

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

2020-01-28 Nr. S-006

Siunčiama el.paštu: [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)**DĖL LIETUVOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO**

Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje paskelbtas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimo Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ pakeitimo“ pakeitimo projektu (toliau – Nutarimo projektas), kuriuo siūloma patvirtinti Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimo tvarkos aprašą (toliau – Aprašas).

Aprašu siekiama reglamentuoti geležinkelio įmonių (vežėjų) nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos (toliau – nuostolių kompensacija) apskaičiavimo tvarką, vietinio susisiekimo maršrutų ir/ar kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutų, parinkimo kriterijus, ir nuostolių kompensacijos planavimo bei mokėjimo tvarką.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo Nutarimo projektą ir teikia savo pastabas bei pasiūlymus.

Aiškinamajame rašte Transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau – TVPI) ir Geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) įstatymų pakeitimo projektams (TAR, 2018-09-06, Nr. 14147<sup>1</sup>), reglamentuojantiems kombinuotąjį keleivių vežimą, nurodyta, kad „Priėmus Įstatymų projektus, būtų sudarytos teisinės sąlygos optimizuoti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą ir toliau užtikrinti bendrus visuomenės interesus tenkinančių, nenutrūkstamų, reguliarių ir atitinkamo masto transporto viešųjų paslaugų teikimą. Taip pat būtų sudarytos prielaidos mažinti valstybės biudžeto lėšų, skiriamų geležinkelio įmonės (vežėjo) nuostoliams, patirtiems teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas, kompensuoti, dydį.“, t.y. įstatymais yra siekiama optimizuoti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą ir mažinti valstybės biudžeto lėšų poreikį.

Tačiau priimtuose teisės aktuose yra keletas nuostatų, kurios prieštarauja tiek kombinuotojo vežimo sampratai, tiek sudaromos sąlygos įtvirtinti dar vieną viešojo transporto išplėtimo atvejį, kai geležinkelių vežėjas, galimai, teiks jam nebūdingą keleivių vežimą autobusais kaip kombinuotojo vežimo vietinio, o gal net ir tolimojo susisiekimo paslaugą.

Štai GTK 3 str. 23 dalyje nustatyta, kad „Keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslauga - keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai traukinys nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos“, t.y. keleivių vežimui geležinkelių transportu šalies viduje (nepriklausomai nuo atstumo) taikomas vietiniam susisiekimui būdingas teisinis reglamentavimas, įskaitant ir nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensavimą.

<sup>1</sup> <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/653197b1b1c611e8aa33fe8f0fea665f?fwid=-m1sykn2d>

Tuo tarpu Kelių transporto kodekso (toliau - KTK) 18 str. 9 dalyje nustatyta, kad tolimojo susisiekimo maršrutas turi būti ilgesnis nei 50 km, ir jame keleiviai turi būti vežami daugiau kaip per dvių savivaldybių (neskaitant miestų savivaldybių) teritorijas, t.y. keleivių vežimo paslauga vietinio susisiekimo maršrutais geležinkelių transportu savo turiniu yra tapati keleivių vežimo paslaugai kelių transportu tolimojo susisiekimo maršrutais, tačiau teisinis reglamentavimas yra skirtingas.

Pavyzdžiui, pagal Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, naujam tolimojo susisiekimo maršrutui aptarnauti vežėjas parenkamas konkurso būdu, sudarant naują maršrutą, turi būti atsižvelgiama į esamų vežėjų interesus, kad jie nebūtų pažeidžiami ir pan.

Be to, TVPJ 12 str. 2 d. ir GTK 3 str. 23<sup>1</sup> d. nustatyta, kad „*Kombinuotasis keleivių vežimas – keleivių vežimas ne mažiau kaip dvių transporto rūšių transporto priemonėmis, kai toks vežimas vykdomas vienos keleivių vežimo sutarties pagrindu.*“, tačiau GTK 12 str. 4 d. kombinuotojo maršruto atveju jau leidžiama vežti traukiniu nevažiavusius keleivius, t.y. tuos „*kurie nesinaudojo ar nesinaudos kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga. Keleiviams, ketinantiems vykti tik kelių transporto priemone, bilietai parduodami tik tuo atveju, jeigu kelių transporto priemonėje yra laisvų sėdimų vietų, neužimtų keleivių, kurie naudojami kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga.*“ Kitaip tariant, 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.

Esant dabartiniam kombinuotojo vežimo paslaugos reglamentavimo prieštaravimams (gali būti vežami keleiviai net nevažiavę traukiniu, kombinuotų maršrutų pabaigos stotys gali būti nustatytos miestuose ir gyvenvietėse, kuriose net nėra geležinkelio), gali būti sudaromi tokie kombinuotieji vietinio susisiekimo maršrutai geležinkelių transportu, kai paslaugos kelių transporto priemonėmis dubliuos tolimojo susisiekimo maršrutus, taip pat ir savivaldybių reguliavimo srityje esančius vietinio susisiekimo maršrutus, kurie dotuojami iš savivaldybių biudžetų, todėl sumažėjus pervežamų keleivių skaičiui, mažės pajamos ir didės savivaldybių biudžeto lėšų poreikis.

Pažymėtina, kad nuostoliai kombinuotojo keleivių vežimo atveju bus kompensuojami iš valstybės biudžeto net ir toje dalyje, kur keleiviai bus vežami autobusu, kai tuo tarpu tolimojo susisiekimo keleivių vežimai nėra dotuojami, todėl geležinkelių vežėjas turės konkurencinį pranašumą prieš kelių transporto keleivių vežėjus.

Susidaro nuomonė, kad tokios paslaugos teikimas, priešingai nei ES šalyse, derinamas ne prie jau nusistovėjusių vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutų tinklo, nesiekiami 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 kelių transporto vežėjais ir jų teikiamomis paslaugomis bei tokiu būdu darytų įtaką keleivių vežimo sistemos tvarumui ir vežimo paslaugų kokybei.

Asociacijos nuomone, esant aukščiau nurodytiems įstatymų prieštaravimams, poįstatyminiai teisės aktai turėtų juos eliminuoti, todėl siūlome tikslinti Apraše nustatyta nuostolių kompensavimo tvarką ir kombinuotojo maršruto parinkimo kriterijus dėl žemiau nurodytų priežasčių.

Pirma. Aprašo 5 punkte įtvirtinama sąlyga, kad, jei dedamųjų A,B,C ir D sumai yra didesnė nei 40% ( $A+B+C+D>40\%$ ), Susisiekimo ministerija nustato geležinkelių vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose užtikrinami viešųjų paslaugų įsipareigojimai ir iš valstybės biudžeto kompensuojami juose patiriami nuostoliai.

Aprašo prieduose aiškia nustatyta, kaip apskaičiuojama kiekvienos dedamosios reikšmės, tačiau neaišku, kokiais principais vadovautasi 5 punkte nustatant ribinį 40% dydį. Tai kelia nemažai klausimų ir suponuoja mintį, kad, tikėtina, ši reikšmė pasirinkta siekiant jog šiuo metu esantys visi geležinkelių maršrutai tenkintų šios formulės sąlygą.

Analogiška situacija yra ir Aprašo 16 punkte pateiktoje formulėje, kurios pagalba apskaičiuojamas faktinis kompensacijos dydis už praėjusius metus. Viena formulės dedamoji yra viešųjų vežimo paslaugų faktinis pagrįstasis pelnas  $R_f$ , kuris „*apskaičiuojamas sudedant pastoviąją ir kintamąją dalis. Pastovioji pagrįstojo pelno*

*dalį apskaičiuojama, padauginus geležinkelio įmonės (vežėjo) turto, naudojamo tik viešųjų paslaugų teikimui maršrute, vertę iš 3%.*”, t.t. neaišku kodėl pasirinktas būtent 3% dydis.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome aiškiai apibrėžti 40% ir 3% dydžio reikšmių nustatymo kriterijus.**

Antra. Aprašo 10 punkte įtvirtinama nuostata, kad *vietinio susisiekimo maršrutai ar jų dalys gali būti keičiami į kombinuotuosius vietinius maršrutus*, o 11 punkte įtvirtinami kriterijai, kuriais vadovaudamasi Susisiekimo ministerija nustato kombinuotuosius vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose kompensuojami nuostoliai.

Aprašo 12.4 punkte (numeracijos klaida, turėtų būti 11.4 punktas) pateikiamas vienas iš kriterijų, kurį taikant gali būti nustatyti kombinuotieji vietinio susisiekimo maršrutai, t.y. : *„taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais susisiekimo maršrutais būtų užtikrintas greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas iš vietinio susisiekimo maršruto pradžios į vietinio susisiekimo maršruto pabaigos vietą“*. Sąvoka „greitesnis ir patogesnis“ yra labai plati ir nustatant kombinuotuosius maršrutus šiuo pagrindu, galimai, yra sudaroma galimybė didelį geležinkelių vietinio susisiekimo maršrutų skaičių keisti į kombinuotuosius vietinio susisiekimo maršrutus, t.y. neaišku kiek - 15, 30, 45 ar 60 minučių – greičiau kombinuotojo maršruto atveju keleiviai turėtų būti atvežti nuo maršruto pradžios iki pabaigos vietos. Dar daugiau neaiškumų kelia sąvoka „patogesnis“, kurią, Asociacijos nuomone, galima labai plačiai interpretuoti, todėl siūlome šios sąvokos visiškai atsisakyti.

Asociacijos nuomone, kombinuotųjų maršrutų sudarymo kriterijai turi būti labai aiškūs ir konkretūs, todėl siūlome išbraukti 12.4 punktą arba **patikslinti sąvoką „greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas“, nustatant konkrečius parametrus.**

Trečia. GTK 3 str. 23<sup>1</sup> dalyje nustatyta, kad *„Kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga – keleivių vežimo dviejų 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.“*, t.y. nenustatyta, kiek didesnę maršruto dalį keleivis turi būti vežamas geležinkeliu, todėl tikslinga būtų Apraše nustatyti kokią konkrečią kombinuotojo keleivių vežimo vietiniu maršruto dalį keleiviai vežami geležinkelių transportu.

Seimo narių R.Sinkevičiaus ir J.Razma 2018-11-02 pasiūlyme<sup>2</sup> (kuris buvo priimtas) siūloma *„nustatyti galimybę, teikiant kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, keleivius vežti vietiniais maršrutais kelių transporto priemonėmis atitinkamos savivaldybės teritorijoje. Dėl tokios paslaugos teikimo turėtų susitarti kombinuoto keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas teikianti geležinkelio įmonė (vežėjas) ir savivaldybė.“*

Atsižvelgiant į tai, Asociacijos nuomone, keleiviai kelių transporto priemone kombinuotojo vežimo atveju neturėtų būti vežami didesniu nei 50 km atstumu (apie 85 proc. paslaugos geležinkelių transportu), kad nedubliuotų kelių transporto tolimojo susisiekimo maršrutų, kurie, kaip nustatyta KTK, yra ilgesni nei 50 km.

Ketvirta. GTK 12 str. 3 d. 3 punkte įtvirtintos nuostatos, *„kad keleiviai būtų įlaipinami ir išlaipinami tik šios dalies 2 punkte nurodytame tvarkaraštyje nurodytose geležinkelio stotyse, stotelėse ir geležinkelio įmonės (vežėjo) nurodytoje išvykimo ar paskirties vietoje.“*, t.y. išvykimo ar paskirties vietos nebūtinai turi būti geležinkelių stotys ar stotelės, o geležinkelių vežėjas pats gali nustatyti miestus ar gyvenvietes (išvykimo ir paskirties vietas), į kuriuos nėra nutiesti geležinkelių bėgiai.

Asociacijos nuomone, nuostoliai kombinuotojo paslaugų teikimo atveju turėtų būti kompensuojami tik tuo atveju, kai toks maršrutas **prasideda ir baigiasi geležinkelio stotyje ar geležinkelio stotelėje.**

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, **siūlome:**

1. Apibrėžti aprašo 5 ir 16 punktuose nurodytų 40% ir 3% dydžio reikšmių nustatymo kriterijus.

<sup>2</sup> <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/9a9ef7d0e19b11e8837ffe0af51aef46?jfwid=-m1sykn2d>

2. Išbraukti Aprašo 12.4 punktą (arba patikslinti sąvoką „greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas“, nustatant konkretų sąvokos „greitesnis“ parametą ir atsisakant sąvokos „patogesnis“), papildyti aprašo 11 punktą naujais kombinuotojo maršruto nustatymo kriterijais ir išdėstyti jį taip:

„11. Kombinuotojo vietinio susisiekimo maršrutus, kuriuose nuostoliai, patirti vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, yra kompensuojami, Susisiekimo ministerija nustato atsižvelgdama į šiuos kriterijus:

11.1. ~~12.1.~~ dėl techninių ar ekonominių priežasčių panaikinama vietinio susisiekimo maršruto dalis;

11.2. ~~12.2.~~ dėl techninių kliūčių laikinai yra apribotas traukinių eismas vietinio susisiekimo maršruto dalyje;

11.3. ~~12.3.~~ dėl mažo prognozuojamo keleivių srauto vietinio susisiekimo maršruto dalyje, ekonomiškai efektyviau viešųjų paslaugų poreikius šiame maršrute tenkinti taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais maršrutais;

~~12.4. taikant kombinuotąjį keleivių vežimą vietiniais susisiekimo maršrutais būtų užtikrintas greitesnis ir patogesnis keleivių vežimas iš vietinio susisiekimo maršruto pradžios į vietinio susisiekimo maršruto pabaigos vietą.~~

**11.4. kombinuotojo vietinio susisiekimo maršruto atkarpos dalis, kuriuo keleiviai vežami geležinkelio transportu, negali būti mažesnė nei 85 proc. viso kombinuotojo maršruto ilgio, o maršruto dalies kelių transportu trasa negali būti ilgesnė nei 50 km, išskyrus 11.1.-11.3. punktuose nurodytus atvejus;**

**11.5. kombinuotojo maršruto paskirties ir išvykimo vieta turi būti geležinkelio stotis arba geležinkelio stotelė.“**

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis