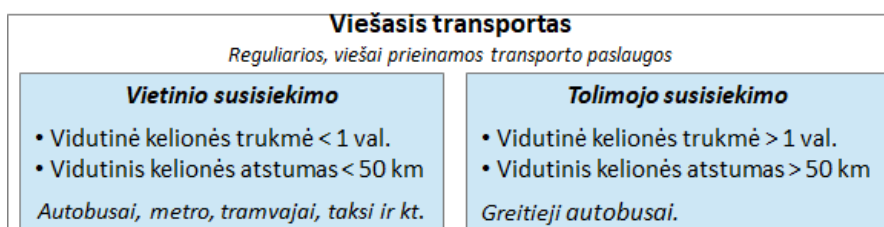
Savivaldybių apklausos apibendrinimas. Tiek Vilniaus miesto, tiek Molėtų rajono savivaldybių administracijų atstovai, atsakydami į pateiktus klausimus, nurodė, jog iki šiol nėra gavę vežėjų nusiskundimų susijusių su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu. Rinkos liberalumo užtikrinimo priemone savivaldybės įvardina naujų vežėjų parinkimą viešuoju paslaugos pirkimo konkursu.

2 Užsienio šalių patirtis formuojant ir įgyvendinant teisinio reguliavimo politiką kelių transporto srityje

Užsienio šalių gerosios praktikos formuojant ir įgyvendinant teisinio reguliavimo politiką keleivių vežimo kelių transportu srityje analizei buvo pasirinktos trys šalys: Vokietija, Suomija ir Estija.

Vokietija¹

Vokietijoje keleivių vežimo kelių transportu reguliariais reisais rinka skirstoma į vietinio ir tolimojo susisiekimo. Žemiau paveiksle pavaizduoti esminiai principai, pagal kuriuos vežimo paslauga yra priskiriama vietinio susisiekimo arba tolimojo susisiekimo rinkoms.



19 paveikslas. Keleivių vežimo autobusais rinkos priskyrimo vietinio ir tolimojo susisiekimo rinkoms kriterijai Vokietijoje.

Šaltinis: Marc Gorter (KCW) & Dr. Friedemann Kunst, Public Transport in Germany Organisation, Regulation and Financing, Transport and Climate Change Week 2017, 2017-09-20;

Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais rinkoje regioniniai ir miestų vežėjai autobusais vis dažniau yra parenkami viešojo konkurso būdu užtikrinant socialinės paslaugos teikimą. Tuo tarpu keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinka anksčiau buvo griežtai reguliuojama, o nuo 2013 m. liberalizuota (nėra tiesioginio paslaugos reguliavimo). Per pastaruosius metus vežėjų koncentracija tapo didelė, pagrindinis vežėjas *FlixBus*.

Viešojo transporto reguliavimo sritys Vokietijoje:

- Patekimas / išėjimas iš rinkos: draudimai patekti ar išeiti iš rinkos.
- Paslaugos teikimo apimtys: kvotų nustatymas.
- Kaina: minimalūs ir maksimalūs kainų dydžiai, fiksuoti kainų dydžiai.

¹ Analizės šaltiniai: Marc Götter (KCW) & Dr. Friedemann Kunst, *Public Transport in Germany Organisation, Regulation and Financing*, Transport and Climate Change Week 2017, 2017-09-20;

Grimaldi Raffaele et al. *Intercity coach liberalisation. The cases of Germany and Italy*. Transportation Research Procedia 25 (2017) 474–490;

Christoph Gipp, 2017. *Development of the German long distance coach market*. Santander, 12.09.2017;

Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016-09-26

- Kokybė/sąlygos: reikalavimas viešinti tvarkaraščius, saugos ir aplinkosauginiai standartai.
- Laisvė sudaryti sutartis: įsipareigojimas vežti.
- Konkurencijos reguliavimas: konkurencijos taisyklių įgyvendinimas, pvz. prieš piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi rinkoje arba antikonkurencinį elgesį.

Tolimojo susisiekimo rinkos liberalizavimas (paslaugos reguliavimo supaprastinimas) užtikrino didesnę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugos teikėjų koncentraciją. 2012 m. vežimus vykdė 4 vežėjai, o 2015 m. jau 8 vežėjai. Taip pat stipriai išaugo vežimo paslaugos pasiūla, bendras tolimojo susisiekimo maršrutų kilometrų skaičius (dėl didesnio reisų skaičiaus ir maršrutų pakeitimų bendrai) 2015 m. išaugo 7 kartus lyginant su 2012 m.

Nauji keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais paslaugų teikėjai parenkami viešojo konkurso būdu (nekomercinės paslaugos teikimo užtikrinimas).

Pagrindinė identifikuojama viešojo transporto organizavimo problema – integralumo trūkumas. Trūksta bendro skirtingų paslaugų teikėjų veiklų koordinavimo, leisiančio sukurti vieningą viešojo transporto paslaugų teikimo sistemą.

Žemiau paveiksle pateikta pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais ataksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Vokietijoje.

Viešasis transportas <i>Neregulios keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais paslaugos</i>	
Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
Vokietijoje keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi sektorius yra griežtai reguliuojamas kiekybinėmis kliūtėmis ir griežtais kokybiniais bei organizaciniais reikalavimais. Taip pat nustatytos įvairios tarifų zonos. Kiekybinių apribojimų derinimas su tarifų zonomis riboja taksi paslaugų pasiūlą ir neleidžia plėtoti įvairių kainų ir kokybės derinių teikiančių paslaugų.	Automobilių su vairuotojais nuomai yra taikomas toks pat reguliavimas kaip ir keleivių vežimui lengvaisiais automobiliais taksi. Dalijimosi automobiliais paslauga (pavežėjimo paslauga) leidžiamas tik tada, kai ji atliekama be atlygio arba kai bendras atlyginimas neviršija kelionės einamųjų išlaidų.

20 paveikslas. Pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais ataksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Vokietijoje.

Šaltinis: Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016-09-26;

Vokietijoje keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais rinka yra griežtai reglamentuota. Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi reguliuojamas ne tik licencijomis ir kokybiniais paslaugos teikimo reikalavimais, tačiau ir nustatytais kvotomis, bei tarifų zonomis.

Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri suprantama kaip automobilio su vairuotoju samdytas reglamentuojama ir reguliuojama taip pat kaip ir keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi. Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri yra suprantama kaip kelionės pasidalijimo (angl. *ridesharing*) paslauga yra leidžiama tol, kol ji atliekama be atlygio arba kai bendras atlyginimas neviršija kelionės einamųjų išlaidų.

Licencijas išduodančios institucijos vengia išduoti leidimus automobilių su vairuotojais nuomai, kad nebūtų sutrikdyta taksi rinka dėl naujų paslaugų teikėjų, siūlančių išsinuomoti automobilius su vairuotoju, per išmaniųjų telefonų programėles mažesnėmis kainomis nei taksi.

Suomija²

Suomijoje pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis kelių transporto paslaugas – Transporto paslaugų aktas (angl. Act on Transport Services), neišskiria keleivių vežimo reguliariais reisais rinkos į tolumo ir vietinio susisiekimo rinkas. Įmonės ar fiziniai asmenys, norintys vykdyti keleivių vežimo kelių transportu miesto ar tarp miestiniais autobusais veiklą turi gauti keleivių vežimo licenciją, kurią išduoda Suomijos transporto saugos agentūra. Licencija galioja 10 m.

Keleivių vežimo Licencijas išduoda Suomijos transporto saugos agentūra. Ekonominės plėtros, transporto ir aplinkos apsaugos centrai (ELY centrai) prisideda prie viešojo transporto paslaugų prieinamumo ir sudaro sąlygas viešojo transporto funkcionalumui ir sklandumui. Kartu su kitais dalyviais ELY centrai yra atsakingi už viešojo transporto paslaugų prieinamumą ir padeda sukurti pagrindą sklandžiai veikiančiai viešojo transporto sistemai. ELY centrai yra atsakingi už viešojo transporto viešųjų pirkimų, licencijų administravimo, planavimo ir finansavimo užduotis. ELY centrai taip pat skatina viešojo transporto naudojimą, finansuodami miesto bilietus, regioninius bilietus ir kelioninius bilietus bei suteikdami vyriausybės paramą savivaldybėms vietinėms paslaugoms, nukrypus nuo fiksuoto maršruto paslaugų ir viešojo transporto plėtros projektams. Transporto planavime atsižvelgiama į visuomeninio transporto poreikius.

Iki 2017 m. Suomijoje keleivių vežimui viešuoju kelių transportu buvo išduodami dviejų tipų leidimai: vežimams reguliariais maršrutais ir į rinką orientuotų transporto paslaugų teikimui. Nuo 2018 m. viešojo kelių transporto licencija pakeista į keleivių vežimo licenciją. Keleivių vežimo licencija vežėjui taip pat leidžia vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi. Reguliaraus ir į rinką orientuoto kelių transporto licencijos panaikintos. Toks leidimų verstis keleivių vežimu kelių transportu pakeitimas supaprastino patekimą į keleivių vežimo rinką, taip pat sukūrė sąlygas vežėjams išplėsti ir diversifikuoti savo paslaugas.

Taip pat siekiant palengvinti vežėjų patekimą į rinką ir sumažinti administracinę naštą, buvo panaikinta būtinybė keleivių vežimą reguliariais reisais organizuoti pagal viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimą. Tačiau esant poreikiui (socialinės paslaugos užtikrinimui) kompetentingos institucijos gali organizuoti keleivių vežimą pagal viešųjų paslaugų teikimo įsipareigojimą.

Žemiau paveiksle pateikti pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Suomijoje.

Viešasis transportas	
<i>Nereguliaros keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais paslaugos</i>	
Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
<p style="text-align: center;">Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi</p> <p>Norint teikti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugą, vežėjas (fizinis ar juridinis asmuo) turi turėti taksi, keleivių vežimo ar krovinių vežimo licenciją. Taip pat vežėjas turi pateikti Suomijos transporto saugos administracijai pranešimą apie ketinimą vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklą.</p> <p>Taksi, keleivių vežimo ir krovinių vežimo licencijos išduodamos 10 metų.</p> <p>Lenovo automobilio taksi vairuotojas turi turėti taksi vairuotojo licenciją. Taksi vairuotojo licencija galioja 5 metus.</p>	<p style="text-align: center;">Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį</p> <p>Norint teikti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugą, vežėjas (fizinis ar juridinis asmuo) turi turėti taksi, keleivių vežimo ar krovinių vežimo licenciją. Taip pat vežėjas turi pateikti Suomijos transporto saugos administracijai pranešimą apie ketinimą vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklą.</p> <p>Taksi, keleivių vežimo ir krovinių vežimo licencijos išduodamos 10 metų.</p> <p>Lenovo automobilio vairuotojas turi turėti taksi vairuotojo licenciją. Taksi vairuotojo licencija galioja 5 metus.</p>

² Analizės šaltiniai: Act on Transport Services, Parliament of Finland;

Centre for Economic Development, Transport and the Environment, www.ely-keskus.fi;

Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016-09-26

21 paveikslas. Pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Suomijoje.

Šaltinis: Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016-09-26;

Anksčiau Suomijoje keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi rinka buvo reguliuojama kvotomis, tačiau vėliau tokio reguliavimo atsisakyta ir rinka liberalizuota.

Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri suprantama kaip automobilio su vairuotoju samdymas reglamentuojama ir reguliuojama taip pat kaip ir keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi. Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri yra suprantama kaip kelionės pasidalijimo (angl. *ridesharing*) paslauga yra leidžiama tol, kol privatus vairuotojas nereikalauja atlygio didesnio, nei kelionės sąnaudų padengimas. Visos kitos keleivių vežimo veiklos už atlygį (kai siekiama pelno) yra traktuojamos kaip licencijuojamos veiklos.

Tarpininkai, tokie kaip Uber ir Taxify, yra leidžiami ir laikomi išsiuntimo centrais (dispečerinėmis).

Estija³

Estijoje keleivių vežimo kelių transportu reguliariais reisais rinka skirstoma į vietinio ir tolimojo susisiekimo. Žemiau paveiksle pavaizduoti esminiai principai, pagal kuriuos vežimo paslauga yra priskiriama vietinio susisiekimo arba tolimojo susisiekimo rinkoms.



22 paveikslas. Keleivių vežimo autobusais rinkos priskyrimo vietinio ir tolimojo susisiekimo rinkoms kriterijai Vokietijoje.

Šaltinis Road Transport Act, Riigikogu, Estonia;

Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais vežėjai parenkami viešojo konkurso būdu. Vietinio susisiekimo maršrutus planuoja ir vežėjus viešojo konkurso būdu parenka vietos savivalda. Sutartis su konkursą laimėjusiu vežėju galioja ne daugiau nei 10 m.

Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais vežėjai parenkami viešojo konkurso būdu. Tolimojo susisiekimo maršrutus planuoja ir vežėjus viešojo konkurso būdu parenka Kelių transporto administracija. Sutartis su konkursą laimėjusiu vežėju galioja ne daugiau nei 10 m.

Viešojo transporto reguliavimo sritys Estijoje:

- Viešojo transporto planavimas, koordinavimas, finansavimas.
- Keleivių apklausų, reikalingų poreikio nustatymui, vykdymas.
- Viešojo transporto tinklo formavimas, tvarkaraščių sudarymas;

³ Analizės šaltiniai: Road Transport Act, Riigikogu, Estonia;

Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016-09-26

- Leidimų reguliariems keleivių vežimams kelių transportu išdavimas;
- Keleivių vežimo paslaugos teikimo viešųjų konkursų skelbimas ir sutarčių su vežėjais sudarymas;
- Viešojo transporto paslaugų teikėjų subsidijavimas;
- Tarifų už kilometrą ir bilietų kainų nustatymas ir derinimas;
- Bilietų išdavimas ir kontrolė.

2015-02-18 buvo patvirtintas Viešojo transporto aktas (angl. *Public Transport Act*), kurio pagrindu yra reguliuojamas viešasis transportas Estijoje. Vietinio susisiekimo viešojo transporto reguliavimą vykdo vietos savivalda, o tolimojo susisiekimo – Kelių transporto administracija. Patekimas į rinką reguliuojamas viešųjų konkursų, kuriuos skelbia kompetentinga institucija (vietos savivalda arba Kelių transporto administracija). Sutartys su vežėjais sudaromos ne daugiau nei 10 metų. Išimties galimos pagal ES reglamentų ir direktyvų normas.

Žemiau paveiksle pateikti pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Estijoje.

Viešasis transportas <i>Neregulios keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais paslaugos</i>	
Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi	Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį
<p style="text-align: center;">Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi</p> <p>Taksi paslaugoms teikti reikalinga taksi licencija ir transporto priemonės kortelė. Vairuotojai taip pat turi turėti paslaugų teikėjo kortelę, kuri yra dokumentas, įrodantis vairuotojo teisę dirbti taksi vairuotoju. Transporto priemonės kortelė yra dokumentas, suteiktas vežėjui, turinčiam taksi licenciją, kuri patvirtina vežėjo teisę naudoti transporto priemonėje nurodytą transporto priemonę taksi paslaugoms teikti. Paslaugų teikėjo kortelės gali būti išduodamos fiziniams asmenims. Licencijos nėra perleidžiamos.</p>	<p style="text-align: center;">Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais už atlygį</p> <p>Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugoms teikti reikalinga taksi licencija ir transporto priemonės kortelė. Vairuotojai taip pat turi turėti paslaugų teikėjo kortelę, kuri yra dokumentas, įrodantis vairuotojo teisę dirbti lengvojo automobilio vairuotoju vežančiu keleivius už atlygį. Transporto priemonės kortelė yra dokumentas, suteiktas vežėjui, turinčiam taksi licenciją, kuri patvirtina vežėjo teisę naudoti transporto priemonėje nurodytą transporto priemonę keleivių vežimui lengvuju automobiliu už atlygį paslaugoms teikti. Paslaugų teikėjo kortelės gali būti išduodamos fiziniams asmenims. Licencijos nėra perleidžiamos.</p>

23 paveikslas. Pagrindiniai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį rinkų reguliavimo principai Estijoje.

Šaltinis: Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, European Commission, 2016-09-26;

Estijoje keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veikla yra leidžiama turint licenciją. Reikalavimai vežėjui ir vairuotojui atitinka ES reikalavimus. Kitų papildomų kiekybinių apribojimų keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklai nėra.

Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veikla reglamentuojama taip pat kaip ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir reikalauja tų pačių leidimų.

Estijos vyriausybė pirmoji legalizavo tokius paslaugų teikėjus kaip Uber ar Taxify numatydami galimybę naudoti mobiliąsias programėles taksi automobilių iškvietimui ir apmokėjimui už kelionę. Tokių programėlių panaudojimas panaikina būtinybę įrengti taksometrus, nes keleivis iš anksto supažindinamas su galimu kelionės kainos intervalu ir gali atsiskaityti už suteiktą paslaugą tiesiogiai per programėlę.

3 Keleivių vežimo kelių transportu veiklas reglamentuojančių teisės aktų analizė

Prieš išskiriant įpareigojimus, numatytus Lietuvos Respublikos keleivių vežimo kelių transporto sritį reguliuojančiuose teisės aktuose, pirmiausia su Perkančiąja organizacija buvo suderintas ir patvirtintas baigtinis keleivių vežimo kelių transportu veiklą reglamentuojančių teisės aktų sąrašas. Sąrašas pateikiamas žemiau esančioje lentelėje.

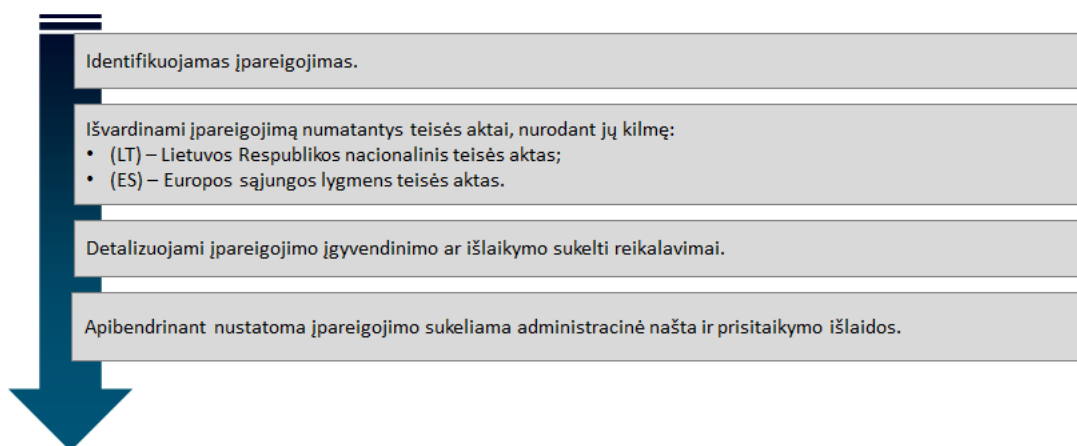
2 lentelė. Teisės aktų, reglamentuojančių keleivių vežimo kelių transportu veiklą, sąrašas.

Bendrai keleivių vežimą kelių transportu reglamentuojantys teisės aktai	
1.	Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas 1996 m. lapkričio 19 d. Nr. I-1628;
2.	Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas 1991 m. spalio 8 d. Nr. I-1863;
3.	Dėl Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklių patvirtinimo 2011 m. gruodžio 7 d. Nr. 1434;
4.	Dėl Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino laikymo tvarkos aprašo patvirtinimo 2012 m. vasario 13 d. Nr. 3-124;
5.	Dėl Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų patvirtinimo 1998 m. vasario 12 d. Nr. 55;
6.	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB 2009 m. spalio 21 d. (EB) Nr. 1072/2009;
7.	Dėl Keleivių vežimo lapų formos, jų apskaitos, užsakymo, gamybos, technologinės apsaugos, platinimo, įsigijimo, naudojimo ir sunaikinimo tvarkos patvirtinimo 2003 m. sausio 16 d. įsakymas Nr. 3-24.
Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais reisais vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais veiklas reglamentuojantys teisės aktai	
1.	Dėl Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo įgyvendinimo 2000 m. balandžio 28 d. Nr. 478;
2.	Dėl 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, nuostatų įgyvendinimo 2012 m. lapkričio 14 d. Nr. 137;
3.	Dėl Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklių patvirtinimo 1997 m. gruodžio 1 d. Nr. 443;
4.	Dėl Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo 2006 m. vasario 14 d. Nr. 3-62;
5.	Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo 2011 m. balandžio 13 d. Nr. 3-223;
6.	Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 2009 m. spalio 21 d. Nr. 1073/2009;
7.	Dėl Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovo patvirtinimo 2013 m. liepos 23 d. įsakymas Nr. 3-403;
8.	Dėl Vežėjų prašymų tarpininkauti gaunant daugkartines visas pateikimo tvarkos aprašo patvirtinimo 2012 m. spalio 31 d. įsakymas Nr. 2B-411;
9.	Dėl prašymų ir kitų su vežimo kelių transporto priemonėmis veikla susijusių Lietuvos transporto saugos administracijai teikiamų dokumentų formų patvirtinimo 2018 m. gegužės 22 d. įsakymas Nr. 2BE-172;
10.	Dėl Ataskaitų apie vienkartinį ir specialių reguliarių paslaugų kabotažo operacijoms atlikti panaudotus kelionės lapus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo 2014 m. rugpjūčio 20 d. įsakymas Nr. 2B-182.
Keleivių vežimo kelių transportu lengvaisiais automobiliais taksi ir už atlygį veiklas reglamentuojantys teisės aktai	
1.	Dėl Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių patvirtinimo 2012 m. sausio 27 d. Nr. 3-80;
2.	Dėl leidimų vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi išdavimo taisyklių patvirtinimo 2011 m. gruodžio 9 d. Nr. 3-768.

Šaltinis: Sudaryta Paslaugų teikėjo

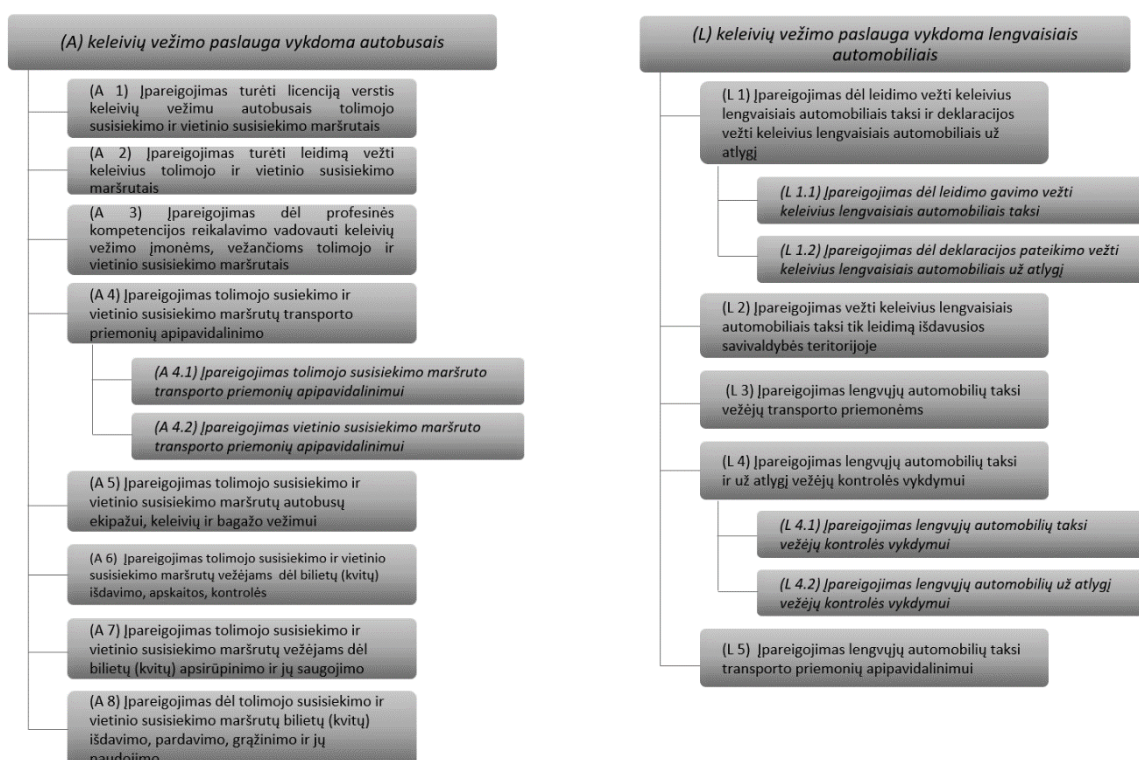
Išanalizavus numatytus teisės aktus, buvo išskirti įpareigojimai vežėjams, ketinantiems vykdyti keleivių vežimo kelių transportu veiklą. Žemiau paveiksle pateikta įpareigojimų ir jų sukeltos reguliavimo naštos ūkio subjektams nustatymo eiga.

Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje ir reguliavimo naštos ūkio subjektams nustatymo eiga:



24 paveikslas. Įpareigojimų ir jų sukeltos reguliavimo naštos ūkio subjektams nustatymo eiga. Šaltinis: Sudaryta Paslaugų teikėjo

Skyriuose 3.1 ir 3.2 įvardinti įpareigojimai, numatyti Lietuvos Respublikos keleivių vežimo kelių transporto sritį reguliuojančiuose teisės aktuose. Įpareigojimai pateikti suskirstant juos į dvi klasifikacija, atitinkančias kodus, nurodytus žemiau pateiktoje schemoje.



25 paveikslas. Įpareigojimai ir jų klasifikavimas. Šaltinis: Sudaryta Paslaugų teikėjo

A klasifikatoriui priskirti įpareigojimai, tenkantys tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo autobusų vežėjams, L klasifikatoriui priskirti įpareigojimai, tenkantys lengvųjų automobilių (taksi ir už atlygį) vežėjams.

3.1 Įpareigojimai keleivių vežimo reguliariaisiais reisais vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais veiklos vykdymui

3.1.1 A1 Įpareigojimas turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais

Reguliarieji reisai, įpareigojimas turėti licenciją		
Tolimojo susisiekimo	Vietinio susisiekimo	
	Miesto	Priemiestinis
1. Įpareigojimas turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vidaus maršrutais, suteikianti teisę vežti keleivius Lietuvos Respublikos teritorijoje.	1. Įpareigojimas turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, suteikianti teisę vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra licenciją išdavusios savivaldybės teritorijoje.	

26 paveikslas. Įpareigojimo turėti licenciją tikslinimas tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutų aptarnavimui.
Šaltinis: Sudaryta Paslaugų teikėjo

Įpareigojimą turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas;
2. (ES), Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB 2009 m. spalio 21 d. (EB) Nr. 1072/2009
3. (LT), Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino laikymo tvarkos aprašas;
4. (LT), Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės;
5. (LT), Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas.

(A 1) Įpareigojimo turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais detalizavimas

Licencijos verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais išdavimas. *Reikalavimai vežėjams:*

- Vežėjas, pageidaujantis gauti licenciją, visą laikotarpį, kol šią licenciją turi, privalo atitikti Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnyje nurodytus reikalavimus. T. y. vežėjas turi: turėti faktinę ir nuolatinę buveinę valstybėje narėje; būti nepriekaištingos reputacijos; būti tinkamos finansinės būklės; ir turėti reikalaujamą profesinę kompetenciją.
- Vežėjas, vežėjo vadovas ir transporto vadybininkas privalo atitikti nepriekaištingos reputacijos reikalavimą, nurodytą Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalies b punkte, t. y. būti

nepriekaištingos reputacijos. Vežėjas, vežėjo vadovas ir transporto vadybininkas yra nepriekaištingos reputacijos, jeigu jiems nebuvo paskirta administracinė nuobauda ir jie neturi teistumo už pažeidimus, nurodytus Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnio 1 dalyje.

- Transporto vadybininkas privalo atitikti profesinės kompetencijos reikalavimą, nurodytą Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalies d punkte. Profesinė kompetencija nustatoma išlaikius profesinės kompetencijos egzaminą Susisiekimo ministerijos nustatyta tvarka.
- Atsižvelgiant į Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnio reikalavimus, vežėjas privalo turėti nuosavybės teise arba valdyti kitais teisėtai pagrindais buveinę su vežėjo valdymo centru arba buveinę ir vežėjo valdymo centrą.

Licencijos verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais išdavimas. Siekiant gauti licenciją, vežėjas privalo pateikti:

1. licencijas išduodančios institucijos (Lietuvos transporto saugos administracija prie Susisiekimo ministerijos, savivaldybės) nustatytos formos prašymą;
2. asmens tapatybę įrodantį dokumentą arba jo kopiją, jeigu licenciją siekia gauti fizinis asmuo;
3. vežėjo transporto vadybininko profesinės kompetencijos pažymėjimą arba vežėjo patvirtintą jo kopiją;
4. dokumentus, įrodančius tinkamą vežėjo finansinę būklę: ribotos ir neribotos civilinės atsakomybės juridiniai asmenys – metinį balansą arba vežėjo patvirtintą jo kopiją; viešojo sektoriaus subjektai – metinę finansinės būklės ataskaitą arba vežėjo patvirtintą jos kopiją; fiziniai asmenys – Taisyklių priede nustatytos formos nuosavo kapitalo ataskaitą;
5. vežėjo vadovo ir (ar) transporto vadybininko, kuris (-ie) anksčiau gyveno kitoje Europos Sąjungos valstybėje narėje, nepriekaištingą reputaciją patvirtinantį (-ius) dokumentą (-us), nurodytą (-us) Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 19 straipsnyje;
6. transporto vadybininko, paskirto pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 4 straipsnio 1 dalį, darbo sutartį arba sutartį su asmeniu, įgaliotu eiti transporto vadybininko pareigas pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 4 straipsnio 2 dalį, arba vežėjo patvirtintą jų kopiją;
7. teisę į naudojamų kelių transporto priemonių stovėjimo vietą patvirtinančius dokumentus ir stovėjimo vietos planą arba vežėjo patvirtintas jų kopijas;
8. teisę į vežėjo valdymo centrą patvirtinančius dokumentus, jeigu vežėjo valdymo centras nesutampa su buveine ar vežėjo gyvenamąja vieta, jeigu vežėjas yra fizinis asmuo.

Licencijos verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais galiojimo pratęsimas. Siekiant pratęsti licenciją, vežėjas privalo pateikti:

1. licencijas išduodančios institucijos nustatytos formos prašymą;
2. kelių transporto priemonės registracijos liudijimą, jeigu kelių transporto priemonė valdoma nuosavybės ar turto patikėjimo teise, arba vežėjo patvirtintą jo kopiją;
3. kelių transporto priemonės registracijos liudijimą, kuriame nurodyti naudotojo (vežėjo) duomenys, ir nuomos sutartį, jeigu kelių transporto priemonė nuomojama, neteikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugų, arba vežėjo patvirtintas jų kopijas.

