

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO  
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA

**GINTAUTAS JASIULIONIS**

TRANSPORTO TEISĖS PROGRAMA

**LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO SISTEMOS TEISINIS REGULIAVIMAS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –  
Doc.dr. Rimgaudas Pranas Minalga

Konsultantas –  
Lekt.  
Rimas Stankevičius

Vilnius, 2006

# TURINYS

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Ivadas .....                                                                       | 3  |
| 1. Transporto sistema ir jos sudėtinės dalys.....                                  | 7  |
| 1.1. Transportas - viena svarbiausių savarankiškos valstybės ūkio šakų.....        | 7  |
| 1.2. Kelių transporto sistemos raida Lietuvoje.....                                | 9  |
| 1.3. Geležinkelių transporto sistemos raida Lietuvoje.....                         | 14 |
| 1.4. Vandens transporto sistemos raida Lietuvoje.....                              | 21 |
| 1.5. Oro transporto sistemos raida Lietuvoje.....                                  | 27 |
| 2. Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas..... | 31 |
| 2.1. Kelių transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas.....              | 35 |
| 2.2. Geležinkelių transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas.....       | 42 |
| 2.3. Vandens transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas.....            | 47 |
| 2.4. Oro transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas.....                | 53 |
| 3. Vežėjų atsakomybė Lietuvos Respublikos transporto sistemoje.....                | 59 |
| 3.1. Vežėjų atsakomybė kelių transporto sistemoje.....                             | 59 |
| 3.2. Vežėjų atsakomybė geležinkelių transporto sistemoje.....                      | 63 |
| 3.3. Vežėjų atsakomybė vandens transporto sistemoje.....                           | 65 |
| 3.4. Vežėjų atsakomybė oro transporto sistemoje.....                               | 66 |
| Išvados ir pasiūlymai.....                                                         | 67 |
| Literatūros sąrašas.....                                                           | 70 |
| Santrauka.....                                                                     | 74 |
| Summary.....                                                                       | 75 |
| Priedai.....                                                                       | 76 |

## IVADAS

**Transportas** – ūkio šaka, atliekanti dvi funkcijas – keleivių vežimą ir krovinių gabenimą įvairiomis transporto rūšimis.

1918 m. vasario 16 d. Lietuvos Tarybai paskelbus apie nepriklausomos valstybės atkūrimą, nuo pat pirmųjų dienų imta galvoti apie transporto, kaip vienos svarbiausių savarankiškos šalies ūkio šakų, steigimą. Tų pačių metų lapkričio 4 d. buvo įkurta Susisiekimo ministerija. Kuriant ministeriją buvo numatyta, jog ji vadovaus geležinkeliams, laivynui, civilinei aviacijai, sausumos kelių transportui bei paštui, telefonui ir telegrafui. Iš buvusios carinės imperijos ir okupacinės Vokietijos valdžios ministerija paveldėjo gerokai suardytus kelius ir negausias susisiekimo priemones. Todėl nuo pat pradžių viena pagrindinių užduočių buvo nurodyti visoms ministerijai pavaldžioms įstaigoms ir organizacijoms jų darbo gaires, kuriant nepriklausomos Lietuvos transporto sistemą.<sup>1</sup>

SSRS kariuomenei 1940 metais okupavus Lietuvą, rugsėjo 16 d. Susisiekimo ministerija buvo likviduota, o jai pavaldžios įstaigos priskirtos įvairioms SSRS ministerijoms bei žinyboms.

Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, 1990 m. kovo 22 d. suformuota naujoji Vyriausybė, buvo atkurta ir Susisiekimo ministerija. Nuo pat pirmųjų darbo dienų svarbiausiais jos uždaviniais tapo transporto ūkio perėmimas iš sąjunginių ministerijų pavaldumo, naujosios transporto strategijos ir teisinės sistemos sukūrimas, Lietuvos transporto sektoriaus integracija į Europos transporto tinklą.<sup>2</sup>

Transportas yra vienas pagrindinių šalies ūkio infrastruktūros elementų, be kurio neįmanomas šiuolaikinės ekonomikos funkcionavimas. Jis užtikrina būtinus ūkinius ryšius, sujungia visus šalies gamybinius elementus į vieningą visumą, tuo sudarydamas sąlygas ūkiui darniai ir efektyviai veikti. Efektyvus transporto darbas yra reikšmingas ne tik ekonomikai, bet ir visoms kitoms veiklos sferoms, pavyzdžiui, transportas yra svarbus veiksnys, padedantis patenkinti kultūrinius ir rekreacinius gyventojų poreikius. Taigi transportas turi įtakos tiek ekonominiams, tiek ir socialiniams procesams. Neatsitiktinai iš Europos Sąjungos Sanglaudos fondo<sup>3</sup>, Lietuvos Respublikos (toliau – LR) transporto sistemos modernizavimui ir plėtrai yra skiriama nemaža dalis lėšų, o transporto plėtros nacionalinė programa buvo viena iš pirmųjų tokio pobūdžio programų šalyje.

---

<sup>1</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>2</sup> Ten pat.

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/funds/procf/cf\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/procf/cf_lt.htm)

Transporto, kaip ūkio šakos, svarbą lemia ne vien tik pats gabenimo procesas. Krovinių gabenimui reikia sukurti transporto tinklą su infrastruktūros objektais, nustatyti gabenimo tvarką ir gabenimo kaštus mažinančias logistikos grandis. Transporto reikšmę Lietuvos ūkiui didina ir patogi šalies geografinė padėtis, kadangi du iš dešimties svarbiausių Europos transporto koridorių (PRIEDAS Nr. 1) kerta Lietuvos Respublikos teritoriją. Tokia Lietuvos geografinė padėtis, kai ji yra tarptautinės reikšmės transporto koridorių kryžkelėje, teikia geras perspektyvas tiek šalies ekonomikai, tiek ir paties transporto plėtrai. Tačiau, transportas yra ir daug resursų reikalaujanti ūkio šaka, kurios normaliam veikimui reikalingi nemaži darbo, materialiniai ir energetiniai ištekliai, o jo modernizavimui bei tolimesnei plėtrai – didelės investicijos.

Europos Sąjungos (toliau – ES) valstybėms sukūrus vidaus rinką teko spręsti dar vieną uždavinį – sukurti bendrą transporto paslaugų sektorių, kuris suteiktų galimybę apsirūpinti reikiamomis medžiagomis ir pristatyti pagamintą produkciją į realizavimo rinką. Norint patenkinti įvairių prekių pasiūlą, iš gamybos vietų jas reikia nugabenti į vartojimo vietas. Visoje ES išsidėstę ūkio centrai transporto sektoriui kelia didelius uždavinius. Ne išimtis ir Lietuva. 2004 metų gegužės 1 dieną ji tapo ES nare ir prisiėmė Europos Sąjungos iškeltus uždavinius.

Tam, kad transporto sistema efektyviai veiktų, ji privalo turėti stabilią teisinę bazę, kuri jai leistų pilnavertiškai funkcionuoti. Tik gerai apsvarstytų ir išanalizuotų transporto veiklą reglamentuojančių teisės aktų (kodeksų, įstatymų) priėmimas, leidžia transporto sistemai sklandžiai veikti.

### **Temos aktualumas**

Vienos ar kitos veiklos įtvirtinimas įstatyme, pabrėžia jos svarbumą ir aktualumą visuomenei. Transporto sistemos svarba ir problematika yra pabrėžiama atskirų transporto rūšių kodeksuose ir specialiuosiuose įstatymuose bei juos lydinčiuose teisės aktuose.

Mūsų nuomone, pasirinkta magistrinio darbo tema „*Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas*“ yra aktuali keliais aspektais:

- **Teisiniu** - nagrinėjant transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, jo ypatumus.
- **Praktiniu** - nagrinėjant transporto sistemą ir atskleidžiant jos praktinę reikšmę.
- **Istoriniu** - atskleidžiant kiekvienos transporto rūšies istorinę raidą.
- **Pažintiniu** - supažindinant su Lietuvos Respublikos transporto sistema.

Pašto, ryšių bei vamzdynų transportas taip pat priskiriamas valstybinės transporto sistemos teisinio reguliavimo sferai, tačiau šiame darbe apsiribosime kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto teisinio reguliavimo ypatumų nagrinėjimu. Lietuvos Respublikos transporto sistemą reglamentuoja daug nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų, tačiau magistriniame darbe pagrindinį dėmesį skirsime atskirų transporto šakų kodeksų ir specialiųjų įstatymų nagrinėjimui.

Kadangi Lietuvoje transporto įmonės didžiausią pelną gauna iš krovinių gabenimo, o ne veždamos keleivius (kartais tai net nuostolinga), todėl šiame darbe nagrinėdami LR transporto sistemos teisinio reguliavimo ypatumus daugiausiai dėmesio skirsime krovinių transportui.

**Darbo metodai** - darbe naudojami loginis, istorinis, teisinis, analitinis, dedukcinis, gramatinis ir statistinis metodai.

**Darbo tikslas** - nustatyti, kokios institucijos vykdo Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinį reguliavimą.

**Hipotezė** - Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reglamentavimas grindžiamas kodeksais ir įstatymais.

**Darbo objektas** - Lietuvos Respublikos transporto sistema.

**Darbo dalykas** – Lietuvos Respublikos, Europos Sąjungos bei tarptautinė norminė bazė, statistiniai duomenys, jų aiškinimas, teisinė literatūra, straipsniai periodinėje spaudoje.

**Darbo tikslui pasiekti keliama tokie uždaviniai:**

1. Supažindinti su Lietuvos Respublikos transporto sistema, kaip viena svarbiausių savarankiškos valstybės ūkio infrastruktūros dalimi.
2. Apibrėžti ir apibūdinti Lietuvos Respublikos transporto sistemos sudėtines dalis.
3. Išanalizuoti Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą.
4. Įvardinti institucijas vykdančias Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą.
5. Apžvelgti Lietuvos Respublikos transporto sistemos valdymo teisinius aspektus.
6. Apibrėžti vežėjų atsakomybę Lietuvos Respublikos transporto sistemoje.

Šiame darbe buvo remtasi šiais teisės aktais: Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos atskirų transporto sričių kodeksais ir specialiaisiais įstatymais, juos lydinčiais teisės aktais, Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos nuostatais, Europos Sąjungos reglamentais ir direktyvomis, Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis, konvencijomis ir kt.

### **Darbo struktūra**

Darbas pradedamas įvadu, po jo seka dėstomoji dalis, kurią sudaro trys skyriai: *pirmajame* skyriuje apibrėžiama Lietuvos Respublikos transporto sistema ir jos sudėtinės dalys, apibūdinamas transportas, kaip viena svarbiausių savarankiškos valstybės ūkio šakų bei pateikiama atskirų transporto rūšių istorinė raida; *antrajame* – analizuojamas Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas bei jo teisiniai ir valdymo aspektai; *trečiajame* – aptariama vežėjų atsakomybė Lietuvos Respublikos transporto sistemoje. Darbo pabaigoje pateikiamos išvados ir pasiūlymai, santrauka lietuvių ir anglų kalbomis, naudotos literatūros sąrašas bei priedai.

# 1. TRANSPORTO SISTEMA IR JOS SUDĖTINĖS DALYS

**Transporto sistema** – tai kompleksas vienas su kitu susijusių (vienos ar kelių transporto rūšių) objektų, skirtų vežti. Ją sudaro: transporto tinklas, transporto infrastruktūra ir techninės transportavimo priemonės.

**Transporto tinklas** – tai visų susisiekimo kelių sanaua, esanti tam tikros teritorijos ribose, susijusi su atitinkamų transporto rūšių tikslinės paskirties objektais – jūrų ir oro uostais, stotimis, prieplaukais, terminalais ir pan.<sup>4</sup>

**Transporto infrastruktūra** – tai transporto kelių, eismo valdymo sistemų, su jais susijusių statinių (tarp jų ir pastatų), specialiai įrengtų teritorijų ir įrenginių bei konstrukcijų visuma, skirta transporto veiklai užtikrinti.

**Techninės transportavimo priemonės** – tai įvairios, krovinių gabenimo ir keleivių vežimo oro, vandens ir sausumos keliais, transportavimo priemonės.

## **Transporto sistemą sudaro:**

- transporto tinklas;
- transporto infrastruktūra;
- techninės transportavimo priemonės.

## **Lietuvos Respublikos transporto sistema apjungia:**

1. kelių transportą;
2. geležinkelių transportą;
3. vandens (jūrų ir vidaus vandens) transportą;
4. oro transportą;
5. vamzdynų transportą.

### **1.1. Transportas - viena svarbiausių savarankiškos valstybės ūkio šakų**

1918 m. vasario 16 d. Lietuvos Tarybai paskelbus apie nepriklausomos valstybės atkūrimą, nuo pat pirmųjų dienų imta galvoti apie transporto, kaip vienos svarbiausių savarankiškos šalies ūkio šakų, steigimą.

Krašte likusi okupacinė Vokietijos valdžia įvairiausiais būdais trukdė organizuoti visų valstybinių institucijų kūrimą. 1918 m. lapkričio 4 d. Valstybės Tarybos prezidiumas įgaliojo prof. Augustiną Voldemarą suformuoti Ministrų kabinetą, kurio sudėtis patvirtinta lapkričio 11-ąją. Dėl

---

<sup>4</sup> Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla, 1998. P. 20.

įvairių nesutarimų jame nebuvo paskirti trys ministrai: krašto apsaugos, viešųjų darbų ir maitinimo bei susisiekimo. Susidarius tokiai padėčiai, susisiekimo ministro pareigas sutiko eiti finansų ministras Martynas Yčas, tuo pačiu įkurdamas ir Susisiekimo ministeriją.<sup>5</sup>

1918 m. lapkričio 14 d. M.Yčas įsteigė Susisiekimo ministerijos Tarybą, kurios nariais tapo inžinieriai J. Čiurlys, B. Tamoševičius, J. Šimoliūnas ir A. Rachlinas Rumiancevas. Šiems asmenims 1918 m. gruodžio 3 d. susisiekimo ministro įsakymu Nr. 1 pavesta tvarkyti visus geležinkelių ir kitus susisiekimo reikalus. Kuriant ministeriją buvo numatyta, jog ji vadovaus geležinkeliams, laivynui, civilinei aviacijai, sausumos kelių transportui bei paštui, telefonui ir telegrafui.<sup>6</sup>

Iš buvusios carinės imperijos ir okupacinės Vokietijos valdžios ministerija paveldėjo gerokai suardytus kelius ir negausias susisiekimo priemones. Todėl nuo pat pradžių viena pagrindinių užduočių buvo nurodyti visoms ministerijai pavaldžioms įstaigoms ir organizacijoms jų darbo gaires, kuriant nepriklausomos Lietuvos transporto sistemą.<sup>7</sup>

SSRS kariuomenei 1940 m. birželio 15 d. okupavus Lietuvą, sovietai ėmė galvoti apie Susisiekimo ministerijos likvidavimą. 1940 m. rugpjūčio 25 d. „Liaudies Seimo“ sudarytoje Liaudies komisarų taryboje (vyriausybėje) nebeliko susisiekimo ministro posto. 1940 m. rugsėjo 16 d. ministerija likviduota, o jai pavaldžios įstaigos priskirtos įvairioms SSRS ministerijoms bei žinyboms.

Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, 1990 m. kovo 22 d. suformavus naują Vyriausybę, buvo atkurta ir Susisiekimo ministerija. Nuo pat pirmųjų darbo dienų svarbiausiais jos uždaviniais tapo transporto ūkio perėmimas iš sąjunginių ministerijų pavaldumo, naujosios transporto strategijos ir teisinės sistemos sukūrimas, Lietuvos transporto sektoriaus integracija į Europos transporto tinklą.<sup>8</sup>

Trumpai apžvelgus Lietuvos transporto istorinę raidą nuo 1918 m. vasario 16 dienos nepriklausomybės paskelbimo, galime teigti, kad transportas yra gyvybiškai svarbus savarankiškai valstybei.

**Transportas** - Lietuvos Respublikos ūkio šaka ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta tenkinti visuomenės ir ūkio subjektų poreikius vežti keleivius, bagažą ir (arba) krovinius įvairiomis transporto rūšimis.

---

<sup>5</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>6</sup> Ten pat

<sup>7</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>8</sup> Ten pat



Nors transportas, kaip viena svarbiausių savarankiškos valstybės ūkio šakų ir negamina jokios produkcijos, tačiau jo produkcija galima laikyti patį krovinių ir keleivių gabenimo procesą. Šio proceso metu kitų ūkio šakų sukurta produkcija gabenama iš gamybos vietos tolesniems arba galutiniams vartotojams, nes produkto gamyba yra visiškai baigta tik tuomet, kai jis pristatomas į galutinio vartojimo arba tolesnio jo perdirbimo vietą. Transportui tenka itin svarbus vaidmuo kuriant valstybės materialines vertybes. Jis daro didelę įtaką racionaliam gamybinių jėgų išsidėstymui valstybės teritorijoje, įsisavinant gamtos išteklius bei stiprinant gamybos lygį. Transportas yra nepakeičiamas tenkinat gyventojų susisiekimo poreikius taip pat keliant žmonių materialinį ir kultūrinį gyvenimo lygį. Transporte gamybos procesas ir produkcijos realizacija susilieja į vieną visumą kur toliau tęsiama gamyba cirkuliacijos srityje, o pervežant keleivius tenkinami žmonių susisiekimo poreikiai, taip transportui dalyvaujant aptarnavimo sferoje. Krovinio pervežimo išlaidos pridedamos prie krovinio gamybos vertės, todėl gabenant prekes susidaro transporto sąnaudos ir pakinta produkcijos vertė.

Transportas tai viena iš valstybės ūkio šakų, kuriai yra skiriama didelė dalis biudžeto asignavimų, Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų<sup>9</sup>, užsienio ir nacionalinio kapitalo įmonių investicijų bei žmoniškųjų darbo išteklių. Investicijos į transporto techninę – organizacinę bazę leidžia efektyviai vystytis ir funkcionuoti kitoms ūkio šakoms, taip sudarydamos sąlygas augti bendram visos valstybės ekonomikos efektyvumui ir visuomenės gerovei.

Pagrindine transporto funkcija išlieka - kitų ūkio šakų aptarnavimas ir socialinių poreikių tenkinimas. Transportas formuoja ekonominę erdvę, mūsų ekonominės erdvės sampratą, atspindi mūsų gyvenimo būdą ir kultūrą bei lemia ekonominį vystymąsi, nes ekonomika tiesiogiai priklauso nuo gero transporto. Visuomenės funkcionalumas, kaip ir pati jos prigimtis glaudžiai susijusi su transporto kokybe ir planavimu. Netinkama transporto sistema neigiamai veikia visuomenę.

*Transporto išskirtinumą iš kitų valstybės ūkio šakų pabrėžia tai, kad be jo negali funkcionuoti nei viena kita savarankiškos valstybės ūkio šaka. Jis yra gyvybiškai svarbus norint pervežti krovinius iš gamybos įmonių į realizacijos vietas, iš vienos valstybės į kitą, taip pat įmonių viduje. Tai patvirtina transportui skiriamų išlaidų dydis, gaminant įvairių rūšių produkciją.*

## **1.2. Kelių transporto sistemos raida Lietuvoje**

***Kelių transportas*** - sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, susijusi su keleivių ir krovinių vežimu keliais.

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/funds/procf/cf\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/procf/cf_lt.htm)

XIII a. Baltijos pajūriu pro Kuršių neriją, Klaipėdą, Palangą, Liepoją ėjo svarbus kelias, jungęs Kryžiuočių ordino valstybę su Ryga. 1381-1402 m. ordino žvalgų pranešimuose minima net apie 100 Lietuvos kelių. XIV a. svarbiu susisiekimo centru tapo Vilnius.<sup>10</sup>

XVI a. Vilnių ir Kauną keliai jungė su Dancigu, Karaliaučiumi, Gardinu, Krokuva. XVII-XVIII a. buvo nutiesti du svarbūs keliai iš Kauno: vienas į Rygą (per Kėdainius ir Šiaulius), kitas – Varšuvos link (Nemuno kairiaja pakrante). Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės Statutas reglamentavo mokesčius už važiavimą keliais bei kelių tvarkymo darbus.<sup>11</sup>

XVIII a. vieškeliai, jungiantys didesnius miestus, bei pašto keliai buvo žvyruoti, platesni, su šalia kelio iškastais grioviais. XIX a. pradžioje per Lietuvą ėjo keli pašto traktai. Svarbiausias jų – Peterburgo - Varšuvos (per Švenčionis, Pabrądę, Vilnių ir Šalčininkus). Kelionė iš Vilniaus į Kauną dažnai trukdavo ilgiau nei parą.<sup>12</sup>

1830-1835 m. per Lietuvą buvo tiesiamas Sankt Peterburgo - Varšuvos plentas, ėjęs pro Zarasus, Ukmergę, Kauną ir Suvalkus. 1896 m. užregistruotas pirmasis automobilis - Rusijos susisiekimo ministerijos žinybai priklausęs „Panhard Levasseur“.

Dėl lėšų stokos nepriklausoma Lietuvos valstybė 1918-1934 m. nutiesė tik 78 km naujų plentų. 1934-1938 m. nutiestas 193 km ilgio Žemaičių plentas (Kaunas-Raseiniai-Rietavas-Gargždai), sujungęs laikinąją sostinę su Lietuvos pajūriu. 1937-1940 m. nutiestas 170 km ilgio Aukštaičių plentas, prasidėjęs nuo Žemaičių plento ties Babtais ir pro Kėdainius, Panevėžį, Pasvalį ėjęs į Biržus.

1970 metais užbaigti pirmosios Lietuvoje automagistralės Vilnius - Kaunas statybos darbai. Joje kiekvienai eismo kryptiai įrengta po 2 juostas, nuo priešpriešinio eismo juostų jos atskirtos veja.<sup>13</sup>

*Atsižvelgiant į transporto priemonių eismo pralaidumą, socialinę ir ekonominę reikšmę, keliai Lietuvoje skirstomi į: valstybinės reikšmės (magistraliniai, krašto, regioniniai), vietinės reikšmės (viešieji, vidaus), miesto kelius. Šių kelių iš viso yra daugiau kaip 79 tūkst. km.*

#### **a) Valstybinės reikšmės kelių tinklas**

*Bendras valstybinės reikšmės kelių ilgis – 21279 km (PRIEDAS Nr. 14), iš jų:*

- magistralinių kelių (patobulintos dangos) (PRIEDAS Nr. 2) – 1750 km, iš jų automagistralių (PRIEDAS Nr. 3) – 309 km;
- „E“ kategorijos (europinės reikšmės) kelių – 1511 km;

<sup>10</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>11</sup> Ten pat

<sup>12</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>13</sup> Ten pat.

- krašto kelių – 4945 km, iš jų patobulintos dangos – 4849 km;
- rajoninių kelių – 14584 km, iš jų patobulintos dangos – 6084 km.

Valstybinės reikšmės kelių tinklo tankumas vienam tūkstančiui kvadratinį kilometrą yra 326,5 km, su patobulinta danga 194,3 km.<sup>14</sup>

Valstybinės reikšmės keliai išimtinę nuosavybės teise priklauso valstybei. Juos turto patikėjimo teise įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka naudoja ir jais disponuoja Susisiekimo ministerijos įsteigtos regioninės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės (Alytaus, Kauno, Klaipėdos, Marijampolės, Panevėžio, Šiaulių, Tauragės, Telšių, Utenos, Vilniaus) ir valstybės įmonė „Automagistralė“ (įsikūrusi Vievyje).

Viešieji vietinės reikšmės keliai ir gatvės nuosavybės teise priklauso savivaldybėms, o vidaus keliai – valstybei, savivaldybėms, kitiems juridiniams ir (ar) fiziniams asmenims.<sup>15</sup>

**1996–2000 m. Europos „E“ kategorijos kelių tinklui priskirti 6 pagrindiniai Lietuvos keliai** (PRIEDAS Nr. 3):

- E 28 Berlynas–Gdanskas–Karaliaučius–Kybartai–Marijampolė–Vilnius–Minskas–Gomelis;
- E 67 „Via Baltica“ Helsinkis–Talinas–Ryga–Pasvalys–Panevėžys–Kaunas–Marijampolė–Varšuva–Vroclavas–Praha;
- E 77 Pskovas–Ryga–Joniškis–Šiauliai–Tauragė–Karaliaučius–Gdanskas–Varšuva–Krokuva–Budapeštas;
- E 85 Klaipėda–Kaunas–Vilnius–Lyda–Černovcai–Bukareštas–Aleksandropolis;
- E 262 Ostrovas–Daugpilis–Zarasai–Ukmergė–Kaunas;
- E 272 Klaipėda–Palanga–Šiauliai–Panevėžys–Ukmergė–Vilnius.<sup>16</sup>

Lietuva aktyviai dalyvauja Europos Komisijos iniciatyva sukurtos Transporto darbo grupės veikloje. Pasirinkta transporto sistemos infrastruktūros plėtros kryptis – egzistuojančių kelių, kuriais vyksta tarptautiniai vežimai, pertvarkymas pagal tarptautinių transporto koridorių plėtros principus.

Su kitų valstybių atstovais aptarus tokių koridorių per Lietuvos teritoriją kryptis, joms buvo pritarta Europos transporto ministrų konferencijose 1994 m. (Kretoje) ir 1997 m. (Helsinkyje). Jų priimtuose dokumentuose ir Tarpusavio supratimo memorandumuose užfiksuota, kad per Lietuvą eina dviejų tarptautinių Europos transporto koridorių (TEN-T) (PRIEDAS Nr. 1) trasos:

<sup>14</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=120&DL=>

<sup>15</sup> Ten pat.

<sup>16</sup> Ten pat.

1. **Šiaurės–Pietų kryptimi:** I koridorius – greitkelis „Via Baltica“, jungiantis Taliną, Rygą, Saločius, Panevėžį, Kauną, Kalvariją, Varšuvą, ir jo IA šaka (Talinas–Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas);
2. **Rytų–Vakarų kryptimi:** IX koridoriaus IXB šaka (Kijevas–Minskas–Vilnius–Klaipėda) ir IXD šaka (Kaunas–Kaliningradas).<sup>17</sup>

Prasidėjus naujam eurointegracijos procesui, 1999 m. pabaigoje buvo suformuluota TINA tinklo koncepcija. Jo struktūrą sudaro minėti transporto koridoriai bei kiti tarptautinės reikšmės automobilių keliai, įtraukti į Jungtinių Tautų Europos sutarties AGR (Europos šalių susitarimas dėl tarptautinių magistralių) sąrašus.

### **b) Kelių transporto infrastruktūra**

Neatsiejama kelių transporto sistemos dalis yra infrastruktūra. Tai kelių, eismo valdymo sistemų, su jais susijusių statinių (tarp jų ir pastatų), specialiai įrengtų teritorijų ir įrenginių bei konstrukcijų visuma, skirta kelio transporto veiklai užtikrinti. Jos paskirtis – eismo organizavimo ir saugumo užtikrinimas.

*Yra išskiriami šie kelių transporto infrastruktūros objektai:* keliai bei jų statiniai, autobusų stotys ir stotelės, krovinių vežimo stotys (terminalai), poilsio aikštelės, pėsčiųjų ir dviračių takai, apšvietimo įrenginiai.

Tinkamai kelių transporto sistemai išlaikyti ir plėtoti, kuriamos transporto plėtros programos.

*Kelių priežiūros ir plėtros programoje 2002–2015 metams išskiriami tokie pagrindiniai tikslai:*

- tobulinti kelius atsižvelgiant į didėjančius visuomenės susisiekimo poreikius;
- integruoti Lietuvos kelius į Europos kelių tinklą;
- siekti, kad asfaltuotų kelių tinklas Lietuvos regionuose būtų išplėtotas tolygiau;
- siekti, kad eismas keliais būtų saugesnis ir patogesnis.

Valstybinės ir vietinės reikšmės kelių tinklo plėtrai, kelių priežiūrai ir remontui panaudojama 800–900 mln. Lt kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo ir Europos Sąjungos finansinės paramos fondų lėšų.<sup>18</sup> Įgyvendinamos „Via Baltica“, greitkelių ir žvyrkelių programos.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=120&DL=>

<sup>18</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/funds/procf/cf\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/procf/cf_lt.htm)

<sup>19</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=120&DL=>

### *„Via Baltica“*

1994 metais buvo sudaryta aukšto lygio „Via Baltica“ darbo grupė, susidedanti iš Estijos, Suomijos, Latvijos, Lietuvos ir Lenkijos transporto ministerijų atstovų bei Europos Komisijos ir finansinių institucijų atstovų. Darbo grupė parengė „Via Baltica“ plėtros investicinę programą. „Via Baltica“ magistralės ilgis Lietuvoje – 274 km (PRIEDAS Nr. 3). 1997–2000 metais įvykdytas magistralės rekonstrukcijos pirmasis etapas. 2001 metais parengta magistralės rekonstrukcijos antrojo etapo (2001–2006 m.) investicinė programa. Užbaigus antrojo etapo darbus „Via Baltica“ atitiks antrajai kelių kategorijai keliamus techninius reikalavimus. Pirmojo ir antrojo etapų darbų vertė – apie 0,5 mlrd. Lt.<sup>20</sup>

### *Greitkelių programa*

Planuojama iki 2015 m. rekonstruoti tarptautinius kelius (tarptautinius transporto koridorius ir transeuropinio tinklo kelius) (PRIEDAI Nr. 4, Nr. 1) pagal europinių kelių standartus: patobulinti ir sustiprinti kelių dangas Europos Sąjungoje leistinai 11,5 tonos ašies apkrovai, įgyvendinti kompleksines eismo organizavimo ir saugaus eismo sąlygų gerinimo priemones. 2007 m. bus baigti Vilniaus–Kauno magistralės modernizavimo darbai.

Nutiesus Kauno miesto pietrytinį aplinkkelių bus suformuotas didesnio pralaidumo 190 km ilgio maršrutas nuo Lietuvos–Lenkijos sienos iki Vilniaus. Numatoma rekonstruoti intensyvinio eismo Panevėžio–Šiaulių ruožus, rekonstruoti prieigas prie didžiųjų Lietuvos miestų, tiesti aplinkkelius.<sup>21</sup>

### *Žvyrkelių programa*

Planuojama iki 2015 metų (2006–2015 m.) išasfaltuoti 1600–1700 km. rajoninių valstybinės reikšmės žvyrkelių ir 2015 metais žvyrkelių dalį valstybinės reikšmės keliuose sumažinti iki 32 procentų. Daugiau žvyrkelių numatoma asfaltuoti Panevėžio, Šiaulių, Utenos, Vilniaus, Tauragės regionuose, kur asfaltuotų kelių tinklas mažiau išplėtotas.

Šiuo metu 7 procentų krašto ir 20 procentų rajoninių kelių, turinčių asfalto dangą, važiuojamoji dalis yra siauresnė negu 6 m. Gerinant eismo sąlygas krašto ir rajoniniuose keliuose, tokiems kelių ruožams tvarkyti bus skiriama daugiau dėmesio.

Iki 2015 metų bus įgyvendintos priemonės, užtikrinančios saugų tiltų naudojimą, tai yra iki 2015 metų bus suremontuoti ar rekonstruoti visi tiltai, kurių naudojimo trukmė – 25 metai ar ilgesnė.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=120&DL=>

<sup>21</sup> Ten pat.

<sup>22</sup> Ten pat.

Numatoma išplėsti informavimo apie eismo ir oro sąlygas keliuose sistemą, pasiekti, kad magistralinių ir krašto kelių priežiūra užtikrintų saugų eismą visą parą ir visais metų laikais. Daugiau dėmesio ir lėšų bus skiriama rajoninių kelių priežiūrai.<sup>23</sup>

### c) Kelių transporto priemonės

*Išskiriamos šios kelių transporto priemonės:*

1. Keleivinės - pagrindinės autobusai. Apie jas plačiau nekalbėsime. Kaip jau minėjome įvade šis darbas daugiau orientuotas į krovininį transportą, kurio pervežimo mastai pateikiami PRIEDE Nr. 16.

2. Krovininės - standžios ir suporuojamos. *Standžios* konstrukcijos transporto priemonės sudaro: traukos įtaisas ir krovininė talpa, sujungti į vieną. Šios transporto priemonės tik mažo ilgio yra manevringos, dėl to, esant tam tikrai masei, būtina didinti aukštį ir iškyla stabilumo problemos. *Suporuojamos* – jos turi atskirą vilkiką, kuris per keletą minučių gali būti prijungtas prie priekabos arba puspriekabės. Jos yra lankstesnės ir labai manevringos, todėl netgi būdamos labai ilgos gali apsisukti mažose aikštelėse.<sup>24</sup> Krovininėms transporto priemonėms priskiriamos motorinės transporto priemonės ar jų junginiai (sąstatai), sukonstruoti, pritaikyti ir naudojami kroviniams vežti keliais. Tai krovininiai automobiliai, priekabos ir puspriekabės. Krovinių automobilių skaičius Lietuvoje pateikiamas PRIEDE Nr. 15.

***Krovininis automobilis*** - motorinė transporto priemonė, skirta vežti krovinius, vilkti priekabas ar puspriekabas. Traktoriai ir savaeigės (visureigės) mašinos nėra laikomi krovininiais automobiliais.<sup>25</sup>

*Apžvelgus Lietuvos kelių transporto sektorių, matome, kad Lietuvos Respublika turi pakankamai gerai išplėtotą kelių transporto tinklą. Todėl svarbu jį išsaugoti, tinkamai prižiūrėti ir renovuoti, kad jis veiktų, kaip vientiso Europos kelių tinklo sudėtinė dalis. Lietuvai tai itin aktualu, nes ji - tranzito kraštas, per kurį driekiasi daugeliui valstybių trumpiausio transporto keliai.*

## 1.3. Geležinkelių transporto sistemos raida Lietuvoje

1852 m. Lietuvoje nutiesta pirmoji geležinkelio linija Sankt Peterburgas-Varšuva,ėjusi pro Dūkštą, Ignaliną, Vilnių, Lentvarį ir Varėną su atšaka pro Kauną į Kybartus, taip pasiekiant tuometinės Prūsijos sieną. Pirmasis traukinys inauguraciniu reisui iš Daugpilio į Vilnių atvyko 1860

<sup>23</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=120&DL=>

<sup>24</sup> Baublys A. Transporto sistema. Vilnius: Technika, 1995. P. 62–63.

<sup>25</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

m. rugsėjo 17 d. Kelionė iš Peterburgo į Vilnių trukdavo beveik 19 valandų, iš Vilniaus į Kauną – 2 val. 33 min.<sup>26</sup>

1871-1874 m. pro Mažeikius, Radviliškį, Kaišiadoris, Naująją Vilnią paklota Liepojos-Romnų linija iš Ukrainos į Liepojos uostą gabenti grūdai. 1873 m., nutiestas Mažeikių-Jelgavos ir Radviliškio-Panevėžio-Daugpilio, o 1884 m. – Vilniaus-Lydos geležinkelis.

Nepriklausoma Lietuvos Respublika pirmuosius garvežius ir vagonus išsinuomojo iš Vokietijos. Jie buvo gerokai pasenę, be to, vietoj anglių, kurių neturėjo, tekdavo naudoti malkas. Traukiniui dažnai sustojus, išlipę keleiviai padėdavo mašinistui prisirinkti malkų. Naujų riedmenų dėka sutrumpėjo traukinių kelionės laikas. Pvz., 1921 m. traukinys iš Kauno į Šiaulius atvykdavo per 4 val. 50 min., o jau 1937 m. šis laikas sutrumpėjo iki 2 val. 19 min. 1920 m. didžiausias traukinių greitis buvo vos 40 km/h, ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje jis galėjo pasiekti 95 km/h greitį. 1939 m. Lietuvos plačiųjų geležinkelių parką sudarė 172 garvežiai, 219 keleivinių, 53 bagažo ir pašto, 3760 prekinių vagonų bei 13 automotrisių. 1979 m. Lietuvos geležinkeliais baigė važinėti paskutinis garvežys – juos pakeitė dyzeliniai lokomotyvai.<sup>27</sup>

1990 m. atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, didelę svarbą įgijo 22 km ilgio europinio standarto (1435 mm) vėžės atkarpa Šeštokai - Lietuvos siena su Lenkija. Šis ruožas tapo Lietuvos geležinkelių „langu į Europą“. Keleivius vežti minėta linija pradėta 1992 m., atidarius eismą Šeštokų - Trakiškių (Lenkija) perėjoje, o krovinius pradėta gabenti 1994 m., pastatius Šeštokų krovinių terminalą.<sup>28</sup>

**Geležinkelių transportas** – Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta visuomenės ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams geležinkeliais vežti.<sup>29</sup>

#### **a) Lietuvos geležinkelių tinklas**

**Geležinkelių tinklas** – Lietuvos Respublikos geležinkelių infrastruktūra, kurią valdo ir prižiūri jos valdytojas ar savininkas.<sup>30</sup>

Dabartinis bendras geležinkelių tinklo linijų ilgis yra 1775,3 km (PRIEDAS Nr. 14): iš jų 1520 mm pločio vėžės – 1753,5 km, 1435 mm pločio vėžės – 21,8 km. 1520 mm pločio vėžės geležinkeliai driekiasi į Baltijos valstybes bei Nepriklausomų Valstybių Sandraugos (NVS) šalis,

<sup>26</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>27</sup> Ten pat.

<sup>28</sup> Ten pat.

<sup>29</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

<sup>30</sup> Ten pat.



1435 mm pločio vėžės geležinkeliai jungia Lietuvą su Lenkija, o per Lenkiją ir su kitomis Vakarų ir Vidurio Europos valstybėmis.<sup>31</sup>

*Lietuvos geografinė padėtis lėmė, kad mūsų šalį kerta du visos Europos transporto koridoriai (PRIEDAS Nr. 4):*

1. I Šiaurės-Pietų krypties koridorius Talinas-Ryga-Kaunas-Varšuva ir jo atšaka IA Šiauliai-Kaliningradas-Gdanskas;
2. IX Rytų-Vakarų krypties koridoriaus atšakos IXB Kijevas-Minskas-Vilnius-Kaunas-Klaipėda ir IXD Kaunas-Kaliningradas.<sup>32</sup>

Šie koridoriai buvo patvirtinti Europos transporto konferencijose Kretoje ir Helsinkyje. Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, jie tapo visos Europos transporto tinklo TEN-T dalimi. Į Europos transporto koridorius taip pat yra įtrauktas AGC, CIM ir CIV linijų sąrašas (AGC – Europos susitarimas dėl pagrindinių tarptautinių geležinkelio linijų, CIM – Vienodosios tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės, CIV – Vienodosios tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės).

#### **b) Geležinkelių infrastruktūra**

**Geležinkelių infrastruktūra:** geležinkeliai, statiniai, žemė, pastatai, pagrindinė įranga ir įrenginiai, būtini eismui organizuoti ir valdyti bei eismo saugai užtikrinti.<sup>33</sup>

Geležinkelių linijos, atsižvelgiant į traukinių eismo intensyvumą, geopolitinę, socialinę ir ekonominę jų reikšmę, skirstomos į valstybinės reikšmės magistralines ir regioninės reikšmės.

*Valstybinės reikšmės* magistralinės geležinkelių linijos yra į tarptautinių geležinkelių linijų tinklą įtrauktos geležinkelių linijos (PRIEDAS Nr. 4) ir kitos reikšmingos šalies ūkiui linijos, kurių sąrašą tvirtina Vyriausybė.

*Regioninės reikšmės* geležinkelių linijos yra geležinkelių linijos, skirtos susisiekimui tarp atskirų miestų (gyvenviečių), kurių sąrašą tvirtina susisiekimo ministras.

Lietuvos geležinkelių infrastruktūros techninis lygis dar neatitinka europinio, todėl geležinkelių infrastruktūros modernizavimas ir plėtra yra esminė sėkmingo darbo Europos geležinkelių sistemoje sąlyga. Prioritetas teikiamas geležinkelių infrastruktūros renovacijai ir modernizavimui tarptautiniuose transporto koridoriuose. Pagrindinis dėmesys plėtojant geležinkelių infrastruktūrą skiriamas Lietuvos geležinkelių techninei sąveikai su Europos geležinkeliais užtikrinti, šiuolaikiniam saugos ir aplinkosaugos reikalavimams įgyvendinti, geležinkelio kelių

<sup>31</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=117&DL=>

<sup>32</sup> Ten pat.

<sup>33</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.



apkrovai ir traukinių važiavimo greičiui didinti, kombinuotiems vežimams skatinti.

Siekiant pagerinti, viso 1520 mm pločio, Lietuvos geležinkelių tinklo sąveiką su kitų ES valstybių geležinkeliais, didelis dėmesys skiriamas techninės sąveikos direktyvų įgyvendinimui. Techninė sąveika – Europos Sąjungos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) (PRIEDAS Nr. 1) ir jam skirtų riedmenų sistemos, kurią sudaro skirtingi geležinkelių transporto infrastruktūros, riedmenų ir eksploatacinių sistemų kompleksai, gebėjimas sudaryti sąlygas saugiam ir nenutrūkstamam traukinių eismui. Ateityje geležinkelių infrastruktūros projektavimas, modernizavimas ir statyba bei riedmenų konstravimas ir gamyba remsis visoms ES šalims narėms privalomomis techninės sąveikos specifikacijomis (toliau - TSS). Pirmosios TSS paprastųjų transeuropinių geležinkelių sistemai buvo priimtos 2005 m. lapkričio-gruodžio mėnesiais.

Plačios ir europinės vėžės pločio geležinkelių sistemų techninę sąveiką, taip pat kitų vėžės pločio sistemų Europos Sąjungos šalyse: graikiškos (1000 mm), ispaniškos (1688 mm), suomiškos (1524 mm) ir airiškos (1600 mm) sąveiką *reglamentuoja 3 ES direktyvos*:

1. 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyva 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos;
2. 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos;
3. 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos.<sup>34</sup>

Po 2004 m. gegužės 1 d. Lietuvai tapus ES nare, šių direktyvų nuostatos buvo perkeltos į nacionalinius teisės aktus.

ES politika ir reikalavimai geležinkelių infrastruktūros plėtrai yra išdėstyti: ES direktyvoje 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, Transeuropinio geležinkelių tinklo (TEN) plėtojimo gairėse, ES direktyvoje 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos, ES direktyvoje 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos, ES Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m. – laikas priimti sprendimą“. Joms įgyvendinti reikalingos priemonės pateiktos: ilgalaikėje TINA programoje, Valstybės investicijų programoje (VIP), Lietuvos geležinkelių infrastruktūros plėtros ir renovacijos programoje 2002-2007 m.

Lietuvos strateginiuose dokumentuose numatyta laikotarpiu iki 2015 metų modernizuoti

---

<sup>34</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=117&DL=>

geležinkelių transporto infrastruktūrą, integruojant TINA tinklams priklausančias svarbiausias geležinkelių linijas į transeuropinius transporto tinklus (TEN-T). Iki 2015 m. Lietuvos geležinkelių infrastruktūra savo techniniais parametrais turi prilygti ES šalių geležinkelių lygiui, tapti efektyvia Lietuvos multimodalinės transporto sistemos grandimi ir įgalinti teikti aukštos kokybės paslaugas.

*„Rail Baltica“ projektas*

2003 m. rugsėjo 15 d. Vilniuje vykusiame positarime keturios suinteresuotos šalys – Lenkija, Lietuva, Latvija ir Estija susitarė dėl būsimos „Rail Baltica“ linijos pagrindinių techninių parametrų bei pasirašė „Rail Baltica“ Koordinacinės grupės bendrąją poziciją dėl projekto „Rail Baltica“ bendrųjų specifikacijų nustatymo.

2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamentas ir Europos Taryba sprendimu Nr. 884/2004/EC patvirtino 30 prioritetinių transporto sektoriaus projektų, tarp jų Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos vykdomą projektą „Rail Baltica“. Šis Europos Komisijos sprendimas leis Lietuvai ir kitoms Baltijos šalims pasinaudoti reikalinga Europos Sąjungos fondų parama, nes jo įgyvendinimo kaštai vien tik Lietuvos teritorijoje gali siekti 800 mln. eurų, o viso projekto finansavimui Baltijos valstybėse ir Lenkijoje reikės 3,93 mlrd. eurų.<sup>35</sup>

„Rail Baltica“, sujungianti Lenkiją su Suomija per tris Baltijos šalis, sukurs sąlygas moderniam krovinių ir keleivių transportavimui, o taip pat sustiprins šio regiono integraciją į visų ES šalių geležinkelių tinklą.

**Viešojo geležinkelių infrastruktūra** – Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausanti geležinkelių infrastruktūra, skirta visuomenės ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti.<sup>36</sup>

Viešojo geležinkelių infrastruktūra yra neprivatizuojama Lietuvos valstybės nuosavybė. Kiti geležinkelių transporto objektai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybėms, Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių fiziniams ir juridiniams asmenims.

Vyriausybės patvirtintos viešosios geležinkelių infrastruktūros kūrimo, modernizavimo ir plėtros programos finansuojamos iš: valstybės biudžeto, rinkliavų už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra, valstybės vardu arba su valstybės garantija gautų paskolų, lėšų, gautų taikant valstybės ir (ar) savivaldybių kapitalo partnerystės finansinius mechanizmus iš tarptautinių finansinių institucijų, Europos Sąjungos fondų<sup>37</sup>, taip pat lėšų, gaunamų kaip parama.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=117&DL=>

<sup>36</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

<sup>37</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/funds/procf/cf\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/procf/cf_lt.htm)

<sup>38</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

*Išskiriami tokie viešosios geležinkelių infrastruktūros objektai:*

- 1) geležinkelio kelias;
- 2) inžineriniai įrenginiai ir statiniai, taip pat tuneliai, tiltai, viadukai, pralaidos, pridengtos ir požeminės perėjos, pervažos, perėjos punktai;
- 3) geležinkelio stotyse, tarpstočiuose, eismo valdymo centruose esanti saugos, signalinė ir telekomunikacijų įranga ir šiems tikslams naudojami tarpstočių, geležinkelio stočių įrenginiai bei pastatai ar statiniai;
- 4) traukinių eismui reikalingas kontaktinis tinklas su atitinkama įranga ir pastatai bei statiniai;
- 5) traukinių eismui valdyti reikalingi elektros energijos gamybos, transformavimo ir paskirstymo įrenginiai bei įranga, tarp jų dyzeliniai generatoriai, pastotės;
- 6) apšvietimo įrenginiai, skirti traukinių eismui ir darbo saugai užtikrinti;
- 7) geležinkelio stotys, pastatai, statiniai ir įrenginiai, reikalingi keleiviams, bagažui ar krovinių siuntėjams (gavėjams) aptarnauti;
- 8) kiti objektai, būtini viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo veiklai užtikrinti.

Lietuvos siaurasis geležinkelis (750 mm pločio vėžė) – unikalus kultūrinis paminklas. Jis ilgiausias tokio pločio vėžės Europoje (69 km), todėl siekiant išsaugoti, tinkamai jį prižiūrėti ir integruoti į regionines turizmo plėtros programas, 2001 m. gegužės 10 d. geležinkelio ruože Panevėžys-Anykščiai-Rubikiai buvo įkurta viešoji įstaiga AB „Aukštaitijos siaurasis geležinkelis“ (viena iš jos steigėjų yra Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija).<sup>39</sup>

### **C) Geležinkelio transporto priemonės**

**Geležinkelių riedmenys** – traukos priemonės (lokomotyvai), vagonai, dyzeliniai ir elektriniai traukiniai, automotrisės ir specialieji riedmenys.<sup>40</sup>

**Traukinys** – suformuotas ir sukabintas vagonų sąstatas su vienu ar keliais veikiančiais lokomotyvais, taip pat važiuojantys lokomotyvai ar kiti savaeigiai riedmenys, turintys reikiamus signalus ir numerį.<sup>41</sup>

*Kaip ir kelių, taip ir geležinkelių transporte, išskiriamos dvi pagrindinės transporto priemonės:*

1. **Keleivinės.** Kelionėms tolimais maršrutais su ribotu sustojimų skaičiumi naudojami komfortabilūs vagonai, apsaugoti nuo išorinių atmosferinių poveikių. Daugumoje miesto

<sup>39</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=117&DL=>

<sup>40</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

<sup>41</sup> Ten pat.

geležinkelio linijų, ypač požeminių, yra daug sustojimų, o kelio tarpai tarp jų trumpi, todėl vagonuose įrengiamos plačios išorinė durys, kad keleiviai galėtų greitai įlipti ar išlipti iš vagono.

2. **Krovininės.** Skirtos gabenti įvairių rūšių krovinius. Paprastai vagonų įkrovimas siekia nuo 25 iki 100 t. Eismo greitis 96 km/h.<sup>42</sup>

Tranzitiniai vežimai vykdomi specializuotuose arba maršrutiniuose traukiniuose su garantuotu pristatymo laiku, nurodytu grafikuose.<sup>43</sup>

#### ***„Vikingas“ – mišriųjų vežimų traukinys***

2003 m. vasario 6 d. startavo pirmasis mišriųjų vežimų traukinys „Vikingas“. „Vikingas“ yra bendras Lietuvos, Baltarusijos, Ukrainos geležinkelių operatorių, Klaipėdos, Odesos bei Iljičiovsko uostų administracijų ir krovos kompanijų projektas.<sup>44</sup>

Traukiniu galima vežti 20 ir 40 pėdų universaliuosius, cisterninius ir refrižeratorinius konteinerius, autotraukinius ir puspriekabes. Traukinys kursuoja maršrutu Draugystė-Klaipėda-Kena/Gudagojis-Slovečnas/Berežestas-Odesa-Iljičiovskas. Krovinius galima pakrauti ir iškrauti tarpinėse geležinkelio stotyse: Paneriuose (Vilnius), Koliadičiuose (Minskas) ir Kijeve-Liski (Kijevas).<sup>45</sup>

Šis traukinys, palyginti su kelių transportu, krovinius gabena žymiai pigiau, saugiau ir ekologiškiau. „Vikingui“ nustatyta supaprastinta muitinės procedūrų tvarka - visa muitinės procedūra trunka žymiai greičiau.

#### ***„Baltic-Transit“ - konteinerių traukinys***

2003 m. gegužės mėn. paleistas konteinerinis traukinys „Baltic-Transit“, vežantis krovinius iš Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Kaliningrado uostų per Rusiją į Kazachstaną ir Uzbekistaną. „Baltic-Transit“ – bendras Lietuvos, Latvijos bei Estijos projektas. Prie šio projekto iniciatorių prisijungė ir Rusijos, Kazachstano bei Uzbekijos geležinkeliai. Traukinio operatorius – „Transsibiro Intermodalinis Servisas“.

Šio projekto tikslas – pigesnis ir greitesnis krovinių gabenimas konteineriuose Vakarų-Rytų kryptimi. Traukinio maršrutą siekiama pratęsti per Kiniją, Indiją ir kitas Azijos valstybes.

Konteinerių traukinys „Baltic-Transit“ kursuoja kartą arba du per savaitę. Kroviniai konteineriuose vagonų grupėmis maršrutu Kaliningradas-Klaipėda-Radviliškis per Obelių pasienio

<sup>42</sup> Baublys A. Transporto sistema. Vilnius: Technika. 1995. P. 64-65.

<sup>43</sup> Ten pat.

<sup>44</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=117&DL=>

<sup>45</sup> Ten pat.

punktą vežami į Latviją. Rezeknės stotyje Latvijos geležinkelininkai formuoja traukinį į Kazachstaną, Uzbekistaną.<sup>46</sup>

### ***Konteinerinis traukinys „Merkurijus“***

Nuo 2005 m. liepos 23 d. maršrutu Kaliningradas/Klaipėda-Maskva iš Klaipėdos ir Kaliningrado pradėjo važinėti konteinerių traukinys „Merkurijus“. Šis traukinys yra naujasis Lietuvos, Rusijos ir Baltarusijos geležinkelių produktas.

## **1.4 Vandens transporto sistemos raida Lietuvoje**

*Vandens transporto sistemą sudaro jūrų transporto ir vidaus vandenų transporto sektoriai.*

Senovės Lietuvoje visa laivybos pramonė buvo sutelkta prie Baltijos jūros, daugiausiai - Klaipėdoje.

Iki XVIII a. vidurio Klaipėdoje daugiausia naudotasi Danės uostu, kadangi jūrinių laivų atplaukdavo nedaug. Didžiausią reikšmę Klaipėdos jūrinės prekybos plėtrai XVIII a. antroje pusėje turėjo naujų krovinių (kurie laivais plukdyti net į Angliją), ypač medienos ir jos gaminių, eksportas. 1768 m. į uostą įplaukė ir išplaukė beveik 400 laivų.

Siekiant užtikrinti saugią laivybą tamsiu paros metu, 1796 m. rugsėjo 1 d. buvo įžiebtas Klaipėdos švyturys. 1819 m. švyturys paaukštintas, jame įrengta nauja žibintų sistema. Švyturio šviesa sklisdavo daugiau kaip 30 kilometrų.<sup>47</sup>

Po 1923 m. sukilimo, atgavus Klaipėdos kraštą, pagrindinio Lietuvos uosto veikla ypač suintensyvėjo. 1938 m. į Klaipėdos uostą įplaukė jau 1544 ir išplaukė 1563 jūrų laivai. 1923-1939 m. uoste apsilankė net 47-ioms užsienio valstybėms priklausančys laivai. Nuolat daugėjo ir krovinių: 1928 m. įvežta 438 000 t, išvežta 156 000 tonų, 1938 m. įvežta 1 112 839 t, išvežta 420 444 tonos krovinių. Ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje Klaipėdai teko 80 proc. šalies eksporto ir 70 proc. importo.<sup>48</sup>

Uosto modernizavimui ir naujoms statyboms 1923-1939 m. buvo skirti 39 milijonai litų. Sutvarkyti molai, pagilinta akvatorija, 1928-1932 m. pastatytas naujasis Žiemos uostas. Jo šiaurinė krantinė siekė 115 metrų, pietinė – 220 m, rytinė – 528 m ilgio. Krantinė buvo pagilinta iki 8 metrų. 1930-1932 m. nutiesus Telšių-Kretingos geležinkelį ir sujungus jį su Klaipėdos-Bajorų (Kretingos) linija, uosto pajėgumai išaugo keletą kartų, nuo tol geležinkeliu tapo įmanoma susisiekti ne tik su

<sup>46</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=117&DL=>

<sup>47</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>48</sup> Ten pat.

