



## **LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA**

## DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS IŠVADOS



Finansų ministerija, įvertinusi Susisiekimo ministerijos pateiktą išvadoms gauti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos metropoliteno įgyvendinimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2375(3)“ projektą (toliau – Projektas), teikia pastabas ir pasiūlymus.

Nors Projekte siūloma iš esmės pritarti Įstatymo projektui, argumentų, kad esamas koncesijų teisinis reguliavimas nėra pakankamas ir reikalingas specialus metropoliteno *įgyvendinimo* įstatymas, kelia abejonių. Finansų ministerijos nuomone, Koncesijų įstatymo teisinės priemonės yra tinkamos ir metropoliteno projekto įgyvendinimui. Todėl siūlytume Įstatymo projekto iniciatoriams apsvarstyti galimybę keisti transporto veiklas reglamentuojančius teisės aktus ir juose įtvirtinti naują viešojo keleivinio transporto rūšį ir jai keliamus reikalavimus.

Jeigu į aukščiau pateiktą pastabą nebūtų atsižvelgta, teikiame šias pastabas:

Lietuvos Respublikos metropoliteno įgyvendinimo įstatymo projekto Nr. XIIP-2375(3) (toliau – Įstatymo projektas) 5 ir 7 straipsniuose yra nustatyti Metropolitenas projekto įgyvendinimo būdai, tarp kurių – valdžios ir privataus sektorių partnerystė ir koncesijos. Metropolitenas pagal Įstatymo projekto 1 straipsnio 1 dalį ir 2 straipsnio 1 dalį apibrėžiamas kaip speciali viešojo transporto sistema, miestų gyventojams aptarnauti. Iš to darytina išvada, kad metropolitenui turėtų būti taikomas Transporto veiklos pagrindų įstatymo ir Kelių transporto kodekso nuostatos, nustatančios imperatyvų Reglamento (EB) Nr.1370/2007 taikymą viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimui. Minėtame Reglamente, be kita ko, nustatyta, jog valdžios institucijoms priėmus sprendimus patikėti trečiajai šaliai viešųjų transporto paslaugų teikimą, viešųjų transporto paslaugų operatorius gali būti atrinktas tik koncesijas reglamentuojančių teisės aktų nustatyta tvarka. Atsižvelgus į tai, siūlome atsisakyti įstatymo projekto 5 straipsnio 2 punkto, kuri sudaro galimybę taikyti ir kitus viešojo ir privataus sektorių partnerystės būdus.

Pagal Įstatymo projekto 3 straipsnį savivaldybės gali pačios apsispręsti dėl metropolitenos poreikio. Abejonių nekylo, jog toks sprendimas atitinka Vietos savivaldos įstatymo 6 straipsnio 33 punkte nustatytą savivaldybių savarankišką funkciją *organizuoti* keleivių vežimą vietiniais maršrutais. Tačiau pagal Viešojo administravimo įstatyme nustatytą viešųjų paslaugų sąvoką, viešosios paslaugos teikiamos valstybės/savivaldybių kontroliuojamų įmonių arba sutarčių (pvz. koncesijos) pagrindu. Todėl priimant sprendimus dėl viešosios transporto paslaugos savivaldybėms būtina įvertinti savo finansines galimybes, atlikti paslaugos teikimo alternatyvų kaštų ir naudos analizę, taip pat įvertinti kitas svarbias aplinkybes. Įstatymo projekte turėtų būti nustatyta pareiga

savivaldybėms atlikti savo sprendimo ir pasirinkto įgyvendinimo būdo ekonominį vertinimą, kad galima būtų nustatyti, ar savivaldybė bus finansiškai pajėgi dalyvauti metropoliteno projekto įgyvendinime, ar steigdama kontroliuojamą įmonę galės suformuoti pakankamą įmonės kapitalą, ar galės priimti įsipareigojimus pagal koncesijos sutartį.

Kartu pažymime, kad pagal Įstatymo projekto 5 straipsnio 1 punktą metropoliteno projektą gali įgyvendinti pati savivaldybė arba *savivaldybės kontroliuojama įmonė*. Įstatymo projekto 7 straipsnyje nustatyta, kad *savivaldybė* gali turtą investuoti įsigydama steigiamos akcinės bendrovės ar uždarnosios akcinės bendrovės akcijų, kurios visuotiniame akcininkų susirinkime *valstybei* arba savivaldybei suteikia mažiau kaip 50 procentų balsų. Siekiant tarpusavyje suderinti minėtų straipsnių nuostatas, 7 straipsnyje brauktinas žodžių junginys „valstybei arba“.

Finansų viceministras

Darius Sadeckas