Licencijos verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais duomenų keitimas.

1. Kai reikia pakeisti duomenis licencijose (licencijų kopijose) (pvz., fizinio asmens v., pavardę, gyvenamąją vietą arba juridinio asmens pavadinimą, teisinę formą, buveinę ir kt.), licencijos (licencijų kopijos) turi būti pakeistos per 5 darbo dienas nuo licencijas išduodančios institucijos nustatytos formos prašymo ir dokumentų, patvirtinančių pakeitimo esmę, gavimo licencijas išduodančioje institucijoje.
2. Vežėjas, pakeitęs savo buveinės ir (ar) vežėjo valdymo centro, jeigu jis nesutampa su buveine, adresu, per 15 dienų privalo pranešti apie tai licenciją išdavusiai institucijai ir nurodyti naują buveinės ir (ar) vežėjo valdymo centro adresą. Jeigu vežėjo valdymo centras nesutampa su buveine, vežėjas privalo pateikti teisę į vežėjo valdymo centrą patvirtinančius dokumentus, jeigu vežėjo valdymo centras nesutampa su buveine ar vežėjo gyvenamąja vieta, jeigu vežėjas yra fizinis asmuo).

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Buveinės su vežėjo valdymo centru arba buveinės ir vežėjo valdymo centro turėjimas; profesinės kompetencijos pažymėjimo turėjimas arba sutarties sudarymas su vadybininku, turinčiu profesinės kompetencijos pažymėjimą; prašymo, tapatybę, profesinę kompetenciją, tinkamą finansinę būklę, neprikaištingą reputaciją patvirtinančius dokumentus ar jų kopijas.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Apklausoje dalyvavę vežėjai nurodė, jog šiuo metu numatytas patekimo į rinką reguliavimas jų manymu yra tinkamas, todėl jie sutinka su įpareigojimu. Pastabų dėl įpareigojimo sukeltos perteklinės naštos vežėjai neįvardijo.

3.1.2 A2 Įpareigojimas turėti leidimą vežti keleivius tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo kelių transporto maršrutais

Įpareigojimą turėti leidimą vežti keleivius tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas;
2. (LT), Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės.

(A 2) Įpareigojimo turėti leidimą vežti keleivius tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais detalizavimas

Leidimai vežėjams suteikiami, turint licenciją suteikiančią teisę vežti keleivius atitinkamoje teritorijoje ir laimėjus:

- LTSA paskelbtą konkursą maršrutui aptarnauti (tolimojo susisiekimo maršrutams)
- Savivaldybės ar jos įgaliotos įstaigos paskelbtą konkursą maršrutui aptarnauti (vietinio susisiekimo maršrutams)

Reikalavimai vežėjams.

Vežėjai, pageidaujantys gauti leidimą vežti keleivius tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutu, privalo atitikti šiuos reikalavimus:

1. Turėti pakankamai transporto priemonių, kad užtikrintų keleivių vežimą leidime ir tvarkaraštyje nurodytomis sąlygomis (trasa, dažniu, laiku);
2. Turėti sąlygas ir užtikrinti, kad būtų vykdomi Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymo 26 straipsnio, taip pat Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 13, 25 straipsnio reikalavimai.
3. Kiekvienai kelių transporto priemonei turi būti įgyta licencijos kortelė (Bendrijos licencijos kopija).
4. Kelių transporto priemonės turi būti apipavidalintos pagal Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų reikalavimus.

Dalyvavimas konkurse dėl leidimo vežti keleivius tolimojo ir vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutu

Vežėjas, dalyvaujantis konkurse kompetentingai įstaigai pateikia šiuos dokumentus:

1. Pateikti nustatytos formos paraišką;
2. Pateikti įmonės registravimo pažymėjimą;
3. Pateikti licenciją, suteikiančią teisę vežti keleivius atitinkamoje teritorijoje;
4. Kelių transporto priemonių, kurios bus naudojamos vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais, sąrašą ir šių transporto priemonių licencijos korteles (Bendrijos licencijos kopijas) vežti keleivius atitinkamoje teritorijoje arba įmonės antspaudu ir vadovo parašu patvirtintas kopijas;
5. Vairuotojų darbo ir poilsio dirbant maršrute grafiką;
6. Informaciją apie maksimalių keleivių vežimo tarifų dydžių suderinimą su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija ir siūlomų keleivių vežimo tarifų lentelę;
7. Kitus konkurso dokumentuose nurodytus dokumentus.

Su konkursą laimėjusiu vežėju **Lietuvos transporto saugos administracija** sudaro keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais sutartį arba papildo jau sudarytą sutartį.

Su konkursą laimėjusiu vežėju **savivaldybės vykdomoji institucija** sudaro visuomenės aptarnavimo sutartį, išduoda leidimą vežti keleivius sutartyje nurodytu maršrutu.

Vežėjas, kuriam kompetentinga įstaiga leidimą panaikino arba nepratęsė jo galiojimo, 1 metus nuo leidimo panaikinimo ar jo galiojimo termino nepratęsimo datos negali dalyvauti kompetentingos įstaigos organizuojamuose konkursuose.

Maršrutų pakeitimas arba papildomų maršrutų įvedimas ir naujų konkursų maršrutui aptarnauti skelbimas

- Kompetentinga įstaiga, planuodama pakeisti maršrutą arba pradėti papildomus reisus ir suderinusi maršruto tvarkaraščio projektą ir planuojamo maršruto trasą, pateikia esamam vežėjui raštišką pasiūlymą vežti keleivius pakeistu maršrutu arba papildomais reisais nuo siūlomos datos.
- Vežėjas, gavęs tokį pasiūlymą, turi per 7 dienas pranešti, ar sutinka ir ar gali vežti keleivius pakeistu maršrutu arba papildomais reisais nuo siūlomos datos. Vežėjas gali pasiūlyti ir kitą datą, kuri darbo tvarka derinama su kompetentinga įstaiga.
- Vežėjui atsisakius vežti keleivius pakeistu maršrutu ar papildomais reisais, kompetentinga įstaiga organizuoja konkursą kitam vežėjui parinkti ir po 3 mėnesių nuo vežėjo atsisakymo panaikina

šiam vežėjui išduotą leidimą vežti keleivius keičiamu maršrutu, išskyrus šių taisyklių 14.3 punkte nurodytą atvejį. Per šį 3 mėnesių laikotarpį keleiviai vežami nepakeistu maršrutu.

- Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių 14.3 punktas numato, jog kompetentinga įstaiga pradeda papildomus maršruto reišus, jei ūiu maršrutu keleivius vežantis vežėjas, kompetentingai įstaigai pasiūlius, atsisako vežti keleivius papildomais reišais. ūiuo atveju vežėjas parenkamas vežti keleivius tik papildomais reišais.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Dalyvavimas konkurse dėl maršruto aptarnavimo; transporto priemonių tinkamas apipavidalinimas pagal nustatytus reikalavimus, skirtingus tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonėms; maksimalių keleivių vežimo tarifų dydžių suderinimą su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija; prašymo, tapatybė, profesinę kompetenciją, tinkamą finansinę būklę, nepriekaištingą reputaciją patvirtinančius dokumentus ar jų kopijas.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai įpareigojimo sukeliama našta įvardijo būtinybę pateikti įvairias viešųjų konkursų sąlygose numatomas pažymas išduodamas VĮ Registrų centro, kurių gavimas kainuoja, taip pat gaištamas laikas jų užsakymui ir atsiėmimui iš VĮ Registrų centro. Paslaugų teikėjas atkreipia dėmesį, jog vežėjų įvardijami dokumentai yra reikalaujami atsižvelgiant į viešųjų pirkimų teisinio reguliavimo nuostatas ir kinta keičiantis viešųjų pirkimų teisiniu reguliavimui. Taip pat atkreipiame dėmesį, jog viešųjų pirkimų reguliavimas jau yra koreguotas/koreguojamas taip, kad viešuosiuose konkursuose dalyvaujančių įmonių nebūtų reikalaujama pateikti pažymas įrodančias informaciją, kurią perkančioji organizacija gali pasitikrinti pati elektroniniu būdu.

3.1.3 A3 Įpareigojimai dėl profesinės kompetencijos reikalaujamos vadovauti keleivių vežimo įmonėms, vežančioms tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais

Įpareigojimą dėl profesinės kompetencijos reikalavimo vadovauti keleivių vežimo įmonėms, vežančioms tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės;
2. (LT), Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino laikymo tvarkos aprašas.
3. (ES), Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB 2009 m. spalio 21 d. (EB) Nr. 1072/2009;

(A 3) Įpareigojimo dėl profesinės kompetencijos reikalavimo vadovauti keleivių vežimo įmonėms, vežančioms tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais detalizavimas

Reikalavimai vežėjams. *Profesinės kompetencijos reikalavimą privalo atitikti transporto vadybininkas.*

Įmonės, kurios verčiasi profesine vežimo kelių transportu veikla, vadybininkas turi turėti:

- reikalaujamą profesinę kompetenciją;
- profesinės kompetencijos pažymėjimą.

Siekiant gauti transporto vadybininko kompetencijos pažymėjimą, asmuo turi išlaikyti *keleivių vežimo vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais* egzaminą. Transporto vadybininkų egzaminus organizuoja ir vykdo Lietuvos transporto saugos administracija prie Susisiekimo ministerijos.

Reikalavimai profesinės kompetencijos egzamino laikymui.

Asmuo, pageidaujantis laikyti egzaminą dėl profesinės kompetencijos, privalo pateikti šiuos dokumentus:

1. nustatytos formos prašymą laikyti egzaminą;
2. asmens tapatybę patvirtinantį dokumentą;
3. profesinės kompetencijos pažymėjimą, kuris išduotas kitose Europos Sąjungos valstybėse narėse, kai asmuo pageidauja papildomai laikyti kitų licencijuojamos kelių transporto veiklos rūšių egzaminą.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Profesinės kompetencijos egzamino laikymas, nustatytas mokestis už egzamino laikymą.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Apklausoje dalyvavę vežėjai nurodė, jog šiuo metu numatytas patekimo į rinką reguliavimas jų manymu yra tinkamas, todėl jie sutinka su įpareigojimu. Pastabų dėl įpareigojimo sukeltos perteklinės naštos vežėjai neįvardijo.

3.1.4 A4 (A4.1 ir A4.2) Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonių apipavidalinimui

Įpareigojimą tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonių apipavidalinimo nustatantis teisės aktas:

1. (LT), Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašas.

(A 4) Įpareigojimo tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonių apipavidalinimo detalizavimas

(A 4.1) Įpareigojimas tolimojo susisiekimo maršruto transporto priemonių apipavidalinimui

1. Reguliariojo reiso tolimojo susisiekimo maršruto autobuso salone, prie priekinio stiklo dešinės apatinės dalies, turi būti maršruto rodyklė. Jeigu įrengta elektroninė švieslentė, ji turi būti prie priekinio stiklo viršutinės dalies. Maršruto rodyklė arba elektroninė švieslentė taip pat turi būti įrengta prie autobuso priekinių durų.
2. Reguliariojo reiso tolimojo susisiekimo maršruto

(A 4.2) Įpareigojimas vietinio susisiekimo maršruto transporto priemonių apipavidalinimui

1. Reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršruto autobuso ir troleibuso priekyje ir šone, šalia priekinių durų, turi būti įrengta maršruto rodyklė, kurioje nurodomas maršruto numeris (jeigu yra) ir (arba) pradinių, galinių ir svarbesnių tarpinių stotelių pavadinimai. Jeigu reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršruto autobuso ir

autobuse maršrutinės rodyklės, išskyrus elektroninių švieslenčių, fonas turi būti baltas su mėlynos spalvos apvadu, o užrašų spalva – mėlyna.

3. Maršruto rodyklėse arba elektroninėse švieslentėse turi būti nurodomi pradinių, galinių ir kai kurių tarpinių stotelių pavadinimai. Pradinių ir galinių stotelių pavadinimų raidžių dydis turi būti ne mažesnis kaip 60 mm, o svarbiausių kai kurių stotelių pavadinimų raidžių dydis – ne mažesnis kaip 35 mm. Užrašai ant maršruto rodyklių turi būti valstybine kalba.

4. Reguliariojo reiso tolimojo susisiekimo maršruto autobuso gale turi būti užrašytas vežėjo pavadinimas ir kontaktai. Autobuso gale, priekyje ir šonuose gali būti įkomponuotas garažo numeris.

5. Reguliariojo reiso tolimojo susisiekimo maršruto autobuso salone, keleiviams gerai matomoje vietoje, turi būti informacinė lentelė, kurioje nurodomas vežėjo pavadinimas ir kontaktai, leidimą vežti keleivius reguliariojo reiso tolimojo susisiekimo maršrutu išdavusios institucijos pavadinimas, adresas, telefono numeris, transporto priemonės talpa, baudos už važiavimą be bilieto dydis. Jeigu yra įrengta elektroninė švieslentė, šiame punkte nurodyta informacija gali būti pateikta joje.

6. Reguliariojo reiso tolimojo susisiekimo maršruto autobuse sėdimos vietos turi būti sunumeruotos. Neporinės vietos turi būti prie lango.

troleibuso priekyje ir šone įrengta elektroninė švieslentė, joje turi būti nurodomas maršruto numeris (jeigu yra), pradinių, galinių ir kai kurių tarpinių stotelių pavadinimai. Reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršruto autobuso ir troleibuso gale turi būti įrengta maršruto rodyklė, kurioje nurodomas maršruto numeris (jeigu yra), arba elektroninė švieslentė, kurioje nurodomi pradinių, galinių ir kai kurių tarpinių stotelių pavadinimai ir (arba) maršruto numerius (jeigu yra).

2. Maršruto rodyklėse arba elektroninėse švieslentėse maršruto numerio skaičiaus (-ių) dydis turi būti ne mažesnis kaip 100 mm, pradinių ir galinių stotelių pavadinimų raidžių ir skaičių dydis turi būti ne mažesnis kaip 60 mm, tarpinių stotelių – 35 mm. Užrašai ant maršruto rodyklių turi būti valstybine kalba. Jeigu maršruto numeris sudaromas iš skaičiaus (-ių) ir raidės (-ių) derinio, raidės (-ių) dydis turi būti ne mažesnis kaip 1/2 skaičiaus dydžio.

3. Reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršruto autobuso ir troleibuso salone, keleiviams gerai matomoje vietoje, tvirtinamas informacinis stendas. Jame nurodomas vežėjo pavadinimas ir kontaktai, transporto priemonės talpa, bilietų, parduodamų transporto priemonėje, kainos, baudos už važiavimą be bilieto dydis ir asmenų, kuriems teikiamas važiavimo keleiviniu transportu lengvatos, sąrašas. Stende taip pat turi būti nurodytas leidimą vežti keleivius reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutu išdavusios savivaldybės pavadinimas, adresas, telefono numeris.

4. Reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršruto autobuse ir troleibuse turi būti numatytos ir paženklintos vietos, skirtos motinoms su vaikais, neįgaliesiems ir seneliams. Šios vietos turi būti prie įlipimo durų.

5. Išorinė reklama ant keleivinio kelių transporto priemonių, kuriomis vežami keleiviai reguliariaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais, įrengiama vadovaujantis Išorinės reklamos įrengimo taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos ūkio ministro įsakymu.

6. Išorinė reklama ant reguliariojo reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršruto autobuso šonų ir langų (išskyrus ant avarinių langų ir lango stiklą, patenkančių į priekinį 1800 vairuotojo matymo lauką) įrengiama iš skaidrios

(perforuotos) plėvelės.