Vokietijos, bet ir su visais Lietuvos bei kitų valstybių miestais. Dar viena 216 metrų ilgio krantinė pastatyta kairiajame Danės krante. 1936-1939 m. pastatyta 540 m krantinė Žvejų uosto link.

Po II-ojo pasaulinio karo per Klaipėdos uostą daugiausia transportuota įvairios trofėjinės įrangos iš Vokietijos. Klaipėdoje nuolat daugėjo ir užsienio valstybių laivų: jeigu 1951 metais jų įplaukė vos 7, tai 1964 m. - jau 860. Eksportuojant labai didelius akmens anglių kiekius 1962-1965 m. Klaipėdos uoste pastatytas pirmasis anglies rūšiavimo ir perkrovimo kompleksas, kuriame visi krovo procesai buvo mechanizuoti ir automatizuoti. 1960-1980 m. daugiau kaip 5 kartus padidėjo išvežamų metalų kiekis. 1959 m. lapkritį iš Klaipėdos išplaukė pirmasis tanklaivis su mazutu.

1986 m. pradėjo veikti Klaipėdos-Mukrano tarptautinė jūrų perkėla. Perkėloje pastatyta vienoda kranto įranga, kuria daugiau kaip 100 geležinkelio vagonų sąstatas gali labai greitai patekti į laivą. 1969 m. įsteigta Lietuvos jūrų laivininkystė.<sup>49</sup>

## **Jūrų transporto sektorius**

### **a) Jūrų transporto keliai**

Klaipėda – stambus šalies transporto taškas, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš Rytų ir Vakarų (PRIEDAS Nr. 4). Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus (PRIEDAS Nr. 5). Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – neužšalantis ir labiausiai į šiaurę nutolęs Baltijos jūroje. Tai yra universalus, multimodalinis, įvairių krypčių, sričių ir galimybių uostas. Jame dirba 19 stambių krovo, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Uosto krovo darbų kompanijos per metus gali perkrauti iki 30 mln. t krovinių. Klaipėdos uostas – svarbus keleivinis uostas su šiuolaikiniais keltų terminalais. Iš čia į Vokietiją, Švediją ir Daniją nuolatinėmis laivybos linijomis plaukioja keleiviniai krovininiai keltai (PRIEDAS Nr. 6); pastatytas kruizinių laivų terminalas.<sup>50</sup>

**Uosto akvatorija** – Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų vandens plotas, kuriame yra laivybos kanalas, plūdrieji statiniai ir vidinis bei išorinis reidai.<sup>51</sup>

Einantis per Klaipėdos uostą IX B transporto koridorius (PRIEDAI Nr. 1 ir Nr. 4) įgalina greitai ir kokybiškai pervežti krovinius Rytų–Vakarų ir Šiaurės–Pietų kryptimis, tam turi įtakos tai,

<sup>49</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>50</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=140&DL=>

<sup>51</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

kad yra to paties pločio vėžė (privalumas palyginus su Lenkija), o taip pat veikiantys ir išvystyti tarptautiniai projektai „Vikingas“ ir Merkurijus“.

#### **b) Jūrų transporto infrastruktūra**

**Uosto žemė** – Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų žemės plotas su jame esančia uosto infrastruktūra.

**Uostas** – teritorija (uosto žemė ir akvatorija), skirta laivams įplaukti ir išplaukti, stovėti, aptarnauti, kroviniams perkrauti, taip pat keleiviams aptarnauti.

**Uosto infrastruktūra** – hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių įrenginių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas.<sup>52</sup>

Modernizuojant Klaipėdos valstybinio jūrų uosto infrastruktūrą, 2004 m. atlikta darbų už 55 mln. Lt. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste tęsiasi krantinių rekonstravimo darbai, uosto gilinimo darbai, uosto privažiuojamųjų geležinkelių ir kelių rekonstravimas ir išplėtimas.

Klaipėdos uostas įvykdė visus Tarptautinio laivų ir uostų įrenginių apsaugos kodekso (ISPS), pradėjusio galioti nuo 2004 m. liepos 1 d., reikalavimus. VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijoje 2004 metais sėkmingai atliktas ISO auditas ir artimiausiu metu bus įteikti ISO 9001 ir ISO 14001 sertifikatai.<sup>53</sup>

2003 metais, pasitelkus Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros (JICA) ekspertus, buvo atlikta „Klaipėdos uosto plėtros studija“, kurią finansavo Japonijos vyriausybė. 2003 m. balandžio–liepos mėnesiais JICA ekspertų grupė dirbo Lietuvoje, apsilankė kituose rytinės Baltijos uostuose. Pagal minėtą studiją yra paruošta: Klaipėdos uosto generalinis planas iki 2025 metų bei uosto plėtros planas iki 2015 metų, taip pat pateiktas pagrindinių ruošiamų investicinių projektų įvertinimas. 2004 m. JICA pateikė uosto plėtros studijos galutinę ataskaitą. Išnagrinėję galimus variantus ekspertai nustatė, kad geriausias Klaipėdos uosto plėtros variantas yra giliavandens uosto statyba.<sup>54</sup>

**Krantinė** – nustatyto ilgio, pločio ir leistinų apkrovų hidrotechninis įrenginys, skirtas laivams švartuoti ir krauti, keleiviams įlaipinti ar išlaipinti.<sup>55</sup>

**Uosto suprastruktūra** – laivų krovos įrenginių kompleksas ir kiti statiniai bei įrenginiai, nepriskirti uosto infrastruktūrai.

**Laisvasis uostas** – nuo uosto teritorijos atskirta uosto teritorijos dalis, kurioje ne Lietuvos prekės, importo muitų bei mokesčių ir ekonominių draudimų bei apribojimų požįriu, laikomos

<sup>52</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

<sup>53</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=140&DL=>

<sup>54</sup> Ten pat.

<sup>55</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.



esančiomis ne Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje, išskyrus atvejus, kai šios prekės išleidžiamos laisvai cirkuliuoti, pateikiamos kitai muitinės procedūrai įforminti arba laikomos ar naudojamos kitomis sąlygomis, negu nustatyta LR Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo, Muitinės kodekso ar kitų teisės aktų.

### c) Jūrų transporto priemonės

**Laivai** – stambios ir brangiai kainuojančios transporto priemonės, žymiai mažiau pasiduodančios standartizacijai, negu automobilių ir geležinkelių transporto priemonės. Jie statomi dažniausiai pagal individualius projektus.

**Laivas** – bet kurio tipo savaeigis arba nesavaeigis plaukiojantis statinys, kuris yra arba gali būti naudojamas laivybai. **Linijinis laivas** – laivas, plaukiantis laivybos linijoje, kurios operatoriui yra išduotas laivybos linijos įregistravimo pažymėjimas, tarp dviejų ar daugiau paskelbtų uostų pagal nuolatinį grafiką.<sup>56</sup>

**1 lentelė Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoti prekybiniai laivai<sup>57</sup>**

| Laivo tipas                | Kiekis | Bendras tonažas |
|----------------------------|--------|-----------------|
| Universalūs sausakrūviai   | 29     | 81 554          |
| Refrižeratoriai            | 22     | 76 442          |
| Ro-ro / keleiviniai laivai | 6      | 132 433         |
| Birių produktų             | 8      | 79 720          |
| Tanklaiviai                | 3      | 3 492           |
| Visas prekybos laivynas    | 68     | 373 641         |

### Vidaus vandenų transporto sektorius

**Vidaus vandenų transportas** – ūkinės veiklos sritis, kuri apima keleivių, krovinių, bagažo, pašto vežimą, žvejybą, buksyravimą, vidaus vandenų transporto priemonių bei hidrotechnikos statinių eksploatavimą ir remontą, vidaus vandenų kelių, uostų ir prieplaukų, ryšių ir radijo navigacijos įrenginių eksploatavimą ir priežiūrą.<sup>58</sup>

<sup>56</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

<sup>57</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=140&DL=>

<sup>58</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.



### **a) Vidaus vandenų transporto keliai**

*Vidaus vandenų keliai* - laivybai tinkamos upės, ežerai, dirbtiniai vandens telkiniai ir Lietuvos Respublikai priklausanti Kuršių marių dalis, kuriuose yra navigacijos ženklų arba kurių locmano žemėlapiuose pažymėtas farvateris.

Vidaus vandenų keliai skirstomi į valstybinės ir vietinės reikšmės. Valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašą tvirtina Vyriausybė, o vietinės reikšmės ir perspektyvinių vidaus vandenų kelių sąrašus – Susisiekimo ministerija, suderinusi su Aplinkos ministerija.<sup>59</sup>

Lietuvoje yra 902,3 km vidaus vandenų kelių (PRIEDAS Nr. 7), iš kurių 476,7 km gabenami kroviniai ir keleiviai. Valstybinės ir vietinės reikšmės bei perspektyviniai vidaus vandenų keliai sudaro Lietuvos Respublikos *vidaus vandenų tinklą* (PRIEDAS Nr. 7). Vidaus vandenų kelias Nemuno upe Kaunas – Klaipėda (278,3 km) ir kelias Kuršių mariomis yra priskirti Jungtinių Tautų vidaus vandenų kelių maršrutams E41 ir E70, kurie Kauną, per Klaipėdos jūrų uostą, jungia su tarptautiniais maršrutais, o per Kaliningradą (Rusija) - su Vakarų Europos vidaus vandenų sistema.

Upių keliams paprastai priklauso pagerinti natūralūs vandens susisiekimo arba dirbtiniai susisiekimo keliai.<sup>60</sup> Šių kelių privalumas – galimybė laivui judėti veikiant nedidelei lyginamajai traukai. Tai daro šių transporto rūši ekonomiška, tačiau lėtaeigė. Vienas iš upių transporto privalumų yra jo ekologiškumas.

*Plaukiojimo vaga (farvateris)* – vidaus vandenų kelio juosta, tinkanti plaukioti tam tikrų matmenų laivams, kuri turi būti pažymėta navigacijos ženklais arba nurodyta locmano žemėlapiuose.<sup>61</sup>

### **b) Vidaus vandenų transporto infrastruktūra**

Į šios transporto rūšies infrastruktūros sudėtį įeina dirbtinos užtvankos, šliuzai, hidroelektrinės, tiltai ir kiti hidrotechniniai įrenginiai.

*Išskiriamos tokios pagrindinės vidaus vandenų infrastruktūros sudėtinės dalys:*

*Uostas* - vidaus vandenų akvatorija ir kranto teritorija su joje esančiais pastatais ir įrenginiais, skirta laivams įplaukti, stovėti, juos remontuoti, iškrauti, pakrauti ir išplaukti.

*Prieplauka* - stacionari arba plaukiojanti (debarkaderis) laivų priplaukimo, stovėjimo, pakrovimo, iškrovimo, išplaukimo vieta, neturinti visų uostui būdingų požymių.

<sup>59</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

<sup>60</sup> Baublys A. Transporto sistema. Vilnius: Technika. 1995. P. 23.

<sup>61</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

*Krantinė* – nustatyto ilgio, pločio ir leistinų apkrovų hidrotechninis įrenginys, skirtas laivams švartuoti ir krauti, keleiviams įlaipinti arba išlaipinti.<sup>62</sup>

Uostai ir prieplaukos, pagal atitinkamų darbų pobūdį, yra keleiviniai, krovininiai, mišrieji, žvejybiniai bei pramoginių laivų. Uostų ir prieplaukų pastatai, statiniai ir įrenginiai turi atitikti nustatytus techninius ir aplinkos apsaugos reikalavimus, užtikrinti keleivių, krovinių, bagažo ir pašto saugumą, greitą ir patogų krovinių pakrovimą bei iškrovimą. Vidaus vandenų uostai ir prieplaukos gali būti valstybės, savivaldybių ir privatūs. Valstybės vidaus vandenų uostų ir prieplaukų teritorijos ir akvatorijos ribas nustato: Vyriausybė, Susisiekimo ministerijos teikimu; savivaldybės vidaus vandenų uostų ir prieplaukų teritorijos ir akvatorijos ribas – savivaldybės taryba, suderinusi su apskrities viršininku; privačių vidaus vandenų uostų ir prieplaukų teritorijos ir akvatorijos ribas – steigėjas, suderinęs su apskrities viršininku ir savivaldybe. Steigiant saugomose teritorijose vidaus vandenų uostus ir prieplaukas, uostų ir prieplaukų teritorijos ir akvatorijų ribos turi būti suderintos su saugomos teritorijos administracija.<sup>63</sup>

Vidaus vandenų uostai ir prieplaukos, naudojami keleiviams įlaipinti ir išlaipinti bei kroviniams pakrauti ir iškrauti, steigiami Vyriausybės nustatyta tvarka. Nekomercinės mažųjų, pramoginių arba sportinių laivų prieplaukos steigiamos Susisiekimo ministerijos arba jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka. Susisiekimo ministerija registruoja vidaus vandenų uostus, o jos įgaliotos institucijos atlieka juose valstybinę laivybos priežiūrą. Vidaus vandenų uostų kapitonus, steigėjo teikimu, tvirtina Susisiekimo ministerija, taip vykdydama valstybinį reguliavimą. Tarptautinio vidaus vandenų uosto statusą Susisiekimo ministerijos teikimu suteikia Vyriausybė.

### **c) Vidaus vandenų transporto priemonės**

*Vidaus vandenų transporto priemonės* – vidaus vandenų, žvejybos, mažieji, pramoginiai, sportiniai ir asmeniniai laivai, plūduriuojančios priemonės bei įrenginiai, eksploatuojantys arba aptarnaujantys vandenų kelius.<sup>64</sup>

Vidaus vandenų transporto priemonės registruojamos Lietuvos Respublikos vidaus vandenų laivų registre, kurį steigia ir jo nuostatus tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

Pagrindiniais vidaus vandenų keliais gali plaukioti baržos iki 3000 t įkrovimo ir gabenti anglį, medieną ir rūdą.

<sup>62</sup> Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.

<sup>63</sup> Ten pat.

<sup>64</sup> Ten pat.

## 1.5 Oro transporto sistemos raida Lietuvoje

Tarpukario laikotarpiu Kauno Aleksoto oro uoste nuolat leisdavosi SSRS–Vokietijos bendrovės „Deruluft“, vėliau „Lufthansa“ lėktuvai, skraidę maršrutais Karaliaučius–Maskva, Berlynas–Maskva bei Karaliaučius–Leningradas.<sup>65</sup>

1938 m. Susisiekimo ministerijos Orinio susisiekimo inspekcija Anglijoje užsakė du penkiaviečius „Percival Q 6“ lėktuvus. 1938 m. rugsėjo 1 d. lietuvių lakūnai per Amsterdamą ir Berlyną parskraidino pirmąjį lėktuvą į Kauną. Rugsėjo 3 d. surengtas jo inauguracinis skrydis į pajūrį, o rugsėjo 5-ąją atidaryta pirmoji Lietuvos civilinės aviacijos oro linija ir atlikti du reisai į Palangą.

1939 m. vėl pradėta reguliariai skraidyti maršrutu Kaunas–Palanga. 1938–1939 m. atlikta 216 reisų, kurių metu pervežti 764 keleiviai, 3546 kg bagažo ir 3476 kg pašto siuntų. Lietuvos lėktuvai 1939–1940 m. skraidė į Rygą, gabendami keleivius bei oro paštą.<sup>66</sup>

1944–1990 metais Lietuvos oro transportas buvo pavaldus TSRS Civilinės aviacijos ministerijai. Jos vykdyta politika draudė skraidyti į užsienio valstybes, tačiau devintajame dešimtmetyje iš Vilniaus, Kauno, Šiaulių ir Palangos oro uostų pakilę lėktuvai pasiekdavo daugiau nei 40 miestų įvairiuose TSRS regionuose (Alma Atą, Novosibirską, Tbilisį, Taškentą, Jerevaną ir kt.). Minėtuojų laikotarpiu Lietuvos civilinės aviacijos valdybos lėktuvų parką sudarė reaktyviniai lėktuvai TU–134, JAK–42, JAK–40, turbopropeleriniai An–24 ir An–26, propeleriniai An–2 bei sraigtasparniai Ka–26.<sup>67</sup>

Lietuvai paskelbus nepriklausomybę, „Aeroflotui“ priklausę lėktuvai atiteko įkurtoms valstybinėms aviakompanijoms „Lietuvos avialinijos“ ir „Lietuva“. 1991 m. Vilniuje nusileido „Lietuvos avialinijų“ išsinuomotas 105 vietų Boeing 737–200. 1991 m. gruodžio 21 d. šis laineris iš Vilniaus pakilo pirmajam tarptautiniam skrydžiui į Kopenhagą.

1992–1993 m. sostinę oro keliai sujungė su Londonu, Paryžiumi, Stokholmu, Amsterdamu, Frankfurtu, Kauną – su Praha, Budapeštu ir kitais Europos miestais. Lietuva įstojo į Tarptautinę oro vežėjų asociaciją IATA - tai reiškė tarptautinį pripažinimą bei teisę parduoti bilietus į bet kurios aviakompanijos reisus į bet kurią pasaulio valstybę. „Lietuvos avialinijų“ ir „Lietuvos“

<sup>65</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>66</sup> Ten pat.

<sup>67</sup> Ten pat.

skrydžių tvarkaraščiai buvo įtraukti į pasaulinę kompiuterinę bilietų rezervavimo ir pardavimo sistemą.<sup>68</sup>

#### **a) Oro transporto keliai**

Pagrindiniai skrydžių keliai iš Lietuvos Respublikos eina iš Lietuvos teritorijoje geografiškai palankiai išsidėsčiusių pagrindinių aerouostų: Vilniaus, Kauno, Šiaulių ir Palangos (PRIEDAS Nr. 8).

Šiuo metu oro bendrovė AB „Lietuvos avialinijos“ tiesiogiai iš Vilniaus reguliariaisiais reisais skraidina keleivius į 28 pasaulio miestus (PRIEDAI Nr. 9 ir Nr. 10). Kartu su bendrojo kodo partneriais „flyLAL“ keleiviams suteikia galimybę iš Vilniaus nuvykti į daugiau kaip 600 pasaulio miestų.<sup>69</sup> Iš Kauno aerouosto taip pat vykdomi skrydžiai įvairiomis kryptimis (PRIEDAS Nr.11).

#### **b) Oro transporto infrastruktūra**

*Oro uosto infrastruktūra* – transporto infrastruktūros dalis, kurią sudaro žemės sklypas, aerodromas, specifinės paskirties statiniai ir įrenginiai.<sup>70</sup>

*Civilinis aerodromas* – aerodromas, turintis tinkamumo naudoti pažymėjimą.

Civiliniai orlaiviai, oro uostai ir aerodromai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybei, fiziniams asmenims ir Lietuvos Respublikoje registruotiems juridiniams asmenims. Skrydžių valdymo sistemos įrenginiai ir tarptautinių oro uostų infrastruktūra yra valstybės nuosavybė.<sup>71</sup>

Lietuvoje veikia keturi valstybės valdomi tarptautiniai oro uostai. Vilniaus, Palangos ir Kauno oro uostai yra civiliniai oro uostai (PRIEDAS Nr. 8). Juose aptarnaujami reguliarūs ir užsakovieji, keleiviniai ir krovininiai reisai. Šiaulių oro uostas yra karinis, tačiau jame leidžiami civilinių orlaivių skrydžiai (PRIEDAS Nr. 8). Oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje teikia valstybės įmonė „Oro navigacija“.<sup>72</sup>

VĮ „Oro navigacija“ oro navigacijos paslaugas teikia oro erdvėje virš Lietuvos Respublikos teritorijos ir teritorinių vandenų bei oro erdvėje virš atviros Baltijos jūros neutraliųjų vandenų. Lietuvoje veikia tarptautinius standartus atitinkanti prancūzų firmos „Thomson CSF“ skrydžių valdymo sistema „Eurocat 200“, kuri įdiegta Vilniaus, Kauno ir Palangos skrydžių valdymo centruose. Per Lietuvos oro erdvę, kurios plotas sudaro daugiau kaip 76 000 kv. km, eina 12 pagrindinių orlaivių skrydžių maršrutų.

<sup>68</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=5&DL=&UL=>

<sup>69</sup> [http://www.lal.lt/lt/main/about/about\\_us](http://www.lal.lt/lt/main/about/about_us)

<sup>70</sup> Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918.

<sup>71</sup> Ten pat.

<sup>72</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=143&DL=>

*VĮ Tarptautinis Vilniaus oro uostas.* Vilniaus oro uostas turi pakankamai gerai išvystytą keleivių ir krovinių aptarnavimo infrastruktūrą, geras plėtros perspektyvas, galimybę pritraukti aviakompanijas ir keleivius. Žiūrint į geografinį oro uostų išsidėstymą ir rinkos pasidalijimą Lietuvoje, Vilniaus oro uostas aptarnauja diplomatinius, verslo ir turistinius skrydžius. Plečiantis Lietuvos ekonominiams ir kultūriniais ryšiams su užsienio valstybėmis, keleivių skaičių nuolat auga. Tam įtakos turi aktyvus turizmas, didėjantis bendrų įmonių skaičius, besiplečiantys komerciniai ir politiniai kontaktai. 2005 metų rugsėjo mėnesį Vilniaus oro uostas sveikino milijoninį keleivį.

*VĮ „Kauno aerouostas“* Kauno oro uostas lokalizuotas itin patogioje padėtyje – 77 m virš jūros lygio, šalies centre, orientuotas išilgai vyraujančių vakarų vėjų kryptiai. Šis išskirtinumas Kauno oro uostui suteikia galimybes priimti orlaivius esant minimalaus matomumo meteorologinėms sąlygom. Kauno oro uostas turi ilgiausią (3250 m), be apribojimų veikiantį, kilimo-tūpimo taką Lietuvoje, galintį priimti bet kokio tipo ir masės orlaivius bei atitinkantį „B“ klasės civilinių aerouostų normų reikalavimus pagal ICAO. Kauno oro uostas yra pajėgus aptarnauti iki 500 tūkst. keleivių per metus. Š. m. rugsėjo mėn. reguliarius skrydžius iš Kauno oro uosto į Londono Stanstedo oro uostą pradėjo vykdyti Europos pigių skrydžių aviakompanijų lyderė „Ryanair“, kita žemų kainų aviakompanija „Wizz Air“ nuo 2005 metų gruodžio 1 d. pradėjo vykdyti skrydžius iš Kauno į Varšuvą ir siūlo jungiamuosius skrydžius per Varšuvą į Paryžių, Liverpulį, Dortmundą, Malmę, Kopenhagą, Londoną ir Stokholmą.<sup>73</sup>

*VĮ Tarptautinis Palangos oro uostas* savo ateitį ir perspektyvas sieja su Klaipėdos, viso Vakarų Lietuvos ir Pietvakarių Latvijos regiono verslo, turizmo plėtra bei ateinančiomis užsienio investicijomis. Palangos oro uosto plėtra įtraukta į Nacionalinę transporto plėtros, Bendrąjį programavimo dokumentą ir TINA programas. Artimiausiais metais šį oro uostą numatyta modernizuoti pagal Europos Sąjungos bei Šengeno reikalavimus. Kaip rodo oro uosto statistiniai duomenys, aptarnautų keleivių srautas oro uoste kiekvienais metais didėja.<sup>74</sup>

Sparčiai besiplėtojantis oro transportas sukelia infrastruktūros objektų plėtros poreikį. Pralaidumo didinimas ypač aktualus Vilniaus oro uostui, kuriame oro transporto augimo tempai yra sparčiausi. Šiuo metu yra sprendžiamas pagrindinio Lietuvos oro uosto plėtros arba naujo oro uosto statybos klausimas. Kartu siekiama įgyvendinti Civilinės aviacijos veiklos liberalizuotoje rinkoje strategiją, kuriai 2004 m. lapkričio 8 d. iš esmės pritarė Susisiekimo ministerijos kolegija. Pagal šią strategiją siekiama Kauno oro uostą padaryti pagrindiniu oro uostu, iš kurio/ į kurį bus vykdomi

<sup>73</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=143&DL=>

<sup>74</sup> Ten pat.

užsakovieji skrydžiai. Plėtojant oro uostus kartu yra siekiama pritaikyti juos nuo 2006 m. II pusmečio aptarnauti keleivius pagal Šengeno sutarties reikalavimus.<sup>75</sup>

### **c) Oro transporto priemonės**

*Orlaivis* – kiekvienas aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus.

**Orlaiviai skirstomi:** civilinis orlaivis, karinis orlaivis, valstybės orlaivis.<sup>76</sup>

Lietuvos Respublikos civilinių arba karinių orlaivių registre registruotas orlaivis turi Lietuvos nacionalinę priklausomybę.

Lietuvos Respublikoje, leidžiama naudoti tik tuos orlaivius, kurie turi Lietuvos nacionalinę priklausomybę, išskyrus atvejus, kai orlaiviai, turintys kitos valstybės nacionalinę priklausomybę, Lietuvos Respublikoje naudojami pagal Lietuvos Respublikos tarptautinę sutartį su juos registravusia valstybe arba pagal Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka suteiktą leidimą.

Kalbant apie Lietuvos Respublikos oro transporto sistemą svarbu paminėti Lietuvos nacionalinį vežėją AB aviakompaniją „Lietuvos avialinijos“ (prekės ženklas „flyLAL“) įkurtą 1991 m. rugsėjo 20 dieną. 100 proc. minėtos bendrovės akcijų priklauso UAB „LAL investicijų valdymas“. Pagrindinė „flyLAL“ veikla – keleivių skraidinimas, krovinių ir pašto siuntų gabenimas reguliariaisiais ir užsakomaisiais reisais. „LAL Technics“ atlieka techninę orlaivių priežiūrą, sertifikuotą pagal Europos Sąjungos PART-145 reikalavimus bei moko techninės priežiūros specialistus pagal PART-147 reikalavimus. UAB „LAL Investicijų valdymui“ priklausanti UAB „Baltic Ground Services“ Vilniaus oro uoste teikia antžemines paslaugas.<sup>77</sup>

FlyLAL turi 5 „Boeing 737-500“ ir 5 „SAAB 2000“ lėktuvus (PRIEDAS Nr. 12).

<sup>75</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=143&DL=>

<sup>76</sup> Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918.

<sup>77</sup> [http://www.lal.lt/lt/main/about/about\\_us](http://www.lal.lt/lt/main/about/about_us)

## 2. LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO SISTEMOS TEISINIS REGULIAVIMAS IR VALDYMAS

**Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reglamentavimas grindžiamas:**

1. *Atskirų transporto rūšių kodeksais:* kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto kodeksų reguliuojami, iš transporto veiklos kylantys teisiniai santykiai.
2. *Specialiaisiais transporto rūšių įstatymais:* Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo ir Aviacijos įstatymo reglamentuojami, iš vežimų jūra bei oru kylantys, transporto teisiniai santykiai.
3. *Tarptautinėmis sutartimis ir konvencijomis bei Europos Sąjungos reglamentais ir direktyvomis:* tarptautiniai ir ES transporto teisiniai santykiai reglamentuojami tarptautiniais transporto teisės aktais.

Kadangi mūsų darbo tikslas yra nustatyti, kokios institucijos vykdo Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinį reguliavimą, tai šioje darbo dalyje, remdamiesi minėtais kodeksais, įstatymais, tarptautinėmis sutartimis ir konvencijomis bei ES reglamentais ir direktyvomis, pasistengsime jas įvardinti.

Pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis LR transporto sistemos teisinį reguliavimą, yra Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, kuris nustato Lietuvos Respublikos transporto viešojo administravimo, vežėjų (operatorių) ir transporto infrastruktūros valdytojų veiklos, valstybės pagalbos plėtojant transporto infrastruktūrą ir jos valdymo bendruosius principus, transporto infrastruktūros valdytojų teisinį statusą, jų santykius su transporto infrastruktūros savininkais bei naudotojais, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, saugaus eismo užtikrinimo ir kitų su transporto veikla susijusių santykių reglamentavimo pagrindus.<sup>78</sup> Pastarajame teisės akte išvardintos ir apibūdintos pagrindinės transporto veikloje dažniausiai naudojamos sąvokos. Šio įstatymo nuostatos nereglamentuoja karinio, bevariklio ir vamzdinių transporto veiklos, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip. Minėto įstatymo nuostatos suderintos su 2001 m. birželio 28 d. Tarybos direktyva Nr. 2001/51/EB dėl Konvencijos, įgyvendinančios 1985 m. birželio 14 d. Šengeno susitarimą, 26 straipsnio nuostatų papildymo.

*Valstybė, įgyvendindama transporto sistemos teisinio reguliavimo funkciją teisinėmis, o prireikus ir finansinėmis priemonėmis užtikrina:*

1) viešosios transporto infrastruktūros objektų prieinamumą lygiomis teisėmis ir nediskriminacinėmis sąlygomis visiems vidaus (šalies) transporto infrastruktūros objektų

---

<sup>78</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.

naudotojams, taip pat šios infrastruktūros naudotojams iš užsienio, remiantis tarptautinėmis sutartimis ir susitarimais;

2) transporto infrastruktūros valdymo ir vežėjo (operatoriaus) veiklos atskyrimą;

3) vežėjų (operatorių) patekimo į transporto paslaugų rinką nediskriminacinių sąlygų nustatymą;

4) vežėjų (operatorių) veiklos savarankiškumą, taip pat laisvą ir sąžiningą konkurenciją transporto paslaugų rinkoje;

5) viešosios transporto infrastruktūros funkcionavimą ir jos plėtrą, pagal valstybės tikslines programas;

6) kombinuotų vežimų sistemos kūrimo ir plėtojimo skatinimą, taip pat šiuo pagrindu remiantis ir tranzito skatinimą.<sup>79</sup>

Įgyvendindamos transporto sistemos valstybinio valdymo funkciją, Vyriausybė, Susisiekimo ministerija bei savivaldybių institucijos, vykdo transporto viešąjį administravimą.

*Vyriausybė* formuoja subalansuotą valstybės transporto politiką ir koordinuoja jos įgyvendinimą. Formuodama Lietuvos transporto politiką Vyriausybė, kaip vieną iš didžiausių valstybės problemų išskiria modernizuotos transeuropinių tinklų infrastruktūros nepakankamumą, mažinantį Lietuvos konkurencingumą.

*Įgyvendindama transporto ir komunikacijų politiką, Vyriausybė siekia šių tikslų:*

1. Didinti Lietuvos, kaip tranzito valstybės, patrauklumą, supaprastinti tranzito procedūrų tvarką atsižvelgiant į ES teisės aktų teikiamas galimybes.

2. Užtikrinti lygias konkurencijos ir mokesčių sąlygas skirtingų transporto rūšių verslo subjektams, pagal jų veiklos sritis: kelių, geležinkelio, oro, vandens transporto.

3. Pertvarkyti Lietuvos geležinkelių transporto sektorių. Liberalizuoti geležinkelio transporto paslaugų rinką, atsižvelgiant į ES teisės aktų teikiamas galimybes, stiprinti geležinkelių rinkos reguliavimo institucijas, tęsti anksčiau pradėtus įgyvendinti transeuropinio tinklo Lietuvoje projektus ir rengti naujus.

4. Visiškai integruoti Lietuvos automobilių kelių sektorių į ES kelių transporto sistemą, modernizuoti tarptautinių automobilių kelių Lietuvos teritorijoje ruožus, plėtoti regioninės reikšmės (krašto ir rajoninių) kelių infrastruktūrą ir jos jungtis su pagrindinėmis automagistralėmis bei skatinti krovinių ir keleivių vežimo paslaugų rinkos plėtrą, logistikos centrų kūrimąsi.

---

<sup>79</sup> Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.



5. Sukurti racionalią saugaus eismo struktūrą, kuri sąlygotų visų grandžių nuoseklumą ir jų tarpusavio sąveiką, skatinti informacinių ir telekomunikacinių technologijų diegimą, siekiant užtikrinti saugų eismą Lietuvos keliuose.

6. Plėtoti vandens transportą, didinti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto konkurencingumą, laidumą ir saugumą, toliau jį modernizuoti, lanksčiai reaguoti į tarptautinės rinkos pokyčius. Tobulinti Šventosios valstybinio jūrų uosto veiklą reglamentuojančią teisės aktų bazę. Pradėti realius Šventosios uosto atstatymo darbus.

7. Modernizuoti oro uostų infrastruktūrą pagal Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Šengeno konvencijos reikalavimus – diegti šiuolaikines aviacijos saugos ir saugumo sistemas, gerinti keleivių aptarnavimo kokybę. Pradėti realius nacionalinio Karmėlavos oro uosto plėtros darbus.

8. Ekonominėmis ir teisinėmis priemonėmis toliau skatinti, kad būtų modernizuojamas Lietuvos automobilių parkas.<sup>80</sup>

*Susisiekimo ministerija:*

1) įgyvendina valstybės transporto politiką;

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 transporto veiklos pagrindų įstatyme ir kituose teisės aktuose nustatytas funkcijas.<sup>81</sup>

*Savivaldybių institucijos* formuoja viešojo vietinio transporto veiklos strategiją ir organizuoja jos įgyvendinimą.

---

<sup>80</sup> [http://www.lrv.lt/14\\_vyr\\_dok/14\\_vyr\\_programa.pdf](http://www.lrv.lt/14_vyr_dok/14_vyr_programa.pdf)

<sup>81</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

Transporto objektai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos valstybei, savivaldybėms, Lietuvos Respublikos ir užsienio fiziniams bei juridiniams asmenims, užsienio juridinių asmenų filialams arba atstovybėms. Viešojo naudojimo geležinkeliai, valstybinės reikšmės keliai, tarptautinių oro uostų infrastruktūra, skrydžių valdymo sistemos įrenginiai, valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai, valstybinių jūrų uostų infrastruktūra yra Lietuvos valstybės nuosavybė. Viešosios transporto infrastruktūros objektais negali būti užtikrinami trečiųjų asmenų įsipareigojimai. Į juos negali būti nukreipti išieškojimai pagal kreditorių reikalavimus. Viešosios transporto infrastruktūros objektus, žemę, akvatoriją (vandens plotus), kitą priskirtą ar sukurtą turtą viešosios transporto infrastruktūros valdytojas valdo, naudoja bei disponuoja turto patikėjimo teisėmis, vadovaudamasis transporto veiklos pagrindų įstatymu, administraciniu aktu ar sutartimi.

*Transporto teisinius santykius Lietuvos Respublikoje reglamentuoja:* LR tarptautinės sutartys ir susitarimai bei konvencijos, ES reglamentai ir direktyvos, LR transporto veiklos pagrindų įstatymas, atskirų transporto rūšių kodeksai, specialieji transporto įstatymai bei kiti teisės aktai. Jeigu specialiuosiuose transporto rūšių įstatymuose, kodeksuose, LR tarptautinėse sutartyse numatytos kitokios taisyklės ar nuostatos negu LR transporto pagrindų įstatyme, taikomos specialiųjų transporto rūšių įstatymų, kodeksų ar LR tarptautinių sutarčių nuostatos bei taisyklės.<sup>82</sup>

Siekiant riboti asmenų užsiimančių transporto ūkine komercine veikla skaičių bei atitikimą reikalavimams, specialiuosiuose transporto rūšių įstatymuose ir kodeksuose yra nustatomos licencijuojamos transporto ūkinės komercinės veiklos sritys. Kiekvienai šiuose įstatymuose nustatytai transporto licencijuojamos ūkinės komercinės veiklos sričiai licencijos (leidimai) išduodamos pagal Vyriausybės patvirtintas licencijavimo taisykles.

Atskirų transporto rūšių eismo saugos reikalavimus nustato Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys, įstatymai ir kiti teisės aktai. Transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros (priežiūros) taisyklės nustato ir jų vykdymą kontroliuoja Vyriausybė arba jos įgaliota institucija.

Transporto veiklos subjektai privalo vykdyti aplinkosaugos, pavojingų krovinių gabenimo, saugos darbe, darbo ir poilsio režimo bei higienos reikalavimus, nustatytus Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse, įstatymuose ir kituose teisės aktuose. Už šių reikalavimų nesilaikymą pažeidėjai atsako įstatymų nustatyta tvarka. Viešojo transporto objektai, skirti keleiviams aptarnauti, turi būti nuosekliai pritaikomi patogiai ir saugiai jais naudotis neįgaliesiems. Vyriausybė ar jos įgaliota institucija ir (ar) savivaldybių institucijos užtikrina socialiai būtinų transporto paslaugų

---

<sup>82</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

teikimą visuomenei. Patiriami dėl šių paslaugų teikimo nuostoliai vežėjams (operatoriams) yra kompensuojami Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos ir (ar) savivaldybių. Šiems visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti vežėjai (operatoriai) parenkami konkurso tvarka.<sup>83</sup> Viešosios transporto infrastruktūros valdytojo veiklą kontroliuoja valstybės ir (ar) savivaldybių institucijos įstatymų nustatyta tvarka.

*Išanalizavę Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, galime teigti, kad pagrindinės, Lietuvos transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą vykdančios institucijos, yra:*

*Vyriausybė* - formuodama subalansuotą valstybės transporto politiką ir koordinuodama jos įgyvendinimą.

*Susisiekimo ministerija* - įgyvendindama valstybės transporto politiką, organizuodama strateginių transporto sistemos plėtojimo programų rengimą, pagal savo kompetenciją leisdama teisės aktus ir kontroliuodama jų vykdymą bei koordinuodama visų transporto rūšių sąveiką.

*Savivaldybių institucijos* - formuodamos viešojo vietinio transporto veiklos strategiją ir organizuodamos jos įgyvendinimą.

## **2. 1. Kelių transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas**

Pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis LR kelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą yra Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, kuris reguliuoja keleivių, bagažo, krovinių ir pašto, dokumentų siuntų vežimų organizavimą ir vykdymą, vežimų valstybinį valdymą ir kontrolę bei atsakomybę už turtinę žalą. Šio kodekso nuostatos suderintos su: 1992 m. kovo 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių; 1992 m. kovo 26 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 881/92 dėl patekimo į rinką vežant krovinius Bendrijos keliais į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas; 1996 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transporto verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje; 1997 m. gruodžio 11 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 11/98, iš dalies pataisančiu reglamentą (EEB) Nr. 684/92 dėl tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais bendrųjų taisyklių; 1998 m. spalio 1 d. Tarybos direktyva 98/76/EB, iš dalies

---

<sup>83</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

pakeičiančia Direktyvą 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transporto verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje; 2002 m. kovo 1 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 484/2002, iš dalies pakeičiančiu Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 881/92 ir (EEB) 3118/93 dėl vairuotojo liudijimo nustatymo.

Be kelių transporto kodekso, kelių transporto veiklą LR taip pat reglamentuoja ir Lietuvos Respublikos tarptautiniai susitarimai bei konvencijos: Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais (AETR); Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR); Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR), Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija); Susitarimas dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių priemonių (ATP susitarimas); Muitinės konvencija dėl tarptautinio transporto su TIR knygelėmis (TIR Konvencija); Nemaršrutinis keleivių vežimas tarpmiestiniais ir miesto autobusais (INTERBUS susitarimas); Konvencija dėl eismo įvykiams taikytinos teisės; Kelių eismo konvencija ir kt..

Jeigu Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių nustatytos kitokios taisyklės negu tos, kurias nustato kelių transporto vežimus reglamentuojantys Lietuvos Respublikos teisės aktai, tai taikomos tarptautinių sutarčių taisyklės.

Kelių transporto ūkinė komercinė keleivių ir krovinių vežimo už atlyginimą veikla yra licencijuojama. Licenciją (leidimą) verstis keleivių vežimais tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais bei krovinių vežimais išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos. Keleivių ir krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu tvarką bei sąlygas nustato tarptautinės konvencijos, Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių sutartys bei tam tikros taisyklės, kurias tvirtina Susisiekimo ministerija. Licenciją (leidimą) verstis keleivių vežimais vietinio susisiekimo maršrutais ir lengvaisiais automobiliais taksi išduoda savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos.<sup>84</sup>

Kelių transporto valstybinį valdymą vykdo Susisiekimo ministerija ir savivaldybių institucijos.

*Susisiekimo ministerija* pagal savo kompetenciją leidžia savivaldybėms, fiziniams ir juridiniams asmenims privalomus teisės aktus, reguliuojančius kelių transporto veiklą ir keleivių bei

---

<sup>84</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

krovinių vežimą. Susisiekimo ministerija arba jos įgaliota institucija valdo ir organizuoja keleivių vežimą tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais.<sup>85</sup>

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos *Kelių ir kelių transporto departamentas* (toliau – departamentas), remdamasis LR susisiekimo ministro patvirtintais nuostatais, savo kompetencijos ribose vykdo Lietuvos Respublikos kelių ir kelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą.

*Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą departamentas vykdo jo kompetencijai priskirtus uždavinius:*

1. formuoja ir įgyvendina valstybės kelių transporto strategiją ir politiką.
2. Dalyvauja nustatant Lietuvos kelių transporto ir automobilių kelių plėtojimo pagrindines kryptis.
3. Koordinuoja kelių transporto ir automobilių kelių sąveiką.
4. Įgyvendina Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus kelių ir kelių transporto srityje.<sup>86</sup>

*Vykdydamas jo kompetencijai priskirtus uždavinius teisinio reguliavimo ir valdymo srityje departamentas:*

1. rengia įstatymų ir kitų teisės aktų departamento kompetencijos klausimais projektus, derina juos su Europos Sąjungos teisės aktais ir atitinkamomis tarptautinės teisės normomis.
2. Pagal kompetenciją rengia ir teikia Lietuvos Respublikos pozicijas dėl pasiūlymų priimti Europos Sąjungos teisės aktus.
3. Rengia departamento kompetencijai priskirtų tarptautinių sutarčių projektus.
4. Pagal kompetenciją dalyvauja rengiant transporto strategijas, planus, ilgalaikes ir tikslines valstybės programas, organizuoja ir kontroliuoja jų įgyvendinimą.
5. Kontroliuoja kelių transporto licencijuojamą veiklą.
6. Pagal kompetenciją dalyvauja vykdant kelių ir kelių transporto valstybinį valdymą.<sup>87</sup>
7. Rengia arba dalyvauja rengiant ir teikia tvirtinti, Europos transporto ministrų konferencijos daugiašalės kvotos leidimų vykdyti tarptautinį krovinių vežimą kelių transporto priemonėmis, naudojimo ir išdavimo tvarką.
8. Įgyvendinant tarpvalstybines sutartis kelių transporto srityje, nustato kelionės leidimų užsienio valstybių vežėjų atvykimui į Lietuvos Respubliką rūšis, formas ir jų kvotas.

---

<sup>85</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>86</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=239&DL=>

<sup>87</sup> Ten pat.

9. Formuoja tarptautinio keleivių ir krovinių vežimo leidimų išdavimo sistemą Lietuvos Respublikos vežėjams.

10. Prižiūri kelių ir kelių transporto srities teisės aktų įgyvendinimą.

11. Pagal savo kompetenciją kontroliuoja *Valstybinės kelių transporto inspekcijos* prie Susisiekimo ministerijos ir *Lietuvos automobilių kelių direkcijos* prie Susisiekimo ministerijos veiklą.

Kaip matome, Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos Kelių ir kelių transporto departamentas, turi plačius įgaliojimus LR transporto sistemos teisinio reguliavimo srityje, tačiau be minėto departamento yra ir kitų institucijų prisidedančių prie Lietuvos transporto sistemos teisinio reguliavimo ir valdymo. Iš jų išskirtume *Lietuvos automobilių kelių direkciją* prie Susisiekimo ministerijos, *Valstybinę kelių transporto inspekciją* prie Susisiekimo ministerijos bei *Lietuvos nacionalinę vežėjų automobiliais asociaciją „LINA“*. „LINA“, vykdydama Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) nuostatas ir kontroliuodama TIR knygelių išdavimą, prisideda prie tinkamo Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinio reguliavimo ir valdymo įgyvendinimo.

*Lietuvos automobilių kelių direkcija* prie Susisiekimo ministerijos (toliau – direkcija), prisidėdama prie Lietuvos transporto sistemos valdymo organizuoja, koordinuoja valstybinės reikšmės kelių atkūrimą, priežiūrą, plėtrą bei užtikrina jų modernizavimą ir funkcionavimą. Direkcija yra kelių priežiūrai skirtų asignavimų valdytoja, įgyvendinanti Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymą.<sup>88</sup>

*Valstybinė kelių transporto inspekcija* prie Susisiekimo ministerijos (toliau – inspekcija), prisidėdama prie tinkamo Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinio reguliavimo įgyvendinimo, užtikrina tinkamas sąlygas kelių transporto verslo plėtrai, įgyvendina eismo saugumo priemones, socialinę pažangą ir mažina kelių transporto priemonių neigiamą įtaką aplinkai.

*Įgyvendindama Lietuvos transporto sistemos teisinį reguliavimą inspekcija atlieka šias jos kompetencijai pavestas užduotis:*

1. rengia Lietuvos Respublikos įstatymų, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimų ir kitų teisės aktų projektus.

2. Atlieka kelių transporto vežėjų veiklos valstybinę priežiūrą, analizuoja nustatytus pažeidimus ir imasi priemonių pažeidimų prevencijai.

---

<sup>88</sup> [http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=212668](http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=212668)

3. Išduoda licencijas verstis keleivių vežimais tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais bei krovinių vežimais ir atitinkančias licencijas licencijų korteles, nustatyta tvarka jas panaikina ar sustabdo jų galiojimą.

4. Kontroliuoja keleiviniame kelių transporte nustatytų tarifų laikymąsi.<sup>89</sup>

*Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „LINA“* (toliau – asociacija), prisidedama prie efektyvaus Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinio reguliavimo užtikrinimo, atlieka tarpininko vaidmenį, tarp privataus (vežėjų) ir valstybinio (institucijų) sektorių.

Asociacija yra įsteigta siekiant sudaryti jos nariams kuo palankesnes sąlygas savarankiškai vystyti ir plėtoti visų rūšių pervežimus. Vienas iš pagrindinių asociacijos uždavinių yra atstovauti asociacijos narius santykiuose su valstybinės valdžios institucijomis ir tarptautinėmis organizacijomis.<sup>90</sup> Tai teigiamas ir skatintinas asociacijos pasiryžimas, tačiau tik tol, kol jis neperžengia verslo ir valstybės santykių slenksčio. Praktikoje pasitaiko atvejų, kada asociacija atvirai proteguoja savo narius ir akivaizdžiai užstoja bei saugo juos nuo valstybės teisėsaugos institucijų jurisdikcijos.

Pagal 1975 metų muitinės konvenciją dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija)<sup>91</sup> ir pagal 2005 m. sausio 25 d. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos Generalinio direktoriaus įsakymą Nr. 1B-68 „Dėl reikalavimų asmenims, norintiems gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą, patvirtinimo“<sup>92</sup> asociacija „LINA“ yra laikoma „garantuojančiąja asociacija“, kuri muitinės tarnybų pripažįstama asmenų, taikančių TIR procedūras, garantu ir turi teisę išduoti TIR knygeles.

TIR knygelė - supaprastintas tranzito dokumentas ir garantija viename, pripažįstama visose TIR konvenciją ratifikavusiose šalyse.

TIR procedūra - tai krovinių gabenimas nuo išvykimo muitinės įstaigos iki paskirties muitinės įstaigos pagal TIR procedūrą, nustatytą 1975 metų Muitinės konvencijoje dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencijoje).<sup>93</sup>

TIR sistema - tai TIR garantinė sistema, kurios nariai naudojami TIR konvencijos ir TIR knygelės teikiamomis garantijomis.

---

<sup>89</sup> [http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=212668](http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=212668)

<sup>90</sup> <http://www.linava.lt/zinynas/istatai.htm>

<sup>91</sup> 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155.

<sup>92</sup> [http://www.linava.lt/zinynas/muitines\\_isakymas\\_del\\_TIR\\_2003-1b-148.htm](http://www.linava.lt/zinynas/muitines_isakymas_del_TIR_2003-1b-148.htm)

<sup>93</sup> 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155.

TIR procedūros vykdytojo leidimas – Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymu sudaryto TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komiteto sprendimas, suteikiantis teisę asmenims naudotis TIR konvencijoje nustatytais lengvatomis.<sup>94</sup>

Kai TIR procedūros vykdytojai (asociacijos nariai - vežėjai) pažeidžia TIR procedūros vykdymo taisykles, t.y., gabena kontrabandą, ar kitaip pažeidžia muitų teisės aktų nustatytas taisykles, iškyla TIR procedūros vykdytojo atsakomybės prieš muitinę, kaip valstybės instituciją, klausimas. Svarstyti naujų narių priėmimui į TIR sistemą ir prasižengusiųjų pašalinimui iš šios sistemos, kartą į ketvirtį yra šaukiami TIR muitų komisijos posėdžiai. Deja, tačiau susiklostė nevienoda minėtos komisijos praktika, kuomet už analogiškus muitinės veiklos taisyklių pažeidimus, vienos įmonės yra šalinamos iš TIR sistemos, o kitos (dažniausiai didelės, perkančios iš asociacijos daug TIR knygelių) paliekamos. Tokios valstybės institucijos, kaip Muitinės kriminalinė tarnyba, siūlo vieną ar kitą, net kelis kartus prasižengusį, asociacijos narį (vežėją) pašalinti iš TIR sistemos, tačiau vežėjas paliekamas TIR sistemoje, nes dauguma TIR muitų komisijos posėdžio narių balsuoja už tai kad jį palikti. Tokie vežėjai ir toliau daro muitų teisės pažeidimus, o tai kenkia šalies ekonomikai bei pasauliniam valstybės įvaizdžiui. Asociacijai yra naudinga turėti kuo daugiau narių, nes kiekvienas jos narys moka nemažus nario mokesčius, todėl asociacija nenori prarasti jau turimų ir atstumti potencialių savo narių kandidatų.

Nors asociacija kartais ir piktnaudžiauja savo užimama padėtimi (pavieniai atvejai) Lietuvos Respublikos transporto sistemoje, tačiau ji daro ir teigiamą įtaką Lietuvos kelių transporto sistemos teisiniam reguliavimui. 1992 m. gegužės 23 d. asociacija „LINAVAL“ buvo priimta į Tarptautinę kelių transporto sąjungą (IRU) ir tapo tikrąja jos nare bei įgijo teisę išdavinėti Lietuvos vežėjams TIR knygeles. Šioje tarptautinėje organizacijoje asociacija atstovauja Lietuvos vežėjams keleivinio ir krovinio transporto tarybose. Per asociacijos „LINAVAL“ veiklos metus Lietuva prisijungė prie pagrindinių, kelių transportą reglamentuojančių konvencijų, pasirašytos sutartys dėl tarptautinio kelių transporto net su 34 valstybėmis. 1993 m. Lietuva tapo pilnateise Europos Transporto Ministrų Konferencijos (ETMK) nare, nuolat dalyvauja jos skirstomos daugiašalės kvotos tarptautiniams krovinių vežiojimams keliais sistemoje, kas yra ypač svarbu Lietuvos vežėjams.<sup>95</sup>

*Vykdydama savo funkcijas LR transporto sistemos valdymo srityje asociacija:*

1. derina verslininkų veiklą, formuojant bendrą jų vystimosi ir tarptautinio ekonominio bendradarbiavimo strategiją, bei atstovauja juos Lietuvos, užsienio šalių bei tarptautinėse institucijose, kurių veikla susijusi su kelių transporto verslu.

<sup>94</sup> [http://www.linava.lt/zinynas/muitines\\_isakymas\\_del\\_TIR\\_2003-1b-148.htm](http://www.linava.lt/zinynas/muitines_isakymas_del_TIR_2003-1b-148.htm)

<sup>95</sup> [http://www.linava.lt/cms/content.aspx?root\\_id=lt&path=/lt/about&item\\_id=lt\\_about\\_1](http://www.linava.lt/cms/content.aspx?root_id=lt&path=/lt/about&item_id=lt_about_1)



2. Teikia pasiūlymus Lietuvos Respublikos Vyriausybei bei kitoms valstybinėms institucijoms dėl transporto verslo vystymo ir teisės aktų priėmimo.<sup>96</sup>

*Savivaldybių institucijos* arba jų įgaliotos įstaigos valdo ir organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais ir lengvaisiais automobiliais taksi. Savivaldybių institucijos pagal savo kompetenciją leidžia vežėjams privalomus teisės aktus.

***Kelių transporto kontrolė*** - tai vežėjų veiklos valstybinė priežiūra, kuria siekiama užtikrinti įstatymų ir kitų teisės aktų reikalavimų kelių transporte laikymąsi.

*Kelių transporto veiklos kontrolę atlieka:*

- 1) valstybinė kelių transporto inspekcija;
- 2) savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų kontrolės tarnybos;
- 3) kitos valstybės institucijos, kurioms įstatymų suteikta kontrolės teisė.<sup>97</sup>

Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, taip pat savivaldybių institucijos užtikrina būtiną keleivinio kelių transporto paslaugų teikimą visuomenei nors ir vežėjams komerciškai nenaudingomis sąlygomis. Dėl šių paslaugų teikimo vežėjų patiriami nuostoliai jiems yra kompensuojami Vyriausybės arba jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka.

*Išanalizavę Lietuvos Respublikos kelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, galime teigti, kad Lietuvoje kelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą vykdo:*

*Susisiekimo ministerija* - pagal savo kompetenciją leisdama savivaldybėms, fiziniams ir juridiniams asmenims privalomus teisės aktus.

*Kelių ir kelių transporto departamentas* - formuodamas ir įgyvendindamas valstybės kelių transporto strategiją ir politiką.

*Lietuvos automobilių kelių direkcija* – organizuodama ir koordinuodama valstybinės reikšmės kelių atkūrimą, priežiūrą, plėtrą bei užtikrindama jų modernizavimą ir funkcionavimą.

*Valstybinė kelių transporto inspekcija* - užtikrindama tinkamas sąlygas kelių transporto verslo plėtrai, įgyvendindama eismo saugumo priemones, socialinę pažangą ir mažindama kelių transporto priemonių neigiamą poveikį aplinkai.

*Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „LINAVA“* – vykdydama 1975 metų Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencijos) nuostatas ir kontroliuodama TIR knygelės išdavimą.

*Savivaldybių institucijos* - valdydamos ir organizuodamos keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais ir lengvaisiais automobiliais taksi.

<sup>96</sup> <http://www.linava.lt/zinynas/istatai.htm>

<sup>97</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

## **2. 2. Geležinkelių transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas**

Pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis LR geležinkelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą yra Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas<sup>98</sup>, kuris nustato geležinkelių transporto veiklos sąlygas, reikalavimus geležinkelių transporto darbuotojams ir reglamentuoja santykius, atsirandančius iš keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu. Minėto kodekso nuostatos atitinka: 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, vykdomų geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje, samprata; 1991 m. liepos 20 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1893/91, pakeičiantį Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų, vykdomų geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje, samprata; 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros; 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3578/92, iš dalies pakeičiantį Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui; 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo; 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų traukinių geležinkelių sistemos sąveikos; 1996 m. lapkričio 19 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2255/96, iš dalies pakeičiantį Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui; 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/12/EB, iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros; 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB, iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo; 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo; 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos.

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas reglamentuoja santykius, atsirandančius iš keleivių, bagažo ir krovinių vežimo LR geležinkelių transportu, išskyrus pačiame kodekse nustatytas išimtis.

Be minėto kodekso geležinkelių transporto veiklą dar reglamentuoja: Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys (Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF), Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS), Pavojingų krovinių tarptautinio gabenimo geležinkeliais

---

<sup>98</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

taisyklės (RID)), Lietuvos Respublikos įstatymai, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimai ir kiti teisės aktai. Tarptautiniams keleivių ir bagažo, krovinių vežimams Lietuvos Respublikos teisės aktai taikomi tiek, kiek to nereglementuoja Lietuvos Respublikos dvišaliai ar daugiašaliai susitarimai dėl tarptautinio susisiekimo geležinkeliais.

*Lietuvos Respublikos Vyriausybė* formuoja geležinkelių transporto strategiją, koordinuoja jos įgyvendinimą ar atlieka kitas įstatymuose nustatytas funkcijas.

*Susisiekimo ministerija:*

- 1) įgyvendina geležinkelių transporto politiką;
- 2) organizuoja geležinkelių transporto strateginių objektų kūrimo, modernizavimo ir plėtros, eismo saugos ir aplinkosaugos programų rengimą ir įgyvendinimą;
- 3) koordinuoja tarptautinius ryšius geležinkelių transporto srityje, pagal savo kompetenciją atstovauja Lietuvos Respublikai tarptautinėse organizacijose;
- 4) pagal savo kompetenciją leidžia teisės aktus geležinkelių transporto klausimais ir tiesiogiai ar per įgaliotas institucijas kontroliuoja, kaip šie teisės aktai vykdomi;
- 5) atlieka kitas Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse ir kituose teisės aktuose nustatytas funkcijas.<sup>99</sup>

Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonių (vežėjų) santykius reguliuoja Vyriausybės paskirta institucija – Susisiekimo ministerija (toliau - rinkos reguliuotojas). Šis rinkos reguliuotojas savo organizacine ir teisine forma bei priimdamas sprendimus išlieka nepriklausomas nuo: viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo; rinkliavą, už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra, renkančios organizacijos; viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus skiriančios organizacijos ar geležinkelių įmonės (vežėjo). Rinkos reguliuotojas turi teisę nedelsiant gauti jam pagal jo kompetenciją reikalingą informaciją iš viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo bei geležinkelio įmonės (vežėjo).<sup>100</sup>

Susisiekimo ministerija, kaip rinkos reguliuotojas, nagrinėja geležinkelio įmonių (vežėjų) skundus, susijusius su viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo priimtais sprendimais dėl: Lietuvos viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatų; viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo; rinkliavos už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra ėmimo sistemos, šios rinkliavos dydžio ar struktūros; saugos sertifikatų sąlygų; eismo saugos normų ir taisyklių vykdymo bei priežiūros. Šie skundai, kaip ikiteisminiai ginčai, nagrinėjami vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinta tvarka, o kreipimasis į rinkos

<sup>99</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

<sup>100</sup> Ten pat.

reguliuotoją šiais atvejais yra neprivalomas. Jeigu pateikiamas skundas dėl atsisakymo skirti viešosios geležinkelio infrastruktūros pajėgumus arba dėl sąlygų, kuriomis buvo pasiūlyta skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, reguliavimo institucija arba patvirtina, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo sprendimas turi likti nepakeistas, arba pareikalauja, kad tas sprendimas būtų pakeistas pagal jos nurodymus.<sup>101</sup> Reikia pažymėti, kad rinkos reguliuotojo sprendimai gali būti skundžiamai Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka.

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos *Geležinkelių transporto departamentas* (toliau – departamentas), remdamasis LR susisiekimo ministro patvirtintais nuostatais, savo kompetencijos ribose vykdo Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą.

*Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sistemos teisinį reguliavimą departamentas vykdo jo kompetencijai priskirtus uždavinius:*

1. dalyvauja vykdant geležinkelių transporto politiką ir nustatant pagrindines Lietuvos geležinkelių transporto plėtojimo kryptis, organizuoja geležinkelių transporto valstybės politikos įgyvendinimą.<sup>102</sup>

2. Dalyvauja vykdant geležinkelių transporto saugaus eismo politiką.

3. Pagal kompetenciją įgyvendina Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus geležinkelių transporto srityje.

*Vykdydamas jo kompetencijai priskirtus uždavinius LR transporto sistemos teisinio reguliavimo ir valdymo srityje departamentas:*

1. dalyvauja rengiant ir įgyvendinant Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą ir Susisiekimo ministerijos strateginius veiklos planus.

2. Rengia įstatymų ir kitų teisės aktų projektus, derina juos su Europos Sąjungos teisės aktais ir atitinkamomis tarptautinės teisės normomis, pagal kompetenciją teisės aktus įgyvendina, derina kitų institucijų parengtus teisės aktų projektus.

3. Analizuoja užsienio valstybių teisės aktus ir teikia pasiūlymus dėl Lietuvos Respublikos teisės aktų tobulinimo geležinkelių transporto srityje.

4. Rengia tarptautinių sutarčių jo kompetencijos klausimais projektus, kontroliuoja tarptautinių sutarčių ir tarptautinių susitikimų protokolų geležinkelių transporto srityje vykdymą.

5. Teikia pasiūlymus pagal savo kompetenciją dėl biudžeto asignavimų paskirstymo pagal patvirtintas geležinkelių transporto programas, kontroliuoja biudžeto lėšų panaudojimą.

---

<sup>101</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

<sup>102</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=227&DI=>

6. Dalyvauja vykdant paslaugų visuomenei teikimo (keleivių vežimo) politiką, teikia siūlymus dėl socialiai būtinų geležinkelių transporto paslaugų teikimo visuomenei užtikrinimo ir keleivių vežimo lengvatinėmis sąlygomis, *organizuoja visuomenės aptarnavimo sutarties su geležinkelio įmonių parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso nugalėtojais rengimą*.<sup>103</sup> Tai fiktyvi funkcija, nes realiai vykdančiai tiek keleivių, tiek krovinių vežimus geležinkelių transportu Lietuvoje yra tik viena AB „Lietuvos geležinkeliai“, kuri LR Vyriausybės sprendimu paskirta viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytoja, o 100 procentų jos akcijų priklauso valstybei.

7. Koordinuoja Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ restruktūrizavimo programos įgyvendinimą, rengia teisės aktų projektus dėl viešojo (bendrojo) naudojimo geležinkelių valdytojo skyrimo, steigimo bei funkcionavimo.

8. Rengia ir nustatyta tvarka teikia derinti Lietuvos Respublikos pozicijas Europos Sąjungos institucijose nagrinėjamaais geležinkelių transporto klausimais.<sup>104</sup>

*Valstybinė geležinkelių inspekcija prie Susisiekimo ministerijos:*

1) kontroliuoja, kaip juridiniai ir fiziniai asmenys laikosi Lietuvos Respublikos įstatymų, Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių, kitų teisės aktų, reglamentuojančių geležinkelių transporto eismo saugos klausimus, reikalavimų;

2) išduoda licencijas verstis vežimais geležinkelių transportu, prižiūri, kaip laikomasi licencijuojamos veiklos sąlygų, prireikus sustabdo ir panaikina šių licencijų galiojimą;

3) išduoda saugos sertifikatus.

Geležinkelių transporto ūkinė komercinė veikla yra licencijuojama. Lietuvos Respublikoje galioja bet kurioje Europos Sąjungos šalyje narėje išduotos licencijos verstis geležinkelių transporto ūkine komercine veikla. Licencijų verstis geležinkelių transporto ūkine komercine veikla išdavimo, jų galiojimo panaikinimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo tvarką, reikalavimus geležinkelio įmonei (vežėjui), pageidaujančiam verstis geležinkelių transporto ūkine komercine veikla bei licencijuojamos veiklos sąlygas nustato Keleivių, bagažo ir krovinių vežimo geležinkelių transportu licencijavimo taisyklės, kurias tvirtina Vyriausybė.<sup>105</sup>

Geležinkelio įmonės (vežėjai) ir viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi turėti saugos sertifikatą, galiojantį visame Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle ar tik tam tikroje geležinkelio linijoje.

<sup>103</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=227&DL=>

<sup>104</sup> Ten pat.

<sup>105</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

Su valstybinės valdžios institucijomis, vykdančiomis Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, betarpiškai susijusi AB „Lietuvos geležinkeliai“, kuri Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimu vykdo geležinkelio infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės (vežėjo) funkcijas. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veikia: laisvą viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, traukinių eismo grafiko sudarymo ir vykdymo, rinkliavų už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra ir viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo parengtų norminių techninių dokumentų, reglamentuojančių viešosios geležinkelių infrastruktūros veiklą, platinimo srityse. Ji yra glaudžiai susijusi su Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, kuri, kaip jau minėjome, LR Vyriausybės sprendimu yra paskirta geležinkelių transporto „rinkos reguliuotoja“. AB „Lietuvos geležinkeliai“ veikla, taip pat yra artima Valstybinės geležinkelio inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos veiklos sričiai, nes ši inspekcija: licencijuoja geležinkelio įmonių (vežėjų) veiklą, sertifikuoja viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonių (vežėjų) saugą, skirsto viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus bei priima „paskutinės minutės“ paraiškas, pateikiamas Tarnybinio traukinių eismo tvarkaraščio galiojimo metu.<sup>106</sup>

Šis specialus AB „Lietuvos geležinkeliai“ santykis su valstybinės valdžios institucijomis Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinio reguliavimo srityje iškreipia konkurenciją ir neleidžia atsirasti nepriklausomoms geležinkelio įmonėms (vežėjams), kurios konkuruodamos su AB „Lietuvos geležinkeliai“ išjudintų Lietuvos geležinkelių transporto sistemos sąstingį.

Kaip jau minėjome šio darbo antroje dalyje, geležinkelio įmonė (vežėjas), Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo nustatyta tvarka, gali prisiimti vykdyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus (vežti keleivius geležinkelių transportu Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytais maršrutais bei teikti kitas paslaugas) sau (įmonei-vežėjui) komerciškai nenaudingomis sąlygomis, todėl įmonės (vežėjo) patirtus nuostolius kompensuoja Vyriausybė ar jos įgaliota institucija. Manytume, kad toks patirtų nuostolių kompensavimas, AB „Lietuvos geležinkeliai“, iškreipia konkurenciją. Būdamą rinkos monopolininke, AB „Lietuvos geležinkeliai“ veždama krovinius uždirba milijonus litų pelno, todėl ji galėtų šiuos nuostolius tiesiog „nurašyti“, o ne prašyti valstybės kompensacijos už nuostolingą keleivių vežimą. Tuo tarpu automobilių transporto įmonių, taip pat nuostolingai vežančių keleivius, iš valstybės gaunama parama nėra proporcinga patiriamiesiems nuostoliams. Reikia pažymėti, kad dauguma keleivius

---

<sup>106</sup> Lietuvos viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatai // <http://www.litrail.lt>

vežančių autotransporto įmonių yra privačios, o ne valstybinės, kaip AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir neužsiima kita pelninga veikla (tokia kaip krovinių gabenimas).

Su geležinkelio įmone (vežėju) Transporto veiklos pagrindų įstatymo nustatyta tvarka Vyriausybė ar jos įgaliota institucija sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis, kuriose nurodomi galimi investicinių programų finansavimo šaltiniai. Geležinkelio įmonė (vežėjas), vykdanči visuomenės aptarnavimo išipareigojimus, geležinkelių transporto veiklą ir (ar) eksploatuojanti geležinkelių infrastruktūrą, privalo tvarkyti atskirą apskaitą pagal nurodytas veiklos sritis.

Atkreipiamė dėmesį, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ kol kas dar nėra restruktūrizuota pagal Europos Sąjungos direktyvų reikalavimus – komercinė veikla neatskirta nuo infrastruktūros, tačiau tai jau ruošiamasi padaryti, o AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra geležinkelio transporto rinkos monopolistė, ko rinkos ekonomikos sąlygomis neturi būti.

*Išanalizavę Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, galime teigti, kad Lietuvoje geležinkelių transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą vykdo:*

*Lietuvos Respublikos Vyriausybė* - formuodama geležinkelių transporto strategiją, koordinuodama jos įgyvendinimą ar atlikdama kitas įstatymuose nustatytas funkcijas.

*Susisiekimo ministerija* - įgyvendindama geležinkelių transporto politiką, pagal savo kompetenciją leisdama teisės aktus geležinkelių transporto klausimais ir tiesiogiai ar per įgaliotas institucijas kontroliuodama, kaip šie teisės aktai vykdomi.

*Geležinkelių transporto departamentas* - dalyvaudamas vykdam geležinkelių transporto valstybės politiką ir nustatant pagrindines Lietuvos geležinkelių transporto plėtojimo kryptis, organizuodamas geležinkelių transporto valstybės politikos įgyvendinimą.

*Valstybinė geležinkelių inspekcija* - kontroliuoja, kaip juridiniai ir fiziniai asmenys laikosi Lietuvos Respublikos įstatymų, LR tarptautinių sutarčių, kitų teisės aktų, reglamentuojančių geležinkelių transporto eismo saugos klausimus, reikalavimų.

*AB „Lietuvos geležinkeliai“* - Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimu vykdydama geležinkelio infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės (vežėjo) funkcijas.

### **2. 3. Vandens transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas**

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos *Vandens transporto departamentas* (toliau – departamentas), remdamasis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintais nuostatais,

savo kompetencijos ribose vykdo Lietuvos Respublikos vandens transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą.

*Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos vandens transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą departamentas vykdo jo kompetencijai priskirtus uždavinius:*

1. dalyvauja formuojant bendrą vandens transporto strategiją ir organizuoja jos įgyvendinimą.

2. Dalyvauja formuojant saugios laivybos politiką ir organizuoja jos įgyvendinimą.

3. Dalyvauja formuojant vandens transporto integracijos į Europos vandens transporto sistemą politiką ir pagal kompetenciją įgyvendina Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus vandens transporto srityje.

4. Organizuoja prekybinės laivybos ir vidaus vandenų transporto valstybinio valdymo vykdymą.<sup>107</sup>

*Vykdydamas jo kompetencijai priskirtus uždavinius teisinio reguliavimo ir valdymo srityje departamentas:*

1. kartu su kitais ministerijos struktūriniais padaliniais analizuoja vandens transporto šakos ekonominės veiklos rezultatus, teikia siūlymus Vyriausybei ekonominei šios šakos būklei gerinti.

2. Analizuoja užsienio valstybių ir tarptautinių vandens transporto organizacijų teisės aktus bei konvencijas, rengia pasiūlymus dėl tarptautinių sutarčių ratifikavimo tikslingumo ar prisijungimo prie jų ir rengia būtinų tam dokumentų projektus.<sup>108</sup>

3. Nustatyta tvarka rengia, derina Lietuvos Respublikos įstatymų, Vyriausybės nutarimų, susisiekimo ministro įsakymų ir kitų teisės aktų projektus, reglamentuojančius vandens transporto veiklą, kontroliuoja šių teisės aktų reikalavimų vykdymą.

*4. Prižiūri kaip yra laikomasi:*

4.1. saugios laivybos reikalavimų bei Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijų, kodeksų, rezoliucijų bei Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių saugią laivybą, reikalavimų įgyvendinimo Lietuvos Respublikoje tvarkos.

4.2. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos ir naudojimo taisyklių; laisvojo uosto ribų ir veiklos sąlygų nustatymo tvarkos; laisvojo uosto įrengimo sutarties formos; su Klaipėdos valstybinio jūrų uostų funkcine paskirtimi susijusios veiklos rūšių sąrašo; leidimo veiklai laisvajame uoste formos, jo išdavimo, išdavimo galiojimo sustabdymo ir panaikinimo tvarkos; ūkinės veiklos uosto rezervinėse teritorijose apribojimų, rezervinių teritorijų priežiūros bei tvarkymo tvarkos.

<sup>107</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=281&DL=>

<sup>108</sup> Ten pat.



5. Teisės aktų nustatyta tvarka atstovauja Lietuvos Respubliką Tarptautinėje jūrų organizacijoje, Jungtinių Tautų Europos Ekonominės komisijos Vidaus transporto komitete, kitose tarptautinėse organizacijose bei koordinuoja vandens transporto įmonių ir organizacijų veiklą tarptautinėse organizacijose.

6. Savo kompetencijos ribose koordinuoja ministerijos reguliavimo sferai priskirtų valstybės įmonių, įstaigų prie ministerijos veiklą.

7. Rengia Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių vandens transporto srityje projektus, atstovauja ministeriją dvišalėse ir daugiašalėse derybose su užsienio valstybių įgaliotais atstovais.

8. Pagal kompetenciją rengia teisės aktų, reglamentuojančių laivybos kompanijų ir jūrų laivų, sertifikavimą, laivų ir uosto įrenginių apsaugos vertinimą.

9. Dalyvauja formuojant licencijavimo ir atestavimo politiką vandens transporte.

10. Organizuoja Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos posėdžius, jos nutarimų įgyvendinimą, vykdo tarybos sekretoriato funkcijas.

*Vandens transporto sistemą sudaro jūrų transporto ir vidaus vandenų transporto sektoriai, todėl pirmiausia aptarsime jūrų transporto, o vėliau vidaus vandenų transporto teisinį reguliavimą ir valdymą.*

### **Jūrų transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas**

Kadangi Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra pagrindinė Lietuvos Respublikos jūrų transporto sistemos sudėtinė dalis, tai šioje darbo dalyje kalbėdami apie jūrų transporto teisinį reguliavimą ir valdymą daugiausiai dėmesio skirsime šiam jūrų transporto sistemos elementui.

Pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis Lietuvos Respublikos jūrų transporto teisinį reguliavimą ir valdymą yra Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas, kuris reguliuoja Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklą bei valdymą, išskyrus kitų Lietuvos Respublikos jūrų uostų, naftos bei chemijos produktų terminalų, neįeinančių į jūrų uostų teritorijas, veiklą bei valdymą

Be minėto įstatymo Lietuvos Respublikos jūrų transporto sistemos teisinį reguliavimą dar reglamentuoja: Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija, Tarptautinė konvencija dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, Konvencija dėl tarptautinės jūrų laivybos sąlygų lengvinimo, Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija, Konvencija dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš saugią jūrų laivybą, Tarptautinis jūra gabenamų pavojingų krovinių kodeksas (IMDG kodeksas), atitinkami ES reglamentai ir direktyvos.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto steigėja yra *Lietuvos Respublikos Vyriausybė*, tačiau steigėjo funkcijas Vyriausybės pavedimu vykdo *Susisiekimo ministerija*. Uosto teritorijos ir rezervinių teritorijų ribas Susisiekimo ministerijos teikimu nustato Vyriausybė.

Klaipėdos valstybinį jūrų uostą sudaro *uosto žemė* (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų žemės plotas su jame esančia uosto infrastruktūra), *akvatorija* (Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytų ribų vandens plotas, kuriame yra laivybos kanalas, plūdrieji statiniai ir vidinis bei išorinis reidai) ir *uosto infrastruktūra* (hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių įrenginių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas). Tai Lietuvos Respublikos nuosavybė, tačiau valstybės įmonė - Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, turi teisę išnuomoti uosto žemę su uosto veikla susijusioms reikmėms.

*Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija* (toliau – Uosto direkcija) įgyvendindama savo pagrindinį tikslą – nuolat vystyti Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, išlaikyti jo konkurentabilumą ir didinti jo krovos apimtį savo kompetencijos ribose prisideda prie Lietuvos Respublikos jūrų transporto sistemos teisinio reguliavimo ir valdymo.

Svarbu pažymėti, kad uosto žemė, infrastruktūra ir akvatorija neprivatizuojamos, tačiau kiti uoste esantys valstybės nuosavybės objektai gali būti privatizuojami pagal Valstybės ir savivaldybių turto privatizavimo įstatymą, suderinus su Susisiekimo ministerija. Žemės sklypą, kaip karinę uosto teritoriją, Lietuvos kariuomenei neterminuotai naudoti suteikia ir šios teritorijos ribas nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė, tačiau Vyriausybės sprendimu karinė uosto veiklos zona gali būti išplėsta. Lietuvos Respublikos Vyriausybė nustato sąrašą ne karinėje uosto teritorijoje esančių krantinių, kurias Uosto direkcija rezervuoja budintiems Lietuvos karo laivams, taip pat užsienio valstybių vizituojantiems karo laivams. Tokių krantinių bendras ilgis turi būti ne mažesnis kaip 190 metrų. Tai yra ypač svarbu, nes Lietuvai tapus NATO ir ES nare padažnėjo kitų valstybių karinių laivų vizitai į Klaipėdos uostą, dėl rengiamų bendrų pratybų ir kitais tikslais. Pažymėtina, kad laivams su branduolinėmis jėgainėmis ir branduoliniu ginklu įplaukti į uostą draudžiama, o užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turintys laivai, eksploatuojami nekomerciniais tikslais, į uostą gali įplaukti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka.

Uostas yra atviras vidaus ir tarptautinei laivybai. Uosto naudojimo, Uosto laivybos taisyklės Uosto direkcijos teikimu tvirtina Susisiekimo ministerija, nustatyta tvarka suderinusi jas su suinteresuotomis institucijomis. Svarbu pabrėžti tai, kad šios taisyklės yra privalomos visiems uosto naudotojams. Nors uoste esančios įmonės, įstaigos ir organizacijos veikia savarankiškai, pagal jų veiklą reglamentuojančius įstatymus, tačiau šios įmonės, įstaigos ir organizacijos privalo laikytis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme bei Uosto naudojimo taisyklėse apibrėžtų reikalavimų.

Uosto žemę, akvatoriją ir uosto infrastruktūrą patikėjimo teise valdo, jomis disponuoja ir naudoja *Uosto direkcija* savo įstatų, jos veiklą reglamentuojančių teisės aktų nustatyta tvarka ir sąlygomis. Uosto direkcija yra Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu įsteigta valstybės įmonė. Jos savininko teises ir pareigas įgyvendina Susisiekimo ministerija. Uosto direkcijos metinę pajamų ir išlaidų sąmatą tvirtina susisiekimo ministras.

Uosto strategijai formuoti, santykiams tarp uosto, Klaipėdos miesto savivaldybės bei valstybės įstaigų koordinuoti, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu sudaroma Uosto plėtojimo taryba iš Susisiekimo, Finansų ir kitų suinteresuotų ministerijų, Klaipėdos apskrities viršininko administracijos, Klaipėdos miesto savivaldybės, mokslo įstaigų, Uosto direkcijos bei uosto naudotojų ir jų asociacijų atstovų. Šios tarybos nuostatus tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorijos dalyje, kurios ribas ir veiklos sąlygas nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė gali būti steigiamas laisvasis uostas.

#### **Uosto valdymą atlieka:**

- *Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija*, savo įstatų nustatyta tvarka valdo Uosto žemę, akvatoriją, uosto infrastruktūrą.
- Uosto teisinį reguliavimą vykdo *Lietuvos Respublikos Vyriausybė* priimdama nutarimus, nustatydamą veiklos ribas, sąlygas įvairias tvarkas.
- *Susisiekimo ministerija*, tvirtindama nuostatus, taisykles ir Vyriausybės pavedimu vykdydama uosto steigėjos funkcijas.

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas gali būti reorganizuotas arba jo veikla nutraukta tik Lietuvos Respublikos įstatymu, o tai dar kartą pabrėžia šio uosto valstybinę reikšmę.

Be *LR Susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamento* ir *VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos*, prie Lietuvos Respublikos jūrų transporto sistemos teisinio reguliavimo ir valdymo, savo kompetencijos ribose, prisideda *BĮ Lietuvos saugios laivybos administracija* ir *AB "Lietuvos jūrų laivininkystė"*, kurios 56,66 proc. akcijų priklauso valstybei.

*BĮ Lietuvos saugios laivybos administracija* vykdydama savo pagrindinius uždavinius pastebimai prisideda prie jūrų transporto sistemos teisinio reguliavimo. Pagrindiniai jos uždaviniai yra: organizuoti Lietuvos Respublikos įstatymų bei kitų teisės aktų, tarptautinės jūrų teisės dokumentų, reglamentuojančių saugią laivybą, reikalavimų įgyvendinimą laivybos įmonėse, laivuose ir jūrų uostuose; vykdyti LR įstatymų bei kitų teisės aktų, tarptautinės jūrų teisės dokumentų, dėl saugios laivybos, teršimo iš laivų prevencijos įgyvendinimo kontrolę.

AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“ (LJL) įkurta 2001 m. birželio 27 d., reorganizavus nuo 1969 m. veikusią bendrovę LISCO. Kaip jau minėjome, nacionalinės laivybos kompanijos AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“ 56,66 proc. akcijų priklauso valstybei, likusi dalis - privatiems akcininkams.<sup>109</sup> Kadangi tai „pusiau valstybinė“ laivybos kompanija, tai ji vykdydama veiklą taipogi prisideda prie Lietuvos Respublikos jūrų transporto sistemos teisinio reguliavimo ir valdymo.

### **Vidaus vandenų transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas**

Pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą yra Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas (toliau – Vidaus vandenų transporto kodeksas). Jis reglamentuoja vidaus vandenų laivybos, uostų veiklos, keleivių, krovinių, bagažo, pašto vežimo, buksyravimo santykius, taip pat nustato atsakomybę už žalą, padarytą vidaus vandenų transporto, bei už kitus minėto kodekso nuostatų pažeidimus.

Be minėto kodekso LR vidaus vandenų transporto sistemos teisinį reguliavimą dar reglamentuoja Europos susitarimas dėl svarbiausių tarptautinės reikšmės vidaus vandens kelių (AGN). Vidaus vandenų transporto kodeksas suderintas su: Tarybos 1987 m. lapkričio 9 d. direktyva 87/540/EEB dėl leidimo verstis krovinių vežėjo vandens keliais vidaus ir tarptautiniais maršrutais veikla bei abipusio diplomų, pažymėjimų ir kitų oficialią kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų pripažinimo ir Tarybos 1991 m. gruodžio 16 d. reglamentu EEB Nr. 3921/91 bei kitais ES reglamentais ir direktyvomis. Jeigu Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys nustato kitokias taisykles, negu Vidaus vandenų transporto kodeksas, taikomos tarptautinių sutarčių taisyklės.

Vidaus vandenų transporto priemonės, uostų ir prieplaukų pastatai ir įrenginiai nuosavybės teise gali priklausyti Lietuvos Respublikos valstybei, savivaldybėms, Lietuvos Respublikos ir užsienio fiziniams bei juridiniams asmenims, užsienio valstybėms, tačiau valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai ir jų infrastruktūra (hidrotechninių ir inžinerinių statinių kompleksas) išimtinai nuosavybės teise priklauso tik Lietuvos valstybei.

Vidaus vandenų transporto valstybinį valdymą vykdo *Susisiekimo ministerija*, kuri pagal savo kompetenciją leidžia visiems fiziniams ir juridiniams asmenims privalomus teisės aktus ir tiesiogiai bei per įgaliotas institucijas kontroliuoja šių aktų vykdymą, tačiau Vyriausybė gali steigti ir kitas specialias vidaus vandenų transporto valstybinio valdymo institucijas.

---

<sup>109</sup> AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“ (LJL) // <http://www.ljl.lt>

Susisiekimo ministerija (arba jos įgaliota institucija): valdo ir prižiūri Lietuvos Respublikos vidaus vandenų kelius; atlieka valstybinės ir vietinės reikšmės vidaus vandenų kelių būklės bei navigacinių įrenginių juose funkcionavimo, laivybos, uostų veiklos valstybinę kontrolę; ir nagrinėja laivų avarinius atvejus.

Susisiekimo ministerija arba jos įgaliota institucija, licencijavimo taisyklių, patvirtintų Vyriausybės nustatyta tvarka, išduoda: 1. licencijas verstis keleivių vežimu laivais vidaus vandenimis Lietuvos Respublikoje; 2. licencijas verstis keleivių ir krovinių vežimu laivais vidaus vandenimis tarptautiniais maršrutais.

Be Susisiekimo ministerijos Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, savo kompetencijos ribose, atlieka *Valstybinė įmonė Vidaus vandens kelių direkcija* bei *Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija*.

*VĮ Vidaus vandens kelių direkcija* yra paskirta Lietuvos Respublikos vidaus vandenų kelių valdytoja ir visą navigacijos laiką vykdo vandens kelio darbus bei užtikrina nustatytuosius garantinius kelių gabaritus.

*Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija* atlieka valstybinę saugios laivybos vidaus vandenų keliuose priežiūrą.

## **2. 4. Oro transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas**

Pagrindinis teisės aktas reglamentuojantis Lietuvos Respublikos oro transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą yra Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas (toliau – Aviacijos įstatymas). Jis reglamentuoja aviacijos valdymą; oro erdvės, orlaivių, kitų įrenginių naudojimą aviacijoje; oro uostų veiklą; reikalavimus aviacijos specialistams; orlaivių gamybos, aerodromų statybos ir naudojimo reikalavimus; vežimą, paiešką ir gelbėjimą, subjektų, susijusių su aviacija, turtinę atsakomybę bei draudimą. Pastarasis įstatymas netaikomas bemotoriams orlaiviams, kurių minimalus greitis ne mažesnis kaip 45 kilometrai per valandą, maksimali pakilimo masė neviršija 170 kilogramų, kai šie orlaiviai naudojami vaikų aviaciniam švietimui ir mokymui.

Be minėto įstatymo LR oro transporto sistemos teisinį reguliavimą dar reglamentuoja: Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (Čikagos konvencija); Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Varšuvos konvencija); Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, suvienodinimo (Monrealio konvencija); Konvencija dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose; Konvencija dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu; Konvencija dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą;

Europos civilinės aviacijos konferencijos rekomendacijos. Aviacijos įstatymas yra suderintas su: 1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2299/89 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 1999 m. vasario 8 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 323/1999); 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 295/91, nustatantis bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliaraus oro transportu taisyklės (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentu (EB) Nr. 261/2004); 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo; 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 793/2004); 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą; 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles; 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos Reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo; 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams.

Civilinę aviaciją reglamentuojantys Lietuvos Respublikos teisės aktai turi atitikti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (Čikagos konvencijos) reikalavimus ir, kiek tai priimtina Lietuvos Respublikai, šios konvencijos prieduose pateiktus standartus, rekomenduojamą praktiką bei procedūras, taip pat atitinkamus Europos Sąjungos bei Jungtinės aviacijos institucijos reikalavimus.

Aviacijos teisinį reguliavimą ir valdymą pagal savo kompetenciją Lietuvos Respublikoje vykdo *Vyriausybė, Krašto apsaugos ministerija (KAM), Susisiekimo ministerija, Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamentas, Krašto apsaugos ministerijos generalinis inspektorius, kariuomenės vadas ir Civilinės aviacijos administracija (toliau – CAA).*

*Kariuomenės vadas*, kaip vienas iš vykdančiųjų aviacijos valstybinį valdymą, pagal savo kompetenciją įgyvendina karinės aviacijos politiką ir teikia siūlymus, rengiant karinės aviacijos plėtros programą. Jei būtina, jis suderinęs su CAA, nustato reikalavimus karinei aviacijai ir vykdo karinės aviacijos, įskaitant antžeminius įrenginius ir aviacijai teikiamas paslaugas, valstybinę

priežiūrą. Tuo tikslu karinėse oro pajėgose turi būti įsteigtas Skrydžių saugos departamentas. Kariuomenės vadas, atlikdamas savo funkcijas koordinuoja karinių skrydžių saugos programos įgyvendinimą, išduoda licencijas, pažymėjimus ir vykdo kitų teisės aktų jam suteiktas funkcijas. Jis nustato reikalavimus kariniams aerodromams.

Kariuomenės vadas, įstatymų nustatyta tvarka gali deleguoti Aviacijos įstatyme nustatytas teises ir pareigas karinių oro pajėgų vadui. Deleguojamas teises ir pareigas kariuomenės vado siūlymu tvirtina krašto apsaugos ministras.

Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdyti oro susisiekimą ir specialiuosius aviacijos darbus galima tik turint galiojantį vežėjo pažymėjimą. Jį susisiekimą ministro nustatyta tvarka išduoda arba pripažįsta galiojančiu CAA. Eksploatuoti orlaivius ir atlikti jų techninę priežiūrą bei remonto darbus, taip pat vadovauti skrydžiams leidžiama asmenims, turintiems atitinkamą CAA išduotą specialisto licenciją. CAA turi teisę visada patikrinti asmens, turinčio licenciją ar licencijos pripažinimo pažymėjimą, teorines žinias ir praktinius įgūdžius, taip pat reikalauti pasitikrinti sveikatą. Susisiekimą ministro nustatyta tvarka CAA gali nutraukti arba sustabdyti licencijos galiojimą. Oro susisiekimui vykdyti vežėjas privalo turėti Susisiekimą ministerijos arba jos įgaliotos CAA išduotą licenciją, remiantis Tarybos Reglamentu (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo. Užsienio valstybių vežėjai turi teisę vykdyti oro susisiekimą pagal atitinkamą Lietuvos Respublikos tarptautinę sutartį. Kol tokios sutarties nėra, Susisiekimą ministerija arba jos įgaliota CAA gali išduoti atitinkamą leidimą. Licencijų oro susisiekimui vykdyti išdavimo, galiojimo sustabdymo ir panaikinimo sąlygas bei tvarką nustato Vyriausybė.

Susisiekimą ministerijos *Civilinės aviacijos departamentas* (toliau – departamentas), remdamasis Lietuvos Respublikos susisiekimą ministro patvirtintais nuostatais, savo kompetencijos ribose vykdo Lietuvos Respublikos oro transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą.

*Įgyvendindamas Lietuvos Respublikos oro transporto sistemos teisinį reguliavimą departamentas vykdo jo kompetencijai priskirtus uždavinius:*

1. dalyvauja formuojant ir įgyvendinant oro transporto politiką.
2. Nustato Lietuvos oro transporto plėtojimo pagrindines kryptis.
3. Koordinuoja oro transporto sąveiką su kitomis sritimis.
4. Dalyvauja formuojant oro transporto skrydžių saugos politiką.
5. Koordinuoja oro transporto neigiamo poveikio aplinkai mažinimo politiką.<sup>110</sup>

---

<sup>110</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=242&DL=>

*Vykdydamas jo kompetencijai priskirtus uždavinius oro transporto teisinio reguliavimo srityje departamentas:*

1. dalyvauja valstybės investicinių programų, susijusių su oro transporto plėtra rengime, koordinuoja jų įgyvendinimą.

2. Pagal kompetenciją rengia įstatymų ir kitų teisės aktų projektus, derina juos su Europos Sąjungos teisės aktais ir atitinkamomis tarptautinės teisės normomis.

3. Pagal kompetenciją organizuoja Europos Sąjungos teisės aktų (acquis communautaire) perkėlimą į nacionalinę teisę.<sup>111</sup>

5. Dalyvauja plėtojant bendradarbiavimą su užsienio valstybėmis oro transporto srityje.

6. Pagal kompetenciją dalyvauja formuojant ir įgyvendinant Europos Sąjungos politiką oro transporto srityje, rengia ir teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybei pozicijas dėl pasiūlymų priimti Europos Sąjungos teisės aktus; pristato jas Europos Sąjungos Tarybos ir Komisijos darbo grupių ir komitetų posėdžiuose.<sup>112</sup>

7. Dalyvauja formuojant ir įgyvendinant Baltijos jūros valstybių regioninę politiką oro transporto srityje.

8. Pagal kompetenciją dalyvauja palaikant ryšius su atitinkamomis užsienio institucijomis ir tarptautinėmis organizacijomis, dalyvauja tarptautinių civilinės aviacijos organizacijų (ICAO, ECAC ir kt.) darbe, koordinuoja jų sprendimų įgyvendinimą; vykdo Civilinės aviacijos vadovybės funkcijas, numatytas Lietuvos Respublikos dvišalėse oro susisiekimo sutartyse.

9. Pagal savo kompetenciją atlieka tarptautinių sutarčių projektų ekspertizę, kontroliuoja Lietuvos Respublikos dvišalių oro susisiekimo sutarčių vykdymą.

10. Rengia licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo, galiojimo sustabdymo ir panaikinimo sąlygas ir tvarką.

11. Analizuoja ir teikia pasiūlymus dėl valstybės įmonės Tarptautinio Vilniaus oro uosto, valstybės įmonės „Kauno aerouostas“, valstybės įmonės Tarptautinio Palangos oro uosto, valstybės įmonės „Oro navigacija“ bei Civilinės aviacijos administracijos veiklos.<sup>113</sup>

Kaip matome, Susisiekimo ministerijos Civilinės aviacijos departamentas vykdo Lietuvos Respublikos oro transporto sistemos teisinio reguliavimo funkciją. Tačiau be minėto departamento svarbią vietą Lietuvos Respublikos oro transporto sistemos teisiniame reguliavime pagal savo kompetenciją užima Civilinės aviacijos administracija (CAA).

---

<sup>111</sup> <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=242&DL=>

<sup>112</sup> Ten pat.

<sup>113</sup> Ten pat



Biudžetinė įstaiga Civilinės aviacijos administracija įsteigta 2001 m. liepos 2 d., reorganizavus valstybės įmonę "Lietuvos Respublikos civilinės aviacijos direkcija".<sup>114</sup> Ji yra išlaikoma iš valstybės biudžeto ir atskaitymų nuo rinkliavų už oro navigacijos paslaugas, bei naudojimąsi oro uostais. Minėtų atskaitymų dydį nustato Vyriausybė.

*Civilinės aviacijos administracija* (CAA) vykdydama Lietuvos oro transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą atlieka šias funkcijas:

1. pagal savo kompetenciją įgyvendina valstybės civilinės aviacijos plėtros strategiją ir teikia Susisiekimo ministerijai siūlymus rengiant civilinės aviacijos plėtros programas.

2. Jei reikia, suderinusi su kariuomenės vadu, nustato reikalavimus civilinei aviacijai įgyvendinti ir vykdo civilinės aviacijos, įskaitant antžeminę įrangą ir aviacijai teikiamas paslaugas, valstybinę priežiūrą.

3. Organizuoja Nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos įgyvendinimą, išduoda licencijas, pažymėjimus, taip pat atlieka kitas teisės aktų jai suteiktas funkcijas.<sup>115</sup>

CAA vykdydama Lietuvos oro transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą yra glaudžiai susijusi su kitais Lietuvos civilinės aviacijos sistemos nariais.

***Kalbant apie Lietuvos civilinės aviacijos sistemos narių tarpusavio ryšius galima būtų išskirti tokius pagrindinius narius (PRIEDAS Nr. 13):***

1. *Valstybės politiką formuojančios ir reguliuojančios institucijos.*

1.1 LR Susisiekimo ministerija. Formuoja ir įgyvendina valstybės oro transporto politiką, nustato plėtros kryptis, formuoja oro transporto saugaus eismo ir poveikio aplinkai politiką;

1.2 LR aplinkos apsaugos ministerija. Civilinės aviacijos ūkio subjektų poveikio aplinkai reglamentavimas;

1.3 Civilinės aviacijos administracija. Skrydžių saugos ir aviacijos saugumo priežiūra. Standartų, reikalavimų ir taisyklių kūrimas, diegimas, laikymosi kontrolė.

2. *Oro transporto infrastruktūra.*

2.1 Tarptautiniai oro uostai. Aviacinės ir neaviacinės paslaugos, susijusios su keleivių ir krovinių komercinių vežimų užtikrinimu. Nekomercinių skrydžių aviacinės paslaugos.

2.2 Oro navigacija. Oro eismo paslaugos šalies ir užsienio ūkio subjektams.

3. *Vežėjai.* Komercinis keleivių ir krovinių vežimas reguliariais ir užsakomaisiais reisais. Orlaivių antžeminis aptarnavimas (angl. ground-handling), techninis aptarnavimas ir remontas.

<sup>114</sup> [http://www.caa.lt/lt.php/apie\\_caa/12](http://www.caa.lt/lt.php/apie_caa/12)

<sup>115</sup> Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918.

4. *Aerodromai*. Aeroklubų, savivaldybių ir privatūs. Nekomercinių skrydžių aerodrominės paslaugos, pilotų-mėgėjų rengimas.

5. *Gamybinės įmonės*. Komercinis orlaivių techninis aptarnavimas, remonto darbai. Orlaivių projektavimas ir gamyba

6. *Mokymo įstaigos*. Aviacijos specialistų rengimas, kvalifikacijos kėlimas, moksliniai tyrimai.<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> [http://www.caa.lt/lt.php/aktualijos/10;news\\_id;118](http://www.caa.lt/lt.php/aktualijos/10;news_id;118)

### **3. VEŽĖJŲ ATSAKOMYBĖ LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO SISTEMOJE**

Kadangi Lietuvoje didžiąją dalį krovinių pervežimų sudaro pervežimai kelių transportu (daugiau kaip 40% visų vežamų krovinių), o Lietuvos kelių transportas užima reikšmingą vietą tarptautinėje vežimų paslaugų rinkoje, todėl kalbėdami apie vežėjų atsakomybę Lietuvos Respublikos transporto sistemoje, daugiausiai dėmesio skirsime šiai transporto rūšiai.

#### **3.1 Vežėjų atsakomybė kelių transporto sistemoje**

Vežėjas, priėmęs nustatyta tvarka iš siuntėjo krovinį ar bagažą, atsako nuo jo priėmimo iki išdavimo už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad žala atsirado ne dėl jo kaltės. Krovinio ar bagažo praradimu laikomas jų nepristatymas nustatytu laiku į paskirties vietą, trūkumu - jo kiekio sumažėjimas, o sužalojimu - jo kokybinių savybių pablogėjimas.

Keleivių, bagažo ir krovinio vežimo saugumo ir kitų taisyklių kelių transporte pažeidimas užtraukia atsakomybę pagal Lietuvos Respublikos įstatymus.

Vežimu laikomas laikas, per kurį krovinyje ar bagaže buvo vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo kelių transporto priemonėje, stotyje, saugykloje ar kitoje vietoje.

Jeigu vežėjas atliko priimto krovinio ar bagažo pakrovimą, perkrovimą ar perdavimą, tai tuo metu padaryta žala laikoma atsiradusia vežimo metu.<sup>117</sup>

Vežėjas padarytą žalą kroviniui ar bagažui, kurie buvo keleivio ar krovinio siuntėjo pareiškimu įvertinti ir už juos apmokėta, atlygina įvertinto turto suma, jeigu nėra įrodymų, kad ši suma viršija keleiviui ar siuntėjui padarytos žalos tikrąjį dydį. Jeigu krovinyje ar bagaže nebuvo įvertinti ir už juos apmokėta, tai už padarytą žalą vežėjas atsako taip: už jų praradimą ar trūkumą - prarasto ar trūkstamo turto verte, už sužalojimą - tokia suma, kokia sumažėjo krovinio, bagažo ar pašto siuntos vertė. Už keleivio rankinį bagažą vežėjas atsako tik tada, kai bagažas buvo prarastas ar sužalotas kelių transporto priemonės avarijos metu, jeigu keleivis ar asmuo, turintis teisę į žalos atlyginimą, įrodys apie turėtą ir netektą bagažą ir jo vertę.

Kompensacija už prarastą krovinį ar jo trūkumą negali viršyti 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencijos (CMR konvencijos) nustatytų maksimalių nuostolių atlyginimo ribų.

---

<sup>117</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

Vežėjas, pažeidęs keleivio, bagažo ar krovinio vežimo terminus (išskyrus keleivio vežimą miesto ir priemiesčio maršrutais), privalo atlyginti keleiviui, krovinio ar pašto, dokumentų siuntėjui arba gavėjui turėtus nuostolius, atsiradusius dėl transporto priemonės vėlavimo, jeigu sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis. Negautos pajamos neatlyginamos. Vežimo terminas laikomas nepraleistu, jeigu vežėjas savo įsipareigojimo negalėjo įvykdyti dėl nenugalimos jėgos, transporto priemonės gedimo, gresiančio keleivių sveikatai ar gyvybei, šalinimo arba kitokių nuo vežėjo nepriklausančių aplinkybių.<sup>118</sup>

Kai kroviny s prarastas, jo trūksta arba jis sužalotas dėl dviejų ar daugiau vežėjų, kurie dalyvavo vežime, kaltės, tai žalą krovinio siuntėjui ar gavėjui atlygina vežėjas, su kuriuo buvo sudaryta vežimo sutartis. Vežėjas, atlyginęs žalą, turi teisę reikalauti turėtų nuostolių atlyginimo iš kitų vežėjų.

Žalą, padarytą keleiviui, bagažui, kroviniui ar pašto siuntai, susidūrus kelių transporto priemonėms, atlygina transporto priemonės, dėl kurios kaltės įvyko susidūrimas, valdytojas. Jeigu žala padaryta susidūrus kelioms kelių transporto priemonėms, dėl ko kalti keli transporto priemonių valdytojai, tai nukentėjusiesiems padarytą žalą jie atlygina solidariai. Atlygintinos žalos dydis nustatomas atsižvelgiant į padarytų pažeidimų pobūdį.

Žalą, padarytą kelių transporto priemonėmis tretiesiems asmenims ar jų turtui, atlygina kaltas dėl žalos padarymo vežėjas. Žalos dydį ir jos atlyginimo tvarką reguliuoja Civilinis kodeksas.

Vežėjas neatsako už žalą dėl bagažo, krovinio ar pašto siuntos praradimo, trūkumo ar sužalojimo, jeigu nėra įrodymų, kad imtasi visų reikiamų priemonių žalai išvengti arba, kad jis negalėjo tokių priemonių panaudoti. Jei vežėjas įrodys, kad krovinio siuntėjo ar gavėjo veiksmai buvo šios žalos atsiradimo priežastimi ar turėjo įtakos žalai atsirasti arba jai padidėti, tai, atsižvelgiant į to asmens kaltės laipsnį, žalos atlyginimo dydis gali būti sumažintas arba vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės.<sup>119</sup>

Vienas iš pagrindinių teisės aktų nustatančių kelių transporto vežėjų atsakomybę tarptautiniu lygiu yra 1956 m. *Ženevos tarptautinio krovinių vežimo sutarties konvencija* (CMR konvencija). Ši klausimą yra nagrinėjęs ir Lietuvos Aukščiausiasis teismas savo Teismų praktikoje.<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>119</sup> Ten ten.

<sup>120</sup> <http://www.infollex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=49719>

*Vežėjas neatsako už krovinio praradimą, trūkumą arba sužalojimą, jeigu siuntėjas (gavėjas) neįrodo jo kaltės, kai:*

1) kroviny s atvežtas techniškai tvarkinga kelių transporto priemone su nepažeistomis siuntėjo plombomis, o vienetinis kroviny s - su tvarkingomis krovinio siuntėjo arba gamintojo apsauginėmis žymomis, banderolinėmis plombomis;

2) krovinio trūksta arba jis sužalotas dėl natūralių priežasčių, susijusių su krovinio vežimu transporto priemonėmis (nudžiūvimo, korozijos, nubyrimo ir pan.);

3) kroviny s buvo lydimas siuntėjo ar gavėjo atstovo;

4) krovinio trūkumas neviršijo natūralaus sumažėjimo normų ar leistinų paklaidos matavimo priemonėmis ribų, taikomų vežant kelių transporto priemonėmis.<sup>121</sup>

Vežėjo susitarimai su keleiviu, krovinio ar bagažo siuntėju arba gavėju dėl vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už padarytą žalą ar jos dydžio sumažinimo negalioja. Tokio susitarimo negaliojimas nepanaikina vežimo sutarties.

Už kelių transporto priemonės prastovą dėl pavėluoto pakrovimo ar iškrovimo, ar dėl dokumentų, susijusių su vežimu, neiforminimo ar nepateikimo nustatytu laiku ir kitus pažeidimus, dėl ko įvyko prastova, šalys gali nustatyti netesybas. Netesybų nustatymas turi būti įformintas raštu.

Ieškiniai dėl reikalavimų, kylančių iš vežimo sutarties, pareiškiami teismui. Ieškovas gali iki ieškinio pareiškimo pareikšti vežėjui pretenziją. Vežėjas praneša apie pretenzijos patenkinimą arba atsisakymą ją patenkinti ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo jos gavimo dienos. Jei per tą laiką atsakymas į pretenziją negautas, laikoma, kad vežėjas jos nepatenkino. Ieškiniui, kylančiam dėl vežimo sutarties, pareikšti nustatomas dvejų metų ieškininės senaties terminas. Pretenzijos pareiškimas ieškininės senaties terminą pratęsia vienam mėnesiui.<sup>122</sup>

Pagal CMR konvenciją vežėjas atsako ne tik už savo veiksmus ir klaidas, bet ir už veiksmus bei klaidas savo agentų ir visų kitų asmenų, kurių paslaugomis vežimo procese jis naudojasi, kai šie agentai ar kiti asmenys vykdo jo įpareigojimus.<sup>123</sup>

Vežėjas atsako tiek už viso, tiek už dalies krovinio praradimą ar jo sugadinimą nuo to momento, kai krovinį priėmė vežti ir iki jo perdavimo momento, taip pat už krovinio pavėluotą pristatymą. Vežėjas negali išvengti atsakomybės dėl to, kad sugedo transporto priemonė, kuria jis naudojosi veždamas krovinį, arba dėl to, kad yra kaltas transporto priemonę išnuomojės asmuo ar jo agentai. Vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai

<sup>121</sup> Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.

<sup>122</sup> Ten pat.

<sup>123</sup> 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR konvencija) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.

įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti.<sup>124</sup>

CMR konvencija reglamentuoja vežėjo kelių transportu atsakomybę tarptautiniu aspektu.

Pagal CMR konvenciją, vežėjas turi įrodinėti savo nekaltumą, t.y. taikoma kaltumo prezumpcija – vežėjas laikomas kaltu, kol neįrodo priešingai.

Kita, ne mažiau reikšminga Lietuvos kelių transporto vežėjams yra 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija).

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. vasario 11 d. potvarkis dėl prisijungimo prie nurodytos konvencijos, įpareigojo parengti eilę norminių aktų, įgyvendinančių konvencijos nuostatas, padedančių įsilieti į tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis sistemą. Kalbant apie vežėjų atsakomybę ir vertinant didelius tranzitinių krovinių per LR srautus bei tai, kad mūsų valstybė nuo 2004 m. gegužės 1 d. tapo šalimi su išorine Europos Sąjungos siena, aktualia reikėtų laikyti ir minėtą konvenciją. Esant grubiems muitinės įstatymų pažeidimams (pvz., krovinių nepristatymui į paskirties įstaigas, kontrabandos gabenimui), daromas neigiamas poveikis valstybės ar Europos Sąjungos biudžetui, kenčia vežėjų asociacijų autoritetas.

Pagal CMR konvenciją, kiekviena prie konvencijos prisijungusi šalis gali suteikti asociacijoms teisę tiesiogiai arba per asociacijas korespondentes išduoti TIR knygeles ir būti garantais. Asociacija gali būti pripažinta konkrečioje šalyje tada, kai jos garantija padengia tos šalies įsipareigojimus, susijusius su krovinių gabenimu naudojant TIR knygeles, išduotas užsienio šalies asociacijų, priklausančių tai pačiai tarptautinei organizacijai, kaip ir minėta asociacija. Asociacija išduoda TIR knygeles tik tiems asmenims, kuriems konvencijos šalių, kuriose yra jų buveinė arba steigimo vieta, kompetentingos institucijos nėra atėmusios teisės taikyti TIR procedūrą.<sup>125</sup>

TIR knygelės, kurias gauna garantinės asociacijos iš užsienio šalių asociacijos korespondenčių arba tarptautinių organizacijų, nėra apmokestinamos importo ir eksporto muitais ir mokesčiais, joms taip pat netaikomi importo ir eksporto draudimai bei apribojimai.

Svarbus yra TIR konvencijos 8 straipsnis, kuriame įtvirtinta nuostata, kad garantinė asociacija (Lietuvoje ja yra „*LINAVA*“) įsipareigoja sumokėti visus importo ir eksporto muitus ir mokesčius, taip pat delspinigius, kurie gali būti priskaičiuoti pagal muitinės įstatymus ir taisykles tos šalies, kurioje buvo nustatytas TIR procedūros pažeidimas. Garantinė asociacija minėtas sumas įsipareigoja sumokėti kartu su tiesioginiais skolininkais.

<sup>124</sup> 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR konvencija) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.

<sup>125</sup> 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155.

Kiekviena konvencijos šalis gali nustatyti didžiausią sumą, kurios gali reikalauti iš garantinės asociacijos už kiekvieną TIR knygelę.

Garantinė asociacija tampa atsakinga kompetentingoms tarnyboms tos šalies, kurioje yra išvykimo muitinė, nuo tada, kai TIR knygelė priimama įforminti toje muitinėje. Atsakomybė kitoms šalims, kurių teritorija kroviniai gabenami pagal TIR procedūrą, prasideda nuo krovinio įvežimo arba, jei TIR procedūra buvo laikinai sustabdyta, nuo tada, kai TIR knygelę priima muitinė, kurioje TIR procedūra atnaujinama.<sup>126</sup>

Garantinė asociacija atsako ne tik už prekes, išvardytas TIR knygelėje, bet ir už tas, kurios TIR knygelėje nenurodytos, bet yra užplombuotoje transporto priemonės dalyje arba užplombuotame konteineryje. Už kitas prekes garantinė asociacija neatsako.

Nustatant muitų ir mokesčių sumas, TIR knygelėje pateikti duomenys apie prekes pripažįstami teisingi, jei nėra įrodoma kitaip.

Pasibaigus muitų, mokesčių ir delspinigių sumokėjimo terminui, kompetentingos tarnybos, prieš pateikdamos pretenziją garantinei asociacijai, turi pirmiausia kiek galėdamos reikalauti, kad jas apmokėtų tiesioginis skolininkas ar skolininkai.

Įdomu pastebėti, kad pagal TIR konvenciją, už TIR procedūros pažeidimus, kuriuos padaro TIR procedūros vykdytojas, atsako garantinė asociacija - Lietuvoje „LINA“<sup>126</sup>, išdavusi TIR knygelę.

### **3. 2 Vežėjų atsakomybė geležinkelių transporto sistemoje**

Geležinkelio įmonė (vežėjas), keleiviai, krovinių siuntėjai ir gavėjai atsako už keleivių ir bagažo, krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutarčių pažeidimą. Geležinkelio įmonės (vežėjo), keleivių, krovinių siuntėjų ir gavėjų susitarimai dėl atsakomybės tvarkos ir dydžio pakeitimo negalioja. Geležinkelio įmonė (vežėjas) visiškai atsako už priimto vežti krovinio ir bagažo praradimą, trūkumą ir sužalojimą nuo jų priėmimo vežti iki atidavimo gavėjui arba perdavimo nustatyta tvarka kitam jo įgaliotam asmeniui, jeigu neįrodo, kad krovinio ar bagažo praradimas, trūkumas ar sužalojimas kilo ne dėl jos kaltės.

*Geležinkelio įmonė (vežėjas) neatsako už krovinio praradimą, trūkumą ar sužalojimą, jeigu:*

- 1) tai įvyko dėl krovinio siuntėjo (gavėjo) kaltės;
- 2) tai įvyko dėl natūralių vežamo krovinio ar bagažo savybių;

---

<sup>126</sup> 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155.

3) tai įvyko dėl taros ar įpakavimo trūkumų, kurių nebuvo galima pastebėti priimant krovinį ar bagažą vežti, jei nėra taros ar įpakavimo sužalojimo požymių;

4) krovinio ar bagažo trūkumas neviršija LR geležinkelio transporto kodekso 44 straipsnio 2 dalyje numatytų nuostolių (natūralaus sumažėjimo), svarstyklių arba krovinio svėrimo tikslumo normų ir krovinyje ar bagažas atvežtas techniškai tvarkingu vagonu (konteineriu) su nepažeistomis siuntėjo plombomis;

5) krovinyje pateiktas gavėjui su nepažeistomis siuntėjo plombomis;

6) krovinyje atvežtas tvarkingais atviraisiais vagonais, jis nebuvo pakeliui perkrautas, nepažeistas apsauginis ženklavimas, krovinyje yra tvarkingai sutvirtintas;

7) krovinyje atvežtas lydimas siuntėjo ar gavėjo palydovo;

8) tai įvyko dėl nenugalimos jėgos.<sup>127</sup>

*Už žalą, padarytą vežant krovinį ar bagažą, geležinkelio įmonė (vežėjas) atsako:*

1) krovinį ar bagažą praradus arba esant jo trūkumui – prarasto arba trūkstamo krovinio ar bagažo vertės dydžiu;

2) krovinį ar bagažą sužalojus – sumos, kuria sumažėjo jo vertė, dydžiu;

3) praradus krovinį ar bagažą, kurio vertė nurodyta perduodant vežti, – nurodytosios krovinio ar bagažo vertės dydžiu. Jeigu geležinkelio įmonė (vežėjas) įrodo, kad tikroji krovinio ar bagažo vertė yra mažesnė už nurodytąją, – tikrosios jo vertės dydžiu.

Jeigu dėl sužalojimo, už kurį geležinkelio įmonė (vežėjas) atsako, krovinio ar bagažo kokybė pasikeitė tiek, kad jo nebegalima naudoti pagal tiesioginę paskirtį, krovinio ar bagažo gavėjas turi teisę jo atsisakyti ir pareikalauti atlyginti už krovinį ar bagažą kaip už prarastą. Jeigu krovinyje ar bagažas, už kurio praradimą ar trūkumą geležinkelio įmonė (vežėjas) sumokėjo atitinkamą atlyginimą, vėliau surandamas, geležinkelio įmonės (vežėjo) apie tokį suradimą informuotas gavėjas (siuntėjas) per vienus metus turi teisę pareikalauti, kad tas krovinyje ar bagažas būtų jam išduotas. Šiuo atveju jis turi grąžinti geležinkelio įmonei (vežėjui) atlyginimą, gautą už prarastą ar trūkstamą krovinį, tačiau turi teisę išreikalauti iš geležinkelio įmonės (vežėjo) prarasto ar trūkstamo krovinio vertės dydžio nuostolius, padarytus jam dėl pavėluoto krovinio ar bagažo pristatymo.<sup>128</sup> Geležinkelio įmonė (vežėjas) atsako už krovinio ar bagažo vežimo termino, nustatyto vežimo sutartyje, praleidimą, jeigu neįrodo, kad terminas praleistas ne dėl jos kaltės. Geležinkelio įmonė (vežėjas), pavėluotai pristatiusi krovinį ar bagažą, atlygina padarytus nuostolius.

Ieškiniai dėl reikalavimų, kylančių iš vežimo sutarties, pareiškiami teismui, jeigu šalių

<sup>127</sup> Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.

<sup>128</sup> Ten pat.



sutartys nenustato kitaip. Ieškovas iki ieškinio pareiškimo gali pateikti pretenziją geležinkelio įmonei (vežėjui). Pretenzija turi būti išnagrinėta per 3 mėnesius nuo jos pateikimo geležinkelio įmonei (vežėjui) dienos. Ieškiniai dėl reikalavimų, atsirandančių iš vežimo sutarties, gali būti pareiškiami per vienus metus nuo dienos, kurią ieškovas sužinojo ar turėjo sužinoti apie savo teisių pažeidimą. Pretenzijos pareiškimas pratęsia ieškinio senaties terminą 3 mėnesiams.

### **3.3 Vežėjų atsakomybė vandens transporto sistemoje**

Vežėjas, priėmęs nustatyta tvarka iš siuntėjo krovinį ar bagažą, atsako už žalą, padarytą dėl krovinio ar bagažo praradimo, trūkumo ar sužalojimo. Krovins ar bagažas laikomas prarastu, jeigu jis nepristatytas į paskirties vietą per 30 dienų nuo krovinio ar bagažo priėmimo vežti dienos. Krovinio ar bagažo trūkumu laikomas jo kiekybinis sumažėjimas, o sužalojimu - jo kokybinių savybių pablogėjimas. Vežimu laikomas laikotarpis, per kurį krovins ar bagažas buvo vežėjo žinioje neatsižvelgiant į tai, ar jis buvo laive, uoste, prieplaukoje ar kitoje vietoje. Jeigu vežėjas atliko priimto krovinio ar bagažo pakrovimą, perkrovimą ar perdavimą, tai padaryta tokiu metu žala laikoma atsiradusia vežimo laivu metu.<sup>129</sup>

Vežėjas, pažeidęs vežimo terminą, privalo atlyginti keleivio, krovinio, bagažo gavėjo ar siuntėjo dėl to turėtus nuostolius, jeigu sutartyje nebuvo numatyta atsakomybė netesybomis. Negautos pajamos neatlyginamos. Vežimo terminas laikomas nepažeistu, jeigu vežėjas savo įsipareigojimo negalėjo atlikti dėl nenugalimos jėgos, kurios vežėjas negalėjo ir neturėjo numatyti ir išvengti.

Bet kokie vežėjo susitarimai su keleiviu, krovinio ar bagažo siuntėju ar gavėju dėl vežėjo atleidimo nuo atsakomybės už padarytą žalą ar jos dydžio sumažinimo negalioja. Tokio susitarimo negaliojimas nepanaikina vežimo sutarties.

Ieškiniai dėl reikalavimų, kylančių iš vežimo sutarties, pareiškiami teismui. Ieškovas gali iki ieškinio pareiškimo vežėjui pareikšti pretenziją. Vežėjas praneša apie pretenzijos patenkinimą arba atsisakymą ją patenkinti ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo jos gavimo dienos. Jei per tą laiką atsakymas į pretenziją negautas, laikoma, kad vežėjas jos nepatenkino. Ieškiniui, kylančiam iš vežimo sutarties pareikšti, nustatomas dvejų metų ieškininės senaties terminas. Pretenzijos pareiškimas pratęsia ieškininės senaties terminą vienam mėnesiui.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.

<sup>130</sup> Ten pat

### 3.4 Vežėjų atsakomybė oro transporte

Vežėjų atsakomybė už žalą, padarytą keleiviams, bagažui ir kroviniams, taip pat tretiesiems asmenims, jos dydžiai, pretenzijų ir ieškinių pateikimo tvarka oro transporte nustatoma vadovaujantis įstatymais bei Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis.<sup>131</sup>

Turi būti apdrausta oro vežėjų ir civilinių orlaivių naudotojų civilinė atsakomybė už žalą, padarytą keleiviams, bagažui, kroviniams bei tretiesiems asmenims. Svarbiausius oro vežėjų ir orlaivių naudotojų civilinės atsakomybės už žalą, padarytą keleiviams, bagažui, kroviniams bei tretiesiems asmenims, draudimo reikalavimus bei minimalius draudimo sumų dydžius nustato 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams. CAA kontroliuoja, kaip oro vežėjai ir orlaivių naudotojai laikosi nurodyto reglamento nuostatų.

Aptarę vežėjų atsakomybę Lietuvos Respublikos transporto sistemoje, turime pažymėti, kad jei tie patys transporto teisiniai santykiai yra reglamentuojami ir nacionalinių, ir tarptautinių teisės aktų, tai taikomi tarptautiniai teisės aktai. Apibrėždami vežėjų atsakomybę, daugiau rėmėmės nacionaliniais teisės aktais, nes jau pati darbo tema pažymi, kad bus kalba daugiau apie nacionalinę teisę.

Lietuvoje yra pakankamai galiojančių nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų reglamentuojančių vežėjų atsakomybę Lietuvos Respublikos transporto sistemoje.

---

<sup>131</sup> Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918.

## IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Atlikus, magistriniame darbe „*Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas*“, analizę ir išsprendus darbo pradžioje nurodytus uždavinius, galime teigti, kad darbe iškelta hipotezė – pasitvirtino.

**Darbe pateiktos ir išanalizuotos medžiagos pagrindu, galime daryti šias išvadas:**

1. Transportą iš kitų ūkio šakų išskiria tai, kad be jo negali funkcionuoti nei viena kita savarankiškos valstybės ūkio šaka ir pati valstybė.

2. Pagrindinė transporto funkcija - kitų ūkio šakų ir socialinių poreikių tenkinimas, krovinių gabenimo ir keleivių vežimo sferose.

3. Transportas formuoja ekonominę erdvę, ekonominės erdvės sampratą, atspindi mūsų gyvenimo būdą ir kultūrą bei lemia ekonominį vystimąsi, nes ekonomika yra priklausoma nuo transporto funkcionavimo. Visuomenės funkcionalumas, kaip ir pati jos prigimtis, glaudžiai susijusi su transporto kokybe ir planavimu. Netinkama transporto sistema neigiamai veikia šalies ūkį ir socialinius interesus.

4. Lietuvos Respublikos transporto sistemą sudaro: kelių transportas, geležinkelių transportas, vandens (jūrų ir vidaus vandenų) transportas, oro transportas ir vamzdinių transportas.

5. Lietuvos Respublika, turi pakankamai gerai išplėtotą kelių transporto tinklą. Todėl svarbu jį išsaugoti, tinkamai prižiūrėti ir renovuoti, kad jis veiktų, kaip vientiso Europos Sąjungos kelių tinklo sudėtinė dalis.

6. Lietuvos geležinkelių infrastruktūros techninis lygis dar neatitinka europinio, todėl geležinkelių transporto restruktūrizavimas, infrastruktūros modernizavimas ir plėtra yra esminė sėkmingo darbo Europos Sąjungos geležinkelių transporto sistemoje sąlyga.

7. AB „*Lietuvos geležinkeliai*“, kurios 100 procentų akcijų priklauso valstybei, Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimu vykdo geležinkelio infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės (vežėjo) funkcijas. Ji yra kol kas vienintelė Lietuvoje realiai vykdanči keleivių ir krovinių vežimus geležinkelių transportu.

**8. Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reglamentavimas grindžiamas:**

*Atskirų transporto šakų kodeksais* – kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto kodeksų reguliuojami, iš transporto veiklos kylantys teisiniai santykiai.

*Specialiaisiais transporto įstatymais* – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto ir Aviacijos įstatymų reglamentuojami, iš vežimų jūra bei oru kylantys, transporto teisiniai santykiai.

*Tarptautinėmis sutartimis ir konvencijomis* – tarptautiniais transporto teisės aktais reglamentuojami, iš tarptautinių vežimų įvairiomis transporto rūšimis kylantys, transporto teisiniai santykiai.

*Europos Sąjungos reglamentais ir direktyvomis* – ES reglamentais ir direktyvomis reglamentuojami, iš vežimų ES transporto sistemoje kylantys, transporto teisiniai santykiai.

## **9. Lietuvoje transporto sistemos valstybinį reguliavimą ir valdymą vykdo:**

*Vyriausybė* - formuodama subalansuotą valstybės transporto politiką ir koordinuodama jos įgyvendinimą.

*Susisiekimo ministerija* - įgyvendindama valstybės transporto politiką, organizuodama strateginių transporto sistemos plėtojimo programų rengimą, pagal savo kompetenciją leisdama teisės aktus ir kontroliuodama jų vykdymą bei koordinuodama visų transporto rūšių sąveiką.

*Savivaldybių institucijos* - formuodamos viešojo vietinio transporto veiklos strategiją ir organizuodamos jos įgyvendinimą.

*Šakiniai atskirų transporto sričių departamentai* - savo kompetencijos ribose formuodami ir įgyvendindami valstybės transporto politiką, dalyvaudami nustatant Lietuvos transporto plėtos pagrindines kryptis, koordinuodami transporto sistemos elementų sąveiką ir įgyvendindami Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus atskirose transporto srityse.

*Atskirų transporto sričių direkcijos* – organizuodamos ir koordinuodamos valstybinės reikšmės transporto tinklo ir infrastruktūros renovaciją, priežiūrą, plėtrą bei užtikrindamos jų modernizavimą ir funkcionavimą.

*Šakinės transporto inspekcijos* - užtikrindamos tinkamas sąlygas transporto verslo plėtrai, įgyvendindamos eismo saugumo priemones ir kontrolę, socialinę pažangą bei mažindamos transporto neigiamą poveikį aplinkai.

## **Padarytų išvadų pagrindu, pateikiame šiuos pasiūlymus:**

1. Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas dar nėra reglamentuojamas vieningais teisės aktais - kodeksais. Tokios transporto rūšys, kaip Lietuvos jūrų ir oro transportas, dar nėra kodifikuotos, o reglamentuojamos specialiaisiais įstatymais. Todėl siūlome

išplėsti LR transporto teisinį reglamentavimą priimant „Lietuvos Respublikos jūrų transporto kodeksą“ ir „Lietuvos Respublikos oro transporto (aviacijos) kodeksą“.

2. Siekiant liberalizuoti Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus veiklą, būtina restruktūrizuoti AB „Lietuvos geležinkeliai“ pagal ES direktyvų reikalavimus, atskiriant komercinę minėtos bendrovės veiklą nuo infrastruktūros – panaikinant AB „Lietuvos geležinkeliai“ monopolį pervežimų geležinkeliu rinkoje.

3. Antrame Lietuvos geležinkelių pertvarkymų etape siūlytume privatizuoti AB „Lietuvos geležinkeliai“. Pavyzdys galėtų būti sėkminga Japonijos geležinkelių privatizavimo patirtis. Dabartinis AB „Lietuvos geležinkeliai“ santykis su valstybinės valdžios institucijomis Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinio reguliavimo srityje iškreipia konkurenciją ir neleidžia atsirasti nepriklausomoms geležinkelio įmonėms (vežėjams), kurios konkuruodamos su AB „Lietuvos geležinkeliai“ išjudintų LR geležinkelių transporto sistemos sąstingį.

4. Siūlytume atgaivinti keleivių vežimą vidaus vandenų transportu – Nemuno upės atkarpa Kaunas – Kuršių marios. Kaip rodo Europos Sąjungos šalių patirtis šia transporto rūšimi plačiai naudojasi didelė dalis atitinkamos šalies gyventojų, taip pat užsienio šalių turistai. Atgaivinus senąsias transporto priemones – garlaivius, ši transporto šaka įgautų didelį populiarumą ir mūsų šalyje.

5. Integruojant Lietuvos Respublikos transporto sistemą į Europos Sąjungos, būtina remtis Europos šalių pažangia patirtimi, pertvarkant atskiras transporto šakas veikti rinkos ekonomikos sąlygomis ir teisiškai reglamentuoti jų veiklą pagal ES reglamentų ir direktyvų reikalavimus.

# LITERATŪROS SĄRAŠAS

## ĮSTATYMAI IR NORMINIAI TEISĖS AKTAI

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2487.
3. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74 – 2262.
4. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772.
5. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105-2393.
6. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804.
7. Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 53-1245.
8. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918.
9. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 61-2182.
10. 1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija) // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155.
11. 1956 m. Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR konvencija) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932.
12. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimas Nr. 1170 „Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 97-2464.
13. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 497 „Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1998, Nr. 115-3261.
14. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2000 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. 174 „Dėl krovinių vežimo geležinkelio transportu taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 52-1507.

15. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 28 d. įsakymas Nr. 269 „Dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 90-2811.
16. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 2002 m. gegužės 9 d. įsakymas Nr. 3-204 „Dėl keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo oru taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 49-1904.
17. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2005 m. sausio 25 d. įsakymas Nr. 1B-68 „Dėl reikalavimų asmenims, norintiems gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą, patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 15-483.

## **SPECIALIOJI LITERATŪRA**

18. Baublys A. Transporto sistema. Vilnius: Technika, 1995.
19. Baublys A. Tarptautiniai vežimai kelių transportu. Vilnius: Technika, 1996.
20. Baublys A. Krovinių vežimai. Vilnius: Technika, 2002.
21. Baublys A. Keleivių ir krovinių vežimai kelių transportu. Vilnius: Technika, 1995.
22. Baublys A. Krovinių vežimai geležinkelių, vandens ir oro transportu. Vilnius: Technika, 1995.
23. Baublys A. Transporto sistemos teorijos įvadas. Vilnius: Technika, 1997.
24. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla, 1998.
25. Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo Liber, 2004.
26. Minalga R. Logistika. Vilnius: Petro ofsetas, 2001.
27. Tumėnas A. Japonijos geležinkelių privatizavimo pamokos // Viešoji politika ir administravimas. 2004, Nr. 7.

## **ADRESAI INTERNETE**

28. AB „Lietuvos geležinkeliai“ // <http://www.litrail.lt>
29. AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“ (LJL) // <http://www.ljl.lt>
30. Civilinės aviacijos administracija // <http://www.caa.lt>
31. Civilinės aviacijos administracijos nuostatai  
[http://www.caa.lt/lt.php/apie\\_caa/nuostatai/17](http://www.caa.lt/lt.php/apie_caa/nuostatai/17), prisijungimo laikas: 2006-09-28, 15:46.

32. Civilinės aviacijos veiklos liberalizuotoje rinkoje strategija // [http://www.caa.lt/lt.php/aktualijos/10;news\\_id:118](http://www.caa.lt/lt.php/aktualijos/10;news_id:118), prisijungimo laikas: 2006-09-21, 15:10.
33. Europos Komisija (EK) // <http://ec.europa.eu>
34. Europos Sąjunga (ES) // <http://europa.eu.int>
35. Europos Sąjungos teisė // <http://eur-lex.europa.eu>
36. Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&DL=L&TopicID=197&ArticleID=1310&Page=0&Page2=0&Action=0&SearchTXT=>, prisijungimo laikas: 2006-10-20, 11:36.
37. Internetinė informacijos paieška // <http://www.google.lt>
38. Jungtinių Tautų Organizacija (JTO) // <http://www.un.org>
39. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas // <http://www.portofklaipeda.lt>
40. Laisvoji enciklopedija „VIKIPEDIJA“ // <http://lt.wikipedia.org>
41. Lietuvos nacionalinė automobilių vežėjų keliais asociacija „LINAVAL“ // <http://www.linava.lt>
42. Lietuvos automobilių kelių direkcija // <http://www.lra.lt>
43. Lietuvos avialinijos (flyLAL) // <http://www.lal.lt>
44. Lietuvos nacionalinės automobilių vežėjų keliais asociacijos „LINAVAL“ įstatai // <http://www.linava.lt/zinynas/istatai.htm>, prisijungimo laikas: 2006-08-19, 14:54.
45. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // [http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=267063](http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=267063), prisijungimo laikas: 2006-09-16, 10:26.
46. Lietuvos Respublikos Muitinė // <http://www.cust.lt>
47. Lietuvos Respublikos Seimas // <http://www.lrs.lt>
48. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija // <http://www.transp.lt>
49. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos Geležinkelių transporto departamento nuostatai // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=227&DL=>, prisijungimo laikas: 2006-09-11, 16:45.
50. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos Kelių ir kelių transporto departamento nuostatai //



- <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=239&DL=>,  
prisijungimo laikas: 2006-09-11, 16:30.
51. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatai // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=208&DL=&UL=>  
prisijungimo laikas: 2006-09-11, 14:50.
52. Lietuvos Respublikos Vyriausybė // <http://www.lrv.lt>
53. Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa // [http://www.lrv.lt/14\\_vyr\\_dok/14\\_vyr\\_programa.pdf](http://www.lrv.lt/14_vyr_dok/14_vyr_programa.pdf), prisijungimo laikas: 2006-10-11,  
13:32.
54. Lietuvos saugios laivybos administracija // <http://www.msa.lt>
55. Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo  
keliais sutarties konvencijos (CMR konvencija) normas, apžvalga // <http://www.infolex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=49719>, prisijungimo laikas:  
2006-10-27, 13:12.
56. Lietuvos viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatai // <http://www.litrail.lt>
57. Statistikos departamentas // <http://www.std.lt>
58. Teisinės informacijos portalas // <http://www.litlex.lt>
59. Transporto ir tranzito plėtotės strategija // <http://www.ekm.lt/files/Docs/Ilgalaike/6.%20transporto%20ir%20tranzito%20pletotes%20>  
[%](http://www.ekm.lt/files/Docs/Ilgalaike/6.%20transporto%20ir%20tranzito%20pletotes%20), prisijungimo laikas: 2006-11-04, 18:55.
60. Transporto žurnalas // <http://www.kelias.net>

## SANTRAUKA

### LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO SISTEMOS TEISINIS REGULIAVIMAS

**Pagrindinės sąvokos:** transportas, transporto sistema, teisinis reguliavimas, teisinis reglamentavimas, valdymas, vežėjų atsakomybė, transporto tinklas, transporto infrastruktūra, techninės transportavimo priemonės.

Darbe nagrinėtas Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas. Darbas atliktas analizuojant valstybės institucijų veiklą, kurios kasdieniniame darbe betarpiškai susiduria su transporto sistemos teisiniu reguliavimu ir valdymu. Darbas įrodo, kad Lietuvoje yra pakankamai institucijų galinčių užtikrinti tinkamą transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, o pilnavertė teisinė bazė padeda joms tai įgyvendinti.

Transportas yra neatsiejama kiekvienos savarankiškos valstybės sudėtinė dalis. Be transporto negali funkcionuoti nei viena savarankiškos valstybės ūkio šaka. Šiuo darbu buvo siekiama supažindinti su Lietuvos Respublikos transporto sistema, jos istorine raida, pagrįsti nuomonę, kad Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reglamentavimas grindžiamas kodeksais ir įstatymais bei įvardinti institucijas, kurios Lietuvoje vykdo transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą. Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinio reguliavimo analizė leidžia geriau suprasti teisinio transporto reguliavimo ir valdymo institucijų padėtį ir įvertinti problemas kylančias teisiškai reguliuojant atskiras transporto šakas bei pasirinkti optimalius sprendimų priėmimo variantus. Darbas atliktas analizuojant valstybės institucijų veiklą, kurios kasdieniniame darbe betarpiškai susiduria su transporto sistemos teisiniu reguliavimu ir valdymu. Darbe nagrinėtas Lietuvos Respublikos transporto sistemos teisinis reguliavimas ir valdymas. Darbe siekta nustatyti, kokios institucijos Lietuvoje vykdo transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą bei jų vaidmenį transporto teisinio reguliavimo sistemoje. Pasiektas tikslas parodė, kad pagrindinės institucijos vykdančios Lietuvos Respublikos transporto sistemos valstybinį reguliavimą ir valdymą yra: Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Susisiekimo ministerija, savivaldybių institucijos, šakiniai atskirų transporto sričių departamentai, atskirų transporto sričių direkcijos ir šakinės transporto inspekcijos. Darbas įrodo, kad Lietuvoje yra pakankamai institucijų galinčių užtikrinti tinkamą transporto sistemos teisinį reguliavimą ir valdymą, o pilnavertė teisinė bazė padeda joms tai įgyvendinti.

## SUMMARY

### LEGAL REGULATION OF TRANSPORT SYSTEM OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

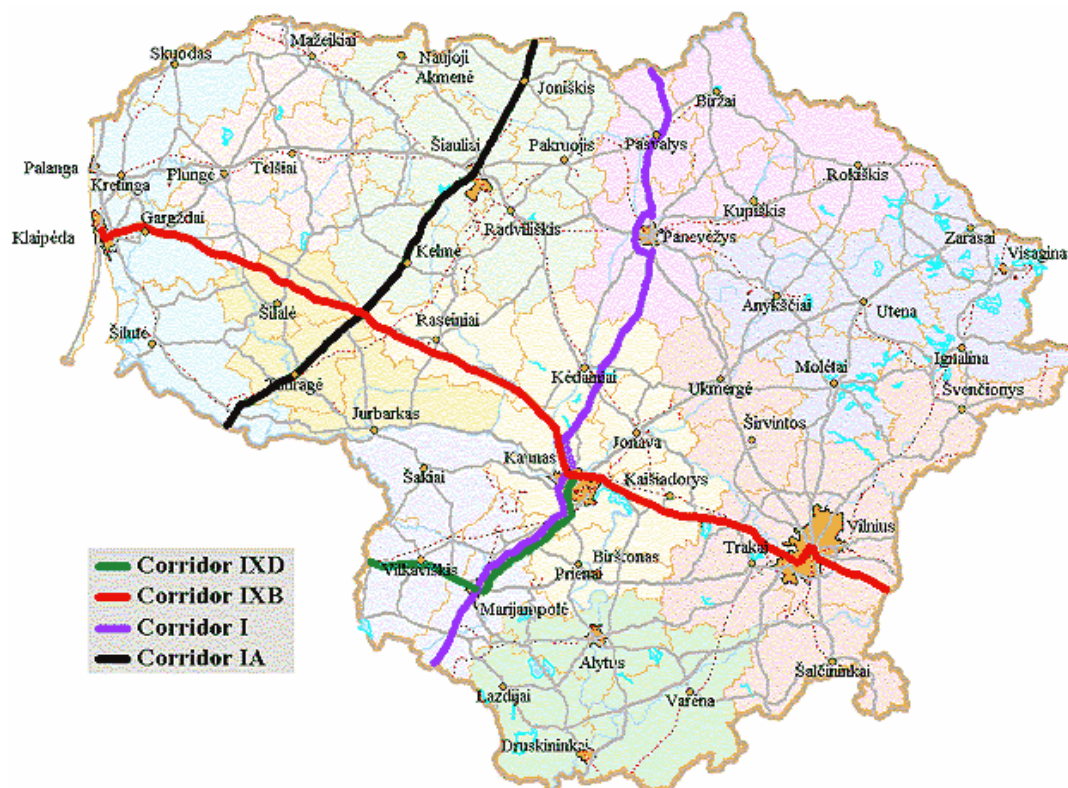
**Key words:** transport, transport system, legal regulation, state regulation, state control, driver's responsibility, transport network, transport infrastructure, technical transportation means.

This work studies legal regulation and control of transport system of the Republic of Lithuania. The paper analyzes work of state institutions which deal directly with legal regulation and control of transport system. The research proves that there are enough institutions in Lithuania which guarantee appropriate legal regulation and control of transport system and valuable legal base helps to implement this.

Transport is a very important element of every autonomous country because non branch of economy can function without it. This paper presents transport system of the Republic of Lithuania and its historical development. It also seeks to foreground the opinion that legal regulation of transport system of the Republic of Lithuania is based on codes and laws. Institutions that administrate regulation and control of transport system are also enumerated. Analysis of legal regulation of transport system of the Republic of Lithuania allows to better understand the situation of regulation and control institutions of state transport, to evaluate problems that arise when legally regulating separate branches of transport and to choose the best solutions. This paper analyzes work of state institutions which deal directly with legal regulation and control of transport system. It tries to determine what institutions in Lithuania deal with legal regulation and control of transport system and what is their part in the system of legal transport regulation. The research shows that road network is quite well developed in the Republic of Lithuania; however, technical level of railway infrastructure in Lithuania does not reach European standards. The paper shows that the main institutions of regulation and control of transport system in the Republic of Lithuania are: Government of the Republic of Lithuania, Ministry of Transport and Communication, Institutions of Municipalities, Departments of different transport branches, separate directorates of transport and transport inspections.

The research proves that there are enough institutions in Lithuania which guarantee appropriate legal regulation and control of transport system. These are: Government of the Republic of Lithuania, Ministry of Transport and Communication, Institutions of Municipalities, Departments of different transport branches, separate directorates of transport and transport inspections.

## Lietuvą kertantys Trans European Network (TEN) koridoriai



# Lietuvos Respublikos magistraliniai keliai



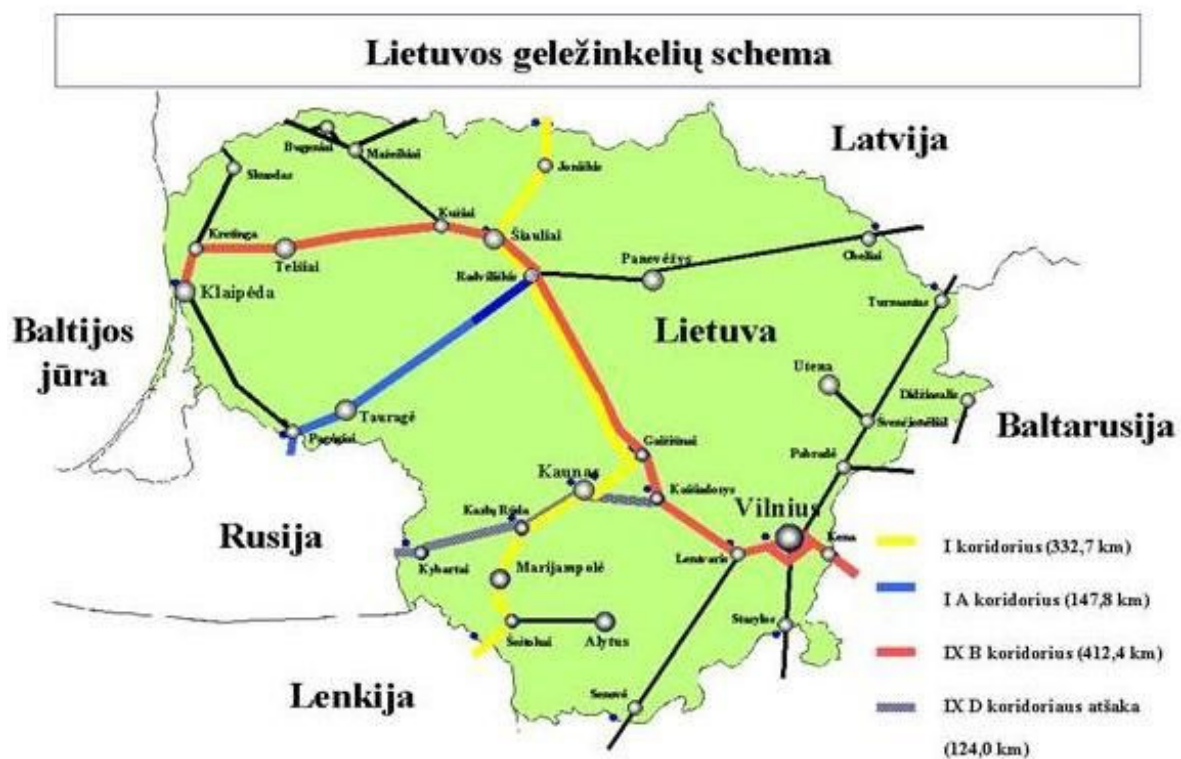
## Europinės reikšmės magistralės

### Lietuvą kertančios Europos tarptautinės magistralės





## Lietuvos Respublikos geležinkelių schema

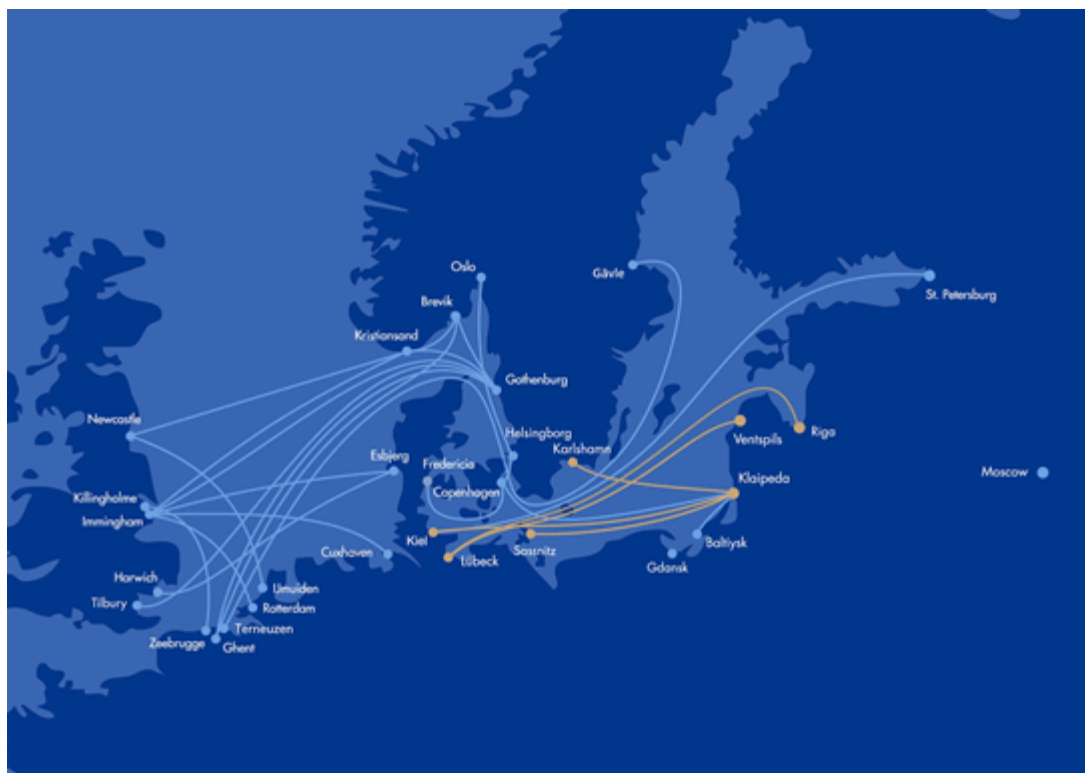


## Transporto srautų kryptys iš Klaipėdos uosto





## Nuolatinės laivybos keltų linijos iš Klaipėdos uosto



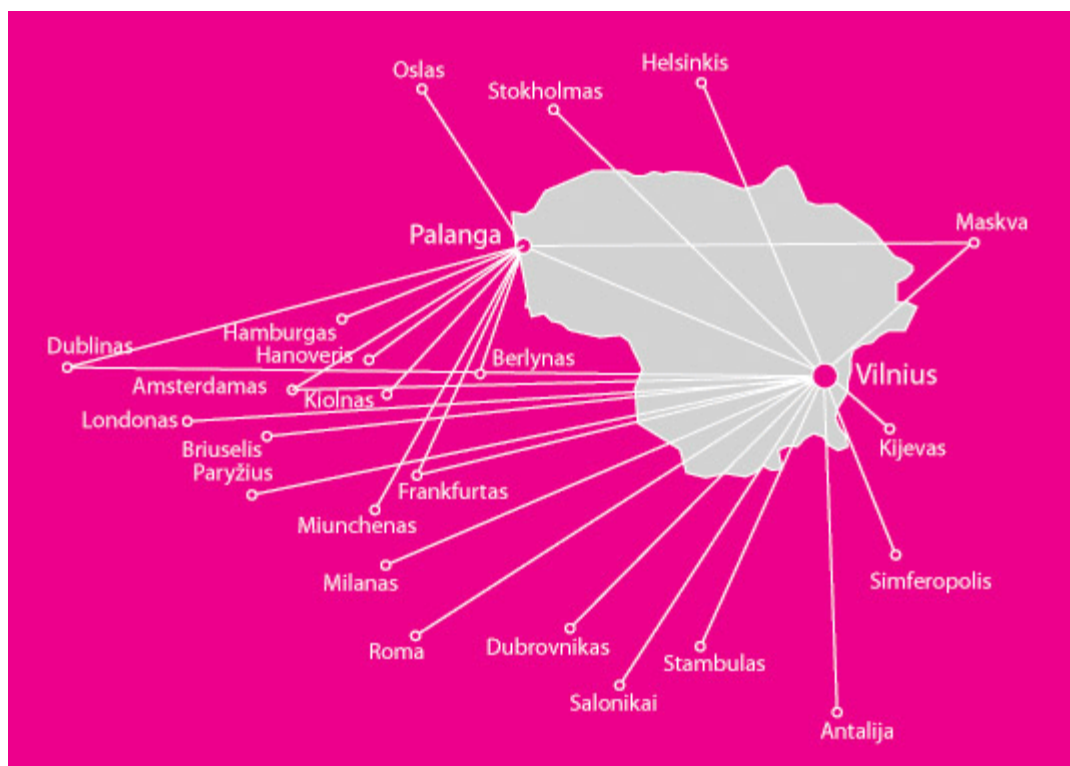
## Lietuvos Respublikos vidaus vandenų kelių tinklas



## Lietuvos Respublikos oro uostai



## Tiesioginiai skrydžiai iš Vilniaus ir Palangos oro uostų

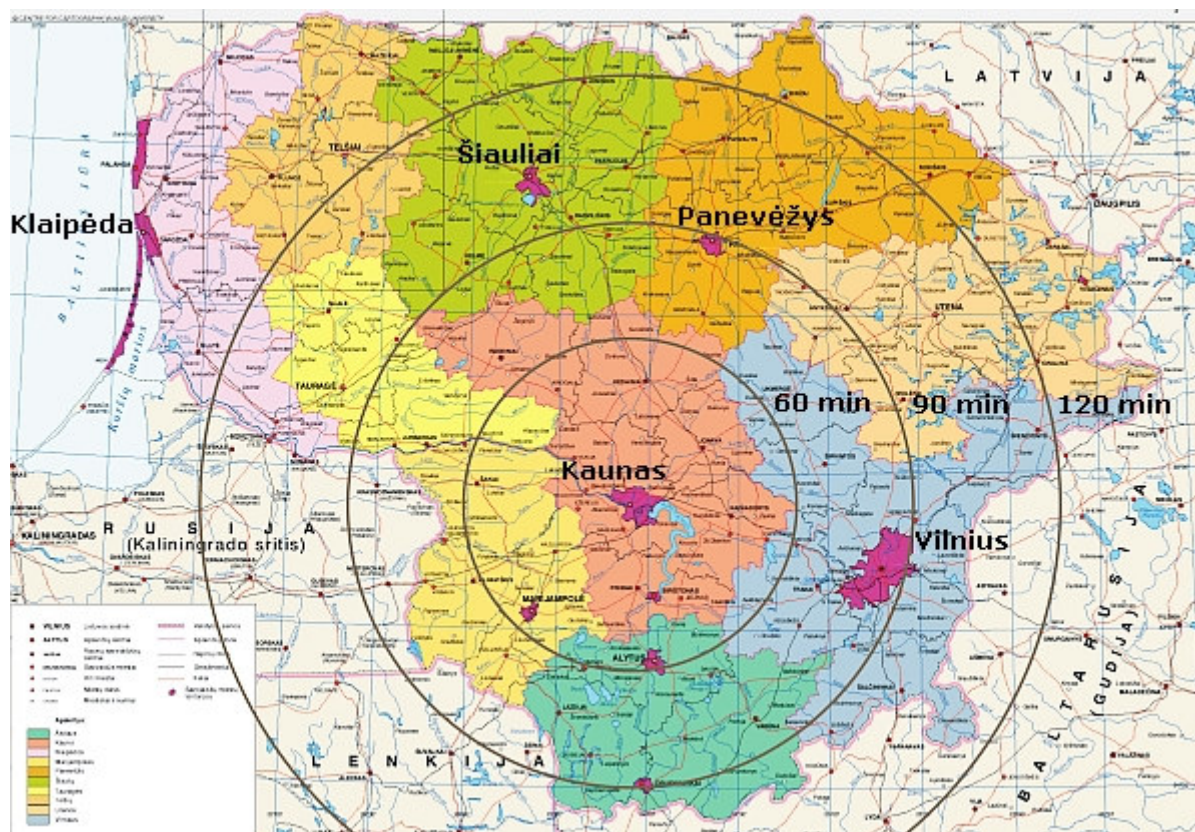


## Tiesioginiai ir jungiamieji skrydžiai iš Vilniaus ir Palangos oro uostų





## Kauno oro uosto veikimo zona



## FlyLal turimi Lėktuvai

### 5 "Boeing 737-500"



LY-AGZ

LY-AGQ

LY-AZY

LY-AZW

LY-AZX

Vietų skaičius: 109-125

Kreiserinis greitis: 800 km/val.

Maksimalus skrydžio aukštis: 11 300 m

Maksimalus skrydžio nuotolis: 3 500 km

### 5 SAAB 2000



LY-SBC "Suvalkietis"

LY-SBD "Dzūkas"

LY-SBK

LY-SBQ

LY-SBW

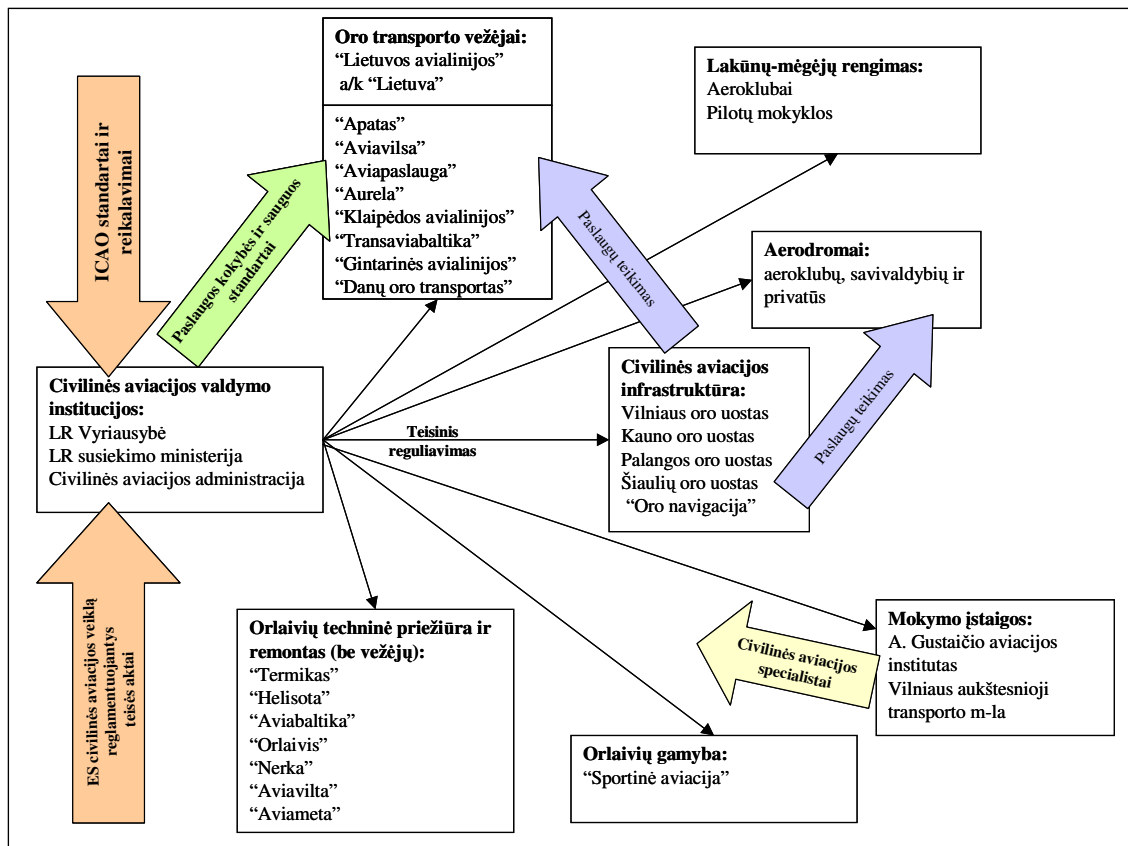
Vietų skaičius: 50

Kreiserinis greitis: 685 km/h

Maksimalus aukštis: 9 450 m

Maksimalus nuotolis: 2 340 km

## Lietuvos civilinės aviacijos struktūra ir jos narių tarpusavio ryšiai





**Lietuvos kelių ilgis metų pabaigoje, km  
(2006-06-29 duomenys)**

|                                                             | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005                |
|-------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| <b>Geležinkelių<br/>linijų<br/>eksploatacinis<br/>ilgis</b> | 2002  | 1997  | 1997  | 1997  | 1905  | 1905  | 1696  | 1775  | 1774  | 1782  | 1771                |
| <b>Automobilių<br/>keliai</b>                               | 62513 | 66212 | 69243 | 72459 | 73650 | 75517 | 76573 | 77148 | 78893 | 79331 | 79497 <sup>1)</sup> |
| <b>Automobilių<br/>keliai su<br/>danga</b>                  | 54153 | 58152 | 61615 | 66045 | 67222 | 68940 | 69932 | 69210 | 70194 | 69772 | 70549 <sup>1)</sup> |
| <b>magistralės</b>                                          | 394   | 404   | 410   | 417   | 417   | 417   | 417   | 417   | 417   | 417   | 417                 |
| <b>„E“<br/>kategorijos</b>                                  | -     | 675   | 675   | 919   | 1487  | 1490  | 1490  | 1519  | 1496  | 1670  | 1670 <sup>1)</sup>  |
| <b>Vidaus<br/>vandenų<br/>laivybinių<br/>kelių ilgis</b>    | 369   | 369   | 369   | 369   | 369   | 380   | 436   | 477   | 425   | 425   | 425                 |
| <b>Troleibusų<br/>linijos</b>                               | 242   | 250   | 250   | 250   | 261   | 267   | 268   | 271   | 272   | 277   | 277                 |
| <b>Eksploatacinis<br/>naftotiekio<br/>ilgis</b>             | 400   | 399   | 399   | 399   | 500   | 500   | 500   | 500   | 500   | 500   | 500                 |

<sup>1)</sup> Išankstiniai duomenys

**Lietuvos kelių transporto priemonių skaičius metų pabaigoje  
(2006-06-29 duomenys)**

|                                                                     | 1995          | 1996          | 1997           | 1998           | 1999           | 2000           | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005           |
|---------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Iš viso</b>                                                      | <b>879791</b> | <b>924524</b> | <b>1024935</b> | <b>1129849</b> | <b>1233651</b> | <b>1317716</b> | <b>1280096</b> | <b>1333114</b> | <b>1414806</b> | <b>1479364</b> | <b>1628154</b> |
| <b>Motociklai</b> <sup>1)</sup>                                     | 20033         | 19402         | 19128          | 19266          | 19515          | 19842          | 20244          | 21017          | 21873          | 22861          | 24027          |
| <b>Autobusai</b>                                                    | 17052         | 15482         | 14888          | 15156          | 15590          | 15069          | 15171          | 15376          | 15543          | 14377          | 14839          |
| <b>Lengvieji automobiliai</b> <sup>1)</sup>                         | 718469        | 785088        | 882101         | 980910         | 1089334        | 1172394        | 1133477        | 1180945        | 1256853        | 1315914        | 1455276        |
| <b>Individualių lengvųjų automobilių skaičius 1000-ui gyventojų</b> | 190           | 208           | 235            | 260            | 291            | 315            | 304            | 316            | 336            | 354            | 395            |
| <b>Krovininiai automobiliai</b>                                     | 101422        | 81291         | 84731          | 89866          | 86824          | 88346          | 89373          | 93508          | 97454          | 101284         | 106247         |
| <b>Puspriekabių vilkikai</b>                                        | 7469          | 7992          | 8939           | 9588           | 9752           | 10267          | 11016          | 12037          | 13063          | 14393          | 16239          |
| <b>Specialūs automobiliai</b> <sup>1)</sup>                         | 15346         | 15269         | 15148          | 15063          | 12636          | 11798          | 10815          | 10231          | 10020          | 10535          | 11526          |

<sup>1)</sup> VRM duomenys; nuo 2003 m. – Valstybės įmonės „Regitra“ duomenys

### Krovinių vežimas Lietuvos Respublikoje (2006-06-29 duomenys)

|                                      | 1995            | 1996            | 1997            | 1998            | 1999            | 2000            | 2001            | 2002            | 2003            | 2004            | 2005                 |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------|
| <b>Iš viso, tūkst. t</b>             | <b>188769,9</b> | <b>143769,9</b> | <b>117113,2</b> | <b>115135,7</b> | <b>101325,6</b> | <b>109076,6</b> | <b>115127,8</b> | <b>116563,0</b> | <b>132203,2</b> | <b>128989,0</b> | <b>136902,5</b>      |
| <b>Geležinkelių transportas</b>      | 26003,5         | 29137,6         | 30498,4         | 30911,7         | 28346,6         | 30711,9         | 29173,7         | 36649,8         | 43447,3         | 45554,8         | 49287,3              |
| <b>Kelių transportas</b>             | 138329,0        | 88638,0         | 58773,0         | 54631,0         | 45651,3         | 45013,4         | 45074,7         | 45046,7         | 52180,2         | 51456,1         | 55333,5 <sup>2</sup> |
| <b>Naftotiekis</b>                   | 18110,0         | 20723,6         | 22584,0         | 24086,7         | 22248,8         | 27980,6         | 35626,6         | 29538,9         | 31275,4         | 26625,7         | 26281,8              |
| <b>Jūrų transportas</b>              | 5840,8          | 4692,6          | 4541,1          | 4165,2          | 4279,7          | 4515,0          | 4706,2          | 4809,2          | 4651,1          | 4724,8          | 5246,9               |
| <b>Vidaus vandenų transportas</b>    | 484,0           | 576,2           | 713,9           | 1338,3          | 796,7           | 852,4           | 543,3           | 515,0           | 645,5           | 621,0           | 745,4                |
| <b>Oro transportas</b>               | 2,6             | 1,9             | 2,8             | 2,8             | 2,5             | 3,3             | 3,3             | 3,4             | 3,7             | 6,6             | 7,6                  |
| <b>Iš viso, mln. tkm<sup>1</sup></b> | <b>14409</b>    | <b>14612</b>    | <b>16437</b>    | <b>16857</b>    | <b>18223</b>    | <b>20149</b>    | <b>20798</b>    | <b>25371</b>    | <b>28008</b>    | <b>28213</b>    | <b>32782</b>         |
| <b>Geležinkelių transportas</b>      | 7220            | 8103            | 8622            | 8265            | 7849            | 8919            | 7741            | 9767            | 11457           | 11637           | 12457                |
| <b>Kelių transportas</b>             | 5160            | 4191            | 5146            | 5611            | 7740            | 7769            | 8274            | 10709           | 11462           | 12279           | 15908 <sup>2</sup>   |
| <b>Naftotiekis</b>                   | 2006            | 2308            | 2656            | 2964            | 2627            | 3457            | 4780            | 4892            | 5085            | 4287            | 4406                 |
| <b>Vidaus vandenų transportas</b>    | 18              | 7               | 9               | 14              | 3               | 1               | 1               | 1               | 1               | 1               | 1                    |
| <b>Oro transportas</b>               | 4               | 3               | 4               | 3               | 3               | 4               | 3               | 3               | 3               | 9               | 10                   |

<sup>1</sup> Neįskaitant jūrų transporto

<sup>2</sup> Išankstiniai duomenys