

Lietuvos Respublikos ministrui pirmininkui
Sauliui Skverneliui

2019-07-19 Nr. S-080

LRVkanceliarija@lr.lv

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui
Rokui Masiuliui

Sumin@sumin.lt

Lietuvos Respublikos Konkurencijos tarybos pirmininkui
Šarūnui Keserauskui

taryba@kt.gov.lt

DĖL KELEIVIŲ VEŽIMO TOLIMOJO SUSIEKIMO REGULIARIAIS MARŠRUTAIS VEIKLOS VYKDYMO

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija rengia naujas Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisykles (toliau – taisyklės), kurias priėmus bus nutrauktos šiuo metu Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) su keleivių vežėjais sudarytos ir iki 2023 m. balandžio 1 d. galiojančios Keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais sutartys (toliau – sutartys).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija), siekianti skatinti aukštą keleivių vežimo teikiamų paslaugų kokybę, kreipiasi dėl planuojamo tolimojo susisiekimo srities teisinio reglamentavimo pertvarkymo, kuris iš pagrindų pakeis paslaugos teikimo koncepciją. Asociacija supranta, kad šiuo pertvarkymu siekiama liberalizuoti patekimo į tolimojo susisiekimo rinką sąlygas, tačiau atkreipia dėmesį, kad prieš priimant galutinius sprendimus būtina įvertinti visas kilsiančias pasekmes, nepažeisti keleivių teisėtų lūkesčių gauti nepertraukiamas tolimojo susisiekimo paslaugas Lietuvoje, kaip yra dabar.

Atkreiptinas dėmesys, kad istoriškai (po Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo) sutartys su LTSA atsirado gerokai vėliau nei susiklostė rinkos santykiai tolimojo susisiekimo srityje. Iki sutarčių sudarymo patys vežėjai formavo rinką, vykdė investicijas (pirkė autobusus, atnaujino autobusų stotis), organizavo maršrutų (tieskelių, tieskelių, tieskelių) tinklą, kuris šiuo metu apima visą Lietuvos teritoriją.

Tolimojo susisiekimo ekonominės veiklos sritis turi būti vertinama tiek iš ekonominės laisvės teikti paslaugas, tiek socialinės atsakomybės ir keleivių interesų užtikrinimo perspektyvų. Pagal šiuo metu galiojantį teisinį reglamentavimą, tolimojo susisiekimo vežimo veikla yra grynai komerciniu ir rinkos ekonomikos pagrindu grindžiama veiklos sritis ir, pabrėžtina, kad keleivių vežimas tolimojo susisiekimo maršrutais valstybei nieko nekainuoja, priešingai nei, pavyzdžiui, Latvijoje, kur nuostoliai tolimojo susisiekimo maršrutuose yra dengiami iš valstybės biudžeto ar vietinio susisiekimo atveju, kur tarifas nustato ir nuostolius kompensuoja savivaldybės.

Ekonominės laisvės veikti skatinimas ir konkurencijos užtikrinimas yra viena esminių bet kurios ekonominės veiklos sąlygų, su kuria Asociacija sutinka. Tačiau, greta to, turi būti vertinama ir tai, kaip pakeitimai paveiks keleivius - tiesioginius paslaugos naudotojus – ir kokią įtaką tai turės šiuo metu dirbantiems vežėjams.

Asociacijos nuomone, tokiam radikaliai tolimojo susisiekimo reguliavimo pertvarkymui labai svarbu nustatyti protingą ir pakankamą pereinamąjį laikotarpį, kuris leistų tinkamai pasiruošti tiek keleivių interesus atstovaujančiai valstybinei institucijai (pvz., LTSA), tiek dabartiniams ir naujiems vežėjams teikti kokybiškas ir keleivių poreikius atitinkančias paslaugas bei sklandžiai tęsti (ar pradėti) darbą naujomis sąlygomis.

Pereinamasis laikotarpis reikalingas, nes:

1. Keleivių interesus atstovaujanti valstybinė institucija (LTSA) galėtų įvertinti dabartinį maršrutų tinklą, nustatyti, kuriuose maršrutuose keleivių srautai negali užtikrinti pelningos veiklos ir pasiruošti viešųjų paslaugų pirkimui (konkursų sąlygos, viešųjų paslaugų teikimo sutartys, numatytos lėšos, nuostolių kompensavimo tolimajame susisiekiame mechanizmai ir pan.).

2. Vežėjai, rengdamiesi sudaryti sutartis, planavo ilgalaikes investicijas. Sudarius sutartis su LTSA, vežėjai įsigijo transporto priemones ir suplanavo finansinius srautus mažiausiai penkerių metų laikotarpiui, atsižvelgdami į sutarčių sudarymo metu buvusį teisinį rinkos reglamentavimą, todėl šios investicijos negalėjo atsipirkti nuo sutarčių sudarymo praėjus dvejimms metams. Vien investicijos 2017-2018 metais į transporto priemonių atnaujinimą siekė apie 18 mln. Eur, įsigyta 110 naujų ar naudotų (iki 10-12 metų) įvairių dydžių tarpmiestinių autobusų, o 2019-2020 metais jau suplanuota įsigyti 88 autobusus už daugiau kaip 12 mln. Eur. Per 2017-2020 metus bus atnaujinta apie 30 proc. tolimojo susisiekiame maršrutuose dirbančių autobusų.¹

3. Su vežėjais sutartys sudarytos nepažeidžiant teisės aktų ir yra teisėtos, todėl jų nutraukimas (ar pakeitimas) dėl naujo administracinio akto priėmimo yra nepagrįstas ir prieštaraujantis sutarties esmei bei nepagrįstai išplečiantis viešojo administracinio subjekto kompetencijos ribas. Pažymėtina, kad Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra nurodęs, kad viešojo administravimo subjektai sutartiniuose teisiniuose santykiuose su ūkio subjektais dalyvauja lygiais pagrindais, joms yra lygiai taip pat taikomos sutarčių teisės nuostatos, todėl šios vėlesniais administraciniais aktais negali panaikinti arba pakeisti tų civilinių teisių ir pareigų, kurios buvo įgytos galiojant ankstesniam to subjekto administraciniam teisės aktui (2006 m. balandžio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-285/2006). Analogiškai yra pasisakęs ir Lietuvos apeliacinis teismas (2005 m. balandžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-183).

4. Penkeriems metams sudarytų sutarčių nutraukimas būtų nesąžiningas vežėjų atžvilgiu, o taip pat ir neatitiktų teisingumo bei pagrįstų lūkesčių principo. Pagal LR Civilinio kodekso 1.5 straipsnio 1 dalį, civilinių teisinių santykių subjektai įgyvendindami savo teises bei atlikdami savo pareigas privalo veikti pagal teisingumo, protingumo ir sąžiningumo principus. To paties straipsnio 2 dalis numato, jog kai įstatymai nedraudžia civilinių teisinių santykių subjektams tarpusavio susitarimu nustatyti teises ir pareigas, šie subjektai privalo vadovautis minėtais principais. Pereinamojo laikotarpio nustatymas iki dabartinių sutarčių galiojimo pabaigos atitiktų protingumo ir proporcingumo principus, tuo labiau, kad likęs kiek didesnis nei 3 metų pereinamasis laikotarpis leistų visiems - tiek naujiems, tiek dabartiniais - vežėjams įvertinti verslo aplinką, tinkamai pasiruošti dirbti naujomis sąlygomis ir sudarytų galimybes startuoti vienu metu. Toks pereinamasis laikotarpis yra protingas, įvertinant susiklosčiusią valstybės įmonių veiklos liberalizavimo praktiką, pvz., pertvarkant AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklą, numatytas dar ilgesnis pereinamasis laikotarpis pokyčiams įgyvendinti.

Atsižvelgus į nurodytas aplinkybes, taip pat į tai, kad planuojama visiškai pertvarkyti tolimojo susisiekiame verslo modelį, **prašome** visapusiškai įvertinti susidariusią padėtį, atsižvelgti į keleivių ir vežėjų interesus ir **nustatyti pereinamąjį laikotarpį iki 2023 m. balandžio 1 d.** naujo tolimojo susisiekiame teisinio reguliavimo įsigaliojimui, t.y. iki LTSA su keleivių vežėjais sudarytų sutarčių galiojimo pabaigos.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija yra pasiruošusi konstruktyviai bendradarbiauti, kad perėjimas prie naujo tolimojo susisiekiame teisinio reglamentavimo būtų sklandus, keleiviai patirtų kuo mažiau nepatogumų, o visi vežėjai galėtų tinkamai tam pasiruošti.

Prezidentas



Gintaras Nakutis

Gintaras.Nakutis@lkva-asociacija.lt
+370 655 83009

¹ Duomenys gauti iš 13 keleivių vežėjų, kurių 426 autobusai (iš maždaug 650) veža keleivius tolimojo susisiekiame maršrutais. Todėl visų tolimajame susisiekiame dirbančių apie 60 vežėjų realios investicijos yra didesnės.