Įpareigojimo tolimojo susisiekimo maršruto transporto priemonei sukeliama reguliavimo našta

Maršruto rodyklių arba elektroninių švieslenčių, informacinių lentelių/lipdukų, sėdynių numerių gamyba.

Įpareigojimo vietinio susisiekimo (miesto ir priemiesčio) maršruto transporto priemonei sukeliama reguliavimo našta

Maršruto rodyklių arba elektroninių švieslenčių, informacinių stendų/lipdukų/plėvių, specialių vietų, skirtų motinoms su vaikais, neįgaliesiems ir seneliams ženklavimo gamyba.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą tolimojo susisiekimo maršruto transporto priemonei ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai pertekliniu įvardijo reikalavimą transporto priemonės apipavidalinime nurodyti tokius duomenis kaip garažo numeris (Paslaugų teikėjo pastaba – šiuo metu teisės akte numatyta ne būtinybė, o galimybė numatyti minėtą garažo numerį).

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą vietinio susisiekimo (miesto ir priemiesčio) maršruto transporto priemonei ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vietinio susisiekimo reguliariais reisais kelių transportu vežėjų nuomone dabartiniai reikalavimai vietinio susisiekimo autobusų ženklavimui yra būtini keleivių kelionės ir informacijos aiškumo užtikrinimui, todėl pastabų dėl įpareigojimo sukeltos perteklinės naštos neįvardijo.

3.1.5 A5 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų autobusų ekipažui, keleivių ir bagažo vežimui

Įpareigojimą tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų autobusų ekipažui, keleivių ir bagažo vežimui nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės;
2. (LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas

(A 5) Įpareigojimo tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų autobusų ekipažui, keleivių ir bagažo vežimui detalizavimas

Reikalavimai reguliarių reisų ekipažui. *Reguliarių reisų metu ekipažas privalo:*

1. Užtikrinti saugų keleivių ir bagažo vežimą, nepriekaištingą ir paslaugų keleivių aptarnavimą;
2. Kelionės metu turėti ekipažo dokumentus ir pateikti juos kontrolę vykdančiam pareigūnui reikalaujant;
3. Laikytis nustatytų maršrutų ir eismo tvarkaraščių;
4. Nepažeisdamas talpumo normų, paimti kito vežėjo vežtus keleivius, jeigu jo transporto priemonė sugedo kelyje ar dėl kitų priežasčių nebegali pristatyti keleivių į paskirties autobusų stotį ar stotelę.

Vežėjai privalo nustatyti ekipažams nepriekaištingo ir paslaugaus elgesio su keleiviais normas.

Reikalavimai reguliarių reisų ekipažui. *Reguliarių reisų metu ekipažas privalo turėti šiuos dokumentus:*

Tolimojo ir vietinio (priemiestinio) maršruto ekipažai:

1. Leidimą vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutu;
2. Kompetentingos įstaigos patvirtintą eismo tvarkaraštį;
3. Licencijos kopiją arba Bendrijos licencijos kopiją;
4. Kasos aparatą (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatų naudoti nereikia), bilietų kontrolės lapą ir keleivių bilietus (toliau – bilietas);
5. Kasos žiniaraštį, kai bilietai (bagažo kvitai) į tą reisą buvo parduoti ne transporto priemonėje;
6. Keleivių bilietų kainoraštį;
7. Ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus;
8. Kitus teisės aktais nustatytus dokumentus.

Vietinio (miesto) maršruto ekipažai:

1. Leidimą vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutu;
2. Kompetentingos įstaigos patvirtintą eismo tvarkaraštį;
3. Licencijos kopiją arba Bendrijos licencijos kopiją;
4. Kasos aparatą (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatų naudoti nereikia), bilietų kontrolės lapą ir keleivių bilietus (toliau – bilietas);
5. Ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus;
6. Kitus teisės aktais nustatytus dokumentus.

Įpareigojimai vežėjams dėl ekipažo ir keleivių ir bagažo kontrolės.

- Vežėjai gali atlikti savo įmonės transporto priemonių ekipažų, jomis važiuojančių keleivių ir vežamo bagažo kelių transporto kontrolę arba įgalioti tai atlikti kitus juridinius asmenis.
- Vežėjai, ekipažai ir keleiviai privalo vykdyti teisėtus kontrolę vykdančių pareigūnų reikalavimus.
- Kelių transporto kontrolės teisę turinčių pareigūnų stabdomas vairuotojas privalo sustabdyti transporto priemonę, pranešti keleiviams apie būsimą kontrolę ir būtinumą pateikti bilietus ar kitus atitinkamus dokumentus, pateikti reikalaujamus ekipažo dokumentus ir vykdyti kitus teisėtus kontrolę vykdančių pareigūnų reikalavimus. Ekipažui ir keleiviams draudžiama trukdyti atlikti kontrolę arba jos vengti.

Reikalavimai vežėjui dėl keleivių ir bagažo vežimo.

- Reguliarių reisų metu vežėjai privalo taikyti nustatytus tarifus, o ekipažas – parduoti bilietus ir bagažo kvitus.
- Ekipažas bilietų kontrolės lape turi registruoti transporto priemonėse parduodamus bilietus (bagažo kvitus).
- Ekipažas bilietus (bagažo kvitus) keleiviams privalo parduoti iš karto, jiems įlipus į transporto priemonę.
- Keleivių įlaipinimas **vietinio (priemiestinio) ir tolimojo** reguliaraus susisiekimo maršrutų reisų pradinė autobusų stočių išvykimo aikštelėse ar pradinėse stotelėse pradedamas ne vėliau kaip prieš 10 minučių iki išvykimo pagal eismo tvarkaraštį laiko.

- Keleiviai įlaipinami ir išlaipinami autobusų stotyse ir stotelėse, numatytose eismo tvarkaraščiuose. Sustoti šiose autobusų stotyse ir stotelėse yra būtina. Galinėse ir tarpinėse autobusų stotyse keleiviai išlaipinami atvykimo aikštelėje.
- Vežant keleivius esant žemesnei negu 0 °C oro temperatūrai, transporto priemonės salonas turi būti šildomas.
- **Vietinio (miesto ir priemiestinio)** reguliaraus susisiekimo transporto priemonėse neįgaliesiems, keleiviams su mažamečiais vaikais, nėščioms moterims ir senyvo amžiaus asmenims skiriamos 6 vietos, kurios žymimos užrašu „Keleiviams su vaikais ir neįgaliesiems“ arba atitinkamu simboliu.
- Ekipažas, radęs arba keleiviui jam pateikus paliktus daiktus, surašo aktą smulkiai juos aprašydamas, nurodo radimo aplinkybes. Aktas perduodamas kartu su rastais daiktais. Rasti dokumentai, ginklai, šaudmenys tuoj pat perduodami policijai.

Įpareigojimai vežėjams dėl ekipažo, keleivių ir bagažo vežimo atsakomybės.

- Keleivio bagažo vežimo sutartyje (keleivio bilietas) vežėjas įsipareigoja nuvežti keleivio bagažą į keleivio biliete ar bagažo kvite nurodytą paskirties punktą ir išduoti jį keleiviui, o keleivis įsipareigoja sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį.
- Vežėjas, kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojas, privalo atlyginti keleiviui žalą (padarytą sveikatai ar gyvybei, transporto priemonėje arba įsėdimo ar išlipimo iš jos metu, nepriklausomai nuo to ar buvo atlikta vežimas), padarytą didesnio pavojaus šaltinio, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado dėl nenugalimos jėgos arba nukentėjusio asmens tyčios ar didelio neatsargumo.
- Vežėjas atsako už žalą, padarytą kelių transporto priemonės ekipažo nario sveikatai ar gyvybei. Žala atlyginama Darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymo nustatyta tvarka.
- Vežėjas, pažeidęs keleivio, bagažo ar krovinio vežimo **terminus (išskyrus keleivio vežimą miesto ir priemiesčio maršrutais)**, privalo atlyginti keleiviui, krovinio siuntėjui arba gavėjui turėtus nuostolius, atsiradusius dėl transporto priemonės vėlavimo, jeigu sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis. Negautos pajamos neatlyginamos.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Popierinių dokumentų paketo teikimas kontrolę vykdančioms asmenims; kasos aparatų turėjimas ir jų tinkamas suprogramavimas; parduotų bilietų fiksavimas bilietų kontrolės lape; neprikaištingo ir paslaugaus elgesio su keleiviais ekipažui normų nustatymas; bilietų (bagažo kvitų) pardavimo kontrolės lapų pildymas; maksimaliai patogios ir saugios kelionės užtikrinimas; tinkamas rastų daiktų tvarkymas ir perdavimas saugojimui.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai kaip problemą įvardijo būtinybę vairuotojams turėti autobuse dokumentus, kuriuos kontrolės metu kompetentingos institucijos atstovai gali pasitikrinti savo sistemoje. Leidimą vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutu; kompetentingos įstaigos patvirtintą eismo tvarkaraštį; licencijos kopiją arba Bendrijos licencijos kopiją.

3.1.6 A6 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) išdavimo, apskaitos, kontrolės

Įpareigojimą nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės.

(A 6) Įpareigojimo tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) išdavimo, apskaitos, kontrolės detalizavimas

Imant mokestį už keleivių **vežimą visų rūšių reguliarių reisų keleivinėmis kelių transporto priemonėmis**, išduodami bilietai. Suteikiant kitas paslaugas **išduodami kvitai**.

Bilietai (kvitai) gali būti:

1. **Spausdinami** bilietų kasos aparatais (kompiuterinėmis kasų sistemomis), registruotais miestų (rajonų), valstybinėse mokesčių inspekcijose;
2. **Išrašomi ranka** ant tam tikslui spausdintų pavyzdinių griežtos apskaitos dokumentų blankų.

Bilietų spausdinimui **leidžiama naudoti kasos aparatus, įtrauktus į Valstybinį Finansų ministerijos registrą**. Kiekvienam bilietų kasos aparatui būtinas techninis pasas, kuris saugomas visą šio aparato naudojimo laiką.

Kasos aparato techninis pasas registruojamas miesto (rajono) valstybinėje mokesčių inspekcijoje. Jame turi būti nurodyti visi duomenys apie aparato įrengimą, remontą, savininkų bei programos pasikeitimus, skaitiklio duomenys atliekant remontą ir kt. **Programos pakeitimus** (išskyrus kainas, paslaugų pavadinimus ir kodus) **gali atlikti tik sertifikata turinti aptarnavimo įmonė**.

Bendrą pinigų apyvartą sumuojančių skaitiklių nuliniai parodymai gali būti nustatomi (panaikinami) įrengus naują bilietų kasos aparatą, o kitais atvejais (skaitiklių remontas ar pan.) – **tik suderinus su miesto (rajono) valstybine mokesčių inspekcija, dalyvaujant jos atstovui**.

Visi bilietai (kvitai) išduodami, saugomi, apskaitomi, kontroliuojami iš esmės vienodai, nepriklausomai nuo jų formos.

Tolimojo susisiekimo maršrutų keleiviniame kelių transporte naudojami juostiniai ar bilietų kasos aparatu išspausdinti bilietai. Juostinių bilietų viena dalis atiduodama keleiviui, o kita (šaknelė) – lieka vežėjui.

Tolimojo susisiekimo maršrutų keleivių bilietuose (kvituose) turi būti nurodyta vežėjo arba autobusų stoties pavadinimas, išvykimo ir paskirties stotys (išskyrus išspausdintus transporto priemonėse bilietų spausdinimo aparatais), važiavimo (paslaugos) kaina, išvykimo (galiojimo) data.

Vietinio susisiekimo maršrutų keleivinio kelių transporto priemonėse naudojami vienkartiniai ir nuolatiniai bilietai.

- Vienkartiniai bilietai gali būti abonementiniai (keleivio nupirkti iš anksto ir važiavimo metu nustatyta tvarka pažymėti), ruloniniai ir juostiniai arba atspausdinti bilietų kasos aparatu, parduodami konduktoriaus ar kasoje.
- Nuolatiniai bilietai užtikrina važiavimą bilieto pateikėjui šiame biliete nurodytu laikotarpiu.
- Vardiniai nuolatiniai bilietai suteikia įvairias lengvatas, kurios patvirtinamos užpildžius visas bilieto grafas ir pateikus teisę į lengvatą patvirtinantį dokumentą.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Bilietų spausdinimas arba išrašymas ranka ant griežtos apskaitos dokumentų blankų; kasos aparatai turi būti įtraukti į Finansų ministerijos registrą, kiekvieno aparato techninis pasas turi būti įregistruotas VMĮ, kasos aparatų programinius pakeitimus gali atlikti tik sertifikatą turinti aptarnavimo įmonė, bendrą apyvertą sumuojančių skaitiklių remontas gali būti vykdomas tik suderinus su VMĮ, dalyvaujant jos atstovui. Visi bilietai (kvitai) išduodami, apskaitomi, kontroliuojami vienodai, nepriklausomai nuo jų formos.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjų įvardinta perteklinė našta vairuotojui – turėti su savimi dokumentų sąrašą dėl lengvatų keleivių bilietams taikymo. Kaip problema buvo įvardinta tai, kad, nors yra taikoma dviejų tipų lengvata (50 proc. ir 80 proc.), šios lengvatos yra taikomos gausybės skirtingų dokumentų pagrindu, kuriuos turi tikrinti vairuotojai. Taip pat kaip problema ir trukdis vieningos bilietų sistemos vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutams įvedimui buvo įvardinta skirtingų lengvatų taikymas toms pačioms keleivių grupėms vietinio ir tolimojo susisiekimo transporte.

3.1.7 A7 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) apsirūpinimo ir jų saugojimo

Įpareigojimą tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) apsirūpinimo ir jų saugojimą nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės.

(A 7) Įpareigojimo tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) apsirūpinimo ir jų saugojimo detalizavimas

Visi vežėjai gali apsirūpinti bilietais ir kvitais centralizuotai arba decentralizuotai. **Visi bilietai (kvitai) turi būti registruojami miestų (rajonų) valstybinėse mokesčių inspekcijose.**

Teisę dirbti su materialinėmis vertybėmis, bilietų (kvitų) dokumentais ir pinigais turi tik materialiai atsakingi asmenys, kai jie turi patvirtintus pareigybinius darbo nuostatus.

Vežėjo administracijos vadovo nurodymu sudaroma komisija gautiems pavyzdiniams griežtos apskaitos dokumentams priimti.

Bilietų saugojimo, išdavimo, pardavimo, pinigų priėmimo bei saugojimo operacijoms turi būti skirta izoliuota patalpa – atskiras kambarys arba bendro kambario atitverta dalis su patikimais langais (grotomis arba vidaus langinėmis) ir užraktais, signalizacija bei langeliu. Jeigu nėra specialiai įrengtos patalpos, bilietai gali būti laikomi bendruose sandėliuose, specialiai įrengtose metalinėse užrakinamose spintose.

Pasibaigus darbui, patalpos turi būti užrakinamos ir perduodamos apsaugai, o kur neįrengta signalizacijos sistema – užantspauduojamos arba plombuojamos. Antspaudas arba plomba turi būti uždengti apsauginiu užrakinamu gaubtu.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Vežėjų centralizuotai ar decentralizuotai gauti bilietai (kvitai) turi būti užregistruojami VMĮ, vadovo nurodymu sudaroma komisija bilietams (kvitams) priimti, su bilietais (kvitais) gali dirbti tik atsakingi asmenys, bilietų saugojimui turi būti numatyta reikalavimus atitinkanti patalpa arba spinta, patalpos turi būti saugomos apsaugos arba antspauduojamos arba plombuojamos.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai sutinka su dabartinio įpareigojimo reikalavimais ir pastabų dėl įpareigojimo sukeltos perteklinės naštos neįvardijo.

3.1.8 A8 Įpareigojimai tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo vežėjui dėl bilietų (kvitų) išdavimo, pardavimo, gražinimo ir jų naudojimo

Įpareigojimą tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų bilietų (kvitų) išdavimą, pardavimą, gražinimą ir jų naudojimą nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės.

(A 8) Įpareigojimo tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų bilietų (kvitų) išdavimo, pardavimo, gražinimo ir jų naudojimo detalizavimas

Iš vežėjo sandėlio bilietus (kvitus) paima kasininkas, kuris juos užpajamuoja **bilietų ir kvitų knygos** atskiruose lapuose pagal kiekvieną rūšį ir nominalą.

Bilietų (kvitų) knyga turi būti sunumeruota, perrišta ir užantspauduota. Knygos lapų skaičius turi būti patvirtintas vadovo ir vyriausiojo finansininko parašais.

Kiekvienas atsakingas už bilietus (kvitus) asmuo turi **Asmeninę sąskaitą visų nominalų kainomis** ir gali turėti asmeninę knygelę. **Asmeninė sąskaita – vežėjo apskaitos tarnybos būtinas dokumentas**, o asmeninė knygelė – neprivaloma. Bilietai (kvitai), kurie išduodami atsakingiems asmenims, įrašomi į asmeninę sąskaitą, bilietų kontrolės lapą ir asmeninę knygelę.

Siekiant užtikrinti vertybių, esančių pas atsakingus asmenis, saugumą tarp pamainų, užantspauduoti konduktorių krepšiai su neparduotais bilietais saugomi tam skirtose patalpose, o išimtiniais atvejais – ten saugomi ir surinkti pinigai. Priimant ir atiduodant krepšius, kai naudojamos neautomatizuotos saugojimo sistemos, gali būti daromi įrašai numeruotais lapais specialioje antspauduotoje knygoje (nurodant lapų skaičių), patvirtintoje vadovo ir vyriausiojo finansininko parašais. Krepšiai su vertybėmis turi būti saugomi specialiose spintose, kurios pastatomos saugomoje, uždaroje ir plombuojamoje patalpoje.

Visi pinigų išmokėjimo ir priėmimo registracijos žiniaraščiai, taip pat ir atviri lapai, bilietų (kvitų) inventorizacijos, atrinkimo, sunaikinimo aktai turi būti **numeruojami ir registruojami**.

Prieš išvykdami nustatytu maršrutu, **konduktoriai privalo gauti Bilietų kontrolės lapą**. Bilietų kontrolės lape nurodomas faktinis bilietų likutis ir naujai išduoti bilietai (kvitai) ar bilietų kasos aparato informaciniai duomenys.

Galinėje autobusų stotyje **konduktorius privalo pateikti dispečeriui bilietų kontrolės lapą**, o pastarasis – pažymėti bilietų likučius bilietų kontrolės lape.

Tolimojo susisiekimo reguliariais reisais draudžiama išvažiuoti iš pradinių stočių bei stotelių teritorijų ir už tarpinių miestų ribų, nebaigus parduoti bilietų visiems kelių transporto priemonėje esantiems keleiviams bei nustatyta tvarka neužpildžius bilietų kontrolės lapo. Kitose tarpinėse stotelėse įlipusiems keleiviams

bilietai turi būti parduodami ir bilietų kontrolės lapai užpildomi, nurodant sustojimo vietų pavadinimus, bilietų numerius ir kainas (pažymint lengvatas) iki artimiausios bet kurio tipo stotelės. Parduodamame biliete turi būti įrašai visose grafose.

Pasibaigus darbo pamainai, bilietų kontrolės lapų, Kasos žiniaraščių ir atiduotų bilietų šaknelių pagrindu sudaromas Atviras lapas. Gali būti daroma žyma asmeninėje knygelėje, apskaičiuojama bendra priimtų pajamų suma, kuri užrašoma žodžiais ir skaičiais.

Atviras lapas saugomas kartu su Bilietų (kvitų) apyvartos kasoje ataskaita.

Parduodami bilietai registruojami bilietų kontrolės lape šia tvarka:

- maršrute dirbant vienam vairuotojui (konduktoriui) – registruojamas paskutinis parduotas stotelėje bilietas;
- maršrute dirbant dviem vairuotojams (konduktoriams) arba vairuotojui ir konduktoriui;
- naudojant juostinius bilietus – registruojami visi parduoti bilietai;
- dirbant su kasos aparatu – registruojamas paskutinis arba visi parduoti bilietai; šiuo atveju bilietų registravimo tvarką nustato vežėjas;
- maršrute dirbant su programuojamais kasos aparatais (biliete spausdinami išvykimo ir atvykimo stotelių pavadinimai, bilieto pardavimo laikas ir kiti rekvizitai) – parduodami bilietai kontrolės lape neregistruojami; šiuo atveju reiso galiniame punkte ir baigus darbą atspausdinama reiso finansinė ataskaita, kuri pridedama prie bilietų kontrolės lapo.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Tolimojo ir vietinio susisiekimo maršruto vežėjas turi turėti bilietų (kvitų) knygas, atsakingi asmenys turi turėti asmenines sąskaitas visų nominalų kainomis ir gali turėti asmeninę knygelę. Visi dokumentai privalo būti numeruojami ir registruojami.

Tolimojo susisiekimo maršrutuose draudžiama išvažiuoti nebaigus parduoti bilietų bei neužpildžius bilietų kontrolės lapo. Nustatyta skirtinga bilietų kontrolės lapo pildymo tvarka, priklausomai nuo maršrutą aptarnaujančių asmenų skaičiaus ir bilietų (kvitų) formos.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjų įvardintas perteklinis reikalavimas, sukeliantis papildomą našta – įvairių bilietų pardavimo apskaitos ataskaitų (kasos žiniaraščio, Atviro lapo) pildymas ir spausdintos formos saugojimas. Įmonių atstovai nurodė poreikį numatyti galimybę kasos aparatų informaciją nuskaityti elektroniniu būdu ir duomenis archyvuoti elektroninėje erdvėje. Siūlomas pakeitimas, vežėjų teigimu, leistų sutaupyti laiką, skirtą ataskaitų ir formų pildymui, taip pat būtų taupomas popierius ir erdvė, reikalinga ataskaitų, žiniaraščių archyvavimui.

3.2 Įpareigojimai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklos vykdymui

3.2.1 L1 (L1.1 ir L1.2) Įpareigojimai dėl keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi leidimo gavimo ir už atlygį deklaracijos pateikimo veiklai vykdyti

Įpareigojimą gauti leidimą, siekiant teikti keleivių vežimo paslaugas lengvaisiais automobiliais taksi ir pateikti deklaraciją, siekiant teikti keleivių vežimo paslaugą lengvaisiais automobiliais už atlygį nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas.
2. (LT), Leidimų vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi išdavimo taisyklės.
3. (LT) Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės

(L 1) Įpareigojimo dėl leidimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi ir deklaracijos vežti keleivius lengvaisiais automobiliais už atlygį detalizavimas

(L 1.1) Įpareigojimas dėl leidimo gavimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi

Lengvasis automobilis taksi – motorinė kelių transporto priemonė, skirta keleiviams ir bagažui vežti, turinti, įskaitant vairuotojo vietą, **ne daugiau kaip 7 sėdimas vietas, įrengtą taksometrą bei atpažinimo ženklą – plafoną ir atitinkanti lengviesiems automobiliams taksi keliamus techninius reikalavimus.**

Keleivių vežimo **lengvaisiais automobiliais taksi tarifus nustato vežėjas**, apie nustatytus tarifus informuoja savivaldybių institucijas arba jų įgaliotas įstaigas ir juos skelbia Susisiekimo ministerijos tvirtinamose Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklėse nustatyta tvarka.

Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos valdo ir organizuoja keleivių vežimą lengvaisiais automobiliais taksi. Keleiviams vežti lengvaisiais automobiliais taksi **išduodamas leidimas**. Kiekvienam lengvajam automobiliui išduodamas atskiras leidimas.

Leidimų išdavimas lengviesiems automobiliams taksi **yra mokamas**. Už leidimo, leidimo dublikato ar patikslinto leidimo išdavimą mokama valstybės rinkliava.

Vežėjai, pageidaujantys gauti leidimą, savivaldybės vykdomajai institucijai privalo pateikti šiuos

(L 1.2) Įpareigojimas dėl deklaracijos pateikimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais už atlygį

Lengvasis automobilis, kuriuo teikiama keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį – motorinė kelių transporto priemonė, turinti ne daugiau kaip **9 sėdimas vietas**, įskaitant vairuotojo vietą, skirta keleiviams bei bagažui vežti.

Keleivių vežimas už atlygį lengvuju automobiliu – vežimo paslauga, vežėjo atlygintinai teikiama lengvuju automobiliu **pagal su keleiviu sudarytą rašytinę sutartį arba dėl kurios vežėjas su keleiviu susitaria tarpininkaujant keleivių vežimo organizatoriui.**

Vežėjai keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais paslaugas gali teikti tik pateikę **deklaraciją apie ketinimą vykdyti veiklą savivaldybės institucijai** pagal vežėjo įmonės buveinės registracijos vietą arba gyvenamąją vietą, jeigu vežėjas yra fizinis asmuo.

Vežėjas turi teisę pavesti keleivių vežimo organizatoriui pateikti deklaraciją vežėjo vardu. Tokiu atveju savivaldybės institucijai kartu su deklaracija privalo būti pateikta ir pavedimo sutartis.

Vežėjas ar keleivių vežimo organizatorius deklaraciją ir pavedimo sutartį savivaldybės institucijai gali pateikti, taip pat savivaldybės

dokumentus:

- savivaldybės vykdomosios institucijos nustatytos formos prašymą išduoti leidimą;
- kai vežėjas fizinis asmuo, asmens tapatybę patvirtinantį dokumentą, individualios veiklos registravimo pažymą arba jos kopiją, išskyrus atvejus, kai prašymas gauti leidimą teikiamas elektroninių ryšių priemonėmis;
- kelių transporto priemonės (-ių) registracijos liudijimą (-us), techninės apžiūros rezultatų kortelę (-es) (ataskaitą (-as) ir transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (-us), išskyrus atvejus, kai prašymas gauti leidimą teikiamas elektroninių ryšių priemonėmis;
- dokumentą, įrodantį, kad transporto priemonė valdoma nuosavybės teise arba panaudos, nuomos sutartį arba kitą dokumentą;
- kitus savivaldybės institucijos nustatytus dokumentus.

institucijos priimtus sprendimus ir informaciją ir dokumentus gauti tiesiogiai (informaciją ir (ar) dokumentus pateikiant asmeniškai) ir per atstumą (siunčiant registruotąją pašto siunta, per kurjerį arba dokumentus, pasirašytus saugiu elektroniniu parašu, sukurtu saugia parašo formavimo įranga ir patvirtintu galiojančiu kvalifikuotu sertifikatu, siunčiant elektroniniu paštu, kitomis elektroninėmis priemonėmis ir panašiai), taip pat per Paslaugų ir gaminių kontaktinį centrą.

Įpareigojimo dėl leidimo vežti keleivius lengvaisiais sukeliama reguliavimo našta

Siekiant vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi turi būti gautas savivaldybės arba įgaliotos įstaigos leidimas, kuris išduodamas pateikus: prašymą, asmens tapatybės dokumentą/individualios veiklos pažymą, TP registracijos liudijimą ir civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą, TP nuosavybės teisę liudijantį dokumentą arba TP nuomos sutartį.

Įpareigojimo dėl leidimo vežti keleivius lengvaisiais sukeliama reguliavimo našta

Siekiant vežti keleivius lengvaisiais automobiliais už atlygį turi būti pateikta deklaracija ketinamai veiklai vykdyti.

Lengvųjų automobilių taksi vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi reikalavimą turėti savivaldybės ar jos įgaliotos institucijos išduotą leidimą vykdyti veiklą įvardijo kaip tinkamą reguliavimą. Pagrindine su šiuo reikalavimu susijusia problema vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi įvardijo tokio reikalavimo iš vežėjų lengvaisiais automobiliais už atlygį trūkumą. Taksi vežėjų nuomone jų veiklos ir keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklos reglamentavimas turi

Lengvųjų automobilių už atlygį vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai lengvaisiais automobiliais už atlygį nusiskundimų reikalavimais neturėjo, nes jų teigimu, veiklos vykdymo pradžios procesas yra aiškus ir paprastas, nėra apsunkinančių reikalavimų.

būti suvienodintas, nes vykdoma veikla iš esmės yra tapati. Leidimų išdavimas leidžia užtikrinti, jog veiklą vykdys tinkamą stažą turintys vairuotojai su techniškai tvarkingomis, reikalavimus atitinkančiomis transporto priemonėmis.

3.2.2 L2 Įpareigojimai dėl keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklos vykdymo teritorinio apribojimo

Įpareigojimą vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi tik leidimą išdavusios savivaldybės teritorijoje nustatantys teisės aktai:

1. (LT) Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės.

(L 2) Įpareigojimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi tik leidimą išdavusios savivaldybės teritorijoje detalizavimas

Teikti taksi paslaugas galima tik leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi išdavusios savivaldybės teritorijoje. Leidžiama nuvežti keleivius į bet kurią Lietuvos Respublikos vietą, tačiau draudžiama teikti taksi paslaugas (išskyrus keleivio laukimą su įjungtu taksometru) kitos savivaldybės teritorijoje, išskyrus atvejus, kai miesto ir šio miesto rajono savivaldybių institucijos dėl to susitaria.

Įpareigojimo lengvųjų automobilių taksi vežėjams sukeliama reguliavimo našta

Teikti taksi paslaugas galima tik leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi išdavusios savivaldybės teritorijoje.

Lengvųjų automobilių taksi vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vienintelis vežėjų įvardintas prisitaikymo našta keliantis reikalavimas/ nuostata yra nurodymas, jog keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklą vežėjai gali vykdyti tik savivaldybės, kurioje yra gavę veiklos vykdymo leidimą, teritorijoje. Toks reikalavimas apsunkina veiklos vykdymą, kai keleivis pageidauja būti nuvežtas į kitą savivaldybę. Vežėjas tokiu atveju turi grįžti į savo savivaldybę be keleivių ir dėl to patiria papildomus veiklos vykdymo nuostolius. O lengvųjų automobilių už atlygį pateikiamoje deklaracijoje nėra nurodoma jokio veiklos vykdymo teritorinio apribojimo.

3.2.3 L3 Įpareigojimai lengvųjų automobilių taksi vežėjų transporto priemonėms

Įpareigojimą lengvųjų automobilių taksi vežėjų transporto priemonėms nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės.

