

2019-02-21 Nr.S-032

Projektą vykdančiai įstaigai

Smart Continent

El.paštas: egle.drungiene@smartcontinent.com

DĖL VYKDOMO PROJEKTO

PAAIŠKINIMAI IR REKOMENDACIJOS

Dėl vykdomo projekto *Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimo ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimas bei mažinimas*

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – **Asociacija**), vienija 14 tiek savivaldybių kontroliuojamų, tiek privačių keleivius vežančių vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutais bendrovių. Asociacijos narių apyvarta yra apie 80 mln. Eur per metus, jų įmonėse dirba virš 3 tūkst. darbuotojų.

Asociacija susipažino su LR Ekonomikos ir inovacijų ministerijos užsakymu vykdomu projektu *Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros transporto srityje atlikimo ir reguliavimo naštos ūkio subjektams vertinimas bei mažinimas* (toliau – **Projektas**). Kadangi Projektas yra tiesiogiai susijęs su Asociacijos ir jos narių vykdoma veikla, o bet kokie teisinio reglamentavimo pakeitimai vienareikšmiškai turės įtaką vežėjų teisėms ir pareigoms, todėl Asociacija teikia paaiškinimus ir rekomendacijas, kurios, tikimasi, padės objektyviau įvertinti esamą teisinę situaciją bei leis atkreipti dėmesį į problemines ne tik egzistuojančio teisinio reguliavimo sritis, bet ir bendrai formuojamos vežimo paslaugų politikos problemas.

Teikiant šiuos paaiškinimus pažymima, jog Asociacijos tikslas yra kokybiškų vežimo paslaugų skatinimas, keleivių teisių užtikrinimas bei siekis plėtoti darnaus judumo koncepciją, siekiant, kad kuo didesnė visuomenės dalis naudotųsi viešojo transporto teikiamomis paslaugomis. Todėl toliau šiuose paaiškinimuose, išskiriamos sritys, į kurias, Asociacijos nuomone, tiek Projektą įgyvendinanti įstaiga, tiek Projekto užsakovas LR Ekonomikos ir inovacijų ministerija turėtų atkreipti dėmesį tobulinant teisės aktus viešojo transporto srityje.

I. Dėl projekto tyrimo apimties

Projektas įgyvendinamas ir tyrimas atliekamas pagal vykdytojo Smart Continent ir užsakovo LR Ekonomikos ir inovacijų ministerijos suderintą nagrinėjamų teisės aktų sąrašą. Į šį sąrašą įtraukti iš esmės pagrindiniai teisės aktai, kuriais vadovaujasi vežėjai vykdydami kasdieninę veiklą, tačiau Asociacijos įsitikinimu, nagrinėjami teisės aktai neatskleidžia transporto srities problematikos, kadangi jų analizė ar net reglamentavimo pakeitimai tik iš dalies susiję su strateginių tikslų transporto srityje įgyvendinimu.

Teisinio reguliavimo tinkamumo patikros strateginis tikslas yra išsamiai įvertinti sektoriui keliamų politikos tikslų įgyvendinimą. Pagrindiniai politikos (angl. *policy*) tikslai keliami keleivių vežimo sektoriui yra *darnaus judumo skatinimas ir tvari ekonominė plėtra*. Keliant šį tikslą, Europos Sąjungos (toliau – **ES**) mastu siekiama užtikrinti teisės aktų nuoseklumą, pastovumą ir efektyvumą.

Nors Projekto techninės specifikacijos 4 p. nurodoma, jog patikros transporto srityje objektas – transporto sritį reguliuojančių teisės aktų visumos analizė, tačiau į analizuojamus teisės aktus nebuvo įtraukti tokie teisės aktai kaip *Transporto veiklos pagrindų įstatymo ir Geležinkelių transporto kodekso pakeitimų įstatymai dėl kombinuotų keleivių vežimų, LR Viešųjų pirkimų įstatymas, LR Konkurencijos įstatymas ir Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) 1370/2007* (toliau – **Reglamentas**) bei *Europos Komisijos Darnaus*

*judumo mieste planų koncepcija*¹, kurių pagrindu formuojama bendra transporto srities reguliavimo politika. Todėl, jeigu Projekto vienas iš tikslų yra aprašyti dabartinės transporto srities reguliavimo politikos prioritetus, tikslus, įgyvendinimo priemones (Projekto techninės specifikacijos 8.2. punktas), įskaitant naujų subjektų pateikimą į rinką (Projekto techninės specifikacijos 8.3. punktas), identifikuoti ar nėra nustatyta **perteklinių, griežtesnių reikalavimų ūkio subjektams nei numato ES teisės aktai** (techninės specifikacijos 8.7 punktas) tai, Asociacijos nuomone, į nagrinėtinus teisės aktus neįraukus nurodytų įstatymų, Reglamento ir neišanalizavus darnaus judumo koncepcijos, siejami analizės tikslai nebus pasiekti.

Išvada.

Užsakovui turėtų būti teikiama rekomendacija dėl tyrimo srities išplėtimo ar papildomo tyrimo iniciavimo arba bent Vykdytojo nuomonė dėl šių teisės aktų įtakos teisiniam reguliavimui.

II. Dėl kombinuotų vežimų teisinio reglamentavimo

Iš Projekto metu nagrinėjamų teisės aktų matyti, jog į Projekto analizės sritį nebuvo įtraukti teisės aktai, reglamentuojantys kombinuotą keleivių vežimą, nenagrinėti jų projektai. Būtent analogų ES neturintis kombinuotų keleivių vežimų reglamentavimas, kuris šiuo metu įtvirtintas Transporto veiklos pagrindų įstatyme ir Geležinkelių transporto kodekse sudaro išskirtines sąlygas patekti į rinką vienintelei Lietuvoje geležinkelių transporto įmonei AB „Lietuvos geležinkeliai“.

Geležinkelių transporto kodekso 3 str. 23¹ punkte nurodoma, jog kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga – keleivių vežimo **dvių transporto rūšių** transporto priemonėmis paslauga, kai keleiviai didesnę vietinio maršruto dalį vežami geležinkelių transportu, o **likusią šio maršruto dalį – kelių transporto priemonėmis, kai toks vežimas vykdomas vienos keleivių vežimo sutarties pagrindu** ir kai traukinys ir kelių transporto priemonė nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos, o 12 str. 4 dalyje reikalavimo keleiviui važiuoti dviem transporto rūšimis nebelieka, t.y. geležinkelio įmonei pačiai ar pasitelktam kelių keleivių vežėjui leidžiama vežti keleivius, **kurie nesinaudojo ar nesinaudos kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga.**

Minimas reglamentavimas leidžia daryti išvadą, jog įstatymo leidėjas įtvirtino dar vieną viešojo transporto išplėtimo atvejį, tačiau tokio tipo vežimas išskirtinai palankus tik vienai įmonei AB „Lietuvos geležinkeliai“, kadangi būtent tik ši įmonė vykdo keleivių pervežimą geležinkeliais ir iš esmės tik ji, tikėtina, teiks keleivių vežimą autobusais kaip kombinuoto vežimo vietinio, o gal net ir tolimojo susisiekimo paslaugą. Todėl tokios paslaugos teikimas yra akivaizdus konkurencijos ribojimo ir LR Konkurencijos įstatymo pažeidimo atvejis. Tai yra paslaugos teikimas, priešingai nei ES šalyse, derinamas ne prie jau nusistovėjusių vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutų tinklo, nesiekiamo juos integruoti į vieningą sistemą derinant tvarkaraščius ir bilietų sistemas, bet siekiama papildomai sukurti maršrutus, kurie aptarnautų išskirtinai geležinkelio vežimo sistemą ir kurie tiesiogiai konkuruotų su jau esančiais vežėjais ir jų teikiamomis paslaugomis bei tokiu būdu darytų įtaką keleivių vežimo sistemos tvarumui ir vežimo paslaugų kokybei.

Išvada.

Analizuojant patekimo į rinką problemas ir bendrai vykdomą valstybės politiką transporto srityje, Asociacijos nuomone, privalu visapusiškai išanalizuoti kombinuotų vežimų teisinį reglamentavimą, juose esančius akivaizdžius prieštaravimus ir jų įtaką susiformavusiam maršrutų tinklui ir juose dirbantiems vežėjams.

III. Dėl Viešųjų pirkimų bei Konkurencijos įstatymų taikymo ir kokybiškų paslaugų užtikrinimo

Reglamentas 1370/2007, kuris yra tiesioginio taikymo dokumentas, numato, kad vietos kompetentinga institucija – nesvarbu, ar tai būtų integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_en.pdf

atskira institucija, ar institucijų grupė – **gali nuspręsti** viešąsias keleivinio transporto paslaugas teikti pati arba **tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius** (Reglamento 5 str. 2 d.). Taigi, Reglamentas, **išskyrus jei tai aiškiai draudžia nacionalinė teisė**, numato savivaldos institucijoms teisę pačioms spręsti ar skelbti viešojo pirkimo konkursą paslaugų teikimui ar šią viešąją funkciją perduoti vykdyti savo kontroliuojamoms įmonėms tiesioginės sutarties pagrindu. Tačiau galimybes sudaryti tiesiogines sutartis pagal Reglamentą riboja Konkurencijos ir Viešųjų pirkimų įstatymai, t.y. Lietuvos teisės aktai nustato griežtesnius reikalavimus ūkio subjektams nei numato ES teisė. **Pažymėtina ir tai, jog pagal teisės aktų hierarchiją Reglamentas, kuris yra sudėtinė Kelių transporto kodekso dalis yra aukštesnės teisinės galios dokumentas ir visi kiti įstatymai bei poįstatyminiai aktai turi atitikti ES mastu nustatytą teisinį reglamentavimą.**

Konkrencijos taryba, priešingai nei Reglamentas, laikosi pozicijos, kad valstybė versle tiek tiesiogiai, tiek per savo įsteigtas įmones turėtų veikti tik išimtiniais atvejais.

Tačiau toks reglamentavimas nesudaro prielaidų darnaus judumo koncepcijos įgyvendinimui, kurios viena iš esminių nuostatų yra aukštos kokybės susisiekimo paslaugų mieste ir priemiestyje teikimas aplinką mažiau teršiančio ir į bendrą sistemą integruoto transporto pagalba. Tokio tikslo įgyvendinimas reikalauja ilgalaikės strategijos ir investicijų tęstinumo, kadangi tik esant ilgalaikiam ir tvariam įsipareigojimui, projektus finansuojantys bankai gali pasiūlyti palankias finansavimo sąlygas transporto priemonių nuolatiniam atsinaujinimui. Tuo tarpu esamu teisiniu reglamentavimu priešpastatoma/supriešinama du interesai, kurie kokybine prasme turi skirtingą poveikį visuomenės gerovei.

Savivalda konkursuodama vietinio susisiekimo vežimus gali pasirinkti vežėją, kuris pasiūlys trumpalaikiam laikotarpiui geriausią kainos ir kokybės santykį, tačiau paslaugos kokybiniai ir ekologiniai reikalavimai dėl naujų technologijų greitai keičiasi, o konkurso būdu sudarytos sutartis negali būti keičiamos, todėl kyla tokių sutarčių nutraukimo grėsmė, o sudarytos sutartys dėl nutraukimo rizikos nėra priimtinos finansų institucijoms ir konkursą laimėję vežėjai faktiškai negali reikiamu mastu atnaujinti naudojamų transporto priemonių. *Tai lemia, jog viešojo transporto paslaugos vartotojas galimai gauna paslaugą patrauklesne kaina, tačiau kartu paslauga teikiama nesiorientuojant į darnaus judumo prioritetus.*

Jei savivaldybėms būtų leista pasirinkti sudaryti tiesioginius sandorius, taip kaip tai numatoma Reglamente, tai toks veikimas suteiktų pagrindą ilgalaikėje perspektyvoje, subsidijuojant įsigijimus ir pasitelkiant finansines įstaigas, atnaujinti būtent konkrečios savivaldos viešojo transporto priemonių parką, teikti ekologiškas ir kokybės reikalavimus atitinkančias paslaugas, o kartu ir mažinti paslaugos kainą. Todėl Asociacijos nuomone, *tiesioginių sandorių ribojimas didina paslaugos kainą, mažina kokybiškų ir ekologiškų transporto priemonių teikiamų paslaugų prieinamumą ir neprisideda prie darnaus judumo skatinimo tikslo.* Tiesioginiai sandoriai tarp savivaldybių ir jų vežėjų, kaip taisyklė, atnaujinami atliekant naują investiciją, kad užsitikrinti viešųjų paslaugų sutarties termino pritaikymą naujos paskolos terminams. Taip miestai užsitikrina laipsnišką transporto priemonių parkų finansavimo galimybę pagal savo išgales ir naujausias technologijas.

Analizuojant tiesioginių sutarčių specifiką, reikia pažymėti, jog tokio pobūdžio sandorio sudarymas neužkerta kelio savivaldai priimti sprendimo dėl vežimo paslaugų rinkos liberalizavimo ir dalį maršrutų konkurso pagrindu perduoti kitam paslaugos tiekėjui. Toks reglamentavimas leidžia užtikrinti keleivių vežimo paslaugos nepertraukiamumą vežėjo bankroto ar sutarties nutraukimo atveju (pavyzdžiui, jei vežėjas nusprendžia trauktis iš rinkos).

Be to, kadangi Projektui keliamas tikslas sutaupyti ne mažiau kaip 0,5 mln. eurų mažinant reguliavimo našumą, galėtų būti įgyvendinamas inicijuojant teisinio reglamentavimo pakeitimus, kurie suteiktų teisę savivaldos institucijoms pasirinkti sudaryti tiesioginius sandorius ir kurie taip pat suteiktų galimybę įvertinti viešųjų konkursų skelbimo poreikį tokiose situacijose kai realiai konkursas vykdomas ne dėl konkurencijos užtikrinimo, bet dėl formalių procedūrinių reikalavimų įgyvendinimo. Pavyzdžiui, savivaldai ar jos įmonei valdant vienintelę miesto troleibusų infrastruktūrą, skelbiamas konkursas dėl troleibusų vežėjo parinkimo.

Tokioje situacijoje akivaizdu, jog vietoj to, kad būtų išleidžiamos pakankamai didelės sumos sudarančios pinigines lėšas konkursų sąlygų rengimui, konkurso reikalavimų įgyvendinimui, konkurso vykdymui ir neretai – teisiniams ginčams, šias lėšas būtų galima skirti tos pačios troleibusų aptarnavimo infrastruktūros gerinimui ir kokybiškesnių paslaugų teikimui. Manytina, jog teisinio reglamentavimo racionalizavimas ir galimybės sudaryti tiesioginius sandorius sudarymas leistų nesunkiai pasiekti 0,5 mln. eurų sutaupymo tikslus.

Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad savivaldybių kontroliuojamos bendrovės privalo viešai skelbti savo finansinės atskaitomybės duomenis, pagal kuriuos kiti konkursų dalyviai gali įvertinti jos finansinę padėtį bei galimą pasiūlymą ir taip turėti nepagrįstą pranašumą.

Savivaldybių įmonių turtas yra ir pačių savivaldybių turtas. Savivaldybės investuoja į jas biudžeto (mokesčių mokėtojų) lėšomis, o nelaimėjus konkursų, jis būtų prarastas ir nebesukurtų pridėtinės vertės. Be to, savivaldybės savo kontroliuojamas bendroves panaudoja kitoms savivaldos funkcijoms, pvz. civilinei saugai (galimai gyventojų evakuacijai), užtikrinti. Taip pat, savivaldybių kontroliuojamos bendrovės užtikrina dirbantiems darbuotojams visas įstatymuose numatytas socialines garantijas. Visa tai didina savikainą ir riboja galimybes pateikti konkursuose konkurencingą kainą savivaldybės interesų naudai.

Pažymėtina ir tai, jog, **vietinio susiekimo paslaugos teikimas pagal LR Vietos savivaldos įstatymo 6 str. 1 d. 33 p. priskirtos savarankiškai savivaldybių vykdomai funkcijai.** Tai reiškia, kad savivalda pagal savo kompetenciją turi teisę spręsti dėl šios funkcijos įgyvendinimo būdo. Juo labiau tai pasisakytina įvertinus tai, kad pati savivalda dotuoja vietinio susiekimo paslaugos teikimą, todėl dotacijos paskyrimo ekonomiškiausio modelio parinkimo ribojimas tiesiogiai apriboja savivaldos kompetenciją.

Išvada.

ES Reglamentas savivaldos institucijoms suteikia teisę pasirinkti sudaryti su vežėju tiesioginę sutartį arba skelbti konkursą, tačiau šią teisę riboja Konkurencijos ir Viešųjų pirkimų įstatymai.

Projekto keliamas tikslas dėl teisinės aplinkos vertinimo, Asociacijos nuomone, negalės būti išsamus ir atspindėti realios keleivių vežimo veiklos realijų neišnagrinėjus Reglamento leidžiamų tiesioginių sandorių santykio su Konkurencijos ir Viešųjų pirkimų įstatymais bei darnaus judumo koncepcija.

IV. Dėl tolimojo susiekimo reguliavimo specifikos

Projekto vykdomas tyrimas apima tolimojo susiekimo keleivių vežimą. Vienas iš tyrėjų užduodamų klausimų, į kurį siekiama atsakyti tyrimo metu, yra sunkumai patekti į keleivių vežimo tolimojo susiekimo maršrutais rinką. Tačiau, siekiant atsakyti į užduodamą klausimą, reikalinga aiškiai suprasti paties tolimojo susiekimo rinkos susiformavimo ir veikimo specifiką, kuri iš esmės skiriasi nuo vietinio susisiekimo vežimo paslaugų vykdymo.

Visų pirma, tolimojo susiekimo vežimo veikla yra **grynai komerciniu pagrindu grindžiama sritis**, kurioje yra nustatomi kokybiniai saugumo reikalavimai, tačiau veiklos vystymas remiasi rinkos ekonomikos principais. LR Transporto kodekso 16 str. 1d. įtvirtina, kad keleivių vežimo reguliariais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais tarifus nustato vežėjas (priešingai nei, pavyzdžiui, vietinio susisiekimo atveju). Kadangi Projekto vertinimas apima ir Transporto kodeksą, todėl minimo teisinio reglamentavimo išskyrimas yra svarbus darant išvadas dėl konkurencijos ir patekimo į rinką užtikrinimo.

Antra, tolimojo susisiekimo veiklos organizavimas kitaip nei vietinio susisiekimo (vežimo) atveju, nėra valstybės deleguota funkcija, nes kaip minėta vežėjai veikia rinkos sąlygomis. Nors pačios paslaugos teikimą prižiūri Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – Administracija), tačiau jos pagrindinis uždavinys, kiek tai susiję su keleiviniu transportu, yra vykdyti kelių transporto politiką, užtikrinant eismo saugumą. Pagal Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų (patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. lapkričio 30 d. įsakymu Nr. 3-574) 10 p., administracijos vizija – saugūs vandens, geležinkelių ir kelių transporto eismo dalyviai – saugi visuomenė, o 11 p. įtvirtinama misija – vandens, geležinkelių ir kelių transporto eismo **dalyvių saugumo didinimas**. Todėl būtent pavestų uždavinių įgyvendinimo tikslu

Administracijai pavedama nustatyti, keisti ir panaikinti tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus, išduoti ir panaikinti leidimus vežti keleivius šiais maršrutais (nuostatų 13.6.11 p.). Įgyvendindama saugumo užtikrinimo tikslus Administracija bei LR Susiekimo ministerija suformavo aiškius kriterijus, kuriuos turi atitikti tolimojo susiekimo vežėjas, priešingu atveju Administracijos sprendimu vežėjui gali būti panaikintas leidimas verstis tokio pobūdžio veikla. Kitaip tariant, Administracijos pagrindinis uždavinys nėra maršrutų skirstymas vežėjams, bet tikslas – kokybinių eismo saugumo kriterijų veiklos vykdymui nustatymas ir tolimesnė priežiūra, kaip vežėjai jų laikosi. Todėl vežėjų buvimas tolimojo susiekimo rinkoje priklauso nuo to, ar vežėjas laikosi kokybinių reikalavimų. Asociacijos nuomone, šiuo metu galiojantys reikalavimai yra pakankami kokybiškų paslaugų keleiviams teikimui, kadangi tolimojo susiekimo paslauga šiuo metu turi tęstinumą, orientuojasi į skirtingų ir konkurencingų paslaugų paketų pateikimą keleiviams, o įvykdytų reisų skaičius sudaro apie 99 proc.

