



**Konkurencijos tarybos nutarimas dėl LTSA su  
tolimojo susisiekimo vežėjais pratęstų  
sutarčių**

2020-09-16

**LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJA**

# Konkurencijos tarybos 2020-07-14 [nutarimas](#)

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių ir Lietuvos transporto saugos administracijos veiksmų jas įgyvendinant atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams

[https://kt.gov.lt/uploads/docs/docs/4491\\_143dff9f6d84ce1bf18415d4586d6ceb.pdf](https://kt.gov.lt/uploads/docs/docs/4491_143dff9f6d84ce1bf18415d4586d6ceb.pdf)

# Konkurencijos taryba nutarė

- Pripažinti pažeidžiančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 d. reikalavimus LTSA veiksmus, 2018 m. pratęsiant be konkurencingos procedūros sutartis su vežėjais;
- Nutraukti tyrimą dėl susisiekiimo ministro įsakymu patvirtintų Leidimų išdavimo taisyklių atitikties Konkurencijos įstatymo 4 str. reikalavimams, nenustačius Konkurencijos įstatymo 4 str. pažeidimo;
- Įpareigoti LTSA ne vėliau kaip per 8 mėnesius nutraukti nurodytas sutartis, kurios pratęstos be konkurencingos procedūros su vežėjais, ir organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

Tai reiškia, kad:

- teisės aktas, iš kurio kildintas Konkurencijos įstatymo pažeidimas yra **teisėtas ir galiojantis**;
- sutartys su vežėjais, kurios sudarytos galiojančio teisės akto pagrindu laikomos neteisėtomis ir jas **įpareigojama nutraukti vos per 8 mėnesius**, kai tolimojo susisiekiimo rinka, vien skaičiuojant nuo Nepriklausomybės atkūrimo, vystėsi daugiau kaip 30 metų.

# Keleivių vežėjų ir juos atstovaujančių asociacijų (LKVA ir LINAVA) pozicija dėl KT nutarimo

- LTSA su vežėjais sudarytos sutartys yra teisėtos ir negali būti nutrauktos;
- LTSA, 2018 m. pratęsdama sutartis su vežėjais, elgėsi teisės aktų nustatyta tvarka, t.y. vadovavosi neprieštaraujančiais Konkurencijos įstatymui teisės aktais;
- Šiuo metu galiojantis tolimojo susisiekiimo teisinis reguliavimas tenkina viešąjį interesą ir užtikrina konkurencingą bei kokybišką paslaugą visoje Lietuvoje, nes:
  - paslaugos vartotojas (keleivis) turi galimybę pasirinkti vieną iš kelių paslaugos teikėjų pagal kainos ir kokybės santykį, o tai esminis konkurencijos siekis – užtikrinti, kad *vartotojas turėtų realų pasirinkimą* rinktis paslaugų teikėją, o *teikėjai konkuruotų* dėl vartotojo tarpusavyje,
  - esantis reguliavimas atitinka keleivių, vežėjų ir valstybės, kuri privalo užtikrinti viešąją paslaugą, interesus;

KT atliktas tyrimas yra neišsamus, o nutarimo nuostatos teisiškai nepagrįstos.

[LKVA paaiškinimai dėl Konkurencijos tarybos tyrimo išvadų prieš priimant nutarimą](#)

# Nevertintos ilgalaikės sutarčių nutraukimo pasekmės konkurencijai

Tyrimo metu:

- neįvertintos teisėtų sutarčių nutraukimo pasekmės trumpalaikėje ir ilgalaikėje konkurencinėje perspektyvoje,
- neįvertinta potenciali nauda konkurencijai skelbti beatodairišką ir visuotinį visų maršrutų konkursą,

todėl, tikėtina, lauktinas rezultatas bus priešingas

- tiek Konkurencijos tarybos siekiamiems tikslams,
- tiek Konkurencijos įstatymui,
- tiek, svarbiausia, vartotojų – keleivių – interesams.

Todėl atliktą tyrimą laikyti išsamiau yra nepagrįsta.

# Nevertintos aplinkybės

Neįvertintos aplinkybės	Neigiamos pasekmės
Neįvertinti keleivių interesai gauti nepertraukiamai kokybišką paslaugą.	Vartotojas 6-12 mėn. gali netekti įprastos paslaugos, nes, nutraukus sutartis, konkursų procedūros, labai tikėtina, gali užsitęsti.
Neįvertintos aplinkybės, kad vežėjai išlaiko nerentabilius maršrutus savo sąskaita ir tolimojo susisiekiimo užtikrinimui nereikia lėšų iš valstybės biudžeto.	Dalyje <u>nerentabilių maršrutų</u> konkursai gali neįvykti, atsiras valstybės biudžeto lėšų poreikis.
Neįvertintos neigiamos priverstinio sutarčių nutraukimo pasekmės vežėjams.	Nutraukus sutartis pagal Taisyklių 15 p. vežėjas negali 1 metus dalyvauti skelbiamuose konkursuose. Vežėjai patirs nuostolius dėl padarytų investicijų ir prarastų pajamų.
Neįvertintos pasekmės konkurencijai	Konkursus galėtų laimėti viena ar kelios didžiojo kapitalo įmonės, „teisėtai“ sukonzentruoti visą ar didžiosios dalies paslaugų teikimą vienose rankose ir tokiu būdu <u>eliminuoti bet kokią natūraliai rinkoje egzistuojančią konkurenciją</u> .

Dabartinis teisinis reguliavimas užtikrina konkurenciją, tačiau tyrimo metu tai nebuvo vertinama

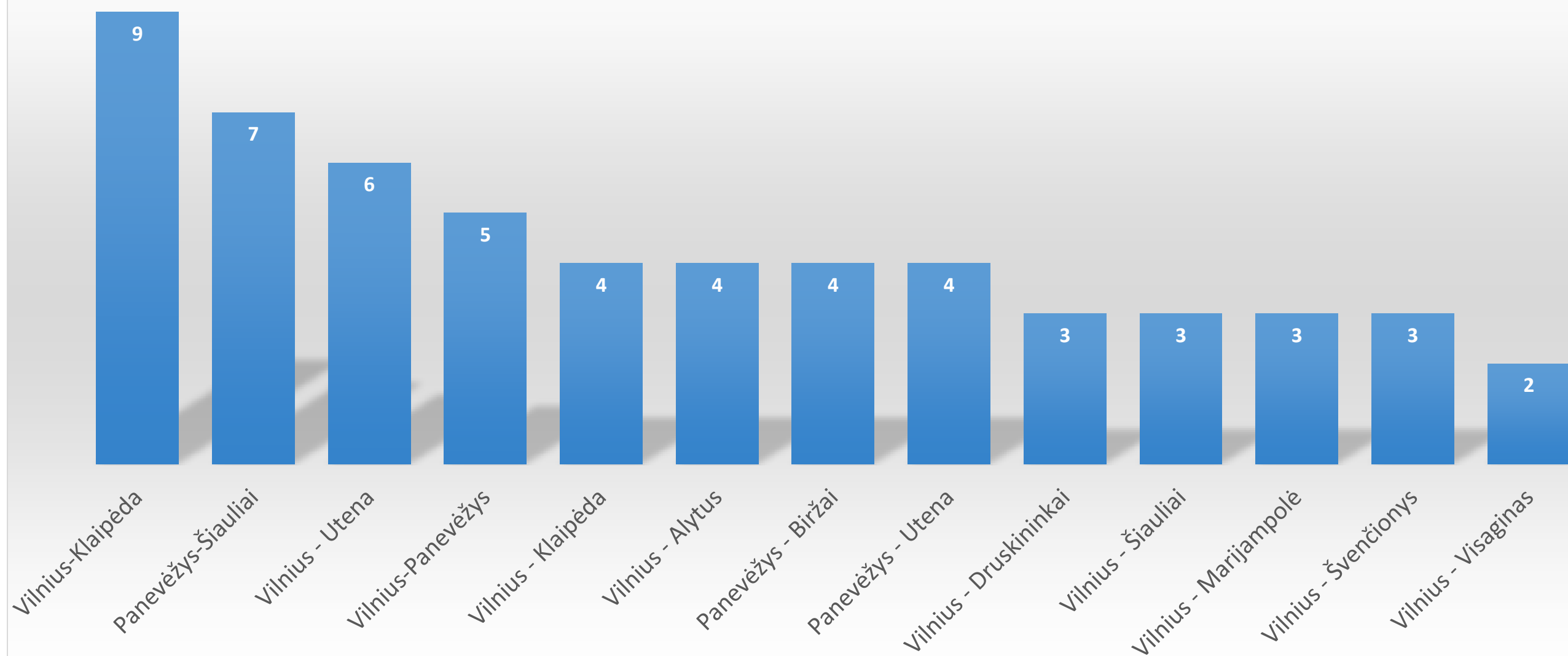
Lietuvoje tolimojo keleivių vežimo paslaugų teikimas yra konkurencingas, nes:

- nėra sukonzentruotas vieno vežėjo rankose,
- šiame ūkinės veiklos segmente veikia daugiau nei 40 vežėjų,
- vežėjai tarpusavyje konkuruoja rinkos ekonomikos sąlygomis.

Tai atitinka pagrindinio vartotojo (keleivio) interesus - rinktis *paslaugos teikėją* iš kelių vežėjų pagal kainą ir paslaugos kokybę.

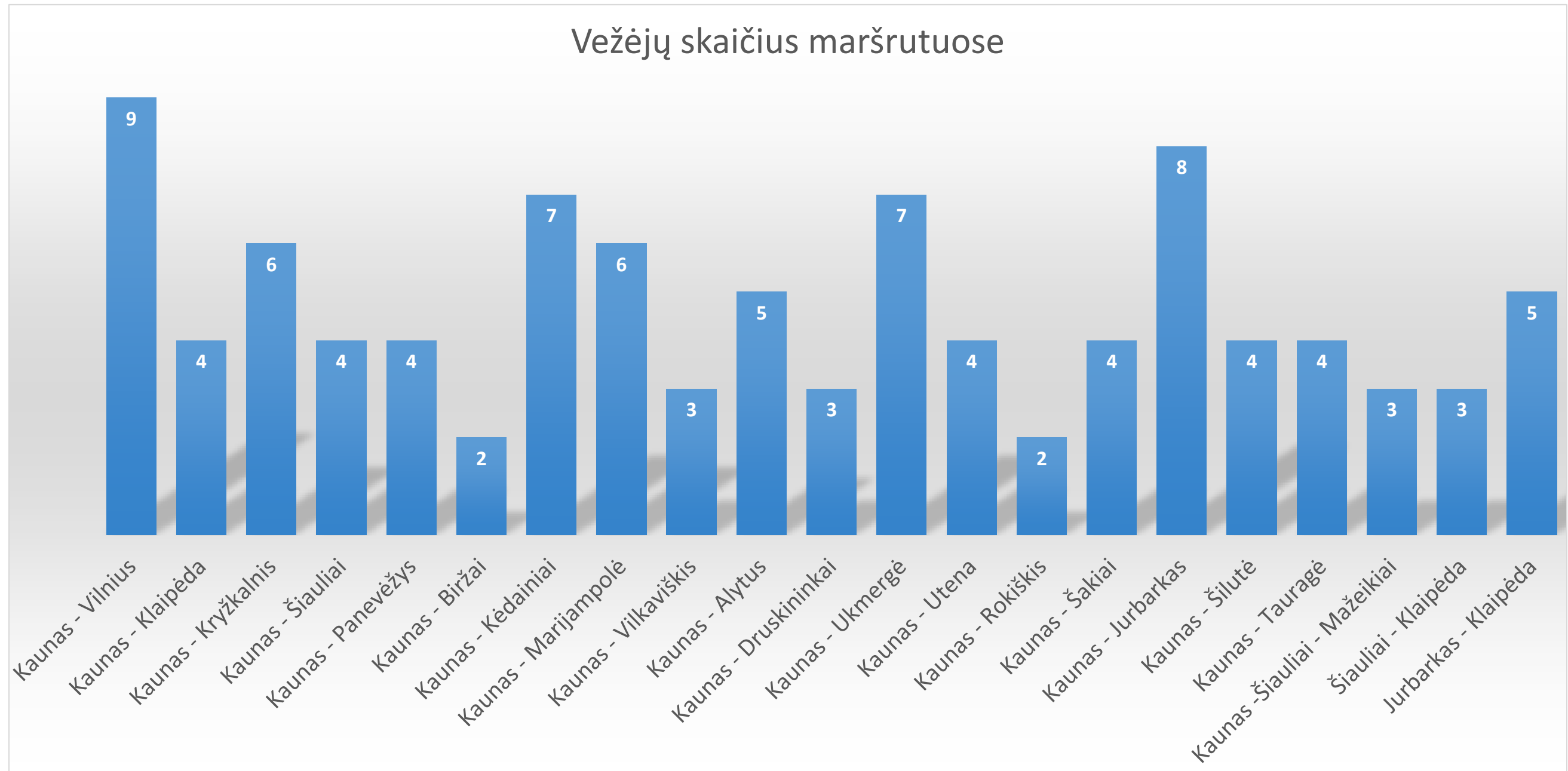
# Vežėjų konkurencija maršrutuose iš Vilniaus

Vežėjų skaičius maršrutuose





# Vežėjų konkurencija maršrutuose iš Kauno



# Paslaugos kainų įvairovė

Keleiviai gali pasirinkti skirtingus vežėjus pagal skirtingas kainas ([autobusubilietai.lt](http://autobusubilietai.lt)):

Maršrutas	Kelionės kaina
Vilnius-Šiauliai	13,90 €, 14,60 €, 16,20 €, 18,80 €, 19,00 €, 19,10 €
Vilnius-Panevėžys	9,90 €, 10,20 €, 10,60 €, 10,60 €, 11,00 €, 15,40 €
Vilnius - Marijampolė	9,20 €, 10,00 €, 11,50 €, 11,60 €, 12,40 €
Šiauliai - Klaipėda	12,00 €, 12,70 €, 13,10 €, 14,40 €, 15,00 €

# Priimant KT nutarimą, nevertintas poveikis vežėjams ir valstybės biudžetui

Valstybė į tolimąjį susisiekimą neinvestuoja nei vieno euro, nes viską reguliuoja rinkos santykiai tarp vežėjų.

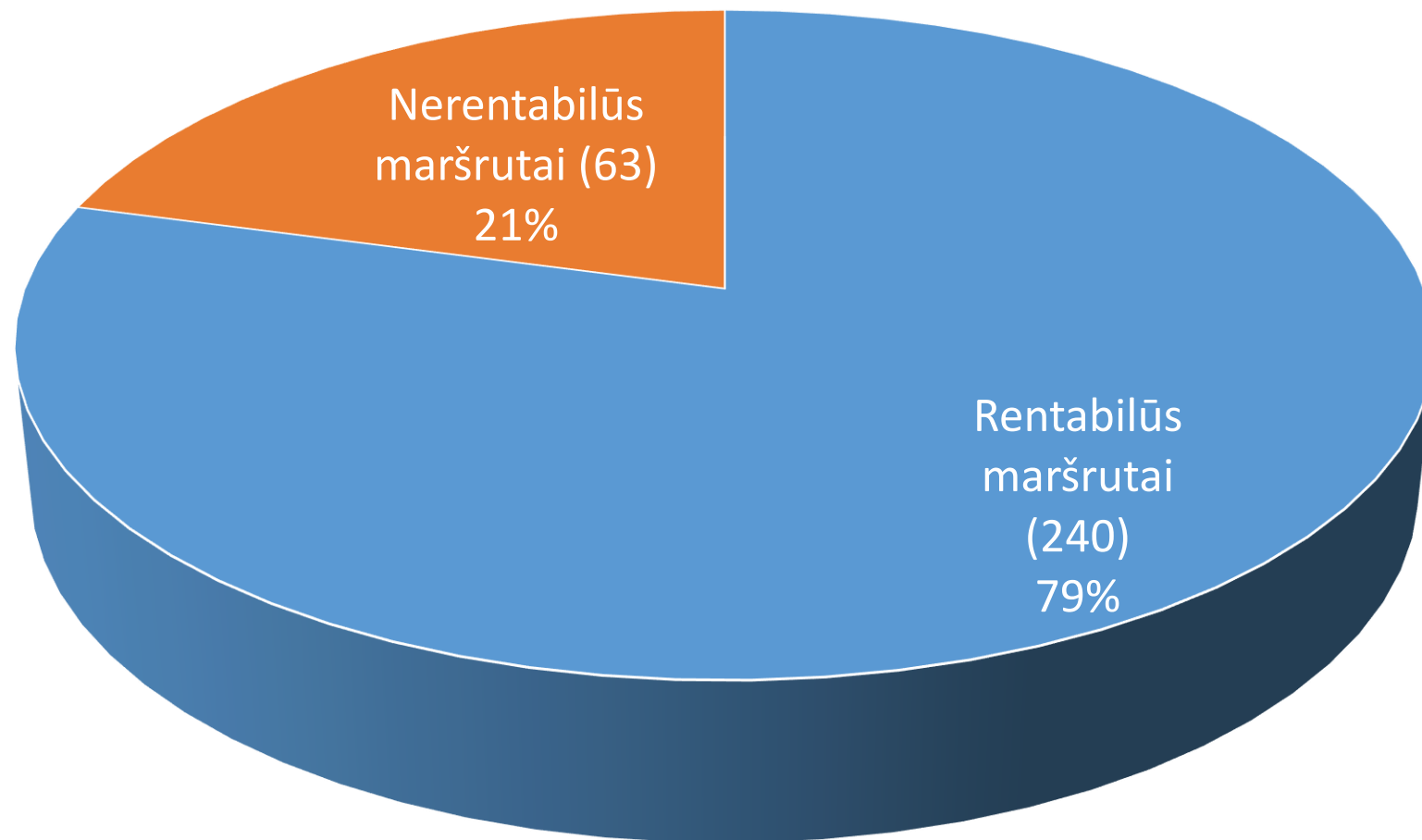
Vežėjai savo sąskaita išlaiko tolimojo susisiekimų maršrutų tinklą ir veža keleivius ne tik pelninguose, bet ir nerentabiliuose maršrutuose.

Tačiau tyrimo metu nebuvo vertintas:

- valstybės biudžeto lėšų poreikis ir reikalinga valstybės pagalba taip pat tuo atveju, jei neįvyktų konkursai nerentabiliuose maršrutuose;
- nuostoliai dėl neigiamų ir žalingų socialinių/ekonominių pokyčių darbo rinkoje, ypač regionuose;
- konkurso organizavimo kaštai ir terminai;
- nuostoliai dėl vežėjų pajamų ir investicijų praradimo;
- galimo bylinėjimosi teismuose kaštai ir terminai.

# Nerentabilūs maršrutai

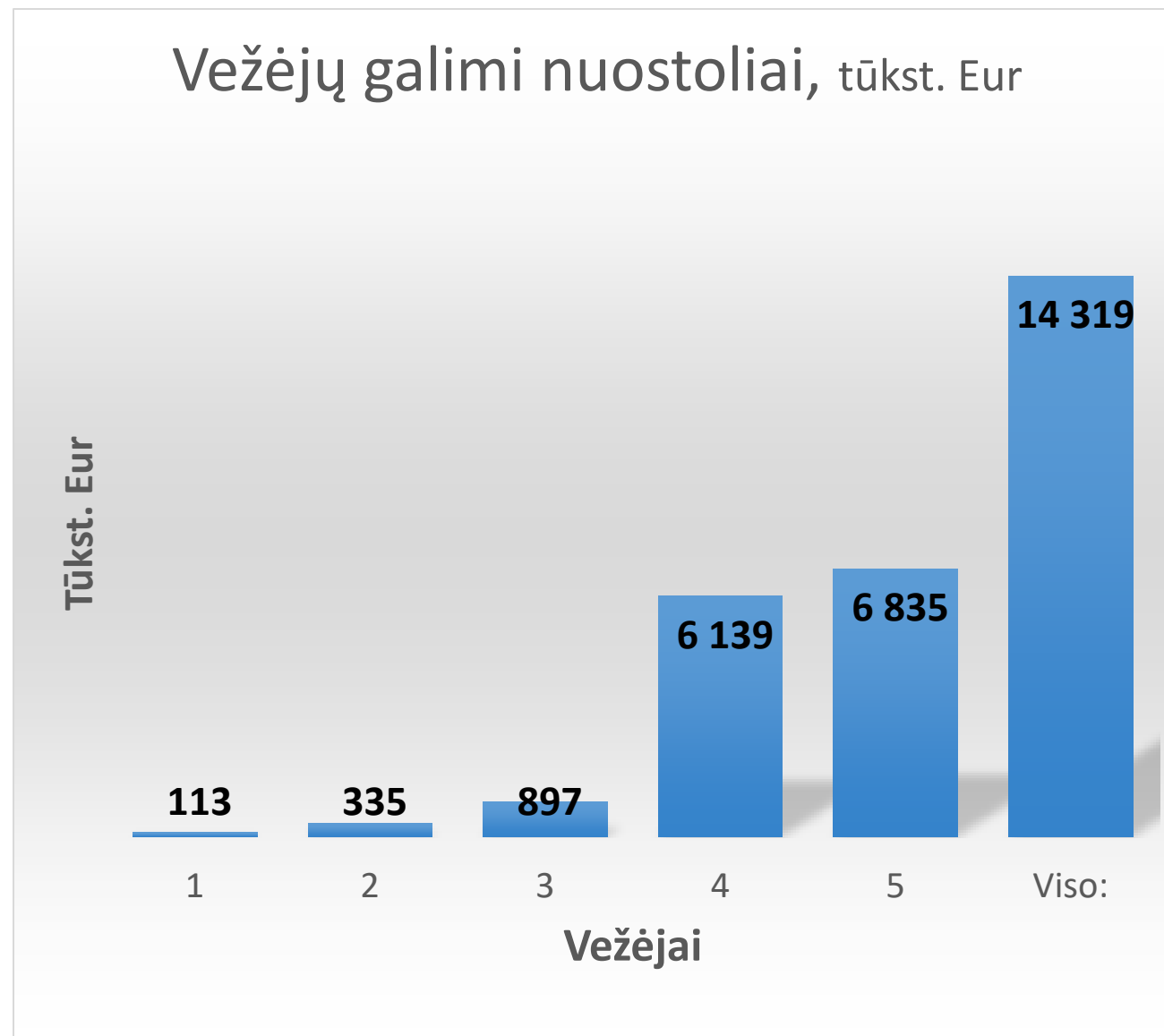
Nerentabilūs maršrutai



■ Rentabilūs maršrutai (240) ■ Nerentabilūs maršrutai (63)

Duomenys apie 63 nerentabilius maršrutus pateikė 18 įmonių (42% iš 42 įmonių) aptarnaujančių 303 tolimojo susisiekiimo maršrutus (83% iš 363 maršrutų)

# Nuostoliai dėl prarastų pajamų



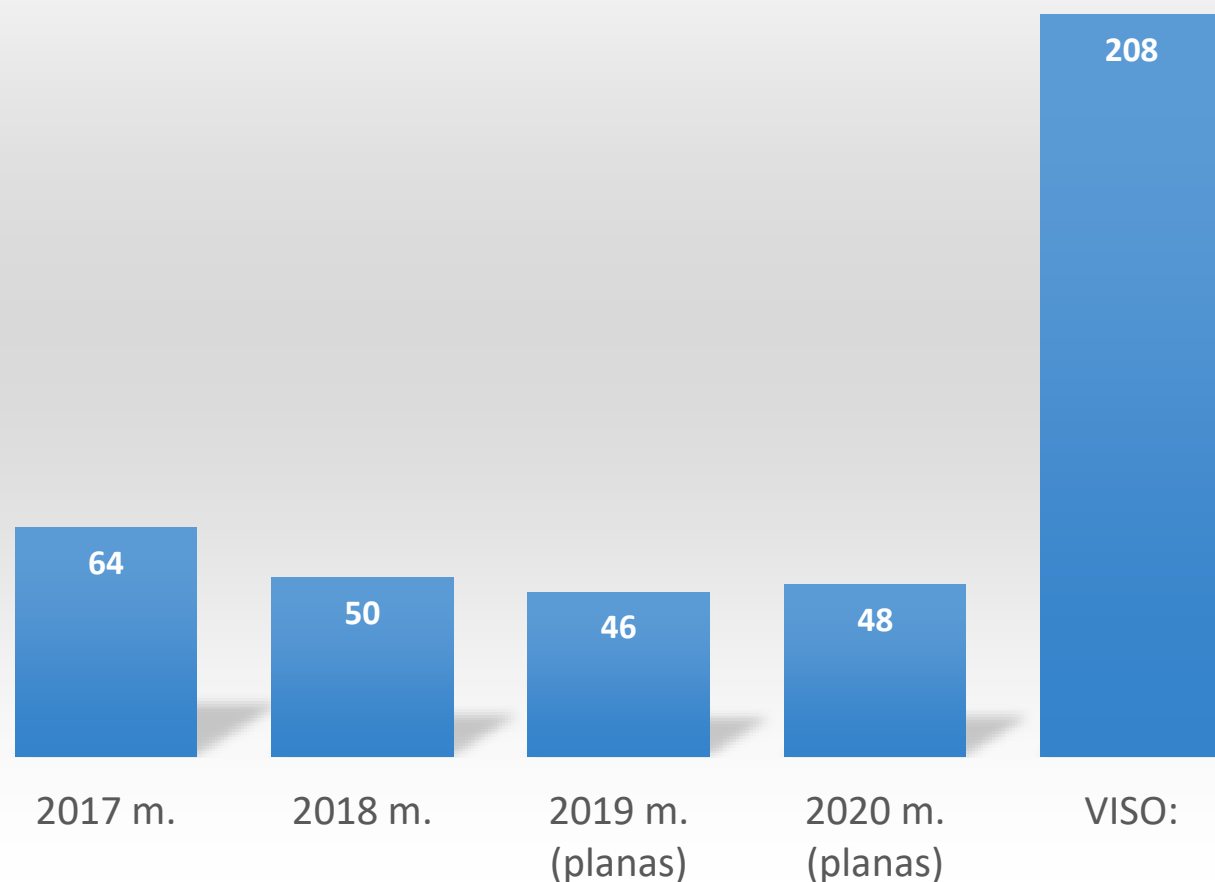
LTSA nutraukus sutartis, visi 42 vežėjų patirtų nuostolių suma gali siekti 20-24 mln. Eur, o valstybės biudžetas negautų apie 5-6 mln. pajamų (pelno mokestis, Sodra ir GPM mokesčiai).

#### Pastaba.

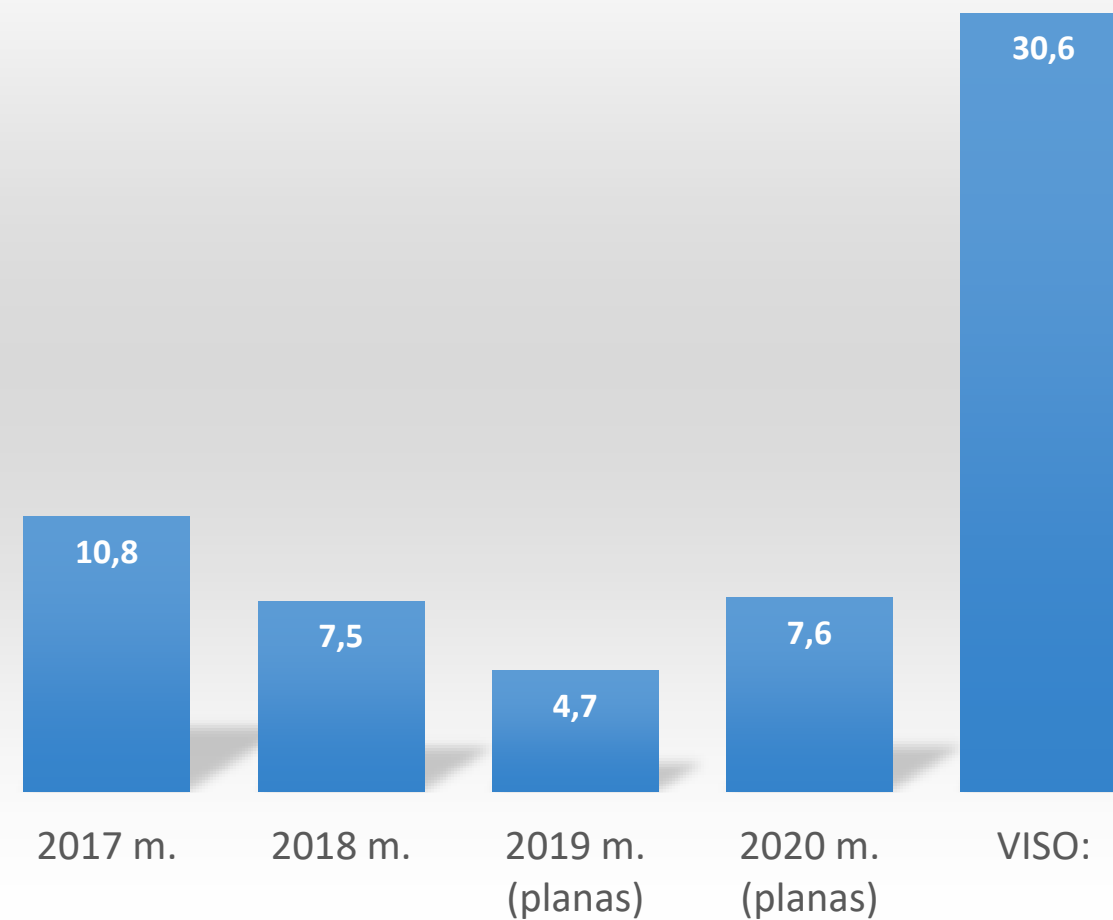
1. Duomenys gauti iš 5 įmonių aptarnaujančių 168 (46 proc.) maršrutų ir proporcingai perskaičiuoti visiems maršrutams.
2. Daroma prielaida, kad, nutraukus sutartis, visi 42 vežėjai neteks visų aptarnaujamų maršrutų.

# Autobusų atnaujinimas ir investicijos

Atnaujintų autobusų sk.



Investicijos (mln. Eur)



Duomenys 2019 m. liepos mėn. gauti iš 13 keleivių vežėjų, kurių 426 autobusai (iš maždaug 650) vežė keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais. Todėl visų tolimajame susisiekime dirbančių apie 60 vežėjų realios investicijos yra didesnės.

# Konkurencija tolimajame susisiekiame vertinta be keleivių vežimo geležinkeliais

Pagal Lietuvos teisės aktus, keleivių vežimas kelių transportu, didesniu nei 50 km atstumu yra tolimasis susisiekiimas (KTK 18 str. 9 dalis).

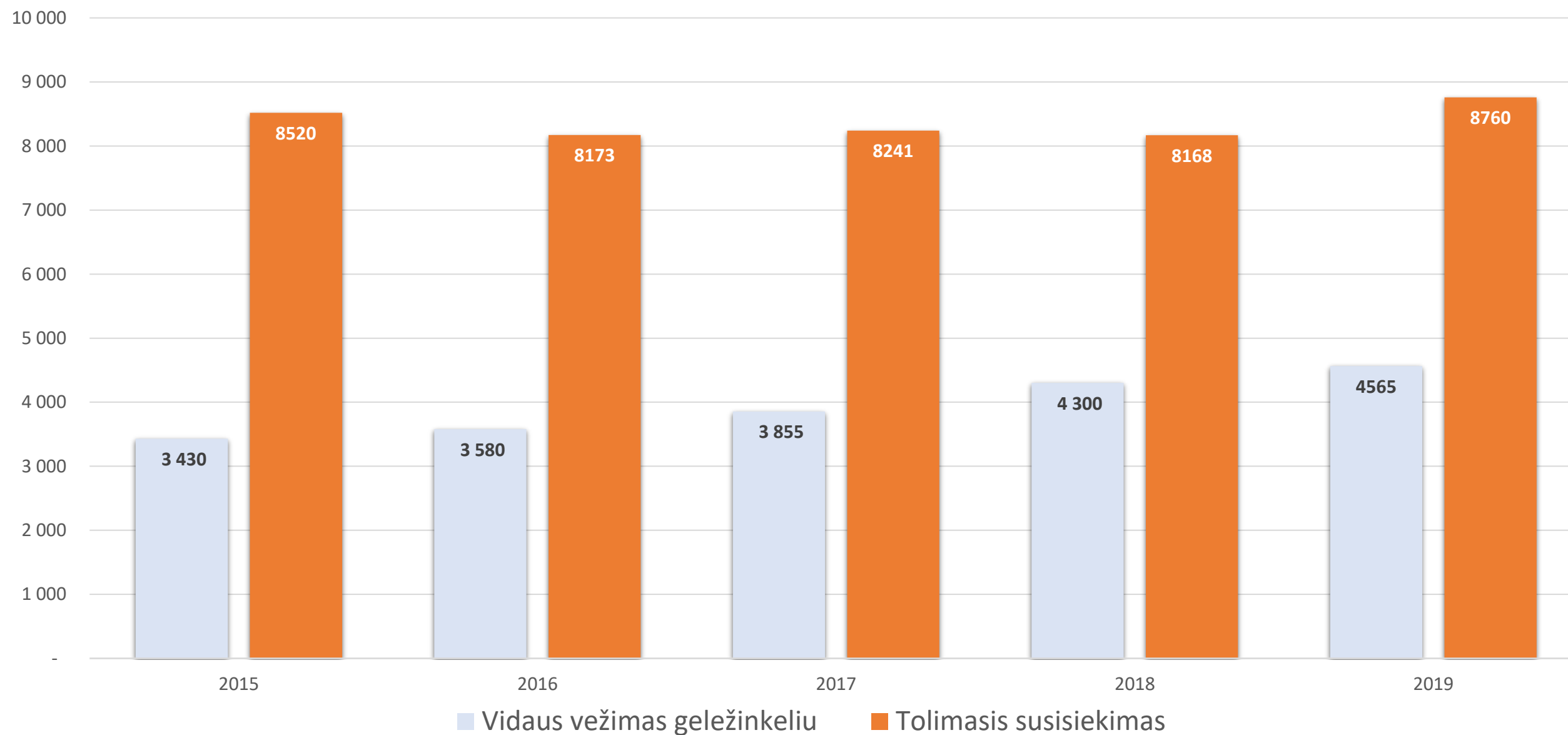
Keleivių vežimas geležinkelių transportu Lietuvos teritorijoje yra vietinis susisiekiimas (GTK 3 str. 23 dalis) ir dotuojamas iš valstybės biudžeto (apie 30 mln. Eur per metus).

Tačiau savo turiniu abi susisiekiimo rūšys yra konkuruojančios tarpusavyje, t.y. keleivis turi visas teises rinktis ar keliauti autobusu, ar traukiniu.

Geležinkelių transportu – traukiniais - pervežama apie 4-4,5 mln. keleivių per metus, o kelių transportu tolimajame susisiekiame apie 8,2-8,7 mln. keleivių, t.y. apie 30 proc. keleivių didesniu nei 50 km atstumu važiuoja geležinkeliais.

# Tolimasis susisiekimas keliais ir vietinis-geležinkeliais

Pervežtų keleivių skaičius, tūkst. kel.





# Nebuvo vertinami Lietuvos nacionalinio saugumo interesai

- Konkurencijos užtikrinimo klausimas turėjo būti nagrinėjamas kartu su valstybės strateginio saugumo klausimais ir Konkurencijos taryba, atsižvelgdama į proporcingumo principą, privalėjo vertinti ar LTSA veiksmai dėl jos diskrecijos - pratęsti sutartis - nebuvo įtakojami būtent nacionalinio saugumo užtikrinimo prioritetu, tačiau to nebuvo padaryta.
- To pavyzdys Rusijos tarnyba "Yandex. Taxi" (analogiškai veikia „Yandex. Bus“), kuri nedviprasmiškai buvo pripažinta kaip galinti turėti priešingų tikslų Lietuvos valstybės interesams
- Latvijos pavyzdys. 2020 m. gegužės mėnesį paskelbus konkurso rezultatus matyti, kad SIA „Sabiedriskais autobuss“ įgijo teisę į beveik 22% tolimojo susisiekimo maršrutų rinkos dalį. Šios bendrovės 100% akcijų priklauso skandalingą reputaciją Rygos mikroautobusų eisme įgijusiai SIA „B-bus“, kurios tikrieji savininkai pasislėpę ofšoruose po Airijos bendrovės „PTC Consulting Limited“ pavadinimu.

# Dabartinė būklė

Tiek LTSA, tiek vežėjai, tiek LINAVA ir LKVA apskundė šiuos sprendimus ir prasidėjo bylų maratonas teismuose.

LTSA, nepasibaigus teisminiam procesui, ruošiasi:

-konkurencingų procedūrų (*neaišku kokių*) pagalba parinkti naujus vežėjus,

-nutraukti teisėtai sudarytas sutartis su dabartiniais vežėjais ir sudaryti jas su naujais.

Parengė  
**Gintaras Nakutis**  
2020-09-16