(L 3) Įpareigojimo lengvųjų automobilių taksi vežėjų transporto priemonėms detalizavimas

Lengvasis automobilis taksi privalo:

1. atitikti Techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus;
2. turėti taksi salono priekyje keleiviams gerai matomoje vietoje įrengtą, Valstybinės mokesčių inspekcijos nustatyta tvarka teritorinėje valstybinėje mokesčių inspekcijoje vežėjo vardu įregistruotą (apie tai turi būti pažymėta taksometro registracijos liudijime), techniškai tvarkingą, metrologiškai patikrintą, turintį nustatytą patikros žymenį taksometrą. Šis įtaisas turi valdyti išorinę šviesos signalizaciją ženklu-plafone, kuri rodytų automobilio užimtumą;
3. turėti taksi salono priekyje keleiviams gerai matomoje vietoje pritvirtintą taksi vairuotojo kortelę, kurioje nurodyti vežėjo nustatyti taksi tarifai, vežėjo ir vairuotojo rekvizitai, priklijuota vairuotojo nuotrauka;
4. turėti ženklą-plafoną su užrašu TAKSI;
5. būti apipavidalintas pagal Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašą.

Kiekvienam taksometrui turi būti pildomas kasos operacijų žiniaraštis.

Taksometras gali būti naudojamas, techniškai prižiūrimas, parduodamas, įrengiamas, įregistruojamas ir (ar) išregistruojamas VMI **tik turint tinkamai užpildytą taksometro registracijos liudijimą.**

Veikloje **nebenaudojamus taksometrus būtina išregistruoti** kreipiantis į VMI.

Taksometrai registruojami tik galiojantį metrologinės patikros sertifikatą turintys taksometrai, atitinkantys Lietuvos Respublikos metrologijos įstatyme, Matavimo priemonių techniniame reglamente, patvirtintame Lietuvos Respublikos ūkio ministro 2015 m. spalio 30 d. įsakymu Nr. 4-699 „Dėl Matavimo priemonių techninio reglamento patvirtinimo“ ir kituose teisės aktuose nustatytus reikalavimus.

Vežėjas, įregistruodamas taksometrą VMI, turi pateikti:

1. taksometro registracijos liudijimą,
2. galiojantį taksometro metrologinę patikrą patvirtinantį patikros sertifikatą,
3. taksometro įsigijimą patvirtinančius dokumentus (pirkimo dokumentus, nuomos sutartį ir panašiai),
4. asmeniui išduotą įgaliojimą, jei taksometrą registruoja vežėjo įgaliojotas asmuo.

Įpareigojimo sukeliama reguliavimo našta

Lengvasis automobilis taksi privalo turėti taksometrą, kuris turi būti registruotas VMI ir jam turi būti išduotas registracijos liudijimas. Taksometras gali būti registruojamas, ir jam išduodamas liudijimas, kai jam yra išduotas metrologinės patikros sertifikatas. Taip pat taksi automobiliai turi turėti plafoną ir būti tinkamai apipavidalinti.

Vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi reikalavimą turėti transporto priemonėje įrengtą taksometrą įvardijo kaip tinkamą reikalavimą, nes jų manymu, tokia įranga leidžia išvengti galimo veiklos vykdymo ir iš jos gautų pajamų nuslėpimo. Vežėjų nuomone dabartinės planšėčių technologijos dar negali užtikrinti pakankamo veiklos vykdymo skaidrumo.

3.2.4 L4 (L4.1 ir L4.2) Įpareigojimai lengvųjų automobilių taksi ir už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui

Įpareigojimą lengvųjų automobilių taksi ir už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės.

(L 4) Įpareigojimo lengvųjų automobilių taksi ir už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui detalizavimas

(L 4.1) Įpareigojimas lengvųjų automobilių taksi vežėjų kontrolės vykdymui

Lengvojo automobilio taksi vairuotojas darbo metu privalo turėti ir kontrolę vykdančioms pareigūnams reikalaujant pateikti:

1. vairuotojo pažymėjimą;
2. transporto priemonės registracijos liudijimą;
3. techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą);
4. transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą);
5. leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi.
6. taksometro patikros sertifikatą;
7. taksi vairuotojo atestavimo liudijimą (jeigu savivaldybių institucijų nustatyta tvarka jis yra būtinas);
8. taksometro registracijos liudijimą;
9. pinigų priėmimo kvitus, jeigu taksometras naudojamas be spausdintuvo; pinigų priėmimo kvito naudojimo, išrašymo ir apskaitos ypatumus reglamentuoja Pinigų priėmimo ir pinigų išmokėjimo kvitų naudojimo, išrašymo ir apskaitos taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos finansų ministro 2002 m. spalio 30 d. įsakymu Nr. 340 „Dėl Pinigų priėmimo ir pinigų išmokėjimo kvitų naudojimo, išrašymo ir apskaitos taisyklių patvirtinimo“;
10. užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą;
11. taksometro kasos operacijų žurnalą.

(L 4.2) Įpareigojimas lengvųjų automobilių už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui

Lengvojo automobilio (vežančio keleivius už atlygį) vairuotojas darbo metu privalo turėti ir kontrolę vykdančioms pareigūnams reikalaujant pateikti:

1. vairuotojo pažymėjimą;
2. transporto priemonės registracijos liudijimą;
3. techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą);
4. transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą);
5. užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą;
6. keleivių vežimo už atlygį lengvuju automobiliu sutartį, o tais atvejais, kai keleivių vežimo sutartis sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, – duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų;
7. dokumentą, kuriuo patvirtinama, kad vežėjas transporto priemonę valdo teisėtai, jeigu transporto priemonė nepriklauso vežėjui nuosavybės teise.

Įpareigojimo lengvųjų automobilių taksi vairuotojams sukeliama reguliavimo našta

Lengvųjų automobilių taksi vairuotojams keliami griežtesni reikalavimai dėl kontrolei reikalingų dokumentų turėjimo, nei lengvųjų automobilių (keleivius vežančių už atlygį) vairuotojams.

Lengvųjų automobilių taksi vairuotojam sukeliama reguliavimo našta turėti su savimi šiuos dokumentus: vairuotojo pažymėjimą; transporto priemonės registracijos liudijimą; techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą); transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą); leidimą vežti keleivius lengvuju automobiliu taksi; taksometro patikros sertifikata; taksi vairuotojo atestavimo liudijimą (jeigu savivaldybių institucijų nustatyta tvarka jis yra būtinas); taksometro registracijos liudijimą; pinigų priėmimo kvitus, jeigu taksometras naudojamas be spausdintuvo; užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą; taksometro kasos operacijų žurnalą.

Įpareigojimo lengvųjų automobilių už atlygį vairuotojams sukeliama reguliavimo našta

Lengvojo automobilio (vežančio keleivius už atlygį) vairuotojam sukeliama reguliavimo našta turėti su savimi šiuos dokumentus: vairuotojo pažymėjimą; transporto priemonės registracijos liudijimą; techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą); transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą); užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą; keleivių vežimo už atlygį lengvuju automobiliu sutartį, o tais atvejais, kai keleivių vežimo sutartis sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, – duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų; dokumentą, kuriuo patvirtinama, kad vežėjas transporto priemonę valdo teisėtai, jeigu transporto priemonė nepriklauso vežėjui nuosavybės teise.

Lengvųjų automobilių taksi vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai lengvaisiais automobiliai taksi paslaugą teikiantys vairuotojai kaip perteklinį įpareigojimą įvardijo reikalavimą kontrolės metu pateikti tam tikrus dokumentus: vairuotojo pažymėjimą, transporto priemonės registracijos liudijimą, techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą), transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą), kurių pagal LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą nėra reikalaujama, tačiau jų reikalauja Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės. Vežėjų teigimu tokio perteklinio reikalavimo būtų galima atsisakyti, jei savivaldybės ar jų įgaliotos institucijos turėtų vieningą duomenų bazę su LR Policija.

Dar vieną perteklinį dokumentą reikalaujamą pateikti kontrolės proceso metu, vežėjai lengvaisiais automobiliai taksi įvardijo užpildytą pasirinktos formos kelionės lapą. Vežėjų teigimu šis dokumentas yra perteklinis, nebūtinas ir jo nereikia nei elektronine, nei fizine forma.

Lengvųjų automobilių už atlygį vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugą teikiantys vairuotojai kaip perteklinį įpareigojimą įvardijo reikalavimą kontrolės metu pateikti tam tikrus dokumentus: vairuotojo pažymėjimą, transporto priemonės registracijos liudijimą, techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą), transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą), kurių pagal LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą nėra reikalaujama, tačiau jų reikalauja Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės. Vežėjų teigimu tokio perteklinio reikalavimo būtų galima atsisakyti, jei savivaldybės ar jų įgaliotos institucijos turėtų vieningą duomenų bazę su LR Policija.

3.2.5 L5 Įpareigojimai lengvųjų automobilių taksi transporto priemonių apipavidalinimui

Įpareigojimą lengvųjų automobilių taksi transporto priemonių apipavidalinimui nustatantys teisės aktai:

1. (LT), Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašas.

(L 5) Įpareigojimo lengvųjų automobilių taksi transporto priemonių apipavidalinimui detalizavimas

Lengviesiems automobiliams taksi nustatyti transporto priemonės apipavidalinimo reikalavimai:

1. Išilgai lengvojo automobilio taksi šonų įrengiamos dvi lengvojo automobilio taksi atpažinimo ženklinimo juostos. Juostą sudaro juodų arba geltonų spalvų kvadratai (kvadratų dydis – 50 x 50 mm), išdėstyti šachmatų tvarka. Juostos ilgis turi būti ne trumpesnis kaip lengvojo automobilio taksi šoninių durelių ilgis.
2. Lengvojo automobilio taksi atpažinimo ženklinimo juostos, užrašų raidės ir skaičiai turi būti geltonos arba juodos spalvos.
3. Į lengvojo automobilio taksi atpažinimo ženklinimo juostą įkomponuojamas vežėjo pavadinimas ir (ar) logotipas ar vežėjo ženklas, taksi leidimo numeris. Raidžių ir skaičių, esančių lengvojo automobilio taksi atpažinimo ženklinimo juostoje, dydis – ne mažesnis kaip 30 mm.
4. Lengvasis automobilis taksi turi turėti geltonos spalvos atpažinimo ženklą – plafoną (ilgis turi būti ne mažesnis kaip 315 mm, gylis – 170 mm, aukštis – 120 mm) arba geltonos spalvos atpažinimo ženklą – plafoną, kurio tipas yra sertifikuotas Europos Sąjungoje. Plafono priekyje turi būti juodomis raidėmis užrašas „TAKSI“ (užrašo raidžių dydis – ne mažesnis kaip 70 mm), kitoje plafono pusėje per vidurį turi būti taksi vežėjo pavadinimas ir vežėjo telefonas (užrašų raidžių ir skaičių dydis – ne mažesnis kaip 30 mm).
5. Lengvojo automobilio taksi atpažinimo ženklas – plafonas pritvirtinamas skersai automobilio stogo, per vidurį rėmo, esančio tarp pirmojo ir antrojo lango. Plafono užrašas „TAKSI“ turi būti apšviečiamas, kai lengvasis automobilis taksi yra laisvas; plafono apšvietimas valdomas įjungus taksometrą.
6. Taksometras turi būti įrengtas taksi salono priekiniame skyde, keleiviams gerai matomoje vietoje.
7. Ant lengvojo automobilio taksi galinių durelių stiklų iš vidinės pusės įkomponuojama iš skaidrios ir lanksčios plėvelės pagaminta informacinė lentelė, kurioje Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu, nustatyta tvarka skelbiama informacija apie taksi paslaugų tarifus. Raidžių ir skaičių, esančių informacinėje lentelėje, dydis – ne mažesnis kaip 6 mm.

Išorinė reklama ant lengvojo automobilio taksi galinio lango įrengiama iš skaidrios (perforuotos) plėvelės.

Įpareigojimo lengvųjų automobilių taksi transporto priemonių apipavidalinimo sukeliama reguliavimo našta

Automobilio šonuose įrengti atpažinimo ženklinimo juostas, privalo turėti plafoną ir taksometrą, plafonas turi būti valdomas įjungiant taksometrą, ant galinių durelių turi būti informacinės lentelės su taksi taikomomis taisyklėmis ir tarifais. Lengvųjų automobilių, vežančių keleivius, apipavidalinimas teisės aktais reglamentuotas tik lengviesiems automobiliams taksi.

Lengvųjų automobilių taksi vežėjų nuomonė apie įpareigojimą ir jo sukeltą reguliavimo našta

Vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi reikalavimą turėti transporto priemonėje įrengtą taksometrą įvardijo kaip tinkamą reikalavimą, nes jų manymu, tokia įranga leidžia išvengti galimo veiklos vykdymo ir iš jos gautų pajamų nuslėpimo. Taip pat kaip tinkamas yra pripažįstamas reikalavimas turėti įrengtą ženklą – plafoną. Kaip perteklinį reikalavimą keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančios įmonės nurodė reikalavimą ženklinti lengvuosius automobilius taksi šonuose nustatytos formos juostomis. Jų teigimu, dabartiniuose automobiliuose dėl konstrukcinių ypatumų ne visuomet įmanoma taisyklingai įgyvendinti šį perteklinį reikalavimą.

3.3 Įpareigojimų keleivių vežimo kelių transportu veiklai vykdyti apibendrinimas

Lentelėje pateikiamas įpareigojimų keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo ir vietinio (miesto ir priemiesčio) maršrutais bei lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį veikloms vykdyti apibendrinimas.

3 lentelė. Įpareigojimų keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo ir vietinio (miesto ir priemiesčio) maršrutais bei lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygi veikloms vykdyti apibendrinimas.

