



LIETUVOS NACIONALINĖ VEŽĖJŲ  
AUTOMOBILIAIS ASOCIACIJA „LINAVAL

**L K V A**

LIETUVOS KELEIVIŲ VEŽIMO ASOCIACIJA

Lietuvos Respublikos Ministrėi Pirmininkei  
Ingridai Šimonytei

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2022 m. rugpjūčio 26  
LINAVAL reg. Nr. 5-1060  
LKVA reg. Nr. S-044

Siunčiama el. paštu:  
[LRVkanceliarija@lrv.lt](mailto:LRVkanceliarija@lrv.lt);

## DĖL VYKDOMOS TOLIMOJO SUSISIEKIMO REFORMOS

Lietuvos Respublikos Vyriausybei buvo pateiktas Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 17<sup>1</sup>, 18, 18<sup>2</sup> straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18<sup>2</sup> straipsniu įstatymo projektas (toliau – KTK projektas). Šis KTK projektas numato esminę tolimojo susiekimo reformą, kuri pakeis dabar veikiančią tolimojo susiekimo organizavimo sistemą bei įves kitus esminius sistemos pokyčius.

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos LINAVAL ir Lietuvos keleivių vežimo asociacijos (toliau - Asociacijos) argumentuotu vertinimu, reforma pareikalaus papildomų finansinių resursų iš valstybės biudžeto ir pablogins keleivių vežimo sąlygas, todėl reforma turi būti vykdoma tik įvertinus visas rizikas ir priėmus tinkamus teisės aktus.

Asociacijos pritaria pasirinktai reformos kryptčiai – reguliuojamam liberaliam patekimui į vežimo paslaugų teikimo rinką, tačiau mano, jog teikiamas KTK projektas neatspindi pasirinktos kryptties ir turi būti koreguojamas.

Socialiniai partneriai ne kartą kreipėsi į KTK projekto rengėjus klausdami, koks yra vykdomos reformos tikslas? Ar tikslas sutvarkyti teisinį reglamentavimą tokiu būdu, kuris atitiktų Konkurencijos tarybos bei teismų pateiktus aiškinimus dėl šios rinkos atvėrimo kitiems paslaugas teikti norintiems vežėjams, ar tikslas pasinaudojus konkurencijos užtikrinimo priežastimi iš esmės pakeisti veikiančią sistemą ją sugriaunant?

Socialinių partnerių įsitikinimu, dabar veikianti sistema sukuria didelę pridėtinę vertę valstybei vien dėl to, kad keleivis gali rinktis patinkantį vežėją (tiek pagal kainą, tiek pagal paslaugos kokybę) ir maršrutų tinklas bei paslaugų kokybė atitinka keleivių poreikius, todėl sudaryti prielaidas veikiančios sistemos sugriovimui būtų nelogiška. Atitinkamai, jei keliamas tikslas įstatyme įtvirtinti vežėjo teisę patekti į rinką, tai sprendimas turi būti toks, kuris įstatyme įtvirtintų sąlygas rinkos liberalizavimui, o ne lemtų konkurencijos mažėjimą ar papildomų prievolių atsiradimą lyginant su esama situacija. Negana to, reguliavimas privalo užtikrinti keleivio interesą gauti kokybiškas paslaugas.

Šiandien tebevykstančio brutalaus karo Ukrainoje kontekstas ir jo nulemti geopolitiniai bei ekonominiai pokyčiai verčia ieškoti sprendimų, kurie kiek įmanoma labiau apsaugotų tiek šalies nacionalinius interesus, tiek netaptų dar viena našta šalies finansų sistemai ir svarbiausia – gyventojams. Ne iki galo apgalvoti ir pasverti sprendimai elektros rinkoje jau leido įsitikinti, kad reformos, galinčios paliesti dideles gyventojų

grupės<sup>1</sup> neturi būti vykdomos skubos tvarka ir bet koks jų vykdymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į gyventojų, kuriems galiausiai tenka visa finansinė našta, interesus. Dar kartą pasisakytina, kad siūlomos KTK pataisos iš esmės reformuoja sistemą ir dar tokiu būdu, kuris pažeidžia tą pačią pataisomis siektiną konkurenciją ir net nesuteikia galimybės pasiruošti pokyčiams.

Kaip jau minėta, socialiniai partneriai (LKVA, LINA, Savivaldybių asociacija ir kiti asmenys) ne kartą atkreipė dėmesį ir teikė konkrečius pasiūlymus įstatymo projektui, kad keleiviai nepajustų neigiamų permainų. Šiame kreipimesi Asociacijos dar kartą išskiria dvi esmines KTK pataisų problemines sritis, kurios prieštarauja bet kokiai teisei, ekonominei logikai ir valstybės strateginiams interesams, kurie šiuo atveju siejami su viešosios paslaugos užtikrinimu keleiviams ir sumaišties rinkoje išvengimu.

*Visų pirma*, bet kokia reforma gali būti įgyvendinama tik numatant reikiamos trukmės pereinamąjį laikotarpį reformos įgyvendinimui. Reforma tolimojo susiekimo sektoriuje vykdoma ne plyname lauke. Jau daugiau kaip 30 metų tvariai veikia tolimojo susiekimo sistema ir joje dirba daugiau kaip 40 vežėjų, kurie veikia visiškai savo rizika ir atsakomybe, t.y. šio sektoriaus valstybė niekada nesubsidijavo. Dabartiniai vežėjai pagal galiojančias sutartis paslaugas esamomis sąlygomis gali teikti iki 2023 m. kovo 31 d. Tuo tarpu remiantis pateiktomis KTK pataisomis, numatoma, kad nepaisant galiojančių sutarčių, KTK pataisos įsigalioja nuo 2022 m. gruodžio 31 d., kas reiškia, kad vežėjams nelieka jokio pereinamojo laikotarpio pasiruošti reformai, nes jie vežimus vykdys pagal galiojančias ir teismų pripažintas teisėtoms sutartis.

Pereinamasis laikotarpis reikalingas ne tik esamiems vežėjams, bet ypač naujiems rinkos dalyviams. Šiuo atveju neturi būti daroma priešprieša tarp jau paslaugas teikiančių dalyvių ir tų, kurie planuoja tai daryti. Keleivių vežimas nėra vienkartinis ir greitai įgyvendinamas rinkos sprendimas dėl objektyvių priežasčių. Šioje rinkoje norinčiam dalyvauti vežėjui būtinas pasiruošimas įsigyjant transporto priemones. Esant šiandieninei ekonominei situacijai, žaliavų trūkumui ir sunkiai prognozuojamiems tiekimo grandinės trukdžiams, naujų autobusų pristatymas ir gamyba trunka apie 1,5-2 metus. Vežimo rinka susiduria su darbuotojų trūkumu, todėl staigiai pasiruošti vežimo paslaugos teikimui, ypač naujai paslaugas ketinantiems teikti naujiems vežėjams, neįmanoma.

Taip pat akcentuotina ir tai, kad visi vežėjai vis dar dorojasi su Covid-19 sukeltais padariniais, kai beveik dvejus metus buvo drastiškai kritęs keleivių skaičius<sup>2</sup>, o kartu ir pajamos bei daugelis vežėjų balansavo ties bankroto riba. Vežėjai, net ir esant šiai situacijai, jokių tikslinių tolimojo susiekimo rinką finansuojančių valstybės dotacijų negavo ir visus padarinius prisiėmė savo veiklai patys. Todėl būtų nesąžininga verslo atžvilgiu nesuteikti papildomo pereinamojo laikotarpio reformos įgyvendinimui savarankiškai veikiančiam verslui, kuris sunkiausiu pandemijos metu savo sąskaita teikė paslaugas keleiviams ir dėl to patyrė didelių nuostolių.

Ne gana to, KTK pataisos numato, jog poįstatyminiai aktai bus parengti jau iki šių metų pabaigos. Turint galvoje, kad KTK pataisos bus teikiamos LR Seimui 2022 m. rudens sesijai, tai itin skubus poįstatyminių aktų priėmimas, kurių projektų šiai dienai nėra, suponuoja išvadą jog nebus jokios galimybės produktyviai diskusijai su socialiniais partneriais ir jie bus „pastatomi“ prieš faktą, kad tam tikras reglamentavimas jau galioja.

Asociacijos atkreipia ypatingą dėmesį į LR Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadą (Nr. NV-2213), kurioje argumentuotai ir pagrįstai nurodomos priežastys, kodėl turi būti numatomas pereinamasis laikotarpis kodekso pataisų įgyvendinimui. Nekartojant pateiktų argumentų, išskirtina tai, kad kaip teisingai nurodė išvados rengėjai, rinkos dalyviai turi turėti galimybę prisitaikyti prie pasikeitusios teisinės situacijos. Tuo tarpu, teikiamos pataisos to nenumato. Įvertinant minėtas aplinkybes, tokias kaip jau minėti Covid-19 padariniai, pasiruošimo paslaugų teikimui terminai, staigaus rinkos pasikeitimo keleiviams pasekmės (šiuo atveju siektina, kad keleivis nepajustų pokyčio), pagrįsta teigti, jog pereinamasis laikotarpis turi būti ne trumpesnis nei 36 mėnesiai, kuris leistų tiek vežėjams, tiek valstybės institucijoms prisitaikyti prie pokyčių.

<sup>1</sup> Tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais iki pandemijos – 2019 metais - buvo vežta apie 8,5 mln. keleivių.

<sup>2</sup> Tolimajame susisiekime pandemijos metu keleivių skaičius buvo kritęs apie 60 proc.

Manytina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybė turi vertinti šias aplinkybes, užtikrinant valstybei svarbaus sektoriaus stabilumą šiuo ekonomiškai ir geopolitiškai sudėtingu metu.

Atsižvelgiant į tai, siūlome įstatymo projekto 6 straipsnį išdėstyti tokia redakcija:

**„6 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas, įgyvendinimas ir taikymas**

**1. Šis įstatymas, išskyrus šio straipsnio 4 dalį, įsigalioja 2023 m. balandžio 1 d.**

**2. Tolimojo susisiekimo maršrutų paslaugoms, kurios buvo teikiamos iki įstatymo įsigaliojimo, nustatomas 36 mėnesių pereinamasis laikotarpis nuo įstatymo įsigaliojimo dienos.**

**3. Vežėjui, kuris teikė paslaugas pereinamuoju laikotarpiu išduodamas leidimas vežti keleivius reguliariaisiais reisais tais pačiais maršrutais ir tvarkaraščiais, jei Vežėjas atitinka šiame Kodekse nurodytas sąlygas.**

**4. Šio įstatymo 1 ir 5 straipsniai įsigalioja 2026 m. sausio 1 d.**

**5. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija iki 2023 m. balandžio 1 d. priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus.“**

Atsižvelgus į šiuos pasiūlymus ir pritarus pereinamajam laikotarpiui, būtų sudarytos prielaidos sklandžiai pereiti prie naujo tolimojo susisiekimo sistemos teisinio reglamentavimo, vežėjams būtų sudarytos visos sąlygos laisvai patekti į tolimojo susisiekimo rinką, būtų įgyvendinti Konkurencijos tarybos ir teismų sprendimai ir be vis to, būtų užtikrintas tolimojo susisiekimo sistemos stabilumas.

*Antra*, kitas esminis KTK pataisų aspektas, kuris pažeidžia bet kokius konkurencijos principus yra pirmenybės geležinkelių transportui sudarymas, nors, paradoksalu, kaip tik didesnės konkurencijos pataisomis siekiama.

KTK pataisose numatoma, jog tolimojo susisiekimo tvarkaraščiai turi būti sudaryti tokiu būdu, kad išvykimo tomis pačiomis kryptimis laikas būtų bent 10 minučių iki geležinkelių transporto išvykimo laiko ir po jo<sup>3</sup>, t.y. joks autobusas negalėtų išvykti tuo pačiu metu kaip traukinys. Praktikoje tai reiškia, kad bent 1/5 dabartinių reisų neatitiktų reikalavimų, turėtų būti keičiamas arba jo neliktų ir taip būtų atimama iš keleivių galimybė rinktis kokiu transportu – traukiniu ar autobusu – važiuoti, t.y. nenorintis dėl įvairių priežasčių traukiniu važiuoti keleivis būtų priverstas važiuoti anksčiau arba laukti vėliau atvažiuojančio autobuso. KTK projekto rengėjų logika rengiant tokį reglamentavimą remiasi prielaida, kad valstybė subsidijuoja geležinkelių pervežimus, todėl jiems turi būti sudaromos išskirtinės sąlygos, kas praktikoje reiškia - konkurentų pašalinimą. Taigi, valstybė pasirenka veikti tokiu būdu, kad ji verčiau eikvos savo biudžeto lėšas nei leis pačiam keleiviui pasirinkti, kas jam yra priimtinau. Nėra jokio kito racionalaus paaiškinimo ar ekonominio pagrindimo, kodėl ribojama keleivių vežėjų keliais ir geležinkeliais konkurencija, nes:

1. Geležinkelio transportas nėra konkurentas keleiviniam transportui pagal kainą, kadangi keleivių vežimas traukiniu yra dotuojamas ir visada buvo bei tikėtina bus pigesne alternatyva. Todėl jei keleivis renkasi šį transportą pagal kainą, tai autobusai nėra traukinių konkurentai. Ar tikrai sudarius nepatogumą keleiviui pasirinkti norimą transportą keleivių geležinkelių transporte padaugės nėra paremta jokių tyrimų nors konkurencijos ribojimas vežėjų keliais atžvilgiu yra akivaizdus. Juo labiau pažymėtina, kad dabar veikiantys autobusų vežėjai konkuruoja tarpusavyje pagal paslaugų kainą ir kokybę, nes rinkoje veikia daugiau kaip 40 vežėjų, siūlančių skirtingas paslaugas kainas.

2. Jei keleivis renkasi autobusą, tai jis tai daro dėl kitų priežasčių, pavyzdžiui, asmeninių preferencijų, paslaugos kokybės, pridėtinės vertės, tokios, kaip galimybė vežti dviračius ar gyvūnus nemokamai ir pan.

3. Esamas Lietuvoje geležinkelių tinklas ir infrastruktūra nėra išplėtoti, be to, geležinkelių pirmenybė negali būtų grindžiama ir ekologiškumo argumentais, nes autobusai naudojant dabartines technologijas yra itin mažai taršūs, o pasitelkus alternatyvius degalus, pavyzdžiui, elektrą CO2 emisija prilyginama nuliui.

<sup>3</sup> KTK projekto 18<sup>2</sup> straipsnio 2 dalies 3 punktas.

4. Karas Ukrainoje leido įsitikinti kokios strateginės reikšmės valstybei ir jos gynybai yra autobusų transporto sistema. Vienu iš pagrindinių evakuacijos ir humanitarinės pagalbos pristatymo būdų tapo būtent autobusai, todėl jei ribojama konkurencija, tai akivaizdu, kad šis sektorius bus priverstas susitraukti ir dėl to nukentės ne kas kitas, o valstybės interesai.

Todėl dar kartą pažymėtina, kad jei keleivių vežėjas veikia savo rizika negaudamas subsidijų, tai konkurencijos ribojimas su subsidijuojamu subjektu yra nesąžiningos konkurencijos atvejis.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** iš KTK projekto išbraukti nuostatą dėl autobusų tvarkaraščių derinimo prie geležinkelių transporto.

**Taip pat prašome atsižvelgti į kitas Asociacijų pateiktas pastabas KTK projektui, kurios leis išlaikyti šio sektoriaus tvarumą ir įgyvendinti rinkos atvėrimo tikslus. Ypač atkreiptinas dėmesys į autobusų stočių kaip svarbaus infrastruktūros objekto nuvertinimą ir administracinės naštos verslui padidėjimą dėl sudėtingos tvarkaraščių derinimo procedūros.**

Pagarbiai

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais  
asociacijos „LINAVA“ generalinis sekretorius

Zenonas Buivydas



Lietuvos keleivių vežimo asociacijos  
prezidentas

Gintaras Nakutis

