

LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJA
SVARBIAUSI (PIRMAEILIAI) ASOCIACIJOS DARBAI 2022

Eil. Nr.	Problematika	LKVA pozicija
1.	Covid-19 pasekmių neutralizavimas. Keleivių vežimo sektorius buvo vienas iš labiausiai nuo Covid-19 nukentėjusių sektorių, tačiau negavo tiesioginės paramos iš valstybės. Visų rūšių keleiviniame transporte keleivių skaičius 2021 metais, lyginant su ikipandeminiais 2019 metais ¹ , yra sumažėjęs 45 proc., pvz., traukiniuose keleivių vežta 25 proc. mažiau, vietiniuose (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose - 46 proc., tolimajame susisiekime - 58 proc., užsakomuosiuose reisuose 59 proc., tarptautiniuose maršrutuose - net 83 proc., tiesa, specialiuose reisuose keleivių buvo vežta 10 proc. daugiau.	Reikalingi veiksmai, paskatinsiantys sugrįžti keleivius į viešąjį transportą, t.y. parengti valstybės lygio skatinimo naudotis viešuoju transportu priemonės, kurios apimtų: - mokestinių lengvatų viešajam transportui platesnį taikymą: išlaikyti esamas mokestines lengvatas (PVM lengvata, subsidijų viešosioms paslaugoms neapmokestinimas PVM tarifu, akcizų lengvatos gamtinėms dujoms, biodujoms ir kitiems degalams iš AEI, kelių rinkliavos (e-tolling) netaikymas tolimojo ir tarptautinio reguliaraus susisiekimo, taip pat užsakomųjų ir specialiųjų reisų autobusams; - transporto lengvatų plėtrą įvairioms gyventojų grupėms, pvz., moksleiviams tolimajame ir traukinių susisiekime ir kt.; - priemonės apsunkinančios ar branginančios naudojimąsi lengvaisiais automobiliais, pvz., taršos mokestis, mokamas parkavimas ir pan.; - priemonės suteikiančios viešojo transporto priemonių eismo pirmumą visuose keliuose, ne tik miestuose, bet ir regioniniuose ar magistraliniuose keliuose (A juostos probleminiuose ruožuose, pvz., kelyje Nida-Smiltnės perkėla ir pan.);

¹ Statistikos departamento duomenys.

		- edukacinės priemonės darželiuose ir mokyklose apie viešojo transporto naudą ir jo teikiamą viešąjį gėrį.
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 subsidijos, 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 ne tik išlaikyti, bet ir jas plėsti.
3.	Viešojo susisiekimo teisinis reglamentavimas. 2022-04-22 registruotas Kelių transporto kodekso pakeitimo projektas ² , kuriuo, iš esmės, ketinama reformuoti visą viešojo susisiekimo sistemą, t.y. numatomas viešųjų paslaugų teikimas tolimojo susisiekimo maršrutuose, naikinami priemiestiniai maršrutai į gretimas savivaldybes, įvedamas naujas regioninio susisiekimo apibrėžimas, planuojamas visiškai kitoks 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 dėl riboto patekimo į rinką, skatina Kelių transporto kodekse įtvirtinti teisinį reglamentavimą.	Keičiant viso viešojo susisiekimo teisinę aplinką būtina: - įvertinti, kaip tai atsilieps keleiviams, savivaldybėms ir vežėjams, - būtina plačiau apibrėžti regioninį susisiekimą, numatyti jo santykį (sąveiką) su tolimojo bei vietinio susisiekimo maršrutų tinklu ir detalizuoti, kaip bus organizuojamas susisiekimas tarp dviejų gretimų savivaldybių, kurios patenka į skirtingus regionus, taip pat numatyti regioninių maršrutų finansavimo šaltinius ir tvarką; - užtikrinti kuo sklandesnį perėjimą, kad būtų pasiektas tarpmiestinio susisiekimo sistemos tvarumas ir stabilumas, o keleiviai nepatirtų jokių neigiamų pokyčių – priešingai, sulauktų kokybiškesnių paslaugų plėtros.
4.	Neįgalųjų poreikiai. Keleiviai su specialiais poreikiais turi ribotas galimybes naudotis viešuoju transportu ne tik dėl transporto priemonių bet ir dėl infrastruktūros. LKVA ir 34 savivaldybės ³ yra pasirašiusios Memorandumą dėl transporto priemonių ir transporto fizinės ir informacinės infrastruktūros pritaikymo individualių poreikių turintiems žmonėms. Šiuo metu Seime svarstomas TVPĮ 11 str. pakeitimo įstatymo projektas ⁴ , kuriame numatyta, kad pirmą kartą Lietuvoje registruojamos viešojo transporto priemonės turės atitikti susisiekimo ministro tvirtinamus viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims reikalavimus. Susisiekimo ministerijos sudaryta darbo grupė rengia prieinamumo neįgaliesiems didinimo kriterijus.	LKVA pripažįsta, kad šiems keleiviams būtinas didesnis transporto paslaugų prieinamumas (infrastruktūra, transporto priemonės, informacijos gavimas ir pan.). Siekti, kad Susisiekimo ministerijos rengiami kriterijai būtų pagrįsti technine ir ekonomine logika, atsižvelgiant tr. priemonių konstrukcinius ypatumus, transporto priemonių pritaikymas būtų paremtas valstybės finansinės paramos priemonėmis. Kriterijuose neturėtų būti aukštesnių reikalavimų, nei numatyti aplinkinėse šalyse ar ES teisės aktuose. Inicijuoti susitikimus su savivaldybėmis dėl viešojo transporto infrastruktūros gerinimo.

² <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/68e74e81c19511ec9f0095b4d96fd400?jfwid=bfzq4yryx>

³ <https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/memoranduma-pasirasiusios-salys>

⁴ TVPĮ 11 str. pakeitimo įstatymo projektas: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/9132a973b67811ec9f0095b4d96fd400>

	Ne visos savivaldybės pasirengusios įsitraukti į infrastruktūros neįgaliesiems gerinimą (stotys, stotelės, privažiavimai prie jų ir kt.).	
5.	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 sąlygas vežėjams prisitaikyti prie pažangių sprendimų, pvz, dėl vieningo bilietai sistemos kūrimo, išmaniųjų kasos aparatų diegimo, dalintis informacija apie numatomas inovacija ir pan.
6.	Žalioji 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, nepriklausomai nuo nuosavybės formos.
7.	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). Tarptautinio susisiekimo, užsakomųjų ir specialiųjų reisų autobusams bus taikomas 0,035 – 0,07 Eur/km tarifas priklausoma nuo Euro standarto.	Kelių rinkliava neturi būti taikoma tolimojo, tarptautinio susisiekimo ir užsakomųjų reisų autobusams. Kelių rinkliava neturi būti taikoma aukščiausios emisijos (šiuo metu Euro-6) keleivinėms transporto priemonėms, taip pat autobusams, naudojančioms AEI.
8.	Kombinuoti keleivių vežimai. Geležinkelių transporto kodekse ir poįstatyminiuose teisės aktuose įtvirtintas kombinuotas keleivių vežimas, kurio faktinis įgyvendinimo būdas kelia daug klausimų kelių vežėjams ir savivaldybėms. LKVA ir kiti keleivių vežėjai yra pasirašę Memorandumą dėl vertybių, bendrų siekių ir prioritetinių tikslų keleivių vežimo srityje įgyvendinimo ⁵ , kuriame įtvirtinti tikslai ir bendradarbiavimo tarp visų transporto rūšių keleivių vežėjų principai.	Siekti Memorandume įtvirtintų tikslų ir principų įgyvendinimo, ypač, bendradarbiavimo principo, kuris apibrėžtas taip: <i>keleivių vežimo paslaugas gerinantys sprendimai siejami su vežėjų bendradarbiavimu diegiant vieningo bilietai sistemos sprendimus (ar skirtingų bilietai sistemų sąsajas) ir/ar derinant tų pačių ar skirtingų transporto rūšių tvarkaraščius tokiu būdu, kad keleivis iš vienos transporto priemonės galėtų patogiai persėsti į kitą ir taip pasiekti galutinį kelionės tikslą. Taip pat bendradarbiavimas siejamas su informacijos sklaida tarp vežėjų bei visoms šalims priimtinių sprendimų</i>

⁵ Memorandumas pasirašytas 2021-05-12, jo tekstas čia: <https://www.lkva-asociacija.lt/wp-content/uploads/2021/10/Memorandumas-2021-09-10-i-svetaine.pdf>

		<i>priėmimu, bendros pozicijos gynimu ir atstovavimu savivaldybių, valstybės ir tarptautinėse institucijose.</i> Aiškintis kylančius klausimus dėl kombinuotų vežimo įgyvendinimo su Susisiekimo ministerija. Kombinuotų vežimų idėją tikslinga realizuoti kartu su keleivių vežėjais, vežančiais keleivius reguliariais tolimojo, vietinio (miesto ar priemiestiniais) maršrutais, ieškoti bendradarbiavimo galimybių.
9.	Vieningas transporto lengvatų turėtojo pažymėjimas. Šiuo metu Lietuvoje yra apie 30 pažymėjimų rūšių⁶, 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, vežėjo personalas ir kontroliuojantys pareigūnai galėtų nustatyti lengvatos dydį – 80 ar 50 proc.
10.	Transporto lengvatos moksleiviams tolimajame susisiekiame. TLĮ nenumatytos lengvatos bendrojo lavinimo moksleiviams tolimojo reguliariais susisiekimo maršrutais ir vietinio susisiekimo geležinkelių maršrutais, nors studentams taikoma 50 proc. lengvata. Seime registruota ir po pateikimo pritarta TLĮ 5 str. pakeitimo įstatymo projektui⁷, kuriame numatyta tokia lengvata moksleiviams	Tikslinga įteisinti 50 proc. transporto lengvatą moksleiviams. Remti TLĮ 5 str. pakeitimo įstatymą. Siūlyti Švietimo ministerijai biudžeto lėšų, skirtų kompensacijų (negautų pajamų dėl taikomų TLĮ lengvatų) moksleiviams poreikio skaičiavimo metodiką.
11.	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.
12.	Vairuotojų trūkumas. Įmonėse trūksta autobusų ir troleibusų vairuotojų, pastebimas spartus vidutinio amžiaus augimo tendencijos, mažai jauno amžiaus (iki 35 metų) vairuotojų. Tai siejama su sudėtingomis darbo sąlygomis ir Lietuvos ir ES teisės aktuose nustatyto 24 metų amžiaus cenzu, t.y. neturint 24 metų, negalima įgyti teisės vairuoti D kategorijos transporto priemonę.	Galimybės ieškoti vairuotojų iš trečiųjų šalių, siūlyti LRV, kartu su kitomis šalimis kreiptis į Europos Komisiją dėl amžiaus cenzų sumažinimo. Nuolatinės privalomos karo tarnybos ar savanoriškos nenuotolinės karo tarnybos metu mokytį karius vairuoti, kad jie galėtų įgyti vairuotojo pažymėjimus C ir D kategorijų tr. priemonėmis.

⁶ LTSA informacija - <https://ltsa.lrv.lt/uploads/ltsa/documents/files/Pazymejimai%202021-01-04.pdf>

⁷ TLĮ 5 str. pakeitimo įstatymas: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/15e46d50956511ec9e62f960e3ee1cb6>

	Baigę bendrojo lavinimo mokyklas, 18-19 metų jaunuoliai, kurie nesiekia aukštojo mokslo, neturi galimybės pasirinkti vairuotojo profesijos, todėl renkasi ir įsivertina kitose srityse.	
13.	Nemokamas važiavimas. Pastaruoju metu, kai kurios savivaldybės priima sprendimus dėl nemokamo važiavimo. Tuo siekiama didesnio naudojimosi viešuoju transportu. Tačiau, šiuo atveju visa finansinė našta tenka savivaldybių biudžetams, kurie nėra pertekliniai, todėl savivaldybėms gali kilti pagundų dar labiau „optimizuoti“ maršrutus ir taip mažinti viešojo transporto pasiekiamumą. Neaišku, ar savivaldybės turės finansinių galimybių plėtoti viešąjį transportą vien savo biudžeto jėgomis, be keleivių prisidėjimo, nes žengiama Žaliuoju kursu ir teks transformuoti viešojo transporto parką į ekologišką, o tai kainuos labai brangiai. Tikslinga būtų papildomus pinigus skirti vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutų plėtrai – gaudami geresnes paslaugas ir daugiau jų, keleiviai taip pat būtų skatinami naudotis viešuoju transportu.	Analizuoti sprendimų dėl nemokamo važiavimo rezultatus, keleivių srautų pokyčius, paslaugos prieinamumą, kokybę ir tinklo pokyčius. Asociacijos įžvalgas komunikuoti įvairiose žiniasklaidose.

Lietuvos keleivių
vežimo asociacijos
Prezidentas
Gintaras Nakutis