Trečia, vertinant tolimojo susisiekimo reglamentavimo sritį reikia atkreipti dėmesį, jog teisiškai sutartys su tolimojo susisiekimo vežėjais atsirado vėliau, nei susiklostė rinkos santykiai tolimojo susiekimo srityje. Kitaip tariant, patys vežėjai formavo rinką, vykdė investicijas ir iš esmės tik jiems sukūrus reikiamą infrastruktūrą, viešojo administravimo aparatas pradėjo reguliuoti jų veiklą. Tai yra tolimojo susisiekimo paslaugos teikimas pagal savo pobūdį ir susiformavimo istoriją yra sritis, į kurią dirbantys vežėjai investavo, sukūrė veiklos praktiką ir keleiviams patrauklią paslaugą. Todėl jei Projekto metu būtų svarstomos rekomendacijos dėl maršrutų konkursavimo tam, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos pateikti kitiems vežėjams, tai toks sprendimas reikštų dabar vežėjo teisėtai užimamos veiklos atėmimą ir jo išstūmimą iš rinkos arba net tam tikra prasme veiklos nacionalizavimą. Kaip žinoma, bet kokia teisė ar turtas gali būti nacionalizuojami tik garantuojant teisingą atlyginimą. Todėl vertinant konkurencijos laisvę, šios laisvės užtikrinimas turi būti derinamas su kitomis valstybės garantuojamomis teisėmis ir laisvėmis, tarp jų ir teise užsiimti įstatymų nedraudžiama komercine veikla, ką ir iki šios dienos daro tolimojo susisiekimo vežėjai.

Todėl esant nurodytam teisiniam bei ekonominiam veiklos kontekstui, naujų rinkos dalyvių pateikimas į tolimojo susisiekimo vežimo rinką yra galimas atsiradus poreikiui naujo maršruto vykdymui ar pasitraukus vežėjui kaip tai numatyta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių 12 ir 14 punktuose.

Asociacijos nuomone, teisiniu reglamentavimu turėtų būti viena vertus užtikrintas veiklos tęstinumas esamiems vežėjams, tačiau kaip minėta, esant poreikiui, konkurso pagrindu sudaromos galimybės dėl paslaugų teikimo konkuruoti ir kitiems vežėjams, jei jų teikiamų paslaugų kokybė atitinka keliamus reikalavimus.

Išvada.

Esamas teisinis reglamentavimas užtikrina pakankamas sąlygas konkurencijai ir patekimui į rinką bei kartu užtikrina tvarios ir patikimos viešojo transporto sistemos egzistavimą ir tinkamą paslaugų kokybę.

Taip pat įvertinus tolimojo susiekimo paslaugų teikimo raidą, Asociacija kelia klausimą, ar dabar galiojantys teisės aktai suteikia pagrindą keisti, nutraukti ar pratęsti sutartis su esamais tolimojo susiekimo vežėjais, ar jas sudaryti tam tikram terminui, jei vežėjas tinkamai vykdo veiklą.

V. Dėl pavėžėjimo paslaugų teisinio neapibrėžtumo

Projekto vykdytojai atlieka tyrimą dėl lengvaisiais automobiliais už atlygį vežančių vežėjų (pavėžėjų) administracinės naštos mažinimo problemų. Tačiau Asociacijos įsitikinimu, keliant klausimą dėl administracinės naštos mažinimo pavėžėjams, reikalinga įsitikinti, ar šiai veiklos sričiai taikomi reikalavimai lyginant su kitais viešojo transporto sektoriuje dirbančiais vežėjais, yra proporcingi bei atitinka kokybinius vežimo paslaugos kriterijus, kurie kaip jau minėta turi būti orientuojami į darnaus judumo vystymą. Asociacijos nuomone, galiojantis teisinis reglamentavimas yra ydingas, neorientuotas į paslaugos kokybę ir klientų apsaugą dėl keleto objektyvių priežasčių:

1. Pavėžėjimo verslas, kai iš esmės bet kuris fizinis ir juridinis asmuo gali teikti pavėžėjimo paslaugas (Transporto kodekso 7 str. 3 d.), pavėžėjimo rinką kreipia tokia linkme, jog tvariai ir kokybiškai dirbė vežėjai yra priversti pasitraukti iš rinkos užleisdami vietą aiškos ilgalaikės strategijos neturintiems, dažnai atsitiktiniams vežėjams;

2. Nuolatinių vežėjų, kurių visas verslas buvo orientuotas į vežimo paslaugas, pasitraukimas reiškia, jog klientas praranda galimybę gauti kokybišką ir stabiliai teikiamą paslaugą ir tampa priklausomas nuo pavėžėjų pasiūlos, kuri dar kartą akcentuotina yra atsitiktinė;

3. Jeigu vežėjams autobusais, taksi įmonėms yra keliami aukšti kokybės reikalavimai, veikla licencijuojama, tai pavėžėjimui kaip veiklai reikalavimai yra minimalūs, nors pats veiklos pobūdis iš esmės yra analogiškas – keleivių vežimas, todėl tokia situacija sukuria aiškiai nevienodas konkurencijos sąlygas ir pablogina licencijuojamų vežėjų padėtį. Pavyzdžiui, pavėžėjų automobiliams netaikomos tokios griežtos patikros normos, kaip kad pažymėtiems skiriamaisiais taksi ženklais.

4. Jei licencijuojamas vežėjas yra atsakingas už keleivių saugumą ir atsiradusios žalos atlyginimą, tai atsitiktinis pavėžėjas ir jo civilinės atsakomybės ribos prieš keleivį kaip klientą yra neaiškos ir dėl to gali būti daroma pagrįsta prielaida, jog keleivio teisės ir interesai yra daug mažiau apsaugoti nei važiuojant su licencijuoto vežėjo transporto priemone.

Išvada.

Pavėžėjų veiklos nepakankamas reglamentavimas sudaro jiems palankesnes veiklos sąlygas nei kitiems vežėjams, sudaro faktines galimybes teikti reguliarių vežimų paslaugas net ir tolimojo susisiekimo maršrutais.

Vertinant administracinės naštos mažinimo galimybes, būtina įvertinti tuos aspektus, kurie pavėžėjų teikiamas paslaugas išskiria iš kitų, sudaro išskirtines palankesnes konkurencines sąlygas ir neužtikrina keleivių teisių apsaugos.

VI. Dėl lengvatų taikymo įgyvendinimo problemų

Lengvatų taikymo įgyvendinimo sritis, Asociacijos nuomone, yra viena iš sričių, kur galėtų būti mažinama administracinė našta vežėjams ir didinamas paslaugos patrauklumas keleiviams. Galiojantis LR Transporto lengvatų įstatymas numato iš esmės dviejų rūšių nuolaidas įsigyjant važiavimo bilietą: 50 proc. ir 80 proc. Tačiau šio įstatymo 5 str.1 d. išvardijamos net 8 grupės asmenų, kurios turi teisę važiuoti su 80 proc. nuolaida. Tai reiškia, kad kiekvienu atveju važiuojantis asmuo turi pateikti nuolaidą įrodantį dokumentą, kurie visoms 8 grupėms išduodami skirtingi ir jų šiuo metu yra 22², neskaitant kitų asmens dokumentų.

Išvada.

Vežėjų administracinės naštos mažinimas ir keliavimo patogumo didinimas gali būti pasiektas įvedus vieną bendrą pažymėjimą visiems asmenims, kurie turi teisę į nuolaidą.

Atsižvelgiant į išdėstytą Asociacijos nuomonę ir pateiktus argumentus, tikimasi, kad nurodyta viešųjų paslaugų teikimo transporto srityje problematika bus įvertinta Projekto išvadose ir padės objektyviau išanalizuoti tiek transporto sritį reguliuojančius teisės aktus, tiek suformuluoti keleivių vežimo kokybę galinčius gerinti pasiūlymus.

Tikimės tolimesnio geranoriško bendradarbiavimo.

Pagarbiai

Prezidentas



Gintaras Nakutis

² <https://tsa.lrv.lt/lt/kitos-paslaugos/keleivinis-transportas/transporto-lengvatos>