

Lietuvos Respublikos Ministrėi Pirmininkei

Ingridai Šimonytei

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui

Mariui Skuodžiui

*Siunčiama el. paštu:*  
*LRVkanceliarija@lrv.lt*  
*sumin@sumin.lt*

2022 m. spalio 4 d.

LINAVA reg. Nr. S-AK3

LKVA reg. Nr. S-050

## DĖL TOLIMOJO SUSISIEKIMO REFORMOS

Nuo pat Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo pradžios tolimojo susisiekimo paslaugų teikimas buvo paliktas veikti laisvos rinkos sąlygomis. Vežėjų ilgalaikis įdirbis leido susiformuoti visą šalį apimančiam susisiekimo tinklui. Šiuo metu tolimojo susisiekimo paslaugas teikia daugiau kaip 45 įmonės, iš kurių daugiau kaip 25 regionuose veikiančios savivaldybės įmonės. Teikdami paslaugas vežėjai keleiviams siūlo skirtingas paslaugų kainas bei konkuruoja dėl paslaugų kokybės.

2020 m. Konkurencijos taryba atliko tyrimą ir identifikavo, kad nauji vežėjai neturi galimybių patekti į tolimojo susisiekimo rinką bei teikti paslaugas keleiviams, kadangi konkursų skelbimas naujiems maršrutams remiasi ydingu teisiniu reglamentavimu. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas konstatavo, kad Taisyklių<sup>1</sup> 22 ir 14.5 punktai prieštarauja konstituciniam teisinės valstybės principui, nes reguliavimas, susijęs su sutarčių pratęsimu, gali būti įtvirtinamas ne žemesnės galios nei įstatymas teisės akte.

Įvertinus susidariusią situaciją, iškilo teisinė būtinybė numatyti ir įstatyme įtvirtinti konkurencingą procedūrą, kuri į tolimojo susisiekimo paslaugų rinką leistų patekti naujiems vežėjams. Šiam tikslui pasiekti tapo būtina atlikti du dalykus: 1) numatyti procedūrą, koku būdu nauji vežėjai gali teikti paslaugas ir 2) šį reglamentavimą perkelti į Kelių transporto kodeksą. Šiuo atveju pažymėtina tai, kad tiek Konkurencijos taryba, tiek ginčą nagrinėję teismai nenustatė kitų aplinkybių ir kitų Taisyklių nuostatų, kurios galėtų prieštarauti Konkurencijos įstatymui.

Socialiniai partneriai jau daugiau kaip dvejus metus dėsto nuoseklius argumentus ir įrodo, jog patekimas į rinką negali būti suprantamas kaip šio sektoriaus visiškas reformavimas kai iki tol paslaugas teikė vežėjai nustumiami į šalį, priverčiant juos ne tik iš naujo gauti leidimus jau vykdomai veiklai, bet ir draudžiant jiems konkuruoti su geležinkelių vežėju (pavyzdžiui, įvedant draudimą maršrutą pradėti likus mažiau kaip 10 minučių iki ir po geležinkelio išvykimo).

Deja, pozicijų derinimas su Susisiekimo ministerija neduoda jokių rezultatų. Iš esmės visi pateikti esminiai siūlymai yra atmetami, o bendras darbas daugeliu atvejų primena dialogo imitavimą, o ne konstruktyvias sprendimų paieškas. Ypač tai akivaizdu nagrinėjant LR Vyriausybei pateikto įstatymo projekto turinį bei vertinant jo rengimo procesą.

Susisiekimo ministerija 2022 m. balandžio 22 d. įregistravo ir paskelbė derinimui Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17<sup>2</sup>, 18<sup>2</sup> straipsniais įstatymo projektą Nr. 22-6396, kuriam Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacija LINAVA ir Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacijos) pateikė savo konkrečius pasiūlymus<sup>2</sup> dėl KTK projekto nuostatų. Be to, Lietuvos

<sup>1</sup> LR Susisiekimo ministro patvirtintos *Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės*

<sup>2</sup> LINAVA 2022-05-04 raštas Nr. S-848 ir LKVA 2022-05-06 raštas Nr. S-023.

keleivių vežimo asociacija (toliau – LKVA) pateikė konkrečių pasiūlymus<sup>3</sup> esminiais klausimais (dėl pereinamojo laikotarpio ir kt.), taip pat pateikė 2022-01-26 savo parengtą Kelių transporto kodekso projektą<sup>4</sup>.

Gegužės-birželio mėnesiais Susisiekimo ministerija rengė susitikimus su socialiniais partneriais, 2022-06-10 buvo organizuotas Patariamiosios tarybos posėdis, kuriame buvo dar kartą išsakytos esminės pastabos dėl 2022-04-22 registruoto KTK projekto.

Nepaisant to į jokias esmines socialinių partnerių pastabas nebuvo atsižvelgta ir LR Vyriausybei 2022-07-14 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 Nr. 22-10374, o 2022-09-20 įregistruotas dar vienas KTK projektas [Nr.22-12910](#) (toliau – KTK projektas), kuris numato tolimojo susiekimo reformą vykdyti tokiu būdu, kuris lems dabar dirbančių vežėjų išstūmimą iš rinkos ir paslaugų keleiviams esminį pabloginimą bei papildomas valstybės išlaidas šių paslaugų finansavimui. Visi tolimesni susitikimai ir dialogo iniciavimas iš socialinių partnerių pusės nepriartino šalių prie bendros pozicijos ir tampa akivaizdu, kad reforma daroma palaikant tik vieną poziciją.

Teisėkūra visų pirma yra politinis procesas, o teisė tik apibrėžia jo rėmus. Politinių sprendimų reikalaujančios reformos turi būti gerai apgalvotos, savalaikės, išdiskutuotos su socialiniais partneriais ir tik tada pateiktos politiniams sprendimams. Susisiekimo ministerija reformą vykdo be jokio pagrindimo ir matymo kas atsitiks, kai tokia socialiniams partneriams nepriimtina sistema pradės veikti. Ministerija nutraukė analitinės viešojo transporto studijos pirkimo konkursą ir kliaunasi tik supratimu, kad, jei vežėjams nepavyks prisitaikyti prie naujosios sistemos, tai valstybė viską finansuos. Toks požiūris ydingas ir jis šiuo sudėtingu ekonomikai ir valstybei laikotarpiu negali būti priimamas ir toleruojamas.

Negali būti pamirštama, kad Lietuvos valstybė ir visuomenė dar tik baigia dorotis su pasaulinės pandemijos sukeltais padariniais, hibridine Baltarusijos sukelta migrantų krize, gyvena tebevykstančio karo Ukrainoje realybėje, kuri lemia energetinių resursų krizę su visomis iš to kylančiomis socialinėmis pasekmėmis, todėl dar viena skubi ir esminės permainas veikiančioje sistemoje galinti įnešti reforma visų šiandienos įvykių fone turi būti vykdoma tik labai gerai įvertinus visus tolimesnius padarinius ir radus bendrą konsensuą su socialiniais partneriais. Šiai dienai jis nėra pasiektas.

Įvertinus visas nurodytas aplinkybes ir ypač didelį dėmesį kreipiant į keleivių teisių apsaugą bei produktyvaus dialogo tarp socialinių partnerių akivaizdų stygių, **Asociacijos pareiškia, kad iš esmės NEPRITARIA siūlomai tolimojo susisiekimo reformai.**

Socialiniai partneriai, pabrėždami keleivių interesų svarbą **kviečia grįžti prie pirminės Konkurencijos tarybos ir teismų iškeltos problemos – naujų vežėjų pateikimo į rinką ir teisinį pakeitimą formuluoti taip, jog:**

- 1) būtų suteikta teisė visiems naujiems vežėjams teikti prašymus dėl naujų maršrutų iniciavimo,**
- 2) būtų patvirtinta sutartis ir leidimus turinčių vežėjų teisė įgyti leidimus ir sudaryti sutartis tolesnių paslaugų teikimui tais pačiais maršrutais, kuriais jie teikia paslaugas.**

**Taip pat siūlome atlikti viešojo transporto studiją, kurios pagrindu būtų galima suformuluoti strateginius viešojo transporto plėtros tikslus ir pagal tai vykdyti teisės aktų pakeitimus.**

PRIDEDAMA: LR KTK 18<sup>1</sup> straipsnio papildymo ir 18<sup>2</sup> straipsnio pakeitimo įstatymo projektas, 2 lapai.

Pagarbiai

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos  
„LINAVA“ generalinis sekretorius

Zenonas Buivydas

Lietuvos keleivių vežimo asociacijos  
prezidentas

Gintaras Nakutis

<sup>3</sup> LKVA 2022-05-06 raštas Nr. S-023.

<sup>4</sup> LKVA 2022-05-06 rašto Nr. S-023 priedas Nr.2.

Projektas

LIETUVOS RESPUBLIKOS  
KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 18<sup>1</sup> STRAIPSNIO PAPILDYMO IR 18<sup>2</sup> STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS

2022 m. d. Nr.  
Vilnius

**1 straipsnis. Įstatymo papildymas 18<sup>1</sup> straipsniu**

Papildyti Įstatymą 18<sup>1</sup> straipsniu:

„18<sup>1</sup> straipsnis. Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimas

1. Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizavimas vykdomas vadovaujantis šiame Kodekse ir Susisiekimo ministerijos patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių nustatytais reikalavimais. Leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais išdavimo taisyklės reglamentuoja leidimų vežti keleivius išdavimo sąlygas, maršrutų ir tvarkaraščių sudarymo principus ir tvarką.

2. Transporto saugos administracija išduoda leidimą (us) vežėjui ir sudaro Sutartis dėl paslaugų teikimo naujais maršrutais, kai Transporto saugos administracija:

1) nustato naują maršrutą pagal gautą vežėjo prašymą dėl naujo maršruto nustatymo, jei jo trasa nesutampa su esamų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų lyginant su kiekvienu esamu maršrutu atskirai);

2) pratęsia, pakeičia arba sutrumpina maršrutą, panaikina stoteles ar papildo maršrutą naujomis stotelėmis, jei šiuo maršrutu keleivius vežantis vežėjas, šiai įstaigai pasiūlius, atsisako vežti keleivius pakeistu maršrutu;

3) pradeda papildomus maršruto reiserus, jei šiuo maršrutu keleivius vežantis vežėjas, kompetentingai įstaigai pasiūlius, atsisako vežti keleivius papildomais reisais. Šiuo atveju vežėjas parenkamas vežti keleivius tik papildomais reisais;

4) nusprendžia panaikinti vežėjui išduotą leidimą pagal Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių nuostatas;

5) nusprendžiama nepratęsti vežėjui išduoto leidimo galiojimo termino, jei pratęsti sutartį ir leidimą (-us) pageidaujantis vežėjas nesilaikė šio Kodekso, Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų.

3. Tuo atveju, jei vežėjas laikėsi šio Kodekso reikalavimų, Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų, tai vežėjas įgyja teisę pratęsti tolimojo susisiekimo paslaugų teikimą ir su juo sudaroma nauja Sutartis ir išduodamas leidimas naujam ne ilgesniam kaip 5 metų terminui. Teisės teikti paslaugas pratęsimo kartų skaičius nėra ribojamas.

4. Nauji tolimojo susisiekimo maršrutai nustatomi, jei keleivių paklausa netenkinama arba ji tenkinama, tačiau važiavimo sąlygos yra nepatenkinamos (keleiviai netelpa į transporto priemones, jų netenkina važiavimo laikas arba dažnis ir pan.) ir yra gauta reikalavimus atitinkančio vežėjo paraiška ar pasiūlymas vežti keleivius. Nustatant naujus maršrutus turi būti atsižvelgta į interesus vežėjų, vežančių keleivius esamais maršrutais. Planuojamo maršruto reiserai turi būti taip priderinti prie esamų maršrutų reiserų, kad transporto priemonių eismo intervalai atitiktų keleivių srautą.“

**2 straipsnis. 18<sup>1</sup> straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 18<sup>1</sup> straipsnio numeraciją ir jį išdėstyti taip:

„18<sup>2</sup> straipsnis. Keleivių vežimas už atlygį lengvaisiais automobiliais“

**3 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas, įgyvendinimas ir taikymas**

1. Šis įstatymas įsigalioja 2023 m. balandžio 1 d.

2. Įsigaliojus šiam įstatymui, vežėjui, iki 2023 m. kovo 31 d. turėjusiam galiojančią sutartį ir leidimą (-us) vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais, suteikiama teisė sudaryti naują Sutartį ir išduodamas leidimas tolimojo susisiekimo paslaugų teikimui tais pačiais maršrutais ir tvarkaraščiais naujam 5 metų laikotarpiui.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

Respublikos Prezidentas