

Lietuvos Respublikos Prezidentūrai
Lietuvos Respublikos Seimui
Lietuvos Respublikos Vyriausybei
Lietuvos Respublikos Ekonomikos ir inovacijų ministerijai
Lietuvos Respublikos Konkurencijos tarybai
Viešųjų pirkimų tarnybai

2019-12-19 Nr. S-109

DĖL ĮSTATYMŲ PAKEITIMŲ PROJEKTŲ NR. XIIIIP-3787, NR. XIIIIP-3738, NR. XIIIIP-3789

Šiuo metu Lietuvos Respublikos Seime yra svarstomi su vidaus sandoriais susiję įstatymų pakeitimų projektai Nr. XIIIIP-3787, Nr. XIIIIP-3738, Nr. XIIIIP-3789 (toliau – Nutarimų projektai).

Įvairios verslo organizacijos (toliau – Organizacijos) savo raštuose LR Prezidentūrai, LR Seimui, LR Vyriausybei ir kitoms valstybinės valdžios institucijoms išsako neigiamą nuomonę šiems Nutarimų projektams. Tačiau ne visi verslo atstovai laikosi tokios nuomonės ir supranta ne tik savo pačių tiesioginį interesą, bet ir visuomenės, kurioje jie veikia, interesus.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau - LKVA), vienijanti tiek savivaldybių kontroliuojamas, tiek privačias keleivius vežančias bendroves, **pritaria** Nutarimų projektams, teikė LR Seimui savo pasiūlymus ir nuosekliai laikosi pozicijos, kad **savivaldybės turi turėti teisę pačios pasirinkti kokių 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 neįmanomomis, 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 raštuose 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 konkrečios 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 ekologiškomis 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 Organizacijų raštus 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 (pvz., savivaldybė) **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, kad 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 Organizacijų raštuose.

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 įstatymai, esant pagrįstoms priežastims, savivaldybei leistų sudaryti vidaus sandorius, tai toks reglamentavimas aiškiai atitiktų ir Reglamento tikslus ir leistų išvengti teisinių ginčų.

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. Atsižvelgiant į tai, 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.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis