

Lietuvos transporto saugos administracija

Švitrigailos g. 42, 03209 Vilnius

El. p.: ltsa@ltsa.lt*Kopija:***Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai**

Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius,

El. p. sumin@sumin.lt**PTRETENZIJA****Dėl II etapo - Potencialių vežėjų parinkimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais**

2023 m. vasario 14 d. Nr. S-004

Vilnius

Pretenzijoje vartojamos sąvokos

1. **LKVA** – Lietuvos keleivių vežėjų asociacija.
2. **LTSA** – Lietuvos transporto saugos administracija.
3. **LR Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo projektas** – Lietuvos Respublikos Seime registruotas LR Kelių transporto kodekso 8(1), 11, 17(1), 18, 18(2) straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 18(2) straipsniu įstatymo projektas, Reg. Nr. XIVP-2183 (2022 m. spalio 24 d.).
4. **Įsakymas** – Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2021 m. gruodžio 17 d. įsakymas Nr. 2BE-346 „Dėl vežėjų įtraukimo į Potencialių vežėjų sąrašą atrankos ir Potencialių vežėjų parinkimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais nuostatų patvirtinimo“.
5. **Atrankos nuostatai** – Įsakymu patvirtinti Vežėjų įtraukimo į Potencialių vežėjų sąrašą atrankos nuostatai.
6. **Konkurso nuostatai/sąlygos** – Potencialių vežėjų parinkimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais nuostatai.
7. **I etapas** – Vežėjų įtraukimo į potencialių vežėjų sąrašą atranka.
8. **II etapas** – Potencialių vežėjų parinkimas vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais.
9. **Maršrutų grupė** – LTSA sudaryta tolimojo susisiekimo maršrutų grupė, kurią sudaro vienas ar daugiau tolimojo susisiekimo maršrutų, turinčių individualius numerius ir tvarkaraščius.
10. **Vežimo sutartis** – Konkurso nuostatų 1 priedas „Keleivių vežimo sutartis tolimojo susisiekimo maršrutų grupei Nr. ____“.

Esminės faktinės aplinkybės

1. Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba atlikusi tyrimą prieš LTSA, konstatavo, jog LTSA pažeidė LR Konkurencijos įstatymo 4 straipsnį ir įpareigojo ją: (i) panaikinti vežėjams suteiktus leidimus, kurie buvo suteikti ne konkurso būdu, o pratęsiant anksčiau įgytų leidimų terminą, ir (ii) organizuoti konkurencingas procedūras vežėjams parinkti.

2. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2021 m. gegužės 17 d. sprendimu administracinėje byloje Nr. el-12-502/2021, buvo konstatuota, kad galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka yra patvirtinta ne įstatymo lygmeniu, o susisiekimo ministro įsakymu, todėl prieštarauja teisės aktų hierarchijos principams.

3. Vilniaus apygardos administracinis teismas 2021 m. spalio 15 d. sprendimu priimtu administracinėje byloje Nr. el4-782-816/2021, įpareigojo LTSA (per teismo nustatytą terminą) organizuoti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų, konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

4. LTSA direktorius 2021 m. gruodžio 17 d. priėmė įsakymą, kuriuo patvirtino Atrankos nuostatus bei Konkurso nuostatus (sąlygas). Priimtais teisės aktais yra siekiama nustatyti tvarką, kuria konkurso būdu būtų parenkami vežėjai, kurie turės teisę vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais.

5. Lygiagrečiai, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija ėmė svarstyti galimas kitas patekimo į rinką konkurencingas procedūras ir tolimojo susisiekimo reguliariais maršrutais organizavimo būdus¹, o būtent atsisakant vežėjų parinkimo konkurso būdu. Pasiektas svarstymų rezultatas – LR Seime 2022 m. spalio 24 d. registruotas LR Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo projektas, kuriam po pateikimo pritarta 2023 m. lapkričio 3 d. Šiuo projektu siekiama reformuoti tolimojo susisiekimo autobusais sistemą ir įstatymu, o ne įstatymo įgyvendinamuoju teisės aktu reglamentuoti esmines ūkinės veiklos sąlygas organizuojant keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais veiklą. Kitaip tariant, įstatymiškai – be konkurso - būtų nustatyta konkurencinga procedūra naujiems vežėjams parinkti.

6. Nors LR Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo projektas turėjo būti svarstomas LR Seimo posėdyje 2022 m. gruodžio 8 d., tačiau, kaip žinia, klausimas buvo nukeltas į LR Seimo pavasario sesiją.

7. Nepaisant to, kad reformos modeliai (*patvirtintas LTSA Įsakymu ir siūlomas LR Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo projektas*) yra absoliučiai skirtingi tarp kurių nėra net vieningos minties, kaip turėtų būti nustatoma konkurencinga procedūra naujiems vežėjams parinkti, LTSA ėmėsi skubiai vykdyti procedūras pagal Įsakymu patvirtintus Atrankos nuostatus ir Konkurso nuostatus.

8. 2022 m. gruodžio 9 d. LTSA pradėjo vykdyti I etapą, kurio rezultatas – patvirtintas ir paskelbtas Potencialių vežėjų sąrašas.

9. 2023 m. vasario 1 d. LTSA pradėjo vykdyti II etapą, t. y. šiuo metu vežėjai yra kviečiami teikti pasiūlymus vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais žemiau nurodytoms maršrutų grupėms (*apie pradėtą vykdyti II etapą vežėjams tapo žinoma sekančia dieną, t. y. 2023 m. vasario 2 d.*). Vežėjams nustatytas 30 kalendorinių dienų terminas pasiūlymams pateikti. Kartu su kvietimu, buvo paviešintos Maršrutų grupės.

Pretenziją teikti sąlygojančios priežastys

10. Vienas iš LKVA tikslų – atstovauti Asociacijos narių teises, ginti jų interesus teikiant keleivių vežimo paslaugas.

11. LKVA aktyviai dalyvavo LTSA direktoriaus Įsakymo projekto derinimo stadijoje, kurios metu buvo išsakyta daugybė pastabų dėl Įsakymo projekto nuostatų ydingumo, buvo keliami klausimai dėl Įsakymo projekto nuostatų teisėtumo bei suderinamumo su aukštesnės teisinės galios aktais. Nepaisant to, į daugelį pastabų buvo neatsižvelgta arba atsižvelgta iš dalies. Šiandien Įsakymas pradėtas įgyvendinti iš praktinės pusės.

12. LKVA ir toliau nuosekliai laikosi pozicijos, jog taikomas teisinis reguliavimas sukels neigiamus padarinius, o būtent vežėjų teisių ir teisėtų interesų pažeidimą. Tačiau to būtų galima išvengti, jei LTSA pagaliau „išgirstų“ nuolat reiškiamas pastabas dėl taikomo teisinio reguliavimo ydingumo, neaiškumo, neapibrėžtumo ir priimtų dėl to ryžtingus sprendimus.

13. Kaip jau buvo minėta, šiuo metu LTSA yra pradėjusi vykdyti II etapą, vadovaujantis Konkurso nuostatais. Todėl šios pretenzijos objektas – Konkurso sąlygos, kurios **pažeidžia vežėjų teises ir teisėtus**

¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 2022-04-22 įregistravo LR Kelių transporto kodekso 11, 18 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 17², 18² straipsniais įstatymo projektą Nr. 22-6396.

interesus taip pat bendruosius principus (skaidrumo, proporcingumo, lygiateisiškumo, teisinio aiškumo bei tikrumo) dėl ko yra pagrindas pradėtas II etapo procedūras nutraukti. Pretenzija grindžiama šiais motyvais:

I. Dėl Maršrutų grupės.

14. Konkurso nuostatų 21 punkte, nustatyta, jog: „Konkurso Maršrutų grupės neskaidomos, Potencialūs vežėjai turi pateikti pasiūlymą visai Maršrutų grupei“.

15. Primintina, kad Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas (toliau – Konstitucinis Teismas) yra konstatavęs, jog iš konstitucinio teisinės valstybės principo, kitų konstitucinių imperatyvų kyla reikalavimas įstatymų leidėjui, kitiems teisėkūros subjektams paisyti iš Konstitucijos kylančios teisės aktų hierarchijos. Šis reikalavimas, be kita ko, reiškia, kad draudžiama žemesnės galios teisės aktais reguliuoti tuos visuomeninius santykius, kurie gali būti reguliuojami tik aukštesnės galios teisės aktais, taip pat kad žemesnės galios teisės aktuose draudžiama nustatyti tokį teisinį reguliavimą, kuris konkuruotų su nustatytuoju aukštesnės galios teisės aktuose (*Konstitucinio Teismo 2005 m. sausio 19 d., 2005 m. rugsėjo 20 d. nutarimai ir kt.*).

16. Aiškindamas įstatymo viršenybės, taip pat kitus iš konstitucinio teisinės valstybės principo kylančius imperatyvus Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas savo praktikoje taip pat nuosekliai vadovaujasi nuostata, kad valdžios institucijos privalo veikti aukštesnės galios teisės aktais suteiktos kompetencijos ribose bei laikytis reikalavimų, kylančių iš konstitucinio teisinės valstybės principo (*pvz., Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo išplėstinės teisėjų kolegijos 2015 m. gruodžio 21 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-7-552/2015*). Taigi viešojo administravimo subjektų kompetencija turi būti nustatyta įstatymu, veikla vykdoma tik jiems priskirtos kompetencijos ribose.

17. Atsižvelgiant į vertinamą teisinį reguliavimą (Konkurso nuostatus), LKVA atkreipia dėmesį, jog Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2021 m. gegužės 17 d. sprendimu administracinėje byloje Nr. el-12-502/2021, buvo konstatuota, kad galiojanti tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka yra patvirtinta ne įstatymo lygmeniu, o susisiekimo ministro įsakymu, todėl prieštarauja teisės aktų hierarchijos principams.

18. Nagrinėjamu atveju, tolimojo susisiekimo autobusais konkursų organizavimo tvarka, nors ir keičiant jos modelį, tačiau vis tiek lieka įtvirtinta ne įstatymo lygmeniu, o LTSA direktoriaus lokaliu teisės aktu – įsakymu. Kas atitinkamai, leidžia abejojti, ar LTSA neviršija savo įgaliojimų reguliuodama visuomeninius santykius – keleivių vežimo paslaugų teikimą tolimojo susisiekimo maršrutais.

19. Pažymėtina, jog LTSA jokių aukštesnės teisinės galios aktu nebuvo įgaliota sudaryti Maršrutų grupių. Tokią teisę sau pati „nusistatė“ LTSA. Dar daugiau – tokia teisė net nėra nustatyta tiesiogiai, o jos užuominas galima suprasti tik iš Konkurso nuostatų 4.2 papunkčio, kuriame viso labo yra pateikta Maršrutų grupės definicija, aiškinant, jog tai yra LTSA sudaryta tolimojo susisiekimo maršrutų grupė, kurią sudaro vienas ar daugiau tolimojo susisiekimo maršrutų, turinčių individualius numerius ir tvarkaraščius.

20. Lokalinio teisės akto nuostatomis ne tik kad tiesiogiai nepavedama LTSA sudaryti Maršrutų grupės, bet dar blogiau nenustato kriterijų ir/ar principų arba kitaip tariant tvarkos, kuria vadovaujantis būtų galima sudaryti Maršrutų grupę.

21. Šiame kontekste esamas reguliavimas vertinamas, kaip neribotos diskrecijos teisės suteikimas LTSA, negebėjimas šios teisės įgyvendinti, dėl ko galiausiai yra pažeidžiamos vežėjų teisės ir teisėti interesai, o būtent:

21.1. LKVA įvertinusi Maršrutų grupes, nustatė, kad visame sąraše yra tik dvi Maršrutų grupės (Nr. 5 ir Nr. 10), kurių visi maršrutai yra žinomi dabar juose keleivius vežantiems vežėjams. Tuo tarpu, likusios *Maršrutų grupės suformuotos taip, kad nėra Maršruto grupės, kurioje visi maršrutai būtų aptarnaujami kurio nors dabar dirbančio vežėjo*. Tokia situacija apsunkina atlikti objektyvius kainos paskaičiavimus.

Šiame kontekste, esminė aplinkybė yra ta, kad **LTSA neatskleidžia vežėjams visos būtinos informacijos, kuri reikalinga prieš priimant sprendimą teikti pasiūlymą dėl konkrečios Maršrutų grupės**. Kitaip tariant, LTSA nepateikia absoliučiai jokios informacijos apie keleivių srautus ir jų pokyčius maršrutuose. Atsakant į klausimą, ką ši aplinkybė reiškia vežėjui, pasakytina, jog: (i) ribojimą tinkamai apskaičiuoti vežimo

kainą (tarifą); (ii) objektyvias galimybes įsivertinti rizikas Vežimo sutarties vykdymo laikotarpiui; (iii) įvertinti, kokią transporto priemonę, t. y. su koku skaičiumi sėdimų vietų, naudoti konkrečiam maršrutui ir atsižvelgiant į tai paskaičiuoti sąnaudas priklausomai nuo ketinamos naudoti transporto priemonės kategorijos.

Taigi identifikuojama situacija, aiškiai demonstruoja skaidrumo principo nebuvimą, kadangi vežėjas neturi pakankamai informacijos, kokiomis sąlygomis tektų vykdyti Vežimo sutartį ir galiausiai tai neužtikrina sąžiningos konkurencijos.

21.2. LKVA turimomis žiniomis, *ne visi vežėjai yra pajėgūs aptarnauti visus vienos Maršrutų grupės maršrutus.*

Atitinkamai tai reiškia, jog dalis vežėjų bus eliminuoti iš rinkos, teikiant keleivių vežimo paslaugas tolimojo susisiekimo maršrutais, kurioje veiklą sėkmingai vykdė eilę metų. Tačiau šiuo atveju, nepagrįstus veiklos ribojimus įsakymu nustato viešojo administravimo subjektas – LTSA, o ne įstatymų leidėjas. Kitaip tariant, priemonė nėra proporcinga siekiamam tikslui.

Pažymėtina ir tai, kad daliai vežėjų bus sunkiai įgyvendinama galimybė Konkurse dalyvauti kaip vežėjų grupei, kuri jungtinės veiklos pagrindu aptarnautų visą Maršruto grupę. Kita vertus, vežėjui gali net ir nepavykti sudaryti jungtinės veiklos sutarties su kitu vežėju dėl pernelyg trumpo termino pasiūlymui pateikti (*laikas reikalingas potencialaus partnerio-vežėjo paieškai, sutartinių sąlygų aptarimui, garantijai ir kt.*) ir derybų rezultatui pasiekti su kitu vežėju. Vežėjui nepavykus susitarti su kitu vežėju dėl galimybės veikti vežėjų grupėje, jis nebeturi realių galimybių dalyvauti Konkurse, kas atitinkamai reiškia jo eliminavimą iš tolimojo susisiekimo maršrutų segmento.

Esamas reguliavimas tokioje situacijoje sąlygoja *arba* priverstinį jungtinės veiklos vykdymą vežėjų grupėje, *arba* priverstinį pasitraukimą iš tolimojo susisiekimo maršrutų veiklos, nes vežėjas vienas pats neturi galimybių aptarnauti visus vienos Maršrutų grupės maršrutus.

21.3. LTSA buvo pateikusi informaciją², jog iš viso yra 260 maršrutų, tačiau paskelbtoje 21 Maršrutų grupėje yra tik 173 maršrutai. Pažymėtina, kad LTSA niekaip nepaaiškino Maršrutų grupių sudarymo principų ir kriterijų, nuolat komunikuodavo, kad konkursai bus skelbiami tiems patiems jau esamiems maršrutams, todėl LKVA negali įvertinti ir įsitikinti ar nemažinamas tolimojo susisiekimo maršrutų tinklas, ar nemažės tolimojo susisiekimo paslaugos prieinamumas keleiviams.

Kadangi prieš nustatant Maršrutų grupes nebuvo organizuotos jokios konsultacijos su vežėjais ir/ar socialiniais partneriais, tai manytina, jog LTSA turi pareigą pateikti argumentuotus atsakymus į kylančius klausimus II etapo vykdymo metu, nes, pvz., atlikus Maršrutų grupės Nr. 13 reisų tvarkaraščių analizę pastebėta, jog maršrutu M-471 Mažeikiai – Kaunas yra suplanuotas maršrutas tik į vieną pusę, t. y. nėra reiso iš Kauno atgal į Mažeikius, todėl kyla pagrįstas klausimas ar taip atsitiko dėl žmogiškosios klaidos, ar toks maršrutas buvo suplanuotas sąmoningai, tačiau ydingai, ar tokių ir panašių klaidų nėra daugiau, ar visi dabar veikiantys maršrutai yra įtraukti į Maršrutų grupes?

