



Dėl padėties tarpmiestinio (tolimojo) susisiekimo srityje

LR Seimo Ekonomikos komitetas

Nuotolinis posėdis

2020-12-09

LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJA

Valstybės transporto politika

Viešojo transporto administravimą vykdo:

- Vyriausybė,
- Susisiekimo ministerija,
- savivaldybių institucijos.

Susisiekimo ministerija:

- **formuoja valstybės transporto politiką** ir yra atsakinga už jos įgyvendinimą,
- leidžia pagal kompetenciją savivaldybėms, fiziniams ir juridiniams asmenims privalomus teisės aktus,
- **valdo ir organizuoja keleivių vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais.**

Valstybės politikos įgyvendinimą reglamentuoja:

- Transporto veiklos pagrindų įstatymas,
- Kelių transporto kodeksas,
- Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės (toliau – Taisyklės),
- kiti lydymieji teisės aktai.

[Taisyklės patvirtintos susisiekimo ministro 2006 vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62.](#)

Valstybės politikos pagrindas nuo 1990 m.

- **tenkinti visuomenės interesus**, vežėjams turint galimybę ekonomiškai stabiliai veikti ir tokiu būdu užtikrinti tolimojo susisiekimo sistemos tvarumą;
- **nenaudoti valstybės ir savivaldybių biudžetų lėšų** (yra apie 20 proc. nerentabilių maršrutų);
- **užtikrinti nacionalinį saugumą** civilinės saugos ir mobilizaciniais poreikiams tenkinti (stiprus vidaus rinkos dalyvių suformuotas viešasis transportas);
- **užtikrinti konkurenciją** ir rinkos diktuojamas paslaugos kainas (rinkoje dirba daugiau nei 40 vežėjų)

Maršrutų tinklas (trasa, dažnis, stotelės) susiformavo veikiamas rinkos sąlygų natūraliai atsižvelgiant į:

- **keleivių poreikius**,
- **vežėjų finansinius ir intelektualinius resursus**.

Dabartinis maršrutų tinklas yra:

- **tankus**,
- **prieinamas**,
- **patogus keleiviams**.

Tinklas išlaikomas vežėjų lėšomis, investuojant į:

- **paslaugos kokybę** (tr. priemonės, IT technologijos ir kt.),
- **infrastruktūrą** (autobusų stotis).

Valstybės politika ir sistemos ekonominis tvarumas

Tokia valstybės politika:

- vykdoma 30 metų,
- neprieštarauja nei ES, nei Lietuvos teisės aktams,

Todėl **sistemos ekonominiam tvarumui užtikrinti** 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 tokius LTSA veiksmus pripažino neteisėtais**.

Konkurencijos taryba 2020-07-14 nutarė

- Pripažinti pažeidžiančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 d. reikalavimus LTSA veiksmus, 2018 m. pratęsiant be konkurencingos procedūros sutartis su vežėjais;
- Leidimų išdavimo taisyklės neprieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 str. reikalavimams;
- Įpareigoti LTSA ne vėliau kaip per 8 mėnesius nutraukti sutartis ir organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

Tai reiškia, kad:

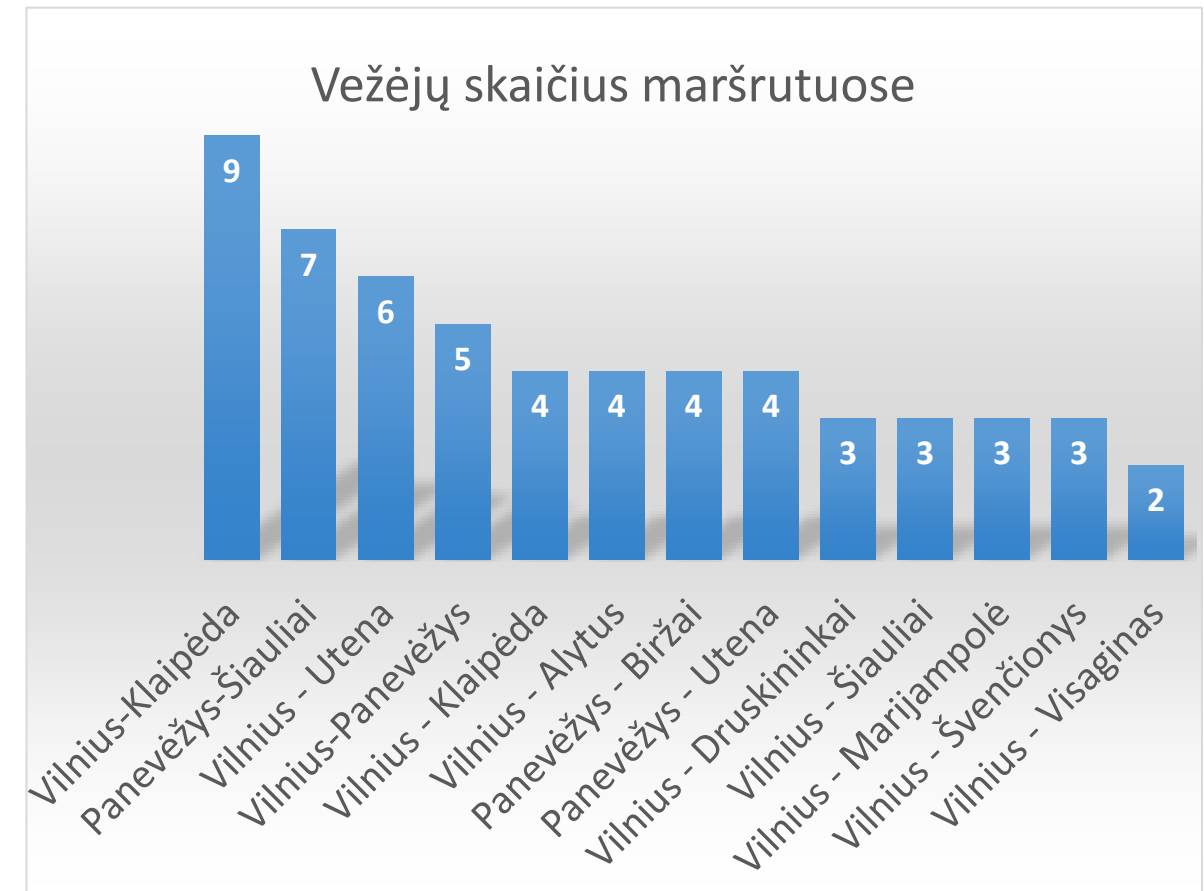
- teisės aktas, iš kurio kildintas Konkurencijos įstatymo pažeidimas yra **teisėtas ir galiojantis**;
- sutartys su vežėjais, kurios sudarytos galiojančio teisės akto pagrindu laikomos neteisėtomis ir jas **įpareigojama nutraukti**,
- su tokiu sprendimu **nesutinkama**, todėl LTSA, LKVA, LINAVA ir vežėjai skundžia Konkurencijos tarybos nutarimą ir šiuo metu vyksta teisminis nagrinėjimas.

Dabartinis teisinis reguliavimas užtikrina konkurenciją

Tarpmiestinis susisiekimas yra konkurencingas, nes:

- nėra sukoncentruotas 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.



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 €

Ar reikia keisti valstybės politiką?

KT nuomone, ribojamas patekimas į rinką ir reikalingos konkurencingos procedūros, tačiau ir šiuo metu naujiems vežėjams parinkti galima skelbti konkursus, jei:

- nustatomas naujas maršrutas,
- vežėjui, nevykdant sutarties, naikinamas leidimas arba jis nepratęsiamas,
- vežėjas atsisako leidimo maršrutui ir kt.

Nesudarant galimybės pratęsti sutarčių, **būtų keičiama** daugiau nei 30 metų **vykdyta valstybės politika**.

Ar reikia keisti valstybės politiką?

Šiuo metu galiojantis tolimojo susisiekimo teisinis reguliavimas:

- tenkina viešąjį interesą,
- užtikrina konkurencingą bei kokybišką paslaugą visoje Lietuvoje,
- atitinka valstybės vykdomą transporto politiką,
- atitinka keleivių, vežėjų ir valstybės interesus;

Valstybės politikos keitimo ženklai

Nesulaukus teismų baigties, ruošiamasi vykdyti Konkurencijos tarybos nutarimą iš pagrindų reformuojant tarpmiestinio susisiekimo sistemą:

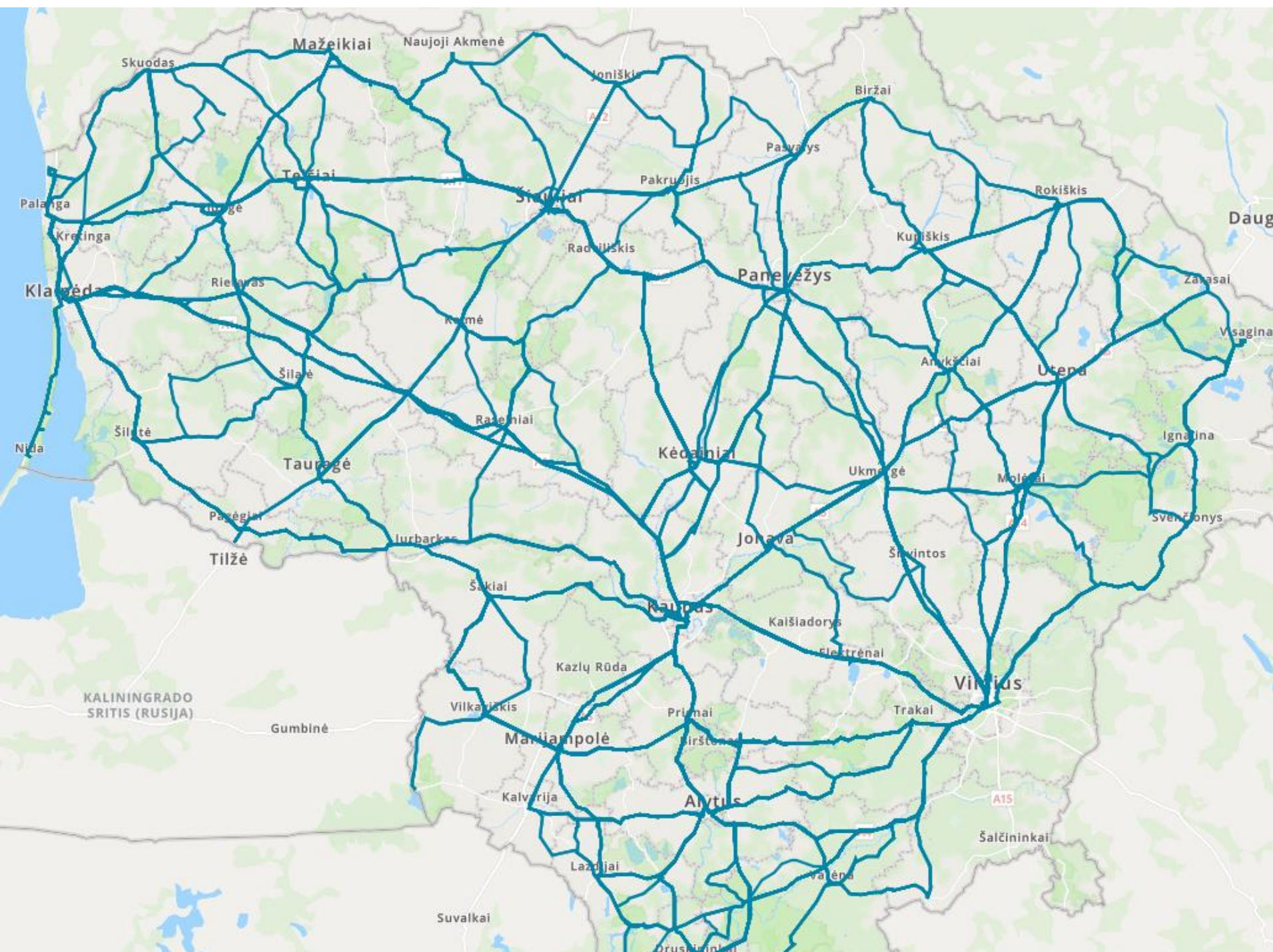
- registruotas ir pateiktas išvadoms Taisyklių projektas su naujais maršrutų sudarymo kriterijais;
- darbo tvarka teikiama svarstyti naujo maršrutų tinklo schema;
- ketinama suformuoti naują ir ne visą Lietuvos teritoriją apimančią tolimojo susisiekimo maršrutų tinklą;
- parinkti vežėjus konkurso būdu;
- neaišku kieno naudai perdalinti ar susiaurinti tarpmiestinio susisiekimo rinką.

Tokiu būdu reformavus tolimąjį susisiekimą, labiausiai nukentėtų keleiviai:

- 50-80 proc. keleivių pablogėtų tolimojo susisiekimo prieinamumas (per metus pervežama apie 8,5 mln.);
- būtų eliminuota apie 80 proc. dabartinių stotelių tarp rajonų centrų ir esančių šalia geležinkelių stočių ar stotelių;
- iš 363 liktų tik apie 60 maršrutų;
- pasienio savivaldybės liktų be tiesioginio tolimojo susisiekimo maršrutų;
- keleiviai negalėtų įsėsti į pro šalį važiuojantį autobusą, jei stotelė neatitiks reikalavimų:

- autobusas negalėtų stoti stotelėje šalia geležinkelio stotelės 30 min. prieš ir po traukinio;
- negalėtų būti stotelės, jei gyvenvietėje **mažiau kaip 300 gyventojų, nėra ligoninės ar mokymo įstaigos, mažiau, kaip 100 darbo vietų, yra toliau, nei 2 km nuo pagrindinės maršruto trasos** (visos sąlygos stotelei maršrute privalomos).

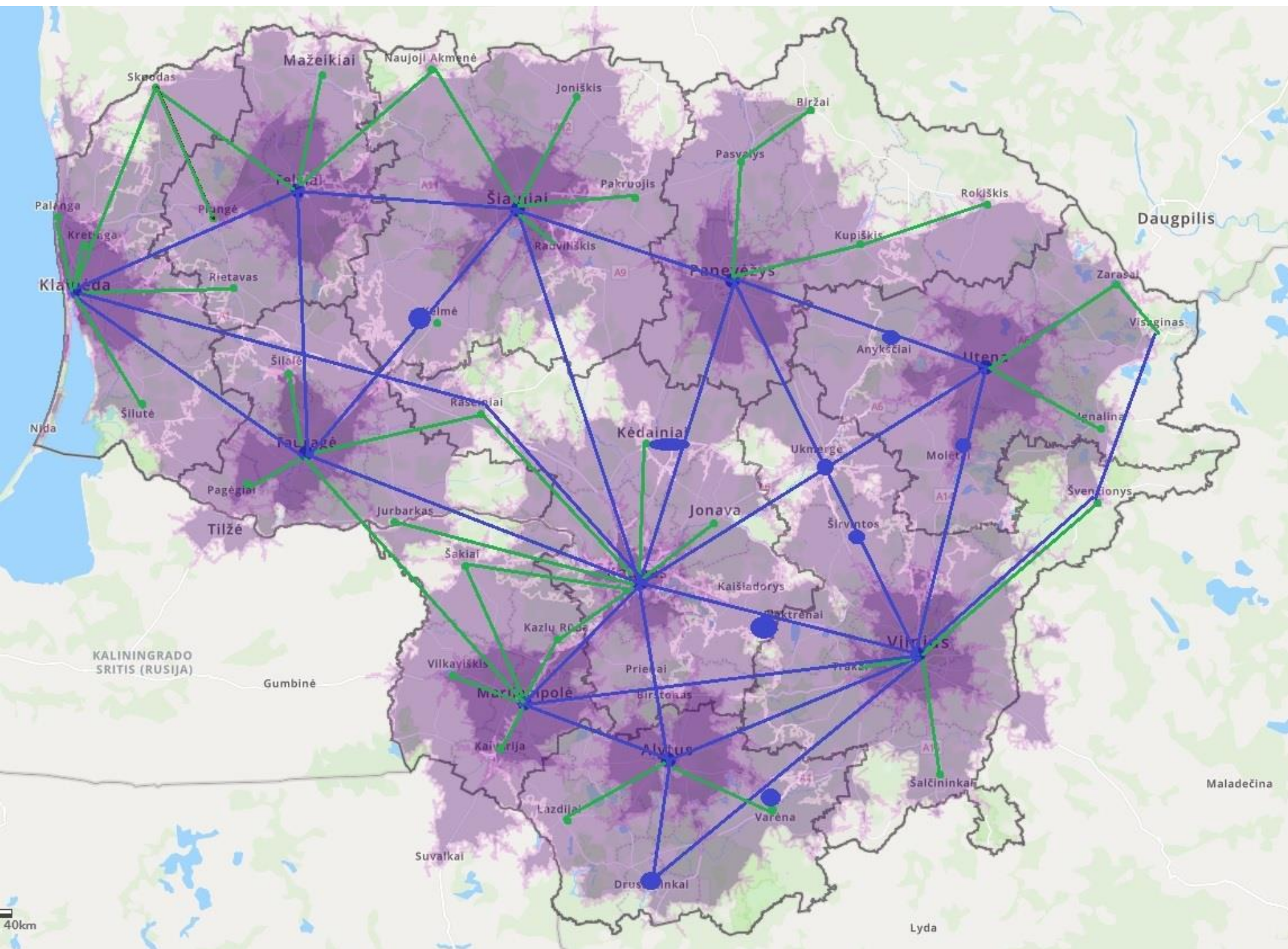
Dabartinis maršrutų tinklas (LTSA skaidrė)



Tolimasis reguliarus susisiekimas

- Maršruto ilgis didesnis kaip 50 km
- Maršrutas kerta ne mažiau kaip 3 savivaldybes

Siūloma naujų maršrutų tinklo schema (LTSA skaidrė)



- 60 min. kelionės į regiono centrą zona
- 30 min. kelionės į regiono centrą zona

- Regioniniai (priemiestiniai) maršrutai
- Tarpmiestiniai maršrutai

Vilnius – Kaunas
 Utena – Kaunas
 Panevėžys – Kaunas
 Šiauliai – Kaunas
 Klaipėda – Kaunas
 Tauragė – Kaunas
 Marijampolė – Kaunas
 Druskininkai – Kaunas

Utena – Vilnius
 Panevėžys – Vilnius
 Alytus – Vilnius
 Druskininkai – Vilnius
 Marijampolė – Vilnius

Utena – Panevėžys
 Šiauliai – Panevėžys

Klaipėda – Šiauliai
 Tauragė – Šiauliai

Marijampolė – Tauragė
 Marijampolė – Alytus
 Marijampolė – Druskininkai

Neigiamos tokios „reformos“ pasekmės

Sumažėtų tarpmiestinio susisiekimo prieinamumas	<ul style="list-style-type: none">• 50-80 proc. keleivių pablogėtų tolimojo susisiekimo prieinamumas (per metus pervežama apie 8,5 mln.);• būtų eliminuota apie 80 proc. dabartinių stotelių tarp rajonų centrų ir esančių šalia geležinkelių stočių ar stotelių;• iš 363 liktų tik apie 60 maršrutų;• pasienio savivaldybės liktų be tiesioginio tolimojo susisiekimo maršrutų;• keleiviai negalėtų įsėsti į pro šalį važiuojantį autobusą, jei stotelė neatitiks reikalavimų.
Atsirastų valstybės ir savivaldybių biudžeto lėšų poreikis	<ul style="list-style-type: none">• nerentabilūs bet būtini maršrutai pareikalaus valstybės lėšų,• didėtų vietinio (priemiestinio) susisiekimo apimtys dėl keleivių, kurie dabar važiuoja tarpmiestiniais autobusais.
Sumažėtų konkurencija	<ul style="list-style-type: none">• konkursus galėtų laimėti viena ar kelios (vietoj dabar dirbančių 40 vežėjų) užsienio didžiojo kapitalo įmonės;
Kiltų grėsmė nacionaliniam saugumui	<ul style="list-style-type: none">• pablogėtų valstybės mobilizaciniai (karo atveju) ar evakuaciniai (Astravo AE avarijos ar Covid-19 atvejais) resursai.

Pasiūlymai

Stabdyti naujų teisės aktų priėmimą.

Organizuoti diskusiją, kurios tikslas - suformuoti valstybės politikos gaires tolimojo susisiekimo srityje ir įtvirtinti jas Kelių transporto kodekse.

- Nustatyti dabartinės tolimojo susisiekimo sistemos trūkumus.
- Suformuluoti reformos tikslus.
- Atlikti poveikio vertinimą vartotojams, konkurencijai, regionams, valstybės ir savivaldybių biudžetams.
- Sudaryti ir patvirtinti Vyriausybėje reformos įgyvendinimo planą su terminais ir atsakingomis institucijomis.
- Esant reikalui, atlikti reikalingų teisės aktų pakeitimus.

Ačiū už dėmesį

Pristatymą parengė

Gintaras Nakutis

2020-12-08