

Lietuvos Respublikos Vyriausybei
LRVkanceliarija@lr.lt

2022-09-01 Nr. SD(LINK)-21/2022
į 2022-08-26 Nr. S-044

Kopija:
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
el. p. sumin@sumin.lt

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidentui
Gintarui Nakučiui,
el. p. info@lkva-asociacija.lt;
gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

DĖL TOLIMOJO SUSISIEKIMO REFORMOS IR LKVA NARIŲ INTERESŲ ATSTOVAVIMO

UAB „LTG Link“ (toliau – Bendrovė) 2022 m. rugpjūčio 26 d. el. paštu buvo informuota, kad LKVA kartu su LINAIVA parengė bendrą raštą dėl tolimojo susisiekimo reformos ir išsiuntė Lietuvos Respublikos Vyriausybei (toliau - LRV). Minėtu raštu LKVA, atstovaudama visus LKVA narius, pateikė su Bendrove nesuderintą poziciją dėl Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 17(1), 18, 18(2) straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18(2) straipsniu įstatymo projekto (toliau – KTK projektas), kuris numato esminę tolimojo susisiekimo reformą, t. y. tolimojo susisiekimo organizavimo sistemos pokyčius, susijusius ne tik su kelių transportu, bet ir su geležinkelių transportu.

LKVA pateikė Vyriausybei ne tik, kad su Bendrove nesuderintą, bet ir tikrovės neatitinkančią poziciją, teigdama, kad KTK projektas pažeidžia konkurencijos principus ir jo nuostatos suteikia pirmenybę geležinkelių transportui. LKVA teigia, kad reikalavimas tolimojo susisiekimo tvarkaraščius sudaryti tokiu būdu, kad išvykimo tomis pačiomis kryptimis laikas būtų bent 10 minučių iki geležinkelių transporto išvykimo laiko ir po jo, atima galimybę iš keleivių rinktis kokių transportu (traukiniu ar autobusu važiuoti), o tokiu reglamentavimu valstybė sudaro geležinkelių vežėjui išskirtines sąlygas, kadangi subsidijuoja geležinkelių pervežimus. Toks LKVA vertinimas yra visiškai nesuprantamas, kadangi siūlomas reglamentavimas turėtų būti vertinamas kaip siekis suderinti skirtingas transporto rūšis ir tokiu būdu siekiama plėsti susisiekimo tinklą mažinant besidubliuojančius reisus ir nukreipiant resursus į blogiau pasiekiamas teritorijas, o ne kaip išskirtinių sąlygų geležinkelio transportui suteikimas. Bendrovės nuomone, autobusų tvarkaraščiai turi būti derinami prie traukinių tvarkaraščių tuo atveju, jei tai yra viešos keleivių vežimo paslaugos, iš kurių patiriami nuostoliai yra kompensuojami viešosiomis lėšomis (pvz., vietos savivaldos biudžeto), kadangi tokiu atveju yra racionaliai naudojamos viešosios lėšos, kuriama integruota viešojo transporto sistema. Be to, Bendrovės manymu, reikalavimas derinti transporto tvarkaraščius yra racionalus, atsižvelgiant į tai, kad geležinkelių infrastruktūros pajėgumai yra ribotas resursas, jis yra patvirtinamas dar iki įsigaliojant metiniam traukinių tvarkaraščiui, jo pakeitimo galimybės tvarkaraščio galiojimo metu yra smarkiai ribotas dėl to, kad pakeitimai lemia pakeitimus kitų – ne tik keleivinių – traukinių eismui, tuo tarpu kelių transporto priemonių galimybės prisitaikyti prie pokyčių yra gerokai lankstesnės dėl paprastos prieigos prie kelių infrastruktūros. Taip pat pažymime, kad, Bendrovės vertinimu, 10 minučių skirtumas nesuteikia išskirtinio pranašumo geležinkelių transportui dėl per mažo laiko tarpo, bet lemia prielaidas tankesniai viešojo transporto tinklui, kuris suteikia didesnę pasirinkimo laisvę galutiniam vartotojui.

LKVA rašte pateikė ir kitus argumentus, kurie yra klaidinantys ir neatspindintys realios situacijos, pvz., kad „Geležinkelio transportas nėra konkurentas keleiviniam transportui pagal kainą, kadangi keleivių vežimas traukiniu yra dotuojamas ir visada buvo bei tikėtina bus pigesne alternatyva“. Keleivių vežimo geležinkelių transportu vietinio susisiekimo maršrutais tarifus nustato geležinkelio įmonė (vežėjas) vadovaudamasi galiojančiais Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos ir Bendrovės patvirtintais teisės aktais, kitais dokumentais, reglamentuojančiais kainodaros ir (ar)

nuolaidų nustatymo klausimus. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal kainodaros taisykles, geležinkelių vežėjo iš valstybės gaunamos sumos patiriams nuostoliams teikiant viešąsias keleivių vežimo paslaugas kompensuoti niekaip neįtakoja traukinio bilieto kainos, kadangi traukinio bilietų kainodara nėra susieta su kompensacijos dydžiu.

Apibendrinami tai, kas išdėstyta, informuojame, kad 2022 m. rugpjūčio 26 d. rašte Ministrei Pirmininkei ir Lietuvos Respublikos Vyriausybei Nr. S-1060/S-044 LKVA pateikta pozicija dėl tolimojo susisiekimo reformos nebuvo derinta su Bendrove ir Bendrovė jai nepitaria, todėl neturėtų būti laikoma atstovaujančia visų LKVA narių pozicijai.

Korporatyvinės veiklos vadovas,
pavaduojantis generalinį direktorių

Gediminas Šečkus