Įpareigojimas	Teisės aktai nustatantys įpareigojimą	Įpareigojimo sukelta reguliavimo našta ir prisitaikymo išlaidos	Įpareigojimo kilmė
Įpareigojimai keleivių vežimo reguliariaisiais reisais vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais veiklos vykdymui			
(A 1) Įpareigojimas turėti licenciją verstis keleivių vežimu autobusais tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutais	(LT) Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas; (ES), Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisyklės ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB 2009 m. spalio 21 d. (EB) Nr. 1072/2009 (LT), Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino laikymo tvarkos aprašas; (LT), Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės; (LT), Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas.	Buveinės su vežėjo valdymo centru arba buveinės ir vežėjo valdymo centro turėjimas; profesinės kompetencijos pažymėjimo turėjimas arba sutarties sudarymas su vadybininku, turinčiu profesinės kompetencijos pažymėjimą; prašymo ir įvairių reikalaujamų dokumentų, patvirtinančių jo tapatybę, profesinę kompetenciją, tinkamą finansinę būklę, nepriekaištingą reputaciją ar jų kopijų pateikimas.	LT, ES
(A 2) Įpareigojimas turėti leidimą vežti keleivius tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais	(LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas; (LT), Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės;	Dalyvavimas konkurse dėl maršruto aptarnavimo; transporto priemonių tinkamas apipavidalinimas pagal nustatytus reikalavimus, skirtingus tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonėms; maksimalių keleivių vežimo tarifų dydžių suderinimą su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija; prašymo ir įvairių reikalaujamų dokumentus ar jų kopijų, patvirtinančių įmonės tapatybę, leidimą (licenciją) vežti keleivius, vairuotojų darbo grafiku ir taikomus tarifus, pateikimas.	LT
(A 3) Įpareigojimas dėl profesinės kompetencijos reikalavimo vadovauti keleivių vežimo įmonėms, vežančioms tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais	(LT), Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės; (LT), Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzamino laikymo tvarkos aprašas. (ES), Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisyklės ir panaikinantį Tarybos direktyvą 96/26/EB 2009 m. spalio 21 d. (EB) Nr. 1072/2009;	Profesinės kompetencijos egzamino laikymas, nustatytas mokestis už egzamino laikymą.	LT, ES
(A 4) Įpareigojimas tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų transporto priemonių apipavidalinimo:	(LT), Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašas.		LT
(A 4.1) Įpareigojimas tolimojo		(A 4.1) Maršruto rodyklių arba elektroninių švieslenčių,	

Įpareigojimas	Teisės aktai nustatantys įpareigojimą	Įpareigojimo sukelta reguliavimo našta ir prisitaikymo išlaidos	Įpareigojimo kilmė
<p><i>sisiekimo maršruto transporto priemonių apipavidalinimui;</i></p> <p><i>(A 4.2) Įpareigojimas vietinio susisiekimo maršruto transporto priemonių apipavidalinimui.</i></p>		<p>informacinių lentelių/lipdukų, sėdynių numerių gamyba.</p> <p>(A 4.2) Maršruto rodyklių arba elektroninių švieslenčių, informacinių stendų/lipdukų/plėvių, specialių vietų, skirtų motinoms su vaikais, neįgaliesiems ir seneliams ženklavimo gamyba.</p>	
<p>(A 5) Įpareigojimas tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų autobusų ekipažui, keleivių ir bagažo vežimui</p>	<p>(LT), Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės;</p> <p>(LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas</p>	<p>Popierinių dokumentų paketo teikimas kontrolę vykdančioms asmenims; kasos aparatų turėjimas ir jų tinkamas suprogramavimas; parduotų bilietų fiksavimas bilietų kontrolės lape; neprikaištingo ir paslaugaus elgesio su keleiviais ekipažui normų nustatymas; bilietų (bagažo kvitų) pardavimo kontrolės lapų pildymas; maksimaliai patogios ir saugios kelionės užtikrinimas; tinkamas rastų daiktų tvarkymas ir perdavimas saugojimui.</p>	<p>LT</p>
<p>(A 6) Įpareigojimas tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) išdavimo, apskaitos, kontrolės</p>	<p>(LT), Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės.</p>	<p>Bilietų spausdinimas arba išrašymas ranka ant griežtos apskaitos dokumentų blankų; kasos aparatai turi būti įtraukti į Finansų ministerijos registrą, kiekvieno aparato techninis pasas turi būti įregistruotas VMI, kasos aparatų programinius pakeitimus gali atlikti tik sertifikata turinti aptarnavimo įmonė, bendrą apyvartą sumuojančių skaitiklių remontas gali būti vykdomas tik suderinus su VMI, dalyvaujant jos atstovui. Visi bilietai (kvitai) išduodami, apskaitomi, kontroliuojami vienodai, nepriklausomai nuo jų formos.</p>	<p>LT</p>
<p>(A 7) Įpareigojimas tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų vežėjams dėl bilietų (kvitų) apsirūpinimo ir jų saugojimo</p>	<p>(LT), Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės.</p>	<p>Vežėjų centralizuotai ar decentralizuotai gauti bilietai (kvitai) turi būti užregistruojami VMI, vadovo nurodymu sudaroma komisija bilietams (kvitams) priimti, su bilietais (kvitais) gali dirbti tik atsakingi asmenys, bilietų saugojimui turi būti numatyta reikalavimus atitinkanti patalpa arba spinta, patalpos turi būti saugomos apsaugos arba antspaudojamos arba plombuojamos.</p>	<p>LT</p>
<p>(A 8) Įpareigojimas dėl tolimojo susisiekimo ir vietinio susisiekimo maršrutų bilietų (kvitų) išdavimo, pardavimo, grąžinimo ir jų naudojimo</p>	<p>(LT), Keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės.</p>	<p>Vežėjas turi turėti bilietų (kvitų) knygas, atsakingi asmenys turi turėti asmenines sąskaitas visų nominalų kainomis ir gali turėti asmeninę knygelę. Visi dokumentai privalo būti numeruojami ir registruojami. Tolimojo susisiekimo maršrutuose draudžiama išvažiuoti nebaigus parduoti bilietų bei neužpildžius bilietų kontrolės lapo. Nustatyta skirtinga bilietų kontrolės lapo pildymo tvarka, priklausomai nuo maršrutų aptarnaujančių asmenų skaičiaus ir bilietų (kvitų) formos.</p>	<p>LT</p>

Įpareigojimas	Teisės aktai nustatantys įpareigojimą	Įpareigojimo sukelta reguliavimo našta ir prisitaikymo išlaidos	Įpareigojimo kilmė
Įpareigojimai keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais už atlygį veiklos vykdymui			
<p>(L 1) Įpareigojimas dėl leidimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi ir deklaracijos vežti keleivius lengvaisiais automobiliais už atlygį:</p> <p><i>(L 1.1) Įpareigojimas dėl leidimo gavimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi</i></p> <p><i>(L 1.2) Įpareigojimas dėl deklaracijos pateikimo vežti keleivius lengvaisiais automobiliais už atlygį</i></p>	<p>(LT), Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas.</p> <p>(LT), Leidimų vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi išdavimo taisyklės.</p> <p>(LT) Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės</p>	<p>(L 1.1) Siekiant vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi turi būti gautas savivaldybės arba įgaliotos įstaigos leidimas, kuris išduodamas pateikus: prašymą, asmens tapatybės dokumentą/individualios veiklos pažymą, TP registracijos liudijimą ir civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą, TP nuosavybės teisę liudijantį dokumentą arba TP nuomos sutartį</p> <p>(L 1.2) Siekiant vežti keleivius lengvaisiais automobiliais už atlygį turi būti pateikta deklaracija ketinamai veiklai vykdyti.</p>	LT
<p>(L 2) Įpareigojimas vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi tik leidimą išdavusios savivaldybės teritorijoje</p>	<p>(LT), Leidimų vežti keleivius lengvaisiais automobiliais taksi išdavimo taisyklės</p>	<p>Teikti taksi paslaugas galima tik leidimą vežti keleivius lengvuojų automobiliu taksi išdavusios savivaldybės teritorijoje.</p>	
<p>(L 3) Įpareigojimas lengvųjų automobilių taksi vežėjų transporto priemonėms</p>	<p>(LT), Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės.</p>	<p>Lengvasis automobilis taksi privalo turėti taksometrą, kuris turi būti registruotas VMI ir jam turi būti išduotas registracijos liudijimas. Taksometras gali būti registruojamas, ir jam išduodamas liudijimas, kai jam yra išduotas metrologinės patikros sertifikatas. Taip pat taksi automobiliai turi turėti plafoną ir būti tinkamai apipavidalinti.</p>	LT
<p>(L 4) Įpareigojimas lengvųjų automobilių taksi ir už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui:</p> <p><i>(L 4.1) Įpareigojimas lengvųjų automobilių taksi vežėjų kontrolės vykdymui</i></p>	<p>(LT), Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklės.</p>	<p>(L 4.1) Lengvųjų automobilių taksi vairuotojams keliami griežtesni reikalavimai dėl kontrolei reikalingų dokumentų turėjimo, nei lengvųjų automobilių (keleivius vežančių už atlygį) vairuotojams. Lengvųjų automobilių taksi vairuotojam sukeliama reguliavimo našta turėti su savimi šiuos dokumentus: vairuotojo pažymėjimą;</p>	LT

Įpareigojimas	Teisės aktai nustatantys įpareigojimą	Įpareigojimo sukelta reguliavimo našta ir prisitaikymo išlaidos	Įpareigojimo kilmė
<p>(L 4.2) Įpareigojimas lengvųjų automobilių už atlygį vežėjų kontrolės vykdymui</p>		<p>transporto priemonės registracijos liudijimą; techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą); transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą); leidimą vežti keleivius lengvuoju automobiliu taksi; taksometro patikros sertifikatą; taksi vairuotojo atestavimo liudijimą (jeigu savivaldybių institucijų nustatyta tvarka jis yra būtinas); taksometro registracijos liudijimą; pinigų priėmimo kvitus, jeigu taksometras naudojamas be spausdintuvo; užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą; taksometro kasos operacijų žurnalą.</p> <p>(L 4.2) Lengvojo automobilio (vežančio keleivius už atlygį) vairuotojam sukeliama reguliavimo našta turėti su savimi šiuos dokumentus: vairuotojo pažymėjimą; transporto priemonės registracijos liudijimą; techninės apžiūros rezultatų kortelę (ataskaitą); transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą); užpildytą vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą; keleivių vežimo už atlygį lengvuoju automobiliu sutartį, o tais atvejais, kai keleivių vežimo sutartis sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, – duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų; dokumentą, kuriuo patvirtinama, kad vežėjas transporto priemonę valdo teisėtai, jeigu transporto priemonė nepriklauso vežėjui nuosavybės teise.</p>	
<p>(L 5) Įpareigojimas lengvųjų automobilių taksi transporto priemonių apipavidalinimui</p>	<p>(LT), Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo tvarkos aprašas.</p>	<p>Automobilio šonuose įrengti atpažinimo ženklavimo juostas, privalo turėti plafoną ir taksometrą, plafonas turi būti valdomas įjungiant taksometrą, ant galinių durelių turi būti informacinės lentelės su taksi taikomomis taisyklėmis ir tarifais. Lengvųjų automobilių, vežančių keleivius, apipavidalinimas teisės aktais reglamentuotas tik lengviesiems automobiliams taksi.</p>	<p>LT</p>

Šaltinis: sudaryta Paslaugų teikėjo

4 Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje išvados ir siūlymai

Apibendrinant atliktą LR teisinio reguliavimo patikrą transporto srityje galima išskirti šias išvadas:

1. LR transporto sektoriaus teisinio reguliavimo koordinavimas yra pakankamas. LR Susisiekimo ministerijai nustatant teisines normas ir leidžiant teisės aktus privalomus savivaldybėms ir jų įgaliotoms institucijoms užtikrinamas tinkamas tarpinstitucinis bendradarbiavimas, kuriant vieningą šalies transporto srities reguliavimo politiką. LTSA vykdant transporto veiklos, vykdomos nacionaliniu mastu ir savivaldybėms ar jų įgaliotoms institucijoms vykdant transporto veiklos, vykdomos jų savivaldybių teritorijoje, teisinį reglamentavimą yra išvengiama perteklinio tų pačių veiklų reguliavimo. Taip pat savivaldybėms suteikiamos galimybės teisinį transporto srities reguliavimą derinti prie konkrečios savivaldybės transporto rinkos specifikos (keleivių srautų, maršrutų specifikos, socialinės paslaugos užtikrinimo poreikio ir kitų).
2. Atskiras nacionalinio ir savivaldybių lygmens paslaugų teikimo teisinis reguliavimas gali sukelti nepatogumų įmonėms, norinčioms diversifikuoti savo veiklą ir vykdyti ją tiek visos šalies mastu, tiek tam tikras veiklas vykdant tik atskirų savivaldybių teritorijoje. Nepatogumų sukelia būtinybė dėl skirtingų, panašaus pobūdžio veiklų (pavyzdžiui, keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais ir keleivių vežimo reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais veiklų) kreiptis į skirtingas institucijas: LTSA ir savivaldybę ar jos įgaliotą instituciją. Kol kas patys vežėjai tokių nepatogumų neįvardija. Su geografiniu paslaugų teikimo ribojimu susijusios pastabos buvo pateiktos tik keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi teikiančių įmonių, kurios pertekliniu ribojimu, sukeliančiu veiklos nepatogumų, įvardijo numatomą veiklos vykdymo ribojimą savivaldybės, kurioje yra gavę leidimą vykdyti veiklą, teritorijoje.
3. Vežėjai, norintys teikti keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugą, keleivių vežimo reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais paslaugą ar keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugą neskaitant atitinkamų transporto priemonių turėjimo taip pat turi gauti atitinkamai veiklai vykdyti reikalingą licenciją ir/arba leidimą. Tuo tarpu vežėjams, norintiems teikti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugą, užtenka pateikti nustatytos formos deklaraciją apie ketinimą vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklą. Teisės aktuose yra numatyta, jog vežėjas tokią deklaraciją turi pateikti savivaldybei, kurioje yra registruota vežėjo įmonė arba deklaruota gyvenamoji vieta (kai deklaraciją teikia fizinis asmuo) ar jos įgaliotai institucijai. Tačiau teisės aktuose nėra apibrėžtas geografinis keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį apribojimas, skirtingai nei tapačią veiklą vykdančiams keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančiams vežėjams. Toks skirtingas tapačių veiklų reguliavimas sukuria nesąžiningos konkurencijos sąlygas, todėl yra būtina peržiūrėti reglamentavimą.
4. Nuo 2011 m. stebima licencijų verstis keleivių vežimo vidaus maršrutais skaičiaus ir jų kopijų skaičiaus mažėjimo tendencija. 2013 m. stipriai sumažėjo licencijų verstis keleivių vežimu vidaus maršrutais skaičius, nes buvo panaikintos licencijos įmonėms, kurios nevykdė šios veiklos (neturėjo nei vienos licencijos kopijos turimai licencijai).
5. Lietuvos Respublikos Statistikos departamento pateiktais duomenimis autobusų maršrutų skaičius Lietuvoje 2008 – 2013 m. laikotarpiu mažėjo. Tuo tarpu nuo 2014 m. maršrutų skaičius

- išaugo ir 2017 m. siekė 3 204 vnt. Atsižvelgiant į tai, jog 2008 – 2017 m. laikotarpiu tolimojo susisiekimo maršrutų skaičius nuosekliai mažėjo, galima daryti išvadą, jog bendras autobusų maršrutų skaičius išaugo dėl padidėjusio miesto ir priemiestinio susisiekimo maršrutų skaičiaus, kurį tikėtina lėmė miestų plėtra į priemiesčius ir didesnis naujų maršrutų iš priemiesčių poreikis.
6. Tolimojo susisiekimo paslaugas teikiančių įmonių skaičius 2017 m. sumažėjo 10 įmonių (lyginant su 2008 m.), atitinkamai tolimojo susisiekimo maršrutų skaičius sumažėjo 28 maršrutais. LR Statistikos departamento duomenimis įmonių, vykdančių keleivių vežimo kelių transportu vietinio susisiekimo (miesto ir priemiestiniais) maršrutais, skaičius 2008 – 2018 m. laikotarpiu sumažėjo m. laikotarpiu sumažėjo 38 proc. (160 įmonių). 2008 – 2018 m. laikotarpiu įmonių skaičius kasmet mažėjo, tačiau 2011 m. ir 2017 m. stebimas įmonių skaičiaus augimas. 2017 m. keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių skaičius lyginant su 2016 m. išaugo beveik dvigubai (70 proc.), tačiau 2018 m. vėl sumažėjo 11 proc.
 7. Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais už atlygį paslaugas teikiančių įmonių statistika Lietuvoje nėra vedama. Dalies savivaldybių duomenys yra pateikiami Licencijų informacinėje sistemoje (LIS), tačiau ne visos savivaldybės yra pateikusios duomenis į šią sistemą, taip pat neskelbia šių duomenų viešai, todėl nėra galimybės atlikti palyginamąją analizę.
 8. Užsienio šalių (Vokietijos, Suomijos ir Estijos) keleivių vežimo kelių transportu reguliariaisiais reisais veiklų reguliavimo praktika rodo tendenciją mažinti šios srities teisinio reguliavimo našlą vežėjams. Vokietija buvo viena pirmųjų valstybių, pradėjusių keleivių vežimo kelių transportu rinkos liberalizavimą. Supaprastinamas pateikimas į tolimojo susisiekimo reguliarių maršrutų rinką Vokietijoje sudarė sąlygas didesnei vežėjų ir jų siūlomų maršrutų koncentracijai. Suomijos ir Estijos valstybių atveju taip pat paprastinamas vežėjų pateikimas į keleivių vežimo reguliariais tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais. Teisės aktų pakeitimai buvo atliekami siekiant supaprastinti patekimą į rinką ir veiklos vykdymą naujoms įmonėms. Pakeitimai priimti nesena (2018 m.) todėl ilgalaikį poveikį keleivių vežimo rinkai vertinti anksti. Dėl supaprastinto patekimo į keleivių vežimo tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais rinką ir dėl to padidėjusios vežėjų koncentracijos, Vokietijoje iškilo maršrutų ir atskirų reisų integralumo (tarpusavio suderinamumo) trūkumo problema. Į vietinio susisiekimo reguliariais maršrutais rinką vežėjai vis dar parenkami viešojo konkurso būdu, dėl būtinybės užtikrinti socialinę paslaugą (maršrutų aptarnavimas ne visuomet yra finansiškai pelninga veikla).
 9. Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliai už atlygį veiklų reguliavimas atskirose valstybėse skiriasi. **Vokietijoje** keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi rinka yra griežtai reglamentuota – keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi reguliuojamas ne tik licencijomis ir kokybiniais paslaugos teikimo reikalavimais, tačiau ir nustatytais kvotomis, bei tarifų zonomis. **Suomijoje** taksi rinka anksčiau buvo reguliuojama kvotomis, tačiau vėliau tokio reguliavimo atsisakyta ir rinka liberalizuota. **Estijoje** keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veikla yra leidžiama turint licenciją. Reikalavimai vežėjui ir vairuotojui atitinka ES reikalavimus. Kitų papildomų kiekybinių apribojimų keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklai nėra.
 10. Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri suprantama kaip automobilio su vairuotoju samdymas **Vokietijoje** reglamentuojama ir reguliuojama taip pat kaip ir keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi. Licencijas išduodančios institucijos vengia išduoti leidimus automobilių su vairuotojais nuomai, kad nebūtų sutrikdyta taksi rinka dėl naujų paslaugų teikėjų, siūlančių išsinuomoti automobilius su vairuotoju, per išmaniųjų telefonų programėles mažesnėmis kainomis nei taksi. **Suomijoje** ir **Estijoje** keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri suprantama kaip automobilio su vairuotoju samdymas reglamentuojama ir reguliuojama taip pat kaip ir keleivių