21.4. Taip pat manytina, jog vežėjai, privalėdami pateikti pasiūlymą visai Maršrutų grupei, tuo pačiu yra verčiami vežti keleivius ir neefektyviais maršrutais (*primintina, jog LTSA nepateikė informacijos apie keleivių srautus maršrutuose, todėl kyla pagrįstų abejonių, kad tarp suformuotų maršrutų yra neefektyvių ir tai mėginama nuslėpti*). Tuo tarpu Vežimo sutarties projektas, niekaip nereguliuoja klausimo dėl galimų nuostolių kompensavimo vežėjui, kuomet pagal visus rodiklius galima pagrįstai daryti išvadą, kad vienas ar kitas maršrutas yra neefektyvus.

21.5. Manytina, jog yra eliminuojamas sutarčių laisvės principas, t. y. sutarties šalims susitarti dėl sutarties vykdymo sąlygų. Šiuo atveju, visas sąlygas vienašališkai nustatė LTSA, jau net nekalbant apie Maršrutų grupių sudarymo tvarkos nebuvimą bei sudarytų maršrutų ydingumą. Vežėjai jokiam etape, tame tarpe ir viešai paskelbus Maršrutų grupes, teikti pastabas/pasiūlymus dėl sugrupuotų maršrutų. Tokioje situacijoje vežėjas turi tik dvi galimybes, *arba* sutikti su LTSA primetamomis sąlygomis, *arba* ne.

² 2023-01-24 BNS pranešimas, <https://www.bns.lt/topic/1911/news/67907623/print/true/>

22. Apibendrinant aukščiau išdėstytą, manytina, jog LTSA veikė *ultra vires* (viršydama savo įgaliojimus), kadangi nesant aiškaus teisinio reguliavimo, savarankiškai nusprendė, jog turi teisę sudaryti Maršrutų grupes, o jas sudarant remtis tik savo nuožiūra, t. y. be jokių teisiškai įtvirtintų principų ir/ar objektyvių kriterijų. Taip pat nusprendusi uždrausti vežėjams skaidyti Maršrutų grupes, t. y. pateikti pasiūlymus dėl atskirų maršrutų.

II. Dėl minimalių Konkurso dalyvio kvalifikacijos reikalavimų.

23. Konkurso nuostatų 42 punkte yra nustatyti minimalūs Konkurso dalyvio kvalifikacijos reikalavimai (Konkurso nuostatų 42.1 – 42.4 papunkčiai).

24. Daug diskusijų tarp vežėjų keliantis reikalavimas – dėl transporto priemonių, kurios būtų pritaikytos asmenims, turintiems riboto judumo, klausos ir regos negalią.

25. Reikalavimas – turėti visą reikalingą maršrutui aptarnauti autobusų, pritaikytų asmenims turintiems riboto judumo, klausos ar regos negalią, skaičių - prilygsta labai aukšto standarto reikalavimui, kurio iki šiol Lietuvoje nebuvo. Žvelgiant iš viešųjų pirkimų procedūrų konteksto ir viešųjų pirkimų klausimais suformuotos teismų praktikos, tai perkančiosios organizacijos prieš nustatydamos minimalius kvalifikacijos reikalavimus, turi įvertinti pirkimo pobūdį ir kitas reikšmingas aplinkybes, tačiau bet kokių atveju pirkimo sąlygose nustatyti minimalūs reikalavimai tiekėjo kvalifikacijai turi atitikti esminį kriterijų – jie turi būti pakankami tam, kad perkančioji organizacija galėtų būti užtikrinta tiekėjo pajėgumu įvykdyti pirkimo užduotį (žr., pvz., Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. balandžio 12 d. nutartį civilinėje byloje Nr. 3K-3-43/2012).

26. Nors šiuo atveju, LTSA vykdomos procedūros nėra viešojo pirkimo procedūros, o dėl naujo teisinio reguliavimo nėra suformuota jokia teisminė praktika, tačiau procedūrų bendrame kontekste yra vykdoma II etapo procedūra yra panaši į viešojo pirkimo procedūras. Todėl pagrįstai manytina, kad jau suformuota teismų praktika dėl minimalių kvalifikacijos reikalavimų nustatymo, kaip analogija galėtų būti pritaikoma ir LTSA vykdomam II etapui.

27. Šiuo atveju, dėl reikalavimo transporto priemonių, kurios būtų pritaikytos asmenims, turintiems riboto judumo, klausos ir regos negalią, didelė dalis vežėjų nebus pajėgūs savarankiškai atitikti šį kvalifikacijos reikalavimą. LKVA ir vežėjų vertinimu, toks neproporcingas siekiamam tikslui LTSA nustatytas reikalavimas nepagrįstai riboja vežėjų konkurenciją, todėl negali būti laikomas teisėtu (turėtų būti panaikinamas).

28. Kita vertus, vežėjai net nuturėjo galimybių iš anksto pasiruošti tokiam reikalavimui. Dar kartą primintina, jog LR Seime buvo užregistruotas LR Kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo projektas. Buvo pagrindo vertinti, kad ši pertvarka jau nuo 2023 metų, bus įteisinta įstatymo lygmeniu. Tačiau, nepaisant šios aplinkybės, LTSA skubos tvarka pradėjo įgyvendinti priimto įsakymo nuostatas. Konkursas buvo paskelbtas 2022 m. gruodžio 9 d., todėl vežėjai niekaip negalėjo tinkamai pasiruošti naujai pertvarkai, tame tarpe iš anksto pasirūpinti transporto priemonėmis, kad atitiktų ir aukšto standarto reikalavimus (*transporto priemonėmis, kurios būtų pritaikytos asmenims, turintiems riboto judumo, klausos ir regos negalią*), kurie vertinami kaip neproporcingi.

29. Lygiai taip pat neturėtų būti pamirštama, kad dalis vežėjų įmonių yra valdomos savivaldybių, dėl ko tokiems vežėjams kyla pareiga įgyvendinti viešojo pirkimo procedūras turint tikslą įsigyti ar nuomos (lizingo) pagrindais valdyti transporto priemonę, kuri galėtų tenkinti LTSA nustatytą aukšto standarto reikalavimą.

30. Kadangi ne visi vežėjai bus pajėgūs atitikti aukštus standartus turinčius minimalius kvalifikacinius reikalavimus, vežėjai praras galimybę teikti pasiūlymą dėl Maršrutų grupės.

31. Konkurso nuostatų 42.4 punkte nustatyta, kad: „Transporto priemonės, skirtos Vežimo sutarčiai vykdyti, yra tik su sėdimosiomis vietomis, kurių yra ne mažiau kaip 12“.

32. Kaip jau buvo minėta aukščiau, išankstinės informacijos apie keleivių srautus maršrutuose nepateikimas, sąlygoja galimybę vežėjui pateikti transporto priemonių sąrašą, kuriame visi autobusai bus su ne daugiau kaip 12 sėdimų vietų. Pagal esamą reguliavimą, LTSA net neturės teisės reikalauti, kad vežėjas atitinkame maršrute vykdydamas keleivių vežimą naudotų transporto priemonę su didesniu skaičiumi sėdimų vietų. Todėl šiame kontekste neigiamus padarinius patirs vartotojas – keleivis.

III. Dėl Konkurso sąlygų

33. Konkurso nuostatų 73 punkte nustatyta, kad: „Konkurso laimėtojas po Vežimo sutarties pasirašymo dienos pradeda vežti keleivius ne vėliau kaip per 3 mėnesius nuo Vežimo sutarties sudarymo dienos.“

34. LTSA kvietime teikti pasiūlymus vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais nurodytoms maršrutų grupėms, nurodyta, jog Vežimo sutarčių įsigaliojimo ir vykdymo pradžia – 2023 m. balandžio 1 d.

35. Atkreiptinas dėmesys, jog Konkurso nuostatų 1 priedo „Keleivių vežimo sutartis tolimojo susisiekimo maršrutų grupei Nr. ____“ 23 punkte buvo palikta laisva vieta sutarties galiojimo termino įrašymui, todėl vadovaujantis Konkurso nuostatų 73 punktu, manytina, kad sutarties šalys, minėto punkto ribose, buvo laisvos susitarti dėl sutarties įsigaliojimo ir vykdymo momento.

36. Vėlgi pastebima tendencija visus sprendimus, nepriklausomai nuo to ar jie turi tiesioginės įtakos vežėjui, ar ne, iš LTSA pusės priimti vienašališkai.

IV. Dėl Vežimo sutarčių sąlygų

37. Vežimo sutarties 8.1 punkte, nustatyta, kad vežėjas įsipareigoja: „vežėjas įsipareigoja teikti Vežimo paslaugas Sutarties 1 priede nurodytais maršrutais pagal Administracijos išduotus ir patvirtintus eismo tvarkaraščius nuo Sutarties įsigaliojimo datos ir visą Sutarties laikotarpį“.

38. Kyla pagrįstų abejonių ar ši sutartinė sąlyga yra suderinta su Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003-12-31 įsakymu Nr. 3-734 „Dėl Autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ patvirtintų Autobusų stočių veiklos nuostatų 7 punktu, nustatančiu, jog vežėjai, turintys leidimus vežti keleivius reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais (išskyrus miesto), sudaro sutartis su autobusų stočių, nurodytų patvirtintuose autobusų eismo tvarkaraščiuose, savininkais (valdytojais) ir su stočių, prižiūrinčių autobusų eismo tvarkaraščių būklę reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutų (išskyrus miesto) stotelėse (2 priedas), savininkais (valdytojais).

39. Vežėjui pradėjus vykdyti Vežimo sutartis pagal naujus maršrutus, kurių iki Konkurso rezultatų paskelbimo neaptarnavo, labai realu, kad bus susiduriama su situacija, kad autobusų stoties savininkas (valdytojas) neturės galimybės tvarkaraštyje nurodytu laiku sudaryti sąlygas autobusui priimti ir aptarnauti. Atitinkamai kyla rizika, jog nebus galimybės laikytis LTSA nustatytų tvarkaraščių, o keleiviai dėl to patirtis nepatogumus.

40. Vežimo sutarties 8.8.4. ir 8.8.5 papunkčiuose nustatyta, kad vežėjas įsipareigoja užtikrinti garsinius pranešimus.

41. Šiame kontekste, norime atkreipti dėmesį, kad vežėjai, kurių transporto priemonėse nėra įdiegta garinių pranešimų sistema, bus priversti patirti papildomas išlaidas, nors techniškai yra galimybės naudoti alternatyvias priemones, t. y. keleiviams reikalingą informaciją vairuotojui pranešus per mikrofoną, o apie diržų prisisegimą – vairuotojas praneša mikrofону arba įrengti įspėjamieji ženklais (piktogramos ant sėdynių ir kitose vietose), taip pat, jei yra švieslentės – tai jose bėgančia eilute.

42. LTSA, nesudaro galimybės naudoti jokių alternatyvių priemonių, kurios vežėjui netaptų sunkia finansine našta. Garsinių pranešimų sistemos įdiegimas iš karto visuose transporto priemonėse, kurių sąrašą vežėjai turi pateikti kartu su pasiūlymu, būtų didelė investicija, tačiau vežėjas neturi jokių garantijų, kad Konkursą dėl Maršrutų grupės jis laimės, todėl atlikta investicija net neatsipirks.

Pretenzijos reikalavimai

Konkurso nuostatų sąlygų neteisėtumas, susijęs su neaiškiu teisiniu reguliavimu, dėl ko yra pažeidžiamos vežėjų teisės ir teisėti interesai. LTSA veiksmams, kuriais buvo nustatytos neaiškos Konkurso sąlygos ir jų turinys jau nebegali būti tikslinamos II – etapo metu. Žinomi, Konkurso nuostatų probleminiai aspektai nesprendžiami, o iš karto bus perkelti į Vežimo sutarties vykdymo stadiją. Konkurso nuostatų sąlygos yra neaiškos tiek savo turiniu, tiek dėl teisinio reguliavimo atitikties aukštesnės galios teisės aktams. LTSA nepagrįstai pati sau suteikė įgaliojimus reguliuoti visuomeninius santykius – keleivių vežimo paslaugų teikimą

tolimojo susisiekimo maršrutais, atitinkamai ir priimti sprendimus sudaryti jokiais pagrindais nepagrįstas Maršrutų grupes, nesudaryta galimybė vežėjams pateikti pasiūlymus atskiriems maršrutams ir eilę kitų kompetencijų. Manytina, jog Konkurso nuostatai, kurių pagrindu yra vykdomas II-etapas, neatitinka skaidrumo, proporcingumo principų bei konkurencijos užtikrinimo imperatyvų.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, Lietuvos transporto saugos administracijos **prašome:**

pripažinti Konkurso nuostatų sąlygas neteisėtomis bei neaiškiomis ir nutraukti II - etapo - Potencialių vežėjų parinkimo vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais konkursą, dėl poreikio tikslinti Konkurso nuostatus.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis