

DERINIMO PAŽYMA
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VIEŠOJO KELEIVINIO TRANSPORTO LENGVATŲ ĮSTATYMO NR. VIII-1605 9 STRAIPSNIO
PAKEITIMO, ĮSTATYMO PAPILDYMO 7¹ STRAIPSNIU IR 7¹ STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO
PROJEKTO

Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta į institucijų pastabas ir pasiūlymus
Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija LINA	Keliami klausimai dėl išankstinės prekybos bilietais (nuo spalio 11 d.) kelionėms lapkričio mėnesį. Teirujamasi, ar kompensacija bus taikoma tik faktiškai parduotiems nuo lapkričio 1 d., ir kaip elgtis grąžinimo atveju.	Neatsižvelgta. Įstatymo projekto 7 ¹ straipsnio 5 dalyje aiškiai įtvirtinta, kad nuolaidos taikomos tik tiems bilietams, kurie įsigyti įstatyme nustatytu galiojimo laikotarpiu (nuo 2026 m. lapkričio 1 d. iki gruodžio 31 d.) ir kuriuose nurodyta kelionės data patenka į šį laikotarpį. Bilietams, įsigytiems iki įstatymo įsigaliojimo, nuolaida atgaline data netaikoma. Keleivių teisė grąžinti bilietą ir įsigyti naują realizuojama bendra Keleivių ir bagažo vežimo taisyklėse nustatyta tvarka.
	Nurodoma, kad priemonė nesprendžia tolimojo susisiekimo paslaugas teikiančių įmonių konkurencingumo ir finansinio tvarumo problemos, išaugus kuro ir kitoms sąnaudoms	Neatsižvelgta. Projekto tikslas nėra vežėjų verslo subsidijavimas ar komercinių rizikų valdymas. Įstatymo tikslas – gyventojų perkamosios galios išsaugojimas atpiginant keliones.
Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – LKVA)	2. Dėl kompensuojamos kainos bazės. Siūloma atsisakyti kainos susiejimo su 2026 m. rugsėjo 1 d. ir kompensaciją skaičiuoti pagal bilieto pardavimo metu taikomą kainą. Argumentuoja dinamine kainodara ir padidėjusiomis sąnaudomis	Neatsižvelgta. Kainos fiksavimas (2026 m. rugsėjo 1 d.) yra kritinis valstybės biudžeto apsaugos mechanizmas. Kompensavimas nuo „pardavimo metu taikomos kainos“ leistų vežėjams neribotai kelti tarifus valstybės sąskaita. Įstatymas nedraudžia taikyti dinaminės kainodaros, tačiau valstybės kompensuojama dalis yra apribojama. Siekiant sumažinti LTSA administracinę naštą, 7 ¹ straipsnio 4 dalis papildyta nuostata, kad pareiga įrodyti 2026 m. rugsėjo 1 d. taikytos bilieto kainos dydį tenka vežėjui.
	4. Dėl lengvatos galiojimo pratęsimo. Siūloma nustatyti, kad Vyriausybės sprendimas dėl pratęsimo turi būti priimtas ne vėliau kaip prieš 14 kalendorinių dienų iki termino pabaigos.	Neatsižvelgta. Įvertinus Teisingumo ministerijos pastabas dėl valdžių padalijimo principo, įstatymo projekte atsisakyta

		Vyriausybei deleguotos teisės tęsti lengvatos galiojimą. Įstatyme imperatyviai įtvirtintas baigtinis 2 mėnesių lengvatos taikymo laikotarpis (iki 2026 m. gruodžio 31 d.), todėl pratęsimo procedūra šiame projekte nėra numatoma.
	5. Dėl keleivinių traukinių. Siūloma papildomą 50 proc. lengvatą taikyti ir kelionėms keleiviniais traukiniais.	Neatsižvelgta. Keleivių vežimas traukiniais yra vykdomas Viešųjų paslaugų įsipareigojimų (VIP) sutarties pagrindu, pagal kurią valstybė jau reguliuoja kainodarą ir subsidijuoja veiklą, amortizuodama kuro kainų svyravimus. Šis įstatymo projektas skirtas išimtinai komerciniams tolimojo susisiekimo maršrutams autobusais, kurių kainodara yra laisva ir tiesiogiai priklauso nuo rinkos svyravimų.
	6. Dėl kompensavimo terminų. Prašoma užtikrinti, kad kompensacijos būtų mokamos laiku, išvengiant apyvartinių lėšų trūkumo įmonėse.	Neatsižvelgta. Tai yra įstatymo įgyvendinimo ir administravimo (sutarčių vykdymo), o ne teisėkūros lygmens klausimas. Kompensavimo procedūros bus vykdomos pagal esamą Lietuvos transporto saugos administracijos tvarką.
UAB „LTG Link“	Siūloma 50 proc. laikinosios lengvatos taikymą išplėsti ir keleiviams, vykstantiems vietinio susisiekimo traukiniais. Teigiama, kad lengvatos taikymas tik autobusų maršrutams lemtų objektyviai nepagrįstą keleivių diferencijavimą, nes abiem atvejais tenkinami analogiški mobilumo poreikiai.	Neatsižvelgta. UAB „LTG Link“ keleivių vežimą vietiniais maršrutais vykdo valstybės dotuojamos Viešųjų paslaugų įsipareigojimų (VIP) sutarties pagrindu. Ši sutartis užtikrina subsidijas, kurios jau amortizuoja išaugusias kuro kainas, o traukinių bilietų tarifai yra reguliuojami pačios valstybės. Įstatymo projektas skirtas išimtinai komerciniams tolimojo susisiekimo autobusų maršrutams, kurie veikia laisvos rinkos sąlygomis, netaikant VIP dotacijų.
Lietuvos transporto saugos administracija	2. Dėl „galutinės bilieto kainos“ sąvokos. Siūloma papildyti pagrindinio įstatymo (TLĮ) 2 straipsnį nauja sąvoka, apibrėžiančia, kad tai yra kaina pritaikius 6 ar 7 straipsniuose nustatytas nuolaidas.	Neatsižvelgta. Keisti bazinio įstatymo sąvokų straipsnį dėl laikinos (iki 2027 m. gruodžio 31 d. galiosiančios) normos yra netikslinga ir prieštarauja teisėkūros ekonomiškumo principui. Formulotės aiškumas jau yra tiesiogiai užtikrintas 7 ¹ straipsnio 2 dalyje, kurioje aiškiai nurodoma, nuo kokios kainos skaičiuojama nuolaida.

	3. Dėl administracinės naštos ir kompensuojamos kainos bazės. Nurodoma, kad vežėjai taiko dinaminę kainodarą, o LTSA nekaupia kainininkų ir netikrina kiekvieno bilieto atskirai. Siekiant išvengti milžiniškos administracinės naštos tikrinant kainų skirtumus, siūloma kompensuoti tik tiems vežėjams, kurie ataskaitinį mėnesį taikė tiksliai tokias pat kainas, kokios buvo 2026 m. rugsėjo 1 d.. Priešingu atveju graso, kad reikės teikti detalias ataskaitas už kiekvieną bilietą.	Iš dalies atsižvelgta. Nepritarta LTSA siūlymui išvis nemokėti kompensacijos. Tačiau atsižvelgta į pastabą dėl atkarpų kainų – projekte (7¹ str. 5 d.) įtrauktas tikslinimas, kad kompensuojama bazė nustatoma „atitinkamame maršrute arba jo dalyje“. Pareiga įrodyti bazės dydį atitinkamoje dalyje deleguota vežėjui.
UAB „TOKS“	1. Dėl kompensuojamos kainos bazės fiksavimo. Nurodoma, kad 2026 m. rugsėjo 1 d. datos fiksavimas ignoruoja vėlesnį dyzelino brangimą ir minimalios algos (MMA) kilimą. Siūlo atsisakyti fiksavimo ir kompensuoti nuo faktiškai taikomos kainos arba įvesti automatinį bazės koregavimo (indeksavimo) mechanizmą	Neatsižvelgta. Fiksuota data yra vienintelis patikimas valstybės biudžeto apsaugos mechanizmas. Valstybė prisiima išsipareigojimą padengti 50 proc. kainos (fiksuotos konkrečiai atskaitos datai), o ne subsidijuoti vežėjų komercines rizikas, infliaciją ar garantuoti jų pelno maržas. Leidus kompensuoti nuo pardavimo metu taikomos kainos, valstybės biudžeto išlaidos taptų neprognozuojamos.
	4. Dėl išankstinio bilietų pardavimo. Prašoma aiškiai nustatyti, kaip lengvata bus taikoma, kai bilietas perkamas anksčiau, nei įsigalioja lengvata, bet kelionė vyksta jos metu, ir atvirkščiai. Prašo kompensuoti už keliones, kurios vyks po lengvatos pabaigos, jei bilietas pirktas lengvatos metu.	Iš dalies atsižvelgta. Projekto 7¹ straipsnio 5 dalyje įtvirtintas aiškus dvigubas filtras: lengvata taikoma tik tada, kai ir bilieto įsigijimo, ir kelionės data patenka į įstatyme nustatytą lengvatos galiojimo laikotarpį. Taip išvengiama piktnaudžiavimo ir masinio bilietų supirkimo, siekiant juos panaudoti ateityje, kai įstatymo galiojimas jau bus pasibaigęs.
	5. Dėl kompensavimo mechanizmo greičio (avansų). Kadangi vežėjai gaus tik pusę bilieto kainos iš karto, o kompensacijos lauks 1–2 mėnesius, prašo nustatyti trumpesnį atsiskaitymo ciklą (du kart per mėnesį) arba mokėti avansus, kad nepritrūktų apyvartinių lėšų	Neatsižvelgta. Tai nėra įstatymo reguliavimo dalykas. Kompensacijų mokėjimo procedūros, terminai ir galimi avansiniai mokėjimai sprendžiami ir administruojami poįstatyminiu lygmeniu – Lietuvos transporto saugos administracijos sudaromose sutartyse su vežėjais, vadovaujantis Vyriausybės patvirtintu Aprašu.
	7. Dėl konkurencijos su keleiviniais traukiniais. Pažymi, kad valstybės finansuojama nuolaida traukiniams pradėta taikyti jau nuo spalio 9 d., o autobusams numatoma tik vėliau, kas iškraipo	Neatsižvelgta. Keleivių vežimas traukiniais yra vykdomas valstybės dotuojamos Viešųjų paslaugų išsipareigojimų (VIP) sutarties

	konkurencijos sąlygas rinkoje. Prašo įvertinti poveikį konkurencijai pagal Konkurencijos įstatymą.	pagrindu. Šis įstatymo projektas skirtas išimtinai komerciniams tolimojo susisiekimo autobusų maršrutams, veikiantiems netaikant VIP dotacijų. Įsigaliojimo datų skirtumai atsiranda dėl teisėkūros procedūrų trukmės, o ne dėl tikslingos diskriminacijos.
--	--	---