

Lietuvos Respublikos Prezidentūrai

2020-11-19 Nr. S-073

kanceliarija@prezidentas.lt

Lietuvos Respublikos Seimo
Tėvynės sąjungos-Lietuvos krikščionių demokratų frakcijai

priim@lrs.lt

DĖL VALSTYBĖS POLITIKOS STABILUMO TARPMIESTINIO (TOLIMOJO) SUSISIEKIMO SRITYJE

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – *Asociacija arba LKVA*), kurios vienas iš tikslų yra viešojo keleivių susisiekimo paslaugų naudojimo plėtros skatinimas, siekdama užtikrinti kokybiškų šių paslaugų tęstinumą, 2020 m. spalio 5 d. kreipėsi¹ į Seimo Ekonomikos ir Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetus, Prezidentūrą ir Lietuvos Respublikos Vyriausybę su prašymu *inicijuoti diskusiją dėl valstybės politikos galimų pokyčių susisiekimo tarpmiestiniais autobusais (tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais) srityje*.

Pažymėtina, kad pastaruoju metu viešojoje erdvėje pasirodė didelį susirūpinimą kelianti informacija, jog valstybės politika gali būti keičiama be plačios visų visuomenės grupių, socialinių partnerių ir politikų diskusijos šiuo klausimu, todėl Asociacija kreipiasi į Prezidentūrą ir Seimo rinkimus laimėjusios Tėvynės sąjungos – Lietuvos krikščionių demokratų partijai priklausančius Seimo narius, ***su prašymu stabdyti skubotus valstybinių institucijų veiksmus žlugdyti gerai funkcionuojantį tarpmiestinio susisiekimo autobusais tinklą, inicijuoti diskusijas ir konsultacijas dėl naujos valstybės susisiekimo politikos būtinumo***.

Dabartinė valstybės politika.

Lietuvoje Susisiekimo ministerija *formuoja valstybės transporto politiką ir organizuoja keleivių vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais*.

Valstybės politikos tolimojo susisiekimo srityje įgyvendinimą reglamentuoja Transporto veiklos pagrindų įstatymas, Kelių transporto kodeksas, susisiekimo ministro įsakymu tvirtinamos Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės (toliau – Taisyklės) ir kiti lydimieji teisės aktai.

Šie pagrindiniai teisės aktai nuo pat Lietuvos Nepriklausomybės atkūrimo 1990 metais buvo nuosekliai transformuojami, pritaikant juos prie valstybės ir visuomenės bei jos narių (gyventojų) poreikių, t.y. *valstybės politika iki šiol buvo grindžiama keleivių poreikiais ir vežėjų interesais*, o tolimojo susisiekimo maršrutų tinklas buvo kuriamas ir puoselėjamas **vežėjų finansiniais ir intelektiniais resursais**, atsižvelgiant į keleivių poreikius².

Dabartinį tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą suformavo ne valstybės administracinis aparatas, o vežėjai savo pastangų ir veikimo rinkos konkurencijos sąlygomis dėka, jis išlaikomas vežėjų lėšomis³

¹ LKVA 2020-10-05 raštas Nr. S-065, <https://www.lkva-asociacija.lt/wp-content/uploads/2020/10/D%C4%97I-valstyb%C4%97s-politikos-tolimojo-susisiekimo-klausimu-2020-10-05.pdf>

² Atkūrus nepriklausomybę, sovietinė komandinė tolimojo susisiekimo reguliavimo sistema palaipsniui buvo reformuota į dabartinę ir esami maršrutai buvo įteisinti 1997-2000 metais. Valstybės politika buvo sureguliuoti keleivinių kelių transportą taip, kad į rinką ateinant naujiems vežėjams, nebūtų pažeidžiami jau dirbančių vežėjų interesai.

³ 2017-2020 m. daugiau nei už 30 mln. Eur nupirkta virš 200 autobusų ir atnaujinta daugiau nei trečdalis viso tolimojo susisiekimo autobusų parko. Pastatytos naujos ar rekonstruotos Kauno, Vilkaviškio, Rokiškio, Kupiškio, Prienų ir kt. miestų autobusų stotys.

(investuojama į infrastruktūrą ir naujas tr. priemonės), **nėra dotuojamas iš valstybės** ar savivaldybių biudžeto, nors vežėjai savo sąskaita aptarnauja ir nerentabilius (apie 20 proc.), bet visuomenei būtinus maršrutus.

Paslaugos kokybė užtikrinama daugiau nei 40 rinkoje dirbančių vežėjų tarpusavio konkurencijos dėka.

Pažymėtina, kad 30 metų **valstybės politikos pagrindas yra:**

- tenkinti visuomenės interesus, vežėjams turint galimybę ekonomiškai stabiliai veikti ir tokiu būdu užtikrinant tolimojo susisiekimo sistemos tvarumą;

- nenaudoti valstybės ir savivaldybių biudžetų lėšų;

- užtikrinti nacionalinį saugumą civilinės saugos ir mobilizaciniams poreikiams tenkinti (tam prielaidas sudaro stiprus vidaus rinkos dalyvių suformuotas viešasis transportas);

- užtikrinti konkurenciją ir rinkos diktuojamas paslaugos kainas.

Tokios tvarios valstybės politikos įgyvendinimui, neprieštaraujant nei ES, nei Lietuvos teisės aktams, Taisyklėse nustatyta, kad sutartys dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais gali būti *pratęstos*, jei vežėjas laikėsi Taisyklių ir sutarties sąlygų. Pratęsimų skaičius nėra ribojamas.

Vadovaujantis šia nuostata, Lietuvos transporto saugos administracija (toliau - LTSA) 2013 ir 2018 metais pratęsė sutartis su 42 vežėjais, kurios yra teisėtos ir galioja iki 2023-04-01.

Tačiau Konkurencijos taryba nutarė⁴, kad LTSA, pratęsdama sutartis, pažeidė Konkurencijos įstatymą ir įpareigojo LTSA per 8 mėnesius nutraukti sutartis su 42 vežėjais bei *organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti*.

Tuo pačiu Konkurencijos taryba konstatavo, kad pačios Leidimų išdavimo taisyklės, pagal kurias buvo pratęstos sutartys, neprieštarauja Konkurencijos įstatymui.

Konkurencijos tarybos nutarimą apskundė LTSA, vežėjai ir asociacijos LKVA bei LINAVA, laukiama teismo sprendimo.

Kabinetinis reguliavimas ir konkursai ar konkurencingos rinkos diktuojamos paslaugos.

Nesulaukusi teismų baigties, LTSA ruošiasi vykdyti Konkurencijos tarybos nutarimą ir darbo tvarka teikia pastaboms naujus maršrutų⁵ bei tvarkaraščių⁶ sudarymo kriterijus, projektuoja 17 proc. dabartinio lygio naują palankų geležinkeliams maršrutų tinklą (pvz., negali būti autobuso 10 min. prieš ir po traukinio išvykimo, negalima stoti stotelėse, kurios yra arčiau kaip 5 km nuo geležinkelio stoties) ir siūlo kitus vienareikšmiškai bloginančius keleivių susisiekimo galimybes parametrus (pvz., negali būti stotelės gyvenvietėse, kuriose gyvena mažiau kaip 300 gyventojų, jei nėra ligoninės ar mokymo įstaigos, jei mažiau kaip 100 darbo vietų, jei gyvenvietė yra toliau nei 2 km nuo pagrindinės maršruto trasos ir pan.).

Pagal teikiamus svarstyti projektus, darbinuose pasitarimuose ir viešoje erdvėje gautą informaciją, galima daryti prielaidą, kad ketinama suformuoti naują ir ne visą Lietuvos teritoriją apimančią tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą, kuriam vežėjai būtų parenkami konkurso būdu ir taip tariamai tinkamai būtų įvykdytas Konkurencijos tarybos nutarimas ir neaišku kieno naudai perdalinta ar susiaurinta tarpmiestinio susisiekimo rinka.

