

2022-03-14 Nr. S-010

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

LRVkanceliarija@lr.lt

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai

sumin@sumin.lt

DĖL NUOSTOLIŲ KOMPENSAVIMO KOMBINUOTO VEŽIMO ATVEJU

LR Susisiekimo ministerija parengė ir 2022-02-25 užregistravo LR Vyriausybės nutarimo projektą 21-31803(2) „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimo Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 19 d. nutarimo Nr. 1036 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ pakeitimo“ pakeitimo“ ir nutarimo projektą 21-31802(2) dėl nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. birželio 7 d. nutarimu Nr. 716 „Dėl Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo (toliau – Nutarimų projektai).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (LKVA) palaiko pakeitimus, kurie skatina viešojo transporto plėtrą, tačiau bet kokie pakeitimai turi turėti tikslą vienodai traktuoti visus viešojo susisiekimo paslaugas teikiančius vežėjus. Teikiamuose Nutarimų projektuose numatomas aiškiai **diskriminacinis** mechanizmas kompensuoti geležinkelio transportu vykdomų pervežimų patirtus nuostolius tuo atveju, jei dalis pervežimo vykdoma kombinuotu būdu, t.y. pervežimą vykdančią kelių transporto priemonėmis – autobusais. Tokia situacija konstatuotina dėl kelių žemiau nurodomų aplinkybių.

Visų pirma, Nutarimo projektuose numatoma, jog „3. Įvertinus savivaldybių pasiūlymus dėl naujų viešųjų paslaugų ir (ar) tolimesnio jų teikimo atitinkamų savivaldybių teritorijose, viešųjų paslaugų poreikis vietinio susisiekimo maršrute ir tarptautinio susisiekimo maršrute Lietuvos Respublikos teritorijoje (toliau – maršrutas) nustatomas.“, t.y. keleivių vežimo viešųjų paslaugų poreikis geležinkeliu nustatomas visoje Lietuvos teritorijoje, kurioje be jo funkcionuoja kelių susisiekimo vietinio (miesto ir priemiestinio), taip pat tolimojo, kuris savo esme atitinka vietinį susisiekimą geležinkeliais, ir tarptautinio susisiekimo maršrutai.

Pažymėtina, kad Nutarimo projekto 5 punkte (Aprašo 11 punktą) Susisiekimo ministerija „gali nuspręsti, kad geležinkelio įmonės (vežėjai) vietoj viešosios keleivių vežimo geležinkelių transportu maršrute teiktų viešąją kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugą, jeigu yra tenkinama bent viena iš šių sąlygų:“. Tačiau kombinuoti vežimai įmanomi iš esmės visoje Lietuvos teritorijoje, nes projektų rengėjai aiškiai numato, kad kombinuoti vežimai taikomi jeigu „11.1. maršruto dalyje dėl techninių kliūčių nebegalima teikti viešosios keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugos“. Kitaip tariant, vietovėse kur nėra geležinkelių bėgių infrastruktūros, geležinkelių vežėjas turi visas galimybes pasitelkti savo inicijuotus autobusų maršrutus, sudaryti tvarkaraščius ir vykdyti šią paslaugą. Todėl vežėjas geležinkeliais, iš esmės tampa vežėju ir autobusais, tačiau veikia nebe konkurencingomis rinkos sąlygomis, o subsidijuojamas iš valstybės biudžeto.

Tokiu būdu sudaroma nesąžiningos konkurencijos galimybės tapatiems maršrutams, kuriuos teikia kitose - vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo transporto šakose dirbantys vežėjai, todėl tokiu teisiniu reglamentavimu sudaromos nesąžiningos konkurencijos galimybės dėl jau minėtos priežasties – neįvertinus vietinio priemiestinio, o ypač tolimojo susiekimo tinklo maršrutų ir jų suderinamumo su geležinkelių transportu.

Antra, Nutarimo projektais atveriamą galimybę savivaldybėms tiesiogiai finansuoti geležinkelio įmonės nuostolius, kai tuo tarpu analogiškas paslaugas galintys teikti vietinio susiekimo vežėjai į rinką gali patekti tik konkurso būdu, t.y. jei nėra sudaroma tiesioginė sutartis su savivaldybės įmonėmis, tai kitiems komerciniams pagrindais veikiantiems vežėjams į rinką patekti nėra jokios galimybės.

Trečia, daugelį kartų įvairiais informacijos kanalais ir oficialiais raštais Lietuvos keleivių vežimo asociacija ir jos nariai kreipėsi į LR Vyriausybę, LR Susiekimo ministeriją, kitas transporto sritį kuruojančias institucijas dėl nuostolių, kuriuos keleivių autobusais vežėjai patyrė dėl Covid-19 nulemtos situacijos. Visą pandemijos laikotarpį vežėjai dirbo stengdamiesi užtikrinti tolimąjį viešąjį susiekimą, tačiau tai lėmė milžiniškus finansinius nuostolius. Nuostolių kompensavimo mechanizmų valstybės institucijos iki šios dienos nerado, tačiau Nutarimo projektais Vyriausybė yra pasiruošusi „rasti“ finansinius mechanizmus finansuoti kombinuoto vežimo nuostolius, kurie aiškiai konkuruoja su tolimuoju susiekimu. Iš to seka akivaizdi išvada, kad resursai yra pakankami nuostolių kompensavimui, tačiau sprendimų priėmimas vykdomas diskriminaciniu pagrindu.

Galiausiai, Nutarimo projektuose ir Vyriausybės strateginiuose tiksluose turi būti aiškūs prioritetai, kokių tikslų yra siekiama, t.y. turi būti atsakyta į klausimą - ar siekiama Lietuvoje veikiantį viešąjį transportą koncentruoti tik į susiekimą geležinkeliais, ar siekiama daug platesnio tikslo – keleivius „persodinti“ iš privačių automobilių į viešąjį transportą (kas lemtų esminį taršos mažinimo efektą). Sutiktina, kad geležinkelių transportas, jei jis elektrifikuotas, yra mažiau taršus, tačiau sąžiningo konkuravimo sąlygų sudarymas keleiviams rinktis jiems optimaliausią variantą važiuoti viešuoju transportu turi būti kertiniu valstybės tikslu. Todėl jei šio tikslo siekiama, negali būti ignoruojamos vienos viešojo transporto rūšys, kaip kad šiuo atveju atsitinka su tolimuoju susiekimu keliais. Juo labiau, kad vystantis technologijoms vis daugiau autobusų pereina prie atsinaujinančių energijos šaltinių naudojimo ir pagal ekologinius kriterijus pilnai gali konkuruoti su geležinkeliu.

Prašome atsižvelgti į šias mūsų pastabas. Esame pasiruošę platesnei diskusijai apie viešojo transporto optimizavimą ir Žaliojo kurso tikslų sinergiją su esama susiekimo situacija. Tikimės, kad siūlomi Nutarimo projektai bus vertinami tik susietai su bendru susiekimo raidos kontekstu ir esminiais keleivių vežimo viešuoju transportu tikslais.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis