

Lietuvos pramonininkų konfederacijos
Prezidentui
Robertui Dargiui

2019-11-15 Nr. S-104

Vykdomajam direktoriui
Ričardui Sartatavičiui

DĖL LPK PASIRAŠYTO KREIPIMOSI VALSTYBINĖMS INSTITUCIJOMS VIDAUS SANDORIŲ KLAUSIMU

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – LKVA) gavo asociacijos „Investuotojų forumas“, Lietuvos pramonininkų konfederacijos ir Lietuvos verslo konfederacijos (toliau - Organizacijos) 2019-10-31 raštą „Dėl Ekonomikos ir inovacijų ministerijos užregistruoto vyriausybės nutarimo projekto Nr. 19-12642“, kuriuo kreipiamasi į Ekonomikos ir inovacijų ministrą bei kitas institucijas dėl 2019 m. spalio 28 d. ministerijos pateikto derinti Vyriausybės nutarimo projekto Nr. 19-12642 dėl Lietuvos Respublikos Seimo narių grupės užregistruotų įstatymų projektų Nr. XIIIP-3787, Nr. XIIIP-3738, Nr. XIIIP-3789 vidaus sandorių klausimais (toliau – Nutarimo projektas).

Šiuo raštu griežtą nepritarimą Nutarimų projektui reiškia Organizacijos, tarp jų ir Lietuvos pramonininkų konfederacija.

Kadangi LKVA yra Lietuvos pramonininkų konfederacijos narys, norime išsakyti savo poziciją šiuo klausimu - LKVA **pritaria** Nutarimo projektui, teikė LR Seimui savo pasiūlymus ir nuosekliai laikosi pozicijos, kad **savivaldybės turi turėti teisę pačios pasirinkti koku būdu bus parenkami tiekėjai viešosioms paslaugoms teikti**. Pažymėtina, kad teikiami argumentai grindžiami keleivių vežimo sektoriaus veiklos specifika, su kuria tiesiogiai susiduria LKVA ir jos nariai.

Tokia mūsų nuomonė grindžiama žemiau išsakytais argumentais.

1. Savivaldos institucijoms, veikiančioms taip pat ir viešojo transporto srityje, vienas esminių tikslų, kuris visiškai sutampa ir su Europos Sąjungos veiklos prioritetais, yra darnaus judumo politikos įgyvendinimas kuriant ir vystant visuomenei patrauklų viešąjį susisiekimą, mažinant privataus transporto naudojimą, tausojant aplinką. Šio tikslo įgyvendinimas reikalauja ilgalaikių viešojo sektoriaus investicijų. Todėl tuo atveju, jei savivaldybė turėtų tik vienintelę alternatyvą – viešojo transporto paslaugų teikimo konkursavimą, tai tokio pobūdžio ilgalaikės investicijos taptų neįmanomos, nes joks paslaugas teikiantis vežėjas nepasiūlys savivaldybei priimtina kainą ir tuo pačiu paslaugų teikimą naujausiais ekologiškais autobusais. Todėl siekiamas visuomenei naudingas tikslas negali tapti mažiau svarbiu lyginant su konkurencinės aplinkos užtikrinimu. **Dėl šios priežasties savivaldybėms turi būti palikta laisvos veiklos galimybės.**

2. Organizacijų rašte net nesvarstoma galimybė, kad tam tikro sektoriaus veikloje galėtų būti tarpusavyje derinami keli veiklos organizavimo būdai, nors, pavyzdžiui, Vilniuje dalis viešojo transporto maršrutų konkursuojami, o kita dalis aptarnaujama savivaldybės įmonės. Toks būdas leidžia įvertinti rinkos sąlygas ir spręsti, kuris modelis yra priimtinesnis ir kokią pridėtinę vertę jis kuria siekiant darnaus judumo tikslų.

3. Savivalda konkursuodama vietinio susiekimo vežimus gali pasirinkti vežėją, kuris pasiūlys trumpalaikiam laikotarpiui geriausią kainos ir kokybės santykį, tačiau paslaugos kokybiniai ir ekologiniai

reikalavimai dėl naujų technologijų greitai keičiasi, o konkurso būdu sudarytos sutartys negali būti keičiamos, todėl kyla tokių sutarčių nutraukimo grėsmė ir jos dėl nutraukimo rizikos nėra priimtinos finansų institucijoms, todėl konkursą laimėję vežėjai faktiškai negali reikiamu mastu atnaujinti naudojamų transporto priemonių. Tai lemia, jog viešojo transporto paslaugos vartotojas galimai gauna paslaugą patrauklesne kaina, tačiau kartu paslauga teikiama nesiorientuojant į darnaus judumo prioritetus, nes jie nustatomi konkrečiau viešojo pirkimo ribose.

4. Jei savivaldybėms būtų leista pasirinkti sudaryti vidaus sandorius, tai toks veikimas suteiktų pagrindą ilgalaikėje perspektyvoje, subsidijuojant įsigijimus ir pasitelkiant finansines įstaigas, atnaujinti būtent konkrečios savivaldos viešojo transporto priemonių parką, teikti ekologiškas ir kokybės reikalavimus atitinkančias paslaugas, o kartu ir mažinti paslaugos kainą. Todėl Asociacijos nuomone, vidaus sandorių ribojimas didina paslaugos kainą, mažina kokybiškų ir ekologiškais transporto priemonėmis teikiamų paslaugų prieinamumą ir neprisideda prie darnaus judumo skatinimo tikslo. Sandoriai tarp savivaldybių ir jų vežėjų, kaip taisyklė, atnaujinami atliekant naują investiciją, kad užsitikrinti viešųjų paslaugų sutarties termino pritaikymą naujos paskolos terminams. Taip miestai užsitikrina laipsnišką transporto priemonių parkų finansavimo galimybę pagal savo išgales ir naujausias technologijas.

5. Analizuojant pateiktą Organizacijų raštą tampa akivaizdu, kad neigiami argumentai vidaus sandorių atžvilgiu reiškiami neatsižvelgiant į tai, kokioje ekonominės veiklos srityje tokio pobūdžio sandoriai galėtų būti sudaromi. Viešojo keleivių vežimo situacija vidaus sandorių atžvilgiu yra išskirtinė ne tik dėl aukščiau nurodytų motyvų, sietinų su darnaus judumo planų įgyvendinimu, bet ir dėl teisinės kolizijos, su kuria susiduriama sudarant sutartis.

Keleivių vežimo viešųjų paslaugų sutarčių sudarymą reglamentuoja ES Reglamentas 1370/2007 (toliau – Reglamentas), kuris yra tiesioginio taikymo dokumentas ir kuris numato, kad vietos kompetentinga institucija – nesvarbu, ar tai būtų integruota keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti atskira institucija, ar institucijų grupė – **gali nuspręsti** viešąsias keleivinio transporto paslaugas teikti pati arba **tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius** (Reglamento 5 str. 2 d.). Taigi, Reglamentas, **išskyrus jei tai aiškiai draudžia nacionalinė teisė**, numato savivaldos institucijoms teisę pačioms spręsti ar skelbti viešojo pirkimo konkursą paslaugų teikimui ar šią viešąją funkciją perduoti vykdyti savo kontroliuojamoms įmonėms tiesioginės sutarties pagrindu. Tačiau galimybes sudaryti tiesiogines sutartis pagal Reglamentą riboja LR Konkurencijos ir Viešųjų pirkimų įstatymai, t.y. Lietuvos teisės aktai nustato griežtesnius reikalavimus ūkio subjektams nei numato ES teisė. **Pažymėtina ir tai, jog pagal teisės aktų hierarchiją Reglamentas, kurio nuostatos yra perkeltos į LR Kelių transporto kodeksą, yra aukštesnės teisinės galios dokumentas ir visi kiti įstatymai bei poįstatyminiai aktai turi atitikti ES mastu nustatytą teisinį reglamentavimą.** Nepaisant to, Konkurencijos taryba, priešingai nei Reglamentas, laikosi pozicijos, kad valstybė ar savivaldybės tiek tiesiogiai, tiek per savo įsteigtas įmones neturėtų veikti, ką iš esmės ir bandoma įrodinėti aptariamu Organizacijų raštu.

Praktikoje dėl teisinio reglamentavimo dviprasmybių susiklostė situacija, kad dalis savivaldybių sutartis su vežėjais traktuoja ne kaip tiesioginę sutartį, kuri sudaroma Reglamento leidžiamoje apimtyje, o kaip vidaus sandorį. Todėl, jei įstatymo projektas, esant pagrįstoms priežastims, savivaldybei leistų sudaryti vidaus sandorius, tai toks reglamentavimas aiškiai atitiktų ir Reglamento tikslus ir leistų išvengti teisinių ginčų.

Dėl šio Reglamento taikymo keleivių vežimo viešųjų paslaugų sutartims, Lietuvos keleivių vežimo asociacija **prašys Lietuvos pramoninkų konfederacijos tarpininkavimo**, įtvirtinant teisiniame reguliavime nuostatas, kad valstybės ir savivaldybių institucijos turi turėti teisę pačios pasirinkti sutarties sudarymo būdus, t.y. pasirinkti savo kontroliuojamą vežėją ir sudaryti tiesioginę sutartį arba pasirinkti vežėją konkurso būdu.

Be to, siekiant užtikrinti Lietuvos teisės suderinamumą su ES teisės reikalavimais, **yra būtina nustatyti aiškius ir konkrečius reikalavimus, kada galima sudaryti vidaus sandorius, kad bet kuri savivaldybė ar bet kuri kita perkančioji organizacija galėtų iš anksto objektyviai įsivertinti, ar konkrečiu atveju ji gali paveikti tam tikras paslaugas teikti savo kontroliuojamai įmonei, ar visgi ji privalo vykdyti viešąjį pirkimą ir pasitelkti išorinį paslaugų teikėją.**

Įvertinus tai kas išdėstyta, norime pažymėti, kad LKVA neginčija, jog laisva konkurencija turi būti grindžiamas bet kurios valstybės rinkos ekonomikos augimas ir vystymas, tačiau konkurencija negali paneigti kitų visuomenei svarbių principų įgyvendinimo. Dėl to LKVA įsitikinimu, rinkos konkurencijos reglamentavimas turi būti toks, kad esant aiškiems prioritetams ir tikslams, savivaldybės turėtų tinkamus politikos įgyvendinimo įrankius, iš kurių – galimybė sudaryti vidaus sandorius ir, vadovaujantis Reglamentu, sudaryti tiesiogines sutartis keleivių vežimo paslaugoms teikti.

Todėl formuojant Lietuvos pramonininkų konfederacijos poziciją dėl vidaus sandorių, **prašome atsižvelgti** į Lietuvos keleivių vežimo asociacijos, taip pat kitų LPK priklausančių asociacijų, pvz., LINAFA, Kauno krašto pramonininkų ir darbdavių asociacijos, Klaipėdos pramonininkų asociacijos ir kitų asociacijų, kurių nariais yra savivaldybių įmonės, poziciją. Klausimas turėtų būti gerai išdiskutuotas, objektyviai įvertinti visi „už“ ir „prieš“, surasti konfederacijos narių sąlyčio taškai ir tik tada pateikta oficiali pozicija.

Pagarbiai

Prezidentas



Gintaras Nakutis