



VERTINIMO ATASKAITA

VIEŠOJO TOLIMOJO SUSISIEKIMO PASLAUGŲ KOKYBĖ

2024 m. spalio 28 d.

Nr. VRE-4

Vertinimą atliko: Eglė Merkininkienė (Veiklos audito 4-ojo departamento vadovė), Jolanta Indriulienė (vertinimo grupės vadovė), Neringa Mecutaitė, Vytenis Žukas, Ieva Norušaitienė, Nerijus Domskis.

Vertinimo ataskaita pateikta: Lietuvos Respublikos Seimo Audito komitetui, Susisiekimo ministerijai, Lietuvos transporto saugos administracijai.

TURINYS

TURINYS	3
PAGRINDINIAI FAKTAI	4
SANTRAUKA	5
ĮŽANGA	10
VERTINIMO REZULTATAI	12
1. NEPAKANKAMAI KRYPTINGI TOLIMOJO SUSISIEKIMO POKYČIAI: RIZIKA KONKURENCIJAI IR PASLAUGŲ KOKYBEI	12
1.1. Strateginiuose dokumentuose nustatytos tolimojo susisiekimo vystymo kryptys gali likti neįgyvendintos	12
1.2. Tolimojo susisiekimo teisinis reguliavimas keičiamas nepagrindus numatytų pokyčių tinkamumo	14
1.3. Susisiekimo paslaugos kokybės standarto nėra, nustatyti minimalūs reikalavimai	18
2. TOLIMOJO SUSISIEKIMO PASLAUGŲ KOKYBĖ NEGERĖJA, KELEIVIŲ SRAUTAI NEDIDĖJA. 20	
2.1. Tolimojo susisiekimo pokyčiai didesnės vežėjų konkurencijos ir geresnio paslaugų prieinamumo neužtikrino	20
2.2. Keleiviams pritaikytos lengvatos vežėjams kompensuojamos neįsitikinus jų duomenų patikimumu	29
PRIEDAI	33
1 priedas. Santrumpos ir sąvokos	33
2 priedas. Vertinimo apimtis ir metodai	34
3 priedas. Strateginių šalies dokumentų, kurių strateginės kryptys siejamos su tolimuoju viešuoju susisiekimu, schema	36
4 priedas. Gyventojų skundų / prašymų, teiktų Lietuvos transporto saugos administracijai, pavyzdžiai	37

PAGRINDINIAI FAKTAI

28

vežėjai teikia viešojo tolimojo reguliaraus susisiekimo paslaugas.

4,8 mln.

keleivių 2023 m. naudojosi viešojo tolimojo reguliaraus susisiekimo paslaugomis, 2019 m. – 7,4 mln.

189

viešojo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai paskelbti <https://www.visimarsrutai.lt/>.

9,8 mln. Eur

iš valstybės biudžeto 2023 m. skirta keleiviams pritaikytų važiavimo tolimojo susisiekimo maršrutais lengvatų kompensavimui.

9 (iš 37)

vežėjai pasitraukė iš viešojo tolimojo reguliaraus susisiekimo paslaugų rinkos (2023 m. lyginant su 2022 m.), nors 2023-07-01 įsigaliojusiais pokyčiais siekta konkurenciją šioje rinkoje padidinti.

23-imis (iš 189)

paskelbtais tolimojo susisiekimo maršrutais susisiekti neįmanoma, nes vežėjai jų atsisakė, o viešosios paslaugos neteikiamos.

~1 mln.

keleivių kasmet tolimojo susisiekimo maršrutais važiavo vienos savivaldybės ribose, nors tai vietinio susisiekimo objektas (2021-2023 m.).

58 proc.

maršrutų, kurių aptarnavimui suteikti atskiri leidimai ir kuriais 2023 m. vežti keleiviai, tarpusavyje persidengia daugiau negu 50 proc. (21 proc. maršrutų sutampa 100 proc.).

32 proc.

apklaustų savivaldybių (19 iš 59) teigia, kad jų gyventojams viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų prieinamumas po 2023-07-01 pokyčių pablogėjo.

> nei 50 proc.

nuo 3,08 iki 4,75 Eur išaugo valstybės biudžeto išlaidos 1 keleivio, turinčio teisę į transporto lengvatą, pervežimui (2023 m. palyginus su 2019 m.).

SANTRAUKA

Vertinimo svarba

Susisiekimo viešuoju transportu vystymas – judumo sąlygų gerinimo priemonė, prisidedanti prie spartesnio energijos ir transporto sektorių sukeltos taršos mažinimo bei poveikio klimato kaitai švelninimo¹. Sklandus susisiekimas viešuoju transportu ne tik didina šalies gyventojų mobilumą, bet ir užtikrina didesnę viešųjų paslaugų prieinamumą įvairioms socialinėms grupėms bei kuria sąlygas socialinės-ekonominės gerovės augimui². Atsižvelgiant į šiandieninį darnaus judumo kursą, viešojo transporto paslaugų sektorius turėtų pereiti prie aukštos kokybės paslaugų teikimo ir sudaryti tiesioginę konkurenciją asmeninių automobilių naudojimui³.

Eurostato duomenimis, Lietuva 2022 m. tarp 27 ES šalių užėmė penktą vietą nuo galo pagal keleivių, keliaujančių miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais, dalį (autobusais ir troleibusais keliavo 5,7 proc. keleivių, o ES vidurkis – 7,4 proc.), tačiau pirmavo pagal keliaujančiųjų automobiliais dalį (88 proc., kai ES vidurkis – 72 proc.)⁴. Mūsų šalies gyventojai, turintys nuosavus automobilius, apie 90 proc. savo kelionių renkasi asmeninį automobilį⁵ ir taip didina išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Vidaus reikalų ministerijos atliktos studijos duomenimis⁶, dažniau naudotis viešuoju transportu šalies gyventojus paskatintų mažesnės kainos (23 proc.), dažnesni reisai (21 proc.), patogumas ir švara (19 proc.), geresnis tvarkaraščio suderinimas su keleivio asmeniniais poreikiais (17 proc.), arčiau namų (darbo) esančios stotelės ar stotys (14 proc.), transporto priemonių pritaikymas turintiems judėjimo, regos, klausos, kitą negalią, ar sveikatos problemų turintiems keleiviams (4 proc.).

XVIII Vyriausybė savo programoje⁷ kaip vieną iš veiklos prioritetų įvardino darnią transporto sistemos plėtrą ir tolygaus susisiekimo tinklo užtikrinimą, sukuriant viešojo ir privataus transporto sąveikas bei darnaus judumo sistemas, gerinant judumo sąlygas ir judumo paklausos valdymą, stiprinant šalies vidaus susisiekimo sistemą. Efektyvi ir integruota viešojo susisiekimo sistema – viena strateginių šalies krypčių, įvardijamų ir Lietuvos pažangos strategijoje⁸.

¹ Nacionalinio pažangos plano, patvirtinto Vyriausybės 2020-09-09 nutarimu Nr. 998, 6-asis strateginis tikslas.

² Vidaus reikalų ministerijos ataskaita „Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui“, 2020 m., 144 psl.

³ Ten pat, 1275 psl.

⁴ Prieiga per internetą:

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmo_custom_13001394/default/bar?lang=en, žiūrėta 2024-05-21.

⁵ Valstybės kontrolės veiklos audito ataskaita Nr. VAE-3 „Energetinės nepriklausomybės tikslų įgyvendinimas transporto sektoriuje“, 27 psl. Prieiga per internetą: [Produktas | Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė \(valstybeskontrolė.lt\)](https://www.valstybeskontrolė.lt/produktas/lietuvas-respublikos-valstybes-kontrolė), žiūrėta 2024-09-05.

⁶ Pasirengimo regioninio lygmens transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui, 2020 m.

⁷ Patvirtinta Seimo 2020-12-11 nutarimu Nr. XIV-72.

⁸ Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“, patvirtinta Seimo 2012-05-15 nutarimu Nr. XI-2015, Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“, patvirtinta Seimo 2023-12-23 nutarimu Nr. XIV-2466.

Vertinimo tikslas ir apimtis

Vertinimo tikslas – pateikti susistemintą informaciją ar, pakeitus Kelių transporto kodeksą, sudarytos prielaidos viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų kokybės gerinimui.

Pagrindinės vertinimo kryptys:

- ✓ viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų tinklo reglamentavimo pokyčiai;
- ✓ viešojo tolimojo susisiekimo tinklo veiklos strategija;
- ✓ viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų kokybės standartas.

Vertinamieji subjektai: Susisiekimo ministerija, Lietuvos transporto saugos administracija.

Vertinimo metu apklausėme visas savivaldybes; naudojome Eurostato, Valstybinės duomenų agentūros, Lietuvos transporto saugos administracijos statistiniais duomenimis; bendravome su Lietuvos savivaldybių asociacija, Lietuvos keleivių vežimo asociacijos atstovais (2 priedas).

Vertinamas laikotarpis: 2021–2023 m. Siekdami įvertinti pokyčius, naudojome 2019⁹, 2020 ir 2024 m. duomenis.

Pagrindiniai vertinimo rezultatai

Nuo 2023-07-01 įsigalioję Kelių transporto kodekso pakeitimai sudarė formaliąsias sąlygas vežėjams laisvai ateiti į rinką, tačiau tai jų konkurencijos nepadidino, geresnės susisiekimo paslaugų kokybės keleiviams neužtikrino ir įtakos keleivių srautų didėjimui neturėjo.

Nepakankamai kryptingi tolimojo susisiekimo pokyčiai: rizika konkurencijai ir paslaugų kokybei

Susisiekimo ministerija identifikavo spręstinas susisiekimo plėtros problemas, tačiau su jų sprendimu susijusios veiklos, darbai ar priemonės, jų terminai ir apimtys nesuplanuotos. Tolimojo susisiekimo paslaugų prieinamumo bei kokybės rodiklių nėra, o vienintelis susijęs rodiklis – pervežtų keleivių skaičius tolimojo susisiekimo maršrutuose – 2023 m. nepasiektas: planuota pervežti 6 mln., o pervežta 4,8 mln. (79,2 proc.). Susisiekimo plėtros problemas sprendžiant nesuplanavus tam reikiamų veiksmų, nenumačius siektinų rodiklių bei jų pasiekimo terminų, prarandama galimybė įsivertinti, ar pasiekta reikiama pažanga, ar atlikti darbai yra pakankami, vykdomi reikiamu nuoseklumu ir sprendžia nustatytas problemas ([1.1 poskyris, 12 psl.](#)).

XVIII Vyriausybė planavo iki 2022 m. pabaigos patvirtinti susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategines gaires, o iki 2024 m. III ketv. – reformuoti tarp miestinio susisiekimo sistemą, užtikrinant patogų susisiekimą tarp regionų centrų, peržiūrėti, optimizuoti, su geležinkelio ir vietinio susisiekimo sistema suderinti esamą tolimojo susisiekimo tinklą. Tačiau 2023-

⁹ Vertinamojo laikotarpio duomenų lyginimas su 2019 m. svarbus, nes tai priešpandeminiai metai, leidžiantys fiksuoti pokytį, įvykusį vertinimo laikotarpiu. Be to, tai anksčiausi kalendoriniai metai, kurių duomenis yra sukaupusi Lietuvos transporto saugos administracija.

12-23 šių planų atsisakė. „Tarpmiestinio susisiekimo sistemos reformos įgyvendinimas“ yra ir vienas Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plane numatytos reformos – „Judame neteršdami aplinkos“ – įgyvendinimą matuojančių rodiklių, kurio įgyvendinimo trūkumus ir nepasiekimo riziką įžvelgia ir Europos Komisija. Konkrečių priemonių ir veiksmų įgyvendinimas galėjo prisidėti prie tarpmiestinio susisiekimo sistemos optimizavimo, patogesnio susisiekimo tarp regionų centrų užtikrinimo, tolimojo susisiekimo maršrutų suderinimo su geležinkelio ir vietinio susisiekimo sistema ([1.1 poskyris, 12 psl.](#)).

Siekiant užtikrinti vežėjų konkurenciją ir gerinti keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais kokybę, priimti Kelių transporto kodekso pakeitimai, tačiau analizė, kokie tinkamiausi ir ekonomiškai naudingiausi sprendimai galėtų būti pritaikyti šalyje dėl skubos vykdant Konkurencijos tarybos ir Vilniaus apygardos administracinio teismo sprendimus nebuvo atlikta. Kodeksą svarstant Seime dalies ministerijos siūlomų pakeitimų buvo atsisakyta, todėl nesudaromos sąlygos tolimojo susisiekimo integralumui ir geresniam paslaugos prieinamumui užtikrinti. Visa apimti neįsigaliojus minėtiems kodekso pakeitimams 2024 m. I–III ketv. registruoti nauji pasiūlymai keisti kodeksą (dėl viešųjų paslaugų teikimo sutarčių sudarymo; naujų esamo ir naujo tolimojo susisiekimo maršrutų sąvokų apibrėžimo; reikalavimų autobusų amžiui ir kt.), kuriuos priėmus, Konkurencijos tarybos ir Specialiųjų tyrimų tarnybos vertinimu, tolimojo susisiekimo vežėjų rinkoje vėl gali būti ribojama konkurencija. Atliktos galimybių studijos dėl tinkamiausių ir ekonomiškai naudingiausių sprendimų pritaikymo šalyje, sudarytų prielaidas kryptingesniam pakeitimų inicijavimui, tolimojo susisiekimo sistemos dalyviams leistų priimti labiau pagrįstus sprendimus dėl veiklos organizavimo, sumažėtų konkurencijos ribojimo atsiradimo rizika ([1.2 poskyris, 14 psl.](#)).

Teisės aktuose nėra įvardijama, kada tolimojo susisiekimo paslauga laikoma kokybiška, nenustatytas ir šios paslaugos kokybės standartas. Tai svarbu, nes Kelių transporto kodekso pakeitimais siekta sudaryti sąlygas keleiviams gauti aukštesnės kokybės tolimojo susisiekimo paslaugas. Su šių paslaugų teikimu susiję reikalavimai orientuoti į minimalių reikalavimų nustatymą ir apibrėžti skirtingo lygmens teisės aktuose. Reglamentavus minimalius paslaugos reikalavimus ir nenustačius kokybės standarto sudėtinga užtikrinti, kad skirtingi vežėjai visoje šalyje teiks kokybiškas tolimojo susisiekimo paslaugas, o jų kokybė tolygiai gerės ([1.3 poskyris, 18 psl.](#)).

Tolimojo susisiekimo paslaugų kokybė negerėja, keleivių srautai nedidėja

Tolimojo susisiekimo pokyčiai didesnės vežėjų konkurencijos ir geresnio paslaugų prieinamumo neužtikrino:

- ✓ Priėmus tolimojo susisiekimo rinką liberalizuoti turėjusius pakeitimus, į rinką atėjo vienas naujas vežėjas, kuris nuo 2024-08-01 pradėjo teikti paslaugas viename maršrute, tačiau konkurencija nepadidėjo. 2023 m., palyginus su 2022 m., paslaugą teikti atsisakė 9 vežėjai – tai buvo didžiausias jų skaičiaus sumažėjimas (nuo 37 iki 28). Rinkoje vyrauja 2 stambūs vežėjai, kuriems atitenka vis didesnė pervežamų keleivių dalis: 2019 m. – 30 ir 13 proc., 2023 m. – 40 ir 17 proc.
- ✓ Keliaujančiųjų skaičius 2023 m., palyginus su 2022 m., nedidėjo ir sudarė 4,8 mln., o tai 2,6 mln. (35 proc.) mažiau negu prieš pandemiją (2019 m. – 7,4 mln.). Mažiausias keleivių skaičius buvo 2020 ir 2021 m. – 3,6 ir 3,3 mln., tai lėmė dėl Covid-19 pandemijos taikyti judėjimo tarp savivaldybių ribojimai ir kt.

- ✓ Lietuvos transporto saugos administracija užfiksavo ir paskelbė 30 metų nekitusių 189 tolimojo susisiekimo maršrutų sąrašą (neįskaitant pasikartojančios krypties maršrutų), 23 maršrutais iš paskelbto sąrašo keleiviai nevežami, nes vežėjai jų atsisakė. Ar patvirtintas maršrutų tinklas atitinka keleivių poreikius administracija netyrė. 32 proc. (19 iš 59) apklaustų savivaldybių nurodo, kad jų gyventojams tolimojo susisiekimo prieinamumas po 2023-07-01 pablogėjo: sumažėjo maršrutų (16 iš 19 savivaldybių) ir reisų (12 iš 19) skaičius; keitėsi maršrutų tvarkaraščiai, reisų laikai tapo nepatogūs (4 iš 19). Apklausos duomenimis, labiausiai susisiekimas su rajonų centrais ir didmiesčiais pablogėjo vakarų ir rytų Lietuvos gyventojams: pasunkėjo vykimas į darbą, geležinkelio stotį, pas gydytojus.
- ✓ Dėl Seime nustatyto pereinamojo (18 mėn.) laikotarpio ir 50 proc. nedubliavimo su kitais maršrutais taisyklės administracija nuo 2023-07-01 nepriėmė sprendimų dėl maršrutų derinimo prie geležinkelio ir vietinio susisiekimo, dėl naujų maršrutų steigimo ar leidimų vežėjams pradėti naujus reišus, taip pat nenaikino neaptarnaujamų maršrutų. 42 proc. maršrutų, kurių aptarnavimui vežėjui suteikti atskiri leidimai ir kuriais 2023 m. faktiškai vežti keleiviai, tarpusavyje persidengia nuo 0 iki 50 proc. Daugiau negu pusė (58 proc.) maršrutų persidengia daugiau negu 50 proc., o 21 proc. maršrutų sutampa 100 proc.
- ✓ Neišgryninta ir nesutvarkyta teisinė bazė, kad valstybė galėtų garantuoti viešąsias susisiekimo paslaugas vežėjams nepatraukliuose maršrutuose. Nenustatytas viešosios paslaugos poreikis, neapskaičiuota, koks galėtų būti tokių paslaugų finansavimo poreikis.

Nedidėjant vežėjų konkurencijai, paskelbus maršrutus neįvertinus, ar gyventojų keliavimo poreikiai per paskutinius 30 metų nepasikeitė, daugiau negu metus nuo kodekso įsigaliojimo neturint sutvarkyto viešosios paslaugos teikimo reglamentavimo, nenustačius šios paslaugos poreikio ir neplanuojant jos finansavimo, sudėtinga užtikrinti tolimojo susisiekimo paslaugos kokybę ir prieinamumą ([2.1 poskyris, 20 psl.](#)).

Nors tolimojo susisiekimo paslaugos kokybę padėtų užtikrinti objektyvių duomenų apie vežėjų suteiktas paslaugas turėjimas, dėmesio vežėjų įsipareigojimų įgyvendinimui nepakanka: nepasiruošta iš autobusų stočių nedelsiant gauti informaciją apie nereguliarių (tvarkaraščio neatitinkantį) autobusų eismą; iš vežėjų – realaus laiko autobusų geografinės padėties duomenis; neturima informacijos, kokia autobusų dalis atitinka kodekse numatytus amžiaus ir pritaikymo neįgaliesiems reikalavimus; neanalizuojama vežėjų informacija apie įvykdytus, nutrauktus ir nereguliarus reišus. Neturint ir neanalizuojant visos informacijos apie vežėjų sudarytų sutarčių sąlygų laikymąsi prarandama galimybė operatyviai reaguoti siekiant užtikrinti tolimojo susisiekimo paslaugų kokybę ir prieinamumą ([2.1 poskyris, 20 psl.](#)).

Per 2019–2023 m. laikotarpį vežėjams dėl pritaikytų lengvatų kompensuota suma iš valstybės biudžeto svyravo nuo 4,6 mln. (2021 m.) iki 9,8 mln. Eur (2023 m.), o 1 keleivio, turinčio teisę į lengvatą, vidutinė pervežimo kaina išaugo daugiau nei 50 proc.: nuo 3,08 iki 4,73 Eur. 2023 m. subsidijų šioms lengvatoms kompensuoti poreikis (lyginant su 2022 m.) išaugo 17 proc. Nuo 2009 m. maksimalių vežimo paslaugų tarifų, taigi ir kompensuojamos važiavimo bilieto kainos, nustatymas nereguliuojamas. Dėl pritaikytų lengvatų vežėjų negautos pajamos kompensuojamos pagal jų pateiktus duomenis neįsitikinus šių duomenų patikimumu, nes administracija neturi tam priemonių ir jų patikimumo nekvestionuoja. Nereglementavus maksimalių vežimo paslaugų tarifų ir

neįsitikinus vežėjų pateiktų duomenų apie negautas pajamas patikimumu, gali nepagrįstai didėti valstybės biudžeto asignavimai keleivių važiavimo lengvatoms kompensuoti ([2.2 poskyris, 29 psl.](#)).

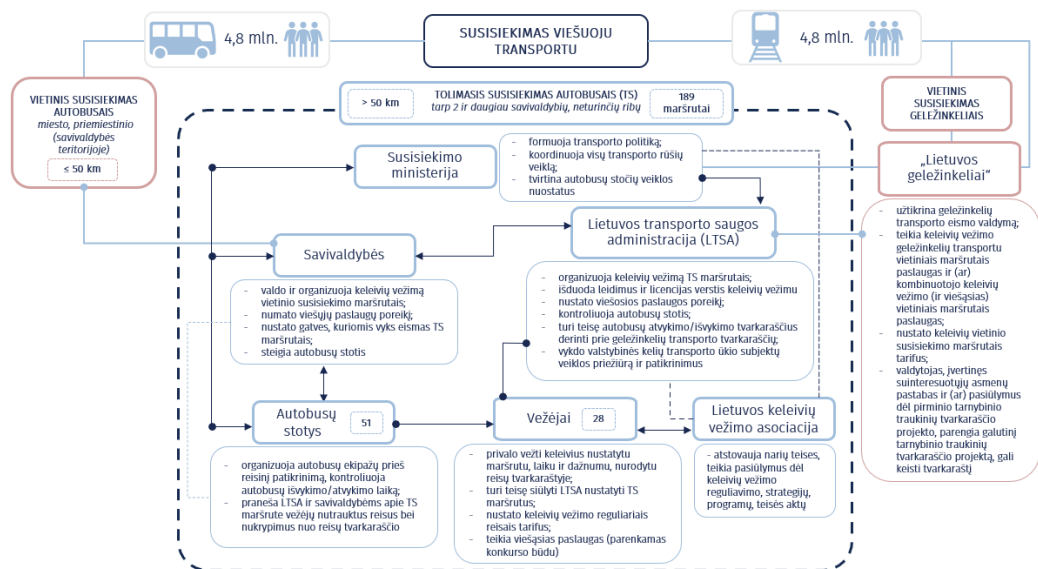
Suteiktos lengvatos kompensuojamos iš valstybės biudžeto ir tais atvejais, kai keliaujama trumpais (iki 50 km) atstumais, savo savivaldybių teritorijų ribose. 2022–2023 m. kas trečias tolimojo susisiekimo maršrutų keleivis rinkosi keliones trumpais, iki 50 km, atstumais. Apie 1 mln. keleivių per metus (2019–2023 m.) naudojosi tolimojo susisiekimo vežėjų paslaugomis, neišvažiudami už vienos savivaldybės teritorijos ribų, nors susisiekimo organizavimas savivaldybės teritorijoje – jos atsakomybė. Intensyvus tolimojo susisiekimo maršrutų naudojimas trumpiems atstumams važiuoti savivaldybių viduje rodo vis dar nepakankamai išvystytą vietinio (priemiestinio) susisiekimo, už kurio organizavimą atsako savivaldybės, tinklą ir didina valstybės biudžeto išlaidas ([2.2 poskyris, 29 psl.](#)).

ĮŽANGA

Kelių transporto kodeksas apibrėžia, kad tolimojo susisiekimo maršrutas – keleivių vežimas autobusais¹⁰ ilgesne kaip 50 km trasa tarp dviejų ir daugiau bendrų ribų neturinčių savivaldybių centrų. Vietinio susisiekimo maršrutas tęsiasi vienos savivaldybės ar, tam tikrais atvejais, dviejų ir daugiau gretimų savivaldybių teritorijose, kai jo trasa ne ilgesnė kaip 50 km¹¹.

Kelių transporto valstybinį valdymą vykdo¹² Susisiekimo ministerija, kuri formuoja valstybės transporto politiką, koordinuoja ir kontroliuoja jos įgyvendinimą, ir savivaldybių institucijos, valdančios ir organizuojančios keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais¹³. Organizuoti keleivių vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais¹⁴ ministerija yra pavedusi Lietuvos transporto saugos administracijai. Ši institucija taip pat įpareigota užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešųjų paslaugų tolimojo susisiekimo maršrutais teikimą, kurio, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, vežėjai neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar sąlygomis negaudami atlygio¹⁵ (1 pav.).

1 pav. Už susisiekimo viešuoju transportu organizavimą atsakingos įstaigos, kiti sistemos dalyviai ir jų funkcijos



Šaltiniai – Valstybės kontrolė pagal Kelių transporto kodeksą, Leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais išdavimo taisyklės, Transporto veiklos pagrindų įstatymą, Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymą, Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais sutarties sąlygas, Transporto saugos administracijos nuostatus, Autobusų stotelių veiklos nuostatus.

Keliaujančiųjų tolimojo susisiekimo transportu skaičius per pandemiją sumažėjo nuo 7,4 mln. (2019 m.) iki 3,3 mln. (2021 m.), o nuo 2021 m. kasmet didėjo¹⁶. Stebimas ir leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais skaičiaus¹⁷ mažėjimas: nuo 360 (2019 m.) iki 230 (2023 m.) maršrutų per 2019–2023 m. (2 pav.).

¹⁰ Kelių transporto kodeksas, 1996-11-19 Nr. I-1628 (galiojanti red. 2024-05-06), 18 str. 11 d.

¹¹ Ten pat (galiojanti red. 2024-05-06), 18 str. 9 d.

¹² Ten pat (galiojanti red. 2024-05-06), 4 str. 1 d.

¹³ Ten pat (galiojanti red. 2024-05-06), 4 str. 3 d.

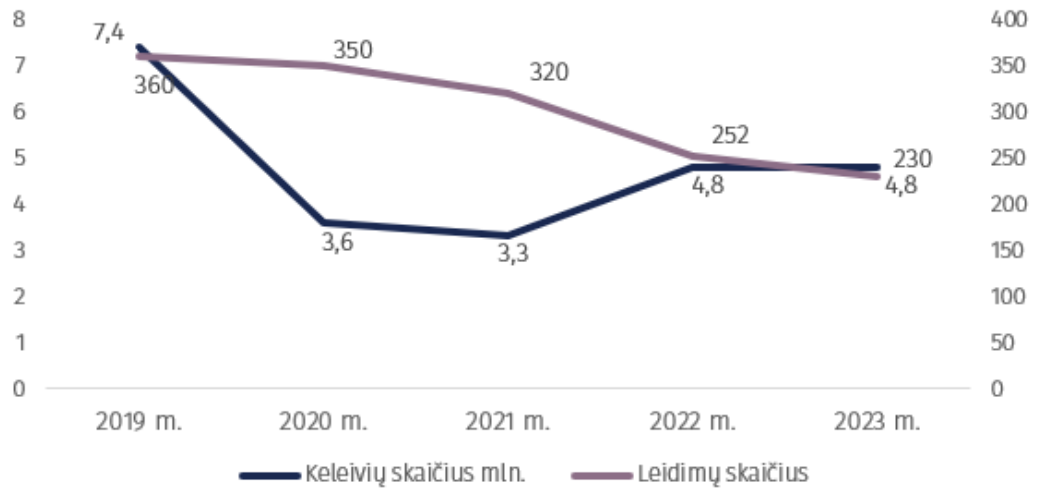
¹⁴ Ten pat (galiojanti red. 2024-05-06), 4 str. 2 d.

¹⁵ Ten pat (galiojanti red. 2024-05-06), 17¹ str. 1 d.

¹⁶ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-18 el. paštu pateikta informacija.

¹⁷ Išduotų leidimų vežti keleivius konkrečiais maršrutais skaičius prilyginamas maršrutų skaičiui.

2 pav. Keliaujančiųjų viešuoju tolimojo susisiekimo transportu ir vežėjams išduotų leidimų vežti keleivius konkrečiais maršrutais skaičiaus pokytis per 2019–2023 m. laikotarpį



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

Skirtingoms socialinėms grupėms priklausantys keleiviai turi teisę tolimojo susisiekimo maršrutais keliauti arba nemokamai, arba įsigyti važiavimo bilietą su 50 ar 80 proc. nuolaida¹⁸. 2023 m. parduota 2,1 mln. lengvatinių bilietų, o iš valstybės biudžeto keleiviams pritaikytų važiavimo tolimojo susisiekimo maršrutais lengvatų kompensavimui skirta 9,8 mln. Eur (2019 m. – 9,5 mln. Eur, 2022 m. – 8,4 mln. Eur).

¹⁸ Transporto lengvatų įstatymas (nuo 2024-01-01 galiojančios suvestinės redakcijos), 3 str.

VERTINIMO REZULTATAI

1. NEPAKANKAMAI KRYPTINGI TOLIMOJO SUSISIEKIMO POKYČIAI: RIZIKA KONKURENCIJAI IR PASLAUGŲ KOKYBEI

1.1. Strateginiuose dokumentuose nustatytos tolimojo susisiekimo vystymo kryptys gali likti neįgyvendintos

1. Strateginio lygmens šalies planavimo dokumentuose¹⁹ viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų plėtra siejama su judumo didinimu, sukeliama taršos mažinimu skatinant gyventojus dažniau keliauti viešuoju transportu, pabrėžiamas integruoto ir specialiems poreikiams pritaikyto šio transporto poreikis. Ministerija identifikavo problemas²⁰, kurios turi būti išspręstos siekiant strateginių kryptių įgyvendinimo²¹, tačiau su jų sprendimu susijusios veiklos, darbai ar priemonės nenumatytos nei vienoje pavirtintoje plėtros programos pažangos priemonėje²², nesuplanuotos nei strateginiuose, nei ministerijos ir LTSA metiniuose veiklos planuose.
2. Ministerija teigia²³, kad konkrečios priemonės ar darbai identifikuotoms problemoms spręsti nesuplanuoti dėl besikeičiančių sprendimų ir užsitęsusių jų derinimo su kitomis institucijomis ir savivalda, tačiau veiksmų šioms problemoms spręsti imamasi (pavyzdys). Tačiau, šie veiksmai pavieniai, kylantys daugiausia iš kitų ministerijų ar valdymo sričių ir orientuoti į socialinės rizikos grupes, ar paliekami pačių vežėjų iniciatyvai.

Veiksmų pavyzdžiai, kurių imasi ministerija, siekiant spręsti Susisiekimo plėtros programoje identifikuotas problemas

- Identifikuota problema – nėra ilgalaikių viešojo transporto paslaugų plėtros planų.

Ministerijos nuomone²⁴, tokių planų rengti nėra poreikio, į vidaus susisiekimo sistemos gerinimą orientuoti tikslai bei uždaviniai numatyti 2021–2030 m. NPP, TS tobulinimas ir plėtra finansuojami ES pinigais. Plėtra vykdoma bendradarbiaujant su kitomis institucijomis, pvz., pagrindiniame šeimų paslaugų pakete Socialinės apsaugos ir darbo ministerija numato judumo paslaugą; Vidaus reikalų ministerija vykdo regioninio prieinamumo gerinimui skirtus projektus.

Viešojo transporto plėtros sąlygos siejamos su skaitmenine integracija – IS „Vintra“, apimančios visos šalies viešojo transporto tvarkaraščius, plėtra; unifikotos bilietų sistemos, pagrįstos esama LTG-Link platforma, kūrimas, integruojant ją su įvairiomis transporto rūšimis; esamų duomenų naudojimas kelionės planavimui per tokias platformas kaip „Google Maps“ ir „Trafi“.

¹⁹ Lietuvos pažangos strategija „Lietuva 2030“, patvirtinta Seimo 2012-05-15 nutarimu Nr. XI-2015, ir Lietuvos ateities vizija „Lietuva 2050“, patvirtinta Seimo 2023-12-23 nutarimu Nr. XIV-2466; Nacionalinio pažangos plano, patvirtinto Vyriausybės 2020-09-09 nutarimu Nr. 998, 5-asis ir 6-asis strateginiai tikslai.

²⁰ Nėra ilgalaikių viešojo transporto paslaugų plėtros planų; nėra galimybės planuoti ir integruoti kelių ir geležinkelių tarpmiestinio susisiekimo paslaugų, vietos savivaldos institucijų organizuojamo priemiestinio ir miesto viešojo transporto; nėra užtikrintas viešųjų paslaugų prieinamumas „nuo durų iki durų“; nėra išvystytos bendros informacinės sistemos, apimančios visas transporto rūšis, kuri leistų gyventojams derinti įvairias transporto rūšis, maršrutus, naudotis vieno langelio/ kombinuoto bilieto sistemos paslaugomis. Viešasis transportas ir jo infrastruktūra ne visiškai pritaikyta individualių poreikių turintiems žmonėms.

²¹ 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programa, patvirtinta Vyriausybės 2022-03-16 nutarimu Nr. 245.

²² Prieiga per internetą: [Patvirtintos Plėtros programos pažangos priemonės - Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija \(lv.lt\)](#), žiūrėta 2024-05-12.

²³ Susisiekimo ministerijos 2024-08-23 el. paštu pateikta informacija.

²⁴ Susisiekimo ministerijos 2024-05-28 el. paštu pateikta informacija.

- Identifikuota problema – nėra galimybės planuoti ir integruoti kelių ir geležinkelių tarpmiestinio susisiekimo paslaugų, vietos savivaldos institucijų organizuojamo priemiestinio ir miesto viešojo transporto.

Ministerijos nurodomi veiksmai²⁵: 2015 m. buvo įdiegta IS „Vintra“, kurioje kaupiami visos Lietuvos viešojo transporto tvarkaraščiai, taip galima žinoti traukinių tvarkaraščius ir prie jų derintis kitoms transporto rūšims privežti keleivius, arba juos pasiimti. Kadangi geležinkelių eismo tvarkaraščius keisti yra palyginti sudėtinga, prie jų derintis turėtų kelių transporto vežėjai. 2023 m. įsigaliojus KTK pakeitimams vežėjams, po pereinamojo laikotarpio pasirašiusiems neterminuotas sutartis, bus suteikta teisė savarankiškai keisti tvarkaraščius, įtraukti papildomas stoteles ir didinti reisų maršrute skaičių, o tai reiškia, kad verslui, kad pritrauktų keleivius ir suteiktų jiems galimybes patogiai keliauti, yra numatyti visi įrankiai derintis prie traukinių tvarkaraščių ir suderinti vykdomus vežimus su savivaldos poreikiais – tiek privežant keleivius prie tolimojo susisiekimo trasų, tiek siūlant tęsti kelionę vietinio susisiekimo maršrutais savivaldybės (-ių) ribose.

3. Tiek aukštesnio lygmens strateginiuose planavimo dokumentuose, tiek SUMIN strateginiuose ir metiniuose veiklos planuose²⁶ bei 2020, 2021 m. LTSA veiklos planuose²⁷ nėra nustatytų rodiklių, kuriais būtų siekiama pamatuoti viešojo tolimojo susisiekimo prieinamumą ar kokybę. Nuo 2023 m. LTSA veiklos planuose²⁸ numatyta stebėti *pervežtų keleivių skaičiaus tolimojo susisiekimo maršrutuose* rodiklį (2023 m. siekiama 6 mln., 2024 m. – ≥6 mln. keleivių), tačiau suplanuotos jo reikšmės pasiekti nepavyko (LTSA duomenimis²⁹, rodiklio įgyvendinimas 2023 m. siekė 79,2 proc., t. y. 4,7 mln. keleivių³⁰). LTSA nuomone³¹, rodiklio (ne)pasiekimas nėra susijęs su LTSA veikla, tikėtasi, kad po pandemijos keleiviai sugrįš į viešąjį transportą, tačiau taip neįvyko. Kiti rodikliai, kuriais būtų matuojamas tolimojo susisiekimo paslaugų prieinamumas ir kokybė, nesuplanuoti.
4. Pagal XVIII Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planą³², galiojusį iki 2023-12-22, SUMIN iki 2022 m. IV ketv. turėjo parengti ir patvirtinti susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategines gaires, o iki 2024 m. III ketv. – kartu su VRM reformuoti tarpmiestinio susisiekimo sistemą, užtikrinant patogų susisiekimą tarp regionų centrų (peržiūrėti tolimojo susisiekimo esamą tinklą ir jį optimizuoti (parengti maršrutų žemėlapij/planą), tolimojo susisiekimo autobusais maršrutus suderinti su geležinkelio maršrutais ir vietinio susisiekimo sistema). Iki 2023-12-23 minėtų priemonių neįgyvendinus atnaujinant planą jų atsisakyta³³. LKVA teigimu³⁴, valstybei iki šiol neturint susisiekimo strategijos, jungiančios visas susisiekimo rūšis (tarpmiestinį, priemiestinį, regioninį ir geležinkelių transportą), tolimojo susisiekimo ateitis Lietuvoje nėra apibrėžta.
5. Tarpmiestinio susisiekimo sistemos reformos įgyvendinimas, peržiūrint ir optimizuojant esamą tolimojo susisiekimo tinklą, tolimojo susisiekimo autobusais maršrutus suderinant su geležinkelio maršrutais ir vietinio susisiekimo sistema, užtikrinant susisiekimą tarp regionų centrų, numatytas ir vienu iš rodiklių, matuojančių Ekonomikos gaivinimo ir

²⁵ Susisiekimo ministerijos 2024-05-28 el. paštu pateikta informacija.

²⁶ Susisiekimo ministerijos 2020–2026 m. laikotarpio strateginiai ir metiniai veiklos planai. Prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/>, žiūrėta 2024-07-17.

²⁷ Lietuvos transporto saugos administracijos 2020–2021 m. veiklos planai. Prieiga per internetą: <https://ltsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/>, žiūrėta 2024-07-17.

²⁸ Lietuvos transporto saugos administracijos 2023 ir 2024 m. veiklos planai. Prieiga per internetą: [Planavimo dokumentai - Lietuvos transporto saugos administracija \(lrv.lt\)](https://ltsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/), žiūrėta 2024-05-15.

²⁹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2023 metų rodiklių ataskaita. Prieiga per internetą: [Planavimo dokumentai - Lietuvos transporto saugos administracija \(lrv.lt\)](https://ltsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/planavimo-dokumentai/), žiūrėta 2024-05-15.

³⁰ Pagal vertinimo metu Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus vežėjų duomenis – 4 756 tūkst. arba 4,8 mln.

³¹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-09-20 el. paštu pateikta informacija.

³² Patvirtintas Vyriausybės 2021-03-10 nutarimu Nr. 155.

³³ Gairių rengimo iniciatyvos atsisakyta SUMIN politinės vadovybės sprendimu; reformos atsisakymo priežastys SUMIN nežinomos (Susisiekimo ministerijos 2024-05-28 el. paštu pateikta informacija).

³⁴ 2024-05-20 susitikimo su LKVA atstovais protokolas.

atsparumo didinimo plane³⁵ numatytos reformos – „Judame neteršdami aplinkos“, įgyvendinimą (34-asis rodiklis). Teisės aktų pakeitimai šios reformos įgyvendinimui turi būti priimti iki 2024-12-31. SUMIN informavo EK apie priimtus teisės aktų pakeitimus, įgyvendinant reformą, tačiau EK įžvelgia jos įgyvendinimo trūkumus (pavyzdys), didelę riziką dėl suplanuoto rodiklio turinio nepasiekimo įvardina ir CPVA.

Ministerijos atlikti veiksmai³⁶, susiję su rodiklio įgyvendinimu, ir Europos Komisijos pateikti pastebėjimai³⁷ dėl tolimojo susisiekimo reformos įgyvendinimo trūkumų

- 2023-10-18 ministerija informavo Europos Komisiją apie rodiklio įgyvendinimo eigą, jog atlikti šie darbai: siekiant tolimojo susisiekimo autobusais maršrutus suderinti su geležinkelio maršrutais ir vietinio susisiekimo sistema atlikti KTK straipsnių pakeitimai; apibrėžtas autobusų reisų dažnumas; LTSA suteikta teisė autobusų atvykimo/išvykimo laiką derinti prie geležinkelių transporto tvarkaraščių; maršrutų sąrašas buvo peržiūrėtas ir paskelbtas IS „Vintra“.
- 2024 m. liepos mėn. Europos Komisija ministerijai nurodė, jog nėra aišku: kokie kiti veiksmai, be maršrutų sąrašo patvirtinimo, buvo atlikti siekiant optimizuoti esamą tinklą; ar buvo nustatyti kriterijai esamo tinklo optimizavimui; suteikta teisė autobusų atvykimą/išvykimą derinti prie geležinkelių transporto tvarkaraščių neįrodo, jog šios susisiekimo sistemos tarpusavyje yra suderintos ir kt.

6. Susisiekimo plėtros problemas sprendžiant nesuplanavus tam reikiamų veiksmų, nenumačius siektinų rodiklių ir jų pasiekimo terminų, prarandama galimybė įsivertinti, ar pasiekta reikiama pažanga, ar atlikti darbai pakankami, vykdomi reikiamu nuoseklumu ir sprendžia nustatytas problemas. Konkrečių priemonių ir veiksmų įgyvendinimas galėjo prisidėti prie tarp miestinio susisiekimo sistemos optimizavimo, patogesnio susisiekimo tarp regionų centrų užtikrinimo, tolimojo susisiekimo autobusais maršrutų suderinimo su geležinkelio maršrutais ir vietinio susisiekimo sistema.

1.2. Tolimojo susisiekimo teisinis reguliavimas keičiamas nepagrindus numatytų pokyčių tinkamumo

7. Tolimojo susisiekimo sistemos pokyčiai pradėti vykdyti 2020 m. KT priėmus nutarimą³⁸, kuriame konstatuota, jog LTSA be konkurencingos procedūros sudariusi sutartis su tais pačiais 42 vežėjais, su kuriais sutartys sudarytos 2010, 2013 ir 2018 m., pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 str. 2 d.³⁹ Be to, LVAT 2021-05-17 sprendime⁴⁰ (el-12-502/2021), konstatuota, kad galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka yra patvirtinta ne įstatymo lygmeniu, o susisiekimo ministro įsakymu, todėl prieštarauja teisės aktų hierarchijos principams.

³⁵ Plano įvertinimo patvirtinimo priedas patvirtintas 2021-07-20 Europos Tarybos Nr. 10477/21. Tarpinstitucinė byla: 2021/0196 (NLE).

³⁶ Susisiekimo ministerijos 2024-07-12 el. paštu pateikta informacija.

³⁷ Susisiekimo ministerijos 2024-07-12 el. paštu pateikta informacija, kad su EK susirašinėjimas vykdomas per VŠĮ CPVA el. paštu. Visi susirašinėjimai saugomi MS Teams platformoje bendrame CPVA ir kitų institucijų, kurios įgyvendina RRF rodiklius, kanale.

³⁸ Konkurencijos tarybos 2020-07-14 nutarimas. Prieiga per internetą: [Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių ir Lietuvos transporto saugos administracijos veiksmų jas įgyvendinant atitikties Lietuvos Res | Konkurencijos taryba](#), žiūrėta 2024-07-08.

³⁹ „Viešojo administravimo subjektams draudžiama priimti teisės aktus arba kitus sprendimus, kurie teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes ir dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų. Atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, išskyrus atvejus, kai skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant įstatymų reikalavimus“.

⁴⁰ Žemesnės instancijos teismas kreipėsi į aukštesnės instancijos prašydamas pateikti išaiškinimą dėl teisinio reglamentavimo, kadangi žemesnės instancijos teismas buvo gavęs LTSA prašymą panaikinti Konkurencijos tarybos nutarimą. Tik po LVAT teisinio reguliavimo išaiškinimo VAT galėjo išnagrinti LTSA kreipimąsi.

8. SUMIN, siekdama XVIII Vyriausybės programos įgyvendinimo tikslo – reformuoti tarp miestinio susisiekimo sistemą, organizavo Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos įsigijimą, kuri turėjo padėti objektyviai įvertinti esamą sistemos situaciją, rasti tinkamiausius Lietuvai pritaikytus sprendinius dėl teisinės aplinkos tobulinimo, atsižvelgiant į gerąsias kitų valstybių patirtis, suteikti įrankius efektyviam susisiekimo tinklo ir jį supančios infrastruktūros gerinimui, įvertinti pokyčių ekonominį naudingumą ir pasiūlyti atsakingų institucijų atsakomybių pasiskirstymą sklandžiam pokyčių įgyvendinimui. Studijos pirkimo procedūros buvo sustabdytos, kadangi jos parengimas ir įgyvendinimas nebūtų įvykdytas laiku, atsižvelgiant į VAAT įpareigojimą konkurencingą procedūrą tolimojo reguliaraus susisiekimo vežėjams parinkti organizuoti iki 2022-12-21⁴¹. Taigi KTK pakeitimai parengti be analizės, kokie tinkamiausi ir ekonomiškai naudingiausi sprendimai galėtų būti pritaikyti šalyje, o vadovaujantis turimomis ministerijos ir LTSA žiniomis bei kompetencijomis, atsižvelgiant į viešo derinimo su kitomis institucijomis metu gautas pastabas ir pasiūlymus⁴².
9. Reaguodama į 2020 m. KT ir 2021 m. LVAT sprendimus, siekdama įtvirtinti laisvai reguliuojamą verslo modelį ir naujų vežėjų atėjimą į rinką, užtikrinti susisiekimą visų regionų keleiviams – ir nepatraukliuose maršrutuose – bei aukštesnės kokybės paslaugų teikimą⁴³, ministerija kartu su LTSA parengė⁴⁴ ir inicijavo kodekso pakeitimus (detaliau pavyzdys).

Esminių Kelių transporto kodekso pakeitimų⁴⁵, įsigaliojusių 2023-07-01, pavyzdžiai

- Nustatytos esminės ūkinės veiklos sąlygos – konkurencinga procedūra vežėjams parinkti (visi atitinkantys reikalavimus gali vykdyti veiklą be konkurso); minimali 12 mėn. paslaugų teikimo trukmė stabilumui užtikrinti; vežėjas turi užtikrinti neįgaliųjų vežimą vadovaujantis ES Reglamento nuostatomis; autobusai turi būti ne senesni kaip 14 m., nuo 2026-01-01 – 10 m. ir kt.
- Į kodeksą perkeliama esminė autobusų stočių veiklos reglamentavimo nuostata, atsisakoma autobusų stočių kategorijų ir joms nustatomi bendri reikalavimai.
- Administracija paskiriama viešosios paslaugos teikimo tolimojo susisiekimo maršrutais organizatore, įpareigojama nustatyti šios paslaugos poreikį ir užtikrinti teikimą, sudaryti sutartis su vežėjais, nutraukti jos teikimą.
- Administracijai pavesta nustatyti, keisti ir naikinti tolimojo susisiekimo maršrutus pagal kodekse įtvirtinamus kriterijus: minimalus maršruto ilgis, reisų skaičius, maršruto trasos danga, autobusų išvykimo dažnumas pagal gyventojų skaičių.
- Sudaryta galimybė nustatyti daugiau maršrutų pradžios ir pabaigos vietų – ne tik autobusų, bet ir traukinių stotys, oro uostai, kitos savivaldybės nustatytos stotelės.

10. Nustatėme, kad ne visi ministerijos teikti KTK pakeitimai buvo priimti – priėmimo Seime metu vieny buvo atsisakyta, kiti pakeisti sumažinant reikalavimus vežėjams (detaliau pavyzdys). Ministerijos nuomone⁴⁶, Seimui nepriėmus visų siūlytų KTK pakeitimų, tolimojo viešojo susisiekimo integralumas nėra iki galo užtikrinamas, nors siūlytos nuostatos galėjo sudaryti sąlygas LTSA priimti sprendimus dėl tolimojo susisiekimo maršrutų

⁴¹ Konkurencijos tarybos 2020-07-14 nutarime LTSA įpareigojo per 8 mėn. nuo nutarimo paskelbimo nutraukti sutartis (pratęstos be konkurencingos procedūros) su vežėjais ir organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti. VAT (sprendimas e14-782-816/2021) konkurencingą naujų vežėjų parinkimo procedūrą įpareigojo organizuoti iki 2022-12-22.

⁴² Susisiekimo ministerijos 2024-07-16 el. paštu pateikta informacija.

⁴³ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-05-07 el. paštu pateikta informacija.

⁴⁴ Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

⁴⁵ Susisiekimo ministerijos 2022-10-24 aiškinamasis raštas Nr. XIVP-2183 dėl Kelių transporto kodekso 8(1), 11, 17(1), 18, 18(2) str. pakeitimo ir Kodekso papildymo 18(2) straipsniu įstatymo projekto. Prieiga per internetą: [XIVP-2183 AIŠKINAMASIS RAŠTAS DĖL Kelių transporto kodekso 8\(1\), 11, 17\(1\), 18, 18\(2\) str. pakeitimo ... \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

⁴⁶ Susitikimo su Susisiekimo ministerija protokolas 2024-05-16, 2024-10-21 ministerijos raštas Nr. SD-(240-9.7.1-E-6222)-879 (GD-2956).

derinimo prie geležinkelio ir vietinio susisiekimo, dėl naujų maršrutų steigimo ar leidimų vežėjams pradėti naujus reisu.

Susisiekimo ministerijos siūlytų pakeitimų, kuriems nebuvo pritarta arba kurie buvo pakeisti 2023-07-01 įsigaliojusiam Kelių transporto kodekse, pavyzdžiai

- Sumažintas minimalus autobusų reisų skaičius miestuose pagal gyventojų skaičių (18 str. 14 d. 5 p.) – vietoj „ne mažiau kaip po 2–7 reisu pirmyn ir atgal per dieną“ patikslinta į 1–5 reisu.
- Nustatyta nauja 50 proc. maršrutų nedubliavimo taisyklė (18 str. 14 d. 4 p.), kurią Seimo Ekonomikos komitetas nustatė argumentuodamas⁴⁷ galimybę išvengti maršrutų dubliavimo. Ministerija teigia⁴⁸, kad šis reikalavimas neleidžia sukurti naujų maršrutų ten, kur jie reikalingi.
- Vietoje siūlytos pareigos administracijai numatyta teisė autobusų atvykimo ar išvykimo tvarkaraščius derinti prie geležinkelio transporto tvarkaraščių.
- Vežėjui suteikta teisė 2 kartus per metus keisti autobusų išvykimo laikus (18 str. 17 d.).
- Nebeliko siūlytos nuostatos, įpareigojančios geležinkelio stotis ir oro uostus teikti informaciją administracijai apie vežėjų nutrauktus reisu arba jų nukrypimus (11 str. 5 d., 13 d.).
- Įtraukta nuostata, jog vežėjų veikla pratęsiamą 18 mėn. pereinamajam laikotarpiui tomis pačiomis sąlygomis, sudarant išimtis dėl 12 mėn. garantijos, dėl sutarčių sudarymo infrastruktūros naudojimui. Siekiant įgyvendinti Konkurencijos tarybos nutarimą, kad būtų sudarytos vienodos sąlygos esamiems ir naujiems vežėjams, ministerija siūlė organizuoti visų vežėjų parinkimą pagal naujai rengiamą reglamentavimą.⁴⁹

11. Nepasibaigus pereinamajam laikotarpiui⁵⁰ 2024 m. vasario ir birželio mėn. Seime registruoti dar du KTK pakeitimo projektai. Dalies siūlomų pakeitimų priėmimas, KT ir STT vertinimu, lemtų esminius tolimojo susisiekimo paslaugų organizavimo pokyčius, dėl kurių gali būti vėl ribojama tolimojo susisiekimo vežėjų konkurencija:

- ✓ 2024-02-13 registruotu Seimo narių parengtu projektu⁵¹ siekta panaikinti nuostatą dėl 50 proc. maršrutų sutapimo (KTK 18 str. 14 d. 4 p.). KTK pakeitimas grindžiamas⁵² tuo, jog „nuo 2021 iki 2023 m. beveik per pusę sumažėjo tolimojo keleivių vežimo reisų skaičius ir buvo panaikinta kone trečdalis maršrutų. 2023 m. naujai priimtas KTK nepagerino, bet greičiausiai pablogino situaciją. Dėl prasto susisiekimo Lietuvoje didėja regiono gyventojų atskirtis, tai turi ypač neigiamas pasekmes pažeidžiamoms visuomenės grupėms. Galiausiai Lietuva negali pasiekti ES privalomų oro taršos mažinimo tikslų, nes didėja individualaus transporto parkas ir kelionių automobiliais intensyvumas“⁵³.
- ✓ Seimo Ekonomikos komitetas 2024-06-19 registravo dar vieną minėto KTK pakeitimo projekto redakciją⁵⁴, kuria jau siūloma keisti esmines kodekso nuostatas, tokias kaip

⁴⁷ Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

⁴⁸ Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

⁴⁹ Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

⁵⁰ Pereinamojo laikotarpio (18 mėn.) sutartys su vežėjais baigia galioti 2025-01-01 ir tik įsigaliojus neterminuotas paslaugų teikimo sutartims bus pradėtos įgyvendinti visos KTK numatytos nuostatos.

⁵¹ 2024-02-13 Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 str. pakeitimo įstatymo projektas. Prieiga per internetą: [Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 str. pakeitimo įstatymo projektas \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

⁵² 2024-02-13 aiškinamasis raštas Nr. XIVP-3482 dėl Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 str. pakeitimo įstatymo projekto. Prieiga per internetą: [XIVP-3482 AIŠKINAMASIS RAŠTAS dėl Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 str. pakeitimo įstatymo proj... \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

⁵³ 2024-02-13 aiškinamasis raštas Nr. XIVP-3482 dėl Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 str. pakeitimo įstatymo projekto. Prieiga per internetą: [XIVP-3482 AIŠKINAMASIS RAŠTAS dėl Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 str. pakeitimo įstatymo proj... \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

⁵⁴ Nors 2024-06-19 Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 17-1, 18 ir 18-2 str. pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-3482(2) redakcijos, lyginant su 2024-02-13 Nr. XIVP-3482 redakcija, siūlomų pakeitimų turinys iš esmės skiriasi, KTK pakeitimai registruoti tuo pačiu numeriu. Prieiga per internetą: [Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 17-1, 18 ir 18-2 str. pakeitimo įstatymo projektas \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

viešųjų paslaugų teikimo sutarčių sudarymas; viešosios paslaugos teikimo kriterijų tarp savivaldybių, kurių kelių trasa ilgesnė nei 50 km, tikslinimas; naujų esamo ir naujo tolimojo susisiekimo maršrutų sąvokų apibrėžimas; reikalavimų autobusų amžiui nuo 2026-01-01 mažinimas; neterminuotų sutarčių dėl keleivių vežimo sudarymas ir kt. Taip pat nebeliko nuostatos, susijusios su siūlymu panaikinti 50 proc. nedubliavimo taisyklę, o LTSA su vežėjais sudarytos sutartys bus neterminuotos.

Ministerijos nuomone⁵⁵, kai kurie Seimo teikiami siūlymai riboja konkurenciją, todėl 2024-06-27 ji kreipėsi į KT, kuri atlikusi preliminarų vertinimą nurodė⁵⁶, jog aptariamasis reglamentavimas galėtų daryti įtaką ūkio subjektų galimybei įeiti į keleivių vežimo paslaugų rinką ir kelti riziką, kad ilgesniu laikotarpiu būtų daromas neigiamas poveikis konkurencijai bei žala vartotojams, kurie negalėtų gauti tokios konkurencijos teikiamos naudos kaip mažesnės paslaugų kainos ar aukštesnė kokybė.

STT taip pat reaguodama į KT pateiktą nuomonę, 2024-07-18 pateikė siūlomų KTK pakeitimų antikorupcinio vertinimo išvadą⁵⁷: siūlomu teisiniu reglamentavimu gali būti sudaromos išskirtinės sąlygos vežti keleivius reguliariais reisais nustatytu tolimojo susisiekimo maršrutu šiuo metu tokį leidimą turintiems vežėjams naujų galimų vežėjų atžvilgiu. Antikorupciniu požiūriu neigiamai vertinamos situacijos, kai siekiama pakeisti teisės aktus be aiškaus ir tikslaus jų pagrindimo. STT manymu⁵⁸, projektu numatomas iš esmės naujas teisinis reguliavimas, kuriuo apribojama galimybė reguliariais reisais nustatytu tolimojo susisiekimo maršrutu vežti keleivius skirtingiems vežėjams.

- ✓ 2024-10-17 Seimo nariai pateikė siūlymą⁵⁹ tikslinti 2024-06-19 registruotą KTK pakeitimo projekto redakciją⁶⁰: įtvirtinti esamo ir naujo tolimojo susisiekimo maršrutų sąvokas; LTSA numatyti pareigą IS „Vінtra“ skelbti ir užtikrinti minimalų autobusų išvykimo dažnumą; vežėjams suteikti galimybę teikti keleivių vežimo paslaugas didesniu negu minimalus autobusų išvykimo dažnumu ir kt.

LTSA nuomone⁶¹, tokie dažni ir skuboti KTK pakeitimai neleidžia nei ministerijai, nei LTSA tinkamai ir laiku parengti strategijas, jų įgyvendinimo planus, t. y. užtikrinti kokybišką sistemos funkcionavimą atsižvelgiant į ilgalaikę perspektyvą.

12. Viešosios keleivių vežimo paslaugos yra vienos esminių regionų plėtrai paslaugų, užtikrinančios kitų paslaugų (švietimo, sveikatos ir kt.) ir miestuose sutelktų darbo vietų prieinamumą, tačiau 2023-07-01 įsigalioję KTK pakeitimai sustiprino konkurenciją tik patraukliuose tolimojo susisiekimo maršrutuose, mažėjęnt keleivių, sumažėjo maršrutų ir reisų skaičius⁶². 2024-08-02 VRM užregistravo ir 2024 m. rugsėjį pradėjo derinti su

⁵⁵ Susisiekimo ministerijos raštas Konkurencijos tarybai dėl nuomonės pateikimo, 2024-06-27 Nr. 2-2142.

⁵⁶ Konkurencijos tarybos 2024-07-02 raštas Nr. (2.30Mr-43)6V-745.

⁵⁷ Specialiųjų tyrimo tarnybos 2024-07-18 antikorupcinio vertinimo išvada Nr. 4-01-6741 dėl Kelių transporto kodekso 17(1), 18 ir 18(2) str. pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-3482(2). Prieiga per internetą: [4-01-6741 Antikorupcinio vertinimo išvada dėl Kelių transporto kodekso 17\(1\), 18 ir 18\(2\) straipsnių pakeit... \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

⁵⁸ Ten pat, prieiga per internetą: [4-01-6741 Antikorupcinio vertinimo išvada dėl Kelių transporto kodekso 17\(1\), 18 ir 18\(2\) straipsnių pakeit... \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-12.

⁵⁹ 2024-10-17 pasiūlymas dėl Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 17-1, 18 ir 18-2 str. pakeitimo įstatymo projekto. Prieiga per internetą: [XIVP-3482\(2\) PASIŪLYMAS DĖL Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 17-1, 18 ir 18-2 str. pakeitimo įstatymo...](#), žiūrėta 2024-10-21.

⁶⁰ Nors 2024-06-19 Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 17-1, 18 ir 18-2 str. pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-3482(2) redakcijos, lyginant su 2024-02-13 Nr. XIVP-3482 redakcija, siūlomų pakeitimų turinys iš esmės skiriasi, KTK pakeitimai registruoti tuo pačiu numeriu. Prieiga per internetą: [Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 17-1, 18 ir 18-2 str. pakeitimo įstatymo projektas \(lrs.lt\)](#), žiūrėta 2024-07-08.

⁶¹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-10-22 raštas Nr. 15B-8213 (GD-2962).

⁶² 2024-08-02 aiškinamasis raštas dėl kelių transporto kodekso 4, 7, 13, 16, 17-1, 18, 20 ir 21 str. pakeitimo įstatymo projekto ir transporto lengvatų įstatymo 1, 2, 4, 5, 6 ir 8 str. pakeitimo įstatymo projekto.

suinteresuotomis šalimis dar vieną KTK⁶³ pakeitimo projektą. Pakeitimų tikslas⁶⁴ – tiksliau reglamentuoti viešąsias keleivių vežimo paslaugas, sukuriant teisingas prielaidas bendram savivaldybių viešųjų paslaugų administravimui (detaliau pavyzdys). Pasikeitusi vietinio susisiekimo organizavimo tvarka gali daryti įtaką ir tolimojo susisiekimo keleivių srautams, gali atsirasti poreikis peržiūrėti esamus maršrutus, jų tvarkaraščius.

Kelių transporto kodekso projekte siūlomų pakeitimų pavyzdys

Keičiamas vietinio susisiekimo maršrutų reglamentavimas (įvedama vietinio susisiekimo (tarpsavivaldybinių) maršrutų samprata), nustatoma tokių maršrutų (faktiškai esančių ar naujų) takoskyra nuo tolimojo susisiekimo maršrutų ir vienos savivaldybės teritorijoje vykdomų vietinio susisiekimo maršrutų; savivaldybėms sudaroma galimybė viešųjų transporto paslaugų teikimo administravimo įgaliojimus tiek vykdyti savarankiškai, tiek (esant poreikiui) perduoti kitai savivaldybei ar pavesti bendrai įsteigtam organizatoriui (efektyviau naudoti administracinius išteklius); atsisakoma perteklinio reglamentavimo, tokio kaip konkrečių gatvių ir kelių nustatymas tvirtinant maršrutą, kelių ir gatvių parametrų vertinimo procedūra (dubliuojanti analogiškus procesus, reglamentuotus statybos techniniais reglamentais) ir kt., taip leidžiant savivaldybėms ir jų įgaliotiems organizatoriams savo veiklą vykdyti lanksčiau, prisitaikant prie besikeičiančios situacijos ir kt.

13. Atlikta galimybių studija, kurioje būtų objektyviai įvertinta esama susisiekimo sistemos situacija ir pasiūlyti šaliai tinkamiausi ir ekonomiškai naudingiausi sprendimai leistų tolimojo susisiekimo politikos formuotojams ir kitiems sistemos dalyviams priimti labiau pagrįstus sprendimus dėl veiklos organizavimo, sudarytų prielaidas kryptingesniam pakeitimų inicijavimui, sumažėtų konkurencijos ribojimo atsiradimo rizika.

1.3. Susisiekimo paslaugos kokybės standarto nėra, nustatyti minimalūs reikalavimai

14. Nuo 2023-07-01 įsigalioję KTK pakeitimai orientuoti į vežėjų įpareigojimą užtikrinti kokybišką tolimojo susisiekimo paslaugą⁶⁵: vežėjai turi laikytis tvarkaraščių; užtikrinti keleivių poreikius keliauti saugiai, komfortiškai; daryti kuo mažesnę žalą gamtai; neįgaliuosius ir riboto judumo asmenis vežti vadovaujantis ES reglamentu; paslaugos teikimui naudoti ne senesnius kaip 14 metų, o nuo 2026 m. sausio 1 d. – 10 metų autobusus. Numatytas ir konkurencingos procedūros organizavimas parenkant naujus vežėjus, kuri skatintų vežėjus konkuruoti tarpusavyje siekiant aukštesnės paslaugų kokybės. Iš esmės SUMIN paslaugų kokybei priskiriami aspektai atitinka ES standartizacijos komiteto išskiriamus kokybės aspektus⁶⁶ (pavyzdys), išskyrus klientų aptarnavimo ir patogumo aspektus, kurie neapibrėžti nei viename šalies teisės akte.

⁶³ 2024-08-02 Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso 4, 7, 13, 16, 17-1, 18, 20 ir 21 str. pakeitimo įstatymas Nr. 24-12547. Prieiga per internetą: [Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso 4, 7, 13, 16, 17-1, 18, 20 ir 21 straipsnių pakeitim... \(lrs.lt\)](https://lrs.lt), žiūrėta 2024-09-03.

⁶⁴ 2024-08-02 aiškinamasis raštas dėl kelių transporto kodekso 4, 7, 13, 16, 17-1, 18, 20 ir 21 str. pakeitimo įstatymo projekto ir transporto lengvatų įstatymo 1, 2, 4, 5, 6 ir 8 str. pakeitimo įstatymo projekto.

⁶⁵ 2022-10-24 Kelių transporto kodekso 8¹, 11, 17-1, 18, 18-2str. pakeitimo ir kodekso papildymo 182 str. įstatymo aiškinamasis raštas.

⁶⁶ European standard EN 13816 „Transportation - Logistics and services - Public passenger transport; Service quality definition, targeting and measurement“, 2002. Prieiga: <https://tpbi.ro/file/2021/02/EN-13816-standard-Service-Quality-Definition-Targeting-and-Measurement-EU-2002.pdf>, žiūrėta 2024-05-15.

Europos standartizacijos komiteto (angl. European Committee for Standardization) išskirti 8 viešojo transporto paslaugų kokybės aspektai:

Pasiekiamumas – suteikiamų paslaugų geografinė apimtis, dažnumas.

Prieinamumas – galimybė naudotis viešuoju transportu skirtingų galimybių ir poreikių žmonėms, viešojo transporto integralumas.

Informatyvumas – nuolatinis viešojo transporto sistemos stebėjimas ir savalaikis informavimas.

Laikas – suteikiama galimybė tiksliai planuoti keliones, greitai pasiekti jų tikslą (tvarkaraščių laikymasis, kelionės trukmė ir kt.).

Klientų aptarnavimas – paslaugų paketas skirtas suderinti kliento poreikius ir pageidavimus su esamu paslaugų standartu (galimybė išsakyti nuomonę, inovacijos ir iniciatyvos, suteikiama pagalba ir kt.).

Patogumas – paslaugų elementai, skirti naudojamasi viešuoju transportu padaryti patogesniu (triukšmo izoliacija, komunikacijos, bagažo galimybės ir kt.).

Saugumas – keleivių saugumo jausmas (paremtas išsamiais vertinimais).

Ekologiškumas – neigiamo poveikio aplinkai minimizavimas.

15. Nepaisant to, kad tam tikri tolimojo susisiekimo paslaugos aspektai siejami su kokybe, nėra įvardijama, kada ši paslauga bus laikoma kokybiška, kokybės standartas nenustatytas. Su paslaugos teikimu susiję reikalavimai numatyti skirtingo lygmens šalies teisės aktuose ir yra labiau orientuoti į minimalių reikalavimų nustatymą:
- ✓ KTK reglamentuotas prieinamumas (teikiamų paslaugų apimtis pagal geografiją, laiką ir dažnumą), paslaugų teikimas asmenims su negalia, keleivių vežimo sąlygos (transporto priemonės amžius, temperatūros reguliavimas), ekologinis poveikis (autobusai turi būti ne senesni nei 14 m., nuo 2026 m. – 10 m.) ir saugumo aspektai;
 - ✓ Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims reikalavimų apraše⁶⁷ ir Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadove⁶⁸ nurodomi reikalavimai klientų su negalia paslaugų teikimui (klientų aptarnavimas įskaitant pagalbą patenkant į transporto priemonę, vietų pritaikymą, informacijos teikimą);
 - ✓ Alternatyviųjų degalų įstatyme⁶⁹ numatyta, kad nuo 2029-01-01 viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemones, turi būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus;
 - ✓ Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plane⁷⁰ numatoma Infrastruktūrą pritaikyti asmenims su specialiaisiais poreikiais, patogumo ir prieinamumo didinimui įdiegti vieno elektroninio bilieto sistemą keliaujant visoje Lietuvoje, mažinant neigiamą poveikį aplinkai – transporto sektoriuje tolimojo susisiekimo autobusams skatinant naudoti atsinaujinančius energijos išteklius;
 - ✓ Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plane⁷¹ numatoma, kad viešojo transporto srityje turi būti ne tik pakeistos taršios viešojo transporto priemonės, bet ir tolimojo susisiekimo autobusais maršrutai suderinti su geležinkeliu ir vietiniu susisiekimu, užtikrinant susisiekimą tarp regionų centrų.

⁶⁷ Patvirtinta susisiekimo ministro 2022-09-19 įsakymu Nr. 3-439.

⁶⁸ Patvirtinta susisiekimo ministro 2013-07-23 įsakymu Nr. 3-403, galiojanti suvestinė redakcija nuo 2019-01-01.

⁶⁹ 2021-03-23 Nr. XIV-196, 2023-07-01 galiojanti suvestinė redakcija.

⁷⁰ Patvirtinta susisiekimo ministro 2022-02-09 įsakymu Nr. 3-86.

⁷¹ Prieiga per internetą: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14637-2023-ADD-1/lt/pdf>, žiūrėta 2024-05-21.

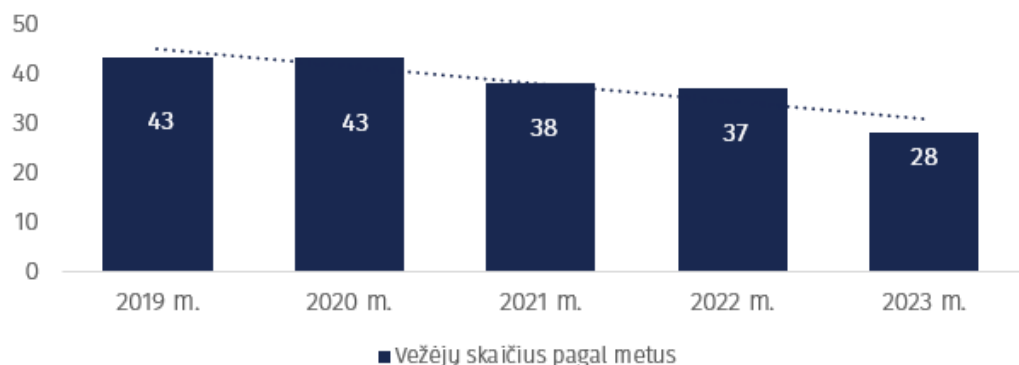
16. Pasak SUMIN⁷² ir LTSA⁷³ atstovų, Lietuvoje tolimojo susisiekimo prieinamumo ir kokybės standartų šiuo metu nėra, viskas vyksta inertiškai. LTSA pažymi⁷⁴, kad valstybės lygiu nustatytas keleivių vežimo paslaugos kokybės standartas turėtų tiesioginės įtakos vežėjams, todėl, atsižvelgiant į Konstitucinio Teismo doktriną, kad esminės ūkinės veiklos sąlygos, draudimai, ribojimai, darantys esminį poveikį ūkinei veiklai, turi būti nustatyti įstatymu, kokybės standartas turėtų būti įtrauktas į kodeksą arba patvirtintas Vyriausybės nutarimu.
17. Reglamentavus minimalius paslaugos reikalavimus ir nenustačius kokybės standarto sudėtinga užtikrinti, kad skirtingi vežėjai visoje šalyje teiks kokybiškas tolimojo susisiekimo paslaugas ir kad jų kokybė tolygiai gerės.

2. TOLIMOJO SUSISIEKIMO PASLAUGŲ KOKYBĖ NEGERĖJA, KELEIVIŲ SRAUTAI NEDIDĖJA

2.1. Tolimojo susisiekimo pokyčiai didesnės vežėjų konkurencijos ir geresnio paslaugų prieinamumo neužtikrino

18. Keičiant KTK, pasirinktas tolimojo susisiekimo rinkos liberalizavimo modelis⁷⁵, kai neterminuotą leidimą teikti keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugas gali gauti kiekvienas paraišką pateikęs ir įstatymu įtvirtintus reikalavimus atitinkantis vežėjas. Šia galimybe pasinaudojo vienas naujas vežėjas, kuris nuo 2024-08-01 pradėjo teikti pervežimo paslaugas viename maršrute, tačiau šių paslaugų teikimo rinkoje konkurencija nepadidėjo. Susisiekimo paslaugas teikiančių vežėjų skaičius nuo 2020 m. nuosekliai mažėjo, didžiausias 24 proc. (nuo 37 iki 28) vežėjų skaičiaus kritimas – 2023 m.⁷⁶, nes dėl priimtų tolimojo susisiekimo pokyčių, nuostolingos veiklos ir kitų priežasčių, paslaugas teikti atsisakė 9 vežėjai (3 pav.).

3 pav. Vežėjų skaičius 2019–2023 m.



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

⁷² Susitikimo su Susisiekimo ministerija protokolas 2024-05-16.

⁷³ Susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija protokolas 2024-05-06.

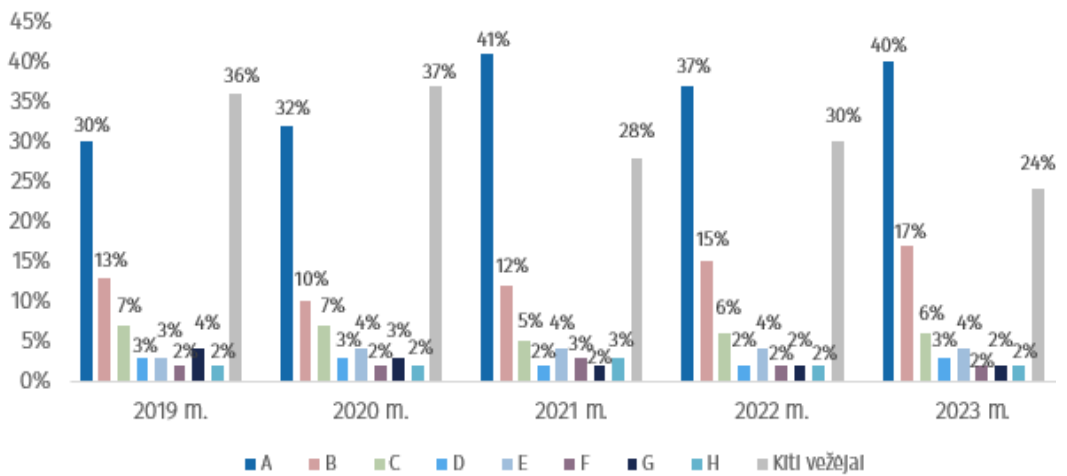
⁷⁴ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-10-22 raštas Nr. 15B-8213 (GD-2962).

⁷⁵ Susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija protokolas 2024-05-06.

⁷⁶ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-09-04 el. paštu pateikta informacija.

19. Atlikta duomenų analizė parodė, kad tolimojo susisiekimo rinkoje vyrauja 2 stambūs vežėjai, kuriems atitenka vis didesnė pervežamų keleivių dalis (4 pav.).

4 pav. Vežėjams tenkanti keleivių dalis 2019–2023 m., proc.

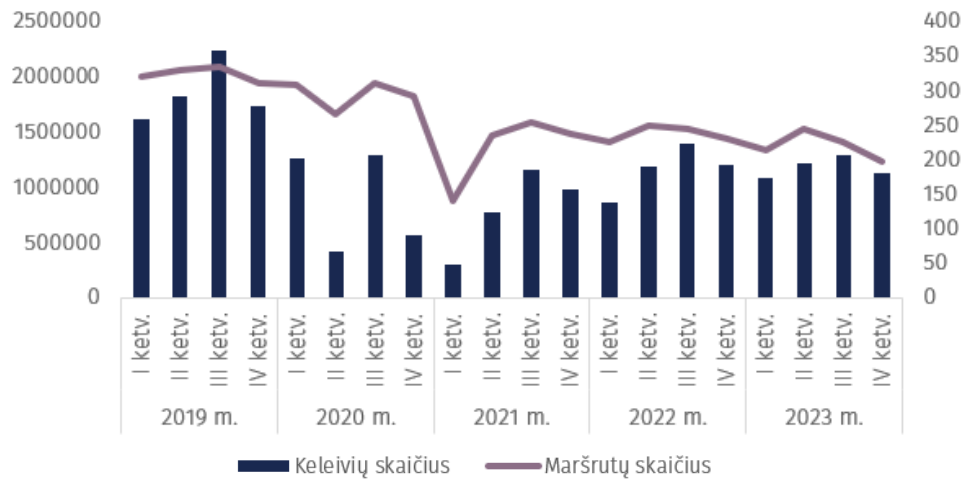


Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

20. Šalyje 2023 m., lyginant su 2022 m., viešuoju tolimojo susisiekimo transportu keliaujančių skaičius nedidėjo ir sudarė 4,8 mln. keleivių, o tai 2,6 mln. (35 proc.) mažiau negu prieš pandemiją (2019 m. – 7,4 mln.). Mažiausiai keleivių šiais maršrutais keliavo 2020 m. II ir IV ketv. ir 2021 m. I pusmetį. Šio laikotarpio keleivių srautų mažėjimas siejamas su paskelbtu karantinu dėl Covid-19 pandemijos nuo 2020-03-16, taikytais judėjimo tarp savivaldybių ribojimais ir kitomis pandemijos valdymo priemonėmis. LTSA vertinimu, šie pokyčiai ir pakeitė viešuoju transportu besinaudojančių keleivių įpročius, lėmė mažesnę nei prieš pandemiją (2019 m.) jų skaičių. Be to, po 2022-05-01 panaikinus valstybės lygio ekstremaliąją situaciją šalyje vežėjams sudarytos galimybės⁷⁷ papildomai pratęsti keleivių vežimo sustabdymą dar 6 mėnesių laikotarpiui – iki 2022-12-02.
21. Kasmet (išskyrus pandemijos metus 2020 ir 2021 m.) didžiausi keleivių ir tolimojo susisiekimo maršrutų skaičiai fiksuojami kiekvienų kalendorinių metų III ketv., apimančių 2 vasaros mėnesius. Tokią tendenciją lemia ir kiekvienų metų II ir III ketv. papildomai vykdomi sezoniniai reisai. Įsigaliojus naujiems KTK pakeitimams, po 2023-07-01 (2023 m. III ir IV ketv.) tolimojo susisiekimo maršrutų, kuriais faktiškai buvo vežami keleiviai, skaičius liko vienas mažiausių per visą analizuojamą laikotarpį (5 pav.).

⁷⁷ Leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais išdavimo taisyklių, patvirtintų susisiekimo ministro 2006-02-14 įsakymo Nr. 3-62, pakeitimas (2022-06-01 įsakymo Nr. 3-287).

5 pav. Keleivių ir maršrutų skaičiaus pokytis 2019–2023 m.



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

22. Priėmus KTK pakeitimus LTSA atsirado pareiga ne tik nustatyti tolimojo susisiekimo maršrutus, bet ir juos skelbti IS „Vintra“. Įgyvendindama šią nuostatą LTSA maršrutų sąrašą sudarė pagal tuo metu vežėjams išduotus leidimus⁷⁸, t. y. užfiksavo, patvirtino ir paskelbė nuo tolimojo susisiekimo egzistavimo pradžios išlikusius 189 tolimojo susisiekimo maršrutus⁷⁹ (neįskaitant pasikartojančios krypties maršrutų). LTSA teigimu⁸⁰, šie maršrutai egzistuoja jau daugiau kaip 30 metų, ir jie susiformavo natūraliai pagal keleivių poreikius ir toks maršrutų sąrašas buvo paskelbtas siekiant, kad keleiviai nepajustų pokyčio, galinčio neigiamai paveikti jų įprastus susisiekimo įpročius⁸¹. LTSA netyrė, ar esamas maršrutų tinklas faktiškai atitinka keleivių poreikius, ar jie prisitaikė prie esamo tinklo, nes KTK nuostatos įpareigoja atsižvelgti į visuomenės interesus, poreikius ir paslaugų patogumą tik tvirtinant naujus maršrutus, o tokių nebuvo⁸².
23. Iš IS „Vintra“ skelbiamo 189 maršrutų sąrašo 23-imis keleiviai nevežami, nes vežėjai jų atsisakė, dažniausiai dėl nuostolingumo. Išanalizavus 2019–2023 m. keleivių srautų ir maršrutų duomenis pagal savivaldybes matyti, kad labiausiai maršrutų skaičius mažėjo visose savivaldybėse 2021 m., nepriklausomai nuo gyventojų skaičiaus. Per kitus dvejus metus (2022 ir 2023 m.) tolimojo susisiekimo maršrutų mažėjo nedaug (6 pav.).

⁷⁸ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-08-05 el. paštu pateikta informacija.

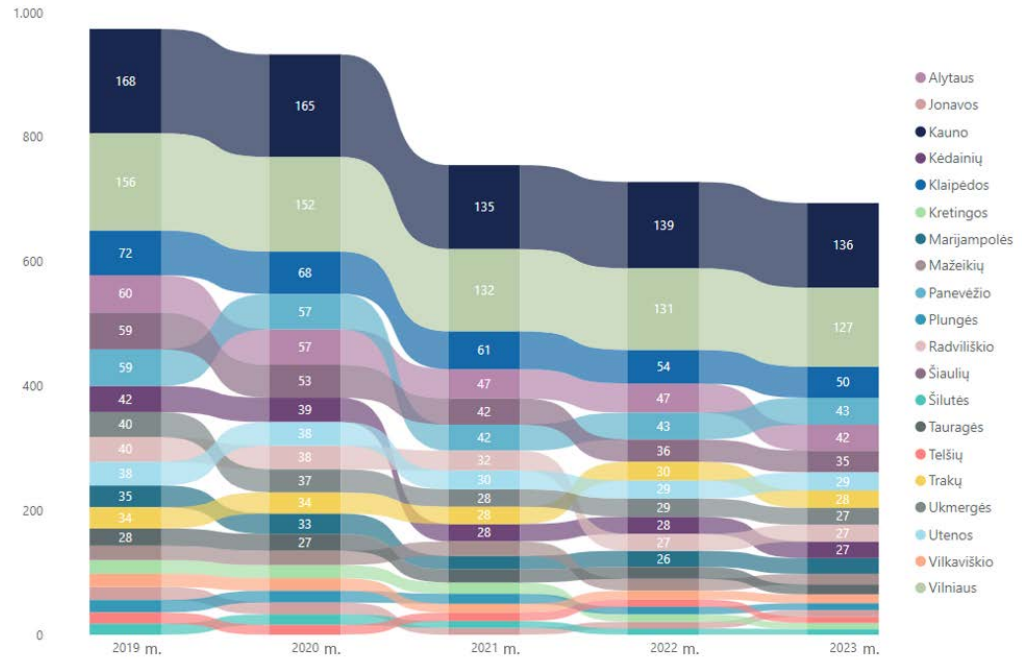
⁷⁹ IS „Vintra“ paskelbtų maršrutų skaičius yra mažesnis negu išduota leidimų (nuo 2023-07-01 jų buvo 230), nes vienam maršrutui gali būti išduodami keli leidimai.

⁸⁰ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-15 el. paštu pateikta informacija.

⁸¹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-10-22 raštas Nr. 15B-8213 (GD-2962).

⁸² Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-20 el. paštu pateikta informacija.

6 pav. Maršrutų skaičiaus pokyčiai pagal savivaldybes 2019–2023 m.



Diagramoje pateikiama informacija apie savivaldybes⁸³, kurių teritorijoje gyvena nuo 30 tūkst. gyventojų. Virš kalendorinių metų pateikiamos reikšmės, kiek maršrutų kerta legendoje nurodytą savivaldybę. Intervalai tarp kalendorinių metų nurodo maršrutų skaičiaus pokytį tarp atitinkamų metų.

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus 2019–2023 m. keleivių srautų duomenis

24. Atlikome visų savivaldybių apklausą: 32 proc. (19 iš 59) dalyvavusiųjų nurodo, kad jų gyventojams viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų prieinamumas po 2023-07-01 pablogėjo, nes sumažėjo maršrutų skaičius (16-oje iš 19-os savivaldybių, arba 84 proc.); sumažėjo autobusų reisų skaičius (12 iš 19, arba 63 proc.); keitėsi maršrutų tvarkaraščiai, reisų laikai tapo mažiau patogūs gyventojams (4 iš 19, arba 21 proc.). Apklausos duomenys patvirtino ir LSA nurodytą tendenciją⁸⁴, kad tolimojo susisiekimo prieinamumo klausimas opiausias vakarų ir rytų Lietuvoje. Reikėtų, kad būtų atstatyti maršrutai, kuriais vežėjai atsisakė vežti keleivius, nes pablogėjo arba visiškai nebeliko susisiekimo su rajonų centrais ir didmiesčiais. Yra savivaldybių, kurių gyventojams pasunkėjo susisiekimas su rajono centrais, gretimais miestais, vykimas į darbą, geležinkelio stotį, pas gydytojus (pavyzdys).

Savivaldybių pateikti pablogėjusio tolimojo susisiekimo pavyzdžiai:

- maršrutų *Klaipėda–Tauragė–Klaipėda* ir *Plungė–Rietavas–Šilalė–Tauragė* per Kvėdarną atsisakymas sukėlė ypač neigiamų pasekmių Šilalės r. Kvėdarnos miestelio ir aplinkinių vietovių gyventojams, kadangi jiems nebeliko jokio susisiekimo su Klaipėdos miestu, Kvėdarnos mstl. ir aplinkinių vietovių Plungės, Rietavo, Šilalės kryptimis, pablogėjo susisiekimas su rajono centru – Šilalės ir Tauragės miestais⁸⁵;
- dėl maršrutų *Tauragė–Šilalė–Šilutė–Priekulė–Klaipėda* ir *Šilutė–Šilalė–Telšiai–Mažeikiai* per Pajūrį atsisakymo neliko susisiekimo iš Šilalės r. Pajūrio miestelio ir aplinkinių vietovių Šilalės, Šilutės, Priekulės, Telšių, Mažeikių Tauragės ir Klaipėdos kryptimis⁸⁶;

⁸³ Informacija apie žiedines savivaldybes pateikiama apibendrinta (pvz. Kauno m. ir Kauno r. – Kauno ir t. t.), nes detalios analizės atlikti neleido pateiktų duomenų išsamumas. Atsižvelgiant į žiedinių savivaldybių specifika duomenų detalumo pakanka tendencijoms įvertinti.

⁸⁴ Savivaldybių asociacijos pateikti duomenys 2024-05-17.

⁸⁵ Šilalės r. savivaldybės el. paštu pateikti duomenys 2024-07-23 atsakant į apklausoje pateiktus klausimus.

⁸⁶ Ten pat.

- Šakių r. savivaldybės gyventojams trūksta atsisakytų maršrutų į Marijampolę (apskrities centras), į Klaipėdą. Nuo rugsėjo 1 d. iki gegužės 31 d. į Klaipėdą nėra jokio susisiekimo⁸⁷;
- Raseinių r. savivaldybės gyventojams nėra susisiekimo į artimiausius miestus Jurbarką, Kėdainius, Panevėžį, Radviliškį, Šiaulius be persėdimo;
- Zarasų r. savivaldybės gyventojams reikalingi maršrutai į Kauną, Klaipėdą. Maršrutas *Kaunas-Utena-Visaginas* per Salaką suteikdavo galimybę Salako gyventojams nuvykti į Kauną, Visaginą, Uteną ar į Dūkšte esančią traukinių stotį;
- atsisakius maršruto į Vilnių, Anykščių r. gyventojai reišė nepasitenkinimą, kad negali nuvykti į darbą Ukmergės mieste ir pas gydytojus į Vilnių.

25. Nepakankamą tolimojo susisiekimo paslaugos prieinamumą rodo LTSA gaunami gyventojų ir bendruomenių skundai ar prašymai⁸⁸ dėl nutrauktų reisų, prašoma įtraukti papildomų stotelių, atstatyti nutrauktus maršrutus, nurodomas naujų maršrutų poreikis, pvz.: nenutraukti maršruto *Rokiškis-Jūžintai-Vilnius* prašo 1 371 gyventojas⁸⁹, atstatyti buvusius reisu maršrute *Raseiniai-Kaunas* prašo 979 gyventojai (detaliau 4 priedas). Nuo 2023-07-01 LTSA gautų skundų neapibendrina, neanalizuoja ir jokių sprendimų nepriima (pavyzdys).

Lietuvos transporto saugos administracijos informacija dėl neatliekamos skundų analizės

Iki 2023-07-01 veikė direktoriaus sudaryta komisija⁹⁰, kurios viena funkcijų buvo nagrinėti asmenų prašymus ir (ar) skundus dėl tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutų nustatymo, pakeitimo ar jų panaikinimo, teikti atsakymus ar paaiškinimus. Administracija nagrinėjo keleivių skundus, ne kartą kreipėsi į vežėjus dėl šių maršrutų pritaikymo prie keleivių prašomo poreikio, ne kartą kreipėsi į vietos savivaldos institucijas, kad užtikrintų savo savivaldybės keleivių susisiekimo poreikį, jei skundai ar prašymai buvo susisieti su vietiniu susisiekimu.

Tolimojo susisiekimo tinklas nekeičiamas / netvarkomas

26. LTSA nurodo⁹¹, kad dėl KTK nustatytos 50 proc. nedubliavimo taisyklės, šiuo metu nėra galimybės tolimojo susisiekimo tinklo keisti nustatant naujus maršrutus. SUMIN teigimu⁹², atsisakius šio reikalavimo būtų įmanoma sudaryti reikalingus maršrutus, peržiūrėti tinklą ir užtikrinti susisiekimą ten, kur jo reikia.
27. LTSA pateiktų keleivių srautų duomenų⁹³ analizė parodė, kad 42 proc. maršrutų⁹⁴, kurių aptarnavimui suteikti atskiri leidimai ir kuriais 2023 m. faktiškai buvo vežami keleiviai, tarpusavyje persidengia nuo 0 iki 50 proc. Daugiau negu pusė (58 proc.) dubliuojasi daugiau negu 50 proc. (21 proc. maršrutų sutampa 100 proc.). Tai iš esmės patvirtina subjektų informaciją apie tankų ir persidengiantį tolimojo susisiekimo tinklą (7 pav.).

⁸⁷ Savivaldybių apklausos rezultatai.

⁸⁸ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-03 el. paštu pateikta informacija.

⁸⁹ 460 Jūžintų bendruomenės narių ir 911 Užpalių bendruomenės narių.

⁹⁰ Keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais veiklos organizavimo komisijų darbo reglamento, patvirtinto Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2021-03-15 įsakymu Nr. 2BE-78, 8.2 papunktis.

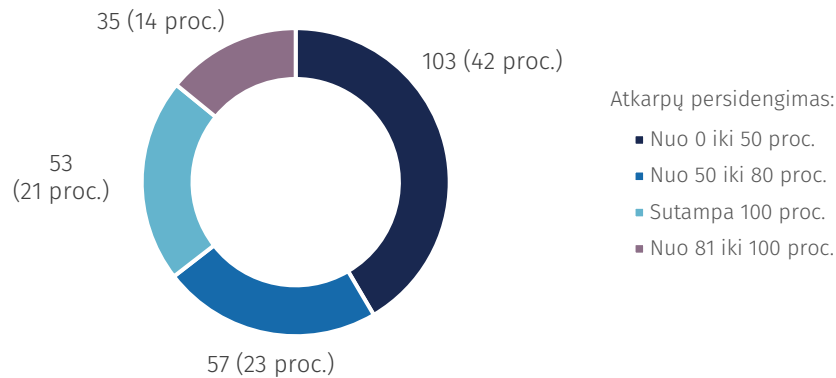
⁹¹ Susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija protokolas 2024-05-06.

⁹² Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

⁹³ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-10 el. paštu pateiktas duomenų rinkinys „2019–2023 m. keleivių srautų suvestinė“.

⁹⁴ Analizė atlikta lyginant 2023 m. ta pačia kryptimi vykstančių arba grįžtančių maršrutų, kuriais faktiškai buvo vežami keleiviai, atkarpas. Atskiru maršruto laikėme kiekvieną maršrutą, kurio aptarnavimui vežėjui suteiktas atskiras leidimas.

7 pav. Persidengiančių maršrutų skaičius ir dalis (proc.), 2023 m.



Atskiru maršrutu laikėme kiekvieną maršrutą, kurio aptarnavimui vežėjui suteiktas atskiras leidimas ir kuriuo vežti keleiviai. Maršruto atkarpa – be sustojimo nuvažiuotas atstumas nuo vienos stotelės iki kitos.

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

28. LTSA suteikta teisė keisti, panaikinti arba nustatyti viešųjų paslaugų teikimą maršrutuose, kuriuose ilgiau kaip 2 mėnesius nuo maršruto paskelbimo nėra nė vieno vežėjo, kuriam būtų išduotas leidimas vežti keleivius šiuo maršrutu⁹⁵, tačiau nuo 2023-07-01 nė vienas iš 23 maršrutų, kurių vežėjai atsisakė, per metus laiko nebuvo nei pakeistas, nei panaikintas. Auditorių vertinimu, panaikinus neaptarnaujamus maršrutus galėjo atsirasti galimybė nustatyti naujus, 50 proc. nedubliavimo taisyklę atitinkančius maršrutus.
29. LTSA autobusų atvykimo arba išvykimo tvarkaraštį turi teisę derinti prie geležinkelio transporto atvykimo arba išvykimo tvarkaraščio (vežėjui siekiant gauti leidimą⁹⁶) taip, kad keleivis, atvykęs autobusu, galėtų persėsti į traukinį arba, baigęs kelionę traukiniu, tęsti kelionę tolimojo susisiekimo autobusu⁹⁷. Tiek LTSA, tiek SUMIN nurodė⁹⁸, kad tolimojo susisiekimo maršrutai nederinami prie kitų keleivių vežimo būdų, t. y. prie vietinio susisiekimo, prie susisiekimo traukiniais⁹⁹. Nustatant naują geležinkelio maršrutą atsižvelgiama tik į tai, ar tokiu maršrutu nevažiuoja autobusas, t. y. traukiniai nevažiuoja ten, kur užtikrinamas keleivių vežimas autobusais. Tokie sprendimai priimami, nes vežimas traukiniu kainuoja brangiai, o keleiviniai traukiniai yra dotuojami valstybės¹⁰⁰.
30. Vežėjai kaip ir keleiviai kėlė poreikį pradėti naujus reisuos ir dėl to kreipėsi į LTSA, o ji pereinamuoju laikotarpiu nuo 2023-07-01 iki 2025-01-01 (iki kol bus pasirašytos neterminuotos keleivių vežimo sutartys) neturėjo teisinių įrankių tokiems prašymams pritarti ar juos atmesti¹⁰¹. Tokia situacija susiklostė, nes vežėjai įsipareigojo ne trumpiau kaip 18 mėn. tęsti paslaugų teikimą tais pačiais maršrutais ir reisuos, kuriais paslaugos buvo teikiamos iki KTK pakeitimų įsigaliojimo (detaliau pavyzdyje).

⁹⁵ Kelių transporto kodeksas, 1996-11-19 Nr. I-1628 (galiojanti red. 2024-05-06) 18 str. 17 d.

⁹⁶ Administracija atkreipia dėmesį, kad kodekse nėra numatyta, kad vežėjas, teikdamas pranešimą apie savo atitiktį 18² str. 2 d. nurodytiems reikalavimams, privalo Administracijai pateikti eismo tvarkaraštį.

⁹⁷ Ten pat, 18 str. 17 d., 18² str. 2 d. 3 p.

⁹⁸ Susitikimo su Susisiekimo ministerija protokolas 2024-05-16; susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija protokolas 2024-05-06.

⁹⁹ Susitikimo su Susisiekimo ministerija protokolas 2024-05-16; susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija protokolas 2024-05-06. Ministerija nurodė, kad geležinkelio transportas net nėra tolimojo susisiekimo sistemos dalis, nes jį reglamentuoja Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas.

¹⁰⁰ Susitikimo su Susisiekimo ministerija protokolas 2024-05-16.

¹⁰¹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-20 el. paštu pateikta informacija.

Lietuvos transporto saugos administracijos paaiškinimas dėl teisinių įrankių pritarti vežėjų teikiams tvarkaraščių pakeitimams

LTSA neturėjo teisinių įrankių pritarti ar atmesti tokius prašymus, nes KTK pakeitimo įstatymo nuostatos numatė, kad sutartys ir leidimai vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais, išduoti iki šio įstatymo įsigaliojimo ir kurių galiojimas baigėsi 2023-03-31, galioja iki 2023-06-30, jeigu jų galiojimas nebuvo sustabdytas arba panaikintas iki 2023-03-31. Šioms sutartims ir leidimams taikomos iki įstatymo įsigaliojimo dienos galiojusios teisės aktų nuostatos. O pasibaigus aukščiau nurodytų leidimų galiojimo terminui, užtikrinant tolimąjį susisiekimą, vežėjams, norintiems tęsti paslaugų teikimą tais pačiais maršrutais ir reisais, kurie yra nustatyti galiojančioje sutartyje su LTSA, išduodami leidimai ir sudaroma sutartis dėl keleivių vežimo, jeigu vežėjas Transporto saugos administracijai iki 2023 m. birželio 1 d. pateikia prašymą ir įsipareigoja ne trumpiau kaip 18 mėnesių laikotarpiu nuo prašymo pateikimo dienos tęsti paslaugų teikimą tais pačiais maršrutais ir reisais, kuriais paslaugos buvo teikiamos iki šio įstatymo įsigaliojimo. Įgyvendinant šią nuostatą, KTK 18 str. 14 d. 5 p., 18² str. 2 d. 3 ir 6 p. netaikomi vežėjams 18 mėnesių laikotarpiu nuo sutarties sudarymo ir leidimo išdavimo¹⁰².

Liberalizavus tolimojo susisiekimo paslaugos teikimą lygiagrečiai nepasiruošta viešosios paslaugos užtikrinimui

31. Už viešosios paslaugos poreikio nustatymą ir bendrus interesus tenkinančių viešųjų paslaugų tolimojo susisiekimo maršrutais teikimo užtikrinimą, kurių vežėjai neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudami atlygio, atsakinga LTSA. Tačiau iki 2024 m. III ketv. pabaigos ši paslauga nepradėta teikti. Nei ministerijai¹⁰³, nei LTSA¹⁰⁴ nenustatytas viešosios paslaugos poreikis. Skaičiavimų ar prognozių, koks galėtų būti finansavimo poreikis tokioms paslaugoms teikti, SUMIN taip pat neturi¹⁰⁵.
32. Kelių transporto kodekse nustatyti kriterijai, kada viešoji paslauga tolimojo susisiekimo maršrutais privalo būti teikiama, tačiau LTSA, SUMIN ir LSA nurodo¹⁰⁶, kad kriterijai viešajai paslaugai teikti nustatyti tokie, kurių neįmanoma atitikti ir užtikrinti jos teikimą. LTSA patvirtino¹⁰⁷, kad nei vienas iš 23 neaptarnaujamų maršrutų po 2023-07-01 nebuvo užtikrintas viešosios paslaugos pagrindais, nes netenkino bent vieno iš nustatytų jos kriterijų (detaliau pavyzdys).

Kriterijai, kurie privalo būti tenkinami, kad viešoji paslauga tolimojo susisiekimo maršrutais būtų teikiama¹⁰⁸:

- 1) praėjus 2 mėnesiams nuo maršruto paskelbimo nebuvo gauta vežėjų prašymų leidimo vežti;
- 2) maršrutas, kuriame bus teikiama viešoji paslauga, užtikrins susisiekimą su miestais, kuriuose yra iki 10 000 gyventojų (maršruto pradžioje ir pabaigoje) ir kuriuose nėra organizuojamas vietinis susisiekimas;
- 3) maršruto, kuriame bus teikiama viešoji paslauga, pradžia ir pabaiga nesutampa su geležinkelių transporto vietinio maršruto, kuriame teikiama viešoji keleivių ir bagažo vežimo geležinkelių transportu paslauga ir (ar) viešoji kombinuotojo keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslauga, kaip jos apibrėžiamos Geležinkelių transporto kodekse, pradžia ir pabaiga.

¹⁰² Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-20 el. paštu pateikta informacija.

¹⁰³ Susitikimo su Susisiekimo ministerija 2024-05-16 protokolas.

¹⁰⁴ Susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija 2024-05-06 protokolas.

¹⁰⁵ Susitikimo su Susisiekimo ministerija 2024-05-16 protokolas.

¹⁰⁶ Susitikimo su Lietuvos transporto saugos administracija 2024-05-06 protokolas, susitikimo su Susisiekimo ministerija 2024-05-16 protokolas, susitikimo su LSA atstovais 2024-05-17 protokolas.

¹⁰⁷ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-05-16 el. paštu pateikta informacija.

¹⁰⁸ Kelių transporto kodeksas, 1996-11-19 Nr. I-1628 (galiojanti red. 2024-05-06), 17¹ str. 5 d.

33. SUMIN teigia¹⁰⁹, kad šiuo metu nėra sutvarkyta teisinė bazė dėl viešosios paslaugos pirkimo, ir nurodė¹¹⁰, kad tik turint aiškius viešosios paslaugos kriterijus ir tinkamą teisinį reglamentavimą, planuojama vertinti valstybės biudžeto finansavimo ir viešosios paslaugos tolimojo susisiekimo maršrutais poreikį. Taip pat manoma¹¹¹, kad jos teikimo tvarką nustatyti būtų tikslinga pavesti Vyriausybei, nes rengiant nutarimą būtų galimybė detaliau įvertinti kiekvieno keleivio poreikius platesniame institucijų rate, nes keleiviai priklauso skirtingoms asmenų grupėms (pvz.: mokiniai, senjorai, darbuotojai, turistai ir t. t.), o tam reikalingas lankstesnis reglamentavimas¹¹².

Vežėjų įsipareigojimų įgyvendinimas neprižiūrimas

34. Vežėjai nuo 2023-07-01 sudarydami sutartį¹¹³ su LTSA įsipareigoja teikti jai ataskaitas apie įvykdytus, nutrauktus ir nereguliuojamus reisuos kiekviename maršrute. Ir nors tvarkaraščio nesilaikantis vežėjas gali būti įspėjamas dėl leidimo galiojimo konkrečiame maršrute sustabdymo, o nepanaikines trūkumų per 30 darbo dienų prarasti išduotą leidimą¹¹⁴, LTSA neturi informacijos, nei kiek vežėjų po 2023-07-01 nevežė nustatytais reisuais, nei kiek jų informavo apie nereguliuojamus reisuos. LTSA nurodė¹¹⁵, kad vežėjai teikia informaciją, nurodytą sutartyje, tačiau griežta atskaitomybė dėl šių ataskaitų pateikimo nevedama, nes tokia informacija yra perteklinė. Administracija taip pat nurodė, jog tikėtina, kad kai kurie vežėjai piktnaudžiauja ir nevažiuoja, tačiau ji negali nieko padaryti, tuo labiau priversti važiuoti¹¹⁶, nes tai labai ilgas ir sudėtingas procesas, tokie pažeidimai turi būti tyčiniai, o ne pavieniai, todėl reikia ilgai rinkti įrodymus ir tik tada priimti sprendimus. LTSA ateityje neatsisako tai daryti, tačiau nurodo, kad tai nėra staigus veiksmas¹¹⁷.
35. Autobusai, kuriais teikiama tolimojo susisiekimo paslauga, veiklos vykdymo metu turi būti ne senesni kaip 14 metų, o nuo 2026-01-01 – kaip 10 metų. Ir nors šios sutarties sąlygos nesilaikantis vežėjas gali būti įspėjamas dėl leidimo galiojimo konkrečiame maršrute sustabdymo¹¹⁸, LTSA sutarčių sudarymo metu autobusų amžiaus nevertina, nes nėra tokios pareigos¹¹⁹. LTSA neturi informacijos, kokia dalis tolimojo susisiekimo autobusų atitinka KTK nustatytus reikalavimus dėl amžiaus. Ar tolimojo susisiekimo paslaugos teikiamos ne senesnėmis transporto priemonėmis nei nustatyta, LTSA įsitikina tik atlikdama keleivinių transporto priemonių patikrinimus (jie vykdomi bendrai, neišskiriant tolimojo susisiekimo autobusų)¹²⁰. Nuo 2023-07-01 keliuose patikrinti 43 tolimojo susisiekimo autobusai, pažeidimų dėl autobusų amžiaus nenustatyta. Tačiau LTSA neturi informacijos apie bendrą tolimojo susisiekimo maršrutuose važiuojančių autobusų skaičių ir jų atitiktį minimaliam amžiaus reikalavimui.

Lietuvos transporto saugos administracijos pateikta nuomonė¹²¹ apie įgaliojimus vykdyti veiklą

Administracija, kaip viešojo administravimo subjektas, keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais

¹⁰⁹ Susisiekimo ministerijos 2024-07-16 el. paštu pateikta informacija.

¹¹⁰ Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

¹¹¹ Susisiekimo ministerijos 2024-07-16 el. paštu pateikta informacija.

¹¹² Susisiekimo ministerijos 2024-06-28 el. paštu pateikta informacija.

¹¹³ Tiek nuo 2023-07-01 terminuota Keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais sutartis, tiek neterminuota sutartis įsigaliosianti nuo 2025-01-01.

¹¹⁴ Kelių transporto kodeksas, 1996-11-19 Nr. I-1628 (galiojanti red. 2024-05-06), 18² str. 13 d. 2 p.

¹¹⁵ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-15 el. paštu pateikta informacija.

¹¹⁶ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-08-05 el. paštu pateikta informacija.

¹¹⁷ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-08-05 el. paštu pateikta informacija.

¹¹⁸ Kelių transporto kodeksas, 1996-11-19 Nr. I-1628 (galiojanti red. 2024-05-06), 18² str. 7 d. 2 p.

¹¹⁹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-15 el. paštu pateikta informacija.

¹²⁰ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-20 el. paštu pateikta informacija.

¹²¹ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-10-22 raštas Nr. 15B-8213 (GD-2962).

sirtyje gali veikti tik tiek, kiek ji yra įgaliota įstatymų ir kitų teisės aktų. Administracija nurodo argumentus, kad Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas yra ne kartą pasisakęs, kad viešojoje teisėje taikomi įstatymo viršenybės ir teisinio apibrėžtumo principai lemia tai, kad visi viešojo administravimo subjektai turi tik tokius įgaliojimus, kurie jiems suteikti konkrečiomis teisės aktų normomis, ir svarbu, kad institucijos, vykdydamos įstatymais joms priskirtą veiklą, veikty tik taip, kaip numato teisės aktai. Teismas yra akcentavęs, kad, pagal viešojoje teisėje įtvirtintą principą, viešojo administravimo subjektams viskas, kas tiesiogiai neleista įstatymo, yra uždrausta.

36. Autobusuose turi būti įrengta ir veikianti realaus laiko geografinės padėties įranga¹²², susieta su IS „Vintra“, tačiau LTSA neturi informacijos apie įrangos įdiegimą autobusuose, o informacinėje sistemoje nėra funkcijos, leidžiančios kaupti ar kitaip dirbti su realaus laiko duomenimis. LTSA nurodė, kad duomenis¹²³ planuoja pradėti kaupti ir atverti įdiegus reikalingą funkciją, kuri bus atnaujinama 2025 m. baigus bazinius sisteminius IS „Vintra“ darbus, arba bus perkama realaus laiko duomenų kaupimo sistema¹²⁴. Tačiau LTSA argumentuodama¹²⁵ tuo, kad vertinimo atlikimo metu 2025 m. įstaigos asignavimai dar nebuvo suplanuoti, konkrečių darbų atlikimo terminų nenurodė.
37. Apie nutrauktus reisus ir nereguliary autobusų eismą pagal vežėjus informaciją LTSA teikia ir autobusų stotys: iki 2023-07-01 – kartą per ketvirtį¹²⁶, nuo 2023-07-07 duomenys turi būti teikiami nedelsiant (per LTSA informacinę sistemą). Susistemintos šios informacijos LTSA neturi. LTSA planuoja¹²⁷ funkciją, leidžiančią nedelsiant pateikti duomenis, įdiegti 2025 m. II pusr., tačiau dar neturi parengtų planuojamų IS „Vintra“ atnaujinimo aprašymų (techninių specifikacijų).
38. Viešojo transporto priemonės turi būti nuosekliai pritaikomos patogiai ir saugiai jomis naudotis neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims¹²⁸, jose turi būti įrengtos šių asmenų informavimo, mobilumo užtikrinimo ir saugaus vykimo viešuoju transportu priemonės¹²⁹. Šie reikalavimai taikomi visoms nuo 2022-11-01 pirmą kartą registruojamoms viešojo susisiekimo transporto priemonėms. Tačiau reikalavimų laikymosi priežiūra nepavesta ir jos nevykdo nė viena institucija¹³⁰. Planuojama reikalingus duomenis apie transporto priemonių pritaikymą neįgaliesiems pradėti rinkti įgyvendinus projektą „Darnaus judumo duomenų ežero sukūrimas“ iki 2025 m. II ketv. pabaigos¹³¹.
39. Nedidėjant vežėjų konkurencijai, paskelbus maršrutus neįvertinus, ar gyventojų keliavimo poreikiai per paskutinius 30 metų nepasikeitė, daugiau negu metus nuo KTK įsigaliojimo neturint sutvarkyto viešosios paslaugos teikimo reglamentavimo, nenustačius šios paslaugos poreikio ir neplanuojant jos finansavimo, sudėtinga užtikrinti tolimojo susisiekimo paslaugos kokybę ir prieinamumą. Neturint ir neanalizuojant visos informacijos apie vežėjų sudarytų sutarčių sąlygų laikymąsi prarandama galimybė operatyviai reaguoti siekiant užtikrinti tolimojo susisiekimo paslaugų kokybę ir prieinamumą.

¹²² Kelių transporto kodeksas, 18,2 str. 14 d. 3 p.

¹²³ Leidžiančius atvaizduoti maršrutų, reisų ir tvarkaraščių ir realaus laiko transporto priemonių atvykimo grafikus konkrečiame maršruto punkte.

¹²⁴ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-25 el. paštu pateikta informacija.

¹²⁵ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-10-22 raštas Nr. 15B-8213 (GD-2962).

¹²⁶ Autobusų stočių veiklos nuostatai, patvirtinti susisiekimo ministro 2003-12-31 įsakymu Nr. 3-734, 19 d.

¹²⁷ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-15 el. paštu pateikta informacija.

¹²⁸ Transporto veiklos pagrindų įstatymas, 11 str. 2 d., galiojanti suvestinė redakcija nuo 2022-11-01.

¹²⁹ Transporto veiklos pagrindų įstatymas, 11 str. 2¹ d. Ši nuostata taikomos įsigaliojus (2022-11-01) įstatymui, pirmą kartą LR registruojamoms viešojo transporto priemonėms, išskyrus atvejus, kai teisės aktais reglamentuojamos transporto priemonių pirkimo procedūros buvo pradėtos iki įsigaliojant įstatymui. Konkretūs reikalavimai patvirtinti Susisiekimo ministro 2022-09-19 įsakymu Nr. 3-439.

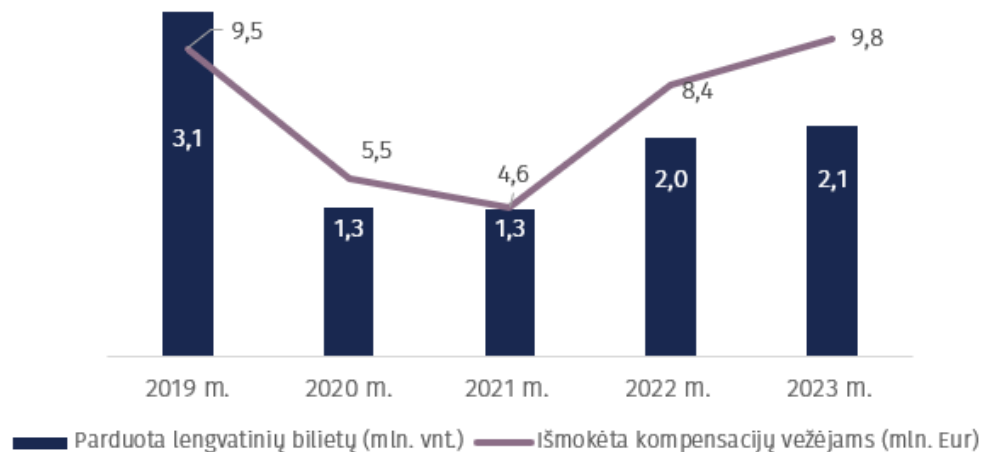
¹³⁰ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-05-18 el. paštu pateikta informacija.

¹³¹ Susisiekimo ministerijos 2024-07-09 el. paštu pateikta informacija.

2.2. Keleiviams pritaikytos lengvatos vežėjams kompensuojamos neįsitikinus jų duomenų patikimumu

40. Vežėjų negautos pajamos dėl tolimojo reguliaraus susisiekimo keleiviams pritaikytų važiavimo lengvatų kompensuojamos iš valstybės biudžeto. Keleiviai, priklausomai nuo to, kokiai socialinei grupei priklauso, keliaudami tolimojo susisiekimo maršrutais turi teisę keliauti nemokamai arba įsigyti važiavimo bilietą su 50 arba 80 proc. nuolaida¹³². 2019–2023 m. laikotarpiu vežėjams dėl pritaikytų lengvatų kompensuota suma iš valstybės biudžeto svyravo nuo 4,6 mln. (2021 m.) iki 9,8 mln. Eur (2023 m.)¹³³. 2023 m., lyginant su priešpandeminiais 2019 m., išmokėta didesnė kompensacijų suma, tačiau tolimojo susisiekimo maršrutais vis dar keliavo mažiau keleivių, turinčių teisę į lengvatas (2019 m. parduota 3,1 mln. lengvatinių bilietų, 2023 m. – 2,1 mln.) nei prieš pandemiją (8 pav.).

8 pav. Tolimojo susisiekimo keleiviams parduotų lengvatinių bilietų skaičius ir valstybės biudžeto išlaidos jų kompensavimui 2019–2023 m.



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

41. Atlikta duomenų¹³⁴ analizė parodė, kad 2019–2023 m. laikotarpiu 1 keleivio, turinčio teisę į transporto lengvatą, vidutinė pervežimo kaina išaugo daugiau nei 50 proc.: nuo 3,08 Eur 2019 m. iki 4,73 Eur – 2023 m. Pastaraisiais metais subsidijų šioms lengvatoms kompensuoti poreikis (lyginant su 2022 m.)¹³⁵ išaugo 17 proc. ir 2023 m. III ketv. atsirado finansavimo subsidijoms kelių transporto vežėjams išmokėti trūkumas¹³⁶. LTSA nurodo, kad pagrindinė didėjančių išlaidų priežastis – augančios bilietų kainos, nors informacijos apie vežėjų taikomus įkainius neanalizuoja ir savo veikloje nenaudoja (detalesnį pavyzdį).

Lietuvos transporto saugos administracijos komentaras dėl duomenų apie bilietų kainas rinkimo¹³⁷

Pasirašius neterminuotą sutartį, iš vežėjo nebebus reikalaujama pateikti informaciją apie keičiamus važiavimo tarifus, nes LTSA jos nenaudoja kasdieninėje veikloje, todėl mažindami administracinę našumą atsiskakė. LTSA nurodė, kad tokią informaciją iš vežėjo turi teisę gauti

¹³² Transporto lengvatų įstatymo (nuo 2024-01-01 galiojančios suvestinės redakcijos), 3 str.

¹³³ Lietuvos transporto saugos administracijos 2023 m. veiklos ataskaita. Prieiga per internetą: <https://ttsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/veiklos-ataskaitos/>, žiūrėta 2024-07-08.

¹³⁴ Lietuvos transporto saugos administracijos pateikti duomenys apie 2019-2023 m. su nuolaida parduotus tolimojo susisiekimo bilietus ir išlaidas iš biudžeto, kurios skirtos vežėjų negautų pajamų kompensavimui

¹³⁵ 2022 m. vežėjams išmokėta subsidijų suma – 8 379 tūkst. Eur, 2023 m. – 9 805 tūkst. Eur.

¹³⁶ Lietuvos transporto saugos administracijos 2023 m. veiklos ataskaita. Prieiga per internetą: <https://ttsa.lrv.lt/lt/administracine-informacija/veiklos-ataskaitos/>, žiūrėta 2024-07-08.

¹³⁷ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-07-11 el. paštu pateikta informacija.

individualiai. Informacija apie tarifus (bilietai kainas) galėtų būti prašoma kilus įtarimams vertinant negautų pajamų ataskaitas už keleiviams taikytas lengvatas, pagal iš anksto nustatytus vertinimo kriterijus dėl rizikingo pokyčio už atitinkamus laikotarpius, t. y. jei pastebimas ryškus pokytis einamo mėnesio ir praeitų metų atitinkamo mėnesio ataskaitose.

42. Maksimalių vežimo paslaugų tarifų, taigi ir kompensuojamos važiavimo bilieto kainos, nustatymas nereguliuojamas nuo 2009 m. (pavyzdys). Vežimo kainą nusistato pats vežėjas. Atsižvelgiant į mažėjančią konkurenciją rinkoje, valstybės biudžeto išlaidos lengvatoms kompensuoti ir toliau gali reikšmingai didėti, parduodamų lengvatinių bilietų skaičiui nedidėjant.

Iki 2009 m. galiojusi keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais transporto paslaugų maksimalių tarifų nustatymo tvarka

Iki 2009 m. KTK buvo nustatyta, kad keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais transporto paslaugų maksimalius tarifus, jų taikymo tvarką nustato Vyriausybė. Vežėjai bilietų kainoraščius pagal atskirus tolimojo susisiekimo maršrutus nusistatė patys, neviršydami maksimalių maršrutų tarifų dydžių, ir juos privalėjo derinti su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija¹³⁸: teikti praėjusių kalendorinių metų ūkinės ir finansinės veiklos pagrindinius rodiklius bei pagrįstai paaiškinti, dėl kokių priežasčių keičiamas tarifo maksimalus dydis, nurodyti būtinų sąnaudų straipsnių didėjimo ar mažėjimo priežastis bei kokių rezultatų tikimasi įsigaliojus naujiems tarifams¹³⁹. Nuo 2009 m. pakeitus KTK 16 str. nuostatas, kad vežimo reguliariais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais tarifus nustato vežėjas, metodika nebetaikoma, o tarifų maksimalūs dydžiai nebereguliuojami.

43. Vežėjams negautas pajamas, susijusias su transporto lengvatų taikymu, kompensuoja LTSA. Mokėjimai vykdomi pagal kas mėnesį vežėjų teikiamas ataskaitas apie su nuolaida parduotų bilietų skaičių ir išlaidų (negautų pajamų) dėl suteiktų lengvatų kompensavimo dydį. LTSA nurodo¹⁴⁰, kad neturi pagrindo abejoti vežėjų teikiamomis ataskaitomis, taip pat neturi ir priemonių patikrinti jose vežėjų pateiktos informacijos, pagal kurią kompensuoja jų negautas pajamas, tikrumo. LTSA nuomone, teikiamų ataskaitų kontrolę palengvintų VMI 2021-11-15 pradėtas kurti Išmaniųjų elektroninių kasos aparatų posistemis (i.EKA)¹⁴¹, kuris galėtų būti duomenų šaltiniu apie vežėjo parduotus bilietus ir negautas pajamas. Specialistų lygmeniu 2021 m. buvo organizuojami susitikimai su VMI, o nuo 2024 m. rugpjūčio mėn. bendradarbiavimas su VMI atnaujintas¹⁴², toliau derinama galimybė rinkti LTSA reikalingus duomenis.

Informaciją, kurią Lietuvos transporto saugos administracija norėtų gauti automatiškai

Tai informacija, kuri dabar turi būti nurodoma spausdiname biliete (čekyje): vežėjo pavadinimas, vežėjo kodas, kompetentingos įstaigos suteiktas maršruto numeris ir pavadinimas, reiso numeris, bilieto pardavimo data, laikas, kaina, išvykimo autobusų stotys (stotelės), paskirties autobusų stotys (stotelės), Transporto lengvatų įstatyme nustatytos nuolaidos dydis procentais.

44. Vežėjams iš valstybės biudžeto yra kompensuojamas kiekvieno keleivio, keliaujančio tolimojo susisiekimo maršrutu ir turinčio teisę į važiavimo lengvatą, vežimas, nepriklausomai nuo nuvažiuojamo atstumo, t. y. ir tais atvejais, kai keliaujama trumpais

¹³⁸ Nuo 2019-07-01 Valstybinė kainų ir energetikos kontrolės komisija sujungta su Valstybine energetikos inspekcija ir taip įkurta Valstybinė energetikos reguliavimo taryba.

¹³⁹ Keleivių vežimo kelių transportu reguliariaisiais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais tarifų maksimalių dydžių nustatymo metodika, patvirtinta Valstybinės kainų ir energetikos kontrolės komisijos 1999-07-14 nutarimu Nr. 40. Prieiga per internetą: [40 Dėl Keleivių vežimo kelių transportu reguliariaisiais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais tar... \(lrs.lt\)](https://lrs.lt), žiūrėta 2024-09-02.

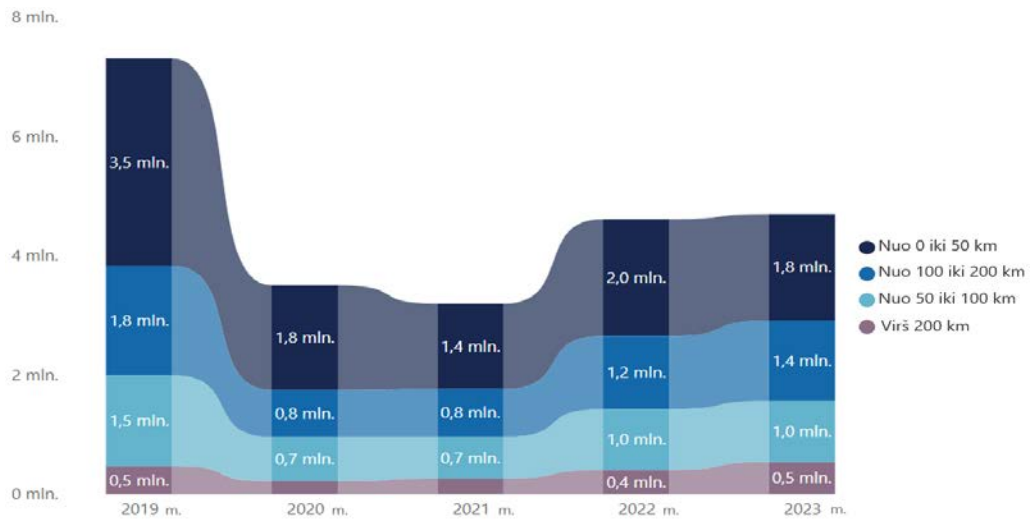
¹⁴⁰ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-14 el. paštu pateikta informacija.

¹⁴¹ i.EKA posistemis baigtas kurti 2023-08-31. Kasos aparatų naudotojai mokesčių administratoriui kasos aparatais periodiškai teikia apskaitomų operacijų duomenis, įgyvendinus projektą, buvo modernizuota ir optimizuota kasos aparatų naudojimo tvarka, verslui sukurtos naujos e. paslaugos. i.EKA projektu buvo sumažinta verslo administracinė našta, padidintas VMI veiklos efektyvumą, sudarytos sąlygos mažinti šešėlinės ekonomikos mastą.

¹⁴² Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-10-22 raštas Nr. 15B-8213 (GD-2962).

(iki 50 km) atstumais, savo savivaldybių teritorijų ribose. LTSA pateiktų duomenų analizė parodė, kad 2022 ir 2023 m. kas trečias tolimojo susisiekimo maršrutų keleivis rinkosi keliones trumpais, iki 50 km, atstumais (9 pav.).

9 pav. Keleivių skaičius (mln.) 2019–2023 m. laikotarpiu pagal metus ir keliautą atstumą (km)

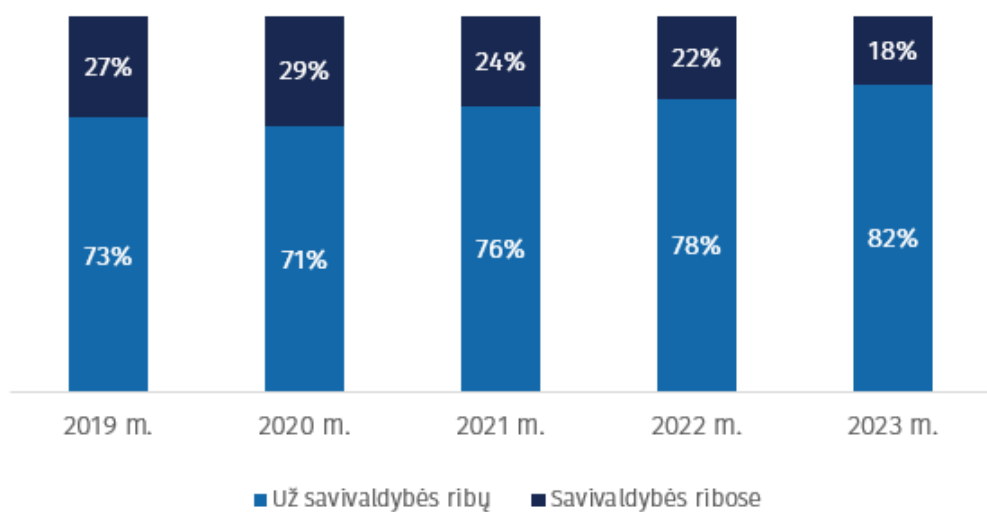


Diagramoje pateikiama kelionės ilgio analizė. Virš kalendorinių metų nurodytos reikšmės atspindi, kiek keleivių nuvažiavo atitinkamą atstumą. Atkarpos tarp kalendorinių metų rodo metinį keleivių skaičiaus pokytį.

Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

45. Apie 1 mln. keleivių per metus (2019–2023 m. laikotarpiu) naudojosi tolimojo susisiekimo vežėjų paslaugomis, neišvažiuodami už vienos savivaldybės teritorijos ribų (10 pav.), nors susisiekimo organizavimas savivaldybės teritorijoje – savivaldybės atsakomybė. Tai rodo, kad tolimojo susisiekimo paslaugos atlieka ir vietinio susisiekimo funkciją, o valstybės biudžetas kompensuoja keleivių vežimo išlaidas, kurias turėtų kompensuoti savivaldybės.

10 pav. Vienoje savivaldybėje ir už savivaldybės ribų keliaujančių keleivių dalis (proc.) 2019–2023 m.



Šaltinis – Valstybės kontrolė pagal Lietuvos transporto saugos administracijos pateiktus duomenis

46. Nereglamentavus maksimalių vežimo paslaugų tarifų ar maksimalios kompensuojamos lengvatinio bilieto kainos, neturint galimybių iš informacinių sistemų gauti operatyvius ir

objektyvius duomenis apie keleivių srautus ir parduotų lengvatinių bilietų skaičių, didėja LTSA sąnaudos renkant duomenis ir žmogiškų klaidų tikimybė, LTSA neįsitikinus vežėjų pateiktų duomenų apie negautas pajamas patikimumu, gali nepagrįstai didėti valstybės biudžeto asignavimai keleivių važiavimo lengvatoms kompensuoti. Intensyvus tolimojo susisiekimo maršrutų naudojimas trumpiems atstumams važiuoti savivaldybių viduje rodo vis dar nepakankamai išvystytą vietinio (priemiestinio) susisiekimo, už kurio organizavimą atsako savivaldybės, tinklą ir didina valstybės biudžeto išlaidas.

Veiklos audito 4-ojo departamento vyriausioji
valstybinė auditorė-audito grupės vadovė

Jolanta Indriulienė

Veiklos audito 4-ojo departamento vadovė

Eglė Merkininkienė

PRIEDAI

Vertinimo ataskaitos
„Viešojo tolimojo susisiekimo
paslaugų kokybė“
1 priedas

Santrumpos ir sąvokos

CPVA – centrinė projektų valdymo agentūra

GTK – Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas

KT – Konkurencijos taryba

L TSA – Lietuvos transporto saugos administracija

LSA – Lietuvos savivaldybių asociacija

LKVA – Lietuvos keleivių vežimo asociacija

LVAT – Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas

NPP – Nacionalinis pažangos planas

SUMIN – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija

SOCMIN – Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerija

TS – Viešasis tolimasis reguliarusis susisiekimas

VAAT – Vilniaus apygardos administracinis teismas

VRM – Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija

VMI – Valstybinė mokesčių inspekcija

Viešojo tolimojo reguliaraus susisiekimo paslauga - keleivių vežimas autobusais, ilgesne kaip 50 km trasa tarp dviejų ir daugiau bendros ribos neturinčių savivaldybių centrų.

IS „Vintra“ – Viešojo transporto kelionių duomenų informacinė sistema, kurios tikslas – informacinių technologijų priemonėmis centralizuotai kaupti maršrutų ir reisų duomenis ir vykdyti maršrutų skirtingomis viešojo transporto rūšimis planavimą Lietuvos Respublikoje.

Tolimojo susisiekimo maršrutas – LTSA nustatyta ilgesnė kaip 50 km gatvių ir kelių trasa tarp dviejų ir daugiau bendros ribos neturinčių savivaldybių centrų¹⁴³. Tolimojo susisiekimo maršrutais vežamų keleivių, turinčių teisę į lengvatą, sąnaudas vežėjams kompensuoja valstybė.

Vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutas – savivaldybės nustatyta gatvių (kelių) trasa, kuria keleiviai vežami vienos savivaldybės teritorijoje. Atskirais atvejais, suderinus su LTSA, maršrutas gali tęstis per dvi ir daugiau gretimų savivaldybių teritorijas. Kai maršrutas tęsiasi per daugiau kaip dvi savivaldybes, jo trasa negali būti ilgesnė kaip 50 km¹⁴⁴. Vietinio (priemiestinio) susisiekimo paslaugą kompensuoja savivaldybės savo biudžeto pinigais.

50 proc. nedubliavimo taisyklė – vienas iš maršruto sudarymo kriterijų, kai sudaromo maršruto trasa negali sutapti su kitų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 proc., palyginti su kiekvienu esamu maršrutu atskirai.

¹⁴³ Kelių transporto kodeksas, 18 str. 11 p.

¹⁴⁴ Ten pat, 18 str. 9 p.

Vertinimo ataskaitos
„Viešojo tolimojo susisiekimo
paslaugų kokybė“
2 priedas

Vertinimo apimtis ir metodai

Vertinimo apimtis

Vertinimo tikslas – pateikti susistemintą informaciją, ar įgyvendinus reformą sudarytos prielaidos viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų kokybės gerinimui.

Pagrindiniai vertinimo klausimai:

- ✓ ar priimti pakeitimai prisideda prie esminių veikiančio tolimojo susisiekimo paslaugų tinklo pokyčių;
- ✓ ar nustatyta tolimojo susisiekimo paslaugų tinklo vystymo strategija;
- ✓ ar nustatytas viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų kokybės standartas.

Vertinimo subjektai – Susisiekimo ministerija, Lietuvos transporto saugos administracija.

Vertinamas laikotarpis – 2021–2023 m. Siekdami įvertinti pokyčius, naudojome 2019, 2020 ir 2024 m. duomenis.

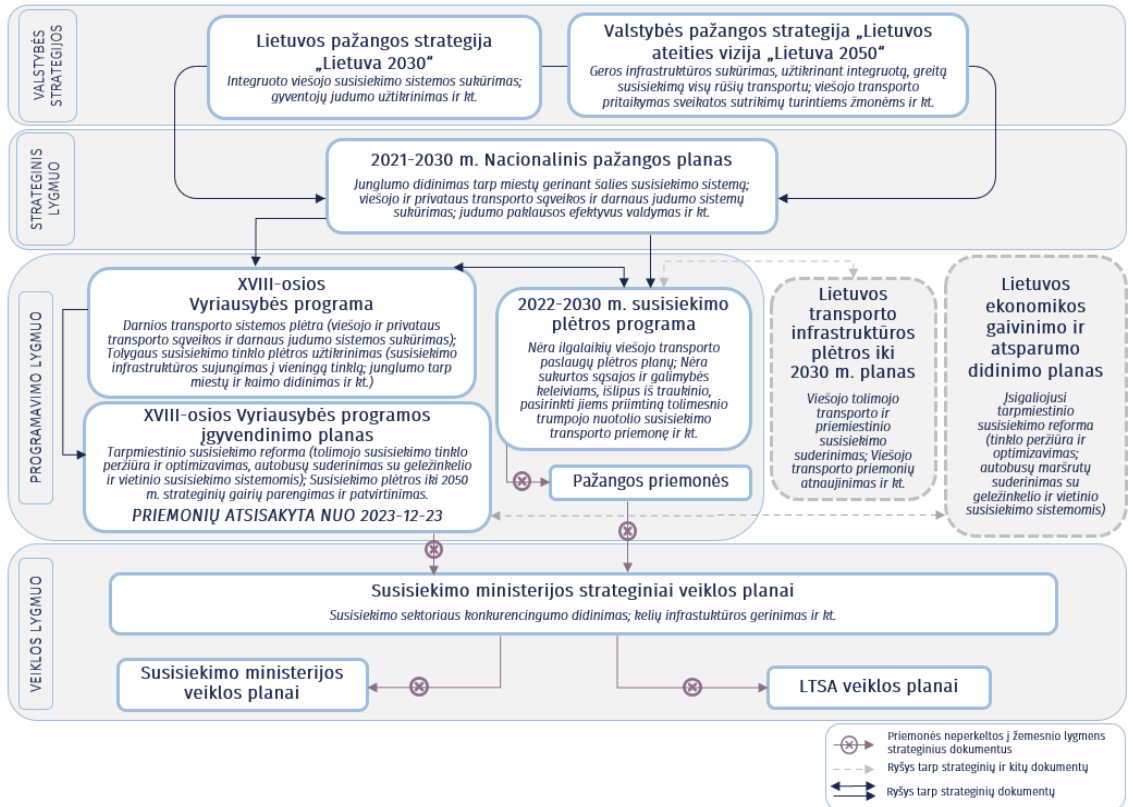
Duomenų rinkimo ir vertinimo metodai

Ataskaitos skyrius / poskyris	Taikyti duomenų rinkimo ir vertinimo metodai	Tikslas
1. Nepakankamai kryptingi tolimojo susisiekimo pokyčiai: rizika konkurencijai ir paslaugų kokybei	<p>Dokumentų peržiūra.</p> <p>Nagrinėjome:</p> <p>Lietuvos pažangos strategiją „Lietuva 2030“;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Lietuvos pažangos strategiją „Lietuva ateities vizija „Lietuva 2050““; ✓ 2021–2030 metų nacionalinį pažangos planą; ✓ Lietuvos susisiekimo plėtros iki 2050 m. strategiją; ✓ XVIII Vyriausybės programą, jos nuostatų įgyvendinimo planą; ✓ 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos pažangos priemones, jų pagrindimą; ✓ SUMIN 2020–2026 m. strateginius ir metinius veiklos planus; ✓ LTSA 2020–2021, 2023–2024 m. metinius veiklos planus, jų rodiklių ataskaitas; ✓ Kelių transporto kodeksą ir susijusius pakeitimus, bei aiškinamuosius raštus; ✓ ES standartizacijos komiteto Viešojo keleivinio transporto kokybės standartą; ✓ Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims reikalavimų aprašą; ✓ Alternatyviųjų degalų įstatymą; ✓ Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planą; ✓ Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planą; ✓ Leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais išdavimo taisykles; ✓ 2020-07-14 Konkurencijos tarybos nutarimą; ✓ 2024-07-18 STT antikorupcinio vertinimo išvadą; 	<p>Surinkti informaciją ir įvertinti, ar nustatyta tolimojo susisiekimo paslaugų tinklo vystymo strategija, ar priimti pakeitimai prisideda prie esminių veikiančio tolimojo susisiekimo paslaugų tinklo pokyčių, ar nustatytas viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų kokybės standartas.</p>

Ataskaitos skyrius / poskyris	Taikyti duomenų rinkimo ir vertinimo metodai	Tikslas
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Specialiųjų poreikių turinčių žmonių susisiekimo gerinimo Lietuvos Respublikoje gerosios praktikos vadovą. <p>Duomenų analizė.</p> <p>Analizavome:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ SUMIN, LTSA pateiktą informaciją ir duomenis ✓ EUROSTATO skelbiamus statistinius duomenis; ✓ Valstybės duomenų agentūros duomenis; ✓ Teisės aktų informacinėje sistemoje skelbiamą informaciją. <p>Pokalbiai su: SUMIN ir LTSA, LKVA atstovais.</p> <p>Palyginamoji analizė taikyta vertinant surinktus vertinimo įrodymus.</p>	
2. Tolimojo susisiekimo paslaugų kokybė negerėja, keleivių srautai nedidėja	<p>Dokumentų peržiūra.</p> <p>Nagrinėjome:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kelių transporto kodeksą ir susijusius pakeitimus, bei aiškinamuosius raštus; ✓ Leidimų vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais išdavimo taisykles; ✓ Transporto veiklos pagrindų įstatymą; ✓ Geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymą; ✓ 2022–2030 m. plėtros programos valdytojos Susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programą, jos pagrindimą; ✓ Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. planą; ✓ LTSA nuostatus; ✓ Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais bendrosios sutarties sąlygas; ✓ Vežėjų (operatorių) parinkimo viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarkos aprašą; ✓ 2020-07-14 Konkurencijos tarybos nutarimą; ✓ Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planą „Naujos kartos Lietuva“; ✓ Autobusų stočių veiklos nuostatus; ✓ LTSA 2020–2023 m. veiklos ataskaitas; ✓ Transporto lengvatų įstatymą; ✓ Keleivių vežimo kelių transportu reguliariaisiais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais tarifų maksimalių dydžių nustatymo metodiką; ✓ Keleivių vežimo kelių transportu statistinio tyrimo metodiką; ✓ Keleivių vežimo autobusais ir troleibusais statistinę ataskaitą; ✓ VRM ataskaitą „Pasirengimas regioninio lygmens viešojo transporto paslaugų organizavimo sistemos sukūrimui“. <p>Duomenų analizė.</p> <p>Analizavome:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ SUMIN, LTSA, LSA pateiktą informaciją ir duomenis; ✓ LTSA pateiktų skundų pavyzdžius; ✓ IS „Vintra“ (https://www.visimarsrutai.lt/) skelbiamus duomenis; ✓ LTSA pateiktus 2019–2023 m. keleivių srautų duomenis ketvirčių detalumu pagal kiekvieną vežėją. Duomenų analizėje maršrutu laikėme kiekvieną maršrutą, kurio aptarnavimui vežėjui suteiktas atskiras leidimas ir kuriuo faktiškai vežti keleiviai (4–7, 9, 10 pav.); ✓ Savivaldybių apklausos duomenis ir jų rezultatus lyginome su LSA pateiktais duomenimis. <p>Apklausos: Visų 60 savivaldybių (atsakė 59) apklausa dėl viešojo tolimojo susisiekimo paslaugų tiekimo.</p> <p>Pokalbiai su: SUMIN, LTSA, LSA, LKVA atstovais.</p> <p>Palyginamoji analizė taikyta vertinant surinktus vertinimo įrodymus.</p>	Surinkti informaciją apie Kelių transporto kodekso pakeitimų įgyvendinimą ir įvertinti, ar gerėja tolimojo susisiekimo paslaugų kokybė ir prienamumas

Vertinimo ataskaitos
 „Viešojo tolimojo susisiekimo
 paslaugų kokybė“
 3 priedas

Strateginių šalies dokumentų, kurių strateginės kryptys siejamos su tolimuoju viešuoju susisiekimu, schema



Vertinimo ataskaitos
„Viešojo tolimojo susisiekimo
paslaugų kokybė“
4 priedas

Gyventojų skundų / prašymų, teiktų Lietuvos transporto saugos administracijai, pavyzdžiai¹⁴⁵

Dėl nepatogaus autobusų tvarkaraščio

2023-10-24 LTSA gautas skundas su 979-ių gyventojų parašais dėl nepatogaus autobusų tvarkaraščio iš Raseinių į Kauną ir iš Kauno į Raseinius. „Rytais iš Raseinių autobusų stoties autobusas išvyksta 8:45 val. (pirmadieniais ir penktadieniais 7:45 val.). Mokymo įstaigos, kitos įmonės dirba nuo 8 val., tad atvykti į jas viešuoju transportu iš Raseinių nėra galimybės. Dirbantys žmonės <...> grįžti į namus viešuoju transportu nespėja, nes vakarais iš Kauno į Raseinius paskutinis autobusas išvyksta 17 val., į jį netelpa visi keleiviai“. Prašymas nustatyti naują maršrutą Raseiniai–Kaunas arba priderinti automagistrale vykdomus tarp miestinius maršrutus, užsukant į Raseinius.

2024-01-31 LTSA gautas skundas/ prašymas dėl nepatogaus autobusų tvarkaraščio/ nutraukto maršruto *Kaunas–Šakiai–Kudirkos Naumiestis–Vilkaviškis*, kuris iki pandemijos iš Kauno autobusų stoties išvykdavo 12:15 val. „Šiuo metu į Kudirkos Naumiestį per Šakius važiuoja tik vienas autobusas *Vilnius–Šakiai–Kudirkos Naumiestis–Vilkaviškis*, kuris iš Vilniaus išvyksta 14:45 val. Šakiai yra rajono centras, todėl gyventojams iš Kudirkos Naumiesčio, Būblelių, Keturnaujienos, Sintautų reikia vykti į Šakius pas gydytojus specialistus, sutvarkyti įvairius reikalus. Iš Kudirkos Naumiesčio rytais į Šakius važiuoja autobusai 7:02 val. ir 8:55 val., o grįžti galima tik vakare autobusu, kuris iš Kauno išvyksta 16:40 val., iš Šakių 17:55 val.

Dėl nutrauktų reisų/ maršrutų

2024-02-26 LTSA gautas skundas su 1 371 gyventojų parašais dėl panaikintų reisų maršrute *Rokiškis–Jūžintai–Vilnius*. Iki 2023-06-21 tarp miestinis autobusas *Rokiškis–Jūžintai–Vilnius* vyko kasdieną, o dabar liko tik penktadieniais, susisiekimas su Vilniumi tapo ypatingai sudėtingas arba visai neįmanomas. Dėl šios priežasties visą vasarą apylinkių gyventojai buvo izoliuoti. Žmonės, atvykę į šį kraštą savaitgaliui, grįžti atgal į miestus negalėjo, tai palietė ir pastovius seniūnijos gyventojus, kurie neturi nuosavo transporto.

2023-10-13 LTSA gautas skundas/ prašymas dėl nutraukto maršruto *Šilutė–Vilnius* per Kauną, kuris iš Kauno išvykdavo 5:25 val. „Joks kitas autobusas iš Kauno į Vilnių panašiu laiku nevyksta. Dėl to Kaune ir pakeliui tarp Kauno ir Vilniaus gyvenantys žmonės su regos negalia negali laiku atvykti į darbą ar studijas Vilniuje“.

¹⁴⁵ Lietuvos transporto saugos administracijos 2024-06-29 el. paštu pateikta informacija.



2024

