



Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos "LINAVA"

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos (LKVA)

LR Susisiekimo ministerijai
Gerb. ministrui Mariui Skudžiui

2022-03-23

Kopija:
Lietuvos transporto saugos administracijai

BENDRAS KREIPIMASIS DĖL TOLIMOJO SUSIEKIMO MODELIO PASIRINKIMO

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos "LINAVA" ir Lietuvos keleivių vežimo asociacija (LKVA) teikia bendrą kreipimąsi dėl šiuo metu svarstomų tolimojo susisiekimo modelio pasirinkimo, kuriuo būtų įgyvendinti Konkurencijos tarybos bei teismų sprendimai dėl konkurencingos vežėjų patekimo į rinką procedūros.

LR Susisiekimo ministerija bei Lietuvos transporto saugos administracija (LTSA) yra pasiūliusios du galimus tolimojo susiekimo autobusais organizavimo modelius. Pirmuoju pristatytu modeliu pasiūlyta LR Kelių transporto kodekse įtvirtinti *status quo* dėl konkurso organizavimo, kuriuo būtų konkursuojami vežėjai vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais. Antruoju pasiūlytu modeliu būtų liberalizuotas tolimojo susisiekimo keleivių vežimas, t. y. numatomas visiškai liberalus vežėjų patekimas į rinką.

Šį kreipimąsi teikiančios asociacijos nuosekliai susipažinusios su tolimojo susiekimo pertvarkos siekiais ir prognozuodamos galimus šios pertvarkos rezultatus, mano, kad yra visiškai nepriimtinas konkurso procedūros organizavimo variantas, todėl kad vykdant šią procedūrą nebus pasiekta *status quo* situacija dabar esančiam tolimojo susiekimo organizavimo modeliui. Konkurso organizavimas reikš, kad vietoj dabar dirbančių vežėjų konkurso būdu bus parinktas tikėtina kitas vežėjas, kuris išstums iš rinkos jau veikiančius vežėjus. Savivaldybių įmonėms, kurios turi mažesnes finansines ir technines galimybes konkuruoti, tai reikš veiklos srities praradimą, pajamų sumažėjimą bet ir socialinius pokyčius, tokius kaip darbuotojų atleidimas ir pan. Todėl nesutinkame su tolimojo susiekimo pertvarka organizuojant konkursus.

Visiškai liberalus vežėjų patekimas į rinką taip pat negali būti priimamas, nes viešojo susisiekimo paslaugos turi būti prižiūrimos tiek kiek tai reikalinga viešųjų interesų užtikrinimui (keleivio intereso užtikrinimui kokybiškai, laiku ir patogiai pasiekti kelionės tikslą). Visiškai liberalizavus šią rinką keleivio interesai bus pažeisti, o rinkoje 2-3 metų bėgyje įsivyras vienas ar keli monopoliniai vežėjai, kurie žemesnėmis kainomis nukonkuruoti

kitus vežėjus. Regioniniams savivaldybės vežėjams tai lems priverstinį išstūmimą iš rinkos, jau aukščiau nurodytas socialines problemas, o transporto paslaugos užtikrinimo prasme – visišką chaosą. Rinkoje likę vežėjai išstūmę konkurentus drastiškai didins paslaugų kainas.

Liberalus modelis svarstytinas tik tokiu atveju, jei būtų užtikrintas tinkamas jo reguliavimas, pavyzdžiui, sudarant tinkamo intervalo tvarkaraščius, vengiant jo dubliavimo, užtikrinant susisiekimo tinklo „padengimą“ visoje Lietuvos teritorijoje. Todėl pasisakome tik už tokį liberalųjį modelį, kuris turėtų atviro patekimo į rinką galimybes, bet kartu būtų nustatytos aiškos taisyklės kaip tai daryti konkuruojant dėl paslaugų kokybės, o ne dėl važiavimo identišku tvarkaraščiu keliems vežėjams. Manome, jog tokiu atveju taip pat turi būti numatyta, jog šiuo metu veikiantys vežėjai savo veiklą tęsia tais pačiais maršrutais ir tvarkaraščiais kaip yra dabar. Tokis reglamentavimas atitiktų ir šiuo metų prioritetiniais laikytinus nacionalinio saugumo interesus.

Dėl šių priežasčių vieningai palaikome atviro patekimo į rinką modelį, kuris turi tapti pagrindu tolimojo susiekimo pertvarkai. Todėl besikreipiančios asociacijos siūlo:

1. Bendradarbiaujant su socialiniais partneriais parengti teisės aktų (Kelių transporto kodeksų ir maršrutų sudaromų taisyklių) projektus, kuriais būtų reglamentuojamas atvirojo patekimo į rinką modelis;
2. Suderintus teisės aktų projektus teikti svarstyti LR Seimo komitetams ir Seimui.

Priedas Nr. 1 Atviro patekimo į rinką modelio gairės

Pagarbiai

LINAVA generalinis sekretorius Zenonas Buivydas

LKVA prezidiumo pirmininko pavaduotojas Mindaugas Grigelis

ATVIROS RINKOS REGULIUOJAMOJO MODELIO GAIRĖS

2022

Siūlomi tolimojo susisiekimo reglamentavimo modeliai

1. [Susisiekimo ministerijos siūlomi modeliai:](#)

1) Konkursų organizavimas pagal LTSA patvirtintus konkurso nuostatus.

2) Liberalios **nereguliuojamos** rinkos modelis:

-visiškai nereguliuojama rinka. Leidimai išduodami visiems vežėjams bet koku norimu maršrutu ir tvarkaraščiu. LTSA atlieka tik leidimo išdavimo vežėjui funkciją. Keleivių interesų priežiūrą atlieka Valstybinė vartotojų teisių tarnyba. Sąžiningos konkurencijos priežiūrą atlieka Konkurencijos taryba.

2. [Atviros rinkos reguliuojamas modelis](#)

Rinkos reguliavimas taikomas tokia apimtimi, kad kiek tai reikalinga užtikrinti vežėjo atitikimą nustatytiems reikalavimams vežėjams bei užtikrinti kokybinius keleivių vežimo paslaugos reikalavimus ir keleivių interesus. Viešasis transportas turi būti reguliuojamas, paslauga negali būti teikiama chaotiškai ir palikta vien savireguliacijai, todėl LTSA prižiūri, kad paslauga užtikrintų viešojo intereso prioritetą

Atviros reguliuojamos rinkos modelis (esminės reguliavimo gairės)

- Leidimus vykdyti keleivių vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais išdavinės LTSA;
- Vežėjams išduodamas leidimas neterminuotam laikui. Toks vežėjas
 - (i) turės būti patikrintas, ar atitinka nustatytus reikalavimus vežėjams ir
 - (ii) pateikti paraišką ar pasiūlymą vežti keleivius ir
 - (iii) pateikti su autobusų stotimis bei savivaldybėmis suderintą tvarkaraštį;
- Maršrutų nustatymas, pakeitimas ir panaikinimas gali būti inicijuojamas vežėjo arba maršrutų patvirtinimus atliekančios institucijos iniciatyva, suderinus su vežėju. Maršrutus tvirtina kompetentingos institucijos - savivaldybės arba LTSA;
- Tvarkaraščius sudaro vežėjas, tvirtina LTSA.
- Nustatomi kriterijai maršrutams ir tvarkaraščiams:
 - maršrutai prasideda ir baigiasi autobusų stotyse;
 - tvarkaraščiai derinami su autobusų stotimis ir savivaldybėmis, kurių teritorijoje yra tarpinės stotelės;
 - kriterijuose nustatomi minimalūs išvykimo iš autobuso stoties intervalai;
 - dabartiniai maršrutai išlieka;
 - esami tvarkaraščiai suderinti su autobusų stotimis ir savivaldybėmis galioja ir toliau (galimas pereinamasis, pvz., 2 metų laikotarpis);
 - į rinką ateinantys nauji vežėjai turi sudaryti tvarkaraščius pagal nustatytus kriterijus, išlaikant tvarkaraščių kriterijuose nustatytus intervalus.
- Siekiant užtikrinti esamų vežėjų interesus bei teisėtus lūkesčius, išvengti esamų vežėjų nemokumo ar bankroto situacijų neterminuotas dokumentas - leidimas keleiviams vežti būtų išduodamas vežėjui pasibaigus esamos sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo terminui, t.y. 2023-04-01.

Atviros reguliuojamos rinkos modelio privalumai

Konkuruojama dėl teikiamos paslaugos kokybės (įskaitant papildomas naudas turinčias paslaugas, pvz. internetas) ir kainos santykio.

Išlaikomas paslaugų tęstinumas/ilgalaikiškumas/tvarumas.

Paslaugos užtikrinamos nepikiniu išvykimo laiku.

Išvykimas ir atvykimas į infrastruktūriškai paruoštas ir keleivių poreikius atitinkančias autobusų stotis.

Veiklos tęstinumo užtikrinimas, kuris reiškia vežėjo socialinę atsakomybę prieš keleivius ir savo darbuotojus

Vežėjai, iš kurių net 29 įmonės priklauso savivaldybėms tęsia savo rolę – veiklos regionuose užtikrinimas, išlaikomas evakuacijai (nepaprastosios padėties, stichinės nelaimės, karo ar panašiais atvejais) reikalingas transporto ir darbuotojų potencialas.

Vežėjai yra suinteresuoti užtikrinti tolimojo susiekimo paslaugos tvarumą, nes susiekimo tinklas „padengia“ visą Lietuvos teritoriją (ne tik komerciškai naudingiausius maršrutus bei užtikrina susiekimo periodiškumą).

Išlaikoma esama stabili susiekimo situacija, suteikiant prieigą naujiems vežėjams teikti paslaugas.

Esamoje situacijoje, jei vežėjams būtų leista perimti tuos tvarkaraščius, kuriais jie paslaugas teiks iki 2023-04-01, neliktų nerentabilių maršrutų problemos, nes jie kaip tai vyksta ir šiuo metu yra finansuojami vežėjo privačiais resursais.

Atviros reguliuojamos rinkos modelio privalumai

Gyventojų evakuacijos Astravo AE avarijos ir mobilizacijos poreikių karo atveju tenkinimas.

Išlaikome keleivių vežimo rinką saugią nacionalinio saugumo kontekste. Esami nacionaliniai vežėjai jau dabar atitinka nacionalinio saugumo reikalavimus.

Naujiems rinkos dalyviams taikoma griežta atranka nacionalinio saugumo atžvilgiu.

Nėra ribojamas naujų dalyvių įėjimas į rinką. Bet kuris pageidaujantis vežėjas gali inicijuoti naują maršrutą LTSA. Todėl konkurencija tarp vežėjų nėra varžoma. Kartu išlieka visi esami maršrutai ir juos aptarnaujantys vežėjai. LTSA maršrutus ir tvarkaraščius reguliariai peržiūri. Vežėjai turi galimybę konkuruoti tiek pasiūlydami paklausesnį maršrutą, tiek aukštesnės kokybės paslaugas, tiek mažesnę kainą.