Įgyvendinus Konkurencijos tarybos nutarimą tokiu būdu, būtų sudarytos prielaidos „iš apačios“, be viešos visų visuomenės grupių, socialinių partnerių ir politikų diskusijos iš esmės pakeisti valstybės politiką tolimojo susisiekimo srityje, nes:

sumažėtų tarpmiestinio susisiekimo prieinamumas (nebus tinkamai tenkinami vartotojų interesai):

-daugiau nei 80 proc. mažėtų tarpmiestinių maršrutų skaičius ir iš 360 liktų apie 60 maršrutų,

-pasienio savivaldybių gyventojai liktų be tiesioginių tolimojo susisiekimo,

⁴ 2020 m. liepos 14 d. LR Konkurencijos tarybos [nutarimas](#).

⁵ LKVA 2020-10-02 raštas Nr. S-064, https://www.lkva-asociacija.lt/wp-content/uploads/2020/11/2020-10-02-pastabos-dėl-kriteriju-maršrutui-sudaryti_v1.pdf

⁶ Taisyklių 200-01-20 projekto 17.5 punktas, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/813b73203b7911eabd71c05e81f09716?ifwid=-p2nifilg9>

-tarpmiestiniai autobusai negalėtų sustoti keleiviams reikalingose tarpinėse stotelėse tarp rajonų centrų, taip pat stotelėse netoli geležinkelių stočių, gyvenvietėse su mažiau nei 300 gyventojų, be ligoninių ar mokymo įstaigų ir pan.;

atsirastų valstybės ir savivaldybių biudžeto lėšų poreikis:

-vežėjai nedalyvautų nerentabilių maršrutų konkursuose, reikėtų numatyti lėšas valstybės biudžete ir skelbti paslaugų viešųjų pirkimų konkursus,

-savivaldybėms reikėtų didinti apimtis vietiniuose (priemiestiniuose) maršrutuose, kurie ir taip yra nuostolingi, todėl didėtų dotacijų poreikis;

sumažėtų konkurencija:

konkursus galėtų laimėti viena ar kelios (vietoj dabar dirbančių 40 vežėjų) užsienio didžiojo kapitalo įmonės, kurios galėtų sukoncentruoti visą ar didžiosios dalies paslaugų teikimą vienoje rankose;

kiltų grėsmė nacionaliniam saugumui:

pablogėtų valstybės mobilizaciniai (karo atveju) ar evakuaciniai (Astravo AE avarijos ar Covid-19 atvejais) resursai, nes išstūmus iš rinkos dabartinius vežėjus, jų vietą galimai užimtų tokios nepatikimos ir neaiškios reputacijos įmonės kaip, pvz. „Yandex. Bus“ -analogiška įmonei "Yandex. Taxi", kuri nedviprasmiškai buvo pripažinta kaip galinti turėti priešingų tikslų Lietuvos valstybės interesams.

Atsižvelgiant į tai, kyla pagrįsti klausimai,

- kodėl ketinama keisti valstybės politiką be viešų visų visuomenės grupių, socialinių partnerių ir politikų diskusijos,

- kodėl bloga ir ar reikia skubotai keisti dabartinę per 30 metų suformuotą valstybės politiką?

Asociacijos nuomone, tik po nuodugnių diskusijų suformavus naują valstybės politiką, galėtų sekti kiti žingsniai jos įgyvendinimui, keičiami teisės aktai ir tik tada imamasi konkrečių veiksmų.

Prašome STABDYTI skubotus veiksmus ir skelbti MORATORIUMĄ vienašališkiems Susisiekimo ministerijos ir LTSA atsakingų darbuotojų bandymams keisti teisės aktus, žlugdyti gerai funkcionuojantį tarpmiestinio susisiekimo autobusais tinklą, inicijuoti diskusijas ir konsultacijas dėl naujos valstybės susisiekimo politikos būtinumo.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija yra pasiruošusi konstruktyviai diskusijai šiuo klausimu.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis