



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONSTITUCINIS TEISMAS
LIETUVOS RESPUBLIKOS VARDU

NUTARIMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ TRANSPORTO KODEKSO
17¹ STRAIPSNIO (2009 M. GRUODŽIO 17 D. REDAKCIJA) 2 DALIES
2 PUNKTO ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONSTITUCIJAI

2015 m. sausio 15 d. Nr. KT3-N1/2015

Vilnius

Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas, susidedantis iš Konstitucinio Teismo teisėjų Elvyros Baltutytės, Vytauto Greičiaus, Danutės Jočienės, Prano Kuconio, Gedimino Mesonio, Vyto Miliaus, Egidijaus Šileikio, Algirdo Taminsko, Dainiaus Žalimo, sekretoriaujant Daivai Pitrėnaitei,

remdamasis Lietuvos Respublikos Konstitucijos 102, 105 straipsniais, Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo įstatymo 1, 53¹ straipsniais, Teismo posėdyje 2014 m. gruodžio 19 d. rašytinio proceso tvarka išnagrinėjo konstitucinės justicijos bylą Nr. 6/2012 pagal pareiškėjo – Vilniaus apygardos administracinio teismo prašymą Nr. 1B-11/2012 ištirti, ar Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktas neprieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijos 29 straipsnio 1 daliai, 46 straipsnio 1, 3, 4 dalims.

Konstitucinis Teismas

nustatė:

I

Pareiškėjo – Vilniaus apygardos administracinio teismo prašymas grindžiamas šiais argumentais.

1. Pagal ginčijamą teisinį reguliavimą savivaldybė be konkurso ar kitos konkurenciją užtikrinančios procedūros gali pasirinkti, kam suteikti teisę (pavesti) vykdyti keleivių vežimo veiklą. Tokiu teisiniu reguliavimu yra sudaromos prielaidos nepagrįstai suteikti privilegijų vienam

ūkio subjektui ir diskriminuoti kitus galimus vežimo paslaugų rinkos dalyvius. Todėl toks teisinis reguliavimas, kuriuo paneigiama sąžininga konkurencija, ribojama ūkinės veiklos laisvė ir iniciatyva, skatinamas monopolijos kūrimasis, gali prieštarauti Konstitucijai.

2. Tarp savivaldybės įsteigtų įmonių ar įstaigų, kurioms savivaldybė gali pavesti teikti keleivių vežimo paslaugas ne konkurso būdu, ir privačių ūkio subjektų nėra tokio pobūdžio skirtumų, kuriais galėtų būti pateisintas išskirtinis savivaldybės įsteigtų įmonių ar įstaigų teisinis statusas, tačiau ginčijamu teisiniu reguliavimu savivaldybės įsteigtoms įmonėms ar įstaigoms sudaromos palankesnės nei privatiems ūkio subjektams sąlygos vykdyti vežėjo veiklą, nes jos gali gauti iš savivaldybių pavedimus vykdyti šią veiklą (ir gauti atlygį už tai) nekonkuruodamos su privačiais subjektais.

II

Rengiant bylą Konstitucinio Teismo posėdžiui gauti suinteresuoto asmens – Seimo atstovo tuometinio Seimo nario Seimo Ekonomikos komiteto pirmininko Dainiaus Budrio rašytiniai paaiškinimai, kuriuose teigiama, kad ginčijamas teisinis reguliavimas neprieštarauja Konstitucijai. Suinteresuoto asmens atstovo pozicija grindžiama šiais argumentais.

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 2, 3, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17¹, 18 straipsnių ir kodekso priedo pakeitimo įstatymas, kurio 9 straipsniu pakeistos Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio nuostatos, parengtas ir priimtas siekiant tinkamai įgyvendinti 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (toliau – Reglamentas), kuris Lietuvos Respublikoje taikomas tiesiogiai ir turi viršenybę prieš Lietuvos Respublikos įstatymus ir kitus teisės aktus. Todėl nėra pagrindo pripažinti, kad Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktas prieštarauja Konstitucijai.

III

Rengiant bylą Konstitucinio Teismo posėdžiui gautos Europos teisės departamento prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos generalinio direktoriaus pavaduotojo Karolio Dieninio, Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos pirmininko Šarūno Keserausko, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro Rimanto Sinkevičiaus, Lietuvos savivaldybių asociacijos direktoriaus pavaduotojo Rimanto Čepo rašytinės nuomonės.

Konstitucinis Teismas

konstatuoja:

1. Pareiškėjas prašo ištirti Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punkto, kuriuo reguliuojami keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų

teikimo organizavimo santykiai, atitiktį Konstitucijos 29 straipsnio 1 daliai, 46 straipsnio 1, 3, 4 dalims.

2. Konstitucijos 46 straipsnyje nustatyta:

„Lietuvos ūkis grindžiamas privačios nuosavybės teise, asmens ūkinės veiklos laisve ir iniciatyva.

Valstybė remia visuomenei naudingas ūkines pastangas ir iniciatyvą.

Valstybė reguliuoja ūkinę veiklą taip, kad ji tarnautų bendrai tautos gerovei.

Įstatymas draudžia monopolizuoti gamybą ir rinką, saugo sąžiningos konkurencijos laisvę.

Valstybė gina vartotojo interesus.“

Kaip ne kartą yra konstatavęs Konstitucinis Teismas, Konstitucijos 46 straipsnyje įtvirtinti principai sudaro vieną visumą – šalies ūkio konstitucinį pagrindą, todėl visų šio straipsnio dalių nuostatos yra tarpusavyje susijusios ir viena kitą papildo; tarp jose įtvirtintų principų yra pusiausvyra, kiekvienas jų aiškintinas nepaneigiant kitų, o pažeidus kurioje nors vienoje straipsnio dalyje esančią teisės normą yra pažeidžiamos ar sudaromos prielaidos pažeisti ir kitose šio straipsnio dalyse išdėstytas teisės normas. Konstitucinio Teismo aktuose (*inter alia* 2008 m. kovo 5 d., 2009 m. balandžio 29 d., 2010 m. rugsėjo 29 d., 2011 m. sausio 6 d. nutarimuose) išdėstyta plati oficialioji konstitucinė doktrina, kuria atskleidžiamas Konstitucijos 46 straipsnio nuostatų turinys.

2.1. Konstitucinis Teismas yra pažymėjęs, kad asmens ūkinės veiklos laisvė ir iniciatyva suponuoja *inter alia* sutarčių sudarymo laisvę, sąžiningos konkurencijos laisvę, ūkio subjektų lygiateisiškumą ir kt.; jos yra neatsiejamos nuo galimybės asmeniui, norinčiam užsiimti ūkine veikla arba, priešingai, ja nebeužsiimti, be dirbtinių kliūčių patekti į rinką ir iš jos pasitraukti (2006 m. gegužės 31 d., 2009 m. kovo 2 d., 2009 m. balandžio 29 d. nutarimai).

2.2. Konstitucinis Teismas ne kartą yra konstatavęs ir tai, kad ūkinės veiklos laisvė nėra absoliuti, asmuo ja naudojasi laikydamasis tam tikrų privalomų reikalavimų, apribojimų; nustatomais apribojimais neleistina paneigti tokias esmines ūkinės veiklos laisvės nuostatas, kaip ūkinės veiklos subjektų lygiateisiškumas, sąžininga konkurencija; pagal Konstituciją valstybė negali neribotai kištis į asmens ūkinę veiklą; valstybė, reguliuodama ūkinę veiklą, turi laikytis asmens ir visuomenės interesų derinimo principo, užtikrinti ir privataus asmens (ūkinės veiklos subjekto), ir visuomenės interesus, siekti ne atskirų asmenų gerovės, bet būtent bendros tautos gerovės, kuri neturi būti priešpriešinama paties ūkio subjekto, kurio veikla yra reguliuojama, taip pat asmenų, įsteigusių, valdančių tą ūkio subjektą arba kitaip su juo susijusių, gerovei, jų teisėms ir teisėtiems interesams; ūkinės veiklos tarnavimu tautos gerovei negalima grįsti ar pateisinti tokio jos reguliavimo, kuriuo tam tikro ūkio subjekto teisės ir teisėti interesai būtų ribojami daugiau, nei būtina viešajam interesui užtikrinti, ūkio subjektams būtų sudarytos nepalankios, nevienodos ūkininkavimo sąlygos, būtų varžoma jų iniciatyva, nesudaroma galimybių jai reikštis (2010 m.

rugsėjo 29 d., 2011 m. sausio 6 d., 2013 m. liepos 7 d. nutarimai).

2.3. Sąžiningos konkurencijos apsauga yra pagrindinis būdas užtikrinti asmens ir visuomenės interesų darną reguliuojant ūkinę veiklą, sukurti ūkio, kaip sistemos, savireguliaciją, skatinančią optimaliai paskirstyti ekonominius išteklius, veiksmingai juos panaudoti, didinti ekonominį augimą ir kelti vartotojų gerovę; nuostata, kad įstatymas saugo sąžiningos konkurencijos laisvę, reiškia įpareigojimą įstatymų leidėjui įstatymais nustatyti tokį teisinį reguliavimą, kad nebūtų monopolizuojama gamyba ir rinka, būtų užtikrinta sąžiningos konkurencijos laisvė ir būtų numatytos priemonės ir būdai jai apsaugoti; konstitucinė sąžiningos konkurencijos apsaugos garantija suponuoja draudimą ūkinę veiklą reguliuojančioms valstybės valdžios, savivaldybių institucijoms priimti sprendimus, kuriais yra ar gali būti iškreipiama sąžininga konkurencija, ir įpareigoja valstybės valdžios, savivaldybių institucijas teisinėmis priemonėmis užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę (Konstitucinio Teismo 2008 m. kovo 5 d., 2009 m. kovo 2 d., 2009 m. balandžio 29 d. nutarimai).

2.4. Pagal Konstituciją valstybė, reguliuodama ūkinę veiklą, privalo paisyti konstitucinio ūkio subjektų lygiateisiškumo reikalavimo, tiesiogiai susijusio su Konstitucijos 29 straipsnyje įtvirtintu visų asmenų lygiateisiškumo principu, antraip ūkinės veiklos teisinio reguliavimo nebūtų galima laikyti tarnaujančiu bendrai tautos gerovei (Konstitucinio Teismo 2005 m. gegužės 13 d., 2006 m. gegužės 31 d., 2009 m. kovo 2 d., 2013 m. gegužės 24 d. nutarimai).

3. Konstitucinis Teismas taip pat yra konstatavęs, jog įstatymų leidėjas, turėdamas pareigą ūkinę veiklą reguliuoti taip, kad ji tarnautų bendrai tautos gerovei, įstatymais reguliuoja ir keleivių vežėjų ūkinę veiklą, nustato jos sąlygas, reikalavimus šios veiklos vykdymui, jos ribojimus ir draudimus, taip pat keleivių vežėjų ūkinės veiklos kontrolę (2008 m. kovo 5 d. nutarimas). Tai darydamas įstatymų leidėjas turi paisyti Konstitucijos, *inter alia* iš jos 29, 46 straipsnių kylančių imperatyvų.

3.1. Pažymėtina ir tai, kad įstatymų leidėjas, reguliuodamas ūkinę veiklą keleivių vežimo srityje, kai kurias šios veiklos organizavimo funkcijas gali, o kai kuriais atvejais ir turi, perduoti savivaldybėms. Pagal Konstituciją savivaldybių funkcijos gali būti nustatytos tik įstatymu; nė viena iš savivaldybėms priskirtų funkcijų nereiškia absoliutaus savivaldybių savarankiškumo atitinkamoje srityje (Konstitucinio Teismo 2002 m. gruodžio 24 d., 2005 m. liepos 8 d., 2008 m. kovo 5 d. nutarimai); vykdydamos priskirtas funkcijas, savivaldybės turi paisyti Konstitucijos ir įstatymų (Konstitucinio Teismo 2008 m. kovo 5 d. nutarimas).

3.2. Nagrinėjamos konstitucinės justicijos bylos kontekste taip pat pažymėtina, kad įstatymų leidėjas, perdavęs tam tikras keleivių vežimo veiklos organizavimo funkcijas savivaldybėms, laikydamasis iš Konstitucijos 46 straipsnio kylančių imperatyvų, *inter alia* jame įtvirtintų ūkinės veiklos tarnavimo bendrai tautos gerovei, sąžiningos konkurencijos, vartotojų teisių apsaugos

reikalavimų, Konstitucijos 29 straipsnyje įtvirtinto asmenų lygiateisiškumo imperatyvo, privalo nustatyti tokį teisinį reguliavimą, pagal kurį savivaldybės užtikrintų sąžiningos konkurencijos laisvę (*inter alia* kad būtų numatytos priemonės ir būdai jai apsaugoti, taip pat kad keleivių vežėjų rinka nebūtų monopolizuota), vartotojų teises keleivių vežimo srityje (*inter alia* kad vartotojai gautų kokybiškas, jų interesus atitinkančias, finansiškai prieinamas paslaugas net ir tais atvejais, kai teikti tokias paslaugas yra nenaudinga), taip pat nepaneigtų keleivių vežėjų lygiateisiškumo.

4. Kaip minėta, pareiškėjas abejoja, ar Konstitucijos 29 straipsnio 1 dalį, 46 straipsnio 1, 3, 4 dalis atitinka Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punkte nustatytas teisinis reguliavimas.

Pareiškėjo nuomone, ginčijamu teisiniu reguliavimu, kuriuo savivaldybei suteikta teisė be konkurso ar kitos konkurenciją užtikrinančios procedūros pasirinkti, kam suteikti teisę (pavesti) vykdyti keleivių vežimo veiklą, yra sudaromos prielaidos nepagrįstai suteikti privilegijų vienam ūkio subjektui ir diskriminuoti kitus galimus vežimo paslaugų rinkos dalyvius, paneigiama sąžininga konkurencija, ribojama ūkinės veiklos laisvė ir iniciatyva.

5. Seimas 1996 m. lapkričio 19 d. priėmė Kelių transporto kodeksą, kuris įsigaliojo 1996 m. gruodžio 11 d. Šiuo kodeksu reguliuojamas keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų vežimų organizavimas ir vykdymas, vežimų valstybinis valdymas ir kontrolė, atsakomybė už turtinę žalą (1 straipsnis).

6. Kelių transporto kodeksas buvo ne kartą keičiamas ir (arba) papildomas, *inter alia* Seimo 2002 m. kovo 19 d. priimtu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 1, 2, 4, 7, 8, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 29, 37, 40, 42, 44, 47 straipsnių ir septintojo skirsnio pavadinimo pakeitimo, kodekso papildymo 17¹ straipsniu bei 57 ir 58 straipsnių pripažinimo netekusiais galios įstatymu, įsigaliojusiu 2002 m. balandžio 9 d., kuriuo Kelių transporto kodeksas papildytas nauju 17¹ straipsniu „Visuomenės aptarnavimo organizavimas“. Šiame straipsnyje *inter alia* buvo nustatyta:

„1. Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, taip pat savivaldybių institucijos užtikrina būtinų keleivinio kelių transporto paslaugų teikimą visuomenei nors ir vežėjams komerciškai nenaudingomis sąlygomis. Dėl šių paslaugų teikimo vežėjų patiriami nuostoliai jiems yra kompensuojami Vyriausybės arba jos įgalios institucijos nustatyta tvarka. Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, taip pat savivaldybių institucijos vežėjus visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti parenka konkurso tvarka ir su konkurso nugalėtojais sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis. Visuomenės aptarnavimo sutartys sudaromos ne ilgiau kaip 5 metams.“

Taigi šiame straipsnyje nustatytu teisiniu reguliavimu Vyriausybei, jos įgaliotai institucijai, taip pat savivaldybių institucijoms buvo numatyta pareiga užtikrinti keleivinio kelių transporto paslaugų teikimą visuomenei net ir tais atvejais, kai vežėjams tai komerciškai nenaudinga. Vežėjai

keleivinio kelių transporto paslaugoms visuomenei teikti turėjo būti parenkami konkurso tvarka. Kitų vežėjų parinkimo būdų šiame straipsnyje įtvirtinta nebuvo.

7. Seimas 2009 m. gruodžio 17 d. priėmė Kelių transporto kodekso 2, 3, 8, 10, 12, 13, 14, 16, 17¹, 18 straipsnių ir kodekso priedo pakeitimo įstatymą, įsigaliojusį 2009 m. gruodžio 28 d., kurio 9 straipsniu pakeitė Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnį (2002 m. kovo 19 d. redakcija).

Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnyje (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija), kurio 2 dalies 2 punktą ginčija pareiškėjas, nustatyta:

„1. Savivaldybių institucijos užtikrina bendrus interesus tenkinančių keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, vežėjai neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudami atlygio, vadovaudamosi Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

2. Savivaldybių institucijos vežėjus teikti viešąsias paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus parenka:

1) konkurso būdu, vadovaudamosi Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytais reikalavimais;

2) tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, atitinkančiu Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

3. Viešųjų paslaugų sutarčių turinį, trukmę, jų sudarymo sąlygas ir tvarką, vežėjų nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijai apskaičiuoti taikomas taisyklės nustato Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007. Nuostolių, patirtų vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kompensacijos apskaičiavimo tvarką nustato Vyriausybė arba jos įgaliota institucija pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priede išdėstytas taisykles.“

Palyginus Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnyje (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) nustatytą teisinį reguliavimą su nustatytu šio kodekso 17¹ straipsnyje (2002 m. kovo 19 d. redakcija) pažymėtina, jog jis pakito tuo aspektu, kad Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies nuostatose yra įtvirtinti du keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas teikiančių vežėjų parinkimo būdai: vežėjai šioms paslaugoms teikti gali būti parenkami konkurso būdu, laikantis Reglamente nurodytų reikalavimų (šios dalies 1 punktą), arba tiesiogiai sudarant viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, atitinkančiu Reglamento 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus (šios dalies 2 punktą), t. y. ne konkurso būdu. Teisinis reguliavimas, pagal kurį savivaldybių institucijos turi pareigą užtikrinti bendrus interesus tenkinančių keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą net ir tais atvejais, kai tai komerciškai nenaudinga vežėjams, liko nepakitęs.

8. Atsižvelgiant į tai, kad Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) nuostatose, *inter alia* pareiškėjo ginčijamame jo 2 dalies 2 punkte, yra daromos nuorodos

į Reglamente įtvirtintą teisinį reguliavimą, jos aiškintinos kartu su šio reglamento, kuris, kaip Europos Sąjungos teisės aktas, pagal Konstitucijos sudedamosios dalies – Konstitucinio akto „Dėl Lietuvos Respublikos narystės Europos Sąjungoje“ 2 dalį yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis, nuostatomis.

8.1. Reglamentas priimtas turint tikslą nustatyti, kaip kompetentingos institucijos, laikydamosi Europos Sąjungos teisės nuostatų, gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje, siekdamos užtikrinti bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ir pigesnės nei teikiamosios įprastinėmis rinkos sąlygomis (1 straipsnio 1 dalis).

8.2. Reglamento preambulėje pabrėžiama, kad daug vidaus keleivinio transporto paslaugų, būtinų siekiant patenkinti bendrus ekonominius interesus, negali būti teikiamos kaip komercinės paslaugos, todėl valstybių narių kompetentingoms institucijoms turi būti sudaryta galimybė imtis veiksmų, užtikrinančių tokių paslaugų teikimą (5 konstatuojamoji dalis). Tačiau taip pat pažymima, kad teikiant keleivių vežimo viešąsias paslaugas turi būti siekiama užtikrinti konkurenciją (2, 17 konstatuojamosios dalys) ir kad tose valstybėse, kuriose keleivių vežimo viešąsias paslaugas teikia keli paslaugų teikėjai, „konkurencijos įvedimas suteikia galimybę mažesne kaina gauti patrauklesnes ir naujoviškesnes paslaugas, ir mažai tikėtina, kad tai kliudytų viešųjų paslaugų operatoriams vykdyti jiems patikėtus specialius uždavinius“ (7 konstatuojamoji dalis). Nustatyta ir tai, kad, atsižvelgdama į atitinkamas nacionalinės teisės nuostatas, vietos valdžios institucija arba, jei tokios nėra, nacionalinė institucija gali nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas savo administruojamoje teritorijoje teikti pati arba neskelbdama konkurso jas teikti patikėti vidaus operatoriui, tačiau tokia galimybė savarankiškai teikti paslaugas turi būti griežtai kontroliuojama, kad būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos (18 konstatuojamoji dalis). Tiesiogiai sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims turėtų būti taikomi griežtesni skaidrumo reikalavimai (30 konstatuojamoji dalis).

8.3. Šiai konstitucinės justicijos bylai aktualiaame Reglamento 5 straipsnyje, į kurį daromos nuorodos Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnyje (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija), nustatyta:

„2. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija – nesvarbu, ar tai būtų integruotas 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 <...>.

3. Kompetentinga institucija, kuri kreipiasi į kitą trečiąją šalį nei vidaus operatorius, viešųjų paslaugų sutartis sudaro konkurso tvarka, išskyrus 4, 5 ir 6 dalyse nurodytus atvejus. Nustatyta

konkurso tvarka turi būti atvira visiems operatoriams ir sąžininga, o joje turi būti laikomasi skaidrumo bei nediskriminavimo principų. Siekiant nustatyti, kaip galima geriausiai patenkinti konkrečius ar sudėtingus poreikius, po pasiūlymų pateikimo ir bet kokios pirminės atrankos, laikantis tų pačių principų gali būti vedamos derybos.

4. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei numatoma vidutinė metinė tų paslaugų vertė neviršija 1 000 000 EUR arba jei metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 300 000 kilometrų.

Tais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutartis tiesiogiai sudaroma su maža ir vidutine įmone, eksploatuojančia ne daugiau kaip 23 transporto priemones, tos ribos gali būti padidintos iki vidutinės metinės tų paslaugų vertės, kuri neviršija 2 000 000 EUR, arba, kai jos susijusios su metinio keleivinio transporto paslaugų atstumu, – iki atstumo, kuris neviršija 600 000 kilometrų.

5. Jei paslaugų teikimas nutrūksta arba kyla rimtas pavojus, kad tokia situacija susidarys, kompetentinga institucija gali imtis skubių priemonių. Tokia skubi priemonė gali būti tiesioginis sutarties sudarymas arba oficialus susitarimas dėl viešųjų paslaugų sutarties galiojimo pratęsimo ar reikalavimas vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. <...> Imantis skubios priemonės viešųjų paslaugų sutartis sudaroma arba jos galiojimas pratęsiamas ar tokią sutartį nurodoma vykdyti ne ilgesniam kaip dvejų metų laikotarpiui.

6. <...>

7. Valstybės narės imasi priemonių, reikalingų siekiant užtikrinti, kad sprendimus, priimtus pagal 2–6 dalis, būtų galima veiksmingai ir skubiai peržiūrėti paprašius asmeniui, norinčiam ar norėjusiam sudaryti konkrečią sutartį ir rizikavusiam ar rizikuojančiam nukentėti nuo tariamo pažeidimo dėl to, kad minėtieji sprendimai pažeidė Bendrijos teisę arba nacionalines taisykles, pagal kurias ši teisė įgyvendinama.

8. <...>“

Taigi pagal Reglamento 5 straipsnyje nustatytą teisinį reguliavimą valstybės narės vietos kompetentinga institucija, organizuojanti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą, šias paslaugas teikiančią vežėją neskelbdama konkurso gali parinkti tokiais būdais:

- nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikti pati;
- tiesiogiai sudaryti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vidaus operatoriumi, t. y. teisiškai atskirtu subjektu, kurį ta institucija kontroliuoja;
- tiesiogiai sudaryti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo sutartį su trečiuoju asmeniu – keleivinio transporto paslaugas teikiančiu ūkio subjektu esant bent vienai iš šių sąlygų:
 - 1) jo vidutinė metinė keleivinio transporto paslaugų vertė arba metinis vežimų atstumas savivaldybių institucijai pavaldžioje teritorijoje neviršija nustatytųjų Reglamente (nustatytos ribos

gali būti praplėstos, jei sutartis sudaroma su mažąja ar vidutine įmone, atsižvelgiant į jos eksploatuojamų transporto priemonių kiekį); 2) reikia imtis skubių priemonių, kai nutrūksta paslaugų teikimas arba kyla rimtas pavojus, kad tokia situacija susidarys, – ne ilgiau kaip 2 metus.

Pabrėžtina, kad Reglamento 5 straipsnyje tiesiogiai įtvirtinta, jog nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikti pati arba šiame reglamente nurodytomis sąlygomis tiesiogiai, t. y. neskelbdama konkurso, sudaryti viešųjų paslaugų teikimo sutartį su savo kontroliuojamu ūkio subjektu arba su trečiuoju asmeniu – keleivinio transporto paslaugas teikiančiu ūkio subjektu vietos kompetentinga institucija gali tik tuo atveju, jeigu tai nedraudžiama pagal nacionalinę teisę.

8.4. Pažymėtina, kad iš Reglamento 5 straipsnio nuostatų, kuriomis *inter alia* nustatyta, kokiais būdais vietos kompetentingos institucijos gali parinkti keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikiančią vežėją, ir jo preambulėje, *inter alia* jos 5, 18 konstatuojamosiose dalyse, išdėstytų nuostatų matyti, kad galimybė vietos kompetentingoms institucijoms keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikiančią vežėją parinkti ne konkurso būdu, o tiesiogiai sudarant keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vidaus operatoriumi ar kitu ūkio subjektu, jei yra Reglamente nustatytos sąlygos, numatyta dėl to, kad vidaus keleivinio transporto paslaugos, būtinos siekiant patenkinti bendrus interesus, turi būti teikiamos ir tais atvejais, kai vežėjams tai komerciškai nenaudinga, taigi valstybių narių kompetentingos institucijos turi turėti galimybę imtis veiksmų, kuriais būtų užtikrintas šių paslaugų teikimas; pagal minėtas Reglamento nuostatas tokia galimybė savarankiškai teikti paslaugas turi būti griežtai kontroliuojama. Pažymėtina ir tai, kad pagal Reglamento 5 straipsnio 7 dalies nuostatas valstybės narės privalo imtis priemonių užtikrinti, kad asmens, norinčio ar norėjusio sudaryti konkrečią sutartį, prašymu būtų galima veiksmingai ir skubiai peržiūrėti vietos institucijos priimtus sprendimus dėl vežėjo viešosioms keleivinio transporto paslaugoms teikti parinkimo.

9. Minėta, kad Reglamento nuostatos dėl vežėjo viešosioms keleivių vežimo paslaugoms teikti parinkimo būdo taikomos, jeigu tai nedraudžiama pagal nacionalinę teisę. Taigi pareiškėjo ginčijamas teisinis reguliavimas aiškintinas ir kitų Lietuvos Respublikos teisės aktų, kuriais reguliuojamas viešųjų paslaugų teikimas, kontekste.

9.1. Pagal Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymą (2008 m. rugsėjo 15 d. redakcija) keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas yra viena iš savivaldybių savarankiškų funkcijų, kurią jos privalo vykdyti paisydamos veiklos skaidrumo, priimamų sprendimų teisėtumo ir asmenų lygiateisiškumo principų (4 straipsnio 6, 10, 13 punktai, 6 straipsnio 33 punktas).

9.2. Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (2009 m. balandžio 9 d. redakcija) 4 straipsnyje nustatyta, kad viešojo administravimo subjektai, įgyvendindami pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvoje, privalo užtikrinti sąžiningos

konkurencijos laisvę; viešojo administravimo subjektams draudžiama priimti teisės aktus arba kitus sprendimus, kuriais teikiamos privilegijos arba diskriminuojami atskiri ūkio subjektai ar jų grupės ir dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams.

9.3. Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalį, kurioje nustatyti du keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas teikiančių vežėjų parinkimo būdai, aiškinant kartu su nurodytomis Vietos savivaldos, Konkurencijos įstatymų nuostatomis, pažymėtina, kad savivaldybės, organizuodamos keleivių vežimą vietiniais maršrutais ir parinkdamos vežėjus šioms paslaugoms teikti, privalo vadovautis veiklos skaidrumo, priimamų sprendimų teisėtumo ir asmenų lygiateisiškumo principais; vykdydamos joms pavestas funkcijas, susijusias su keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimo organizavimu, *inter alia* parinkdamos vežėją minėtoms paslaugoms teikti, savivaldybės turi užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę keleivių vežimo srityje ir nepriimti sprendimų, kuriais teikiamos privilegijos arba diskriminuojami atskiri vežėjų rinkoje veikiantys ūkio subjektai ar jų grupės ir dėl kurių atsiranda arba gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams.

Tai reiškia, kad savivaldybės, turinčios pareigą užtikrinti bendrus interesus atitinkančių keleivinio kelių transporto paslaugų teikimą, neturi absoliučios diskrecijos nuspręsti dėl šias paslaugas teikiančių vežėjų parinkimo būdo. Savivaldybės sprendimus dėl keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas teikiančių vežėjų parinkimo pagal Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktą (su vežėjais tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartis įstatyme numatytais sąlygomis), o ne pagal 1 punktą (konkurso būdu), gali priimti tik tuo atveju, jeigu tokiais sprendimais nebus teikiama privilegijų arba diskriminuojami atskiri ūkio subjektai ar jų grupės.

Taigi savivaldybė, nusprenddama dėl keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikėjo parinkimo būdo, turi atsižvelgti *inter alia* į tai, ar yra kitų ūkio subjektų, norinčių ir galinčių teikti keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas, ir, jei jų esama, užtikrinti, kad jiems būtų sudarytos sąlygos konkuruoti dėl galimybės teikti šias paslaugas.

10. Pareiškėjo ginčijamą Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktą aiškinant kartu su Vietos savivaldos, Konkurencijos įstatymų nuostatomis, taip pat Reglamento, į kurį ginčijamoje nuostatoje daroma nuoroda, nuostatų kontekste, pažymėtina, kad šiuo teisiniu reguliavimu įtvirtintas kitoks keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas teikiančių vežėjų parinkimo būdas – vežėjo parinkimas ne konkurso tvarka, bet tiesiogiai sudarant viešųjų paslaugų teikimo sutartį – nustatytas siekiant sudaryti galimybę savivaldybių institucijoms imtis reikiamų veiksmų, kad būtų užtikrintas keleivinio kelių transporto

viešųjų paslaugų, būtinų siekiant patenkinti bendrus ekonominius interesus, teikimas net ir tais atvejais, kai vežėjams tai komerciškai nenaudinga. Taigi savivaldybės, turėdamos pareigą užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę, organizuodamos keleivių vežimą vietiniais maršrutais pagal ginčijamą Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktą vežėją šioms paslaugoms teikti gali parinkti tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartis įstatyme nustatytais sąlygomis, o ne konkurso būdu, tik tais atvejais, kai reikia imtis veiksmų, kad būtų užtikrintas keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimas, kurio, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, vežėjai neprisiimtų arba kurį prisiimtų ne visa apimtimi, tačiau kuris yra būtinas siekiant patenkinti bendruosius interesus, ir tik jeigu tokiais sprendimais nebus teikiama privilegijų arba diskriminuojami atskiri ūkio subjektai ar jų grupės.

11. Sprendžiant, ar Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktas neprieštarauja Konstitucijai, pažymėtina, kad, kaip minėta, įstatymų leidėjas, perdavęs tam tikras keleivių vežimo veiklos organizavimo funkcijas savivaldybėms, laikydamasis iš Konstitucijos 46 straipsnio kylančių imperatyvų, *inter alia* jame įtvirtintų ūkinės veiklos tarnavimo bendrai tautos gerovei, sąžiningos konkurencijos, vartotojų teisių apsaugos reikalavimų, Konstitucijos 29 straipsnyje įtvirtinto asmenų lygiateisiškumo imperatyvo, privalo nustatyti tokį teisinį reguliavimą, pagal kurį savivaldybės užtikrintų sąžiningos konkurencijos laisvę, vartotojų teises (*inter alia* kad vartotojai gautų kokybiškas, jų interesus atitinkančias, finansiškai prieinamas paslaugas net ir tais atvejais, kai teikti tokias paslaugas yra nenaudinga) keleivių vežimo srityje, taip pat nepaneigtų keleivių vežėjų lygiateisiškumo.

11.1. Minėta, kad pagal pareiškėjo ginčijamame Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punkte nustatytą teisinį reguliavimą savivaldybės vežėją keleivinio kelių transporto viešosioms paslaugoms teikti gali parinkti tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartis įstatyme nustatytais sąlygomis, o ne konkurso būdu, tik tais atvejais, kai reikia imtis veiksmų, kad būtų užtikrintas šių paslaugų teikimas, kurio, atsižvelgdami į savo komercinius interesus, vežėjai neprisiimtų arba kurį prisiimtų ne visa apimtimi, tačiau kuris yra būtinas siekiant patenkinti bendruosius interesus, ir tik jeigu tokiais sprendimais nebus teikiama privilegijų arba diskriminuojami atskiri ūkio subjektai ar jų grupės.

Taigi Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punkte įtvirtintu teisiniu reguliavimu įstatymų leidėjas sudarė prielaidas užtikrinti stabilų ir nenutrūkstamą bendrus interesus tenkinančių keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikimą gyventojams (*inter alia* tais atvejais, kai tai komerciškai nenaudinga); pagal ginčijamą teisinį reguliavimą keleivinio kelių transporto viešųjų paslaugų teikėjas gali būti parinktas tik tokiu atveju, kai to neįmanoma padaryti konkurso būdu lygiomis sąlygomis jame dalyvaujant tiek savivaldybės įsteigtoms įmonėms, tiek privatiems ūkio subjektams.

11.2. Vadinas, nėra pagrindo teigti, kad ginčijamu teisiniu reguliavimu, įtvirtintu Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punkte, pažeidžiami Konstitucijos 46 straipsnyje įtvirtinti ūkinės veiklos tarnavimo bendrai tautos gerovei, sąžiningos konkurencijos, vartotojų teisių apsaugos reikalavimai, Konstitucijos 29 straipsnyje įtvirtintas asmenų lygiateisiškumo imperatyvas.

12. Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, darytina išvada, kad Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktas neprieštarauja Konstitucijos 29 straipsnio 1 daliai, 46 straipsnio 1, 3, 4 dalims.

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Konstitucijos 102, 105 straipsniais, Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo įstatymo 1, 53, 53¹, 54, 55, 56 straipsniais, Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas

nutaria:

Pripažinti, kad Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija; Žin., 2009, Nr. 154-6952) 2 dalies 2 punktas neprieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijai.

Šis Konstitucinio Teismo nutarimas yra galutinis ir neskundžiamas.

Konstitucinio Teismo teisėjai

Elvyra Baltutytė

Vytautas Greičius

Danutė Jočienė

Pranas Kuconis

Gediminas Mesonis

Vytas Milius

Egidijus Šileikis

Algirdas Taminskas

Dainius Žalimas