



## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

### NUTARIMAS

#### DĖL ŠIAULIŲ MIESTO SAVIVALDYBĖS SPRENDIMŲ, ORGANIZUOJANT KELEIVIŲ VEŽIMO PASLAUGŲ TEIKIMĄ, ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 4 STRAIPSNIO REIKALAVIMAMS

2016 m. sausio 6 d. Nr. 2S-1/2016

Vilnius

(1) Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba 2016 m. sausio 6 d. posėdyje išnagrinėjo klausimą dėl Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų, organizuojant keleivių vežimo paslaugų teikimą, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.

Konkurencijos taryba n u s t a t ė:

(2) Tyrimas dėl Šiaulių miesto savivaldybės (toliau – ir Savivaldybė) sprendimų, organizuojant keleivių vežimo paslaugų teikimą, atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams pradėtas Konkurencijos tarybos 2014 m. kovo 4 d. nutarimu Nr. 1S-36/2014<sup>1</sup>.

(3) Tyrimas pradėtas pagal pareiškėjų uždarnosios akcinės bendrovės „Karališkas vežėjas“ (kodas Juridinių asmenų registre 175835296, S. Daukanto g. 4, Šiauliai), uždarnosios akcinės bendrovės „Ridvija“ (kodas Juridinių asmenų registre 145197724, Stadiono g. 1, Šiauliai; toliau – UAB „Ridvija“), UŽDAROSIOS AKCINĖS BENDROVĖS „JŪSŲ TAKSI“ (kodas Juridinių asmenų registre 145195716, Tiesos g. 4A, Šiauliai), Antano Urbono įmonės (kodas Juridinių asmenų registre 145207150, Gytarių g. 16-1, Šiauliai) ir Arūno Sabansko įmonės (kodas Juridinių asmenų registre 145306935, Gegužių g. 49-318A, Šiauliai) (toliau visi kartu – Pareiškėjai) pareiškimą<sup>2</sup>.

(4) Tyrimo terminas pratęstas Konkurencijos tarybos 2014 m. liepos 25 d. nutarimu Nr. 1S-114/2014, 2014 m. spalio 28 d. nutarimu Nr. 1S-169/2014, 2015 m. vasario 3 d. nutarimu Nr. 1S-9/2015, 2015 m. balandžio 21 d. nutarimu Nr. 1S-37/2015 ir 2015 m. liepos 28 d. nutarimu Nr. 1S-78/2015<sup>3</sup>.

(5) Tyrimo metu buvo nagrinėti Savivaldybės sprendimai, susiję su keleivių vežimo paslaugų teikimu Šiaulių mieste:

- (a) Šiaulių miesto savivaldybės ir UAB „Busturas“ 2001 m. balandžio 17 d. Keleivių vežimo kelių transportu vietinio susisiekimo maršrutais sutartis Nr. 131<sup>4</sup> (toliau – Keleivių vežimo sutartis);
- (b) Šiaulių miesto savivaldybės tarybos 2010 m. spalio 21 d. sprendimas Nr. T-333 „Dėl keleivinio kelių transporto vietiniais (miesto) susisiekimo maršrutais viešųjų paslaugų teikimo ir nuostolių kompensavimo“<sup>5</sup> (toliau – Sprendimas dėl viešųjų paslaugų);
- (c) Šiaulių miesto savivaldybės ir uždarnosios akcinės bendrovės „BUSTURAS“ (kodas Juridinių asmenų registre 144127993, Šarūno g. 2, Šiauliai; toliau – UAB „Busturas“) 2010 m. spalio 29 d. Keleivinio kelių transporto vietiniais

<sup>1</sup> Bylos 2 tomas, 95-97 lapai.

<sup>2</sup> 2013 m. lapkričio 29 d. „Pareiškimas dėl Šiaulių miesto savivaldybės administracijos neteisėtų veiksmų“ (bylos 1 tomas, 1-7 lapai).

<sup>3</sup> Bylos 2 tomas, 105-106, 107, 147, 148 ir 152 lapai.

<sup>4</sup> Bylos 2 tomas, 20-22 lapai.

<sup>5</sup> Bylos 2 tomas, 89a lapas.

- (miesto) susisiekimo maršrutais viešųjų paslaugų teikimo ir nuostolių kompensavimo sutartis Nr. SŽ-1005<sup>6</sup> (toliau – Viešųjų paslaugų sutartis);
- (d) Šiaulių miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2013 m. lapkričio 11 d. įsakymas Nr. A-1353 „Dėl Šiaulių miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2009 m. vasario 2 d. įsakymo Nr. A-116 „Dėl vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusų, maršrutinių taksi maršrutų ir jų trasų sąrašo patvirtinimo“ pakeitimo“<sup>7</sup> (toliau – Įsakymas dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo).

(6) Tyrimo metu dėl informacijos pateikimo buvo susirašinėjama su Savivaldybe, Pareiškėjais, UAB „Busturas“ ir kitais ūkio subjektais.

### **1. Keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais teisinis reglamentavimas ir su tuo susijusios aplinkybės**

(7) Atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjami Savivaldybės sprendimai yra susiję su keleivių vežimo paslaugų teikimu Šiaulių mieste, toliau šiame nutarime pateikiamos Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų vertinimui reikšmingos su savivaldybių kompetencija keleivių vežimo srityje susijusios teisės aktų nuostatos.

(8) Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 1 dalies 33 punktą numato, kad keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas yra viena iš savivaldybių savarankiškų funkcijų.

(9) Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 4 straipsnio 4 dalis ir Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 4 straipsnio 3 dalis taip pat numato, kad savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos formuoja viešojo vietinio transporto veiklos strategiją, valdo ir organizuoja keleivių vežimą vietinio susisiekimo maršrutais ir lengvaisiais automobiliais taksi bei pagal savo kompetenciją leidžia vežėjams privalomus teisės aktus.

(10) Pagal Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 2 dalį keleiviai gali būti vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais.

(11) Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 3 ir 6 dalimis, keleivių vežimas vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais apibrėžiamas kaip keleivių vežimas miesto teritorijoje nustatyta gatvių (kelių) trasa, nustatytu dažnumu ir maršrutais, kelionės metu paimant keleivius tam tikslui nustatytoje stotelėse, laikantis iš anksto nustatytų tvarkaraščių ir tarifų.

(12) Keleiviai reguliariais reisais vežami autobusais, troleibusais ir maršrutiniais taksi.

(13) Autobusas – tai motorinė transporto priemonė, skirta vežti žmonėms bei bagažui ir turinti daugiau kaip 9 sėdimąsias vietas, įskaitant vairuotojo vietą (Kelių transporto kodekso 2 straipsnio 4 dalis).

(14) Maršrutinis taksi – yra autobusas, kuris turi nuo 10 iki 17 sėdimųjų vietų, įskaitant ir vairuotojo vietą, ir pažymėtas atpažinimo ženklų – plafonu. Maršrutiniais taksi vežama tik sėdimosiose vietose pagal patvirtintus tvarkaraščius nustatytais vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais. Maršrutiniais taksi vežami keleiviai paimami ir išleidžiami stotelėse arba kitose pagal pageidavimą vietose, kuriose nedraudžia sustoti Kelių eismo taisyklės (Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 8 dalis).

(15) Keleivių vežimo autobusais už atlygį veiklą gali vykdyti tik vežėjai, turintys nustatyta tvarka išduotą licenciją (Kelių transporto kodekso 8 straipsnio 1 dalis).

(16) Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 8 straipsnio 2 dalies 4 punktu ir 6 dalimi, licenciją verstis keleivių vežimu autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, suteikiančią teisę vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais, kai maršruto pradžia arba pabaiga yra konkreti savivaldybė, išduoda ir administruoja savivaldybės vykdomosios institucijos.

(17) Keleiviams vežti reguliariais reisais nustatytu maršrutu taip pat išduodamas leidimas. Pagal Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 11 dalį leidimus keleiviams vežti vietiniais maršrutais

<sup>6</sup> Bylos 2 tomas, 87-89 lapai.

<sup>7</sup> Bylos 1 tomas, 28-29 lapai.

išduoda savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos. Leidimų išdavimo sąlygas nustato Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija<sup>8</sup>.

(18) Pagal Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 1 dalį savivaldybių institucijos, vadovaudamosi 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (toliau – Reglamentas Nr. 1370/2007) reikalavimais, 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.

(19) Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 2 dalimi savivaldybių institucijos vežėjus teikti viešąsias paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus parenka: 1) konkurso būdu, vadovaudamosi Reglamentas Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytais reikalavimais; 2) tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartį su vežėju, atitinkančiu Reglamentas Nr. 1370/2007 5 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

(20) Reglamentas Nr. 1370/2007 5 straipsnis numato atvejus, kada viešojo keleivinio transporto viešųjų paslaugų sutartis gali būti sudaroma konkurso tvarka, bei kada viešojo keleivinio transporto viešąsias paslaugas gali nuspręsti teikti vietos kompetentinga institucija pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu.

(21) Pagal Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalį, keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais tarifų konkrečius dydžius nustato savivaldybių tarybos.

(22) Iki 2014 m. vasario 1 d.<sup>9</sup> keleivių vežimo autobusais ir keleivių vežimo maršrutiniais taksi kainos Šiaulių miesto savivaldybėje buvo: autobuso vienkartinio bilieto kaina spaudos kioske buvo 1,70 Lt, autobuse – 1,80 Lt, o maršrutinio taksi – 2,00 Lt.<sup>10</sup>

(23) Keleivių vežimo autobusais atveju numatyti ir terminuoti bilietai, pavyzdžiui, mėnesinis bilietas<sup>11</sup>. Be to, tam tikros keleivių grupės Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme nustatyta tvarka, turėjo teisę įsigyti tiek terminuotus, tiek vienkartinius autobuso bilietus su nuolaida nuo 50 proc. iki 80 proc.<sup>12</sup> Pagal Transporto lengvatų įstatymo 1 straipsnio 2 dalį šiame įstatyme numatytos lengvatos netaikomos maršrutinių taksi keleiviams.

## **2. Šiaulių miesto savivaldybės sprendimai organizuoti keleivių vežimą vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais Šiaulių mieste ir su tuo susijusios aplinkybės**

(24) Keleivių vežimas vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais Šiauliuose vyko autobusais ir maršrutiniais taksi.

(25) 2001 m. balandžio 17 d. Keleivių vežimo sutartimi numatyta, kad UAB „Busturas“ teikia Šiaulių miesto savivaldybei keleivių vežimo autobusais paslaugas nustatytais maršrutais ir tvarkaraščiais<sup>13</sup>. Pagal Keleivių vežimo sutarties 8 punktą ji galioja neterminuotai.

(26) 2009 m. Šiaulių miesto bendrojo plano aiškinamajame rašte Savivaldybė nurodė poreikį užtikrinti efektyvią Šiaulių miesto keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais sistemą ir vežėjų parinkimą konkurso būdu: *„vežėjų parinkimą konkurso keliu turi vykdyti savivaldybės struktūros, atsakančios už efektyvų maršrutinio tinklo formavimą, eismo tvarkaraščių*

<sup>9</sup> Šiaulių miesto savivaldybės tarybos 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimo Nr. T-306 „Dėl keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo autobusų ir mikroautobusų maršrutais Šiaulių mieste bilietų kainų nustatymo“ redakcija iki 2014 m. vasario 1 d. Primintina, kad 2014 m. vasario 1 d. įsigaliojo Įsakymas dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo (nutarimo (32) pastraipa), kuris panaikino maršrutinių taksi maršrutus Šiaulių mieste.

<sup>10</sup> Šiaulių miesto savivaldybės tarybos 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas Nr. T-306 „Dėl keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo autobusų ir mikroautobusų maršrutais Šiaulių mieste bilietų kainų nustatymo“, 1.1, 1.2 ir 1.4 papunkčiai.

<sup>11</sup> Šiaulių miesto savivaldybės tarybos 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas Nr. T-306 „Dėl keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo autobusų ir mikroautobusų maršrutais Šiaulių mieste bilietų kainų nustatymo“, 1.3 papunktis.

<sup>12</sup> Savivaldybės tarybos 2013 m. gruodžio 19 d. sprendimas Nr. T-306 „Dėl keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo autobusų ir mikroautobusų maršrutais Šiaulių mieste bilietų kainų nustatymo“, 2 punktas.

<sup>13</sup> Keleivių vežimo sutarties 1 dalis ir 2 dalies 1 punktas (bylos 2 tomas, 20-22 lapai).

*sudarymą, transporto priemonių skaičiaus maršrutuose atitikimą realioms keleivių srautams*<sup>14</sup>. Tačiau Savivaldybė keleivių vežimo autobusais viešųjų paslaugų teikimą be konkurso pavedė UAB „Busturas“. 2010 m. spalio 21 d. Savivaldybė priėmė Sprendimą dėl viešųjų paslaugų, kurio<sup>15</sup>:

- (a) 1 punktu patikėjo UAB „Busturas“ teikti viešąją paslaugą – vežti keleivius kelių transporto vietiniais (miesto) susisiekimo maršrutais;
- (b) 2 punktu nusprendė kompensuoti iš Savivaldybės biudžeto lėšų UAB „Busturas“ kiekvieną mėnesį patirtus nuostolius, susidarancius teikiant viešąsias keleivinio kelių transporto paslaugas;
- (c) 3 punktu įgaliojo Savivaldybės administracijos direktorių Savivaldybės vardu pasirašyti Viešųjų paslaugų sutartį.

(27) 2010 m. spalio 29 d. Savivaldybė ir UAB „Busturas“ šio Sprendimo dėl viešųjų paslaugų pagrindu sudarė Viešųjų paslaugų sutartį<sup>16</sup>.

(28) Viešųjų paslaugų sutartį, vadovaujantis jos 22 punktu, sudaro visi raštu įforminti jos priedai, papildymai ir pakeitimai. Neatskiriamos Viešųjų paslaugų sutarties dalys yra ir 2013 m. liepos 26 d. 1 Papildomas susitarimas prie Viešųjų paslaugų sutarties Nr. SŽ-833<sup>17</sup> (toliau – Viešųjų paslaugų sutarties 2013 m. papildymas) ir 2014 m. birželio 4 d. 2 Papildomas susitarimas prie Viešųjų paslaugų sutarties Nr. SŽ-750<sup>18</sup> (toliau – Viešųjų paslaugų sutarties 2014 m. papildymas).

(29) Viešųjų paslaugų sutarties 1 punktą numato, jog sutarties dalykas yra keleivių vežimo autobusais Savivaldybės nustatytais Šiaulių miesto vietinio susisiekimo (miesto) maršrutais, pagal sutarties priede nurodytą sąrašą, paslaugos ir UAB „Busturas“ patirtų nuostolių teikiant šias paslaugas kompensavimas. Pagal Viešųjų paslaugų sutarties 2.1 papunktį UAB „Busturas“ įsipareigojo vežti keleivius, o pagal 3.5 papunktį Savivaldybė įsipareigojo kompensuoti nuostolius, patirtus vežant keleivius.

(30) Viešųjų paslaugų sutarties 19 punkto redakcija, pakeista Viešųjų paslaugų sutarties 2013 m. papildymu, numato, kad ši sutartis galioja 10 metų nuo jos pasirašymo ir kad abiejų šalių raštišku susitarimu gali būti susitarta dėl sutarties termino pratęsimo iki 5 metų<sup>19</sup>.

(31) Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutai, kuriuose keleivių vežimas patikėtas UAB „Busturas“, nurodyti Viešųjų paslaugų sutarties priede „Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų sąrašas“, į kurį tuo metu buvo įtraukti 26 maršrutai<sup>20</sup>.

(32) Savivaldybės administracijos direktorius 2013 m. lapkričio 11 d. priėmė Įsakymą dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo, kurio 1 punktu panaikino visus maršrutinių taksi maršrutus Šiaulių miesto savivaldybėje<sup>21</sup>. Įsakymas dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo įsigaliojo 2014 m. vasario 1 d.

(33) Viešųjų paslaugų sutarties 2014 m. papildymu, Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų sąrašas buvo pakeistas ir jame nurodyti jau 36 autobusų maršrutai<sup>22</sup>. Papildytais 8 Savivaldybės patvirtintais autobusų maršrutais, t. y. maršrutais nuo Nr. P1 iki Nr. P8, keleiviai vežami naudojant autobusus, turinčius nuo 14 iki 17 sėdimųjų vietų<sup>23</sup>.

(34) Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų sąrašė nurodyti 36 maršrutai sutampa su maršrutais patvirtintais Šiaulių miesto savivaldybės administracijos direktorius 2014 m. spalio 15 d. įsakymu Nr. A-1383 „Dėl vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutų ir jų trasų sąrašo patvirtinimo“. UAB „Busturas“ aptarnauja visus 36 vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus Šiaulių mieste.

<sup>14</sup> Šiaulių miesto bendrasis planas, patvirtintas Šiaulių miesto tarybos 2009 m. sausio 29 d. sprendimu Nr. T-1 „Dėl Šiaulių miesto bendrojo plano patvirtinimo“, 7.4 skyrius, 3 punktas (bylos 1 tomas, 23 lapas).

<sup>15</sup> Bylos 2 tomas, 89a lapas.

<sup>16</sup> Bylos 2 tomas, 87-89 lapai.

<sup>17</sup> Bylos 2 tomas, 90-94 lapai.

<sup>18</sup> Bylos 2 tomas, 135-136 lapai.

<sup>19</sup> Bylos 2 tomas, 90a lapas.

<sup>20</sup> Bylos 2 tomas, 89 lapas.

<sup>21</sup> Bylos 1 tomas, 28-29 lapai.

<sup>22</sup> Bylos 2 tomas, 135-136 lapai.

<sup>23</sup> Šiaulių miesto savivaldybės administracijos 2015 m. sausio 9 d. raštas Nr. S-73-11 „Dėl informacijos pateikimo“, 3 punktas (bylos 2 tomas, 132 lapas).

(35) Savivaldybė nurodė, kad 5 vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutams Nr. 10 „Gytarių žiedas – „Šiaulių malūnas“, Nr. 11 „Gytarių žiedas – „Pumpuro“ st.“, Nr. 19 „Kuršenkėlio žiedas – „Pumpuro“ st.“, Nr. 25 „Pumpuro“ st. – „Ligoninės“ st. – „Pumpuro“ st.“ ir Nr. 29 „Gytarių žiedas – Sutkūnai“, 2006 – 2011 m. organizavo konkursus vežėjams parinkti<sup>24</sup>. Maršrutams Nr. 10 ir Nr. 11 2007 m. buvo organizuotas vienas bendras konkursas, kurio nugalėtoja tapo UAB „Busturas“<sup>25</sup>. Maršrutams Nr. 19, Nr. 25 ir Nr. 29 atitinkamai 2008 m., 2011 m. ir 2006 m. organizuoti atskiri konkursai, kurių, laimėtoja taip pat buvo paskelbta UAB „Busturas“, išskyrus konkurso dėl maršruto Nr. 19, nes pastarasis neįvyko negavus nė vieno pasiūlymo<sup>26</sup>.

(36) Savivaldybė paaiškino, kad UAB „Busturas“ buvo pasirinkta teikti keleivių vežimo autobusais viešąsias paslaugas maršrutuose, dėl kurių nebuvo skelbtas konkursas, nes atitiko Reglamento Nr. 1370/2007 5 straipsnio 2 dalies reikalavimus, suteikiančius teisę neskelbiant konkurso patikėti viešojo keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą vidaus operatoriui<sup>27</sup>. Kaip matyti iš aukščiau nurodytų faktinių aplinkybių, nors 5 maršrutų vežėja UAB „Busturas“ buvo paskirta po konkursų, 31 maršruto aptarnavimas jai patikėtas be konkurso. Taigi, Savivaldybė be konkurso pavedė UAB „Busturas“ vykdyti keleivių vežimą 31 vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutu Šiaulių miesto savivaldybėje.

(37) Uždaroji akcinė bendrovė „Kautra“ (kodas Juridinių asmenų registre 132138957, A. Juozapavičiaus pr. 84, Kaunas; toliau – UAB „Kautra“) Konkurencijos tarybai nurodė, kad būtų suinteresuota vykdyti veiklą keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio susisiekimo maršrutais rinkoje Lietuvoje ir priklausomai nuo konkurso sąlygų dėl keleivių vežimo visais ar kai kuriais maršrutais Šiaulių miesto savivaldybės teritorijoje galėtų būti suinteresuota jame dalyvauti<sup>28</sup>.

(38) Pareiškėjai Konkurencijos tarybai taip pat nurodė, kad būtų suinteresuoti dalyvauti atitinkamuose konkursuose dėl keleivių pervežimo paslaugų vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais Šiaulių mieste, t. y. teikiant keleivių pervežimo paslaugas maršrutiniais taksi, bei lygiais pagrindais konkuruoti su Šiaulių miesto savivaldybės valdoma UAB „Busturas“, teikiant keleivių vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais pervežimo paslaugą Šiaulių mieste<sup>29</sup>.

### 3. Tyrimo išvados ir dėl jų gauti paaiškinimai

(39) Konkurencijos taryboje atlikto tyrimo išvados buvo išdėstytos Konkurencijos tarybos Viešųjų subjektų priežiūros skyriaus 2015 m. spalio 13 d. pranešime apie atliktą tyrimą dėl Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų, organizuojant keleivių vežimo paslaugų teikimą, atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams Nr. 5S-20/2015 (toliau – Pranešimas)<sup>30</sup>.

(40) Pranešime padaryta preliminarai išvada, kad yra pagrindas Keleivių vežimo sutartį, Sprendimą dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutartį pripažinti pažeidžiančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus.

<sup>24</sup> Šiaulių miesto savivaldybės administracijos 2015 m. sausio 26 d. raštas Nr. S-221-11 „Dėl informacijos pateikimo“, 1 ir 3 punktai (bylos 2 tomas, 139 lapas).

<sup>25</sup> Šiaulių miesto savivaldybės administracijos keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais Nr. 10 „Gytariai – „Šiaulių malūnas“ ir Nr. 11 „Gytariai – „Pumpuras“ vežėjo (operatoriaus) parinkimo komisijos posėdžio 2007 m. sausio 26 d. protokolai Nr. VAK-51 ir Nr. VAK-52 (bylos 2 tomas, 142-143 lapai).

<sup>26</sup> Šiaulių miesto savivaldybės administracijos keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo 19-ojo autobusų maršruto „Kuršenkėlio žiedas – „Pumpuro“ st.“ vežėjo (operatoriaus) parinkimo komisijos posėdžio 2008 m. gegužės 7 d. protokolas Nr. TVPP-206 (bylos 2 tomas, 143a lapas), Šiaulių miesto savivaldybės administracijos viešojo keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutu Nr. 25 „Pumpuro“ stotelė – Ligoninės – „Pumpuro“ stotelė“ vežėjo (operatoriaus) parinkimo komisijos posėdžio 2011 m. spalio 24 d. protokolai Nr. TVPP-492 ir Nr. TVPP-494 (bylos 2 tomas, 144-146 lapai) ir Šiaulių miesto savivaldybės administracijos 29-ojo autobusų maršruto „Gytariai – Sutkūnai“ vežėjo parinkimo konkurso komisijos posėdžio 2006 m. sausio 9 d. protokolas Nr. VAK-12 ir 2006 m. sausio 30 d. protokolas Nr. VAK-62 (bylos 2 tomas, 140-141a lapai).

<sup>27</sup> Savivaldybės administracijos 2014 m. sausio 27 d. raštas Nr. S-264-11 „Dėl informacijos pateikimo“, 3 punktas (bylos 1 tomas, 47 lapas) ir 2015 m. sausio 9 d. raštas Nr. S-73-11 „Dėl informacijos pateikimo“, 1 punktas (bylos 2 tomas, 132 lapas).

<sup>28</sup> UAB „Kautra“ 2015 m. sausio 6 d. raštas Nr. 02-06 „Dėl informacijos pateikimo“ (bylos 2 tomas, 126 lapas).

<sup>29</sup> Pareiškėjų 2014 m. sausio 22 d. „Papildomi pareiškėjų paaiškinimai“ (bylos 1 tomas, 45 lapas).

<sup>30</sup> Bylos 3 tomas, 1-17 lapai.

(41) Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 29 straipsnio 1 ir 2 dalimis Savivaldybė ir Pareiškėjai buvo supažindinti su tyrimo išvadomis, informuoti apie galimybę pateikti savo nuomonę dėl tyrimo išvadų ir jiems suteikta bylos medžiagos skaitmeninė kopija<sup>31</sup>. Suinteresuotas asmuo UAB „Busturas“ buvo supažindintas su tyrimo išvadomis ir informuotas apie galimybę pateikti savo nuomonę dėl tyrimo išvadų.<sup>32</sup>

(42) Savivaldybė 2015 m. lapkričio 2 d. paaiškinimuose raštu ir 2015 m. gruodžio 1 d. papildomuose paaiškinimuose raštu nesutiko su Pranešimo išvadomis<sup>33</sup>. UAB „Busturas“ paaiškinimuose raštu taip pat nesutiko su tyrimo išvadomis<sup>34</sup>.

(43) Pareiškėjai paaiškinimuose raštu pritarė tyrimo išvadoms.<sup>35</sup>

(44) 2015 m. gruodžio 1 d. įvyko Konkurencijos tarybos bylos nagrinėjimo posėdis, kurio metu buvo išklaustyti Pareiškėjų, pareiškėjo UAB „Ridvija“ ir UAB „Busturas“ atstovų paaiškinimai žodžiu, kurie iš esmės sutapo su argumentais raštu pateiktose nuomonėse<sup>36</sup>. Savivaldybės atstovai į posėdį neatvyko.<sup>37</sup>

(45) Pareiškėjai nurodė, kad Savivaldybė, panaikinusi maršrutinių taksi maršrutus ir visą keleivių vežimo viešųjų paslaugų teikimą pavedusi UAB „Busturas“, padarė nuostolių, pažeidė jų teisėtus lūkesčius, galimybę tęsti ir plėsti keleivių vežimo veiklą, sąžiningai konkuruoti dėl šių paslaugų teikimo. Pareiškėjų nuomone, maršrutinių taksi maršrutų panaikinimas pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus ir tyrimas dėl to neturėtų būti nutraukiamas. Teigė, kad yra išsaugoję didžiąją dalį savo organizacinių ir žmogiškųjų išteklių, todėl būtų pajėgūs konkuruoti bent dėl dalies viešųjų keleivių vežimo paslaugų Šiaulių mieste teikimo.

(46) Savivaldybės ir UAB „Busturas“ teigimu, Pareiškėjai ir UAB „Kautra“ negali būti laikomi potencialiais atitinkamos keleivių vežimo autobusais viešųjų paslaugų rinkos dalyviais. 2010 m. UAB „Busturas“ buvo vienintelis ūkio subjektas finansiškai ir techniškai pajėgi teikti keleivių vežimo autobusais viešąsias paslaugas, skyrė šios veiklos vykdymui dideles investicijas. Pareiškėjai ir UAB „Kautra“ taip pat nepateikė jokių oficialių ir objektyvių argumentų ir įrodymų, jog jie galėjo ir norėjo teikti keleivių vežimo viešąsias paslaugas 2010 m. tokia apimtimi kaip UAB „Busturas“. Nurodė, kad Konkurencijos taryba nepagrįstai nevertino kitų ūkio subjektų techninių ir finansinių galimybių teikti keleivių vežimo autobusais viešąsias paslaugas 2010 m. kai buvo priimtas Sprendimas dėl viešųjų paslaugų, o ne 2015 m.

(47) UAB „Busturas“ ir Savivaldybė taip pat nurodė, kad Reglamento 1370/2007 5 straipsnio 7 dalis numato teisinį mechanizmą peržiūrėti sprendimus dėl vežimo paslaugos teikėjo paskyrimo, paprašius potencialiam konkurentui, t. y. asmeniui, norinčiam sudaryti konkrečią sutartį ir rizikuojančiam nukentėti nuo tokio pažeidimo. Šiuo atveju tokių subjektų ir prašymų nebuvo, todėl Pranešime neteisingai teigiama, jog yra potencialių UAB „Busturas“ konkurentų.

(48) Savivaldybė pažymėjo, kad Pranešime nepagrįstai padaryta išvada, jog keleivių vežimo autobusais viešosios paslaugos ir keleivių vežimo maršrutiniais taksi paslaugos tam tikra ribota apimtimi gali konkuruoti tarpusavyje. Nurodė, kad Pranešime kaip potencialūs konkurentai nurodyti ūkio subjektai nedalyvavo jos organizuotuose 5 konkursuose dėl keleivių vežimo paslaugų teikimo.

<sup>31</sup> Konkurencijos tarybos 2015 m. spalio 16 d. raštai „Dėl tyrimo baigimo ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“ Nr. (2.1-35)6V-2162 (bylos 3 tomas, 18-29 lapai).

<sup>32</sup> Konkurencijos tarybos 2015 m. spalio 16 d. raštas „Dėl tyrimo baigimo ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“ Nr. (2.1-35)6V-2162 (bylos 3 tomas, 30-31 lapai).

<sup>33</sup> Šiaulių miesto savivaldybės mero 2015 m. lapkričio 2 d. raštas Nr. S-3154 „Paaiškinimai į 2015 m. spalio 13 d. pranešimą „Apie atliktą tyrimą dėl Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų, organizuojant keleivių vežimo paslaugų teikimą, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“ (bylos 3 tomas, 38-40 lapai) ir Šiaulių miesto savivaldybės administracijos teisės skyriaus raštas Nr. SJ-438 „Dėl 2015-12-01 posėdžio“ (bylos 3 tomas, 51-54 lapai).

<sup>34</sup> UAB „Busturas“ 2015 m. lapkričio 26 d. „Nuomonė dėl pranešimo Nr. 5S-20/2015 „Apie atliktą tyrimą dėl Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų, organizuojant keleivių vežimo paslaugų teikimą, atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“ (bylos 4 tomas, 1-17 lapai; bylos 3 tomas, 110-125 lapai).

<sup>35</sup> Pareiškėjų 2015 m. lapkričio 14 d. „Paaiškinimai dėl tyrimo išvadų“ (bylos 3 tomas, 43-46 lapai).

<sup>36</sup> Konkurencijos tarybos bylos nagrinėjimo posėdžio 2015 m. gruodžio 1 d. protokolas Nr. 4S-38/2015 (bylos 3 tomas, 98-109 lapai).

<sup>37</sup> Šiaulių miesto savivaldybės administracijos teisės skyriaus raštas Nr. SJ-438 „Dėl 2015-12-01 posėdžio“ (bylos 3 tomas, 51-54 lapai).

(49) UAB „Busturas“ ir Savivaldybės teigimu, nacionaliniai ir Europos Sąjungos teisės aktai suteikia teisę Savivaldybei parinkti vežėją ne konkurso būdu. UAB „Busturas“ nurodė, kad Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas 2015 m. sausio 15 d. nutarime Nr. KT3-N1/2015 patvirtino, kad Savivaldybė turi diskreciją pavesti keleivių vežimo autobusais viešąsias paslaugas neskelbiant viešo konkurso, jeigu yra tenkinamos Konstitucinio Teismo nutarime pateiktos sąlygos. Pranešime šios sąlygos, t. y. ar buvo kitų ūkio subjektų, kurie būtų galėję realiai teikti paslaugas ta apimti, kuria buvo pavesta UAB „Busturas“, ir ar kiti ūkio subjektai buvo diskriminuojami, o UAB „Busturas“ privilegijuojamas, nevertintos. Be to, teigė, kad Konstitucinio Teismo nutarimas gali būti taikomas tik į ateitį, o ne tyrimo metu nagrinėtiems teisiniams santykiams.

(50) UAB „Busturas“ teigimu, įpareigojimas Savivaldybei kiekvienu atveju skelbti konkursą, siekiant nustatyti potencialius konkurentus rinkoje, prieštarautų Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 2 punktui, kuris suteikia teisę parinkti paslaugas teikiančią subjektą neskelbiant konkurso.

#### Konkurencijos taryba k o n s t a t u o j a :

(51) Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas reikalavimas viešojo administravimo subjektams, vykdant pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu, užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę.

(52) Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalimi, viešojo administravimo subjektų priimti teisės aktai ar kiti sprendimai vertinami kaip Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimas, kai nustatoma šių aplinkybių visuma:

- (a) viešojo administravimo subjekto teisės aktas ar kitoks sprendimas teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes;
- (b) dėl tokio sprendimo atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams;
- (c) skirtingos konkurencijos sąlygos nėra lemtos Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimų vykdymo.

#### 4. Atitinkama rinka

(53) Siekiant įvertinti, ar dėl Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų, susijusių su keleivių vežimo paslaugų teikimu Šiaulių mieste, atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams bei tai, ar vieniems ūkio subjektams suteikiamos privilegijos kitų ūkio subjektų atžvilgiu, svarbu nustatyti, kokiai atitinkamai rinkai Savivaldybės sprendimai daro įtaką.

(54) Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (toliau – LVAT) yra nurodęs, kad, nagrinėjant galimą Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimų pažeidimą, rinkos apibrėžimo detalumas yra svarbus tiek, kiek jis leidžia įvertinti, ar konkretus viešojo administravimo subjekto sprendimas nepažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatų. Pakanka nustatyti, jog ūkio subjektai konkuruoja ar galėtų konkuruoti nesant diskriminacinių ir sąžiningos konkurencijos sąlygų neatitinkančių ribojimų, t. y. rinkos apibrėžimui yra taikomi specifiniai, minimalūs reikalavimai, laikantis sąlygos, jog yra įmanoma nustatyti, kad yra ūkio subjektų, kurių atžvilgiu yra ar gali būti sudaromos skirtingos konkurencijos sąlygos<sup>38</sup>.

(55) Pagal Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 1, 3 ir 12 dalis, atitinkama rinka yra tam tikros prekės rinka tam tikroje geografinėje teritorijoje, atitinkamai, prekės rinka apibrėžiama kaip visuma prekių, kurios pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas, o geografinė rinka – teritorija, kurioje visi ūkio subjektai susiduria su iš esmės panašiomis konkurencijos sąlygomis tam tikroje prekės rinkoje ir kuri, atsižvelgiant į tai, gali būti atskiriama nuo

<sup>38</sup> LVAT 2010 m. gegužės 21 d. nutartis administracinėje byloje A<sup>502</sup>-539/2010, *Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija ir Žuvininkystės departamentas prie Žemės ūkio ministerijos. v Konkurencijos taryba*; 2012 m. gegužės 30 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. A<sup>858</sup>-1484/2012, *Trakų rajono savivaldybės administracija ir UAB „Komunalinių įmonių kombinatas“ v Konkurencijos taryba*.

gretimų teritorijų. Atitinkamos rinkos apibrėžimas detalizuojamas Konkurencijos tarybos paaiškinimuose dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo, patvirtintais Konkurencijos tarybos 2000 m. vasario 24 d. nutarimu Nr. 17 „Dėl Konkurencijos tarybos paaiškinimų dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo“.

(56) Nagrinėti Savivaldybės sprendimai yra susiję su keleivių vežimu vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais, t. y. keleivių vežimo autobusais viešosiomis paslaugomis ir keleivių vežimo maršrutiniais taksi paslaugomis, todėl vertintina, kokiai prekių rinkai priskirtinos šios paslaugos.

(57) Kaip nurodyta nutarimo (11) pastraipoje, keleivių vežimas vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais vykdomas nustatytu dažnumu ir maršrutais nustatyta gatvių (kelių) trasa miesto teritorijoje, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytoje stotelėse, laikantis iš anksto nustatytą tvarkaraščių ir tarifų.

(58) Nors Kelių transporto kodekso 18 straipsnyje numatytas ir keleivių vežimas specialiais ir užsakomais reisais, vietinio (priemiestinio), tolimojo susisiekimo ir tarptautiniais maršrutais bei taksi, tačiau dėl keleivių vežimo paslaugų teisinio reguliavimo, savybių ir kainų skirtumo, jie nelaikytini tinkamais pakaitalais keleivių vežimui vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais.

(59) Keleivių vežimas lengvaisiais automobiliais taksi nėra pakaitalas keleivių vežimui vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais dėl šių paslaugų kainų skirtumo, be to, keleiviai vežami individualiai, ne iš anksto nustatytais maršrutais ir tvarkaraščiais. Keleivių vežimas specialiais ar užsakomaisiais reisais yra skirtas tik tam tikroms keleivių grupėms arba tam tikriems kelionės tikslams. O keleivių vežimas vietinio (priemiestinio), tolimojo ar tarptautinio susisiekimo maršrutais nėra skirtas susisiekimui užtikrinti konkretaus miesto teritorijos ribose.

(60) Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų, t. y. vežimo maršrutiniais taksi ar autobusais viešųjų paslaugų, pakaitalais nelaikytini kiti Kelių transporto kodekso 18 straipsnyje numatyti keleivių vežimo būdai nurodyti (58) pastraipoje.

(61) Savo ruožtu, nors keleivių vežimo autobusais viešosios paslaugos ir keleivių vežimo maršrutiniais taksi paslaugos tam tikrais aspektais skiriasi, šios paslaugos iš dalies gali būti pakeičiamos.

(62) Keleivių vežimo maršrutiniais taksi paslaugos ir keleivių vežimo autobusais viešosios paslaugos atlieka tą pačią funkciją – užtikrina keleivių nuvykimą iš vienos vietos į kitą miesto ribose. Skirtingai nei keleivių vežimo autobusais viešųjų paslaugų atveju, keleiviai maršrutiniais taksi vežami tik sėdimose vietose, autobusais, turinčiais mažiau – tik nuo 10 iki 17 sėdimųjų vietų, įskaitant vairuotoją, bei gali būti paimami ir išleidžiami ne tik stotelėse, bet ir kitose pagal pageidavimą vietose, kuriose nedraudžia sustoti Kelių eismo taisyklės.

(63) Kaip nurodyta nutarimo (22)-(23) pastraipose, autobusų vienkartinį bilietų ir maršrutinių taksi vienkartinį bilietų kainos skyrėsi. Maršrutinių taksi bilietų kainos buvo 11 procentų didesnės nei autobusų, bilietus įsigyjant autobuse. Be to, tam tikroms keleivių grupėms važiuojant autobusu buvo taikomos transporto lengvatos, keleiviai galėjo naudotis terminuotu, pavyzdžiui, mėnesiniu, bilietu. Vis dėlto, tam tikroms keleivių grupėms, pavyzdžiui, keleiviams autobuse įsigyjantiems vienkartinį autobusų bilietus, keleiviams neturintiems transporto lengvatos, vežimo maršrutinio taksi bilieto kaina iš esmės nesiskyrė nuo autobuso bilieto kainos.

(64) Įvertinusi išdėstytas aplinkybes, Konkurencijos taryba daro išvadą, kad ūkio subjektai, teikiantys keleivių vežimo autobusais viešąsias paslaugas, ir ūkio subjektai, teikiantys keleivių vežimo maršrutiniais taksi paslaugas, konkuruoja ar galėtų konkuruoti dėl vartotojų. Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo nustatymo tikslais minėtos paslaugos gali būti pakeičiamos, todėl prekės rinka apibrėžiama kaip keleivių vežimo vietiniais (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų rinka.

(65) Keleivių vežimo autobusais viešąsias paslaugas ir keleivių vežimo maršrutiniais taksi paslaugos išskyrimas į dvi atskiras rinkas nekeistų Savivaldybės sprendimų atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams vertinimo.

(66) Vertinant keleivių vežimo vietiniais (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų rinką geografiniu aspektu, atsižvelgiama ir į teisinį reguliavimą.



(67) Pirma, remiantis Kelių transporto kodekso 4 straipsnio 3 dalimi, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 4 straipsnio 4 dalimi ir Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 1 dalies 33 punktu, keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais valdymas ir organizavimas pavedamas savivaldybių institucijoms arba jų įgaliotoms įstaigoms. Kompetenciją, susijusią su keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų teikimu, savivaldybės įgyvendina priimdamos teisės aktus, kuriais tvirtinami maršrutai ir nustatomi keleiviams taikomi tarifai.

(68) Antra, (nutarimo (15)-(17) pastraipos) savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos išduoda vežėjams licencijas ir leidimus.

(69) Šias savarankiškas funkcijas kiekviena savivaldybė gali įgyvendinti tik atitinkamos savivaldybės teritorijos ribose, todėl kiekviena savivaldybė gali skirtingai organizuoti keleivių vežimą vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais ir vežėjams konkurencijos sąlygos atitinkamose savivaldybėse gali skirtis.

(70) Be to, už Šiaulių miesto savivaldybės teritorijos ribų teikiamos keleivių vežimo paslaugos nėra pakeičiamos Šiaulių miesto savivaldybės teritorijoje teikiamoms paslaugoms, nes netenkina vartotojų poreikio nuvykti iš vienos Šiaulių miesto vietos į kitą.

(71) Nors atskirus maršrutus Šiaulių mieste būtų galima laikyti atskiriomis geografinėms rinkoms, vis dėlto vertinant, kad keleiviams yra aktuali galimybė naudotis visa Šiaulių miesto keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais sistema, t. y. jie gali keisti, jungti maršrutus, pasirinkdami optimalų maršrutą ar maršrutų derinį, geografinė rinka šio tyrimo tikslais apibrėžiama kaip apimanti visą Šiaulių miesto savivaldybės teritoriją.

(72) Apibendrinusi nutarimo (56)-(71) pastraipose nurodytus prekės rinkos ir geografinės rinkos apibrėžimus, Konkurencijos taryba daro išvadą, kad nagrinėjant Savivaldybės sprendimus atitinkama rinka apibrėžiama kaip keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų Šiaulių miesto savivaldybės teritorijoje rinka. Pažymėtina, kad net ir apibrėžus geografinę rinką siauriau, t. y. pagal atskirus maršrutus ar maršrutų grupes, Savivaldybės sprendimų vertinimas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio prasme nesikeistų.

## **5. Pareiga užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę organizuojant keleivių vežimą vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais**

(73) Lietuvos Respublikos Konstitucijos 46 straipsnio 1, 3 ir 4 dalys įtvirtina:

*„Lietuvos ūkis grindžiamas privačios nuosavybės teise, asmens ūkinės veiklos laisve ir iniciatyva. <...> Valstybė reguliuoja ūkinę veiklą taip, kad ji tarnautų bendrai tautos gerovei. Įstatymas draudžia monopolizuoti gamybą ir rinką, saugo sąžiningos konkurencijos laisvę.“*

(74) Aiškindamas Konstitucijos 46 straipsnį, Konstitucinis Teismas yra nurodęs, kad konstitucinė sąžiningos konkurencijos apsaugos garantija reiškia *inter alia* draudimą ūkinę veiklą reguliuojančioms valstybės valdžios, savivaldybių institucijoms priimti sprendimus, iškreipiančius ar galinčius iškreipti sąžiningą konkurenciją, įpareigoja šias institucijas teisinėmis priemonėmis užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę<sup>39</sup>. 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<sup>40</sup>.

(75) Konkurencijos įstatymo 4 straipsnis įgyvendina konstitucinį sąžiningos konkurencijos principą ir numato pareigą viešojo administravimo subjektams, įgyvendinantiems pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvos Respublikoje, užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę.

(76) Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio ir Konstitucijos 46 straipsnio numatyti konkurencijos principai privalomi Šiaulių miesto savivaldybei, kaip viešojo administravimo

<sup>39</sup> Konstitucinio Teismo 2004 m. sausio 26 d. nutarimas byloje Nr. 3/02-7/02-29/03; 2009 m. balandžio 29 d. nutarimas Nr. 23/05-18/07.

<sup>40</sup> Konstitucinio Teismo 2009 m. balandžio 29 d. nutarimas Nr. 23/05-18/07.

subjektui, vykdant jai įstatymų numatytą kompetenciją organizuoti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų teikimą. Savivaldybės sprendimai dėl keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais organizavimo, t. y. keleivių vežimo paslaugų teikėjų parinkimo ir jų veikimo sąlygų nustatymo turi būti priimami užtikrinant konkurencijos principų laikymąsi. Savivaldybė privalo užtikrinti konkurenciją keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų paslaugų rinkoje, skatinti paslaugų teikėjus (esamus ar potencialius vežėjus, vežėjus autobusais ar maršrutiniais taksi) konkuruoti dėl šių paslaugų teikimo vartotojams. Šią savo pareigą Savivaldybė įgyvendina kurdamą keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais sistemą, atitinkančią miesto gyventojų interesus, pagrįstą konkurencijos principais.

(77) Konkurencijos taryba atkreipia dėmesį, kad galimi įvairūs keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais organizavimo būdai, užtikrinantys sąžiningą konkurenciją.

(78) Pirmas, sąžininga konkurencija ir asmens ūkinės veiklos laisvė užtikrinama tik, kai sudaromos galimybės atitinkamoje rinkoje veikti ir konkuruoti visiems norintiems ir galintiems ūkio subjektams.

(79) Antras, vieno paslaugų teikėjo parinkimas taikant konkurencingą procedūrą (konkurencija dėl rinkos) galimas, tik jeigu rinkoje dėl objektyvių aplinkybių (pavyzdžiui, viename ar keliuose maršrutuose) negali veikti neribotas ūkio subjektų skaičius, pavyzdžiui, dėl rinkos specifikos. Tokiu atveju sąžininga konkurencija gali būti užtikrinama skelbiant konkurencingą procedūrą dėl teisės teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo paslaugą tam tikrame maršrute ar maršrutuose. Konkurencingos procedūros metu konkurencija užtikrinama ūkio subjektų patekimo į rinką stadijoje atrenkant vieną ar kelis ūkio subjektus, tinkamus vežti keleivius.

(80) Trečias – vieno ar kelių paslaugų teikėjų parinkimas, taikant konkurencingą procedūrą, visai keleivių vežimo Šiaulių miesto reguliaraus susisiekimo maršrutais sistemai. Toks keleivių vežimo paslaugos teikėjo ar teikėjų parinkimo būdas galėtų būti tinkamas tik tuo atveju, jeigu jis nediskriminuotų atskirų ūkio subjektų ar jų grupių, būtų efektyvesnis, užtikrintų didesnę naudą vartotojams ir tinkamiau įgyvendintų viešojo intereso tikslus, nei paminėtieji (78)-(79) pastraipose.

(81) Pažymėtina, kad bet kuriuo atveju, organizuojamos konkurencingos procedūros sąlygos turi būti aiškios, skaidrios, nediskriminacinės. Savivaldybė pasirinkdama keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais organizavimo būdą turi atlikti išsamią įvairių keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų teikimo alternatyvų analizę.

(82) Savivaldybė, valdydama ir organizuodama keleivių vežimą vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais, privalo laikytis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalies reikalavimų. Savivaldybė turi pareigą užtikrinti, kad keleivių vežimo vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais rinkoje vyktų sąžininga konkurencija ir šias paslaugas teikiantys vežėjai būtų parinkti tinkamai organizuotos konkurencingos procedūros būdu. Savivaldybė privalo skatinti ūkio subjektų iniciatyvą: gerinti viešosios keleivių vežimo autobusais paslaugos kokybę, pavyzdžiui, diegti pažangias technologijas; teikti šias paslaugas mažiausiomis sąnaudomis, pavyzdžiui, naudojant tinkamiausią ir ekonomiškiausią transporto priemonę konkrečiam maršrutui. Savo ruožtu mažesnės paslaugų sąnaudos galėtų prisidėti prie viešųjų paslaugų kompensavimui skirtų lėšų mažinimo<sup>41</sup>, bilietų kainų keleiviams mažinimo.

(83) Paminėtina ir tai, kaip nurodyta nutarimo (26) pastraipoje, pati Savivaldybė planavimo dokumentuose patvirtino poreikį užtikrinti efektyvią Šiaulių miesto keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais sistemą ir parinkti vežėjus konkurencingos procedūros būdu. Savivaldybė neįvertinusi kitų ūkio subjektų, teikiančių ar galinčių teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas, galimybių teikti keleivių vežimo paslaugas, teisę vežti keleivius be konkurencingos procedūros suteikė tik UAB „Busturas“.

<sup>41</sup> Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos narių 2013 m. diskusijos apibendrinimas „Methods for Allocating Contracts for the Provision of Regional and Local Transportation Services“, 3 punktas. Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos interneto svetainė <http://www.oecd.org/daf/competition/ContractAllocationforLocalTransportation.pdf> (prisijungta 2015 m. gruodžio 3 d.).

(84) Be to, Konkurencijos taryba nustatė (nutarimo (32)-(33) pastraipos), kad Savivaldybė panaikinusi Šiaulių miesto maršrutinių taksi maršrutus (Įsakymas dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo), papildė UAB „Busturas“ pavestų aptarnauti maršrutų sąrašą (Sprendimas dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutartis). Vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutų sukūrimas, pakeitimas ar panaikinimas yra savivaldybės teisės ir pareigos organizuoti keleivių vežimą vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais išraiškos forma, todėl tokie veiksmai patys savaime negali būti vertinami kaip pareigos užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę nevykdymas. Tačiau Savivaldybės Įsakymas dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo kitų Konkurencijos tarybos nagrinėtų Savivaldybės teisės aktų, kuriais keleivių vežimo paslaugų teikimas be konkurso pavestas tik Savivaldybės kontroliuojamam ūkio subjektui, kontekste vertintinas kaip prisidėjęs prie ūkio subjektų paskatų varžytis dėl vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais vežimo paslaugų kainų ir kokybės panaikinimo.

## **6. Ūkio subjektų privilegijavimas ar jų diskriminavimas ir skirtingų konkurencijos sąlygų sudarymas**

(85) Kaip nurodyta nutarimo (52) pastraipoje, Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalis draudžia teikti privilegijas arba diskriminuoti atskirus ūkio subjektus ar jų grupes, dėl ko gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams.

(86) Konkurencijos taryba nustatė (nutarimo 2 dalis), kad Savivaldybė priėmė sprendimus, kuriais pavedė UAB „Busturas“ teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas Šiaulių mieste. Keleivių vežimo sutartis, Sprendimo dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutarties pagrindu UAB „Busturas“ teikia Savivaldybei keleivių vežimo paslaugas Šiaulių mieste nustatytais maršrutais ir tvarkaraščiais. UAB „Busturas“ yra vienintelis keleivių vežimo paslaugų teikėjas Savivaldybės teritorijoje, kuriam be konkurencingos procedūros buvo patikėta teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas 31 maršrutu Šiaulių mieste iki 2020 m., su galimybe sutarties terminą pratęsti dar 5 metams.

(87) Keleivių vežimo paslaugų teikimo 31 maršrutu pavedimas UAB „Busturas“, netaikant konkurencingos procedūros, suteikė privilegijas šiai įmonei, nes ji, nesusidurdama su konkurenciniu spaudimu, įgijo teisę teikti keleivių vežimo paslaugas. UAB „Busturas“ buvo sudarytos skirtingos sąlygos, lyginant su kitais ūkio subjektais, nes jokiems kitiems ūkio subjektams, išskyrus UAB „Busturas“, Savivaldybė nesudarė sąlygų pretenduoti į teisę vežti keleivius minėtu 31 maršrutu. UAB „Busturas“ įgijo išskirtines sąlygas vežti keleivius atitinkamais maršrutais, nepatirdama konkurencinio spaudimo iš kitų ūkio subjektų, o UAB „Busturas“ potencialiems konkurentams sąlygos konkuruoti buvo apskritai eliminuotos.

(88) Kiti ūkio subjektai, kurie gali ir nori vykdyti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais veiklą ir kurie atitinka teisės aktų reikalavimus, nustatytus tokių paslaugų teikėjams, įskaitant UAB „Kautra“ bei Pareiškėjus (nutarimo (37)-(38) pastraipos), galėjo siekti teikti keleivių vežimo paslaugas Šiaulių mieste ir dalyvauti konkurencingose procedūrose dėl šių paslaugų ar jų dalies teikimo, jeigu tokia procedūra ar procedūros būtų organizuotos. Pavyzdžiui, UAB „Kautra“ patvirtino, kad būtų suinteresuota vykdyti veiklą keleivių vežimo reguliariaisiais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais Lietuvoje. Minėta (nutarimo (38), (45) pastraipos), kad iki Įsakymo dėl maršrutinių taksi maršrutų panaikinimo įsigaliojimo Pareiškėjai veiklą vykdė maršrutiniais taksi, t. y. autobusais turinčiais nuo 10 iki 17 sėdimųjų vietų, o UAB „Busturas“ autobusais iki 17 sėdimųjų vietų šiuo metu keleivius veža 8 maršrutais, taigi Pareiškėjai ir po 2014 m. vasario 1 d., buvo pajėgūs teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas Šiaulių mieste be didesnių papildomų sąnaudų ar rizikos.

(89) Konkurencijos taryba daro išvadą, kad Savivaldybė, nekonkurencingu būdu suteikdama UAB „Busturas“ teisę vežti keleivius 31 maršrutu Šiaulių mieste iki 2020 m., su galimybe sutarties terminą pratęsti dar 5 metams, sudarė šiai įmonei išskirtinai palankias sąlygas veikti atitinkamoje keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais rinkoje ir privilegijavo UAB „Busturas“ kitų ūkio subjektų atžvilgiu. Atitinkamai kiti šias paslaugas potencialiai galintys teikti ūkio subjektai, buvo diskriminuojami, nes jiems nebuvo sudarytos galimybės konkuruoti dėl keleivių vežimo Šiaulių mieste.

(90) Tokie Savivaldybės veiksmai lėmė, kad UAB „Busturas“ veikė skirtingomis konkurencijos sąlygomis dėl jai sudarytų palankesnių sąlygų veikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų rinkoje. Taigi, dėl Šiaulių miesto savivaldybės sprendimų privilegijuojant UAB „Busturas“, kuri galėjo teikti keleivių vežimo paslaugas bent jau iki 2020 m. bei gauti pajamas už tai, jos potencialiems konkurentams atsirado ar galėjo atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų, nes pastarieji negalėjo konkuruoti dėl maršrutų, kurie buvo pavesti aptarnauti UAB „Busturas“.

(91) Savivaldybės ir UAB „Busturas“ teigimu, aplinkybės, kad Pareiškėjai ir UAB „Kautra“ nedalyvavo Savivaldybės rengtuose 5 konkursuose vežėjams parinkti, neinicijavo Reglamento Nr. 1370/2007 5 straipsnio 7 dalies procedūrų, o UAB „Kautra“ 2010 m., kai buvo priimti Sprendimas dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutartis, neteikė tokio pobūdžio paslaugų, rodo, kad Savivaldybės sprendimų priėmimo momentu tik UAB „Busturas“ buvo pajėgus atitinkama apimtimi teikti keleivių vežimo paslaugas, ir Pareiškėjai bei UAB „Kautra“ nelaikytini UAB „Busturas“ konkurentais, galinčiais teikti šias paslaugas Šiaulių mieste.

(92) Potencialiais atitinkamos rinkos dalyviais ir paslaugų teikėjais laikytini visi ūkio subjektai, kurie gali vykdyti keleivių vežimo veiklą Šiaulių mieste ir kurie atitinka teisės aktų reikalavimus, nustatytus tokių paslaugų teikėjams, ir šio vertinimo nekeičia tai, kad UAB „Kautra“ ar Pareiškėjai neteikė paslaugų, kurių teikimas buvo patikėtas tik UAB „Busturas“. Be to, tai, kad Pareiškėjai ar UAB „Kautra“ nedalyvavo Savivaldybės rengtuose konkursuose ar neinicijavo Reglamento Nr. 1370/2007 procedūrų, nėra išimtinės aplinkybės, rodančios, jog nėra potencialios konkurencijos šioje rinkoje. Konkurencijos tarybos vertinimu, UAB „Kautra“, Pareiškėjai bei kiti ūkio subjektai, galėjo potencialiai siekti varžytis dėl keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų ar jų dalies teikimo Šiaulių miesto savivaldybės teritorijoje teikimo.

(93) Nors, UAB „Busturas“ Konkurencijos tarybos bylos nagrinėjimo posėdžio metu<sup>42</sup> teigė, kad Savivaldybės darbuotojai vertino rinkoje veikiančias įmones ir nustatė, kad nėra kitų pajėgių tiekėjų, tačiau nepateikė įrodymų, kad toks vertinimas iš tiesų buvo atliktas. Neskelbusi konkurso ar kitos konkurencingos procedūros Savivaldybė negalėjo įvertinti, ar kiti keleivių vežimo paslaugas teikiantys ūkio subjektai galėtų teikti paslaugas, kurių teikimas buvo pavestas UAB „Busturas“. Be to, netgi toks galimai atliktas vertinimas nesudaro pagrindo įvertinti kitų ūkio subjektų galimybių teikti keleivių vežimo paslaugas tomis sąlygomis, kuriomis buvo pavesta teikti UAB „Busturas“. Ūkio subjektai tik žinodami konkrečias paslaugų teikimo sąlygas, gali įvertinti savo galimybes ir suinteresuotumą jas teikti. Taigi tik viešai paskelbus aiškias, skaidrias ir nediskriminacines paslaugų teikimo sąlygas ir įvykdžius konkurencingas procedūras, pavyzdžiui, viešus konkursus, ūkio subjektai ir Savivaldybė galėtų objektyviai įvertinti galimus keleivių vežimo paslaugų teikėjus.

(94) Savivaldybė be konkurso pavedė UAB „Busturas“ teikti keleivių vežimo paslaugas 31 maršrutu Šiaulių mieste, ir neįvertino, ar buvo ir, ar dėl tokio šių paslaugų apimties ir teikimo būdo pasirinkimo, galėjo būti kitų ūkio subjektų galinčių ir norinčių konkuruoti dėl paslaugų ar jų dalies teikimo. Nei konkurso, nei kitos konkurencingos procedūros vežėjams, kurie aptarnautų visus, dalį, ar atskirai kiekvieną iš 31 maršrutų, parinkti Savivaldybė neorganizavo ir neužtikrino galimybės kitiems ūkio subjektams konkuruoti dėl šių paslaugų teikimo. Savivaldybė neorganizavusi konkurencingos procedūros taip pat negalėjo pagrįstai nustatyti ir įvertinti ūkio subjektų, kurie norėtų ir galėtų konkuruoti dėl paslaugų ar jų dalies teikimo. Konkurencijos taryba nustatė, kad rinkoje be UAB „Busturas“ buvo vežėjų, kurie galėjo siekti teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais, įskaitant ir keleivių vežimo viešąsias, paslaugas, ir kurie būtų suinteresuoti dalyvauti konkursuose dėl galimybės teikti keleivių vežimo paslaugas ar jų dalį Šiaulių mieste. Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, jog Savivaldybės sprendimai pavesti UAB „Busturas“ teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas Šiaulių miesto savivaldybės teritorijoje privilegijuoja šią įmonę, ir diskriminuoja kitus ūkio subjektus, dėl ko gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų.

(95) Apibendrinant tai, kas išdėstyta, Konkurencijos taryba daro išvadą, kad dėl Keleivių vežimo sutarties, Sprendimo dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutarties, UAB „Busturas“

<sup>42</sup> Konkurencijos tarybos bylos nagrinėjimo posėdžio 2015 m. gruodžio 1 d. protokolai Nr. 4S-38/2015 (bylos 3 tomas, 98-109 lapai).

buvo privilegijuota kitų ūkio subjektų – potencialių konkurentų, atžvilgiu, tuo sudarant skirtingas konkurencijos sąlygas ir neužtikrinant sąžiningos konkurencijos laisvės, kaip tai numato Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimai.

## 7. Skirtingos konkurencijos sąlygos nėra lemtos Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimų vykdymo

(96) Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalimi, viešojo administravimo subjektų veiksmai nelaikomi Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimų pažeidimu, jei skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimus.

(97) Ši sąlyga, atsižvelgus, be kita ko, į Konstitucijos 46 straipsnyje įtvirtintą ūkinės veiklos laisvės principą bei draudimą monopolizuoti rinką, būtinybę užtikrinti sąžiningą konkurenciją, apima atvejus, kuomet viešojo administravimo subjektas neturi diskrecijos pasirinkti tam tikrą elgesio modelį, o priimdamas konkretų sprendimą (aktą) paprasčiausiai vykdo iš įstatymo kylantį imperatyvų reikalavimą.<sup>43</sup>

(98) Kaip nustatyta nutarimo 6 dalyje Šiaulių miesto savivaldybės sprendimai dėl keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų pavidimo UAB „Busturas“, kuriais buvo sudarytos skirtingos konkurencijos sąlygos atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ar galintiems konkuruoti ūkio subjektams, galėtų būti pateisinami tik tuo atveju, jei Savivaldybės sprendimus lėmė įstatymuose numatytų imperatyvių teisės normų vykdymas.

(99) Savivaldybė Sprendimą dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutartį grindė Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 2 punktu, bei šiame straipsnyje taip pat minimu Reglamentu Nr. 1370/2007.

(100) Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 2 dalyje yra numatyti du keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas teikiančių vežėjų parinkimo būdai, t. y. konkurso būdu ir tiesioginis viešųjų paslaugų teikimo sutarties su vežėju sudarymas. Taigi, Kelių transporto kodeksas nenumato imperatyvo, kad viešąsias paslaugas teikiantys vežėjai privalo būti parenkami tik tiesiogiai sudarant viešųjų paslaugų teikimo sutartį.

(101) Konstitucinis Teismas taip pat patvirtino, 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 17<sup>1</sup> straipsnio (2009 m. gruodžio 17 d. redakcija) 2 dalies 2 punktą (su vežėjais tiesiogiai sudarydamos viešųjų paslaugų teikimo sutartis įstatyme numatytomis 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.“<sup>44</sup>*

(102) Atsakant į Savivaldybės ir UAB „Busturas“ argumentus, kad tyrimo metu nebuvo analizuotas šiame Konstitucinio Teismo nutarime nurodytų sąlygų, kada Savivaldybė gali pasinaudoti teise parinkti paslaugų teikėją neskelbiant viešojo konkurso, tenkinimas, pažymėtina, kad Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimui konstatuoti vertinamos pastarajame straipsnyje įtvirtintos pažeidimo sąlygos. Konkurencijos taryba, įvertinusi tyrimo metu nustatytas aplinkybes, padarė išvadą, kad keleivių vežimo paslaugų teikimo pavidimas UAB „Busturas“ be konkurencingos procedūros privilegijavo šią įmonę kitų ūkio subjektų – potencialių konkurentų – atžvilgiu, tuo sudarant skirtingas konkurencijos sąlygas keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų rinkoje. Be to, Konstitucinio Teismo išaiškinimai reikšmingi vertinant vieną iš Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo sąlygų, t. y. kad skirtingos konkurencijos sąlygos

<sup>43</sup> LVAT 2012 m. gegužės 30 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. A<sup>858</sup>-1484/2012, *Trakų rajono savivaldybės administracija ir UAB „Komunalinių įmonių kombinatas“ v Konkurencijos taryba*; 2013 m. balandžio 15 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A<sup>858</sup>-282/2013, *UAB „Litesko“ v Konkurencijos taryba*.

<sup>44</sup> Konstitucinio Teismo 2015 m. sausio 15 d. nutarimas Nr. KT3-N1/2015. 9.3 punktas

nėra lemtos Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimų vykdymo. Konkurencijos taryba, atsižvelgusi ir į Konstitucinio Teismo išaiškinamus pagrindai konstatavo, kad Kelių transporto kodekso reikalavimai nelaikytini iš įstatymo kylančiais imperatyviais reikalavimais, dėl ko skirtingų konkurencijos sąlygų sudarymas galėtų būti pateisinamas.

(103) Nors Savivaldybė ir UAB „Busturas“ pavedimą pastarajai įmonei teikti keleivių vežimo paslaugas grindė ir tuo, kad UAB „Busturas“ veikla atitinka Reglamento Nr. 1370/2007 5 straipsnio 2 dalies reikalavimus, dėl to Savivaldybė galėjo su šia įmone sudaryti viešųjų paslaugų sutartį tiesiogiai, šios Reglamento nuostatos taip pat negali būti vertinamos kaip įpareigojusios Savivaldybę pavesti paslaugas teikti UAB „Busturas“.

(104) Reglamento Nr. 1370/2007 5 straipsnio 2 dalis numato, jog išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija gali nuspręsti viešojo keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikti pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius. Šios Reglamento Nr. 1370/2007 nuostatos taip pat negali būti vertinamos kaip įpareigojusios Savivaldybę pavesti paslaugas teikti būtent UAB „Busturas“.

(105) Dėl Reglamento Nr. 1370/2007 taikymo Konstitucinis Teismas<sup>45</sup> yra pažymėjęs:

*„Reglamento Nr. 1370/2007 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“.*

(106) Pagal Kelių transporto kodekso 4 straipsnio 3 dalį, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 4 straipsnio 4 dalį ir Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 33 punktą, savivaldybės ir jų įstaigos yra atsakingos už keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais valdymą ir organizavimą. Nors šios nuostatos suteikia Savivaldybei teisę pasirinkti, kaip bus valdomas ar organizuojamas keleivių vežimas, tačiau neįpareigoja Savivaldybės šių paslaugų teikimą pavesti vienam ūkio subjektui neorganizuojant konkurencingos procedūros ir taip užkertant kelią kitiems ūkio subjektams siūlyti ir teikti keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas Šiaulių mieste.

(107) Taigi, nors Savivaldybė sprendimus grindžia Reglamento Nr. 1370/2007 nuostatomis, vis dėlto jos neįpareigojo Savivaldybės priimti sprendimus, susijusius su transporto organizavimu, pavedant UAB „Busturas“ be konkurencingos procedūros teikti keleivių vežimo paslaugas, o Savivaldybė privalėjo atsižvelgti į Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus ir sudaryti sąlygas visiems vežėjams (esamiems ir potencialiems) varžytis dėl šių paslaugų ar jų dalies teikimo.

(108) Konstitucinis Teismas taip pat aiškiai nurodė, kad savivaldybės gali tiesiogiai pavesti ūkio subjektams teikti keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas tik išskirtiniais atvejais:

*„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“<sup>46</sup>.*

(109) Dėl UAB „Busturas“ argumento, kad Konstitucinio Teismo išaiškinimai neturėtų būti taikomi tyrimo metu nagrinėtiems teisiniams santykiams, nes Konstitucinio Teismo nutarimas taikomas tik į ateitį, pažymėtina, kad Konstitucinio Teismo nutarimais nesukuriamos naujos teisės normos, o yra aiškinamas teisės normų turinys. Bet kuriuo atveju, visos Konstitucinio Teismo nutarime aiškinamos teisės normos galiojo jau 2010 m., o nustatytas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimas yra tęstinio pobūdžio, kuris tęsėsi net po Konstitucinio Teismo nutarimo priėmimo. Taigi, Konstitucinio Teismo išaiškinimai yra aktualūs ir šiuo atveju.

(110) Konkurencijos taryba daro išvadą, kad Reglamento Nr. 1370/2007 5 straipsnio 2 dalis ir Kelių transporto kodekso 17<sup>1</sup> straipsnio 2 dalies 2 punktas nelaikytini imperatyviomis normomis, kurių vykdymas gali nulemti skirtingų konkurencijos sąlygų ūkio subjektams nustatymą. Taigi, konstatuotina, kad Lietuvos Respublikos įstatymai nenustatė Savivaldybei imperatyvių reikalavimų

<sup>45</sup> Konstitucinio Teismo 2015 m. sausio 15 d. nutarimas Nr. KT3-N1/2015. 9 punktas.

<sup>46</sup> Konstitucinio Teismo 2015 m. sausio 15 d. nutarimas Nr. KT3-N1/2015. 11.1 punktą.

priimti sprendimus pavesti UAB „Busturas“ keleivių vežimo paslaugų teikimą be konkurencingos procedūros. Darytina išvada, kad skirtingos konkurencijos sąlygos keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų Šiaulių mieste rinkoje nebuvo nulemtos imperatyvių teisės aktų reikalavimų vykdymo.

## 8. Išvados

(111) Šiaulių miesto savivaldybės sprendimai, susiję keleivių vežimo paslaugų teikimu: Keleivių vežimo sutartis, Sprendimas dėl viešųjų paslaugų ir Viešųjų paslaugų sutartis, privilegijavo UAB „Busturas“ bei sudarė skirtingas konkurencijos sąlygas atitinkamoje keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų Šiaulių miesto savivaldybės teritorijoje rinkoje veikiantiems ir galintiems veikti ūkio subjektams. Savivaldybės sprendimai nebuvo lemti įstatymų reikalavimų vykdymo, todėl prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.

(112) Atsižvelgus į tai ir vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 18 straipsnio 1 dalies 3 punktu yra pagrindas Šiaulių miesto savivaldybę įpareigoti panaikinti Keleivių vežimo sutartį, Sprendimą dėl viešųjų paslaugų bei Viešųjų paslaugų sutartį ir organizuoti konkurencingą procedūrą keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutams aptarnauti.

Vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 4 straipsniu, 18 straipsnio 1 dalies 3 punktu,

Konkurencijos taryba n u t a r i a :

1. Pripažinti Šiaulių miesto savivaldybės sprendimus organizuojant keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugų teikimą pažeidžiančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus:

1.1. Šiaulių miesto savivaldybės ir UAB „Busturas“ 2001 m. balandžio 17 d. Keleivių vežimo kelių transportu vietinio susisiekimo maršrutais sutartį Nr. 131;

1.2. Šiaulių miesto savivaldybės tarybos 2010 m. spalio 21 d. sprendimą Nr. T-333 „Dėl keleivinio kelių transporto vietiniais (miesto) susisiekimo maršrutais viešųjų paslaugų teikimo ir nuostolių kompensavimo“;

1.3. Šiaulių miesto savivaldybės ir UAB „Busturas“ 2010 m. spalio 29 d. Keleivinio kelių transporto vietiniais (miesto) susisiekimo maršrutais viešųjų paslaugų teikimo ir nuostolių kompensavimo sutartis Nr. SŽ-1005.

2. Įpareigoti Šiaulių miesto savivaldybę ne vėliau kaip per 6 mėnesius nuo Konkurencijos tarybos nutarimo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje [www.kt.gov.lt](http://www.kt.gov.lt) panaikinti 1 punkte nurodytus sprendimus ir organizuoti konkurencingą procedūrą keleivių vežimo vietinio (miesto) reguliaraus susisiekimo maršrutams aptarnauti.

3. Įpareigoti Šiaulių miesto savivaldybę ne vėliau kaip per 14 dienų nuo 2 punkte nurodyto įpareigojimo įvykdymo apie tai informuoti Konkurencijos tarybą pateikiant patvirtinančius įrodymus.

Nutarimas per 20 dienų nuo jo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje [www.kt.gov.lt](http://www.kt.gov.lt) dienos gali būti skundžiamas Vilniaus apygardos administraciniam teismui. Skundo padavimas nesustabdo Konkurencijos tarybos nutarimo vykdymo.