vežimas lengvaisiais automobiliais taksi. **Estijoje** Visos kitos keleivių vežimo veiklos už atlygį (kai siekiama pelno) yra traktuojamos kaip licencijuojamos veiklos. Tarpininkai, tokie kaip Uber ir Taxify, yra leidžiami ir laikomi išsiuntimo centrais (dispečerinėmis). **Estijoje** vyriausybė pirmoji legalizavo tokius paslaugų teikėjus kaip Uber ar Taxify numatydami galimybę naudoti mobiliąsias programėles taksi automobilių iškvietimui ir apmokėjimui už kelionę. Tokių programėlių panaudojimas panaikina būtinybę įrengti taksometrus, nes keleivis iš anksto supažindinamas su galimu kelionės kainos intervalu ir gali atsiskaiyti už suteiktą paslaugą tiesiogiai per programėlę.

11. Keleivių vežimo už atlygį paslauga, kuri yra suprantama kaip kelionės pasidalijimo (angl. *ridesharing*) paslauga **Vokietijoje** ir **Suomijoje** yra leidžiama tol, kol privatus vairuotojas nereikalauja atlygio didesnio, nei kelionės sąnaudų padengimas.
12. Pagrindinė problema, su kuria susiduria vežėjai vykdydami keleivių vežimo kelių transportu reguliariais vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais veiklą – nesąžininga konkurencija iš nelegaliai veikiančių vežėjų, kurie apie savo siūlomas paslaugas skelbia viešai socialinių tinkle grupėse, kuriose fiziniai asmenys ieško pakeleivių, su kuriais gali pasidalinti kelionės išlaidomis. Tokio pobūdžio kelionės nėra kontroliuojamos, todėl grupėse besiskelbiantys asmenys gali vykdyti keleivių vežimus ir gauti už tai pinigus, nemokėdami mokesčių ir neturėdami veiklos licencijos, kuri užtikrina teikiamų paslaugų legalumą ir vežėjo atsakomybę.
13. Kaip perteklinį, griežtesnį, nei numato ES reikalavimą, vežėjai nurodė LR teisės aktuose numatytą būtinybę kompetentingoms institucijoms skelbti viešuosius konkursus parenkant keleivių vežimo vietinio ir tolimojo susisiekimo transportu vežėjus. Vežėjai referavo į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų panaikinancio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 nuostatas. Paslaugų teikėjo nuomone, vietos kompetentingoms institucijoms (savivaldybėms ar jų įgaliotoms institucijoms) yra palikta galimybė išimtiniais atvejais tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis pagal Lietuvos Respublikos pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų, įstatymo 19 straipsnio, reglamentuojančio vidaus sandorius, 2 dalies nuostatas: „Vidaus sandoris gali būti sudaromas tik išimtiniais atvejais, kai tenkinamos šio straipsnio 1 dalyje išdėstytos sąlygos ir perkant pagal šį įstatymą būtų neįmanoma užtikrinti paslaugos teikimo nepertraukiamumo, geros kokybės ir prieinamumo.“
14. Kaip pavyzdį viešojo transporto rinkos reguliavimo, vežėjai nurodė Lenkijos Respubliką, kurioje miesto savivaldybė gali išsirinkti vežėją arba gali nusipirkti paslaugas viešojo konkurso būdu. Miesto savivaldybės tokiu būdu gali mažinti arba didinti rinką pagal poreikį. Be viešųjų konkursų naujų maršrutų aptarnavimui, kaip patekimo į keleivių vežimo tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais rinką, vežėjai nurodė galimybę įsigyti šiuo metu tokias paslaugas teikiančią įmonę. Dabartinį rinkos ir patekimo į ją reguliavimą vežėjai įvardijo kaip tinkamą, nes tokiu būdu yra sukurta galimybė į rinką, esant poreikiui (padidėjus keleivių srautams), patekti naujiems vežėjams, taip pat užtikrinama (per viešųjų pirkimų sąlygas), jog naujas vežėjas teiks kokybiškas, visuomenės interesus geriausiai atliepiančias paslaugas.
15. Kaip perteklinį, prisitaikymo našta sukeltį, reikalavimą vežėjai įvardijo viešųjų konkursų sąlygose numatytus reikalavimus pateikti įvairias pažymas, kurios yra išduodamos VĮ Registrų Centru. Pažymų ir VĮ Registrų centro išėmimas kainuoja, taip pat yra gaišamas laikas vykstant jų atsiimti, o visa VĮ Registrų centro informacija yra prieinama konkursus skelbiančioms kompetentingoms institucijoms. Dar vienas perteklinis, prisitaikymo našta generuojantis, reikalavimas yra susijęs su įvairių ataskaitų ir popierinių kasos knygų pildymu ir saugojimu. Vežėjų nuomone tikslinga būtų numatyti galimybę visą su bilietų pardavimu ir apskaita susijusia

informaciją saugoti elektroninėse laikmenose, nes jų pildymas ir saugojimas reikalauja mažiau laiko ir materialinių išteklių.

16. Pagrindinė visų vežėjų lengvaisiais automobiliais taksi įvardinta problema yra susijusi ne su jų veiklos teisiniu reguliavimu, tačiau su panašią veiklą vykdančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas (pavėžėjimo paslaugas) teikiančių vežėjų veiklos reglamentavimo trūkumu. Taksi vežėjų teigimu, pavėžėjimo paslauga savo esme yra tapati keleivių vežimui lengvaisiais automobiliais taksi, tačiau pavežėtojams nėra taikomas joks reglamentavimas išskyrus deklaracijos teikimas savivaldybėms. Dėl tokio pavežėtojų veiklos reguliavimo trūkumo nėra kontroliuojamas šia veikla užsiimančių asmenų vairavimo stažas, nekontroliuojama transporto priemonių techninė būklė, nereikalaujama turėti kasos apartų, todėl yra sukčiavimo galimybė, transporto priemonės nėra registruojamos kaip specialios paskirties (skirtingai nei taksi), todėl privalomas vairuotojo civilinės atsakomybės draudimas pavežėtojams kainuoja mažiau.
17. Dalis keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių interviu metu kaip veiklą sunkinantį įpareigojimą įvardijo geografinį veiklos apribojimą. Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiančių įmonių teigimu, leidimas vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklą ne tik tos savivaldybės, kurioje gautas leidimas veiklai, teritorijoje supaprastintų tolimų keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugų teikimą (kai keleiviai pageidauja būti nuvežti į kitai savivaldybei priklausančią teritoriją) ir leistų išvengti šiuo metu pasitaikančių veiklos vykdymo pažeidimų.
18. Dar vienas paminėtas keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklos reguliavimo trūkumas – dabartiniai leidimai vykdyti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi yra neterminuoti, todėl leidimų skaičius neatspindi, kiek vežėjų realiai šiuo metu vykdo tokią veiklą.
19. Dalis įmonių teikiančių keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas kaip veiklos vykdymą apsunkinantį reikalavimą paminėjo būtinybę visuomet su savimi automobilyje turėti kontrolės proceso metu reikalaujamus pateikti dokumentus, kurių pagal LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatas transporto priemonės vairuotojas neprivalo turėti su savimi: vairuotojo pažymėjimas, transporto priemonės registravimo, jei transporto priemonė priklauso vairuotojui, liudijimas, privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros dokumento bei privalomojo vairuotojo civilinės atsakomybės draudimo liudijimo). Tačiau keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi paslaugas teikiantys vairuotojai minėtus dokumentus turi vežiotis su savimi dėl Keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi taisyklių numatytų reikalavimų. Kaip visiškai perteklinį dokumentą, kurio, jų nuomone, nereikia nei elektroninės, nei fizinės formos, vežėjai lengvaisiais automobiliais taksi įvardijo vežėjo pasirinktos formos kelionės lapą.
20. Dėl reikalavimų, keliamų lengviesiems automobiliams taksi, vežėjai kaip perteklinį reikalavimą pabrėžė šiuo metu numatytą būtinybę taksi ženklinti automobilių šonus specialiomis juostomis. Dalies vežėjų teigimu šis reikalavimas yra pasenęs ir netgi neatitinka šiuolaikinių automobilių dizaino – sudėtinga šoninio ženklinimo juostas įrengti pagal nustatytus reikalavimus, nes neretai, jos netelpa ant automobilio kėbulo. Visi kiti reikalavimai lengviesiems automobiliams taksi – turėti skiriamąjį ženklą – plafoną, įrengtą taksometrą, vežėjų manymu yra teisingi ir nekelia perteklinės naštos. Vežėjų manymu reikalavimas turėti įrengtus taksometrus lengvuosiuose automobiliuose taksi yra tinkamas, nes dabartinės planšečių technologijos nėra pakankamai kontroliuojamos ir naudojantis jomis yra nemaža galimybė nuslėpti dalį vykdomos veiklos ir

pajamas iš jos. Tuo tarpu taksometrai yra pritaikyti griežtai apskaitai ir kontrolei, todėl naudojant juos išvengiama šešėlinės veiklos.

21. Interviu su potencialiu nauju vežėju reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais („Lux Express“ grupės atstovu) metu nustatyta, kad naujam vežėjui patekti į keleivių vežimo kelių transportu tolimojo susisiekimo maršrutais rinką Lietuvoje beveik nėra galimybių. Tą patvirtina ir jau minėtas interviu su LTSA.
22. Savivaldybių administracijų atstovai interviu metu nurodė, jog iki šiol nėra gavę vežėjų nusiskundimų susijusių su keleivių vežimo kelių transportu teisiniu reguliavimu. Rinkos liberalumo užtikrinimo priemone savivaldybės įvardina naujų vežėjų parinkimą viešuoju paslaugos pirkimo konkursu.
23. Esamas transporto srities teisinis reguliavimas Lietuvoje keleivių vežimo kelių transportu veiklą vykdančioms įmonėms reikalavimų, sukeliančių perteklinę reguliavimo našta beveik nenumato. Teisinė bazė jau yra pritaikyta taip, kad keleivių vežimo kelių transportu veiklą vykdančioms ūkiniams subjektams sukeltų kuo mažiau įpareigojimų, sukeliančių prisitaikymo našta.
24. Nustatyti keleivių vežimą kelių transportu tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais reglamentuojančių teisės aktų sukelti įpareigojimai daugiausia yra susiję su patekimo į rinką reguliavimu (licencijų ir leidimų poreikis), transporto priemonių apipavidalinimu, bilietų ūkio tvarkymu.
25. Įpareigojimai, kylantys iš patekimo į rinką teisinio reguliavimo nuostatų, daugiausia generuoja prisitaikymo našta, susijusią su įvairių pažymų ir kitų dokumentų teikimu kompetentingoms institucijoms siekiant gauti keleivių vežimo licencijas ar leidimus. Vežėjų įvardinti pertekliniai reikalavimai, susiję su įpareigojimais kylančiais iš patekimo į rinką reguliavimo, yra viešųjų konkursų sąlygose reikalaujamos pateikti pažymą iš VĮ Registrų centro.
26. Įpareigojimų, sukeltų reikalavimų transporto priemonių apipavidalinimui, sukeliama prisitaikymo našta yra susijusi su maršruto rodyklių arba elektroninių švieslenčių, informacinių stendų/lipdukų/plėvių, sėdynių numerių gamyba (tolimojo susisiekimo atveju), specialių vietų, skirtų motinoms su vaikais, neįgaliesiems ir seneliams ženklavimo gamyba. Keleivių vežimo kelių transportu reguliariais tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutais atveju reikalaujamas transporto priemonių apipavidalinimas yra būtinas keleivių kelionės patogumui ir informacijos aiškumui užtikrinti. Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi veiklos atveju įpareigojimai, susiję su transporto priemonių apipavidalinimu sukelia tokią reguliavimo našta kaip būtinybė automobilio šonuose įrengti atpažinimo ženklavimo juostas, turėti plafoną ir taksometrą, plafonas turi būti valdomas įjungiant taksometrą, ant galinių durelių turi būti informacinės lentelės su taksi taikomomis taisyklėmis ir tarifais. Atsižvelgiant į tai, jog yra numatyta būtinybė lengviesiems automobiliams taksi turėti įrengtą atpažinimo ženklą – plafoną, papildomas transporto priemonės ženklavimas šonuose specialiomis juostomis yra laikomas pertekliniu reikalavimu.
27. Dabartinės keleiviniame kelių transporte naudojamų bilietų ūkio taisyklės numato įvairių įpareigojimų vežėjams susijusių su bilietų pardavimu, apskaita ir saugojimu. Griežti reikalavimai bilietų pardavimo apskaitos vykdymui, vežėjų nuomone, yra pasenę ir reikalauja peržiūrėjimo. Kaip pagrindinė prisitaikymo našta, susijusi su bilietų ūkio tvarkymu, vežėjų yra nurodomi įvairių bilietų pardavimo apskaitos ataskaitų (kasos žiniaraščio, Atviro lapo) pildymas ir spausdintos formos saugojimas. Atsižvelgiant į tai, jog šiuo metu beveik visuomet bilietai yra parduodami naudojant kasos aparatus, vežėjų siūlymas yra numatyti galimybę bilietų pardavimo apskaitos informaciją laikyti ir saugoti elektroninėse laikmenose, nes tokiu būdu būtų supaprastintas apskaitos ir saugojimo procesas ir taupomi ištekliai.