

Lietuvos transporto saugos administracijai

2021-10-01 Nr. S-069  
į 2021-09-17 Nr. 15B-7816[ltsa@ltsa.lrv.lt](mailto:ltsa@ltsa.lrv.lt)

Kopija:

Susisiekimo ministerijai

[sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)**DĖL ĮSAKIMO PROJEKTO**

Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA) Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje 2021-09-17 paskelbė įsakymo „Dėl Vežėjų, ketinančių vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais, sąrašo sudarymo ir Potencialių vežėjų parinkimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais nuostatų patvirtinimo“ projektą, Reg. Nr. 21-29967 (tekste – Įsakymo projektas, Projektas), kuriuo siūloma patvirtinti Vežėjų įtraukimo į potencialių vežėjų sąrašą atrankos nuostatus (toliau – Atrankos nuostatai) ir Potencialių vežėjų parinkimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais nuostatus (toliau – Konkurso nuostatai).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija<sup>1</sup> arba LKVA) išnagrinėjo Projektą ir teikia savo nuomonę.

Asociacijos nuomone, ketinimas skelbti konkursus parinkti vežėjus beveik visiems tolimojo susisiekimo maršrutams vienu metu yra klaida ir neteisėtas veiksmas, nes sutartys su vežėjais yra galiojančios, o byloje dėl Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos (toliau – KT) nutarimo<sup>2</sup> teisėtumo Vilniaus apygardos administracinis teismas (VAAT) sprendimo dar nėra priėmęs, todėl gali susidaryti situacija, kad VAAT pripažins KT nutarimą negaliojančiu, o paskelbus konkursą, bus parinkti nauji vežėjai ir nutrauktos teisėtai sudarytos sutartys. Be to, KT kelta problema buvo susijusi su tariamai naujų žaidėjų galimybėmis įeiti į rinką. Konkursas, kuris realiai sukelia antikonkurencinį efektą (apie tai plačiau toliau), nėra vienintelis būdas šiai tariamai problemai spręsti. Tačiau neturint ilgalaikės valstybės politikos vizijos tolimojo susisiekimo srityje, pasirenkamas pats paprasčiausias kelias, kuris sukels priešingą nei tikimąsi efektą. Tokiais, teisinio pagrindo neturinčiais veiksmais bus padaryta didelė žala ne tik ūkio subjektams, bet ir keleiviams.

**Dėl valstybės politikos tolimojo susisiekimo srityje.**

Asociacija nuosekliai, nuo pat 2020 m. pabaigos, kai klausimas *Dėl padėties keleivių vežimo kelių transportu tarp miestiniais maršrutais srityje* buvo svarstomas LR Seimo Ekonomikos komitete (2020-12-09 posėdžio protokolas Nr. 108-PO-47(4), 8 klausimas), laikosi pozicijos ir tam pritarė Ekonomikos komitetas, kad

<sup>1</sup> Asociacija atstovauja 12 vežėjų, kurie su LTSA turi Keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transportu maršrutais sutartis dėl 200 iš 363 (arba 55 proc.) KT nutarime minimų maršrutų.

<sup>2</sup> LR konkurencijos tarybos 2020-07-14 nutarimas Nr. 1577 (2020).

prieš atliekant esmines pertvarkas, tikslinga visų pirma *Organizuoti diskusiją, kurios tikslas – atsižvelgiant į žaliąjį kursą suformuoti valstybės politikos gaires tolimojo susisiekimo srityje ir įtvirtinti jas teisės aktuose*<sup>3</sup>.

Tokia pozicija šiuo klausimu buvo išsakyta ir 2021-02-04 susitikime su Susisiekimo ministru, kurį inicijavo keleivių vežėjus ir savivaldybes atstovaujančios organizacijos LKVA, LINAVA, Lietuvos savivaldybių asociacija ir Lietuvos pramoninkų konfederacija.

Šis klausimas ne kartą buvo aptariamas Patariamiosios tarybos<sup>4</sup> posėdžiuose, o 2021-05-12 posėdyje buvo svarstytas klausimas *Dėl Konkurencijos tarybos nutarimo ir galimų sprendimų* ir išsakytos įvairios nuomonės tiek dėl KT nutarimo, tiek dėl galimų konkurencingų procedūrų vežėjams parinkti. Šiuo klausimu buvo nuspręsta *Sulaukti LVAT teismo sprendimo ir pratęsti diskusiją dėl konkurencingos procedūros vežėjams parinkti organizavimo, galimybių taikyti pereinamąjį laikotarpį*.<sup>5</sup>

Analogiškas klausimas buvo svarstytas ir Patariamiosios tarybos 2021-06-08 posėdyje<sup>6</sup>, kuriame, be kita ko, buvo diskutuojama dėl *Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos techninės specifikacijos*. Pažymėtina, kad atlikus tokią studiją, būtų sudarytos ne tik teisinės, bet ir praktinės prielaidos tolimojo susisiekimo teisiniam reglamentavimui, įvertinant visas galimas konkurencingo patekimo į tolimojo susisiekimo rinką aspektus.

Asociacija nuolat išsako savo poziciją, kad vežėjų parinkimas konkurso būdu ir pagal projektuojamas sąlygas būtų žalingas konkurencijai ir vartotojams. Tai panašu į rinkos reguliavimą, kai tokiame valstybės įsikišimui nėra poreikio. Toks valstybinis reguliavimas iš tiesų duotų priešingą efektą: vykdytą konkurenciją dėl rinkos (o ne rinkoje) pagal iš anksto nustatytas ne itin ambicingas vartotojų atžvilgiu sąlygas. Jos neskatina laimėtojo investuoti į paslaugos kokybę ateityje, nes jis sutarties galiojimo laikui neturėtų kitų, konkuruojančių tuose maršrutuose vežėjų, kaip yra dabar. Be to, tikėtina, kad tai padidins rinkos koncentraciją ir vietoj šiuo metu dirbančių 42 vežėjų, gali likti tik vienas ar keli vežėjai. Atkreiptinas dėmesys, kad iki šiol valstybės politika tolimojo susisiekimo srityje buvo orientuota į stabilumą, skatinant esamus vežėjus atlikti ilgalaikes investicijas į paslaugos kokybę bei infrastruktūrą ir konkuruoti tarpusavyje tiek kaina, tiek paslaugos kokybe.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti ketinimų skelbti konkursus**, kol nebus priimtas įsiteisėjęs teismo sprendimas byloje dėl Konkurencijos tarybos 2021-07-14 nutarimo teisėtumo bei ieškoti dialogo su Konkurencijos taryba dėl įsipareigojimų vykdymo atidėjimo.

#### Dėl teisės akto teisėtumo.

Jei vis tik šis Asociacijos esminis pasiūlymas būtų atmestas ir Atrankos bei Konkurso nuostatai būtų toliau svarstomi, kiltų klausimas dėl priimto teisės akto aiškumo ir teisėtumo.

Įsakymo projekto aiškinamajame rašte paaiškinama, kad projektas parengtas vadovaujantis Leidimų išdavimo Taisyklių<sup>7</sup> 14 punktu ir įgyvendinant KT nutarimą, o vežėjų atranka bus vykdoma dviem etapais, t. y. pirmojo etapo metu bus atrinkti potencialūs vežėjai, o antrajame – potencialūs vežėjai bus kviečiami teikti pasiūlymus LTSA sudarytoms maršrutų grupėms.

*Pirma.* Konkurso nuostatuose nėra nurodyta, kokiems konkretiems maršrutams ir maršrutų grupėms planuojama skelbti konkursą, nors Konkurencijos tarybos nutarimu LTSA įpareigojama nutraukti sutartis su 42 vežėjais dėl 363 tolimojo susisiekimo maršrutų ir organizuoti konkurencingas procedūras naujiems vežėjams parinkti. Pagal turimą informaciją, vien tik 2020 metais vežėjai dėl ekonominių priežasčių atsisakė ne mažiau kaip 8 maršrutų ir buvo siūloma LTSA direktoriui juos naikinti. Be to, 2021-07-26 atskirajame skunde<sup>8</sup> LTSA Lietuvos vyriausiajam administraciniam teismui nurodo, kad „Administracija nors ir nedidele dalimi, tačiau jau

<sup>3</sup> Ekonomikos komiteto 2020-12-10 pranešimas žiniasklaidai - [https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p\\_r=35436&p\\_k=1&p\\_t=273761](https://www.lrs.lt/sip/portal.show?p_r=35436&p_k=1&p_t=273761)

<sup>4</sup> Patariamoji taryba sudaryta Susisiekimo ministro 2019-11-21 įsakymu Nr. 3-522 „Dėl patariamiosios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje“ su vėlesniais pakeitimais (2021-02-24 įsakymas Nr. 3-110 ir 2021-05-13 įsakymas Nr. 3-273)

<sup>5</sup> Patariamiosios tarybos 2021-05-12 posėdžio protokolas, reg. data 2021-05-20 Nr. 5-13.

<sup>6</sup> Patariamiosios tarybos 2021-06-08 posėdžio protokolas, reg. data 2021-06-16 Nr. 6-1532.

<sup>7</sup> Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, patvirtintos LR susisiekimo ministro 2006-02-14 įsakymu Nr. 3-62.

<sup>8</sup> LTSA Atskirasis skundas dėl reikalavimo užtikrinimo priemonių taikymo administracinėje byloje Nr. e4-782-816/2021, 7 psl.

*yra įvykdžiusi dalį Tarybos nutarimo t.y. nutraukusi šalių susitarimu 3 sutartis su vežėjais (nuorašai pridedami) ir artimiausiu metu ketinanti nutraukti dar vieną. Ar bus vykdomi nauji konkursai šiuo metu nutrauktų sutarčių maršrutuose nėra iki galo aišku, nes gali būti, kad tie maršrutai iš viso bus nekonkursuojami ir inkorporuoti į kitus maršrutus.“*

Dėl šių priežasčių galima konstatuoti, kad potencialūs vežėjai nežino, kokiems maršrutams bus skelbiami konkursai, taip pat nežinomi maršrutų grupių formavimo principai. Todėl negalime išsamiai įvertinti konkurso nuostatų visumos, t. y. teisės akto projektas yra neišsamus ir neaiškus, nors to reikalauja Teisėkūros pagrindų įstatymo (toliau – TPĮ) nuostatos. Asociacijai nėra žinoma, ar yra atliktas TPĮ 15 str. numatytas teisinio reguliavimo poveikio vertinimas, t. y. nėra aišku, ar buvo nagrinėta, kaip šis teisės aktas paveiks keleivius ir vežėjus. Taip pat nėra žinoma, ar yra atliktas TPĮ 16 str. numatytas teisinio reguliavimo poveikio konkurencijai vertinimas.

Atsižvelgiant į tai, **prašome kuo skubiau informuoti**, kokiems maršrutams bus skelbiami konkursai, kokie maršrutų grupių sudarymo principai ir/ar kriterijai, taip pat informuoti apie suformuotas konkrečias maršrutų grupes.

#### Dėl Konkurso ir Sutarties nuostatų teisėtumo.

Prieš pateikdami konkrečias pastabas, norime pabrėžti, jog pats Konkurso nuostatų rengimo principas yra ydingas. Konkurso nuostatai yra parengti akivaizdžiai naudojantis atskirų savivaldybių vežimo paslaugų pirkimo pavyzdžiais. Tačiau rengiant sąlygas nebuvo atkreiptas dėmesys į tai, kad daugumoje atvejų savivaldybės arba moka už vežimo paslaugas vežėjui (visa apimtimi ar iš dalies), t.y. pavyzdžiai iš paslaugos viešojo pirkimo. Tuo tarpu šiais Konkurso nuostatais valstybė neperka vežimo paslaugų ir už paslaugas vežėjams nemoka. Šių nuostatų tikslas turėtų būti visai kitas - tiesiog nustatyti, kuris vežėjas veža konkrečiu maršrutu. Todėl savivaldybių pirkimų pavyzdžiai yra netinkami iš esmės.

Taip pat atkreipiame dėmesį, kad Konkurso nuostatos sudaro prielaidas antikonkurenciniams susitarimams dėl rinkos pasidalinimo ir rinkos koncentracijai. Atkreipiame dėmesį, kad šiuo metu rinkoje veikia virš 43 vežėjų, kurie yra atlikę ilgalaikes investicijas, pasamdę žmones, vežėjai tarpusavyje konkuruoja. Atitinkamai, organizuojant konkursą, kurio laimėtojas yra tik vienas, kyla grėsmė, jog nelaimėjęs konkurso vežėjas praras savo verslą. Todėl siekdamas sumažinti verslo praradimo riziką, vežėjas gali siekti susitarti su kitais vežėjais dėl rinkos pasidalinimo. Be abejo, galima teigti, jog tai prieštarautų Konkurencijos įstatymui ir tokie vežėjai būtų baudžiami Konkurencijos tarybos. Vis tik valstybė, atlikdama esamos sistemos pertvarkas, privalo tai įvertinti ir savo veiksmais tokių pasekmių nekurti. Kita alternatyva apsaugant savo verslą, vežėjui dalyvauti visuose konkursuose. Tačiau tai reiškia, kad iš esmės išliks tik keletas vežėjų, kurie yra patys efektyviausi ir geriausi. Tad labai realu, kad iš šiai dienai laisvai veikiančių 43 vežėjų, liks tik keletas. Iš šių pavyzdžių, akivaizdu, kad valstybė neturėtų siekti tokio konkursų vykdymo poveikio.

Todėl **Konkursų nuostatai ir jų logika turi būti iš esmės peržiūrėta**. Toliau pateikiame detalesnius argumentus dėl konkurso nuostatų.

#### Konkurso nuostatos.

*Dėl 18 ir 21 punktų.* Juose nustatyta, kad Potencialus vežėjas gali teikti tik vieną pasiūlymą tik vienai maršrutų grupei (18 punktas), o jei jis yra grupės narys, *gali teikti tik vieną pasiūlymą tam pačiam maršrutui ar maršrutų grupei kaip Potencialus vežėjas arba kaip Potencialių vežėjų grupės narys* (21 punktas). Asociacijos nuomone, kiekvienas maršrutas ar maršrutų grupė (pagal analogiją su viešųjų pirkimų įstatymu) turi būti laikoma atskira pirkimo objekto dalimi, tokiu atveju gali būti teikiamas tik vienas pasiūlymas tai pirkimo objekto daliai, tačiau nedraudžiama teikti pasiūlymų kitoms objekto dalims.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** nustatyti, kad Potencialus vežėjas gali pateikti tik vieną pasiūlymą konkrečiam maršrutui arba maršrutų grupei. Jei Potencialus vežėjas turi pajėgumų, jis gali teikti pasiūlymus ir kitiems maršrutams ar maršrutų grupėms.

*Dėl 19 punkto.* Šiame punkte nustatoma, kad, LTSA organizuojant konkursą dėl kelių maršrutų vienu metu (t. y. dėl maršrutų grupės), pasiūlymus teikiantys konkursų dalyviai neturi teisės taip sugrupuoti maršrutų skaidyti, tai yra, teikti pasiūlymus dėl atskirų maršrutų. Abejotina, ar šiuo metu galiojantys teisės aktai leidžia LTSA organizuoti konkursus vežėjui parinkti maršrutų grupių mastu ir drausti konkursų dalyviams teikti pasiūlymus dėl atskirų maršrutų, priklausančių grupėms.

Taisyklių 14 punktas, išsamiai apibrėžiantis atvejus, kuomet organizuojamas konkursas vežėjui parinkti kompetentingos įstaigos nustatytu maršrutu, nenumato galimybės organizuoti konkursą dėl vežėjo parinkimo keletui maršrutų vienu metu, bei, tuo labiau, nenumato tvarkos ar net kokių nors kriterijų, kuriais vadovaujantis kompetentinga įstaiga galėtų tokį konkursą organizuoti. Kitaip tariant, egzistuojanti tvarka leidžia vienu metu skelbti konkursą tik atskirai dėl kiekvieno maršruto.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad aptariamą teisinę galimybę norėta įtvirtinti 2017 metais Susisiekimo ministerijai pateikus Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 7, 8, 11, 16, 171, 18, 20, 21, 22 straipsnių ir ketvirtojo skirsnio pavadinimo pakeitimo, kodekso papildymo 82, 83, 84 straipsniais ir 15 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektą (Reg. Nr. 15-7309(6)), kuriuo būtų buvę pakeisti (papildyti) Kelių transporto kodekso 82, 83, 171 ir 18 straipsniai, įvedant „maršrutų tinklo“ sąvoką, ir iš esmės sukuriant teisinę prielaidą organizuoti konkursus dėl daugelio maršrutų vienu metu. Tačiau Lietuvos Respublikos Seimas minėtą įstatymo projektą atmetė.

Iš to, kad įstatymų pakeitimais buvo norima sukurti teisinę prielaidą, leidžiančią organizuoti konkursus dėl keleto maršrutų vienu metu, darytina išvada, jog tokios teisinės prielaidos iki tol neegzistavo. Tai patvirtinama ir aptariamo įstatymo projekto aiškinamojo rašto 4 dalyje, kur nurodyta, jog: „Šiuo metu teisės aktuose nėra aiškiai nustatyta, kad kompetentingos institucijos gali su vežėju sudaryti vieną keleivių vežimo sutartį dėl keleivių vežimo reguliariaisiais reisais dviem ar daugiau maršrutų“. Kadangi šiuo metu galiojanti Kelių transporto kodekso redakcija aptariamais aspektais nesiskiria nuo redakcijos, galiojusios iki minėtų pakeitimų svarstymo, darytina išvada, kad tos teisinės prielaidos, kurias buvo norima įvesti, savaime įstatyme neatsirado, ir todėl neegzistuoja iki šiol.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti 19 punkto**, paliekant vežėjams galimybę pateikti pasiūlymą dėl individualių maršrutų, priklausančių maršrutų grupėms.

#### Sutarties nuostatos.

Sutarties sąlygos yra nesuderintos su pasiūlymų vertinimo kriterijais. Pavyzdžiui, vienas iš pasiūlymo vertinimo kriterijų yra vežimo 1 km kaina. Tačiau sutarties nuostatuose ji jau niekur neregistruojama. To pasekoje, konkurso dalyviai iš esmės gali pasiūlyti, bet kokią kainą, o vėliau sutarties vykdymo metu ją keisti. Akivaizdu, kad tai neužtikrina sąžiningos konkurencijos. Jau nekalbant apie tai, kad yra visiškai neaišku, kokią kainodarą gali taikyti vežėjas, arba kaip ši kaina gali būti keičiama atsižvelgiant į tai, kad sutartis yra sudaroma maksimaliai 3 metų laikotarpiui, per kurį gali įvykti nenumatytos aplinkybės (pvz., COVID), pakilti kainos ir pan.

Kyla klausimų ir dėl sutarties sudarymo termino, konkrečiai, dėl kurių priešasčių buvo nustatytas būtent toks terminas. Toks trumpas sutarties terminas yra akivaizdžiai per trumpas ir neskatina vežėjų investuoti į paslaugos kokybę. Aukštos kokybės vežimo paslaugos reikalauja ilgalaikių investicijų, kurios neatsiperka per tokį trumpą laikotarpį. Tuo tarpu vežėjas tokių investicijų neatliks, neturėdamas užtikrintumo, kad laimėsi naują konkursą, pasibaigus pirmosios sutarties galiojimui.

18 ir 19 sutarties punktuose kalbama apie negautų pajamų dėl transporto lengvatų kompensavimo vežėjams. Sutarties 19 p. numato: „*Jeigu numatytų valstybės biudžeto lėšų yra mažiau, negu reikia atlyginti negautas pajamas ataskaitiniam laikotarpiui, jas Administracija įsipareigoja vežėjams išmokėti su kito ataskaitinio laikotarpio lėšomis, jei tokios lėšos numatytos ir skirtos Lietuvos Respublikos valstybės biudžete.*“

**Sutarties 19 p. taip pat yra visiškai nepriimtinas.** Vežėjai negali prisiimti verslo rizikos dėl to, ar biudžete bus numatytas reikiamas lėšų dydis kompensuoti išlaidas dėl keleiviams taikytų lengvatų. Pasirašant Sutartį vežėjai taip pat negali numatyti, kokiam kiekiui keleivių bus taikomos lengvatos, todėl ši nuostata tik

dar labiau apsunkina kainos nustatymą pasiūlymui. Net ir dabartinėse, su vežėjais sudarytose sutartyse numatyta, jog gavus mažiau valstybės biudžeto lėšų, jos vežėjams paskirstomos proporcingai (Sutarties 3.1. p.). LKVA laiko, jog ši nuostata turėtų būti perkeliama į sutarties su vežėjais projektą naujai skelbiamuose konkursuose siekiant užtikrinti nerentabilių maršrutų vykdymą ir vartotojų interesų apsaugą.

Norime atkreipti LTSA dėmesį ir dėl Sutarties 24 bei 25 p. turinio. Manytina, jog nurodymai vežėjui apie transporto priemonių pritaikymą neįgaliesiems turėtų būti pateikti **atsižvelgiant į vežėjo turimas transporto priemones ir rekomenduojant**, kurie tolimojo susisiekimo maršrutai, maršruto reisai ir/ar kuriomis savaitės dienomis keleivių vežimas turi būti vykdomas tik transporto priemonėmis, pritaikytomis neįgaliesiems.

Tuo metu **Sutarties 25 p. yra nepriimtinas**, kadangi 1 km kaina, už kurią yra vežamas keleivis, yra nustatoma atsižvelgiant į maršruto specifiką ir atlikus atitinkamus skaičiavimus. Taip pat, sutartys su LTSA bus pasirašomos dėl konkrečių maršrutų, kurie yra laikytini esmine sutarties sąlyga. Logiška, jog pakeitus vieną iš esminių sutarties sąlygų, reikėtų keisti ir 1 km įkainį, kas šiuo metu vežėjui pagal Sutartį (15 p.) yra leidžiama daryti tik praėjus 12 mėn. po Sutarties sudarymo.

Sutartyje nurodyta LTSA teisė keisti maršruto tvarkaraščius stokoja apibrėžtumo. Vežėjas nustatys kainą ir pasiūlymą teiks turėdamas omenyje tai, kokių pajėgumų reikės Sutarties vykdymui ir ar tokiais pajėgumais jis disponuoja. Šiuo atveju Sutarties 25 p. esanti nuostata dėl tvarkaraščių keitimo LTSA suteikia teisę ne tik keisti maršruto laikus, tačiau ir juos tankinti/retinti, nustatant, jog per dieną tas pats maršrutas turės būti įvykdytas skirtingą skaičių kartų, nei kad buvo nustatyta anksčiau. Tokiu atveju vežėjas bet kuriuo Sutarties galiojimo metu turi būti pasiruošęs didinti pajėgumus, arba ieškoti būdų pertekliniais tapusius pajėgumus panaudoti kitose veiklose/juos realizuoti. Tokia situacija sukelia nestabilumą ir užprogramuoja Sutarties pažeidimus ateityje, kadangi Sutarties 25 p. nurodytas LTSA sprendimas realybėje gali būti pernelyg sudėtingas vykdyti.

Tarpinių stotelių keitimas Sutarties galiojimo metu taip pat neatitinka šalių interesų pusiausvyros. Pažymėtina, jog maršruto stotelėse vežėjų paslaugomis besinaudojantys keleiviai sudaro paklausą, t. y. būtent jie užtikrina maršruto atsiperkamumą. LTSA vienašališkai keičiant tarpines stoteles, gali susidaryti situacija, kuomet vežėjas elementariai praras galimybes generuoti pajamas tam tikrose maršruto stotelėse ir šiuo pagrindu vežėjas taip pat turėtų interesą koreguoti 1 km įkainį. Šiuo klausimu pasisakytina, jog tarpinių maršruto stotelių keitimas turi būti suderintas su vežėju, Sutartį papildant tokia nuostata: LTSA turi teisę, **suderinusi su Vežėju**, keisti maršruto reisų tvarkaraštį, laikus, tarpines stoteles ar nurodyti, kuriomis savaitės dienomis vykdomas keleivių vežimas maršruto reisais.

LTSA paliekama teisė nurodyti, kuriomis savaitės dienomis yra vykdomas keleivių vežimas maršruto reisais taip pat yra per plačios apimties. Tokia nuostata LTSA suteikia teisę Sutarties galiojimo metu reikšmingai sumažinti/padidinti vežėjo darbo krūvį, o tai ir vėl skamba nelogiškai turint omenyje tai, jog kiekvienam kilometrui vežėjas nustato fiksuotą įkainį teikiant pasiūlymą perkančiajai organizacijai.

Sutarties 26 punktą dėl subtiekėjų pasitelkimo. Atrankos nuostatų 8 punkte nustatyta, kad *Potencialių vežėjų sąrašas sudaromas ir tvirtinamas ne ilgesniam kaip konkurso vykdymo laikotarpiui*, t.y. pasirašius sutartis, potencialių vežėjų sąrašo nelieka ir sudaromos išskirtinės, lyginant su atrinktais potencialiais vežėjais, ir abejotinos teisine prasme galimybės atrankoje nedalyvavusiam vežėjui (subtiekėjui) vežti keleivius konkursuojamuose maršrutuose be jokios atrankos, t.y. subtiekęs nedalyvauja atrankoje, neteikia konkursinių pasiūlymų, garantijų ir t.t. Atkreiptinas dėmesys, kad sutartis gali būti nutraukta tiek vežėjo, tiek LTSA iniciatyva ir tuo atveju turės būti inicijuotas vežėjų parinkimas tam maršrutui ar maršrutų grupei. Asociacijos nuomone, **potencialių vežėjų sąrašas turėtų būti sudarytas laikotarpiui ne iki konkurso pabaigos, tačiau laikotarpiui kol baigsis šio konkurso pagrindu sudarytos sutartys**, t.y., atsiradus poreikiui ir toliau dėl maršrutų turėtų varžytis potencialiame sąraše esantys vežėjai, kurie teikė konkurso pasiūlymus. Tokiu atveju būtų išlaikytas dinaminės pirkimų sistemos principas, kuriuo remiantis konkursas yra skaidomas į du etapus, kaip rašoma Įsakymo projekto aiškinamajame rašte.

Apibendrindami šiame rašte išdėstytą poziciją, Asociacijos nuomone, LTSA Įsakymu **inicijuojama reforma kelia esminių klausimų dėl valstybės politikos tolimojo susisiektimo srityje**, jos teisėtumo, neigiamo poveikio vežėjams, rinkos ekonomikos paneigimo ir tinkamumo. Įgyvendinus tokią reformą bus padaryta reikšminga neigiama žala, kurios padariniai bus neatitaisomi. Todėl Įsakymo projektas turi būti iš esmės atsakingai peržiūrėtas, įtraukiant į peržiūros procesą Asociaciją ir kitas su vežimo paslaugomis susijusias asociacijas.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, [info@lkva-asociacija.lt](mailto:info@lkva-asociacija.lt)