

2020-12-03 Nr. S-077

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

sumin@sumin.lt

DĖL TOLIMOJO SUSISIEKIMO MARŠRUTŲ SUDARYMO KRITERIJŲ

Susisiekimo ministerija 2020-11-19 d. pateikė išvadsms Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymo Nr. 3-62 „Dėl leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą¹, reg. Nr. 20-15657 (toliau – Projektas), kuriuo siūloma papildyti Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės (toliau – Taisyklės) 12¹ punktu, numatančiu maršrutų sudarymo kriterijus.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo Projektą ir atkreipia dėmesį, kad 2020 m. rugsėjo 28 d. vyko *Patiriamosios tarybos*² dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje tobulinimo posėdis, kuriame buvo pateiktas Taisyklių 12¹ punkto projektas su analogiškais maršrutų sudarymo kriterijais ir pateikė savo vertinimą³ (2020-10-02 raštas, Nr. S-064 pridedamas).

Asociacija tuo metu pažymėjo, kad dabar galiojantys maršrutų sudarymo kriterijai, vadovaujantis Taisyklėmis ir Kelių transporto kodeksu, yra paremti pervežamų keleivių skaičiumi (keleivių poreikiai atitinkantys viešąjį interesą) ir vežėjų galimybėmis (finansinis pajėgumas), o daugiau nei per 30 metų susiformavę maršrutai užtikrina pilnavertį susisiekimo tinklą visiems Lietuvos gyventojams ir ekonominį pagrindą vežėjams, t.y. visų pirma yra atsižvelgiama į viešąjį interesą tenkinti keleivių poreikius ir vežėjų galimybes juos tenkinti.

Asociacijos nuomone, pritaikius Projekte numatytus kriterijus, rinkoje, vežėjų vertinimu, iš daugiau kaip 360 maršrutų liktų vos 10-15 procentų dabartinių maršrutų, būtų eliminuota apie 80 proc. visų stotelių, maršrutų trasos išsikraipytų, nes turėtų eiti tik tarp rajonų centrų (pvz., autobusų maršrutas Vilnius - Varėna, turėtų būti nukreiptas per Alytų ir būtų Vilnius – Alytus - Varėna), neabejotinai būtų pablogintos keliavimo galimybės dideliu skaičiumi⁴ iš 8,5 mln. per metus tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais pervežamų keleivių, būtų skatinama atitolinti autobusų stoteles nuo geležinkelio stočių ar stotelių ir sumažintos persėdimo galimybės.

Be to, nelikus stotelių tarp rajonų centrų, nukentėtų ne tik keleiviai (jiems į tolimąjį susisiekimo autobusą papildomai reikėtų važiuoti vietinio susisiekimo autobusu, sugaištų daugiau laiko ir brangiau kainuotų) ir vežėjai (prarastų pajamas), bet taip pat nukentėtų ir savivaldybės, nes jos turėtų tenkinti atsiradusius naujų gyventojų kelionių poreikius ir numatyti papildomus reisus negausiems keleiviams ir tas didintų savivaldybės biudžeto lėšų poreikį, kuris sudaromas dalinai ir valstybės biudžeto sąskaita.

¹ Susisiekimo ministerijos 2020-11-19 raštas Nr. 2-5717, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/402b43612a6611eb8c97e01ffe050e1c>

² Patariamoji taryba sudaryta susisiekimo ministro 2020 m. spalio 21 d. įsakymu Nr. 3-522.

³ LKVA 2020-10-02 raštas Nr. S-064, https://www.lkva-asociacija.lt/wp-content/uploads/2020/11/2020-10-02-pastabos-d%C4%97l-kriterij%C5%B3-mar%C5%A1rutui-sudaryti_v1.pdf

⁴ Asociacijos narių skaičiavimais, susisiekimo galimybės pablogėtų apie 50-70 proc. dabartinių keleivių.

Pažymėtina, kad įtvirtinus siūlomus kriterijus, būtų sugriautas dabartinis gerai funkcionuojantis ir keleivių poreikius atitinkantis maršrutų tinklas, o naujas tinklas pagrinde stojant stotyse tik tarp rajonų centrų ir gyvenvietėse, kuriose esančios stotelės atitiktų 12^{1.8}. punkte nurodytus kriterijus, būtų nepatrauklus keleiviams ir pražūtingas ekonominiu požiūriu vežėjams.

Asociacija ne pirmą kartą atkreipia dėmesį, kad tolیمasis susisiekimas nereikalauja valstybės biudžeto lėšų, jis išlaikomas vežėjų, todėl griauti sistemos ekonominius pagrindus yra nesuprantamas veiksmas, tuo labiau dabartinėmis Covid-19 neigiamo poveikio keleivių vežimo sektoriui sąlygomis, neatsižvelgiant nei į Europos Komisijos rekomendacijas ar Lietuvos Vyriausybės viešus patikinimus susilaikyti nuo teisinio reguliavimo pokyčių, apsunkinsiančių nukentėjusių ūkio subjektų būklę.

Be to, Asociacijos nuomone, Projekte įtvirtintais maršrutų sudarymo kriterijais bandoma suteikti pirmenybę ne tik keleivių vežimui traukiniais, bet ir keleivių vežimui autobusu geležinkelių kombinuoto maršruto automobilių kelių dalyje, todėl norime atkreipti dėmesį, kad nuostoliai kombinuotojo keleivių vežimo atveju bus kompensuojami iš valstybės biudžeto net ir toje dalyje, kur keleiviai bus vežami autobusu, kai tuo tarpu tolیمojo susisiekimo keleivių vežimai nėra dotuojami, todėl geležinkelių vežėjas turės konkurencinį pranašumą prieš kelių transporto keleivių vežėjus.

Asociacija ir anksčiau išsakė nuomonę, kad nesupranta kokių tikslų siekiama iš pagrindų keičiant maršrutų sudarymo kriterijus, nes, *visų pirma*, nukentėtų viešasis interesas (sumažėtų tolیمojo susisiekimo paslaugos patrauklumas tiek socialiniu, tiek mobilumo aspektu), *antra* - nukentėtų ir vežėjų interesai, nes, sumažėjus keleivių skaičiui, sumažėtų ir maršruto ekonominis potencialas.

Asociacijos nuomone, ir keleiviams, ir vežėjams, ir savivaldybėms, ir platesne prasme visai valstybei šio teisės **akto neigiamas poveikis akivaizdus**, o maršrutų kriterijus pritaikius Patariamąsias tarybas 2020-11-05 posėdyje pristatytam naujų tolیمojo susisiekimo maršrutų tinklui ir nelikus tiesioginio tarp miestinio susisiekimo su pasienio savivaldybėmis, **didės ir regionų atskirtis**, nors valstybės politika šiuo klausimu yra priešinga – mažinti atskirtį.

Dėl šių aplinkybių Asociacija jau anksčiau kėlė, o negavusi atsakymų į juos nei Patariamąjoje taryboje, nei su šiuo Projektu (nėra jokių lydimųjų dokumentų ir jokios papildomos informacijos) ir dabar kelia šiuos pagrindinius klausimus:

1) *Kokių tikslų siekiama šiuo teisės akto projektu?* Nežinant tikrųjų tikslų, projektas yra nesuprantamas, dviprasmiškas ir neaiškus, todėl norint teisingai jį įvertinti, būtina žinoti visus teisės akto projektu siekiamus tikslus kaip tai numatyta Teisėkūros pagrindų įstatyme (toliau -TPĮ).

2) *Kodėl neplanuojamos konsultacijos su visuomene?* Asociacijos nuomone, maršrutų skaičiaus ir stotelių mažėjimas yra neatsiejamas nuo keleivių poreikių ir prastesnio interesų tenkinimo, todėl tikslingos būtų konsultacijos su visuomene, siekiant realizuoti galimybę *užtikrinti teisėkūros atvirumą, skaidrumą, sužinoti visuomenės nuomonę apie teisinio reguliavimo problemas ir jų sprendimo būdus, sudaryti visuomenei galimybę daryti įtaką teisės akto projekto turiniui, geriau įvertinti numatomo ir galiojančio teisinio reguliavimo teigiamas ir neigiamas pasekmes* (TPĮ 7 str.).

3) *Ar yra atliktas poveikio vertinimas?* Asociacijai nėra žinoma ar yra atliktas TPĮ 15 str. numatytas teisinio reguliavimo poveikio vertinimas, t.y. nežinoma ar buvo nagrinėta kaip šis teisės aktas paveiks keleivius, vežėjus ir savivaldybių reguliavimo sferoje esantį vietinį (priemiestinį) susisiekimą, kaip didės regionų atskirtis, nevertintas neabejotinai neigiamas poveikis socialinei aplinkai.

Be to, TPĮ 16 straipsnis numato teisinio reguliavimo poveikio konkurencijai vertinimą, t.y. Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo nustatytais atvejais teisės aktų projektų rengėjai atlieka teisės aktų projektų poveikio konkurencijai vertinimą, o Konkurencijos įstatymo 4 (1) straipsnis numato, kad *teisės akto projekto rengėjas atlieka teisės akto projekto poveikio konkurencijai vertinimą, kai teisės akto projektu nustatomas, keičiamas ar panaikinamas reguliavimas. Konkurencijos taryba teisės aktų projektų rengėjų prašymu teikia jiems konsultacijas dėl poveikio konkurencijai vertinimo.*

Nagrinėjamu atveju Projekto nuostatomis suteikiama pirmenybė keleivių vežimui geležinkeliais, todėl, Asociacijų nuomone, teisės akto rengėjai turėtų konsultuotis su Konkurencijos taryba, ypačiai atsižvelgiant į 2020 m. liepos 14 d. priimtą nutarimą dėl konkurencingų procedūrų, o ne dėl maršrutų sudarymo kriterijų ir esamo maršrutų tinklo kardinalaus pertvarkymo.

4) *Kodėl skubama priimti šį sprendimą?* Šiuo metu keleivių vežimo sektorius patiria didelį Covid-19 pandemijos neigiamą poveikį, o keleivių vežėjai praktiškai negauna paramos, negali naudotis INVEGA priemonėmis, nors ne kartą kreipėsi į Susisiekimo ministeriją ir kitas valstybinės valdžios institucijas.

5) *Kodėl dėl ketinamos vykdyti maršrutų pertvarkos remiamasi VRM studija?* Pasak studijos rengėjų (Smart Continent), studijai „Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui“ buvo keliama tikslai pasiūlyti regioninio viešojo transporto sukūrimo galimybes, būtų įgyvendinimas vietiniame (miesto ir priemiestiniame) susisiekime ir jokių užduočių dėl tolimojo susisiekimo nebuvo keliama. Tokias išvadas galima padaryti susipažinus ir su pačia VRM studija.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija palaiko bendrą kartu su Lietuvos pramonininkų konfederacija ir Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ 2020-12-01 išsakytą poziciją⁵ dėl šio Projekto, **jam nepitaria ir prašo neskubėti jį tvirtinti, tęsti diskusijas su verslo bendruomene, atsakant į kylančius klausimus ir neaiškumus, vykdyti konsultacijas su visuomene, vertinant vartotojų poreikius, ir tik atlikus sprendimo poveikio analizę, priimti galutinius subalansuotus sprendimus dėl tinkamiausio tolimojo susisiekimo reglamentavimo modelio.**

Nepaisant to, ir siekdama konstruktyvaus bendradarbiavimo, Asociacija **teikia** savo konkrečius ir motyvuotus pasiūlymus maršrutų kriterijams dėl kurių būtų galima diskutuoti (pasiūlymų lentelė pridedama).

PRIDEDAMA: 1. LKVA 2020-10-02 raštas Nr. S-064, adoc formatas, 4 lapai.

2. Pasiūlymų lentelė, 6 lapai.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

⁵ LPK, LINAVA ir LKVA 2020-12-01 raštas „Dėl leidimų vežti keleivius kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių projekto (reg. Nr. 20-15657)