



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos keleivių vežimo asociacijai

2022-04-04 Nr. 2-1556
Į 2022-03-14 Nr. S-010

Kopija
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai

DĖL NUOSTOLIŲ KOMPENSAVIMO KOMBINUOTOJO KELEIVIŲ VEŽIMO ATVEJU

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) išnagrinėjo Jūsų 2022 m. kovo 14 d. rašte Nr. S-010 „Dėl nuostolių kompensavimo kombinuotojo vežimo atveju“ (toliau – Raštas) išsakytas abejones dėl Susisiekimo ministerijos inicijuojamo Nuostolių, patirtų teikiant viešąsias keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugas ir (ar) viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, jų poreikio nustatymo ir kompensavimo tvarkos aprašo¹ (toliau – Aprašas) pakeitimų ir teikia savo paaiškinimus dėl Apraše nustatyto teisinio reguliavimo.

Pirmiausiai, Rašte cituojate Aprašo 11 punktą, kuriame nustatyta, kokioms aplinkybėms esant viešosios keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugos gali būti keičiamos į viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas ir darote teisingą išvadą, kad viešosios kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugos gali būti teikiamos visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje. Visgi, toliau klaidinga interpretuojate Aprašo 11.1 papunktį, kuriame nustatyta, kad viešojo kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga galima, tais atvejais, kai *„maršruto dalyje dėl techninių kliūčių nebegalima teikti viešosios keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugos“*. Toks papunkčio dėstymas suponuoja, kad šiuo atveju viešojo kombinuotojo keleivių vežimo paslauga galima ten, kur iki tol buvo teikiama viešojo keleivių vežimo geležinkelių transportu paslauga, t. y. ten kur yra geležinkelio infrastruktūra, tik dėl techninių priežasčių (pvz. remonto) geležinkelių infrastruktūros laikinai nebegalima eksploatuoti. Visgi, šis papunktis, priešingai negu Jūs teigiate savo rašte, nesuponuoja, kad „vietovėse, kur nėra geležinkelių bėgių infrastruktūros“ galima viešojo kombinuotojo keleivių vežimo paslauga.

Verta paminėti, kad nors Aprašo 11.3 papunktyje nustatyta, kad viešojo keleivių vežimo geležinkelių transportu paslauga gali būti keičiama į viešąją kombinuotojo keleivių vežimo paslaugą dėl finansinių aplinkybių, net jei yra visos techninės galimybės maršruto atkarpoje teikti viešąją keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugą, Aprašo 12 punkte nustatyta, kad atkarpa, kurioje keleiviai būtų vežami kelių transporto priemonėmis, negali būti ilgesnė nei 50 kilometrų ir, kad ji turi būti trumpesnė už maršruto atkarpą, kurioje keleiviai būtų vežami traukiniais. Be to, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 12 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) pati keleivių vežimą kelių transporto priemonėmis vykdo tik tais atvejais, kai Lietuvos Respublikos pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities

¹ Patvirtinto 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“ Nr. 21–31802(2).

perkančiųjų subjektų, įstatymo nustatyta tvarka paskelbtas pirkimas, kurio sąlygos turi būti suderintos su Viešųjų pirkimų tarnyba, keleivių vežimą kelių transporto priemonėmis vykdysiančiam vežėjui parinkti neįvyksta, t. y geležinkelio įmonė pirmiausiai ieškotų galimo keleivių vežimo autobusu iš jau rinkoje esančių vežėjų, o tik nepavykus to padaryti ieškotų alternatyvių paslaugos užtikrinimo galimybių

Iš Rašto, galima preziumuoti, kad didžiausia abejonė yra tai, jog geležinkelio įmonės (vežėjai) naudodamiesi Aprašo suteikta galimybe teikti viešąsias kombinuotojo keleivių vežimo paslaugas ir už tai gaudami nuostolių, patirtų vežant keleivius, kompensaciją iš rinkos išstums tolimojo kelių susisiekimo vežėjus. Manome, kad ši baimė nėra pagrįsta visų pirma dėl to, kad Susisiekimo ministerija, kaip transporto politikos formuotoja, neprioritetizuoja nei vienos iš transporto rūšių, o kaip tik siekia visų jų sinergijos užtikrinant patogų susisiekimą tiek tarp didžiųjų miestų, tiek ir tarp regioninių gyvenviečių. Taip pat, kaip jau minėta anksčiau tekste, šiuo metu galiojanti teisinė aplinka verčia geležinkelio įmonę kombinuotosios keleivių vežimo paslaugos atveju ieškoti galimos partnerystės su rinkoje esančiais kelių transporto vežėjais.

Viceministrė

Loreta Maskaliuvienė