



LIETUVOS VYRIAUSIASIS ADMINISTRACINIS TEISMAS

NUTARTIS LIETUVOS RESPUBLIKOS VARDU

2012 m. gruodžio 12 d.
Vilnius

Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo teisėjų kolegija, susidedanti iš teisėjų Anatolijaus Baranovo (kolegijos pirmininkas), Irmanto Jarukaičio (pranešėjas) ir Romano Klišausko, sekretoriaujant Gitanai Aleliūnaitei, dalyvaujant atsakovo Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos ir trečiojo suinteresuoto asmens Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos atstovams Vilmai Marcinkevičienei ir Gintarui Neniškiui, trečiojo suinteresuoto asmens Klaipėdos apskrities verslininkų asociacijos atstovui A. T., viešame teismo posėdyje apeliacine tvarka išnagrinėjo administracinę bylą pagal atsakovo Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos apeliacinį skundą dėl Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012 m. balandžio 26 d. sprendimo pagal pareiškėjo Lietuvos Respublikos Seimo nario N. P. prašymą atsakovui Klaipėdos miesto savivaldybės tarybai (tretieji suinteresuoti asmenys – Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, Klaipėdos apskrities verslininkų asociacija) dėl norminio administracinio akto teisėtumo ištyrimo.

Teisėjų kolegija

n u s t a t ė:

I.

Pareiškėjas Lietuvos Respublikos Seimo narys N. P. (toliau – ir pareiškėjas) kreipėsi prašymu (t. I, b. l. 21-25, 157-161) į Klaipėdos administracinį teismą, prašydamas ištirti, ar Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos (toliau – ir Taryba) 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-402 patvirtinta Keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais tarifų dydžių įvertinimo metodika (toliau – ir Metodika) atitinka įstatymus.

Pareiškėjas paaiškino, jog, maršrutinių taksi vežėjus vienijančios Klaipėdos apskrities verslininkų asociacijos teigimu, rengiant ir tvirtinant Metodiką nebuvo atsižvelgta į asociacijos išsakytas pastabas, Metodika diskriminuoja maršrutinių taksi vežėjus ir neatitinka lygiateisiškumo principo, nėra tarifo įvertinimo ir nustatymo ekonominio pagrindimo.

Metodikos 4 punkte įtvirtintos nuostatos, numatančios prievolę pateikti finansinius duomenis apie įmonės veiklą reikalauja sudėtingesnės, nei tai numato Lietuvos Respublikos įmonių finansinės atskaitomybės įstatymas (toliau – ir Įmonių finansinės atskaitomybės įstatymas), buhalterinės

apskaitos vedimo, nustatomos materialinių sąnaudų normos, tačiau tokie reikalavimai nekeliami kitiems vežėjams, kurie yra dotuojami iš biudžeto mokant kompensacijas. Kitiems vežėjams taikomoje tarifų nustatymo metodikoje yra numatyta, kad teikiant siūlymus didinti (arba mažinti) tarifus privaloma pateikti konkrečių tarifų dydžių projektus ir šių dydžių pagrindimą. Sprendimo projektą dėl tarifų dydžio nustatymo Klaipėdos miesto savivaldybės administracija (toliau – ir Administracija) teikia svarstyti Tarybai, suderinusi su vežėjais. Maršrutinių taksi vežimo tarifo nustatymui tokia nuostata nėra numatyta ir tarifai pagal Metodiką nustatomi nederinant jų su maršrutinių taksi vežėjais. Teigė, jog Metodikos IV skyriuje numatyta tarifų vertinimo tvarka nedetalizuota ir neapibrėžta, nesukurti teikiamų duomenų vertinimo tvarkos principai, todėl neaišku, kaip bus vertinami ir nustatomi tarifai skirtingai dirbantiems atskirų maršrutų vežėjams. Šiais išdėstytais argumentais teismo prašoma:

1) pripažinti, kad Metodikos 4.1 punktas ta apimtimi, kuria reikalaujama pateikti einamųjų metų 9 mėnesių balansą ar ataskaitą, prieštarauja Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo (toliau – ir Vietos savivaldos įstatymas) 4 straipsnio 10 punktui, 16 straipsnio 2 dalies 37 punktui, Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo (toliau – ir VAĮ) 36² straipsnio 1 daliai, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad jis negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos;

2) pripažinti, kad Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustatomos sąnaudų normos, prieštarauja Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – ir Konkurencijos įstatymas) 4 straipsniui, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau – ir Transporto veiklos pagrindų įstatymas) 3 straipsnio 4 punktui, Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 2 ir 6 punktams, 16 straipsnio 2 dalies 37 punktui, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – ir Kelių transporto kodeksas) 16 straipsnio 2 daliai, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad jis negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos;

3) pripažinti, kad Metodikos 9 punktas prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos;

4) pripažinti, kad Metodikos 11 punktas prieštarauja Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 2 ir 6 punktams, 16 straipsnio 2 dalies 37 punktui, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos;

5) pripažinti, kad Metodikos 15 punktas prieštarauja Lietuvos Respublikos įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymo (toliau – ir Įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymas) 10 straipsnio 2 daliai, Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 9 punktui, Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 3 straipsnio 4 punktui, VAĮ 7 straipsnio 1 daliai, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos;

6) pripažinti, kad Metodikos 16 punktas prieštarauja Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – ir CK) 2.50 straipsnio 1 daliai, Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad jis negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos

7) pripažinti, kad Metodikos 18 punktas prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui, Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 6 punktui, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai, laikyti jį panaikintu ir nustatyti, kad jis negali būti taikomas nuo jo priėmimo dienos.

Atsakovas Klaipėdos miesto savivaldybės taryba atsiliepiu į pareiškėjo prašymą (t. II, b. l. 1-3) prašė prašymo netenkinti.

Atsakovas nurodė, jog rengiant Metodiką į komisijos posėdžius buvo kviečiami Klaipėdos apskrities verslininkų asociacijos atstovai, išklausa jų nuomonė. Teigė, kad Metodika parengta siekiant tarifų dydžių peržiūrėjimo ir įvertinimo skaidrumo, ja nėra nustatomos kainos ar tarifai, taip pat Metodikoje nėra reglamentuojama ūkio subjektų veiklos priežiūra. Metodikos priedas – duomenų, reikalingų tarifui įvertinti ir peržiūrėti, suvestinė, ja nėra nustatomos sąnaudų normos, o nustatomi esami normatyvai. Nurodė, kad Metodikos priede (suvestinėje) turi būti pateikiami duomenys būtent apie faktines vežėjo sąnaudas. Pažymėjo, jog Metodikoje nėra ribojamas įmonių veiklos pelningumas. Metodikos 15 punkte nustatytas reikalavimas teikiant siūlymus didinti

(mažinti) maršrutinių taksi maršrutų tarifus, juos pagrįsti ekonominiu pagrįstumu, o Metodikos tikslas ir yra surinkti duomenis ir dokumentus, pagrindžiančius būtinumą keisti tarifus.

Dėl Metodikos 16 punkto prieštaravimo aukštesnės galios aktams nurodė, kad, tik įvertinus visų vežėjų faktines sąnaudas, galima tiksliai apskaičiuoti ir nustatyti tarifą, o nepateikus vežėjams duomenų, pasirenkamas kitas tarifo nustatymo būdas, kuris numatytas Metodikoje. Teigė, jog negalima tokia situacija, kai tame pačiame maršrute skirtingiems vežėjams nustatomi skirtingi tarifai.

Nurodė, kad Metodikos 18 punkto nuostatos yra numatytos siekiant tarifų stabilumo, nes 2 procentų sąnaudų viršijimas nelaikytinas tokiu reikšmingu, dėl kurio reikėtų keisti tarifą. Atsakovo teigimu, Metodikos nuostatos atitinka įstatymų nuostatas ir joms neprieštaruoja.

Trečiasis suinteresuotas asmuo Klaipėdos apskrities verslininkų asociacija atsiliepime į pareiškėjo prašymą (t. I, b. l. 176-177) nurodė, kad su pareiškėjo prašyme išdėstytais motyvais bei reikalavimais sutinka ir juos palaiko. Atsiliepimą grindė analogiškais argumentais, kuriuos yra išdėstęs pareiškėjas savo prašyme.

II.

Klaipėdos apygardos administracinis teismas 2012 m. balandžio 26 d. sprendimu (t. II, b. l. 124-138) pareiškėjo Lietuvos Respublikos Seimo nario N. P. prašymą tenkino iš dalies. Teismas nutarė:

1) Metodikos priedą ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), pripažinti prieštaraujančiu Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis ir laikyti jį panaikintu.

2) Metodikos 9 punktą pripažinti prieštaraujančiu Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis ir laikyti jį panaikintu.

3) Metodikos 16 punktą pripažinti prieštaraujančiu Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalies nuostatomis ir laikyti jį panaikintu.

4) Metodikos priedą ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), 9 punktą, 16 punktą laikyti panaikintais ir netaikomais nuo tos dienos, kai įsiteisės administracinio teismo sprendimas ir jis bus paskelbtas įstatymo nustatyta tvarka.

5) kitoje dalyje skundžiamas Metodikos nuostatas pripažinti teisėtomis ir pareiškėjo prašymą dėl jų panaikinimo atmesti.

Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog Metodika pagal savo požymius atitinka savivaldybės administravimo subjekto priimto norminio pobūdžio teisės akto sampratą ir požymius. Pažymėjo, jog Metodikos tikslas nustatyti keleivių vežimo patvirtintais reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais tarifų dydžių peržiūrėjimą ir įvertinimą. Aiškinamojo rašto turinyje, kuris teikiamas su sprendimo projektu teigiama, jog Tarybai patvirtinus įvardijamą Metodiką, bus pagrindas peržiūrėti šiuo metu patvirtintas keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutų tarifų dydžius. Metodikos tikslas yra keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais kainodaros principų nustatymas, siekiant objektyviai nustatyti vežėjų patiriamas sąnaudas ir šių sąnaudų įtaką teikiamai viešajai paslaugai, vartotojui, vežėjų gaunamas pajamas. Pareiškėjas prašė ištirti Metodikos atitiktį pareiškime nurodytiems įstatymams ir teismas atskirai vertino Metodikos nuostatų atitiktį aukštesnės galios teisės aktams.

Dėl Metodikos 4.1 punkto atitikties Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 10 punktui, 16 straipsnio 2 dalies 37 punktui, VAĮ 36² straipsnio 1 daliai ta apimtimi, kuria numatytas reikalavimas pagal įmonės statusą pateikti einamųjų metų 9 mėnesių balansą ar ataskaitą

Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog Metodikos 4 punkte įtvirtinta nuostata numatanti, kad vežėjams, turintiems sutartis su Klaipėdos miesto savivaldybės administracija (*toliau – ir Administracija*) vežti keleivius maršrutiniais taksi įtraukiant įmones, aptarnaujančias Administracijos nustatytus maršrutus pagal bendradarbiavimo sutartis, kasmet, iki einamųjų metų

lapkričio 1 d., o Administracijai pareikalavus ir anksčiau, dėl maršrutinių taksi maršruto tarifų dydžio peržiūrėjimo ir įvertinimo privaloma Administracijai pateikti duomenis bei dokumentus: 4.1 pagal įmonės statusą einamųjų metų 9 mėnesių balansą ar ataskaitą. Jeigu įmonė vykdo kelias veiklas, pateikti vežėjo įmonės vadovo arba jo įgalioto asmens pasirašytą išrašą iš balanso ar pažymą, kur nurodo iš keleivių vežimo veiklos gautas pajamas. Pareiškėjas nurodė, kad Metodikos 4.1 punktu iš esmės siekiama gauti duomenis apie vežėjo einamųjų metų pajamas, tačiau yra reikalaujama įmonės balanso arba ataskaitos, o Metodikoje nėra nuostatų apie tai, kaip vertinant ir nustatant tarifą bus naudojami balanso ar ataskaitos duomenys, išskyrus duomenis apie gautas pajamas. Balanse yra duomenys ne tik apie pajamas, bet ir apie įmonės turtą, skolinius įsipareigojimus ir kt. Todėl teigė, kad Metodikos 4.1 punktas neatitinka veiklos skaidrumo principo, nes nėra aišku, kam savivaldybei yra reikalingi privačių juridinių asmenų balansų duomenys, išskyrus duomenis apie pajamas. Kitų duomenų, nesusijusių su tarifo įvertinimu ir nustatymu, reikalavimas, manytina, viršija savivaldybės tarybos kompetencijos ribas.

Pirmosios instancijos teismas vertino, jog Taryba, siekdama gauti kuo objektyvesnę informaciją apie vežėjų patirtas sąnaudas ir gautas pajamas keleivių vežimo srityje, pagrįstai numatė reikalavimą teikti balansą ar ataskaitą, nes šie duomenys yra objektyviausi. Finansinė atskaitomybės dokumentų pagrindu yra vedama įmonės ar asmens vykdančio individualią veiklą finansinė atskaitomybė, pagal šiuos duomenis yra teikiama informacija valstybinei mokesčių inspekcijai ir kitoms institucijoms, todėl tai yra garantija, kad pateikti duomenys yra objektyvūs ir jų kvestionavimas nėra reikalingas, kas taip pat užtikrina efektyvios kainodaros nustatymą. Nurodė, jog Metodikos nuostatomis siekiama tik tos veiklos duomenų, kuri tiesiogiai susijusi su vežėjo veikla ir kiti duomenys nėra būtini. Remdamasis tuo pirmosios instancijos teismas pareiškėjo argumentus dėl Metodikos 4.1 punkto prieštaravimo nurodytiems teisės aktams atmetė kaip nepagrįstus.

Teismas nurodė, jog, vertinant pareiškėjo argumentus dėl Metodikos 4.1 punkto nuostatų prieštaravimo ūkio subjektų veiklos priežiūros principų aspektu, pažymėtina, kad atsakovas Metodiką patvirtino veikdamas ne ūkio subjektų veiklos priežiūros srityje kaip priežiūrą vykdančią subjektą, o kaip Vietos savivaldos įstatymo 16 straipsnio 2 dalies 37 punkte numatytą išimtinę savivaldybės tarybos kompetenciją vykdančią subjektą. Pabrėžė, jog atsakovas, tvirtindamas Metodikos nuostatas nevykdė ir nevykdo įvardijamų ūkio subjektų priežiūros funkcijų, todėl pareiškėjo argumentai dėl Metodikos 4.1 punkto nuostatų prieštaravimo VAI 36² straipsnio 1 daliai yra nepagrįsti.

Dėl Metodikos priedo ta apimtimi, kuria nustatomos minimalios sąnaudų normos, atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 3 straipsnio 4 punktui, Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 2 ir 6 punktams, 16 straipsnio 2 dalies 37 punktui, Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai

Teismas nurodė, jog Metodikos 9 punkte įtvirtinta nuostata, numatanti, kad vertinant vežėjų tiesioginių sąnaudų pagrįstumą vadovaujasi suvestine pagal Metodikos priedą. Metodikos priede numatytos tiesioginės sąnaudų normos (tepalų, padangų, atsarginių dalių ir remonto sąnaudos). Pagal Metodikos 7 punktą būtiniosios sąnaudos skirstomos į tiesiogines ir netiesiogines ir nustatomos pagal vežėjų pateiktus faktinius duomenis (sulyginus su normatyviniais ir ne mažesnius už juos). Taigi pagal šią nuostatą preziumuojama, kad vežėjas negali patirti mažesnių nei Metodikos priede nurodytų tiesioginių sąnaudų (išsamūs normatyviniai duomenys priede), tačiau didesnės sąnaudos gali būti vertinamos ir lemti tarifų dydžių nustatymą. Pareiškėjo teigimu, sąnaudų normos nėra nustatytos kitiems keleivių vežimo rinkoje konkuruojantiems vežėjams (ne maršrutinių taksi vežėjams), todėl toks ekonominio pagrindimo neturintis sąnaudų normų nustatymas yra diskriminacinio pobūdžio ir neigiamai veikia konkurenciją.

Teismas, įvertinęs bylos medžiagą, sprendė, jog Metodikos rengimo medžiagoje yra pateikti atskirų vežėjų duomenys apie patiriamas tiesiogines sąnaudas, tačiau jokia objektyvi patiriamų sąnaudų lyginamoji analizė nebuvo atlikta ir objektyvūs duomenys, kuriais grindžiami konkretūs normatyvai, nepateikiami. Vieno vežėjo tiesioginės sąnaudos gali būti mažesnės nei nustatytas normatyvas, o kito didesnės nei normatyvas. Taigi vežėjų veikiančių toje pačioje rinkoje, kaip

atskirų verslo subjektų, tiesioginės materialinės sąnaudos gali ženkliai skirtis dėl objektyvių priežasčių. Tačiau pagal Metodikos 7 punktą, apskaičiuojant visiems rinkos dalyviams kainą už keleivių vežimą, mažesnės nei normatyvu nustatytos sąnaudos nebus pripažįstamos (lyginamos su normatyviniais ir ne mažesnės už juos), o didesnės sąnaudos gali būti pripažįstamos kaip patirtos tiesioginės sąnaudos. Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog vertinant tarifų dydžius yra prielaida juos nustatyti ne pagal objektyvius kriterijus, nes atitinkamai vertinant tik normatyvines ir didesnes nei normatyvines tiesiogines sąnaudas šie duomenys gali nulemti neobjektyvaus tarifų dydžio įvertinimą, sukurti prielaidas iškreiptos kainodaros formavimui. Todėl nustačius normatyvinius dydžius, nevertinant rinkoje dalyvaujančių subjektų individualių poreikių, atsakovas reguliuodamas ūkinę veiklą nustatė tokį teisinį reguliavimą, kuriuo ūkio subjektams sudarė nepalankias, nevienodas ūkininkavimo sąlygas, varžant jų iniciatyvą, nesudarant galimybės jai reikštis.

Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog tiesioginių sąnaudų normatyvai yra nustatyti tik vežėjams, vykdančioms keleivių vežimą vietiniais maršrutais maršrutiniais taksi. Manė, jog šie vežėjai yra diskriminuojami ne tik tarp jų pačių kaip verslo subjektų dėl nustatytų norminių sąnaudų dydžių, bet sudaromos prielaidos ir skirtingam kainų reguliavimui toje pačioje rinkoje veikiantiems maršrutinių taksi vežėjams ir maršrutinių autobusų vežėjams, o tai prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis. Teismas konstatavo, jog Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustatomos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui ir laikė jį panaikintu.

Dėl Metodikos 9 punkto atitikties Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai

Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog Metodikos 9 punkte įtvirtinta nuostata numatanti, kad vertinant vežėjų tiesioginių sąnaudų pagrįstumą vadovaujama suvestine pagal Metodikos priedą. Metodikos priede numatytos tiesioginės sąnaudų normos (tepalų sąnaudos; padangų sąnaudos, atsarginių dalių ir remonto sąnaudos). Pagal Metodikos 7 punktą būtinosios sąnaudos skirstomos į tiesiogines ir netiesiogines ir nustatomos pagal vežėjų pateiktus faktinius duomenis (sulyginus su normatyviniais ir ne mažesnius už juos). Taigi pagal šią nuostatą preziumuojama, kad vežėjas negali patirti mažesnių nei Metodikos priede nurodytų tiesioginių sąnaudų (išsamūs normatyviniai duomenys priede), tačiau didesnės sąnaudos gali būti vertinamos ir lemti tarifų dydžių įvertinimą. Pareiškėjo manymu, tokia sąnaudų skaičiavimo tvarka, kai atliekant tarifo įvertinimą nebus atsižvelgiama į vežėjo faktines sąnaudas, neatitinka ekonominio pagrįstumo, proporcingumo principo ir prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai.

Teismas pažymėjo, jog Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalis numato, kad tarifų dydžiai peržiūrimi ne rečiau kaip kartą per metus, atsižvelgiant į vežimo sąnaudų, gautų pajamų pokyčius ir viešųjų paslaugų sutartyse tarp savivaldybių ir vežėjų numatytus įsipareigojimus. Taigi vežimo sąnaudų nustatymas yra neatsiejama kainodaros dalis nustatant tarifų dydžius ir ji imperatyviai vertinama peržiūrint tarifus. Nustačius norminius dydžius ir nevertinant faktinių sąnaudų, kurios gali būti mažesnės nei norminės, atsakovas iš esmės nesilaikė Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies reikalavimo tarifų dydžius nustatyti atsižvelgiant į vežimo sąnaudas. Teismas nurodė, jog, jam konstatavus, kad Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustatomos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui, o 9 punktu yra numatytas būtent Metodikos priedo taikymas, Metodikos 9 punktas taip pat pripažįstamas prieštaraujančiu Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai ir laikytinas panaikintu.

Dėl Metodikos 11 punkto atitikties Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 2 punktui, 6 punktui, 16 straipsnio 2 dalies 37 punktui

Pažymėjo, jog Metodikos 11 punkte įtvirtinta nuostata, numatanti, kad vertinant maršrutinių taksi veiklos sąnaudas skaičiuojamas ne didesnis kaip 5 procentų pelningumas. Pareiškėjo teigimu, šiame punkte nustatyta, kad vertinant maršrutinių taksi veiklos sąnaudas skaičiuojamas ne didesnis kaip 5 procentų pelningumas. Metodikoje nėra pagrįsta, kodėl vertinant veiklos sąnaudas yra ribojamas maršrutinių taksi įmonių veiklos pelningumas, be to, Tarybai nėra suteikta kompetencija riboti maršrutinių taksi įmonių pelningumą.

Teismas pabrėžė, jog pareiškėjo šiuo aspektu iškelta Metodikos 11 punkto nuostatų atitikties įstatymams abejonė grindžiama bendro pobūdžio teiginiais, kad Tarybai nėra suteikta teisė riboti maršrutinių taksi įmonių pelningumą. Šiuo atveju Metodikos 11 punktu pasisakoma ne apskritai apie įmonių veiklos pelningumą, o apie maršrutinių taksi veiklos sąnaudų skaičiavimui taikomą pelningumą. Taigi vertinant vežėjo patirtas veiklos sąnaudas (tiek tiesiogines, tiek netiesiogines) negali būti skaičiuojamas didesnis nei 5 procentų pelningumas. Tai tik viena iš kainodaros ir vežėjo gaunamų pajamų skaičiavimo dedamųjų dalių, todėl nepagrįstai keliami abejonė dėl šios nuostatos atitikties įstatymams. Teismas Metodikos 11 punktą pripažino teisėtu ir prašymą dėl šio Metodikos punkto panaikinimo atmetė kaip nepagrįstą.

Dėl Metodikos 15 punkto atitikties Įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymo 10 straipsnio 2 daliai, Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 9 punktui, Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 3 straipsnio 4 punktui, VAI 7 straipsnio 1 daliai

Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog Metodikos 15 punkte įtvirtinta nuostata, numatanti, kad teikiant siūlymus didinti (arba mažinti) miesto maršrutinių taksi maršrutų tarifus yra vadovaujama pateiktų duomenų ekonominiu pagrįstumu. Pareiškėjo vertinimu, teikiant siūlymus didinti arba mažinti miesto maršrutinių taksi maršrutų tarifus yra vadovaujama pateiktų duomenų ekonominiu pagrįstumu, tačiau šiame punkte nėra apibrėžta, kokių duomenų ekonominiu pagrįstumu yra vadovaujama, nėra aišku, kaip konkrečių duomenų ekonominis pagrįstumas yra įvertinamas, nepateikti vertinimo kriterijai. Skirtingai nei toje pačioje rinkoje dalyvaujantiems kitiems ne maršrutinio taksi vežėjams patvirtintose metodikose, Metodikos 15 punkte nėra nuostatos, kad sprendimo projektą dėl tarifų dydžio nustatymo Administracija teikia svarstyti Tarybai suderinusi su vežėjais. Pažymėjo, jog Metodikos 15 punktu yra apribota maršrutinių taksi vežėjų galimybė dalyvauti tvarkant viešuosius savivaldybės reikalus ir tuo pačiu šie vežėjai yra diskriminuojami toje pačioje rinkoje dalyvaujančių ne maršrutinio taksi vežėjų atžvilgiu, kadangi nustatomi tarifai su šiais vežėjais derinami, o su maršrutinių taksi vežėjais ne.

Teismas nurodė, jog pareiškėjo iškelta abejonė grindžiama jo subjektyviu vertinimu ir nepagrindžiama teisiniais argumentais. Be to, prieštaravimas šiems aktams grindžiamas ne dėl Metodikos rengimo ir priėmimo metu tariamai atsakovo ignoruotos pareigos konsultuotis su visuomenės interesams tam tikroje srityje atstovaujančiomis organizacijomis (asociacijų, profesinių sąjungų, kitų nevyriausybinų organizacijų atstovais), o dėl to, kad Metodikos 15 punkte nenumatyta pareiga ateityje keičiant tarifus, jų pakeitimus derinti su vežėjais. Teismas konstatavo, kad rengiant teisės aktų pakeitimus, tame tarpe ir nustatant tam tikrus viešosios paslaugos įkainius, viešojo administravimo subjektui pareiga informuoti suinteresuotą visuomenę kyla iš įstatymuose ir kituose teisės aktuose numatytų imperatyvių reikalavimų. Taigi šios nuostatos yra įtvirtintos jau paminėtuose teisės aktuose, jos yra imperatyvios ir nėra prievolės jų nuostatų bei teisinio reguliavimo perkelti į savivaldos institucijų priimtus aktus. Pažymėjo, jog, Metodikos 15 punkto pagrindu nusprendus svarstyti tarifų dydžių projektą, atsakovas turės atlikti tam tikrus veiksmus, susijusius su suinteresuotos visuomenės informavimu, tame tarpe ir su vežėjais. Teismas konstatavo, jog Metodikos 15 punktas yra teisėtas, o pareiškėjo prašymas dalyje dėl šio Metodikos punkto panaikinimo yra atmestinas.

Dėl Metodikos 16 punkto atitikties CK 2.50 straipsnio 1 daliai, Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai

Metodikos 16 punkte numatyta, kad jeigu ne visi vežėjai, turintys sutartis su Administracija, pateikia duomenis, kurių reikalaujama II skyriuje, iki nustatytos dokumentų pateikimo datos, tarifai yra nustatomi išlaikant esamą proporciją su keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo autobusų maršrutais tarifų elektroninių vienkartinų bilietų dydžių kitimu ir apvalinant iki dešimtųjų. Pareiškėjas nurodė, kad iš šio punkto turinio yra matyti, kad, jeigu bent viena maršrutinių taksi įmonė laiku nepateiktų reikalaujamų dokumentų, tai tarifas būtų nustatomas pagal Metodikos 16 punktą visiškai be jokio ekonominio pagrįstumo, o tai prieštarauja nurodytiems įstatymams.

Teismas, įvertinęs teisinį reguliavimą, sprendė, jog Metodikos esminis tikslas yra nustatyti šioje rinkoje veikiančių vežėjų patirtas sąnaudas, gautas pajamas ir kt. (1 p.), tačiau Metodikos 16 punktu atsakovas kaip sankciją vežėjams įtvirtina nuostatą, leidžiančią tarifus nustatyti be jokių objektyvių įstatyme, o taip pat pačioje Metodikoje apibrėžtų kriterijų, o išlaikant esamą proporciją su keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo autobusų maršrutais tarifų elektroninių vienkartinį bilietų dydžių kitimu ir apvalinant iki dešimtųjų. Todėl Metodikos 16 punkto nuostata prieštarauja ne tik paminėtiems įstatymams bet ir pačios Metodikos tikslams, numatytiems 1 punkte. Nurodė, jog atskiro vežėjo duomenų nepateikimas negali būti teisinė prielaida nepaisyti reikalavimo įvertinti vežėjų patirtas keleivių vežimo sąnaudas ir gautas pajamas. Pažymėjo, kad Metodikos 4 punkte nurodyta, kad ji taikoma vežėjams, turintiems sutartis su Administracija. Taigi vežėjus su viešosios paslaugos pirkėju sieja sutartinės prievolės, todėl pareiga teikti duomenis, numatytus Metodikoje, bei atsakomybę už jų nepateikimą, atsakovas turi galimybę numatyti su kiekvienu vežėju sudarytoje sutartyje.

Rendamas tuo teismas konstatavo, jog Metodikos 16 punktas prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai ir laikė jį panaikintu.

Nurodė, jog, konstatavus, kad Metodikos 16 punktas prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai, teismas nebetiria Metodikos 16 punkto atitikties CK 2.50 straipsnio 1 daliai.

Dėl Metodikos 18 punkto atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui, Vietos savivaldos įstatymo 4 straipsnio 6 punktui, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai

Metodikos 18 punkte numatyta, kad tarifo dydis nekeičiamas, jeigu vežėjo iš keleivių vežimo miesto maršrutinių taksi veiklos planuojamos pajamos ir sąnaudos subalansuotos arba planuojamos sąnaudos viršija planuojamas pajamas ne daugiau kaip 2 procentais. Optimizuojant nustatytus maršrutų tvarkaraščius kartu su vežėju įvertinami keleivių srautai pagal kiekvieną maršrutą. Pareiškėjo teigimu, pagal šią Metodikos nuostatą tarifas nekeičiamas net ir tuo atveju jei planuojama veikla pagal esamą tarifą būtų visiškai nepelninga, todėl šis punktas varžo ūkinės veiklos laisvę, neužtikrinama sąžininga konkurencija.

Teismas pažymėjo, jog pareiškėjo abejonė grindžiama bendro pobūdžio teiginiais, kad nepagrįstai ribojama tarifo keitimo galimybė, tuo varžoma ūkinės veiklos laisvė. Nurodė, jog šią Metodikos nuostatą reikėtų vertinti sistemiškai, o ne vien akcentuojant sąnaudų dydžio ribą. Šiame punkte būtent ir numatyta, kad, jei planuojamos sąnaudos viršija planuojamas pajamas ne daugiau kaip 2 procentais, tarifo dydis nekeičiamas, tačiau yra numatyta sąlyga suteikianti galimybę vežėjui ir viešosios paslaugos pirkėjui tartis dėl maršrutų tvarkaraščio optimizavimo, įvertinant keleivių srautus ir suteikiant galimybę teikti paslaugą vežėjui palankesniais sąlygomis (atitinkamai keičiant maršruto trukmę, periodiškumą ir kt.). Taigi šia Metodikos nuostata sudaromos prielaidos nedidinant viešosios paslaugos kainos užtikrinti, kad ši viešoji paslauga būtų prieinama kuo platesniam asmenų ratui. Teismas konstatavo, jog Metodikos 18 punktas pripažįstamas teisėtu ir prašymas dėl šio Metodikos punkto panaikinimo atmestinas.

Pirmosios instancijos teismas nurodė, jog pareiškėjas ginčijamas Metodikos nuostatas prašė pripažinti prieštaraujančiomis įstatymui, laikyti jas panaikintomis bei nustatyti, kad jos negali būti taikomas jų priėmimo dienos. Teismas pažymėjo, jog jis nagrinėja abstraktų prašymą ištirti norminio administracinio akto teisėtumą, ginčijamas norminis aktas iki šiol iš esmės nebuvo taikomas ir teismui nėra teisinių prielaidų konstatuoti neigiamų pasekmių tikimybę nuo jo priėmimo dienos, todėl šiuo teismo sprendimu pripažintos prieštaraujančiomis įstatymui Metodikos punktų nuostatos laikytinos panaikintomis ir negali būti taikomos nuo tos dienos, kai oficialiai bus paskelbtas įsiteisėjęs administracinio teismo sprendimas.

III.

Atsakovas Klaipėdos miesto savivaldybės taryba apeliaciniu skundu (t. II, b. l. 141-145) prašo Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012 m. balandžio 26 d. sprendimo dalį, kuria

teismas tenkino pareiškėjo prašymą, t. y. prašymą dėl Metodikos priedo ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), Metodikos 9 punkto bei 16 punkto pripažinimo prieštaraujančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis, Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis, Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalies nuostatomis, panaikinti ir priimti naują sprendimą – šias Metodikos nuostatas pripažinti teisėtomis ir pareiškėjo prašymą dėl jų panaikinimo atmesti kaip nepagrįstą.

Apeliaciniame skunde nurodomi argumentai, pateikti atsiliepime į prašymą. Papildomai pažymima, jog Klaipėdos apygardos administracinio teismo sprendimo dalis dėl Metodikos priedo ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), Metodikos 9 punkto bei 16 punkto pripažinimo prieštaraujančiais aukštesnės galios teisės aktams ir jų panaikinimo yra nepagrįsta ir neteisėta.

Atsakovas dėl Metodikos priedo ir Metodikos 9 punkto nurodo, jog Metodikos priede nustatyti esami minimalūs normatyvai. Visų transporto priemonių techninės charakteristikos yra skelbiamos šių transporto priemonių gamintojų ir viešai prieinamos. Tiek teismo posėdžio metu, tiek ir raštu pateiktuose procesiniuose dokumentuose nurodyta, kad šie dydžiai nustatyti atsižvelgiant į faktinę situaciją, t. y. įvertinus populiariausių Klaipėdos mieste transporto priemonių, kuriomis teikiamos vietinio susisiekimo (miesto) maršrutinių taksi vežimo paslaugos, technines charakteristikas, įvertinus transporto priemonių pagaminimo metus bei išskaičiavus vidurkį. Mano, kad teismas skundžiamu sprendimu nepagrįstai konstatavo, jog nebuvo atlikta objektyvi patiriamų sąnaudų lyginamoji analizė ir nepateikti objektyvūs duomenys, kuriais grindžiami konkretūs normatyvai. Pažymi, jog šiuo atveju nėra pagrindo konstatuoti, kad nebuvo įvertinti rinkoje dalyvaujančių subjektų individualūs poreikiai, nustatytas toks teisinis reguliavimas, kuriuo ūkio subjektams sudarytos nepalankios, nevienodos ūkininkavimo sąlygos, varžančios jų iniciatyvą, nesudaranti galimybės jai reikštis. Priešingai, įvertinus faktinę situaciją ir aplinkybes, buvo nustatyti minimalūs normatyvai, kurių neįmanoma nepatirti.

Pabrėžia, jog keleivinio transporto viešojo administravimo, vežėjų veiklą, visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus (viešųjų paslaugų teikimą), konkurenciją šioje srityje ir kitus su transporto veikla susijusius santykius reglamentuoja 2007 m. spalio 23 d. Europos parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 Dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (*toliau – ir Reglamentas*). Sprendžiant, ar Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų minimalūs norminiai dydžiai), neprieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis, būtina sistemiškai aiškinti tiek nacionalinę, tiek Europos Sąjungos teisę.

Atsakovo vertinimu, teismas nepagrįstai konstatavo, kad skirtingų vežėjų skirtingas atėjimas į rinką (konkurso būdu ir ne konkurso būdu – tiesiogiai sudarant viešųjų paslaugų sutartis), šios bylos kontekste teisinės reikšmės neturi. Pabrėžia, jog vietinio susisiekimo autobusų vežėjams teisė teikti viešąsias paslaugas suteikta konkurso būdu. Dalyvaujant konkurse ir konkuruojant šie vežėjai privalėjo siūlydami kainą (1 km) įvertinti visas būtinąsias minimalias sąnaudas. Tuo tarpu maršrutinių taksi vežėjai niekada jokiam konkurse nedalyvavo, todėl reali ir konkurencinga jų teikiamos paslaugos kaina nėra žinoma. Reglamentas nustato išimtis, kada viešųjų paslaugų sutartys gali būti sudaromos ne konkurso tvarka, t. y. tiesiogiai (*inter alia*, kai numatoma vidutinė metinė tų paslaugų vertė neviršija 1 000 000 EUR arba jei metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 300 000 kilometrų), atsižvelgiant į nurodytas teises aplinkybes, mano, kad tais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutartys, nepažeidžiant Reglamento nuostatų, yra sudaromos tiesiogiai, skirtinga tarifų dydžio peržiūrėjimo Metodika yra objektyviai pateisinama. Pažymi, jog tais atvejais, kai kompetentinga institucija naudodamasi Reglamento nustatyta išimtimi, tiesiogiai sudaro viešųjų paslaugų sutartis, jai kyla pareiga užtikrinti, kad subjektas, su kuriuo tokia sutartis sudaryta, atitiktų Reglamente nurodytus kriterijus. Pabrėžia, jog aplinkybė, jog sąnaudų normatyvai yra nustatyti tik vežėjams, vykdančioms keleivių vežimą vietiniais maršrutais maršrutiniais taksi, yra objektyvi ir negali būti pagrindu konstatuoti, kad dėl to pažeidžiama konkurencija. Pabrėžia, jog pateikiamų sąnaudų pagrįstumui įvertinti skirtas Metodikos 9 punktas ir Metodikos priedas.

Atsakovas dėl Metodikos 16 punkto pažymi, jog Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad transporto veiklos paslaugų tarifai ir kainos grindžiamos laisvosios rinkos kainodaros principais ir nustatomi sutartyse tarp šalių, jeigu kiti įstatymai nenustato ko kita. Šio įstatymo 5 straipsnyje nurodytos transporto rūšys pagal šį įstatymą: geležinkelių, kelių, jūrų, oro ir vidaus vandens transportas. Šių transporto rūšių, taip pat kombinuotų vežimų veiklos ypatumus nustato specialieji transporto rūšių įstatymai ir kodeksai bei kiti teisės aktai. Kainos gali būti dvejopų rūšių – nustatomos rinkos ir reguliuojamos valstybės (Kainų įstatymo 2 str.). Specialiame teisės norminiame akte – Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalyje – nustatyta, kad keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais konkrečius tarifų dydžius nustato savivaldybių tarybos. Mano, jog, atsižvelgiant į Transporto veiklos pagrindų įstatymo 5 straipsnį, Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalį, Kainų įstatymo 2 straipsnį, matyti, kad keleivių vežimo reguliariais reisais tarifų dydžių nustatymui Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalis netaikoma, nes ši kaina yra reguliuojama valstybės. Pabrėžia, jog norminiam aktui, nereguliuojančiam šių konkrečių santykių, Metodika ir 16 jos punktas objektyviai negali prieštarauti.

Remiasi Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalimi ir nurodo, jog įstatymų leidėjas suteikia galimybę nustatyti skirtingus tarifus atskiriems maršrutams, tačiau nesuteikia galimybės nustatyti skirtingų tarifų viename maršrute dirbantiems skirtingiems vežėjams. Metodika yra skirta kiek įmanoma objektyviai ir maksimaliai pagrįstai nustatyti tarifą. Šį tikslą įgyvendinti galima tik tada, kai yra pateikti visi tarifo nustatymui reikalingi duomenys. Tik įvertinus visų vežėjų sąnaudas galima tiksliai apskaičiuoti ir nustatyti tarifą. Tais atvejais, kai visi vežėjai duomenų nepateikia, siekiant užtikrinti sąžiningos konkurencijos principo laikymąsi, pasirenkamas kitas tarifo nustatymo būdas – tarifai yra nustatomi išlaikant esamą proporciją su keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo autobusų maršrutais tarifų elektroninių vienkartinį bilietų dydžių kitimu ir apvalinant iki dešimtųjų. Pažymi, kad kitokio būdo objektyviai peržiūrėti ir įvertinti tarifą esant tokiai situacija nėra. Be to, toks reguliavimas nustatytas atsižvelgiant į suformuotą teismo praktiką (Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2003 m. birželio 20 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I-257/2003).

Pareiškėjas Lietuvos Respublikos Seimo narys N. P. atsiliepiu į atsakovo apeliacinį skundą (t. II, b. l. 152-154) prašo Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012 m. balandžio 26 d. sprendimą palikti nepakeistą, apeliacinį skundą atmesti.

Atsiliepime į apeliacinį skundą nurodoma, jog atsakovas nepagrįstai pažymi, kad teisės aktai suteikia jam teisę nustatyti transporto priemonių eksploatacijos sąnaudų normas. Pareiškėjas remiasi Vietos savivaldos įstatymo 16 straipsnio 2 dalies 37 punktu, Kelių transporto kodekso 1 straipsnio 2 dalimi ir pabrėžia, jog teisės aktai nesuteikia atsakovui kompetencijos nustatyti norminį transporto priemonių eksploatacijos sąnaudų reguliavimą ir tokiais veiksmais atsakovas viršijo kompetencijos ribas. Pažymi, jog teisės aktais atsakovui suteikta teisė tik nustatyti tarifus, kurie turi būti pagrįsti objektyviais faktiniais duomenimis.

Pabrėžia, jog atsakovas apeliaciniame skunde pripažįsta, kad buvo įvertintos tik populiariausių transporto priemonių charakteristikos, o tai reiškia, kad atsakovas nevertino visų vežėjų turimų transporto priemonių charakteristikų, neįvertino tai, kad atsakovo nustatytos, kad ir minimalios, sąnaudų normos neatitinka objektyvių faktinių sąnaudų duomenų. Šiuo atveju normatyvai yra taikomi visiems vežėjams. Pažymi, jog nors atsakovas nurodo, kad reiktų atsižvelgti į Reglamento nuostatas, tačiau apeliaciniame skunde nepateikė nei argumentų, nei motyvų apie tai, kurios konkrečiai nuostatos yra pažeistos ar neteisingai taikytos. Pažymi, jog keleivių vežimo kainodara turi būti proporcinga ir ekonomiškai pagrįsta, o jos tikslai nediskriminaciniai atskiriems vežėjams ar jų grupėms (Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2003 m. spalio 30 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A⁵-749/2003).

Pareiškėjas dėl Metodikos 9 punkto nurodo, jog nors atsakovas pažymi, kad Metodikos priede nustatyti minimalūs normatyvai, t. y. sąnaudos, kurių vežėjai negali nepatirti, tačiau tokios aplinkybės atsakovas nei teismo nagrinėjimo metu, nei apeliaciniame skunde nepagrindžia objektyviais duomenimis. Atsakovo nuogąstavimas, kad neva nenustačius normatyvų vežėjai

pateiks informaciją, kad neva jokių sąnaudų neturi arba neva nurodys ypatingai mažas sąnaudas, nėra pagrįstas įrodymais.

Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalis numato, kad turi būti atsižvelgiama į faktines sąnaudas, o ne normatyvines. Atsakovas apeliaciniame skunde pripažįsta, kad neobjektyviai didelio nepagrįstai mažo tarifo nustatymas pažeistų sąžiningą konkurenciją, tačiau vieniems tos pačios rinkos dalyviams (reguliaraus susisiekimo maršrutų vežėjams) nenustato sąnaudų normų, o kitiems maršrutinio taksi vežėjams) tokias normas nustato, jas pagrįsdamas ne objektyviais duomenimis ir jų analize, o tik populiariausių transporto priemonių charakteristikomis.

Pareiškėjas dėl Metodikos 16 punkto nurodo, jog atsakovas pats sau prieštarauja, t. y. nurodo, kad reikia nustatyti objektyviai visų vežėjų sąnaudas ir tuo pačiu nurodo, kad buvo pasiremta ne visų, o tik populiariausių transporto priemonių techniniais duomenimis.

Pabrėžia, jog atsakovas nepagrįstai nurodo, kad Metodikos 16 punktą taikomas tik tokiu atveju, kai visi vežėjai nepateikia duomenų apie sąnaudas. Tokios nuostatos Metodikos 16 punkte nėra, t. y. šiame punkte nenustatyta, kad jis taikomas, jei bent vienas iš visų vežėjų nepateikia duomenų apie savo sąnaudas.

Trečiasis suinteresuotas asmuo Klaipėdos apskrities verslininkų asociacija atsiliepimu į atsakovo apeliacinį skundą (t. II, b. l. 150-151) prašo apeliacinį skundą atmesti, pirmosios instancijos teismo sprendimą palikti nepakeistą.

Atsiliepime į apeliacinį skundą nurodoma, jog Metodikoje nustatyti normatyvai yra neobjektyvūs, iškreipiantys realiai patiriamas vežėjų sąnaudas. Eksploatacinių medžiagų bei detalių keitimo dažnis ir eksploatacijos trukmė priklauso nuo šių medžiagų gamintojo bei transporto priemonės eksploataavimo ypatumų. Pabrėžia, jog atsakovo Metodikos priedu siekiama dirbtinai padidinti realias vežėjų patiriamas sąnaudas, dėl ko yra iškreipiamos ir įtakojamos keleivių vežimo kainos.

Pažymi, jog sąnaudų vertinimas, remiantis normatyvine lentele, prieštarauja Kelių transporto kodekso reikalavimui, jog tarifų dydžiai turi būti nustatyti atsižvelgiant į faktines vežimo sąnaudas. Pabrėžia, jog atskiri maršrutų vežėjai yra atskiri ūkio subjektai, turintys atskiras sutartis su Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, todėl vieno vežėjo aplaidumas (nepateikti ar pavėluotai pateikti duomenys) negali tiesiogiai įtakoti kitų vežėjų veiklą. Sutarties pasirašytos tarp maršrutinių taksi vežėjų ir Administracijos 3.16 punkte nurodyta prievolė vežėjui vykdyti transporto priemonių darbo (amortizacijos) apskaitą ir ekonominių rodiklių (važiavimo savikainos, pajamų, išlaidų) bei paprašius pateikti juos savivaldybei. Mano, kad dvišalės sutarties pagrindu Administracija turi visas galimybes išsireikalauti reikiamus duomenis iš nepareigingų vežėjų ir ekonomiškai pagrįstai bei objektyviai įvertinti ir nustatyti tarifų dydžius. Šiuo atveju Metodikos 16 punkte numatyta sankcija visų vežėjų atžvilgiu iškreipia sąžiningą konkurenciją ir prieštarauja įstatymams.

Teisėjų kolegija

k o n s t a t u o j a:

IV.

Apeliacinis skundas atmestinas.

Byloje keliamas klausimas dėl Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-402 patvirtintos Keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais tarifų dydžių įvertinimo metodikos tam tikrų nuostatų atitikties aukštesnės galios teisės aktams.

Pirmosios instancijos teismas sprendime konstatavo, kad Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-402 patvirtintos Keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais tarifų dydžių įvertinimo metodikos priedas, ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai

dydžiai), prieštarauja Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis, minėtos Metodikos 9 punktą prieštarauja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis, Metodikos 16 punktą prieštarauja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalies nuostatomis, pripažino minėtas Metodikos nuostatas panaikintomis ir netaikytinomis nuo tos dienos, kuomet įsiteisės administracinio teismo sprendimas ir jis bus paskelbtas įstatymo nustatyta tvarka. Likusią pareiškėjo prašymo dalį atmetė kaip nepagrįstą.

Atsakovas apeliaciniu skundu skundžia pirmosios instancijos teismo sprendimo dalį, kuria jis pripažino Metodikos priedą, 9 ir 16 punktus prieštaraujančius aukštesnės galios teisės aktams, pripažino juos panaikintais ir netaikytiniais nuo teismo sprendimo įsiteisėjimo dienos. Atitinkamai apeliacinės instancijos teismo teisėjų kolegija pirmosios instancijos teismo sprendimo teisėtumą vertina pateikto apeliacinio skundo ribose.

Dėl Metodikos priedo ir 9 punkto atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio ir Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis

Pirmosios instancijos teismas sprendime, be kita ko, konstatavo, jog Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), prieštarauja Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis, minėtos Metodikos 9 punktą prieštarauja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis.

Iš pareiškėjo prašymo ir kitų byloje esančių duomenų matyti, kad esminis ginčas, keliantis abejonių dėl aptariamų nuostatų teisėtumo, yra tas, kad Metodikos priede, taip pat Metodikos 9 punkte yra įtvirtinamos nuostatos, nustatančios minimalias būtinausias maršrutinių taksi įmonių tiesiogines materialines sąnaudas, kurios įvertinamos apskaičiuojant vežėjams taikytiną tarifą. Iš Metodikos priedo (t. I, b.l. 45) matyti, kad jame nustatomi tam tikri ribiniai dydžiai (pvz., tepalo filtro keitimas kas 10 tūkst. km, oro ar kuro filtro keitimas kas 50 tūkst. km ir pan.). Metodikos 9 punkte nustatyta, kad „vertinant Vežėjų tiesioginių sąnaudų pagrįstumą, vadovaujamosi suvestine pagal šios Metodikos priedą“. Be to Metodikos 7 punkte numatyta, kad „Būtiniosios sąnaudos skirstomos į tiesiogines ir netiesiogines ir nustatomos pagal Vežėjų pateiktus faktinius duomenis (sulygintus su normatyviniais ir ne mažesnius už juos)“.

Pareiškėjo teigimu šios nuostatos iš esmės reiškia, kad net jei vežėjų faktiškai patirtos sąnaudos būtų mažesnės nei tos, kurios nustatytos Metodikos Priede, nebūtų pagrindo jas įvertinti skaičiuojant tarifą, o būtų taikomi Metodikoje nustatyti normatyviniai dydžiai. Pareiškėjo teigimu, tokios nuostatos netaikomos kitiems rinkoje veikiantiems ir konkuruojantiems ūkio subjektams, o tai sudaro nevienodas konkurencijos sąlygas ir yra nesuderinama su Konkurencijos įstatymo 4 straipsniu. Be to pareiškėjo teigimu Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalis reikalauja įvertinti ne normines, o faktines sąnaudas, todėl aptariamoms Metodikos nuostatomis, ribodamos galimybę įvertinti faktines vežėjų sąnaudas, prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis.

Pirmosios instancijos teismas sprendime iš esmės pritarė tokiems pareiškėjo argumentams.

Teisėjų kolegija konstatuoja, kad Metodikos priedo ir Metodikos 9 punkto nuostatos neatsiejamai susijusios, todėl jų atitiktį aukštesnės galios teisės aktams vertina kartu.

Visų pirma, sistemiškai įvertinus Metodikos 7, 9 punktų ir Metodikos priedo turinį sutiktina su pirmosios instancijos pateiktu Metodikos 9 punkto ir Metodikos priedo aiškinimu, t. y. tuo, jog šiomis nuostatomis nustatomi minimalūs normatyviniai tiesioginių sąnaudų dydžiai, kuriais privalo būti vadovaujamosi nustatant maršrutinių taksi paslaugų tarifą. Tai reiškia, jog neatsižvelgiant į tai, kad pagal konkretaus vežėjo pateiktus objektyvius duomenis faktiniai atitinkamų tiesioginių sąnaudų dydžiai būtų mažesni, skaičiuojant paslaugos tarifą į tokias faktines (mažesnes nei nustatytos norminės) sąnaudas nebūtų atsižvelgiama, o skaičiuojant paslaugos tarifą būtų remiamasi Metodikos priede įtvirtintais minimaliais normatyviniais sąnaudų dydžiais.

Visų pirma būtina įvertinti, ar pirmosios instancijos teismas pagrįstai konstatavo, kad

Metodikos priedas, ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), prieštarauja Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatom.

Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnyje nurodyta, kad valstybės valdymo ir savivaldos institucijos, vykdydamos pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvoje, privalo užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę (1 dalis), taip pat nurodyta, kad valstybės valdymo ir savivaldos institucijoms draudžiama priimti teisės aktus arba kitus sprendimus, kurie teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes ir dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, išskyrus atvejus, kai skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimus (2 dalis).

Teisėjų kolegija pažymi, jog Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (toliau – ir LVAT) savo praktikoje yra ne kartą nurodęs, jog Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalis įtvirtina pareigą valstybės valdymo ir savivaldos institucijoms, vykdančioms joms pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu, užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę, o Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalis detalizuoja šio straipsnio pirmoje dalyje įtvirtintą sąžiningos konkurencijos laisvės principą ir apibrėžia, kokius veiksmus valstybės valdymo ir savivaldos institucijoms draudžiama atlikti kaip nesuderinamus su sąžiningos konkurencijos laisve. Tai teisės aktų ar kitų sprendimų, kurie teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes, priėmimas, dėl kurių atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, išskyrus atvejus, kai skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimus. Todėl Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies pažeidimas gali būti konstatuojamas tada, kai nustatoma □ šių trijų aplinkybių visuma: 1) valstybės ar savivaldybės institucijos sprendimas teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes; 2) dėl tokio sprendimo atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams; 3) skirtingos konkurencijos sąlygos nėra nulemtos Lietuvos Respublikos įstatymų vykdymu (žr., pvz., LVAT 2007 m. lapkričio 10 d. sprendimą administracinėje byloje Nr. A²-32/2007; 2008 m. sausio 31 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A⁵⁵⁶-45/2008; 2011 m. sausio 17 d. sprendimą administracinėje byloje Nr. A⁸⁵⁸-118/2011).

Teisėjų kolegija atkreipia dėmesį į tai, kad vertinant teisės akto atitiktį Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies nuostatom, be kita ko, turi būti nustatyta, kad dėl ginčijamo teisės akto atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų *atitinkamoje rinkoje*.

Konkurencijos įstatymo (2011 m. spalio 13 d. redakcija) 3 straipsnio 5 dalyje atitinkama rinka apibrėžiama kaip tam tikros prekės rinka tam tikroje geografinėje teritorijoje. Prekės rinkos apibrėžimas pateiktas Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 6 dalyje, kurioje nurodyta, jog prekės rinka - tai visuma prekių, kurios pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas. Geografinės rinkos apibrėžimas pateiktas Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 7 dalyje, kurioje nurodyta, kad geografinė teritorija (geografinė rinka) - tai teritorija, kurioje visi ūkio subjektai susiduria su iš esmės panašiomis konkurencijos sąlygomis tam tikroje prekės rinkoje ir kuri, atsižvelgiant į tai, gali būti atskiriama lyginant su greta esančiomis teritorijomis. Iš esmės analogiškos nuostatos įtvirtintos ir nuo 2012 m. gegužės 1 d. įsigaliojusios Konkurencijos įstatymo redakcijos 3 straipsnio 1, 3 ir 12 dalyse.

Atsižvelgiant į pirmiau minėtas Konkurencijos įstatymo nuostatas pažymėtina, jog, siekiant įvertinti teisės akto atitiktį Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui, be kita ko, būtina apibrėžti konkrečią atitinkamą prekės (paslaugos) rinką, kurioje, pareiškėjo teigimu, atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų. To nepadarius neįmanoma įvertinti, ar ginčijamas teisės aktas prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies nuostatom, nes neįmanoma nustatyti, ar tam tikri ūkio subjektai byloje vertinamu atveju yra konkurentai.

LVAT savo praktikoje (žr., pvz., 2010 m. gegužės 21 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A⁵⁰²-539/2010) yra pažymėjęs, kad Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimui konstatuoti 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. Todėl, apibrėžiant atitinkamą rinką galimo Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo atveju nėra būtinas itin detalus atitinkamos rinkos apibrėžimas, laikantis sąlygos, jog yra įmanoma nustatyti, kad yra ūkio subjektų, kurių atžvilgiu yra sudaromos skirtingos konkurencijos sąlygos. Vis dėlto kaip minėta konkrečios atitinkamos rinkos apibrėžimas yra esminis siekiant įvertinti ginčijamo teisės akto atitiktį Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis.

Teisėjų kolegija pažymi, kad nei pareiškėjas savo prašyme, nei pirmosios instancijos teismas sprendime neapibrėžė atitinkamos rinkos (kaip ji apibūdinta Konkurencijos įstatymo 3 straipsnyje), kurios kontekste buvo vertinta Metodikos priedo ir 9 punkto atitiktis Konkurencijos įstatymo 4 straipsniui. Iš pareiškėjo pateiktų argumentų, taip pat pirmosios instancijos teismo sprendime išdėstytų motyvų galima numanyti, kad kaip konkurentai buvo traktuojamos maršrutinių taksi įmonės ir vietiniais susisiekimo maršrutais keleivius vežančios autobusų įmonės „keleivių vežimo rinkoje“. Vis dėlto nei pareiškėjas, nei pirmosios instancijos teismas apskritai nevertino, nepateikė motyvų, kiek šių įmonių teikiamos paslaugos pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas (Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 6 dalis), kokioje geografinėje rinkoje teikiamos tokios paslaugos (Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 7 dalis), ir galiausiai, kokia konkrečiai atitinkama rinka buvo apibrėžta (vertinta).

Teisėjų kolegija pažymi, kad pareiškėjas, kreipdamasis į administracinę teisimą su prašymu ištirti norminio teisės akto atitiktį aukštesnės galios teisės aktams, turėtų pagrįsti savo pateiktą prašymą, t. y. pateikti jam kilusias abejones pagrindžiančius teisinius ir faktinius argumentus. Tokio pobūdžio bylose tai reiškia, kad pareiškėjas prašyme turėtų pateikti ir argumentus, susijusius su atitinkamos rinkos apibrėžimu.

Atsižvelgdama į tai, kad pirmosios instancijos teismas nenustatė ir neapibrėžė, kokios konkrečiai atinkamos rinkos kontekste yra vertinama Metodikos nuostatų atitiktis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies nuostatomis, teisėjų kolegija sprendžia, jog teismas netinkamai aiškino ir taikė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies nuostatas. Todėl ši teismo sprendimo dalis yra nepagrįsta ir naikintina. Taip pat pastebėtina, kad atitinkamos rinkos apibrėžimas iš esmės yra tam tikrų faktinių aplinkybių, kurių buvimas ar nebuvimas gali būti įrodinėjamas visomis teisės aktu leidžiamomis įrodinėjimo priemonėmis, nustatymo procesas. Priklausomai nuo konkrečios bylos aplinkybių, atitinkamos rinkos apibrėžimas gali būti susijęs su ekonomine analize. Tokiu atveju teismas, be kita ko, turi teisę kreiptis, pavyzdžiui, į Lietuvos Respublikos Konkurencijos tarybą ir prašyti šią instituciją pateikti nuomonę dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo (Konkurencijos įstatymo (2012 m. gegužės 1 d. redakcija) 18 straipsnio 1 dalies 1-3 punktai).

Dėl pirmiau nurodytų argumentų darytina išvada, kad pirmosios instancijos teismas nepagrįstai konstatavo, jog Metodikos priedas, ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), prieštarauja Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis. Vis dėlto pažymėtina, kad pareiškėjas savo prašymą dėl Metodikos priedo nuostatų teisėtumo grindė ir jų prieštaravimu Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, o pirmosios instancijos teismas sprendime konstatavo, jog Metodikos 9 punkto nuostatos prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai. Kaip minėta vertinamu aspektu Metodikos priedo ir jos 9 punkto nuostatos yra neatsiejamai susijusios, todėl turi būti vertinama, ar pirmosios instancijos teismas pagrįstai nusprendė, jog Metodikos 9 punkto nuostatos prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, ir ar pagrįstas pareiškėjo teiginys, jog Metodikos priedas, ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai.

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (2011 m. lapkričio 5 d. redakcija) 16 straipsnio 2 dalyje nustatyta, jog „[k]eleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais konkrečius tarifų dydžius nustato savivaldybių tarybos. Šie tarifų dydžiai peržiūrimi ne rečiau kaip kartą per metus, atsižvelgiant į vežimo sąnaudų, gautų pajamų pokyčius ir viešųjų paslaugų sutartyse tarp savivaldybių ir vežėjų numatytus įsipareigojimus. Atskiriems maršrutams gali būti nustatomi skirtingi tarifų dydžiai“. Pareiškėjo teigimu, ši nuostata aiškintina kaip įtvirtinanti atsakovo pareigą įvertinti faktines, o ne normines sąnaudas. Iš pirmosios instancijos

teismo sprendime pateiktų motyvų matyti, kad teismas tokiai pareiškėjo pozicijai pritarė.

Teisėjų kolegija tokiam pirmosios instancijos teismo vertinimui iš esmės pritaria. Pažymėtina, kad atskleidžiant aptariamą Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatų turinį būtinas sistemiškas teisės aktų vertinimas ir aiškinimas. Visų pirma pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos Konstitucijos 46 straipsnyje įtvirtinta, jog Lietuvos ūkis grindžiamas privačios nuosavybės teise, asmens ūkinės veiklos laisve ir iniciatyva (1 dalis); valstybė remia visuomenei naudingas ūkines pastangas ir iniciatyvą (2 dalis); valstybė reguliuoja ūkinę veiklą taip, kad ji tarnautų bendrai tautos gerovei (3 dalis); įstatymas draudžia monopolizuoti gamybą ir rinką, saugo sąžiningos konkurencijos laisvę (4 dalis); valstybė gina vartotojo interesus (5 dalis). Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo (toliau – ir LRKT) praktikoje, be kita ko, nurodoma, kad asmens ūkinės veiklos laisvė ir iniciatyva – tai teisinių galimybių visuma, sudaranti prielaidas asmeniui savarankiškai priimti jo ūkinei veiklai reikalingus sprendimus (žr., pvz., 2004 m. sausio 26 d. nutarimą). Akivaizdu, kad teisė nustatyti savo teikiamos paslaugos (prekės) kainą yra vienas iš ūkinės veiklos laisvės aspektų. Pažymėtina ir tai, kad Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo (bylai aktuali 2006 m. liepos 4 d. redakcija) 3 straipsnio 1 dalis bylai reikšmingu metu nustatė, jog valstybė teisinėmis, o prireikus ir finansinėmis priemonėmis užtikrina vežėjų (operatorių) veiklos savarankiškumą, taip pat laisvą ir sąžiningą konkurenciją transporto paslaugų rinkoje; šio įstatymo 9 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog transporto veiklos paslaugų tarifai ir kainos grindžiamos laisvosios rinkos kainodaros principais ir nustatomi sutartyse tarp šalių, jeigu kiti įstatymai nenustato ko kita.

Teisėjų kolegija konstatuoja, kad, viena vertus, Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta atsakovo teisė nustatyti keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais konkrečius tarifų dydžius. Byloje nėra keliamas klausimas dėl šios įstatymo nuostatos atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai, kiek tai susiję su maršrutinių taksi paslaugų kainų reguliavimu, todėl teisėjų kolegija šiuo aspektu nepasisako. Kita vertus, atkreiptinas dėmesys į tai, jog ši teisė turi būti įgyvendinama atsižvelgiant į pirmiau minėtus imperatyvus. Šiuo aspektu svarbu pažymėti, kad tinkamas paslaugos tarifo, be kita ko, leidžiančio padengti patirtas ūkio subjekto sąnaudas, nustatymas yra būtina prielaida siekiant užtikrinti ir ūkio subjektų, ir vartotojų interesus. Akivaizdu, kad paslaugų teikėjo objektyviai patirtos sąnaudos yra sudėtinė paslaugos kainos dalis ir turi joje atsispindėti (žinoma, tai nereiškia, kad taip yra ribojama valstybės teisė įvairiais būdais užtikrinti valstybės paramą socialiai jautrioms visuomenės grupėms). Atsakovas apeliaciniame skunde taip pat nurodo, jog tik įvertinus visų vežėjų sąnaudas, galima tiksliai apskaičiuoti ir nustatyti tarifą. Svarbu ir tai, kad teisės aktai, sudarantys teisinę prielaidą priimti sprendimus dėl konkrečių paslaugos tarifų dydžio, numatytų galimybę įvertinti objektyvius duomenis ir, atitinkamai, patys būtų pagrįsti objektyviais duomenimis. Priešinga situacija, kuomet tam tikro klausimo reguliavimas (pvz., nustatant konkrečius norminius sąnaudų dydžius) nustatomas apskritai nevertinant objektyvių duomenų, gali būti nesuderinamas su konstituciniu atsakingo valdymo principu, kuris, be kita ko, reikalauja elgtis atsakingai ir racionaliai (žr., pvz., LRKT 2010 m. balandžio 20 d. sprendimą).

Teisėjų kolegija, atskleisdama Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatų turinį, atkreipia dėmesį, jog joje *expressis verbis* nurodyta, kad „<...> tarifų dydžiai peržiūrimi ne rečiau kaip kartą per metus, atsižvelgiant į vežimo sąnaudų, gautų pajamų pokyčius <...>“. Ši nuostata, atsižvelgiant į pirmiau minėtas aukštesnės galios teisės normas, taip pat tai, kad ji nustato aiškų ir konkretų tarifų peržiūros periodiškumą (ne rečiau kaip kartą per metus) aiškintina kaip nustatanti pareigą atsižvelgti būtent į faktines vežėjų sąnaudas. Priešinga šios teisės normos aiškinimas reikštų, jog ji apskritai neprasminga, nes nustačius tam tikras normines sąnaudas nebūtų poreikio kasmet peržiūrėti paslaugos tarifą atsižvelgiant į konkrečius faktinius dydžius. Tokį šios normos aiškinimą patvirtina ir Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies paskutinis sakinytis, kuriame tiesiogiai numatyta teisė atskiriems maršrutams nustatyti skirtingus tarifų dydžius. Teisėjų kolegijos vertinimu, ši nuostata, be kita ko, preziumuoja, jog skirtingais maršrutais paslaugas teikiančių ūkio subjektų sąnaudos ir kiti paslaugos kainai įtaką darantys veiksniai gali būti objektyviai skirtingi. Teisėjų kolegija taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad nei Kelių transporto

kodeksas, nei kiti teisės aktai eksplicitiškai neįtvirtina savivaldybių tarybos teisės nustatyti minimalius (normatyvius) sąnaudų dydžius, kurių pagrindu būtų skaičiuojamas paslaugos kainos tarifas.

Nors atsakovas apeliaciniame skunde nurodo, kad Metodikos priede nustatyti minimalūs normatyvai, t. y. sąnaudos, kurių vežėjai negali nepatirti, toks argumentas atmestinas kaip nepagrįstas. Šiuo aspektu teisėjų kolegija sutinka su pirmosios instancijos teismo išvada, jog pareiškėjas nepateikė įrodymų, jog Metodikos priede nustatyti normatyviniai sąnaudų dydžiai nustatyti atsižvelgiant į objektyvią faktiškai patiriamų sąnaudų analizę, byloje nepateikti objektyvūs duomenys, kuriais remdamasis atsakovas nustatė konkrečius minimalius normatyvinius sąnaudų dydžius. Atsakovas apeliaciniame skunde nurodė, jog visų transporto priemonių techninės charakteristikos yra viešai prieinamos. Taip pat nebuvo pateikta įrodymų ar pagrįstų argumentų, jog būtų objektyviai neįmanoma arba neproporcingai sudėtinga (ekonomiškai nepagrįsta) įvertinti ūkio subjektų pateikiamą informaciją apie faktiškai patirtas sąnaudas ir būtent tokių duomenų pagrindu spręsti dėl tarifo dydžio. Metodikos projekto aiškinamajame rašte (t. II, b.l. 20) nurodyta, jog 2011 m. lapkričio 15 d. vykusiam Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos kolegijos posėdžiui buvo pateikti du metodikos projektai, tarp kurių buvo ir projektas, kuriame paslaugos tarifas būtų nustatomas pagal vežėjų pateiktus duomenis. Ši aplinkybė taip pat patvirtina, jog nėra objektyvių kliūčių įvertinti faktines vežėjų sąnaudas. Teisėjų kolegijos vertinimu, teisės normos, kokios yra vertinamos šioje byloje, galėtų būti traktuojamos kaip neprieštaraujančios Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai tik tuomet, kai dėl tam tikrų objektyvių priežasčių (pvz., transporto priemonės gamintojas nėra nustatęs tam tikros techninės charakteristikos ar reikalavimo, kurio pagrindu būtų galima spręsti apie faktinių sąnaudų dydį) faktinių sąnaudų įvertinimas nebūtų įmanomas. Tačiau ir tokiu atveju konkretūs nustatomi norminiai sąnaudų dydžiai privalėtų būti objektyviai pagrįsti.

Atsakovas apeliaciniame skunde taip pat nurodo, kad aiškinant bylai reikšmingą teisinį reguliavimą būtina atsižvelgti į 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 nuostatas. Vis dėlto atsakovas nepateikė teisinių argumentų, kurie leistų teigti, jog minėto Reglamento nuostatos yra reikšmingos sprendžiant aptariamų Metodikos nuostatų teisėtumo klausimą. Teisėjų kolegija atkreipia dėmesį, jog Reglamento 1 straipsnio 1 dalyje, apibrėžiančioje Reglameno taikymo sritį, nurodyta, jog šiame reglamente nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar sudarydamos sutartis dėl jų, už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas ir (arba) suteikia išimtinės teises. Iš bylos medžiagos nėra pagrindo spręsti, kad maršrutinių paslaugų teikėjai būtų prisiėmę viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir dėl jų sudarę sutartis. Be to bet kuriuo atveju, Metodikos 9 punktas ir Metodikos priedas įtvirtina nuostatas dėl sąnaudų apskaitos, o Reglamente Nr. 1370/2007 nėra nuostatų, reikalaujančių, jog valstybės narės, skaičiuodamos paslaugos tarifus, nustatytų minimalius normatyvinių sąnaudų dydžius. Dėl minėtų priežasčių nėra pagrindo teigti, jog Reglamento Nr. 1370 nuostatos yra reikšmingos aiškinant byloje taikytiną teisinį reguliavimą, todėl šis atsakovo argumentas atmestinas kaip nepagrįstas.

Taigi konstatavus, kad Metodikos 9 punktas ir Metodikos priedas nustato privalomus minimalius tiesioginių materialinių sąnaudų norminius dydžius, o Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalis įtvirtina pareigą skaičiuojant paslaugos tarifą įvertinti faktiškai patirtas sąnaudas, išskyrus atvejus, kai tai objektyviai neįmanoma, darytina išvada, jog Metodikos 9 punktas ir Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustato privalomus minimalius tiesioginių materialinių sąnaudų norminius dydžius, prieštarauja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai. Konstatavus šį prieštaravimą neprasminga vertinti Metodikos 9 punkto ir Metodikos priedo atitikimą kitoms pareiškėjo prašyme nurodytoms aukštesnės galios teisės normoms.

Dėl Metodikos 16 punkto atitikties Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai

Pirmosios instancijos teismas taip pat nusprendė, kad Metodikos 16 punktas prieštarauja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai. Atsakovas apeliaciniame skunde teigia, jog Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalis yra specialioji norma Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalies atžvilgiu, todėl pastaroji teisės norma byloje vertinamu atveju netaikytina. Kiek tai susiję su Metodikos 16 punkto atitiktimi Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai apeliantas teigia, jog tik įvertinus visų vežėjų sąnaudas galima tiksliai apskaičiuoti ir nustatyti tarifą. Negavus duomenų iš visų vežėjų nustatytas tarifas nebūtų teisėtas ir pagrįstas, o siekiant užtikrinti sąžiningos konkurencijos laikymąsi tarifai nustatomi išlaikant esamą proporciją su keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo autobusų maršruto tarifais.

Teisėjų kolegija tokiems apelianto argumentams pritaria iš dalies.

Metodikos 16 punkte nustatyta, jog „[j]eigu ne visi Vežėjai, turintys sutartis su Administracija, pateikia duomenis, kurių reikalaujama II skyriuje, iki nustatytos dokumentų pateikimo datos, tarifai nustatomi išlaikant esamą proporciją su keleivių vežimo reguliariais reisais vietinio (miesto) susisiekimo autobusų maršruto tarifų elektroninių vienkartinį bilietų dydžių kitimu ir apvalinant iki dešimtųjų“.

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog „[t]ransporto veiklos paslaugų tarifai ir kainos grindžiamos laisvosios rinkos kainodaros principais ir nustatomi sutartyse tarp šalių, jeigu kiti įstatymai nenustato ko kita“. Tuo tarpu Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalyje nurodyta, jog „[k]eleivių vežimo reguliariais reisais vietinio susisiekimo maršrutais konkrečius tarifų dydžius nustato savivaldybių tarybos. Šie tarifų dydžiai peržiūrimi ne rečiau kaip kartą per metus, atsižvelgiant į vežimo sąnaudų, gautų pajamų pokyčius ir viešųjų paslaugų sutartyse tarp savivaldybių ir vežėjų numatytus išpareigojimus. Atskiriems maršrutams gali būti nustatomi skirtingi tarifų dydžiai“. Teisėjų kolegija sutinka su apelianto argumentu, jog Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalis yra specialioji norma Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 dalies atžvilgiu. Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta savivaldybių tarybų teisė tvirtinti minėtoje normoje nurodytų paslaugų tarifus, todėl nėra pagrindo teigti, jog aptariamam atveju paslaugos tarifai grindžiami laisvosios rinkos kainodaros principais. Taigi šiuo atveju nėra pagrindo teigti, jog Metodikos 16 punkto nuostata, įtvirtinanti taisyklę, kaip turi būti elgiamasi nustatant paslaugos tarifą tam tikru specifiniu atveju, savaime prieštarauja Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 1 daliai.

Kiek tai susiję su Metodikos 16 punkto atitiktimi Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai, teisėjų kolegija jau konstatavo, jog pastaroji teisės norma įtvirtina pareigą, nustatant paslaugos tarifą, įvertinti faktines vežėjų sąnaudas. Akivaizdu, kad Metodikos 16 punktas tokią įstatymo nuostatą paneigia, nes jis faktiškai reiškia, jog bent vienam maršrutinio taksi paslaugas teikiančiam ūkio subjektui nepateikus reikalaujamų duomenų, atitinkamų metų paslaugos tarifas būtų nustatomas ne įvertinant faktines maršrutinių taksi vežėjų sąnaudas, o iš esmės atsižvelgiant į vietinio (miesto) susisiekimo autobusų sąnaudų pokyčius. Apeliantas nurodo, kad tokia norma siekiama užtikrinti, jog ūkio subjektai pateiktų reikalaujamą informaciją. Šis tikslas, teisėjų kolegijos vertinimu, savaime yra teisėtas, tačiau gali būti pasiekiamas kitais būdais, kurie nepaneigtų Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalyje įtvirtinto imperatyvo (pvz., nustatant sankcijas ūkio subjektams, laiku nepateikiantiems reikalaujamos informacijos ir pan.). Šiuo aspektu sutiktina su pirmosios instancijos teismo išvada, jog toks reguliavimas *de facto* laikytinas sankcija laiku savo pareigą (t. y. pareigą pateikti informaciją) vykdantiems ūkio subjektams, nes nežiūrint to, jog jie tokią informaciją teikia, jos pateikimas iš esmės taptų neprasmingas. Pažymėtina ir tai, kad ūkio subjektai patys turėtų būti suinteresuoti pateikti informaciją apie patiriamas sąnaudas, kadangi būtent šios informacijos pagrindu jiems nustatomas paslaugos tarifas. Dėl pirmiau minėtų priežasčių teisėjų kolegija daro išvadą, kad pirmosios instancijos teismas pagrįstai nusprendė, jog Metodikos 16 punktas prieštarauja Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai.

Atsižvelgdama į pirmiau nurodytus argumentus teisėjų kolegija daro išvadą, kad pagrindo tenkinti atsakovo apeliacinį skundą nėra, todėl jis atmetamas. Pirmosios instancijos teismo sprendimas keičiamas nurodant, kad Metodikos 9, 16 punktai ir Metodikos priedas ta apimtimi, kuria nustato privalomus minimalius tiesioginių materialinių sąnaudų norminius dydžius, prieštarauja Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 daliai.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo 115 straipsnio 1 dalies 2 punktu, 117 straipsniu ir 140 straipsnio 1 dalies 3 punktu, teisėjų kolegija

n u t a r i a:

atsakovo Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos apeliacinį skundą atmesti.

Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012 m. balandžio 26 d. sprendimo rezoliucinės dalies antrą, trečią ir ketvirtą punktus pakeisti ir juos išdėstyti taip: „Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2011 m. gruodžio 22 d. sprendimu Nr. T2-402 patvirtintos Keleivių vežimo reguliariais vietinio (miesto) susisiekimo maršrutinių taksi maršrutais tarifų dydžių įvertinimo metodikos priedą ta apimtimi, kuria nustatytos tiesioginės materialinės sąnaudos (jų norminiai dydžiai), Metodikos 9 ir 16 punktus pripažinti prieštaraujančiais Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 16 straipsnio 2 dalies nuostatomis ir laikyti juos panaikintais“.

Likusią pirmosios instancijos teismo sprendimo dalį palikti nepakeistą.

Paskelbti šią nutartį leidinyje „Valstybės žinios“ ir laikraštyje „Vakarų ekspresas“.

Nutartis neskundžiama.

Teisėjai

Anatolijus Baranovas

Irmantas Jarukaitis

Romanas Klišauskas