

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2021-08-10 Nr. S-058

El.paštas: sumin@sumin.lt

DĖL TOLIMOJO SUSISIEKIMO TEISINIO REGLAMENTAVIMO

Vilniaus apygardos administraciniame teisme pagal pareiškėjo Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA) skundą atsakovui Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybai (toliau – KT) yra nagrinėjama administracinė byla¹, kurioje Lietuvos keleivių vežimo asociacijos (toliau- Asociacija) nariai yra suinteresuoti asmenys ir joje dalyvauja.

2021 m. gegužės 17 d. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (toliau – LVAT) administracinėje byloje² nagrinėjo Vilniaus apygardos administracinio teismo prašymą dėl norminio akto teisėtumo ištyrimo. Priimdamas sprendimą, LVAT nurodė, jog Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62, 14.5 ir 22 p. prieštarauja konstituciniam teisinės valstybės principui. Toks teismo sprendimas iš esmės buvo grindžiamas argumentu, jog „konstitucinis teisinės valstybės principas neleidžia poįstatyminiais teisės aktais reguliuoti santykių, kurie gali būti reguliuojami tik įstatymu <...>“.

Teismas taip pat pažymėjo, jog „konstatavus, kad Taisyklių 22 ir 14.5 punktai prieštarauja konstituciniam teisinės valstybės principui, išnyksta poreikis tirti šių nuostatų atitiktį kitoms pareiškėjo nurodomoms teisės normoms. Atsižvelgiant į tai, Taisyklių 22 ir 14.5 punktų atitiktis kitoms pareiškėjo nurodomoms teisės normoms nevertinama“.

Kaip matyti, LVAT nenustatė, jog 14.5 ir 22 Taisyklių punktai prieštarautų Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – KĮ) nuostatomis. Tuo metu jau minėtoje, Vilniaus apygardos administracinio teismo nagrinėjamoje byloje KT nutarimas yra grindžiamas būtent tuo, jog LTSA nepagrįstai vadovavosi minėtaisiais, ir kitais Taisyklių punktais, kurie tariamai prieštarauja KĮ, kaip aukštesnės galios teisės akto normoms.

LVAT jau priėmus minėtąjį sprendimą, t. y. 2021 m. liepos 5 d., LTSA teismui pateikė prašymą dėl reikalavimo užtikrinimo priemonių taikymo. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – SM arba Ministerija) 2021 m. liepos 15 d. teismui pateikė nuomonę dėl LTSA pateikto prašymo. Ministerija iš esmės nurodė, jog sutinka su LTSA ir mano, jog teismui netaikant reikalavimo užtikrinimo priemonės, galėtų būti padaryta neatitaisoma arba sunkiai atitaisoma žala.

Pateiktoje nuomonėje SM teisingai nurodo, kad yra „akivaizdu, jog turėtų būti pradėtas ne Taisyklių, o visos keleivių vežimo tolimojo susisiekimo transportu sistemos reglamentavimo peržiūrėjimas įstatyminiu lygmeniu, t. y. į teisėkūros procesą įtraukiant visas suinteresuotas institucijas <...>“.

Ministerija taip pat pagrįstai argumentuoja, jog teismui nepritaikius reikalavimo užtikrinimo priemonių, būtų iš esmės neįmanoma iki pareiškėjo – LTSA – skundžiamo KT nutarimo įsigaliojimo (2021 m. lapkričio 14 d.) įgyvendinti keleivių vežimo tolimojo susisiekimo transportu sistemos reglamentavimo įstatyminiu lygmeniu pertvarkos, kadangi tam reikalingi mažiausiai dveji metai.

¹ Administracinė byla Nr. eI4-782-816/2021.

² Administracinė byla Nr. eI-12-502/2021.

Tačiau 2021 m. liepos 19 d. teismas priėmė nutartį, kuria LTSA prašymą atmetė. Nutartyje teismas nurodo, jog LTSA ir SM <...> nepateikia aiškaus plano, kaip KT įpareigojimas galės būti įvykdytas per nukeltą įvykdymo laikotarpį, taip pat nepateikia jokių objektyvių duomenų, kodėl nėra įmanoma įpareigojimo įvykdyti per šiuo metu nustatytą terminą.

Taigi, šiuo metu yra susidariusi situacija, kuomet KT, kurios viena iš funkcijų yra *prižiūrėti, kaip ūkio subjektai, viešojo administravimo subjektai laikosi KĮ nustatytų reikalavimų*³, laiko, jog LTSA nepagrįstai vadovavosi **teisės aktu, kuris net neprieštarauja konkurencijos teisės normoms**, tačiau yra priimtas netinkamo teisės akto lygmenyje.

Įvertinus šią aplinkybę, Asociacijos nuomone, būtų tikslinga inicijuoti teisėkūros procedūras, kuriomis Taisyklių 14.5 ir 22 p. išdėstytos normos būtų perkeltos į įstatymą, o konkrečiai į Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksą (toliau – KTK). Tokia KTK pataisa būtų aktuali atsižvelgiant į LVAT 2021 m. gegužės 17 d. sprendimo nuostatą, jog Taisyklių 14.5 ir 22 p. prieštarauja konstituciniam teisinės valstybės principui dėl to, jog yra priimti netinkamame teisės akte, t. y. ministro patvirtintose Taisyklėse, o ne įstatyme.

Kita vertus, siekiant įgyvendinti KT nutarimą, yra reikalinga nustatyti KT reikalaujamo organizuoti konkurso teisinį pagrindą, sukurti tam teisinę bazę. Kitaip tariant, būtų tikslinga lygiagrečiai atlikti galimybių studiją (tyrimą), kurios metu būtų įvertinti visi ekonominiai, socialiniai, teisiniai ir techniniai minimos reformos aspektai. Kiek mums žinoma, ministerija ruošiasi tokiai studijai ir jau turėtų būti parengta Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos parengimo paslaugų pirkimo techninė specifikacija⁴.

Tikėtina, jog Ministerijai imantis konkrečių veiksmų, kurių tikslinga imtis 1) reaguojant į minėtąjį LVAT sprendimą ir 2) sprendžiant dėl KT nutarimo vykdymo, bus užtikrintas teisingo ir teisėto sprendimo nagrinėjamoje byloje priėmimas.

Atsižvelgiant į tai, **prašome** inicijuoti minimas Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso pataisas ir kaip galima greičiau pradėti Lietuvos tolimojo susisiekimo sistemos studijos parengimo paslaugų viešąjį pirkimą, kad, studijos rengimo metu, būtų įvertinti visi ekonominiai, socialiniai, teisiniai ir techniniai reformos, kuri būtų atliekama vadovaujantis administracinėje byloje skundžiamu Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos nutarimu, aspektai.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 655 83009, info@lkva-asociacija.lt

³ Žr. KĮ 18 str. 1 d. 1 p.

⁴ Techninės specifikacijos projektas buvo svarstomas Patariamiosios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje 2021-06-08 posėdyje.