

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
El. p. sumin@sumin.lt

PASIŪLYMAS DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO NR. I-1628 18 STRAIPSNIO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO LENGVATŲ ĮSTATYMO NR. VIII-1605 5 STRAIPSNIO PAKEITIMO

2024-02-19 Nr. 1

Viešoji įstaiga „Šiaurės Lietuvos kolegija“ ir partneriai: FURIM Institutt, Šiaulių jaunimo organizacijų asociacija „Apskritasis stalas“ (ŠJOA AS), Šiaulių apskrities žydų bendruomenė (ŠAŽB) ir Šiaulių „Santarvės“ gimnazija, pagal projektą „Šiaulių apskrities jaunimo antikorupcinis ugdymas didinant įsitraukimą į viešosios politikos formavimą“ (paraiškos kodas K2-01-IP-V-152), įgyvendinanti veiklą Nr. 2.2. „48 jaunimo atstovų iš 7 Šiaulių apskrities savivaldybių įtraukimas į viešosios politikos formavimą bei moderuojamų viešojo valdymo pasiūlymų rengimo darbo grupių suorganizavimas, parengiant ir atsakingoms valstybės ar savivaldybės institucijoms pateikiant 8 pasiūlymus dėl viešojo valdymo sprendimų (2 tautinių mažumų integracijos klausimais) bei advokacijos pagalba siekiant jų priėmimo“ bei vykdydama šioje veikloje numatytus įsipareigojimus, parengė ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai šiuo raštu teikia pasiūlymą „Dėl Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 straipsnio ir Lietuvos Respublikos Transporto lengvatų įstatymo Nr. VIII-1605 5 straipsnio pakeitimo“ (toliau – Pasiūlymas). Pasiūlymu siekiama teigiamų teisinio reglamentavimo pokyčių.

Pasiūlymo rengimą paskatinusios priežastys. Nuo 2019 m. iki 2023 m. liepos mėnesio tarp miestinių autobusų vežėjų sumažėjo beveik perpus – iš 43 į 23, o maršrutų skaičius iš 360 sumažėjo iki 230.¹ Deja, tačiau praėjusių metų liepos 1-ąją įsigaliojusi tarp miestinio susisiekimo autobusais reforma problemos neišsprendė, priešingai – tik

¹ Jurgita Čeponytė, „Po susisiekimo autobusais reformos – liūdna statistika: sumažėjęs maršrutų skaičius ir pas gydytojus negalintys pakliūti gyventojai“, LRT. Nuoroda: <https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/2074867/po-susisiekimo-autobusais-reformos-liudna-statistika-sumazejes-marsrutu-skaicius-ir-pas-gydytojus-negalintys-pakliuti-gyventojai>

pablogino esamą situaciją. Reforma lėmė sumažėjusį maršrutų į regionų centrus dažnumą. Dalis maršrutų, apskritai, buvo panaikinti. Tad naujas reguliavimas yra socialiai neteisingas, didina atskirtį tarp miesto ir regiono gyventojų.

Regionuose ir kaimiškose vietovėse gyvenantys jauni asmenys, kurie dėl sumažėjusių tarp miestinių autobusų maršrutų dažnumo neturi galimybės reikiamu laiku pasiekti regiono centrų (pavyzdžiui, neturi vairuotojo pažymėjimo ar nevairuoja automobilio), yra priversti mokėti didelę kainą privatiems vežėjams. Prastas susisiekimas, paslaugų prieinamumo stoka lemia jaunimo grupės mobilumo mažėjimą ir galimybių dalyvauti apskričių centruose vykstančiuose renginiuose, užsiimti mėgstama popamokine ar kita veikla, apribojimą.

Nerimą kelia ne tik atotrūkio didinimas, tačiau ir siekio tapti klimatui neutralia valstybe nesilaikymas. Aplinkosauga yra vienas svarbiausių šių dienų iššūkių, kurį yra būtina spręsti laikantis darnaus vystymosi įsipareigojimų ir užtikrinant saugią ateitį. Šiuo metu 94,2 procentai visų kelionių Lietuvoje vyksta išskirtinai automobiliu (automobilių tarša yra svarbus (nors viso neapimantis) klimato kaitos faktorius), o įgyvendinta susisiekimo autobusais reforma nesudaro galimybių ir neskatina pereiti prie viešojo transporto, priešingai, kelionės automobiliu didžiąjai daliai visuomenės šiuo metu tapo būtinomis.²

Atsižvelgdama į tai, Pasiūlymo rengimo grupė siūlo:

1 SIŪLYMAS.

Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 straipsnio 14 dalies 4 punktą numato, kad nustatant tolimojo susisiekimo maršrutą ir su juo susietą autobusų išvykimo dažnumą, sudaromo maršruto trasa negali sutapti su kitų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų, palyginti su kiekvienu esamu maršrutu atskirai.

Pasiūlymo rengėjų nuomone, šis kriterijus riboja tarp miestinių autobusų vežėjų pritraukimą į rinką, neatsižvelgia į visuomenės interesus: gyventojai yra priversti 100 km trasą, o kartais ir vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutams taikomo mažesnio nei 50 km trasos reikalavimo nesiekiančius atstumus, važiuoti 4 – 5 valandas. Kartais, dėl regionų centruose teikiamų būtinų paslaugų vizito laiko, galimybės grįžti į kaimišką vietovę iš viso

² Jadvyga Beliauskaitė, „Siūlyama nauja transporto lengvata moksleiviams – leistų pirkti autobusų ir traukinių bilietus užpusę kainas“, LRT. Nuoroda: <https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/2090152/siuloma-nauja-transporto-lengvata-moksleiviams-leistu-pirkti-autobusu-ir-traukiniu-bilietus-uz-puse-kainos>

nebelieka. Be to, šis reguliavimas neatitinka Lietuvos regioninės politikos Baltojoje knygoje įtvirtintų principų – darnus ir tvarus ekonomikos augimas nėra geografiškai subalansuotas.

Reikalavimas, kad tolimojo susisiekimo maršrutai negalėtų sutapti daugiau nei 50 procentų palyginti su kiekvienu esamu maršrutu atskirai, mažina ir apsunkina naujų vežėjų pritraukimo į rinką iniciatyvas, nes verčia ieškoti alternatyvių, nepopuliarių kelių trasų, kurios nebūtinai yra reikalingos gyventojams. Tokiu būdu ilgėja kelionės trukmė, prastėja paslaugos kokybė, o tuo pačiu sumažėja ir vežėjo interesas.

Siūloma leisti tolimojo susisiekimo maršrutų trasoms sutapti su kitų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų, taip užtikrinant didesnę rinkos konkurencingumą ir atliepiančią gyventojų poreikius. Viešasis transportas, siekiant jo efektyvumo, turi būti prieinamas ir patogus, tai ypač svarbu tiems, kurie neturi savo automobilio ir yra tiesiogiai priklausomi nuo tarpmiestinių ir priemiestinių transporto maršrutų. Be to, didėjantis reisų dažnumas gali paskatinti žmones rinktis aplinkai draugiškesnes keliones ir prisidėti prie mažesnės oro taršos.

2 SIŪLYMAS.

Lietuvos Respublikos Transporto lengvatų įstatymo Nr. VIII-1605 5 straipsnio 3 dalis numato, kad teisę įsigyti vienkartinį arba terminuotą vardinį važiavimo tolimojo arba vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais <...> bilietą su 50 procentų nuolaida turi aukštųjų mokyklų studentai, studijuojantys pagal nuolatinę arba dieninę studijų formą, Lietuvos Respublikos, kitų Europos Sąjungos valstybių narių ir Europos ekonominės erdvės valstybių piliečiai bei jų šeimos nariai, studijuojantys Europos Sąjungos valstybių narių ar Europos ekonominės erdvės valstybių aukštosiose mokyklose pagal nuolatinę arba dieninę studijų formą, taip pat mokiniai, kurie mokosi pagal formaliojo profesinio mokymo programas grupinio mokymosi forma kasdieniu mokymo proceso organizavimo būdu, pavienio mokymosi forma savarankišku mokymo proceso organizavimo būdu vaikai nuo 7 iki 8 metų. Taip pat teisę įsigyti vienkartinį važiavimo vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo autobusais bilietą su 50 procentų nuolaida, o terminuotą vardinį važiavimo bilietą su 80 procentų nuolaida turi mokiniai, kurie mokosi mokyklose pagal bendrojo ugdymo programas (išskyrus pilnamečius asmenis, kurie mokosi pagal suaugusiųjų pradinio, pagrindinio, vidurinio ugdymo programas).

Pasiūlymo rengėjų nuomone, minimas reguliavimas, kai 50 procentų lengvata yra taikoma studentams, važiuojantiems tiek tolimojo, tiek vietinio (priemiestinio) susisiekimo autobusais, tačiau netaikoma moksleiviams, kurie važiuoja tolimojo susisiekimo autobusais,

yra neteisingas. Mokiniai apima gyventojų grupę, kuri dažniausiai tiesiogiai priklauso nuo tėvų ar globėjų finansinės padėties, todėl lengvatos suteikimas moksleiviams paskatintų jų mobilumą ir prisidėtų ugdant socialines kompetencijas: vaikai iš gausių šeimų, moksleiviai iš regionų ir kaimiškų vietovių galėtų savarankiškai pasiekti didžiuosius miestus, regionų centrus ir turėtų lygias galimybes dalyvauti kultūrinėse, edukacinėse ar kitose veiklose. Taip pat būtų formuojami jaunosios kartos įpročiai keliauti mažiau aplinką teršiančiomis transporto priemonėmis.

Siūloma papildyti Lietuvos Respublikos Transporto lengvatų įstatymo Nr. VIII-1605 5 straipsnio 3 dalį ir suteikti teisę įsigyti vienkartinį arba terminuotą vardinį važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais bilietą su 50 procentų nuolaida mokiniams, kurie mokosi mokyklose pagal bendrojo ugdymo programas (išskyrus pilnamečius asmenis, kurie mokosi pagal suaugusiųjų pradinio, pagrindinio, vidurinio ugdymo programas).

Investavimas į viešojo transporto plėtrą, dėmesį skiriant maršrutams į regionų centrus, yra svarbus žingsnis kuriant socialiai atsakingą ir darnaus vystymosi principais paremtą susisiekimo sistemą. Tai yra ilgalaikė investicija į miesto ir regiono plėtrą bei gyventojų gerovę. Svarbu ir tai, kad tolimojo susisiekimo maršrutų plėtra prisidėtų prie klimato kaitos stabdymo, kuris yra gyvybiškai svarbus gyventojų ateičiai.

Tikimasi, kad pateiktas Pasiūlymas bus apvarstytas ir atsižvelgiant į Pasiūlymo turinį Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija inicijuos įstatymų tobulinimą. Pasiūlymo rengėjai tikisi tolesnio efektyvaus komunikacinio bendradarbiavimo su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija:

- patvirtinimo, kad šis 2024 m. vasario 19 d. elektroniniu paštu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai pateiktas raštas „Pasiūlymas dėl Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekso Nr. I-1628 18 straipsnio ir Lietuvos Respublikos Transporto lengvatų įstatymo Nr. VIII-1605 5 straipsnio pakeitimo” (Nr. 1) yra gautas ir užregistruotas;
- atsakomosios reakcijos bei informacijos raštu apie tai, ar ir kada rašte pateiktas Pasiūlymas bus svarstomas;
- informacijos raštu apie tai, ar šiame rašte pateikto Pasiūlymo pagrindu numatomi atlikti ir/ar yra faktiškai atlikti teisinio reglamentavimo pakeitimai.

Esant poreikiui ir galimybėms, Pasiūlymo rengėjai yra pasiruošę tolimesnei diskusijai su ministerijos darbuotojais ir specialistais.

Pasiūlymą parengė II darbo grupės nariai, kurią sudaro 12 Šiaulių apskrities jaunimo atstovų (14-29 m.)