

LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJA
SVARBIAUSI (PIRMAEILIAI) ASOCIACIJOS DARBAI 2021 METAIS

Eil. Nr.	Problematika	LKVA pozicija
1.	Parama dėl Covid-19. Keleivių vežimo sektorius yra vienas iš labiausiai nukentėjusių sektorių, todėl valstybės parama būtina, tačiau pasinaudoti INVEGA priemonėmis negali, nes yra arba savivaldybių arba didelės įmonės.	Visas paramos priemonės, skirtas mažoms ir vidutinėms įmonėms, taikyti be išimčių ir savivaldybių valdomoms bendrovėms, taip pat daugiau, kaip 250 darbuotojų turinčioms įmonėms. Reikalingos tikslinės paramos priemonės tolimojo susisiekimo vežėjams. Savivaldybėms turėtų būti kompensuojamos dėl Covid-19 vietiniame susisiekime dirbančių vežėjų patirtos didesnės sąnaudos.
2.	Mokestinės lengvatos keleivių vežimo veiklai. Šiuo metu keleivių vežimo veikla turi tokias mokestines lengvatas: 1) lengvatinis 9 proc. PVM tarifas keleivių vežimo paslaugai, 2) PVM tarifu neapmokestinamos dotacijos, 3) gamtinėms dujoms, naudojamoms vidaus degimo varikliuose, netaikomas akcizo mokestis.	LRV programoje numatyta peržiūrėti mokestines lengvatas, tačiau, siekiant didinti naudojimąsi viešuoju transportu, būtina turimas mokestines lengvatas išlaikyti.
3.	Tolimojo susisiekimo teisinis reglamentavimas. Lietuvos tolimojo susisiekimo teisinis reglamentavimas (valstybės politika), įskaitant ir patekimą į rinką, iki šiol yra grįstas keleivių poreikiais ir vežėjų interesais, paremtais ilgalaikė ir tvaria ekonomine perspektyva. Konkurencijos tarybos sprendimas nutraukti sutartis, neįpareigoja pertvarkyti maršruto tinklo, o VRM projektuojamai regioninio viešojo transporto sistemai sukurti kol kas nesudarytos nei teisinės, nei finansinės prielaidos.	Vežėjų sutartys su LTSA yra teisėtos, jos galioja iki 2023-04-01, todėl tolimojo susisiekimo teisinis reglamentavimas, jei būtų nuspręsta keisti valstybės politiką, galėtų būti keičiamas tik pasibaigus dabartinėms sutartims. Nepriimti sprendimų nesulaukus teismo sprendimo, konkursai dabartiniams maršrutams neturėtų būti skelbiami, ieškoti kitų patekimo į rinką liberalizavimo galimybių.

4.	Vidaus sandoriai ir tiesioginės sutartys. Neįvertinamas tiesioginių sutarčių ir Reglamento Nr. 1370/2007 santykis su Konkurencijos įstatymo 4 str., t.y. Reglamentas nereikalauja privalomo konkursų skelbimo, priešingai, nei Konkurencijos įstatymo 4 str.	Viešųjų paslaugų teikimo sutartis, sudaryta vadovaujantis Reglamentu (EB) 1370/2007, nėra vidaus sandoris, tai – tiesioginė sutartis . Lietuvoje teisinis reglamentavimas neturėtų būti griežtesnis už ES teisę. Konkursai viešųjų paslaugų sutartims neturi būti privalomi, savivaldybės pačios turėtų priimti sprendimą konkursus skelbti ar ne.
5.	Neįgalųjų poreikiai. Keleiviai su specialiais poreikiais turi ribotas galimybes naudotis viešuoju transportu.	Šiems keleiviams būtinas didesnis transporto paslaugų prieinamumas (infrastruktūra, transporto priemonės, informacijos gavimas ir pan.). Keleivių vežėjams būtina valstybės finansinė parama tr. priemonių ir infrastruktūros pritaikymui individualius poreikius turintiems keleiviams.
6.	Skaitmenizacija ir inovacijos. Keleivių vežimo sektoriuje per mažas skaitmenizacijos lygis, šiuolaikinės technologijos leidžia supaprastinti įvairius procesus ir tokiu būdu prisidėti prie paslaugos kokybės gerinimo ir valstybės pažangos.	Skatinti sektoriaus skaitmeninimą, kurti sprendinius, leidžiančius naudotis reikiamomis skaičiavimo, duomenų tvarkymo galimybėmis, sudaryti galimybę vežėjams prisitaikyti prie pažangių sprendimų.
7.	Žaliasis kursas viešajame transporte. Lietuva siekia Žaliojo kurso tikslų, yra daug įvairių klimato kaitos ir ŠESD mažinimo programų (NEKS, RRF, Klimato kaitos programa, Klimato kaitos darbotvarkė ir kt.), kuriose yra priemonių, skirtų viešojo transporto sektoriui. Žaliojo kurso įgyvendinimas tiesiogiai finansiškai paveiks tiek vežėjus, tiek savivaldybes.	Paramos priemonės turi būti skirtos visoms keleivinio transporto rūšims, jos turi būti nukreiptos skatinti keleivius naudotis visų rūšių – vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo - viešuoju transportu, todėl svarbu užsitikrinti valstybės finansinę paramą tiek savivaldybėms, tiek vežėjams.
8.	Kelių rinkliava (e-tolling). Priimtas ir nuo 2023-01-01 įsigalios Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas (KPPP), kuriame numatyta kelių rinkliava proporcinga nuvažiuotam atstumui. Rinkliava netaikoma vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo autobusams, o tolimojo susisiekimo maršrutų autobusams bus taikomi mažiausi ribiniai tarifai, t. y. 0,035 Eur/km nepriklausomai nuo variklio emisijos klasės (EURO).	Kelių rinkliava neturi būti taikoma tolimojo, tarptautinio susisiekimo ir užsakomųjų reisų autobusams. Kelių rinkliava neturi būti taikoma aukščiausios emisijos (Euro-6) keleivinėms transporto priemonėms, taip pat autobusams, naudojančioms AEI.
9.	Kombinuoti keleivių vežimai. Geležinkelių transporto kodekse ir poįstatyminiuose teisės aktuose įtvirtintas kombinuotas keleivių vežimas, kuris gali neigiamai paveikti keleivių vežėjus kelių transportu, dirbančius tolimojo ir vietinio susisiekimo maršrutuose, taip pat gali pažeisti savivaldybių teises organizuojant ir užtikrinant vietinį susisiekimą.	Kombinuotų vežimų idėją tikslinga realizuoti kartu su keleivių vežėjais, vežančiais keleivius reguliariais tolimojo, vietinio (miesto ar priemiestiniais) maršrutais, ieškoti bendradarbiavimo galimybių. Keleivių vežimą kelių transportu priverstinai transformuoti į kombinuotus geležinkelių vežimus ir taip valstybės biudžeto sąskaita sudaryti prioritetą vienai transporto rūšiai (geležinkeliams), ribotų konkurencija, keleivių pasirinkimo galimybes ir privačia iniciatyvą.

10.	Vieningas transporto lengvatų turėtojo pažymėjimas. Šiuo metu Lietuvoje yra apie 30 pažymėjimų rūšių ¹ , kuriuos pateikus patvirtinama, kad jos turėtojas turi teisę į tr. lengvatą. Kai kurie pažymėjimai vizualiai maži kuo skiriasi, vairuotojai sugaišta daug laiko, kol įsitikina pažymėjimo teisingumu.	Esant skaitmenizavimo tendencijoms, šiuolaikinės technologijos sudaro galimybes nustatyti vieningą transporto lengvatos turėtojo pažymėjimą, pagal kurį vairuotojas ir kontroliuojantys pareigūnai galėtų nustatyti lengvatos dydį – 80 ar 50 proc.
11.	Transporto lengvatos moksleiviams tolimajame susisiekiame. TLĮ nenumatytos lengvatos bendrojo lavinimo moksleiviams tolimojo reguliariais susisiekimo maršrutais ir vietinio susiekimo geležinkelių maršrutais, nors studentams taikoma 50 proc. lengvata.	Tikslinga įteisinti 50 proc. transporto lengvatą moksleiviams.
12.	Autobusų stotys. Yra registruotas Autobusų stočių (AS) veiklos nuostatų projektas, taip pat yra ir kitų iniciatyvų, kuriomis gali būti siekiama priverstinai atskirti jas nuo vežėjų, sukuriant naujus juridinius asmenis, ir tokiu būdu iš esmės pakeisti autobusų stočių veiklos reglamentavimą.	Dabartinis AS veiklos reglamentavimas yra patikrintas praktikos, neprieštarauja ES ir Lietuvos teisės aktams, patys vežėjai ir savivaldybės turi turėti galimybę savarankiškai priimti sprendimus dėl AS statuso.
13.	Konkursų sąlygos. Valstybės ir savivaldybių institucijų parengtos maršrutų aptarnavimo ar viešųjų paslaugų pirkimų konkursų sąlygos rengiamos siekiant kuo mažesnės kainos, neskiriant pakankamo dėmesio paslaugos kokybei. Sudarius sutartis, keleiviai nebeturi galimybės rinktis, todėl nukenčia vartotojų interesai.	Konkursų sąlygos turi būti orientuotos ne į mažesnę kainą, bet į aukštesnę paslaugos kokybės lygį. Reikalavimai transporto priemonėms turi būti standartizuoti.

¹ LTSA informacija - <https://ltsa.lrv.lt/uploads/ltsa/documents/files/Pazymejimai%202021-01-04.pdf>