



VILNIAUS APYGARDOS ADMINISTRACINIS TEISMAS

S P R E N D I M A S LIETUVOS RESPUBLIKOS VARDU

2021 m. spalio 15 d.
Vilnius

Vilniaus apygardos administracinio teismo teisėjų kolegija, susidedanti iš teisėjų Jovitos Einikienės (kolegijos pirmininkė ir pranešėja), Ivetos Pelienės ir Violetos Petkevičienės, sekretoriaujant teismo posėdžių sekretorei Simonai Mockutei, dalyvaujant pareiškėjos atstovui Mariui Laurinėnui, atsakovės atstovėms Vilmai Melienei ir Evelinai Uogintaitei, trečiojo suinteresuoto asmens Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos atstovui Liutaurui Šlajui, trečiojo suinteresuoto asmens UAB „Kautra“ atstovams direktoriui Linui Skardžiukui ir advokatei Laurai Ziferman, trečiojo suinteresuoto asmens UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“ atstovui advokatui Justinui Šileikai, trečiojo suinteresuoto asmens UAB „Skuodo autobusai“ direktoriui Rimantui Pabrėžai, trečiųjų suinteresuotų asmenų UAB „Meteorit turas“ ir UAB „AUTOVELDA“ atstovei advokatei Miglei Jokimavičienei, trečiųjų suinteresuotų asmenų UAB „Joniškio autobusų parkas“, UAB „Marijampolės autobusų parkas“, UAB „Mažeikių autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB „Plungės autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „Skuodo autobusai“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Klaipėdos autobusų parkas“, UAB „Kautra“, UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“, atstovaujant Lietuvos keleivių vežimo asociacijos prezidento Gintaro Nakučio ir atstovės advokatės Lauros Daumantaitės, viešame teismo posėdyje žodinio proceso tvarka išnagrinėjusi administracinę bylą pagal pareiškėjos Lietuvos transporto saugos administracijos skundą atsakovei Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybai, byloje dalyvaujant tretiesiems suinteresuotiems asmenims Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, uždarajai akcinei bendrovei (toliau – UAB) "Transinesta", UAB „Vlasava“, UAB „Kupiškio autobusų parkas“, UAB „Plungės autobusų parkas“, UAB „Ignalinos autobusų parkas“, UAB „Skuodo autobusai“, UAB „Biržų autobusų parkas“, UAB „Meteorit turas“, UAB „Joniškio autobusų parkas“, UAB „A. Andriūno transportas“, UAB „Lazdijų autobusų parkas“, UAB „VILKAMA“, UAB „Busotas“, UAB „Varėnos autobusų parkas“, UAB „Jurbarko mažieji autobusai“, UAB „Širvintų autobusų parkas“, UAB „Druskininkų autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „PANEVĖŽIO AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „JULTURAS“, UAB „Molėtų autobusų parkas“, UAB „Pasvalio autobusų parkas“, UAB „Rokiškio autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB

„Mažeikių autobusų parkas“, UAB „Šilutės autobusų parkas“, UAB „AUTOVELDA“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Jurbarko autobusų parkas“, UAB „Jonavos autobusai“, UAB „TRANSREVIS“, UAB „Telšių autobusų parkas“, UAB „Marijampolės autobusų parkas“, Individuali įmonė „Seknija“, UAB „Šalčininkų autobusų parkas“, UAB „Utenos autobusų parkas“, UAB „BUSTURAS“, UAB „Tauragės autobusų parkas“, UAB „Zarasų autobusai“, UAB „Šakių autobusų parkas“, UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“, UAB „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „Kautra“, dėl nutarimo panaikinimo,

n u s t a t ė :

Pareiškėja Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – ir LTSA) teismo prašo panaikinti Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos (toliau – Konkurencijos taryba) 2020 m. liepos 14 d. nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymų patvirtintų leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių ir Lietuvos transporto saugos administracijos veiksmų jas įgyvendinant atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“ rezoliucinės dalies 1–4 punktus (toliau – ir Nutarimas).

Skunde nurodo, kad valstybė iš esmės nustatė du patekimo į tolimojo keleivių vežimo autobusais rinką barjerus (taip pat ir konkurencijos ribojimo priemones). Pirmas – turėti licenciją. Antras, kad, norėdamas gauti leidimą vykdyti tolimąjį keleivių vežimą autobusais, ūkio subjektas turi dalyvauti konkurse. Abi konkurencijos ribojimo priemonės yra teisėtos. Mano, kad LTSA savo veiksmais nesukuria jokių papildomų konkurencijos ribojimo priemonių, o tik įgyvendina įtvirtintą teisinį reguliavimą.

Pažymi, kad viešojo administravimo subjektai turi vadovautis ir bendraisiais teisės principais, o teisėtų lūkesčių principas yra vienas iš bendrųjų teisės principų. Remiantis sisteminiu aiškinimu mano, kad Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 (toliau – Taisyklės) teikia prioritetą jau parinktam vežėjui, su kuriuo yra sudaryta sutartis. Taip atsiranda tokio vežėjo teisėti lūkesčiai, kad jam laikantis teisės aktų ir vežimo sutarties reikalavimų pirmiausia jam bus teikiamas siūlymas dėl vežimo teisinių santykių tęsimu.

Mano, kad Taisyklių 12 punktą akivaizdžiai patvirtina esamo vežėjo prioritetą keičiant, nustatant naujus maršrutus. Nauji reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi visų pirma pakeičiant vežimo sąlygas esančiuose maršrutuose. Taisyklėse numatyta LTSA pareiga pirmiausiai pakeisti vežimo sąlygas, kad jas galėtų pirmiausiai atitikti jau esantis vežėjas. Vežimo sąlygų pakeitimas nebūna numatytas konkurso sąlygose. Kadangi rengiant vežėjo pasirinkimo konkursą nei LTSA, nei vežėjas iš anksto nežino, ar reikės ir kaip keisti maršrutus. LTSA turi ne iš karto rengti naują konkursą, o pirmiausiai keisti vežimo sąlygas taip, kad jas galėtų atitikti esamas vežėjas.

Taisyklės numato, kad nustatant naujus arba keičiant esamus maršrutus turi būti atsižvelgta į interesus vežėjų, vežančių keleivius esamais maršrutais. Mano, kad toks imperatyvas pirmiausiai įpareigoja įvertinti esamų vežėjų teisėtus lūkesčius ir pagal tai imtis tolesnių veiksmų dėl maršrutų nustatymo ar keitimo. LTSA, pratęsdama ar nepratęsdama sutartis su esamais vežėjais, pirmiausiai turi įvertinti jau esamų vežėjų teisėtus lūkesčius, kad jiems laikantis sutarties sąlygų, sutartys būtų pratęstos. Dėl planuojamo arba keičiamo maršruto reisai turi būti priderinti prie esamų maršrutų reisų, kad transporto priemonių eismo intervalai atitiktų keleivių srautą. Tokia nuostata patvirtina esamo vežėjo interesų prioritetą ir taip sukuria teisėtų lūkesčių principą, kuris suponuoja, jog pirmiausiai bus pratęstos sutartys su esamu vežėju ir tik to nepadarius būtų rengiamas naujas konkursas. Esamo vežėjo interesų gynimas numatytas ir Taisyklių 14 punkte. Taisyklių 16 punkte numatyta, kad LTSA turi ribotą diskrecijos teisę savo nuožiūra rengti naują konkursą. Konkursas rengiamas tik tada, jei esamas vežėjas nepasinaudoja savo prioriteto teise. Analogiškas sisteminis aiškinimas taikytinas ir pratęsiant su vežėju esamą sutartį. LTSA pirmiausia ją siūlo pratęsti esamam vežėjui, o šiam atsisakius rengiamas konkursas. Mano, kad sisteminis vertinimas leidžia

teigti, jog pratęsdama sutartis su vežėjais LTSA turi ribotą diskrecijos teisę. Taisyklės įtvirtina esamų vežėjų prioriteto teisę ir teisėtų lūkesčių principą, į kuriuos LTSA turi atsižvelgti priimdama sprendimą pratęsti ar nepratęsti sutartis su esamais vežėjais.

Mano, kad Konkurencijos taryba neteisingai teigia, kad LTSA galėjo laisvai nepratęsti sutarčių ir rengti naujus konkursus. Toks vertinimas paneigia esamų vežėjų teisėtų lūkesčių principą. Tarybos Nutarime nėra nustatyta, kad Taisyklių 12, 14, 16 punktai nustatantys iš esmės tokį patį esamo vežėjo prioritetą kaip nors pažeistų Konkurencijos įstatymą. Neatitinkant reikalavimų vežėjui negali būti išduotas leidimas, kartu pratęsta sutartis. LTSA neturi pasirinkimo teisės pratęsti sutartis, jei vežėjas neatitinka reikalavimų. LTSA pagrįstai pratęsė sutartis su esamais vežėjais, tokiu būdu užtikrindama reikalavimų laikymąsi ir jose įtvirtintą teisėtų lūkesčių principą.

Konkurencijos taryba nutarime paslaugų rinką vertino siaurinamai ir atsižvelgė tik į ūkio subjektų ryšį su rinka. Nevertino vartotojo ryšio su konkurencijos užtikrinimu tolimojo vežimo autobusais rinkoje. Vertinant rinką mano, kad reikia atsižvelgti ne tik į konkurencijos užtikrinimą paslaugų teikėjų atžvilgiu, bet ir konkurencijos užtikrinimą vartotojų atžvilgiu. LTSA mano, jog naujų konkursų organizavimas gali ne tik nepadidinti konkurencijos, bet netgi reikšmingai sumažinti. Rengiant naujus vežėjų pasirinkimo konkursus didieji vežėjai turės žymiai didesnes galimybes laimėti tokius konkursus, kadangi ekonominės jų galimybės yra didesnės nei mažų vežėjų. Rengiant konkursus gali laimėti vienas ar du vežėjai, tokiu būdu suformuodami dominuojančią padėtį rinkoje. Tai leistų iš rinkos galutinai išstumti mažuosius vežėjus ir darytų įtaką vartotojams. Tokios padėties rinkoje suformavimas nesiderintų su Konkurencijos įstatymo tikslais užtikrinti konkurenciją. Šiuo metu susisiekimo autobusais rinkoje yra 43 vežėjai, tai leidžia užtikrinti konkurenciją ir jos naudą keleiviams. Keleivių interesai yra svarbūs. Pagal egzistuojantį sutarčių pratęsimo modelį vežimo rinka pasižymi ūkio subjektų konkurencija ir jos teikiama nauda keleiviams.

Pažymi, kad Konkurencijos tarybos skirta bauda yra nepagrįsta. Nutarime nurodyta, kad LTSA pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalį. Mano, kad LTSA neteikė jokių privilegijų ir nediskriminavo jokių ūkio subjektų, tačiau vykdė teisės aktuose įtvirtintus reikalavimus. LTSA, pratęsdama sutartis su esamais vežėjais, nesiekė ir negavo jokios naudos. Esami vežėjai nebūtinai gauna iš to naudą, nes dalis maršrutų yra nuostolingi. Dalis maršrutų yra ne komerciniai, o socialiniai. LTSA nepadarė jokios žalos. Skubotas konkursų rengimas galėtų turėti žymiai didesnių žalingų pasekmių visai tolimojo vežimo autobusais rinkai, keleiviams ir socialiniam susisiekimo prieinamumui. Nebuvo teiktos privilegijos, kadangi sutartys buvo pratęstos su visais vežėjais ir tokio paties turinio. Visi vežėjai buvo vertinami vienodai ir jokios išskirtinės sąlygos jiems nebuvo sudarytos.

Teigia, kad nutarime nenurodyti, kokie konkrečiai atlikti neteisėti LTSA veiksmai. Aplinkybe, kad LTSA galėjo pasirinkti kitokį elgesio modelį, nėra pagrindas konstatuoti neteisėtus veiksmus. LTSA priešingai atliko būtent teisės akte jai leidžiamus atlikti veiksmus. Nutarime Taisyklės nurodytos kaip teisėtas teisės aktas. Neįrodytas žalos faktas. Taip pat neįrodyta LTSA kaltė. LTSA nesiekė ir nesudarė jokių nuo jos priklausančių sąlygų jokiems teisė aktų pažeidimams atsirasti. Sankcija turi būti panaikinta.

Atsakovė Konkurencijos taryba atsiliepimu į skundą teismo prašo skundą atmesti kaip nepagrįstą.

Konkurencijos taryba konstatavo, jog pareiškėjos veiksmai, kuriais be konkurencingos procedūros buvo pratęstos 42 sutartys su vežėjais, pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus. Nebuvo nustatyta, kad Taisyklių nuostatos pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus. Nutarime pagrįstai konstatuota, kad pareiškėja savo veiksmais pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus. Konkurencijos taryba atsižvelgė į trijų aplinkybių visumą.

Pareiškėja be konkurencingos procedūros sudarė sutartis su 42 vežėjais, t. y. pareiškėja neorganizavo nei konkurso, nei kitos konkurencingos procedūros vežėjams parinkti, kurie aptarnautų visus, dalį ar atskirai kiekvieną iš šiuo metu esamų maršrutų, o tiesiog su tais pačiais

vežėjais dėl tų pačių maršrutų sudarė naujas sutartis. Pareiškėjos argumentas, jog ji tik įgyvendina teisės aktuose įtvirtintą reglamentavimą, turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

Pažymi, kad buvo vertinama, ne tik Taisyklių nuostatų atitiktis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatomis, bet ir kokiomis aplinkybėmis sudaromos tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais paslaugų teikimo sutartys. Siekiant nustatyti, ar dėl teisės akto ar sprendimo atsiranda ir gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, buvimą, nėra būtina įrodyti konkrečius konkurencijos sąlygų skirtumus, o pakanka nustatyti prielaidas. Pažymi, kad sutartys su vežėjais buvo sudaromos nuo 2007 m., tačiau pareiškėja duomenų dėl 2007 m. sudarytų sutarčių nepateikė, nes ankstesni duomenys nėra saugomi. Sutartys su tais pačiais vežėjais dėl tų pačių maršrutų buvo sudarytos 2010 m., 2013 m. ir 2018 m., kurios įsigaliojo 2018 m. balandžio 1 d. ir galioja iki 2023 m. kovo 31 d.

Taisyklėse neįtvirtintas imperatyvas pareiškėjai pratęsti sutartis pasibaigus jų galiojimo laikui, nepaliekant jokio kito galimo bei teisėto elgesio modelio. Pareiškėja neįrodė, jog priimdama sprendimą be konkurencingos procedūros sudaryti 42 sutartis su tais pačiais vežėjais dėl tų pačių maršrutų, ji neturėjo kito pasirinkimo ir vykdė konkrečiame Lietuvos Respublikos įstatyme pakankamai aiškiai įtvirtintą reikalavimą, taip sudarydama skirtingas konkurencijos sąlygas atitinkamoje rinkoje veikiantiems ar galintiems veikti ūkio subjektams.

Taisyklėse nėra įtvirtintas imperatyvas pratęsti pareiškėjai sutartis, kadangi Taisyklėse įstatymų leidėjas pasirinko žodžių junginį „gali būti“ suponuojantį ne vienareikšmiškumą, o sąlygiškumą. Pareiškėjos veiksmai lėmė, kad esami vežėjai veikė skirtingomis konkurencijos sąlygomis dėl jiems sudarytų palankesnių sąlygų veikti keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais paslaugų rinkoje. Pareiškėja be konkurso sudariusi sutartis su vežėjais neįvertino, ar buvo ir ar dėl tokio šių paslaugų apimtys ir teikimo būdo pasirinkimo, galėjo būti kitų ūkio subjektų, galinčių ir norinčių konkuruoti dėl paslaugų ar jų dalies teikimo. Nei konkursas, nei kitos konkurencingos procedūros vežėjams parinkti nebuvo organizuojamos ir nebuvo užtikrinta galimybė kitiems ūkio subjektams konkuruoti dėl šių paslaugų teikimo.

Nesutinka su pareiškėjos argumentu, jog konkurencingos procedūros organizavimas pats savaime riboja konkurenciją. Konkurencijos taryba mano, kad priešingai tik konkurencingos procedūros metu galima pasiekti sąžiningos konkurencijos teikiamą naudą.

Nagrinėjamu atveju tyrimas buvo atliekamas siekiant įvertinti, ar Taisyklių nuostatos, reglamentuojančios kompetentingos įstaigos veiksmus, kuriuos būtina atlikti tam, jog būtų parinkti vežėjai vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais, bei pareiškėjos veiksmai, šias nuostatas įgyvendinant, nepažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio. Faktas, kad gali atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos yra pagrindas konstatuoti Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimų pažeidimą. Konkurencijos taryba pagrįstai pripažino, jog pareiškėja be konkurencingos procedūros sudarydama 42 sutartis su tais pačiais vežėjais dėl tų pačių maršrutų, privilegijavo juos, diskriminavo kitus ūkio subjektus, dėl to atsirado skirtingos konkurencijos sąlygos esamiems vežėjams ir kitiems ūkio subjektams, norintiems ir galintiems teikti tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje, ir minėti veiksmai nebuvo lemti įstatymo reikalavimų vykdymo.

Atkreipia dėmesį, kad Konkurencijos taryba tyrimo metu vertino pareiškėjos veiksmus, kuriais buvo parenkami vežėjai vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais, vežėjų patekimą į rinką. Pasibaigus keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais paslaugų teikimo sutarties galiojimo terminui, pareiškėja privalėjo įvertinti, ar yra ir, ar dėl tokio šių paslaugų teikimo apimtys ir teikimo būdo pasirinkimo, gali būti kitų ūkio subjektų galinčių ir norinčių konkuruoti dėl paslaugų ar jų dalies teikimo.

Buvo vertinama, kokiomis aplinkybėmis sudaromos sutartys, pasibaigus sutarčių galiojimo terminui. Konkurencijos taryba nesutinka su pareiškėjos argumentais, jog įpareigojimas nutraukti sudarytas keleivių vežimo sutartis pažeis vežėjų teisėtą lūkesčių principą. Kadangi nagrinėjamu atveju „teisėti lūkesčiai“ kilo iš Konkurencijos įstatymo pažeidimo bei pačios Konstitucijos, kuri įtvirtina sąžiningos konkurencijos laisvę, taigi, negali būti laikomi teisėtais. Suinteresuoti asmenys

gali kreiptis į teismą civilinio proceso tvarka, prašyti atlyginti žalą, padarytą neteisėtais viešojo administravimo subjekto sprendimais. Pareiškėja vykdydama funkcijas turėjo parinkti vežėjus tolimojo reguliaraus susiekimo kelių transporto maršrutais paslaugoms teikti. Privalėjo užtikrinti Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio laikymąsi ir jo nepažeisti.

Paaikškina, kad konkurencija suprantama ne vien tik kaip atitinkamoje rinkoje veikiantys ūkio subjektai, o kaip tam tikra įtampa tarp rinkos dalyvių, varžantis dėl kuo geresnio klientų poreikių patenkinimo, taip pat atvirumas naujiems dalyviams. Rinką aptarnauja šiuo metu 43 vežėjai, tik 1 iš jų buvo atrinktas konkurso būdu. Kiti ūkio subjektai, atitinkantys teisės aktuose nustatytus reikalavimus ir teikiantys ar galintys teikti keleivių vežimo paslaugas, laikytini potencialiais rinkos dalyviais, galinčiais konkuruoti dėl tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutų esančių Lietuvos Respublikoje aptarnavimo. Tiek rinkoje jau veikiantys ūkio subjektai, tiek potencialūs rinkos dalyviai gali tarpusavyje konkuruoti dėl atitinkamų paslaugų teikimo, o išimtinių sąlygų vienam ūkio subjektui sudarymas suponuoja absoliučius konkurencijos sąlygų skirtumus atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ar galintiems konkuruoti ūkio subjektams. Nekonkurencingu būdu parinktų įmonių teikiamų paslaugų kaina ir kokybė nėra veikiamą iš konkurencijos kylančios įtampos, todėl nėra efektyvi. Konkurencingos procedūros nebuvimas suponuoja tai, kad yra panaikinamos ūkio subjektų paskatos varžytis dėl teikiamų paslaugų kainos ir kokybės.

Atkreipia dėmesį, jog esami vežėjai teikia paslaugas skirtingais maršrutais. Pasibaigus sutarčių galiojimui nebuvo sudarytos galimybės nei esamiems, nei naujiems vežėjams konkuruoti dėl naujų sutarčių sudarymo. Nesutinka su pareiškėjos teiginiu, kad naujų konkursų organizavimas tik sukurs dominuojančią padėtį šioje rinkoje. Pareiškėjos teiginiai, kad ūkio subjektai nebus suinteresuoti teikti atskiras paslaugas nepelningais maršrutais, yra pagrįsti tik prielaidomis.

Pažymi, kad pareiškėjai nustatant baudos dydį buvo atsižvelgta į Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 1 dalyje numatytas aplinkybes.

Tretieji suinteresuoti asmenys UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „Skuodo autobusai“, UAB „Mažeikių autobusų parkas“, UAB „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS, UAB „Marijampolės autobusų parkas“ atsiliepimais į pareiškėjos skundą teismo prašo skundą tenkinti ir priteisti jų patirtas bylinėjimosi išlaidas. Palaiko LTSA išdėstytus argumentus.

Atsiliepimuose nurodo, kad sutarčių su vežėjais pratęsimas buvo teisėtas. Teisės aktai aiškiai reglamentuoja atvejus, kada LTSA turi pareigą organizuoti konkursus. Taisyklių 22 punktą nustato, kada LTSA turi teisę sutarčių nepratęsti. Konkurencijos taryba, priimdama Nutarimą, vadovavosi Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau – ir LVAT) 2014 m. nutartimi, tačiau LVAT praktika šioje ginčo situacijoje neturėtų būti taikoma. LVAT praktika 2014 m. buvo pakeista. Suformuota, kad Konkurencijos įstatymo 4 straipsnis negali būti taikomas tais atvejais, kai yra aiškus teisinis reglamentavimas, kadangi bendroji teisės norma negali būti taikoma specialiosios teisės normos atžvilgiu. Tarybos argumentai dėl LTSA diskrecijos teisės ir Konkurencijos įstatymo viršenybės prieš specialią teisės normą turi būti laikytini nepagrįstais ir neteisėtais.

Teigia, kad LTSA nėra įpareigota organizuoti konkursą prieš pratęsiant sutartis su esamais vežėjais. Konkurencijos taryba Taisyklių neginčija ir laiko jas teisėtomis. LTSA veikimas turi būti laikomas kaip suderinamas su Konkurencijos įstatymo 4 straipsniu. Konkurencijos taryba galimai sąmoningai nepripažino Taisyklių neteisėtomis, nes tai viršytų jai įstatymo leidėjo suteiktus įgaliojimus. Netiesioginis Tarybos įsikišimas vertintinas kaip konkurenciją prižiūrinčios institucijos įgaliojimų viršijimas. Konkurencijos taryba viršijo jai suteiktus įgaliojimus.

Konkurencijos taryba neįvertino, jog nėra sukurtos teisinės bazės kaip turėtų būti organizuojami konkursai ir kas būtų tuo atveju, jeigu neatsirastų vežėjų, norinčių dalyvauti konkurse. Konkurencijos taryba neįvertino ir aplinkybės, jog paskelbus konkursą dažniais atvejais yra skundžiamos konkursų sąlygos, reiškiamos pretenzijos, skundžiami rezultatai. Kadangi Taisyklės pripažintinos teisėtomis, tai iš tokių Taisyklių kylančios teisinės pasekmės negali būti laikomos neteisėtomis, nes vežėjas turėjo pagrįstą lūkestį laikydamasis Taisyklių tikėtis, kad ir

toliau galės verstis keleivių vežimo veikla. Vežėjai turėjo įsipareigojimą tinkamai vykdyti sudarytą sutartį, todėl sutarties nutraukimas prieš terminą galėtų sukelti neigiamą reputaciją vežėjui dėl sutarties netinkamo vykdymo. Konkurencijos taryba nenumatė nutarime Taisyklių 15 punkto išimties.

Vežėjo vykdomi maršrutai yra suformuoti pačių vežėjų. Atliekant nebuvo vertintinas istorinis maršrutų susiformavimo kontekstas ir vežėjų įsitraukimo į rinką aplinkybės. Aptarnaujami maršrutai atsirado dar prieš atsirandant teisiniam reglamentavimui. Aptarnaujančius maršrutus suformavo vežėjai savo pastangų ir veikimo rinkos konkurencijos sąlygomis dėka. Vežėjai tolimojo susiekimo paslaugas teikia išskirtiniais maršrutais. Konkurencijos taryba netyrė, ar sudarant sutartį kiekvieno maršruto atveju būtų atsiradęs dar vienas paslaugos teikėjas paslaugos teikimui būtent konkrečiais maršrutais. Ginčo atveju nepripažinus Taisyklių neteisėtomis, neištyrus, ar kiekvieno konkretaus maršruto atveju būtų reikėję skelbti konkursą, nėra pagrindo tvirtinti, kad vežėjų atliekami vežimai jų pačių suformuotais maršrutais gali būti laikomi neteisėti.

Rinkoje dalyvauja daugiau kaip 42 skirtingi vežėjai. Tarybos pranešime nurodyti vežėjai konkuruoja tarpusavyje dėl keleivių, kuriems siūlo skirtingas kainas ir skirtingos kokybės pervežimo paslaugas. Sudaryta konkurencinė aplinka keleiviui renkantis, kurio vežėjo paslaugomis naudotis. Konkurencijos taryba to netyrė.

Akcentuoja, jog nepanaikinus nutarimo atsirastų neigiamų pasekmių vežėjams. Pajamų gavimas iš komercinės veiklos reikštų ženklų ne tik pajamų sumažėjimą, bet ir finansinės naštos savivaldybėms padidėjimą. Tarybos išvados neatitinka proporcingumo principo. Konkurencijos taryba neatsižvelgė į tai, kad egzistuoja reali galimybė, jog vežėjų pasirinkimą konkurso būdu galėtų laimėti viena ar kelios didžiojo kapitalo įmonės. Tai eliminuotų bet kokią rinkoje egzistuojančią konkurenciją. Konkuruojimas sukels ne laukiamą konkurencijos padidėjimą, bet rinkos monopolizavimą. Rinkoje dalyvauja 42 skirtingi vežėjai. Mano, kad esama situacija jau yra sukūrusi konkurencinę aplinką.

Pažymi, kad Konkurencijos taryba neįrodė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo sudėties. Tarybos išvados nutarime neišsamios ir paviršutiniškos. Konkurencijos taryba neįrodė, kad LTSA priėmė neteisėtą teisės aktą ar sprendimą. Konkurencijos taryba nutarime nepasisakė dėl to, ar Sutarties pratęsimas gali būti prilyginamas sprendimui Konkurencijos įstatymo straipsnio prasme. Konkurencijos taryba neįrodė, kad priimtas teisės aktas ar sprendimas privilegijuoja ar diskriminuoja kitus ūkio subjektus. Taisyklių taikymas užtikrina konkurenciją tarp vežėjų. nutarime Konkurencijos taryba rinką apibrėžė kaip tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais Lietuvos Respublikos teritorijoje rinką. Europos komisijos praktikoje rinką apibrėžiama kaip maršruto „iš-į“ lygmenyje. Mano, kad jeigu būtų vertintina rinką pagal atskirus maršrutus, Konkurencijos taryba būtų buvusi priversta konstatuoti, kad pelninguose maršrutuose konkurencija tarp vežėjų itin intensyvi. Esant tokiai konkurencijos apimčiai pažeidimo elementų nebūtų buvę galima konstatuoti. Mano, kad tokie tyrimo trūkumai galėjo lemti pažeidimo konstatavimą.

Dalis (11) trečiųjų suinteresuotų asmenų UAB „Biržų autobusų parkas“, UAB „Busturas“, UAB „Jurbarko autobusų parkas“, UAB „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „Panevėžio autobusų parkas“, UAB „Rokiškio autobusų parkas“, UAB „Šakių autobusų parkas“, UAB „Šalčininkų autobusų parkas“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Tauragės autobusų parkas“, UAB „Utenos autobusų parkas“, atstovaujama (grupės) atstovo Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos LINAVA (toliau – ir Asociacija), atsiliepimu prašo pareiškėjos skundą tenkinti. Taip pat prašo priteisti bylinėjimosi išlaidas.

Grupė trečiųjų suinteresuotų asmenų atsiliepime į pareiškėjos skundą nurodo, kad nutarime išdėstyti argumentai ir realios faktinės aplinkybės nesudaro pagrindo sutikti, kad nagrinėjamu atveju egzistavo Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimas. Atsakovės nustatytas pažeidimas ir pritaikytos sankcijos yra nepagrįstos. Nutarime visiškai ignoruojami esamų vežėjų teisėti lūkesčiai, netinkamai nustatyta ginčo objekto paslaugų rinką bei priimtas neproporcingas sprendimas nutraukti visas be konkurso pratęstas keleivių vežimo sutartis nesuėjus šių sutarčių galiojimo terminui. Pilnai palaiko LTSA argumentus, bet papildomai išdėsto, kad LTSA laikėsi

prieštaringos pozicijos, netinkamai aiškino Taisyklių nuostatas, įžvelgė neegzistuojančią naujų vežėjų diskriminaciją ir neįvertino nutarimo sukeliamų padarinių. Tai yra pagrindas pareiškėjos prašymą tenkinti ir nutarimą panaikinti.

Paaškina, kad atsakovė skundžiamame nutarime nurodo, jog priimtos Taisyklės neriboja konkurencijos bei yra teisėtos, tačiau vis tiek konstatuojama, kad tinkamas tokių Taisyklių taikymas pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnį. Atsakovė nenustatė, kad LTSA pažeidė Taisyklių nuostatas pratęsdama sutartis su esamais vežėjais ir rėmėsi Taisyklių 22 punktu, dėl ko veikė teisėtai.

Atsakovė selektyviai interpretuoja Taisyklių nuostatas, suteikiančias esamiems vežėjams prioritetines sąlygas. Akcentuoja, jog Taisyklių nuostatos aiškiai išreiškia prioritetą jau esamiems vežėjams, kadangi tiek keičiant maršrutus, tiek kilus poreikiui nustatyti naujus reisu, LTSA yra įpareigota pirmiausia siekti patenkinti jau teikiančių vežimo paslaugas vežėjų interesus, sudaryti sąlygas būtent jiems vykdyti pakeistus ar visiškai naujus reisu. Taisyklių 22 punktas įtvirtina prioritetą jau vežantiems keleivius vežėjams, kuris numato keleivių vežimo tolimaisiais susisiekimo maršrutais sutarčių be papildomos konkurencingos procedūros atlikimo patęsimą, kai vežėjai laikosi Taisyklių bei sudarytų sutarčių nuostatų. Mano, kad toks reguliavimas ir prioritetas yra suprantamas ir pateisinamas. Konkurencijos taryba nepagrįstai pripažino, kad LTSA savo veiksmis teikdama prioritetą jau esamiems vežėjams, kaip numatyta Taisyklių nuostatose, pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatas.

Konkurencijos taryba savo veiksmis pripažino, kad Taisyklėse įtvirtintas reguliavimas, prioritetą suteikiančios nuostatos, o ne LTSA veiksmi, yra susidariusios situacijos ir tariamo diskriminavimo priežastis. Konkurencijos taryba netinkamai vertino Taisyklėse įtvirtintą reguliavimą ir LTSA veiksmus.

Pažymi, kad Taisyklėse įtvirtintas baigtinis sąrašas atvejų, kada turi būti skelbiamas konkursas. Nėra numatyta, kad konkursas turi būti rengiamas ir kitais, nei numatyti, atvejais. Nenumatyta ir LTSA diskrecijos teisė praplėsti sąrašą. Nėra įtvirtintos nei teisės, nei pareigos LTSA organizuoti konkursą pasibaigus atitinkamos sutarties terminui tais atvejais, kai vežėjas tinkamai vykdė sutarties ir Taisyklių nuostatas. Konkurencijos taryba pripažino, kad Taisyklėse neįtvirtinta, jog LTSA turėjo pareigą įvardintais atvejais organizuoti konkursus. Tarybos argumentai, jog nepaisant Taisyklėse aiškiai įtvirtintų atvejų, kada turi būti organizuojami konkursai, LTSA turėjo imtis papildomų priemonių vertinti rinką ir organizuoti konkursus tais atvejais, kai sutarties terminas pasibaigia, nepriklausomai nuo Taisyklėse įtvirtinto reguliavimo, yra nepagrįsti.

Konkurencijos taryba ignoravo Taisyklėse su sutarties pratęsimu kartu taikomas neigiamo poveikio sankcijas. Pažymi, jog LTSA pasinaudojus teise sutarties termino nepratęsti, toks vežėjas negali dalyvauti LTSA organizuojamuose naujuose konkursuose vienerius metus. Tarybos samprotavimai dėl LTSA teisės nepratęsti sutarčių ne tik pažeidimų atvejais, bet ir tais atvejais, kai įvertinus, kad yra ir kitų potencialių vežėjų, galinčių ir norinčių vežti keleivius numatytu maršrutu, egzistuoja poreikis organizuoti konkurencingą vežėjų atrankos procedūrą, yra teisiškai nepagrįsti ir prieštarauja sisteminiam Taisyklių aiškinimui.

Nesutinka su Konkurencijos taryba, jog sutarčių pratęsimas be konkurencingos procedūros pažeidžia potencialių vežėjų teises ir juos diskriminuoja. Įstatymų leidėjas įtvirtino prioritetą jau teikiančioms keleivių vežimo paslaugas vežėjams. Tai pateisintina viešuoju interesu. Nurodo, kad Taisyklėse aiškiai nurodyta tvarka, kuria vadovaujantis nauji vežėjai gali patekti į rinką. Taisyklėse įtvirtintas baigtinis sąrašas atvejų, kaip LTSA turi pareigą organizuoti konkursą vežėjui nustatyti. Teigia, kad visi esami ir potencialūs vežėjai turi vienodas galimybes teikti keleivių vežimo paslaugas numatytu nauju ar pakeistu maršrutu. Potencialūs rinkos dalyviai gali siūlyti naujus maršrutus ir taip patekti į rinką. Vežėjas UAB „Svirka“ pasinaudojo tokia galimybe. Taisyklėse numatytais atvejais pareiškėjas organizavo konkursus naujiems vežėjams parinkti ir visi esami ir potencialūs rinkos dalyviai turėjo vienodas sąlygas teikti paslaugas visiškai naujais maršrutais, dalyvauti konkursuose.

Pažymi, kad dar 2006 m. nustatytas leidimų išdavimo teisinis reguliavimas yra nusistovėjęs, todėl tiek esami vežėjai, tiek potencialūs rinkos dalyviai yra susipažinę su Taisyklėmis ir žino nustatytus atvejus, kada organizuojami nauji vežėjų parinkimo konkursai. Todėl yra aiškiai ir tinkamai reglamentuota tvarka, kaip galima patekti į keleivių vežimo autobusais rinką.

Mano, kad būtų pažeisti nediskriminavimo ir lygiateisiškumo principai, jeigu LTSA turėtų selektyviai parinkti su kuriais vežėjais sutartis pratęsti, o kuriems maršrutams skelbti naujus konkursus. Tokiu atveju LTSA su vienodoje situacijoje esančiais vežėjais, kurie tinkamai vykdė sutarties ir Taisyklių nuostatas, elgiamasi skirtingai. Taip pat nepratęsus sutarčių su visais dabar leidimus turinčiais keleivių vežėjais, būtų pažeisti minėti principai, kadangi esamų vežėjų, kurių sutartys būtų nepratęšiamos, negalėtų dalyvauti LTSA organizuojamuose konkursuose. Susidarytų situacija, kad jie būtų akivaizdžiai diskriminuojami prieš potencialius rinkos dalyvius.

Atkreipia dėmesį, kad neįtvirtinta procedūra, kuri leistų ir reglamentuotų, kokia tvarka ir kokiais konkrečiais kriterijais remiantis LTSA turėtų vertinti su kuriais vežėjais sutartis pratęsti, o su kuriais nepratęsti.

Priešingai, šiuo atveju pratęsiant vežimo sutartis ir išduodant leidimus, buvo užtikrintas nediskriminavimo principo laikymasis. Nurodo, kad sutarčių pratęsimui visais atvejais buvo keliamas objektyvus reikalavimas – būti tinkamai įvykdžius sutartį ir laikytis Taisyklių nuostatų, tokiu elgesio modeliu LTSA užtikrino vežėjų lygiateisiškumą.

Mano, kad Tarybos nurodytas įpareigojimas nutraukti visas 42 su vežėjais sudarytas sutartis dėl konkurencingos procedūros nebuvimo visiškai eliminuoja 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (toliau – ir Reglamentas) paliktą galimybę vežėjams parinkimo tvarką reglamentuoti nacionaliniais aktais ir neskelbiant konkurso. Reglamentu nustatomi įpareigojimai tik tuo atveju, jeigu sudaromos viešųjų paslaugų sutartys, kurių metu už viešųjų įsipareigojimų prisiėmimą vežėjams suteikiama arba išskirtinės teisės, arba kompensuojami patiriami nuostoliai. Komerciniais pagrindais organizuojamam keleivių vežimui, Reglamentas nėra privalomai taikomas. Todėl, netaikant Reglamento komerciniam vežimui lieka galioti nacionaliniu lygmeniu taikomi teisės aktai, specialios Taisyklės, t. y. ir Taisyklės teikiančios prioritetą rinkoje esantiems vežėjams ir nereikalaujančios visais atvejais pasibaigus vežimo sutarčiai organizuoti naują konkurencingą procedūrą naujam vežėjui parinkti.

Visų sutarčių nutraukimas panaikina LTSA turimą ir nepanaikintą teisę pratęsti sutartis. Konkurencijos taryba Nutarime nenurodė, koku pagrindu turi būti nutrauktos sutartys. Kadangi Taisyklėse nurodytas baigtinis sutarčių nutraukimo ir leidimų panaikinimo sąrašas, tačiau nei vienas iš galimų pagrindų nėra tinkamas. Nutraukus sutartis su suinteresuotais asmenimis jie imperatyviai negalės dalyvauti LTSA organizuojamuose konkursuose ne trumpiau nei vienerius metus.

Tiek Taisyklių 22 punktas, tiek LTSA sistemingas elgesys suformavo vežėjams teisėtus lūkesčius. 2018 m. pratęsus visas 42 sutartis vežėjams buvo sukurtas ir pagrįstas lūkestis, jog jie galės teisėtai sutartyse numatytas paslaugas teikti dar penkerius metus.

Konkurencijos taryba netinkamai atliko tyrimą, prieštaringai plėtojo poziciją, netinkamai aiškino Taisyklių nuostatas bei visiškai nepagrįstai pripažino LTSA pažeidus Konkurencijos įstatymo 4 straipsnį bei įpareigojo teisėtai sudarytas sutartis nutraukti, dėl ko Nutarimas turi būti panaikintas.

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Kautra“ atsiliepimu į skundą prašo pareiškėjos skundą patenkinti, priteisti bylinėjimosi išlaidas. Nurodo, kad Konkurencijos taryba Konkurencijos 4 straipsnio pažeidimą vertino paviršutiniškai bei remdamasi teoriniais argumentais, visapusiškai neįvertinta situacija ir teisinis reguliavimas. Tarybos įpareigojimai viršija jos turimus įgaliojimus. Mano, kad Konkurencijos taryba iš esmės įpareigojo atlikti tolimojo transporto keleivių vežimo reformą.

Pažymi, jog sutartis su UAB „Kautra“ buvo pratęsta teisėtai. Su UAB „Kautra“ nuo 2013 m. kovo 23 d. buvo sudaryta sutartis dėl keleivių vežimo. Sudaryta sutartis galiojo iki 2018 m. kovo 21 d. ir nebuvo gauta jokių pretenzijų dėl sutarties vykdymo ar Taisyklių pažeidimo, sutartis buvo pratęsta iki 2023 m. kovo 31 d.

Taisyklės nenumato LTSA pareigos organizuoti konkursą prieš pratęsiant sutartis. UAB „Kautra“ nesutinka su Konkurencijos tarybos išvada dėl žodžių „gali būti“ aiškinimo. Mano, kad žodžių junginys „gali būti“ reiškia, jog sutartis turi būti pratęsta, nebent iš esmės pasikeitė keleivių poreikiai arba vežėjas negali toliau vežti keleivių pagal jam priskirtą maršrutą. LTSA turėjo vienintelį elgesio modelį - pratęsti sutartį su UAB „Kautra“. LTSA teisėti veiksmai negali būti laikomi pažeidžiantys Konkurencijos įstatymo 4 straipsnį. Turėjo būti taikoma Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies išimtis. Skundžiamas Nutarimas ir jame nustatyti įpareigojimai yra naikintini šiuo teisiniu pagrindu.

LTSA pareiga organizuoti konkurencingą procedūrą negali būti kildinama iš Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio. Taisyklėse yra numatyti konkretūs atvejai, kada yra organizuojamas konkursas. Nėra LTSA įpareigojimo organizuoti konkursą prieš pratęsiant sutartis su esamais vežėjais. Konkurencijos taryba Taisyklių neginčia ir laiko jas teisėtomis. LTSA veikimas turi būti laikomas kaip suderinamas su Konkurencijos įstatymo 4 straipsniu. Konkurencijos taryba galimai sąmoningai nepripažino Taisyklių neteisėtomis, nes tai viršytų jai įstatymo leidėjo suteiktus įgaliojimus. Netiesioginis Tarybos įsikišimas vertintinas kaip konkurenciją prižiūrinčios institucijos įgaliojimų viršijimas.

Konkurencijos taryba neįrodė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo sudėties. Konkurencijos taryba neįrodė, kad LTSA priėmė neteisėtą teisės aktą ar sprendimą. Konkurencijos taryba Nutarime nepasisakė dėl to, ar Sutarties pratęsimas gali būti prilyginamas sprendimui Konkurencijos įstatymo straipsnio prasme. Konkurencijos taryba neįrodė, kad priimtas teisės aktas ar sprendimas privilegijuoja ar diskriminuoja kitus ūkio subjektus. Taisyklių taikymas užtikrina konkurenciją tarp vežėjų. Nutarime Konkurencijos taryba rinką apibrėžė kaip tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais Lietuvos Respublikos teritorijoje rinką. Europos Komisijos praktikoje rinką apibrėžiama maršruto „iš-į“ lygmenyje. Mano, kad jeigu būtų vertinta rinką pagal atskirus maršrutus, Konkurencijos taryba būtų buvusi priversta konstatuoti, kad pelninguose maršrutuose konkurencija tarp vežėjų itin intensyvi. Esant tokiai konkurencijos apimčiai, pažeidimo elementų nebūtų buvę galima konstatuoti. Mano, kad tokie tyrimo trūkumai galėjo lemti pažeidimo konstatavimą.

Įpareigojimas nutraukti sutartį pažeidžia UAB „Kautra“ interesus ir yra nesuderinamas su teisinės valstybės ir teisėtų lūkesčių principu.

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Meteorit turas“ atsiliepimu į pareiškėjos skundą prašo jį tenkinti, priteisti bylinėjimosi išlaidas. Nurodo, kad Konkurencijos taryba neįvertino visų bylos aplinkybių, netinkamai taikė materialinės teisės normas ir viešosios teisės principus, o nustatydamą įpareigojimą nutraukti sutartį, pažeidė teisėtų lūkesčių apsaugos ir proporcingumo principus. LTSA veiksmai buvo teisėti. Mano, kad nepakeitus teisinio reglamentavimo, iš LTSA reikalauti kitokio elgesio nėra teisinio pagrindo bei nėra pagrindo konstatuoti Konkurencijos įstatymo pažeidimą. Pažymi, kad nėra nustatyta, jog LTSA, pratęsdama sutartis su vežėjais, pažeidė Taisyklių reikalavimus. Neteisingai buvo interpretuojamas žodžių junginys „gali būti pratęsimas“. Tokia formuluotė negalėjo būti aiškinama kaip reiškianti LTSA teisę pasirinkti nepratęsti leidimo ir sutarties to pageidaujančiam vežėjui, net jei vežėjas laikėsi sutarties ir Taisyklių. Nutarimas nemotyvuotas. Negalėjo būti konstatuojamas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimas. Mano, kad nagrinėjamu atveju pažeidžiamas teisėtų lūkesčių principas, kadangi LTSA įpareigota nutraukti sutartis su visais vežėjais.

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Autovelda“ atsiliepimu į pareiškėjos skundą prašo jį tenkinti. Taip pat prašo priteisti bylinėjimosi išlaidas. Nurodo, kad Konkurencijos taryba padarė nepagrįstas ir neteisingas išvadas dėl LTSA veiksmų sudarant sutartis su UAB „Autovelda“ ir kitais vežėjais. UAB „Autovelda“ nurodo, kad tinkamai laikosi prisiimtų įsipareigojimų, todėl su bendrove sutartys buvo pratęsimos. Mano, kad pratęsdama sutartis LTSA turėjo pareigą

vadovautis Taisyklėmis. Nėra pagrindo pripažinti LTSA veiksmų neteisėtais. Taisyklėse nėra numatyta atvejų organizuoti konkursą sutarčiai su vežėju pasibaigus. Sutarties ir leidimo galiojimo terminas nepratęsiamas tik jeigu vežėjas nesilaikė Taisyklių reikalavimų ir sutartyje numatytų sąlygų. Konkurencijos taryba nenustatė, kad LTSA pažeidė taisykles. LTSA turėjo pareigą pratęsti sutartis be konkurso. Nutarimu pažeidžiami UAB „Autovelda“ teisėti lūkesčiai.

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“ sutinka, kad Nutarimas neteisėtas ir naikintinas, tačiau palaiko ne visus LTSA skunde nurodytus motyvus. Taip pat prašo priteisti bylinėjimosi išlaidas. Pažymi, kad tik su tam tikromis išlygomis palaiko LTSA motyvą, jog reikalavimas organizuoti konkursus yra vienas iš konkurencijos ribojimų. Tai, kad konkursą laimi tik vienas dalyvis, savaime negali būti laikoma konkurencijos ribojimu. Platesne prasme mano, kad konkursų organizavimas ne visada geriausia priemonė užtikrinti konkurenciją. Nėra įsitikinusi, kad į Taisyklių nuostatas reikia žiūrėti per teisėtų lūkesčių principą. Taisyklės palieka ribotą diskreciją LTSA.

Pažymi, LTSA vykdė institucijos, kuriai yra pavaldi, nurodymus. Taisyklėse nebuvo nurodyta LTSA diskrecijos laisvė atsisakyti pratęsti sutartis su vežėjais. LTSA veiksmai negali būti laikomi neteisėtais. LTSA nutraukus sutartį būtų užkirstas kelias dalyvauti konkurencingose procedūrose, taip UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“ būtų diskriminuojama. Konkurencijos taryba nevertino ekonominių pasekmių, kurias tikėtina sukeltų Nutarimo priėmimas. Konkurencijos įstatymo 4 straipsnį interpretavo ir taikė formaliai. Nutarimas laikytinas priimtu neteisėtai.

Paaiškina, kad LTSA yra įstaiga prie susisiekimo ministerijos. LTSA turi įstatymuose įtvirtintą pareigą vykdyti ją įpareigojančius teisės aktus. LTSA veiksmai buvo įgyvendinami vadovaujantis susisiekimo ministerijos nurodymais ir laikytini įstatymų vykdymu negali būti laikomi Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimu. LTSA veiksmų pripažinimas neteisėtais yra paremtas prielaidomis.

Nurodo, kad Taisyklėse numatomas baigtinis sąrašas atvejų, kada organizuojamas konkursas. Taisyklėse nėra įtvirtinta LTSA diskrecijos teisė sprendžiant dėl konkurso organizavimo. Nesant konkrečios teisės akte įtvirtintos normos, aiškiai sukuriančios prielaidos konkurso organizavimui, LTSA negali pati savo nuožiūra nuspręsti organizuoti konkursą.

Akcentuoja, kad Taisyklių 22 punktą nėra suformuluotas kaip įtvirtinantis įpareigojimą pratęsti sutartį su vežėju, kuris tinkamai vykdė sutartį, tačiau mano, kad toks reikalavimas net ir negali būti įtvirtintas.

Teigia, kad LTSA neturėjo pareigos prašyti išaiškinimo iš Susisiekimo ministerijos. Tyrimo metu Susisiekimo ministerija nenurodė, jog LTSA turėjo diskreciją taikydama Taisykles. Konkurencijos taryba netyrė pasekmių, kurias sukeltų Nutarimas, o Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimą nustatė formaliai, ignoruodama savo veiksmų pasekmes. Tokiu būdu padarė esminį procedūrinį pažeidimą, dėl kurio Nutarimas turi būti laikytinas priimtas neteisėtai.

Dalis (11) trečiųjų suinteresuotų asmenų UAB „Joniškio autobusų parkas“, UAB „Marijampolės autobusų parkas“, UAB „Mažeikių autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB „Plungės autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „Skuodo autobusai“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Klaipėdos autobusų parkas“, UAB „Kautra“, UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“, atstovaujimų (grupės) atstovės Lietuvos keleivių vežimo asociacijos, atsiliepimu į pareiškėjos skundą prašo jį tenkinti. Taip pat prašo priteisti bylinėjimosi išlaidas.

Nurodo, kad Taisyklės nustato, kad LTSA neturi teisės nepratęsti sutarčių su vežėjais, kurie tinkamai įgyvendino sutartis, atsižvelgiant į tai, kad Konkurencijos taryba nustatė, jog Taisyklės yra teisėtos ir galiojančios. Tarybos padarytos išvados ir jose siūlomų sankcijų nukreipimas prieš Taisykles įgyvendinantį viešojo administravimo subjektą bei teisėtai rinkoje veikiančius rinkos dalyvius prieštarauja Konkurencijos tarybos įgaliojimams ir yra nesuderinamas su teisinės valstybės ir protingumo principais.

Mano, kad konkurso rengimo galimybę griežtai riboja galiojantys teisės aktai, Taisyklių 14 punktą. Pažymi, jog LTSA neturi diskrecijos laisvai nutraukti sutartis ir organizuoti konkursus,

kaip nurodė Konkurencijos taryba 2014 m. rugsėjo 2 d. Nr. 1S-138/2014 nutarime. Kadangi vežėjai ir LTSA sutartis sudarė teisėtai, vadovaudamiesi Taisyklėmis, todėl vežėjai teisėtai įgijo teises vežti keleivius LTSA nustatytais tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais pagal LTSA išduotus leidimus, patvirtintus tvarkaraščius ir sutarties šalių prisiimtus įsipareigojimus. Kitoks sudarytų sutarčių aiškinimas prieštarautų teisinės valstybės principui. Nutraukus sutartis būtų visapusiškai pažeistas teisėtų lūkesčių principas, kadangi vežėjai, sudarę terminuotą 5 metų sutartį, turi pareigą tinkamai ją vykdyti, o tokios sutarties nutraukimas ne tik pažeistų teisėtų lūkesčių principą, bet ir reputaciją, socialinį atsakingumą, darbuotojų interesus ir kt.

Akcentuoja, kad Tarybos cituojama Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau – LVAT) 2014 m. rugpjūčio 19 d. nutartis, kurioje aiškinamas Taisyklių 22 punktą, nėra aktuali, dėl to, jog: 1) minėtoje nutartyje buvo nagrinėjama ne analogiška situacija; 2) cituojama LVAT praktika buvo pakeista 2019 m. gruodžio 17 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartimi civilinėje byloje Nr. e3K-3-494-469/2019, kurioje teismas rėmėsi 2019 m. Europos Sąjungos Teisingumo Teismu prejudiciniu sprendimu „Irgita“ byloje. Konkurencijos taryba nesivadovavo naujai suformuota teismų praktika, o tik siaurąja prasme pasirinko LVAT 2014 metų nutartimi.

Nurodo, kad Viešojo keleivių transporto keliais organizavimą reglamentuoja 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų (toliau – Reglamentas). Reglamentas nustato įpareigojimus tik jeigu sudaromos viešųjų paslaugų sutartys, kurių metu už viešųjų įsipareigojimų prisiėmimą vežėjams suteikiama arba (i) išskirtinės teisės, arba (ii) kompensuojami patiriami nuostoliai. Komerciniais pagrindais organizuojamam keleivių vežimui Reglamentas nėra privalomai taikomas. Netaikant Reglamento komerciniam vežimui lieka galioti nacionaliniu lygiu taikomi teisės aktai, tarp jų ir specialiosios teisės normos – Taisyklės.

Teigia, kad Konkurencijos taryba Nutarimo išvadose visiškai neanalizavo keleivių vežimo, kaip bendros ekonominės svarbos paslaugos, rinkos specifikos, nevertino LTSA pareigos, kylančios iš tiesiogiai taikomo Reglamento Nr. 1370/2007. Formalus Konkurencijos įstatymo 4 str. 2 d. taikymas neatsižvelgiant į tiesiogiai taikomas Reglamento Nr. 1370/2007 nuostatas, pažeidžia viršnacionalinę Europos Sąjungos teisę. Be to, Konkurencijos taryba priimtame Nutarime visiškai nevertino LKVA nurodytų argumentų, kad, pritaikius KT nutarime numatytas sankcijas, bus pažeistas viešasis interesas, nukentės keleiviai (vartotojai), taip pat nuostolius patirs ir valstybė.

Pabrėžia, kad ir šiuo metu yra užtikrinama konkurencija tarp vežėjų. O nutraukus su vežėjais sutartis jie neabejotinai patirs finansinius nuostolius, bus pažeistas jų teisėtai lūkestis.

Kiti tretieji suinteresuoti asmenys atsiliepimų nepateikė.

Teismo posėdžių metu pareiškėjos atstovas skundą palaikė, prašė jį tenkinti skunde nurodytais argumentais. 2020 m. lapkričio 16 d. teismo posėdyje papildomai nurodė, kad pareiškėja tinkamai įgyvendino Taisyklių nuostatas. Turėjo teisę pagal Taisyklių 12 ir 22 punktus pratęsti sutartį su vežėju, kuris laikėsi sutartyje nustatytų sąlygų. Teigė, jog Taisyklėse įtvirtintas esamų vežėjų prioriteto principas ir šis principas suteikia galimybę pratęsti esamas sutartis su esamais vežėjais. Pažymėjo, kad savo veiksmais pareiškėja niekam žalos nesukėlė, todėl prašo į tai atsižvelgti naikinant baudą. Taisyklių nuostatas taikė tinkamai, todėl neturėtų būti konstatuoti LTSA neteisėti veiksmai. Konkurencijos tarybos įpareigojimas yra neįgyvendinamas. 2021 m. rugsėjo 20 d. teismo posėdyje papildomai nurodė, kad pareiškėja negalėjo įtakoti Taisyklių teisinio reglamentavimo, todėl už neatitinkantį aukštesnės galios teisinį reglamentavimą negali būti laikoma atsakinga. Taikė Taisykles tokias, kokios jos buvo. Neturėjo diskrecijos pasirinkti netaikyti Taisyklių.

Teismo posėdžių metu atsakovės atstovai su skundu nesutiko ir prašė jį atmesti kaip nepagrįstą remdamiesi iš esmės atsiliepime nurodytais argumentais. 2020 m. lapkričio 16 d. teismo posėdyje papildomai nurodė, jog konkurencijos tyrimo metu buvo nustatyta, kad Taisyklių nuostatos nepažeidžia konkurencijos nuostatų, kadangi jose nėra imperatyviai įtvirtintas imperatyvas pareiškėjai pratęsti sutartis sutarčių galiojimo laikui nepaliekant jokio kito elgesio

modelio. Dėl to, šioje apimtyje tyrimas buvo nutrauktas. Tuo tarpu pareiškėjos veiksmai lėmė, kad esamiems vežėjams buvo sudarytos palankesnės sąlygos veikti keleivių vežimo tolimojo susisiekimo kelių transportais maršrutais rinkoje, kadangi pareiškėja neorganizavo konkurencingos procedūros. Akcentavo, kad pareiškėja neįrodė, kad neturėjo kito elgesio pasirinkimo modelio. 2021 m. rugsėjo 20 d. teismo posėdyje papildomai nurodė, kad Taisyklių nuostatos neturėjo jokios įtakos LTSA veiksams. LTSA buvo atsakinga už keleivių vežimus ir, nors Taisyklėse nebuvo numatyta, kad pasibaigus sutarčių galiojimui organizuoti konkursą, turėjo teisę nepratęsti sutarčių ir organizuoti konkurencingą procedūrą vežėjui parinkti.

Teismo posėdžių metu trečiųjų suinteresuotų asmenų atstovai LTSA skundą iš esmės palaikė, prašė jį tenkinti atsiliepiamuose nurodytais argumentais.

Trečiųjų suinteresuotų asmenų atstovai papildomai akcentavo, kad Taisyklės nenumatė pareigos organizuoti konkursą. Papildomas reikalavimas organizuoti konkursą negali būti kildinamas iš Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio. Akcentavo, kad Konkurencijos taryba neatliko KĮ 4 straipsnio pažeidimo sudėties analizės. Be to, atsakovė neįrodė, jog LTSA išties priėmė neteisėtą aktą ar sprendimą, kaip jis yra apibrėžiamas teisės aktuose. Pažymėjo, jog tuo atveju, jeigu atitinkami Taisyklių punktai būtų pripažinti prieštaraujančiais KĮ (ko nepadarė LVAT 2021 m. gegužės 17 d. sprendimu a. b. Nr. eI-12-502/2021), sutarčių su vežėjais pratęsimas patektų į KĮ 4 straipsnio taikymo apimtį. Tačiau Nutarime pačiai atsakovei net nekilo klausimų dėl Taisyklių turinio atitikties KĮ. Atsakovė neatliko konkurencinės aplinkos rinkoje tyrimo. Akcentavo, kad teisės aktų formos trūkumai nėra vežėjų kaltė ir jie dėl to nėra atsakingi. Teigė, jog teismo sprendimas, kuriuo atsakovės Nutarimas būtų paliktas galioti, lemtų, jog iš vežėjų būtų atimta galimybė kompensuoti pandemijos metu patirtus nuostolius bei atsiskaityti su kreditoriais, sukeltų nepamatotą žalą vežėjams ir tokio sprendimo sąlyga būtų didelės dalies vežėjų nemokumo bylų iškilimai civilines bylas nagrinėjančiuose teismuose.

Teismo posėdžio metu trečiojo suinteresuoto asmens Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos atstovas nurodo, kad Taisyklių 14 punkte kalbama ne apie konkursų organizavimą, o apie tai, kad kompetentinga institucija gali nustatyti konkurso sąlygas (kokiam terminui sutartys gali būti pratęstos, kokius reikalavimus turi atitikti autobusai ir kt.). Pagal Civilinio kodekso 2 knygos 79 straipsnio 1 dalį licencija išduodama neterminuotam laikui, jei yra įvykdytos licencijavimo taisyklėse nustatytos sąlygos. Sutinka, kad jų parengtos Taisyklės yra senos, bet mano, kad Taisyklės buvo parengtos tinkamai, atsižvelgiant į šią CK nuostatą. Pažymi, jog LVAT nutartis turi esminės įtakos Taisyklių įgyvendinimui, todėl trečiasis suinteresuotas asmuo privalo keisti teisinį reglamentavimą. Šiuo metu jau yra rengiami Transporto kodekso ir jį įgyvenančių poįstatyminių teisės aktų pakeitimai. Po šios LVAT nutarties LTSA neturi teisės nei organizuoti, nei neorganizuoti konkursų. Pažymi, kad LTSA kompetencija turi būti apibrėžta įstatymu. Konkrečiai LTSA kompetencija dėl keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais organizavimo nustatyta Taisyklėse. Pažymi, jog dėl konkursų organizavimo nusprendavo pati LTSA. LTSA galėjo tiek nuspręsti organizuoti konkursą, tiek galėjo nuspręsti jo neorganizuoti. Taip pat LTSA priimdavo sprendimus sudaryti sutartį arba ne.

Skundas tenkintinas iš dalies.

Byloje kilo ginčas dėl Konkurencijos tarybos nutarimo, kuriuo Konkurencijos taryba pripažino, jog LTSA pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus, už tai jai paskyrė baudą bei nustatė įpareigojimus nutraukti per 8 mėnesius nuo nutarimo paskelbimo dienos interneto svetainėje nutarimo rezoliucinės dalies 1 punkte nurodytas sutartis ir organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams atrinkti, teisėtumo ir pagrįstumo.

Remiantis rašytiniais bylos įrodymais nustatyta Konkurencijos taryba, išnagrinėjusi UAB „Transinesta“ skundą, 2018 m. liepos 31 d. nutarimu pradėjo tyrimą dėl Taisyklių nuostatų, reglamentuojančių kompetentingos įstaigos veiksmus, kuriuos būtina atlikti tam, jog būtų parinkti vežėjai vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais, ir LTSA veiksmų šias nuostatas įgyvendinant, atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.

Tyrimo metu Konkurencijos taryba nustatė, kad Taisyklių 14 punkte nustatytas baigtinis sąrašas atvejų, kuomet LTSA privalo organizuoti konkursą vežėjui parinkti. LTSA, vadovaudamasi Taisyklių nuostatomis, išduoda leidimus vežėjams, jas iš esmės pratęsia (sudaro naujas su tais pačiais vežėjais), jeigu vežėjas laikėsi Taisyklių reikalavimų ir Sutartyje nustatytų sąlygų. LTSA tyrimo metu administravo 363 tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus, kuriais keleivius veža 43 vežėjai ir su kuriais LTSA 2018 m. yra sudariusi galiojančias sutartis. Paprastai vieną maršrutą aptarnauja tik vienas vežėjas, tačiau populiariesniuose maršrutuose veža ir keletas vežėjų. LTSA tyrimo metu pateikė duomenis, kad 2009 m. kovo 13 d. dėl tolimojo reguliaraus susisiekimo maršruto M-941, Vilnius–Plungė, kurį aptarnauja UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“, buvo skelbiamas konkursas minėtam maršrutui aptarnauti, o dėl likusių maršrutų LTSA nurodė, kad konkursų neskelbė laikotarpiu nuo 2009 iki 2018 m. 2018 m. liepos 11 d. konkursas skelbtas naujam tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutui Nr. M-999 Švenčionys–Vilnius aptarnauti, kurį laimėjo UAB „Svirka“.

Tyrimo metu buvo nustatyta, kad sutartys su tais pačiais vežėjais buvo sudarytos 2010 m., 2013 m. ir 2018 m. jas iš esmės vis pratęsiant (sudarant sutartis tomis pačiomis sąlygomis su tais pačiais esamais vežėjais).

Konkurencijos taryba padarė išvadą, kad 2018 m. sutartys su trečiaisiais suinteresuotais asmenimis (esamais vežėjais) buvo sudarytos be konkurencingos procedūros, pratęsiant anksčiau sudarytas sutartis.

Konkurencijos taryba, vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 4 straipsniu, 18 straipsnio 1 dalies 3 punktu, 35 ir 36 straipsniais, ginčijamu nutarimu nutarė: 1) pripažinti pažeidžiančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus LTSA veiksmus, pratęsiant be konkurencingos procedūros su vežėjais (trečiaisiais suinteresuotais asmenimis) 2018 m. sudarytas sutartis, 2) už rezoliucinės dalies 1 punkte nurodytą pažeidimą skirti LTSA 43 120 Eur baudą, 3) įpareigoti LTSA ne vėliau kaip per 8 mėnesius nuo Konkurencijos tarybos nutarimo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje www.kt.gov.lt nutraukti 1 punkte nurodytas sutartis su trečiaisiais suinteresuotais asmenimis, kurios pratęstos be konkurencingos procedūros su vežėjais ir organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti, 4) įpareigoti LTSA ne vėliau kaip per 14 dienų nuo 2 punkte nurodytos baudos sumokėjimo ir 3 punkte nurodytų įpareigojimų įvykdymo apie tai informuoti Konkurencijos tarybą, pateikiant tai patvirtinančius įrodymus, 5) nutraukti tyrimą dėl Susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 patvirtintų Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams, nenustačius Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo, 6) rekomenduoti Vyriausybei pavesti Susisiekimo ministerijai peržiūrėti Taisyklėse įtvirtintą teisinį reguliavimą dėl kompetentingos įstaigos veiksmų, pasibaigus maksimaliam sutarčių su vežėjais galiojimo terminui, taip pat dėl sutarčių su vežėjais pratęsimo, tokiu būdu užkertant kelią galimam konkurencijos ribojimui ir apie priimtus sprendimus informuoti Konkurencijos tarybą.

Dėl pažeidimo sudėties

Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad viešojo administravimo subjektai, įgyvendindami pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvos Respublikoje, privalo užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę. To paties straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad viešojo administravimo subjektams 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 įstatymų reikalavimus.

Nagrinėjamos bylos kontekste akcentuotina, kad LTSA, vykdydama teisės aktų jai pavestas funkcijas (administruoti keleivių vežimą tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais kelių transportu), kaip viešojo administravimo subjektas turi pareigą užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę ir laikytis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnyje nustatytų įpareigojimų.

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas savo praktikoje yra ne kartą nurodęs (*žr., pvz., 2017 m. liepos 14 d. nutartį administracinėje byloje Nr. eA-809-552/2017; kt.*), kad 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 1 dalyje įtvirtintą sąžiningos konkurencijos laisvės principą ir apibrėžia, kokius veiksmus valstybės valdymo ir savivaldos institucijoms draudžiama atlikti kaip nesuderinamus su sąžiningos konkurencijos laisve. Tokiais veiksmais laikomas ir 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.

Pareiškėjas ir tretieji suinteresuoti asmenys iš esmės teigia, kad Konkurencijos taryba neįrodė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo sudėties. Tarybos išvados nutarime neišsamios ir paviršutiniškos.

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas yra išaiškinęs, kad Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies pažeidimas gali būti konstatuojamas tada, kai nustatoma šių trijų aplinkybių visuma: 1) viešojo administravimo subjekto priimtas teisės aktas teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes; 2) dėl tokio teisės akto atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams; 3) skirtingos konkurencijos sąlygos nėra nulemtos Lietuvos Respublikos įstatymų vykdymu (*žr. 2008 m. sausio 31 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A556-45/2008; 2017 m. lapkričio 21 d. administracinėje byloje Nr. eA-2166-624/2017; kt.*).

Be to, LVAT yra išaiškinęs, kad bet kokioms valstybės valdymo ir savivaldos institucijoms, kurioms teisės aktais pavesta vykdyti atitinkamus uždavinius, kurie turi būti susiję su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvos Respublikoje, privalo paisyti sąžiningos konkurencijos ir yra draudžiama priimti tokius teisės aktus ar kitus sprendimus, dėl kurių būtų suteiktos privilegijos vieniems ūkio subjektams, o kiti būtų diskriminuojami ir tai nulemtų konkurencijos sąlygų distinkciją atitinkamoje rinkoje (*pvz. žr. . LVAT 2007 m. lapkričio 10 d. sprendimą administracinėje byloje Nr. A2-32/2007; 2008 m. sausio 31 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A-556-45/2008*).

Konkurencijos taryba nustatė, kad LTSA veiksmai, kuriais ji be konkurencingos procedūros (*pvz., be konkurso*) sudarė sutartis su trečiaisiais suinteresuotais asmenimis (pratęsti vežimo teisiniai santykiai 100 procentų buvusio laikotarpio) 2010 m., 2013 m. ir 2018 m., dėl tų pačių maršrutų, pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalį. Visiškai nereikšminga aplinkybė, kad formaliai buvo sudarytos naujos vežimo sutartys, kadangi vertinant santykio turinį iš esmės, nors ir sudarytos naudojamos tipinės vežimo sutartys, tačiau jos sudarytos su esamu vežėju tam pačiam laikotarpiui ir tomis pačiomis sąlygomis, kas pagrįstai vertinta kaip vežimo teisinių santykių pratęsimas.

Iš esmės proceso dalyviai ir neneigia Konkurencijos tarybos nustatytų faktinių aplinkybių, tačiau nesutinka su jų vertinimu ir atsakomybės pagal Konkurencijos įstatymą taikymu.

LTSA skunde teigia, kad jos veiksmai buvo teisėti, nes tokius veiksmus jai buvo leidžiama (pavesta) atlikti pagal Taisyklių nuostatas. Taigi savo veiksmų pareiškėja nepateisina jokių Lietuvos Respublikos įstatymų vykdymu. Taisyklės yra teisės taikymo aktas, žemesnės teisinės galios teisės aktas nei įstatymas. Lietuvos Respublikos Seimas priima įstatymus. Riboti Konstitucijos 46 straipsnyje numatyta ūkinės veiklos laisvę galima, jeigu yra laikomasi šių sąlygų: tai daroma įstatymu; ribojimai yra būtini demokratinėje visuomenėje siekiant apsaugoti kitų asmenų teises bei laisves ir Konstitucijoje įtvirtintas vertybes, taip pat konstituciškai svarbius tikslus; ribojimais nėra paneigiama teisių ir laisvių prigimtis bei jų esmė; yra laikomasi konstitucinio proporcingumo principo. Nors tam tikri ūkinės veiklos santykiai gali būti reguliuojami tik įstatymais, kiti – Vyriausybės nutarimais, dar kiti – žemesnės galios poįstatyminiais teisės aktais, tačiau nustatyti esmines ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir

ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, taip pat įvairias sankcijas už atitinkamus teisės pažeidimus pagal Konstituciją galima tik įstatymu (*žr., pvz., Konstitucinio Teismo 2005 m. lapkričio 3 d., 2006 m. gegužės 31 d., 2008 m. sausio 21 d., 2008 m. kovo 15 d. nutarimus*). Konstitucinis teisinės valstybės principas neleidžia poįstatyminiais teisės aktais reguliuoti santykių, kurie gali būti reguliuojami tik įstatymu, taip pat poįstatyminiais teisės aktais nustatyti tokio teisinio reguliavimo, kuris konkuruotų su nustatytuoju įstatyme, nebūtų grindžiamas įstatymais (*Konstitucinio Teismo 2006 m. kovo 14 d., 2009 m. birželio 22 d., 2013 m. lapkričio 6 d. ir kt. nutarimai*). Toks teisės akto formos nesilaikymas, kai Konstitucija reikalauja, kad tam tikri santykiai būtų reguliuojami įstatymu, tačiau jie yra reguliuojami poįstatyminiu aktu (nepriklausomai nuo to, ar šiuos santykius koku nors aspektu reguliuoja dar ir įstatymas, su kuriame nustatytu teisiniu reguliavimu konkuruoja poįstatyminiame akte nustatytas teisinis reguliavimas, ar joks įstatymas šių santykių apskritai nereguliuoja), gali būti pakankamu pagrindu tokį poįstatyminį teisės aktą pripažinti prieštaraujančiu Konstitucijai (*Konstitucinio Teismo 2004 m. gruodžio 13 d. nutarimas*)(*LVAT 2021 m. gegužės 17 d. nutarties norminėje byloje Nr. eI-12-502/2021 50-51 p.*). Atvejai, kada yra organizuojamas ar gali būti neorganizuojamas konkursas vežėjams parinkti vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatytais maršrutais, taip pat maksimalus terminas, kuriam gali būti pratęsta atitinkama sutartis dėl keleivių vežimo, yra esminės ūkinės veiklos sąlygos, kadangi nustačius, kad tam tikru atveju konkursas gali būti neorganizuojamas, kiti vežėjai gali netekti galimybės varžytis dėl keleivių vežimo atitinkamu maršrutu (maršrutais), o nustačius atvejį, kai konkursas organizuojamas, vežėjas, kuris jau veža keleivius atitinkamu maršrutu (maršrutais), gali tokią galimybę prarasti, kas taip pat gali turėti esminės įtakos šio vežėjo ūkinei veiklai, ypač atsižvelgiant į ūkinės veiklos vykdymui keleivių vežimo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais srityje reikalingas investicijas. Išplėstinės LVAT teisėjų kolegijos nuomone, maksimalus terminas, kuriam gali būti pratęsta atitinkama sutartis dėl keleivių vežimo, taip pat yra esminė ūkinės veiklos sąlyga, atsižvelgiant į tai, kad pratęsus sutartį su vežėju dėl nustatyto maršruto tam tikram terminui, kiti vežėjai tuo laikotarpiu negali varžytis dėl galimybės vežti keleivius atitinkamu maršrutu ta apimtimi, kuria pratęsta atitinkama sutartis dėl keleivių vežimo (*LVAT 2021 m. gegužės 17 d. nutarties norminėje byloje Nr. eI-12-502/2021 52 p.*). Tad pareiškėjas neįrodė, kad atlikti esamų vežėjų sutarčių kartotiniai pratęsimai 100 proc. laikotarpiui (ar naujų sutarčių tomis pačiomis sąlygomis ir tam pačiam laikotarpiui sudarymas) sąlygoti ir būtini įstatymų įvykdymui.

Taip pat pareiškėjas nurodo, kad neturėjo pasirinkimo laisvės pratęsti sutartis ar jų nepratęsti su vežėjais ir, šiems įvykdžius Taisyklių reikalavimus, iš esmės turėjo galimybę elgtis vieninteliu būdu – pratęsti galiojančias sutartis.

Sprendžiant, ar egzistuoja Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies sąlyga, turi būti vertinama, ar viešojo administravimo subjektas turėjo diskreciją elgtis tam tikru būdu (*žr., pvz., Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2013 m. balandžio 15 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A858-282/2013; kt.*), kitaip tariant netraukiamas atsakomybėn asmuo, neturintis pasirinkimo laisvės rinktis elgesio modelio.

Taisyklių 14 punkte iki 2021 m. gegužės 17 d. buvo nustatyta, kad kompetentinga įstaiga organizuoja konkursą vežėjui parinkti vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatytu maršrutu pagal šios įstaigos nustatytas konkurso sąlygas. Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, organizuodamos konkursus, vadovaujasi Vežėjų (operatorių) parinkimo visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams vykdyti konkurso organizavimo ir visuomenės aptarnavimo sutarčių sudarymo ir nutraukimo tvarka, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugsėjo 4 d. nutarimu Nr. 1132 (*Žin.*, 2003, Nr. 86-3910). Konkursas organizuojamas, kai: 14.1. kompetentinga įstaiga nustato naują maršrutą (maršrutas laikomas nauju, jei jo trasa nesutampa su esamų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų lyginant su kiekvienu esamu maršrutu atskirai); 14.2. kompetentinga įstaiga pratęsia, pakeičia arba sutrumpina maršrutą, panaikina stoteles ar papildo maršrutą naujomis stotelėmis, jei šiuo maršrutu keleivius vežantis vežėjas, šiai įstaigai pasiūlius, atsisako vežti keleivius pakeistu maršrutu; 14.3. kompetentinga įstaiga pradeda papildomus maršruto reisu, jei šiuo maršrutu keleivius vežantis vežėjas, kompetentingai įstaigai pasiūlius,

atsisako vežti keleivius papildomais reisais. Šiuo atveju vežėjas parenkamas vežti keleivius tik papildomais reisais; 14.4. kompetentinga įstaiga nusprendė panaikinti vežėjui išduotą leidimą pagal šių taisyklių 25 punkto nuostatas; 14.5. kompetentinga įstaiga nusprendė nepratęsti vežėjui išduoto leidimo galiojimo termino pagal šių taisyklių 22 punkto nuostatas; 14.6. vežėjas atsisako vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatytu maršrutu, apie tai pranešęs kompetentingai įstaigai šių taisyklių 27.1 punkte nustatyta tvarka.

Taisyklių 22 punkte buvo nustatyta, jog pasibaigus sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo terminui, jis *gali būti pratęsimas*, kompetentingai įstaigai su vežėju sudarant naują sutartį ir išduodant naują (-us) leidimą (-us), jei pratęsti sutartį ir leidimą (-us) pageidaujantis vežėjas laikėsi šių taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų. Sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo terminas *pratęsimas ne ilgiau kaip 5 metams* tomis pačiomis sąlygomis, kaip nustatyta šių taisyklių 19–21 punktuose. Sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo terminas nepratęsimas, jei vežėjas nesilaikė šių taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų.

Tad teismas nesutinka su tokiu tyrimo metu galiojusiu Taisyklių 22 punkto interpretavimu, kadangi tiek lingvistinė nurodyto Taisyklių punkto formuluotė, tiek trečiojo suinteresuoto asmens (pareiškėjo steigėjo ir Taisyklių priėmėjo) Susisiekimo ministerijos paaiškinimai teismo posėdžio nepaneigia, kad LTSA turėjo diskreciją tiek sudaryti sutartį ar nesudaryti, tiek ją pratęsti ar nepratęsti, tiek nuspręsti dėl pratęsimo laikotarpio.

Pareiškėjas neįrodė, kad neturėjo diskrecijos ir galimybės pasirinkti kitokį elgesio variantą, nesuteikdamas esamiems vežėjais išskirtinių sąlygų vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais kelių transportu. Viešojo administravimo subjektai, įgyvendindami pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu Lietuvos Respublikoje, privalo užtikrinti konkurencijos laisvę. Nepagrįstas išskirtinių teisių ar veiklos sąlygų suteikimas draudžiamas ir nesuderinamas su Konstitucijos 46 str., Konkurencijos įstatymo 4 str. reikalavimais. Pareiškėjas nepagrindė savo argumentų, kad maršrutai ar dalis jų nuostolingi ir dėl to nebuvo galimybės rengti konkurencingos procedūros ar neatsirado norinčiųjų vežti atitinkamu maršrutu, kadangi tokio tyrimo ar paskaičiavimų tyrimo metu nepateikta, kaip ir nepateikta duomenų, jog būtų organizuota bent didžiojoje dalyje maršrutų konkurencingos vežėjų atrankos procedūros. Tai, kad buvo vykdomi keli konkursai vežėjams atrinkti ir sudarytos sutartys su naujais vežėjais, paneigia pareiškėjo argumentus dėl galimybės organizuoti konkurencingas procedūras atrinkti vežėjams nebuvimo. Be to, pažymėtina, kad proceso dalyvių pozicija dėl vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais pobūdžio prieštaringi. Susisiekimo ministerija atsiliepime norminėje byloje yra nurodžiusi, kad tolimojo susisiekimo maršrutų sutartys nėra viešųjų paslaugų sutartys reglamento Nr. 1370/2007 taikymo prasme (*LVAT 2021 m. gegužės 17 d. nutarties norminėje byloje Nr. eI-12-502/2021 27 p.*), o Kelių transporto kodekso 17¹ straipsnio 1 dalyje, Apraše ir Reglamente Nr. 1370/2007 nurodytas vežimas yra subsidijuojamasis vežimas (*LVAT 2021 m. gegužės 17 d. nutarties norminėje byloje Nr. eI-12-502/2021 31 p.*). Tuo tarpu pareiškėjas ir didžioji dalis vežėjų teigia, kad dalis maršrutų yra nuostolingi, nepelningi, tačiau vis tiek laiko, kad vežimai organizuojami komerciniais pagrindais ir Reglamento nuostatos, įskaitant Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 4 dalies nuostatą, pagal kurią sutarties trukmė gali būti pratęsta ne ilgesniam nei 50% ankstesnės sutarties trukmės laikotarpiui, jiems netaikomos, nors nėra ginčo dėl išskirtinių teisių sudarant naujas sutartis (pratęsiant tas pačias sutartis) suteikimo esamiems vežėjams. Pažymėtina, kad pareiškėjas, administruojantis tolimojo reguliaraus susisiekimo keliais maršrutus, atsakingas už leidimų vežti išdavimą ir pan., tyrimo metu Konkurencijos tarybai nepateikė įrodymų, jog maršrutai ar jų dalis buvo įvertinti kaip nuostolingi ar nepelningi ir nebūtų atsiradę norinčiųjų vežti jais vežėjų pasirinkus konkurencingą jų atrankos procedūrą. Taip pat LTSA tyrimo ir teismo nagrinėjimo metu nesirėmė Reglamento nuostatų vykdymu, todėl Konkurencijos taryba ir neturėjo pareigos tyrimo atlikti šiuo aspektu.

Teisėjų kolegija pažymi, jog iki šio administracinio ginčo, teismų praktikoje nebuvo sprendžiami klausimai, susiję su konkursų dėl naujų vežėjų organizavimu, aplinkybių, susijusių su ūkio subjektų galimybėmis toliau teikti paslaugas be konkurso. Tačiau LVAT administracinėje byloje pagal pareiškėjų UAB „Leolora“ ir UAB „Septintukai“ skundą atsakovui Klaipėdos miesto

savivaldybės administracijai, trečiajam suinteresuotam asmeniui viešajai įmonei „Klaipėdos keleivinis transportas“ dėl Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos rašto panaikinimo. Šiuo raštu pareiškėjai buvo informuoti apie tai, kad suformuotiems naujiems maršrutams aptarnauti bus skelbiami vežėjų parinkimo konkursai, kuriuose galės dalyvauti visi vežėjai, atitinkantys konkurso sąlygose nustatytus reikalavimus. LVAT išaiškinta, jog galiojusio iki 2021 m. gegužės 17 d. Taisyklių 22 punkto nuostatos yra dispozityvaus pobūdžio ir atsakovo neįpareigoja pratęsti sutartį ir leidimą su vežėju, kuris laikėsi šių Taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų. Ši nuostata imperatyviai draudžia pratęsti sutartį ir leidimą su tokiu pageidaujančiu pratęsti sutartį ir leidimą vežėju, kuris nesilaikė Taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų. Nurodyta, jog kitoks Taisyklių 22 punkto nuostatos aiškinimas leistų susidaryti situacijai savivaldybės teritorijoje, kai tuo pačiu maršrutu keleivius visą laiką vežtų tas pats vežėjas, jeigu jis nepadarytų pažeidimų, nurodytų Taisyklėse bei Sutarties sąlygose. Dėl to taptų beprasmis vežėjų konkurso skelbimas, teisės aktuose įtvirtintas sutarties šalių laisvės principas, savivaldybės savarankiškųjų funkcijų įgyvendinimas ir pan. (*Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2014 m. rugpjūčio 19 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-552-1139-14*).

Iš Taisyklių 22 ir 14 punkto analizės ir LVAT praktikoje pateikto Taisyklių 22 punkto išaiškinimo galima daryti išvadą, jog sutartis gali būti nepratęsiama net ir tuo atveju, jeigu vežėjas laikėsi Taisyklių ir sutartyje nustatytų sąlygų. Tuo tarpu nepratęsus sutarties pagal Taisyklių 14.5 papunktį turėtų būti organizuojamas konkursas. Taigi LTSA turėjo diskrecijos laisvę pratęsti sutartį ar jos nepratęsti ir kokiam terminui pratęsti, tačiau nesirinko tokio elgesio modelio, kuris užtikrintų tinkamą ir konkurencingą vežėjų parinkimą, t. y. LTSA teisės aktais nustatytos jai subjektinės teisės neįgyvendino ir nė vieno karto nepateikė neigiamo atsakymo (neišreiškė viešojo administravimo subjekto valios dėl sutarties pratęsimo ar naujos sutarties sudarymo). Kaip teisingai pažymėjo Konkurencijos taryba, patekti į tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais rinką norinčiam ir galinčiam teikti tokias paslaugas ūkio subjektui yra praktiškai neįmanoma, stipriai ap sunkinta, to nepaneigė nei pareiškėja, nei tretieji suinteresuoti asmenys. Posėdžių metu trečiųjų suinteresuotų asmenų teigimu, nauji rinkoje galintys ir norintys teikti paslaugas vežėjai neturėtų perimti dabar turimų vežėjų maršrutų, nes pastarieji per daugybę metų investavo daugybę lėšų, todėl būtų neteisinga jei nauji vežėjai perimtų esamų vežėjų maršrutus. Be to, teigė, jog konkurencija užtikrinama jau esamų rinkoje vežėjų. Tai, kad kai kuriuose maršrutuose veikia keli vežėjai ir kainos varijuoja, neduoda pagrindo išvadai, kad LTSA veiksmai atitiko Konkurencijos įstatymo 4 str. reikalavimus, kadangi vežėjai nebuvo atrinkti pagal konkurencingą procedūrą ir nepagrįstas konkurencijos sąlygų neatitinkančio vežimo sutarčių pakartotinio sudarymo (pratęsimo) su tais pačiais vežėjais 100 proc. laikotarpiui būtinumas bei proporcingumas.

Išimtinių teisių suteikimas galėtų būti pateisinamas tokiais atvejais, kai dėl pačios paslaugos specifikos rinkoje negali veikti keletas ar daugelis ūkio subjektų, todėl būtina parinkti vieną operatorių, kuris galėtų ekonomiškiausiai teikti šią paslaugą, tačiau ir tokiu atveju operatoriaus parinkimo proceso metu (pvz., konkurso metu) turi būti užtikrinama sąžininga konkurencija rinkoje. Išimtinių teisių suteikimas taip pat galimas, kai būtina užtikrinti viešosios paslaugos teikimą, o ši paslauga negali būti teikiama rinkos sąlygomis, kadangi paslaugos teikimas yra ekonomiškai nenaudingas arba būtina atlikti dideles investicijas, kurios nebūtų atliekamos konkurencijos sąlygomis.

Tad pagrįstai tyrimo metu nustatytas disbalansas tarp vežimo paslaugų poreikių užtikrinimo ir sąžiningos konkurencijos užtikrinimo. Pareiškėjas nepagrindė, kad atlikti sutarčių su esamais vežėjais pratęsimo (sudarant pakartotinai sutartis) veiksmai buvo būtini ir yra proporcingi realiam viešosios paslaugos (keleivių vežimo tolimojo susisiekimo maršrutais kelių transportu) poreikiui. Nesutiktina, kad Konkurencijos taryba privalėjo atlikti viešosios vežimo paslaugos rinkos esminių faktorių ir poreikių užtikrinti jos funkcionavimą tyrimą. Pažymėtina, kad būtent viešojo administravimo subjektas, atlikdamas konkurencijos teisės neatitinkančius veiksmus, kuriuos draudžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies, ir remdamasis išimtimi, - privalo įrodyti šios išimties taikymo pagrindus, siekdamas išvengti atsakomybės pagal Konkurencijos įstatymą. Būtent pareiškėjas ir privalėjo įrodyti, kad konkurencijos ribojimas buvo

reikalingas tam, kad leistų išimtinių teisių turėtojams atlikti bendrojo intereso užtikrinimą ekonomiškai priimtinomis sąlygomis. Tai, kad keleivių vežimo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais paslaugos yra bendrą ekonominį interesą tenkinanti paslauga ir valstybė nėra įpareigojama šias paslaugas atverti konkurencijai, neįrodo, kad pareiškėjas turėjo teisėtą įstatyme įtvirtintą pagrindą esamus vežėjus išskirti iš kitų rinkoje veikiančių vežėjų ir kad šis išskyrimas esamų vežėjų būtų buvęs būtinas, pagrįstas, proporcingas ir tenkinantis bendrą interesą.

Esamų rinkoje vežėjų individualus interesas tęsti esamas vežimo sutartis negali paneigti konstitucinių sąžiningos konkurencijos ir skaidrios ūkio subjektų veiklos vertybių bei jų teikiamos visai visuomenei ir valstybei naudos. Teisėjų kolegija pažymi, jog tai, kad konkretus vežėjas galimai investavo lėšas konkrečiam maršrutui eilę metų (nuo 2010 m. ar nuo dar anksčiau iki dabar) tik patvirtina, jog rinkoje buvo sudarytos skirtingos konkurencijos sąlygos. Pareiškėjas nepaneigė, kad potencialūs rinkos dalyviai, kiti vežėjai, kuriems būtų sudarytos galimybės patekti į rinką, nebūtų investavę į vežimo sutarties vykdymą.

Remiantis tuo, kas anksčiau išdėstyta, darytina išvada, jog LTSA diskrecijos teisės išduodant leidimus vežėjams vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, taip pat sudarant sutartis su vežėjais, jas pratęsiant (sudarant pakartotinai naujas sutartis tomis pačiomis sąlygomis su tais pačiais vežėjais ir tam pačiam laikotarpiui), jeigu vežėjas laikėsi Taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų, neribojo ne tik įstatymai, bet ir juos įgyvendinantys teisės aktai, taip pat ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro priimtos ir veiksmų atlikimo metu galiojusios Taisyklės. Teisėjų kolegija taip pat pažymi, kad LTSA (viešojo administravimo subjektui) kilus neaiškumų dėl teisinio reglamentavimo jai administruojant tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus buvo galimybė kreiptis į Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją su prašymu pateikti Taisyklių taikymo praktikoje išaiškinimą, siūlyti teisėkūros pakeitimus, tačiau, kaip matyti iš bylos medžiagos, LTSA, ydingai aiškinusi ir taikiusi poįstatyminį teisės aktą, nesirinko KĮ 4 straipsnio atitinkančio elgesio varianto. LTSA, organizuodama keleivių vežimą tolimojo susisiekimo maršrutais ir parinkdama vežėjus šioms paslaugoms teikti, nesivadovavo veiklos skaidrumo, priimamų sprendimų teisėtumo ir asmenų lygiateisiškumo principais (Viešojo administravimo įstatymo 3 str.), be to, vykdydama jai pavestą funkciją, susijusią su keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais viešųjų paslaugų teikimo organizavimu, *inter alia* parinkdama vežėją minėtoms paslaugoms teikti, LTSA neužtikrino sąžiningos konkurencijos laisvės keleivių vežimo srityje ir priėmė sprendimus (eilę metų su tais pačiais vežėjais pratęse sutartis), kuriais teikė privilegijas atskiriems vežėjų rinkoje veikiantiems ūkio subjektams, dėl ko atsirado konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams (rinka tapo uždara, jos uždarumas pasireiškia tuo, jog tuo pačiu maršrutu visą laiką veža tas pats vežėjas ar keli vežėjai).

Taip pat pažymėtina, jog pratęsti sutartį su vežėju, o ne organizuoti konkursą vežėjui parinkti, galima tik tuo atveju, jeigu tokiais sprendimais nebus teikiama privilegijų arba diskriminuojami atskiri ūkio subjektai ar jų grupės. Byloje neginčijamai nustatyta, jog šios pareigos LTSA nevykdė, racionaliai nepagrįsdama esamų vežėjų išskyrimo prieš kitus rinkoje veikiančius ar galinčius veikti vežėjus. Taigi LTSA, nuspręsdama dėl keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais viešųjų paslaugų teikėjo parinkimo būdo, neatsižvelgė *inter alia* į tai, ar yra kitų ūkio subjektų, norinčių ir galinčių teikti keleivinio kelių transporto viešąsias paslaugas, ir, jei jų esama, užtikrinti, kad jiems būtų sudarytos sąlygos konkuruoti dėl galimybės teikti šias paslaugas. Prieš pratęsiant esamas vežimo sutartis 100 proc. laikotarpiui nebuvo atliktas nė vieno maršruto vertinimas. Sudarius sutartis be konkurencingos procedūros arba jas pratęsiant panaikinamos ūkio subjektų paskatos varžytis dėl teikiamų paslaugų kainos ir kokybės.

Tretieji suinteresuoti asmenys atsiliepimuose taip pat teigia, jog rinką turėjo būti vertinama pagal atskirus maršrutus. Teismui taip pat teikė prof. habil. dr. Vilenas Vadapalo teisinę išvadą, kurioje nurodoma, kad Konkurencijos taryba neatsižvelgė į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio nuostatas bei specifinės konkrečios bendrus (visuotinius) ekonominius interesus tenkinančios paslaugos rinkos ypatybes. Vertinant argumentus, susijusius su atitinkamos rinkos / geografinės rinkos nustatymu, pažymėtina, kad Nutarime geografinė rinką buvo nustatyta

Lietuvos Respublikos teritorija, remiantis pažeidimo mastu (LTSA sudarytomis sutartimis). Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 16 dalyje nustatyta, kad prekės rinka – tai visuma prekių, kurios, pirkėjų požiūriu, yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas. Prekė – tai kiekvienas pirkimo ar pardavimo objektas, įskaitant visų rūšių paslaugas, darbus, teises ar vertybinius popierius. Pirkimu ar pardavimu laikomas prekės perleidimas ar įsigijimas pagal pirkimo-pardavimo, tiekimo, rangos sutartis ar kitus sandorius (KĮ 3 straipsnio 15 punktas). Šiuo atveju perkama prekė – vežimo paslauga. Bylos medžiaga nustatyta, kad tyrimo metu LTSA administravo 363 tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus, kuriais keleivius veža 43 vežėjai. Su 42 vežėjais LTSA sutartis sudarė be konkurencingos procedūros, atskiro kiekvieno maršruto įvertinimo (kas galėtų leisti svarstyti dėl dalies maršrutų laikymo atskira rinka) nebuvo atlikta, todėl, darytina išvada, kad Konkurencijos taryba teisingai nustatė ir apibrėžė rinką ir nebuvo pagrindo tyrimą išskirti pagal atskirus maršrutus. Be to, LTSA nevedė jokios apskaitos apie atskirus maršrutus, tokios informacijos nei teismui, nei atsakovei jos tyrimo metu nepateikė. Tretieji suinteresuoti asmenys išvadą dėl per plačiai apibrėžtos rinkos daro remdamiesi tik savo subjektyviu vertinimu.

Pareiškėjas nurodo ir vartotojų interesų gynimą kaip sąlygojusį konkurencijos neatitinkantį jo elgesį, tačiau pažymėtina, kad nėra įrodymų, kad pratęsiant sutartis su esamais vežėjais tomis pačiomis sąlygomis ir 100 proc. laikotarpiui būtų buvę vertinti vartotojų (tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais keleivių) interesas ir lūkesčiai.

Trečiųjų suinteresuotų asmenų nurodoma Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2020 m. gruodžio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-352-378/2020 nėra aktuali nagrinėjamam ginčui, kadangi šios bylos ir nurodomos bylos aplinkybės ir nagrinėjimo dalykas iš esmės skiriasi: nagrinėjamoje byloje nėra sprendžiamas ginčas dėl sudarytų vidaus sandorių, taip pat nėra ginčijami sudaryti vidaus sandoriai. Šioje byloje nagrinėjimo dalyką sudaro viešojo administravimo subjektui – LTSA, kuriai pavesta administruoti keleivių vežimą tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, taikytos administracinės atsakomybės bei nustatytų įpareigojimų pagal specialų Konkurencijos įstatymą teisėtumas ir pagrįstumas.

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas yra suformavęs nuoseklią praktiką, pagal kurią teismas, nagrinėdamas bylas, teisės normas aiškina ir taiko ne *a priori* (nepatikrinus faktų iš anksto), o konkrečioje byloje, atsižvelgdamas į konkrečios bylos faktines aplinkybes, ir šias siedamas su taikytina teisės norma. Dėl to kiekvienas teismo pateiktas teisės aiškinimas gali ir turi būti suprantamas ir aiškinamas tik konkrečios bylos kontekste, nes šis aiškinimas yra ne aiškinimas *a priori*, o teismo sprendimo konkrečioje byloje *ratio decidendi* (argumentas, kuriuo grindžiamas sprendimas). Taigi tam, kad būtų teisinis pagrindas atsižvelgti į ankstesnėse bylose suformuluotas teisės aiškinimo ir taikymo taisykles, būtina, jog būtų tapačios arba esminių panašumų turėtų tos aplinkybės, kurios buvo suformuluotų teisės aiškinimo ir taikymo taisyklių *ratio decidendi*, t. y. kad būtų tapačios arba esminių panašumų turėtų tos teisiškai reikšmingos aplinkybės, kurių pagrindu ir buvo suformuluota atitinkama taisyklė (*Pvz., žr. LVAT 2020 m. gruodžio 22 d. nutartis administracinėje byloje Nr. eA-2861-520/2020*).

Aukščiau šioje dalyje nurodyti argumentai patvirtina, kad trečiųjų suinteresuotų asmenų nurodoma teismų praktika nėra aktuali šiai bylai, kadangi nesutampa šios bylos ir minėtų bylų *ratio decidendi*.

Dėl trečiųjų suinteresuotų asmenų argumentų, kad Konkurencijos taryba nenustatė KĮ 4 straipsnio sudėties, pažymėtina, jog viešojo administravimo subjektas LTSA priėmė sprendimus parinkti vežėjus (sprendimai buvo priimti pasirašant sutartis su vežėjais), kurie suteikė nepagrįstą privilegiją atskiriems ūkio subjektams, dėl šių LTSA sprendimų atsirado konkurencijos sąlygų skirtumų keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams. LTSA sprendimai, kuriais ji sukūrė skirtingas konkurencijos sąlygas, nebuvo nulemti Lietuvos Respublikos įstatymų vykdymo. O tai ir sudarė KĮ 4 straipsnio 2 dalies pažeidimą. Viešojo administravimo subjekto kaltę patvirtina diskrecijos pasirinkti kelis elgesio variantus turėjimas, tačiau šia diskrecija nepasinaudojimas taip, kad nebūtų suteikta nepagrįstai, be būtino pagrindo išskirtinių veiklos sąlygų atskiriems ūkio subjektams.

Taip pat teisėjų kolegija pažymi, kad administraciniams teismams yra suteikiami įgaliojimai nagrinėti tik ginčus dėl teisės viešojo administravimo srityje. Administraciniams teismams nėra suteikta galimybė vertinti ginčijamą aktą bei veiksmus (ar neveikimą) politinio ar ekonominio tikslingumo požiūriu, be to, teismams nėra suteikta teisė spręsti išimtinai politinių ar ekonominių klausimų. Suteikta teisė tik nustatyti, ar konkrečiu atveju nebuvo pažeistas įstatymas ar kitas teisės aktas, ar administravimo subjektas neviršijo kompetencijos, taip pat ar aktas (veika) neprieštarauja tikslams bei uždaviniams, dėl kurių institucija buvo įsteigta ir gavo atitinkamus įgaliojimus (ABTĮ 3 straipsnio 2 dalis). Dėl to trečiųjų suinteresuotų asmenų argumentai, susiję su maršrutų rentabilumu, ekonominiais veiklos organizavimo aspektais ir kiti ekonominiais ar politinio pobūdžio argumentais grindžiami teiginiai nenagrinėjami.

Atsižvelgiant į tai, kas anksčiau išdėstyta, teisėjų kolegija daro išvadą, jog šioje dalyje Konkurencijos tarybos nutarimas dėl Konkurencijos 4 straipsnio pažeidimo konstatavimo yra teisėtas ir pagrįstas. Teismas nenustatė procedūrinių pažeidimų, galėjusių sąlygoti nepagrįstų ar neobjektyvių išvadų padarymą. Tai, kad pareiškėjas neįrodė ir nepagrindė išimties taikymo teisėtumo ir pagrįstumo, neduoda pagrindo išvadai, kad Konkurencijos taryba tyrimą atliko paviršutiniškai, neobjektyviai ar neišsamiai.

Dėl apskaičiuotos baudos

KĮ 36 straipsnio (Baudos) 7 dalyje nustatyta, jog už šio įstatymo 4 straipsnio pažeidimus viešojo administravimo subjektams skiriama pinigine bauda iki 0,5 procento viešojo administravimo subjekto metinio biudžeto einamaisiais metais ir kitų praėjusiais metais gautų bendrųjų metinių pajamų, bet ne daugiau kaip šešiasdešimt tūkstančių eurų.

Baudos dydžio nustatymas detalizuojamas Baudų, skiriamų už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo pažeidimus, dydžio nustatymo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 18 d. nutarimu Nr. 64 (toliau - ir 2012 m. aprašas).

Teismas pažymi, kad tinkamas ir visapusiškas faktinių aplinkybių įvertinimas, skiriant sankcijas už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatyme įtvirtintų reikalavimų nesilaikymą ūkio subjektams bei parenkant jų dydį yra Konkurencijos tarybos diskrecija. Konkurencijos tarybos funkcijos leidžia jai visapusiškai įvertinti tam tikrus konkurenciją galinčius pažeisti veiksmus ir šių funkcijų tinkamas atlikimas, kai yra vertinami tam tikri duomenys, yra Konkurencijos tarybai skirtos diskrecijos dalis. Be abejo, ši diskrecija ribojama aukščiau nurodyto teisinio reguliavimo nuostatomis.

Nutarimo 2 punktu LTSA skirta 43 120 eurų pinigine bauda. Iš nutarimo 10 dalies turinio matyti, kad skirdama atsakovė baudą atsižvelgė į padaryto pažeidimo pobūdį (Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimą) ir pavojingumą (sunkus), pareiškėja pažeidimą tęsia nuo 2010 m. iki 2023 m., o veiksmai atlikti visos Lietuvos Respublikos mastu. Taip pat nustatė, kad nėra nei lengvinančių, nei sunkinančių aplinkybių.

LTSA skunde nurodo, kad bauda jos atžvilgiu turėtų būti panaikinta, nes pažeidimo ji nepadarė, tačiau teismui pripažinus, jog pareiškėja padarė KĮ 4 straipsnio pažeidimą, šie jos argumentai atmestini kaip nepagrįsti. LTSA posėdžio metu taip pat nurodė, kad jai bauda turėtų būti panaikinta, nes savo veiksmais ji niekam žalos nesukėlė, tačiau tai tik hipotetinis pareiškėjos situacijos vertinimas, tai, kad pareiškėja savo veiksmais nepadarė niekam žalos neįmanoma įvertinti, nei patvirtinti ar paneigti.

Taigi apibendrintai galima teigti, kad pareiškėja teismui nepateikė duomenų, iš kurių galima būtų spręsti apie tai, kad Konkurencijos taryba, skirdama pareiškėjai finansinę sankciją (baudą) ir nustatydamą jos dydį, ją individualizuodama, netinkamai pritaikė teisės aktus ar netinkamai pasinaudojo Konkurencijos įstatyme ir jo taikymo aktuose numatyta diskrecijos laisve.

Dėl įpareigojimų

Ginčijamo nutarimo rezoliucinės dalies 3 punktu LTSA įpareigota ne vėliau kaip per 8 mėnesius nuo KT nutarimo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje www.kt.gov.lt

nutraukti 1 punkte nurodytas Sutartis, kurios pratęstos be konkurencingos procedūros su vežėjais ir organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

Konkurencijos įstatymo 39 straipsnio 5 dalyje įtvirtinta viešojo administravimo subjekto pareiga Konkurencijos tarybos nustatytais sąlygomis ir terminais įvykdyti Konkurencijos tarybos nutarimu nustatytus įpareigojimus. Įpareigojimas pareiškėjui duotas remiantis Konkurencijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalies nuostatomis (3 punktu).

Tretieji suinteresuoti asmenys atsiliepiamuose nurodo, kad nutraukus sutartis su jais bus pažeisti teisėti lūkesčiai.

Teisėjų kolegija pažymi, jog įpareigojimas nutraukti sutartis su trečiaisiais suinteresuotais asmenimis, atsižvelgiant į esamų maršrutų skaičių ir į tai, kad įpareigojimas liečia visus Lietuvos Respublikos tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transportu keleivius, nesant aiškaus teisinio reguliavimo konkurencingai procedūrai įvykdyti, įvertinus galinčios kilti valstybės atsakomybės mastą, - nelaikytinas racionaliu, adekvačiu ir būtinu įpareigojimu. Konstitucinis Teismas ne kartą yra konstatavęs, kad neatsiejami teisinės valstybės principo elementai yra teisėtų lūkesčių apsauga, teisinis tikrumas ir teisinis saugumas. Konstituciniai teisėtų lūkesčių apsaugos, teisinio tikrumo ir teisinio saugumo principai suponuoja valstybės pareigą užtikrinti teisinio reguliavimo tikrumą ir stabilumą, apsaugoti asmenų teises, gerbti teisėtus interesus ir teisėtus lūkesčius. Šie principai *inter alia* suponuoja tai, kad valstybė privalo vykdyti prisiimtus įsipareigojimus asmeniui. Neužtikrinus asmens teisėtų lūkesčių apsaugos, teisinio tikrumo ir teisinio saugumo, nebūtų užtikrintas asmens pasitikėjimas valstybe ir teise (Konstitucinio Teismo 2014 m. balandžio 14 d. nutarimas). Pažymėtina, kad Konkurencijos taryba įpareigojimus turi duotu remdamasi ir vadovaudamasi objektyvumo ir proporcingumo principais. Skundžiamame nutarime nepagrįstas tokio įpareigojimo (nutraukti sutartis anksčiau laiko su esamais vežėjais) objektyvumas ir proporcingumas. Tačiau teisėjų kolegija pažymi, jog tai, kad LTSA niekada neišreiškė viešojo administravimo subjekto teisės atsisakyti patenkinti konkretaus ūkio subjekto prašymo, negalėjo tretiesiems suinteresuotiems asmenims sukurti teisėtų lūkesčių neribotą laiką turėti išskirtines teises pratęsti sutartis. Be to, LVAT, kaip minėta anksčiau, pripažino, kad Taisyklių 14.5 ir 22 punktai prieštarauja konstituciniam teisinės valstybės principui. Todėl ir jokių teisiniu reguliavimu tretieji suinteresuoti asmenys neįgijo teisėtų lūkesčių apsaugos. Nepaisant to, nebūtų proporcinga ir adekvatu nutraukti prieš laiką esamas administracines sutartis, kai iki jų galiojimo likę trumpiau nei pusę termino (iki 2023 m. kovo 31 d.), neatlikus konkurencingos naujų vežėjų atitinkamuose maršrutuose atrankos, nepasirašius naujų sutarčių. Esamų sutarčių nutraukimas anksčiau laiko sąlygotų ir valstybei didesnius nuostolius nei teikiamą naudą. Be to, vežėjai nurodo investavę į atitinkamo laikotarpio (5 metų) tinkamą sutarties vykdymą ir, nutraukus sutartis anksčiau laiko, kiltų valstybės civilinės atsakomybės klausimas dėl vienašalio sutarties nutraukimo anksčiau laiko pagrįstumo. Siekiant stabilumo tolimojo reguliaraus susisiekimo keliais vežimo rinkoje nėra būtinybės įpareigoti nutraukti esamas terminuotas vežimo sutartis.

Dėl to įpareigojimas nutraukti sutartis su esamais 42 vežėjais panaikintinas.

Įpareigojimas organizuoti konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti per Konkurencijos tarybos nustatytą terminą labai tikėtina sutrikdys tarpmiestinį susisiekimą autobusais visoje Lietuvos Respublikoje, atsižvelgiant į esamų maršrutų skaičių ir į tai, kad šis įpareigojimas nepradėtas vykdyti. Be to, įpareigojimas liečia visus Lietuvos Respublikos tolimojo reguliaraus susisiekimo kelių transportu keleivius ir nėra aiškaus teisinio reguliavimo konkurencingai procedūrai įvykdyti. Užtikrinant tęstinį vežimo užtikrinimą, tinkamai parengiant konkurso dokumentus ir reikalavimus, būtinus ir esamų maršrutų inventorizavimas, įvertinimas, atitinkamų konkurencingų procedūrų atlikimas, laimėtojų nustatymas, konkurso rezultatų paaishkėjimas. Be to, įpareigojimo įvykdymas nepriklauso išimtinai nuo pareiškėjo valios, būtinus ir teisėkūros subjektų atitinkamų sprendimų, teisinio reguliavimo priėmimas (pakeitimas). Atsižvelgiant į tai, teisėjų kolegija daro išvadą, jog šioje dalyje Konkurencijos tarybos nutarimas keistinas sekančiai - LTSA įpareigotina ne vėliau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. organizuoti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų, kuriais veža vežėjai UAB „Vlasava“, UAB „Kupiškio autobusų parkas“, UAB „Plungės autobusų parkas“, UAB „Ignalinos autobusų parkas“, UAB

„Skuodo autobusai“, UAB „Biržų autobusų parkas“, UAB „Meteorit turas“, UAB „Joniškio autobusų parkas“, UAB „A. Andriūno transportas“, UAB „Lazdijų autobusų parkas“, UAB „VILKAMA“, UAB „Busotas“, UAB „Varėnos autobusų parkas“, UAB „Jurbarko mažieji autobusai“, UAB „Širvintų autobusų parkas“, UAB „Druskininkų autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „PANEVĖŽIO AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „JULTURAS“, UAB „Molėtų autobusų parkas“, UAB „Pasvalio autobusų parkas“, UAB „Rokiškio autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB „Mažeikių autobusų parkas“, UAB „Šilutės autobusų parkas“, UAB „AUTOVELDA“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Jurbarko autobusų parkas“, UAB „Jonavos autobusai“, UAB „TRANSREVIS“, UAB „Telšių autobusų parkas“, UAB „Marijampolės autobusų parkas“, Individuali įmonė „Seknija“, UAB „Šalčininkų autobusų parkas“, UAB „Utenos autobusų parkas“, UAB „BUSTURAS“, UAB „Tauragės autobusų parkas“, UAB „Zarasų autobusai“, UAB „Šakių autobusų parkas“, UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“, UAB „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „Kautra“, konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti. Esamos sutartys paliktinos galioti iki jų galiojimo termino pabaigos, įvertinus, kad konkurso rezultatų paskelbimas ir laimėtojo nustatymas bei maršrutų perdavimas (tuo atveju, jei būtų atrinktas kitas vežėjas) gali racionaliai užtrukti iki esamų sutarčių galiojimo termino pabaigos.

Dėl to įpareigojimų dalyje skundžiamas nutarimas keistinas, panaikinant įpareigojimą nutraukti esamas sutartis ir pakeičiant įpareigojimo dėl konkurencingos vežėjų atrankos procedūros atlikimo įvykdymo terminą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo (toliau – ir ABTĮ) 40 straipsnio 1 dalis nustato, kad proceso šalis, kurios naudai priimtas sprendimas, turi teisę gauti iš kitos proceso šalies savo išlaidų atlyginimą. Be to, ABTĮ 40 straipsnio 5 dalis numato, jog proceso šalis, kurios naudai priimtas sprendimas, turi teisę reikalauti atlyginti jai išlaidas advokato ar advokato padėjėjo pagalbai apmokėti. Dėl išlaidų atlyginimo suinteresuota proceso šalis teismui pateikia prašymą raštu su išlaidų apskaičiavimu ir pagrindimu (ABTĮ 41 straipsnio 1 dalis). Atstovavimo išlaidų klausimas sprendžiamas civilinio proceso kodekso ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka (ABTĮ 40 straipsnio 5 dalis).

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Meteorit turas“ teismui pateikė 2020 m. lapkričio 16 prašymą, kuriame nurodė, kad UAB „Meteorit turas“ iš viso patyrė 1821,05 Eur (už atsiliepimo parengimą ir pateikimą 1005 Eur ir PVM, atstovavimą teismo posėdyje 500 Eur ir PVM). Teismui pateikė 2020 m. lapkričio 12 d. PVM sąskaitos-faktūros už teisinę paslaugas serija 20 Nr. 211 kopiją, 2020 m. liepos 24 d. bankinio mokėjimo nurodymo kopiją ir 2020 m. lapkričio 13 d. mokėjimo nurodymo kopiją.

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Autovelda“ teismui pateikė 2020 m. lapkričio 16 prašymą, kuriame nurodė, kad UAB „Autovelda“ iš viso patyrė 665,50 Eur (už atstovavimą teismo posėdyje). Kartu su prašymu pateikė 2020 m. lapkričio 10 d. PVM sąskaitos-faktūros už teisinę paslaugas serija.: 20 Nr.210, kopiją ir 2020 m. lapkričio 12 d. bankinio mokėjimo nurodymo Nr.334 kopiją.

Trečiasis suinteresuotas asmuo UAB „Kautra“ teismui pateikė 2020 m. lapkričio 13 d. prašymą, kuriame nurodė, jog UAB „Kautra“ iš viso patyrė 3 625,16 Eur (už atsiliepimo į pareiškėjos skundą parengimą ir pateikimą teismui 1609,30 Eur, už atsiliepimo į pareiškėjos atskirąjį skundą parengimą ir pateikimą teismui 491,26 Eur, prašymo dėl reikalavimo užtikrinimo priemonių taikymo pateikimą 847 Eur, prašymo dėl bylinėjimosi išlaidų atlyginimo parengimą 169,40 Eur, atstovavimą teismo posėdyje 508,20 Eur). Teismui pateikė 2020 m. rugsėjo 7 d. PVM sąskaitą faktūrą, 2020 m. lapkričio 12 d. PVM sąskaitą faktūrą ir jų apmokėjimą patvirtinančius bankinio pavedimo išrašus. UAB „Kautra“ teismui pateikė 2021 m. rugsėjo 18 d. prašymą, kuriame nurodo, kad UAB „Kautra“ papildomai patyrė 5 141,29 Eur (dalyvavimas 2020 m. lapkričio 16 d. teismo posėdyje 1 270,50 Eur, prašymo prijungti prie Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo nagrinėjamos bylos rengimas 127,05 Eur, atskirojo skundo rengimas dėl

nutarties netenkinti LTSA prašymo dėl reikalavimo užtikrinimo priemonių taikymo 338,80 Eur, prašymo dėl reikalavimo užtikrinimo priemonių pakeitimo rengimas 1355,20 Eur, atskirojo skundo dėl teismo nutarties atmesti Kautros prašymą taikyti reikalavimo užtikrinimo priemonę rengimas 508,20 Eur, atsiliepimo į LTSA ir LKVA atskiruosius skundus rengimas 423,50 Eur, nuomonės dėl rašytinio proceso pateikimas 169,40 Eur, pasirengimas ir dalyvavimas 2021 m. rugsėjo 21 d. teismo posėdyje 948,64 Eur). Teismui pateikė 2020 m. lapkričio 12 d., gruodžio 11 d., 2020 m. gruodžio 31 d. PVM sąskaitas faktūras, 2021 m. kovo 9 d., balandžio 7 d., birželio 8 d., liepos 13 d., rugpjūčio 23 d., rugsėjo 7 d., rugsėjo 16 d. PVM sąskaitas faktūras, PVM sąskaitų faktūrų apmokėjimą patvirtinančius įrodymus.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija teismui pateikė 2021 m. rugsėjo 20 d. prašymą, kuriame nurodė, kad Lietuvos keleivių vežimo asociacija iš viso patyrė 3 606,73 Eur.

Kadangi pareiškėjos prašymas tenkintas iš dalies, tretieji suinteresuoti asmenys gali įgyti teisę į bylinėjimosi išlaidų atlyginimą (ABTĮ 40 straipsnio 1 dalis). Tačiau teismas taip pat turi teisę nukrypti nuo bylinėjimosi išlaidų paskirstymo taisyklių (ABTĮ 40 straipsnio 4 dalis). Atsižvelgiant į tai, kad iš esmės pareiškėjos skundo argumentai yra atmesti (patvirtinta atsakomybė, paskirta bauda ir įpareigojimo nustatymo teisėtumas ir pagrįstumas), o skundžiamo nutarimo rezoliucinės dalies 3 punktas yra keičiamas siekiant nesutrikdyti tarp miestinio susisiekimo autobusais visoje Lietuvos Respublikoje ir sureguliuoti esamą padėtį, - trečiųjų suinteresuotų asmenų prašymai priteisti bylinėjimosi išlaidas netenkintini. Taip pat procesiniai trečiųjų suinteresuotų asmenų prašymai atmestini ir dėl to, kad iš esmės įpareigojimų nustatymas ar modifikavimas niekaip savaime neįtakoją trečiųjų suinteresuotų asmenų statuso. Įpareigojimas buvo duotas pareiškėjui, viešojo administravimo subjektui, jis nebuvo vykdomas trečiųjų suinteresuotų asmenų atžvilgiu, todėl nėra teisinio pagrindo savarankiškus teisinius ir procesinius interesus turėjusius trečiuosius suinteresuotus asmenis laikyti asmenimis pareiškėjo pusėje ir, iš dalies tenkinus jo prašymą, tenkinti jų procesinius prašymus dėl bylinėjimosi išlaidų atlyginimo.

Dėl grupės trečiųjų suinteresuotų asmenų atstovo Lietuvos keleivių vežimo asociacijos pateikto prašymo priteisti bylinėjimosi išlaidas papildomai pažymėtina, kad asociacijos savo narius turėtų ginti remiantis įstatais ir prašymas atlyginti išlaidas asociacijai, atstovui, nėra pagrįstas ABTĮ nuostatomis, numatančiomis, jog bylinėjimosi išlaidos atlyginamos proceso šalims.

Teismas, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo 85–87 straipsniais, 88 straipsnio 1 ir 2 punktais, 132 straipsnio 1 dalimi,

n u s p r e n d ž i a:

Iš dalies patenkinti pareiškėjos Lietuvos transporto saugos administracijos skundą.

Pakeisti Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos 2020 m. liepos 14 d. nutarimo rezoliucinės dalies 3 punktą, jį išdėstant sekančiais: įpareigoti Lietuvos transporto saugos administraciją ne vėliau kaip iki 2022 m. gruodžio 31 d. organizuoti tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų, kuriais veža vežėjai UAB „Vlasava“, UAB „Kupiškio autobusų parkas“, UAB „Plungės autobusų parkas“, UAB „Ignalinos autobusų parkas“, UAB „Skuodo autobusai“, UAB „Biržų autobusų parkas“, UAB „Meteorit turas“, UAB „Joniškio autobusų parkas“, UAB „A. Andriūno transportas“, UAB „Lazdijų autobusų parkas“, UAB „VILKAMA“, UAB „Busotas“, UAB „Varėnos autobusų parkas“, UAB „Jurbarko mažieji autobusai“, UAB „Širvintų autobusų parkas“, UAB „Druskininkų autobusų parkas“, UAB „Raseinių autobusų parkas“, UAB „PANEVĖŽIO AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „JULTURAS“, UAB „Molėtų autobusų parkas“, UAB „Pasvalio autobusų parkas“, UAB „Rokiškio autobusų parkas“, UAB „Naujosios Akmenės autobusų parkas“, UAB „Mažeikių autobusų parkas“, UAB „Šilutės autobusų parkas“, UAB „AUTOVELDA“, UAB „Šilalės autobusų parkas“, UAB „Jurbarko autobusų parkas“, UAB „Jonavos autobusai“, UAB „TRANSREVIS“, UAB „Telšių autobusų parkas“, UAB „Marijampolės autobusų parkas“, Individuali įmonė „Sėknija“, UAB „Šalčininkų autobusų

parkas“, UAB „Utenos autobusų parkas“, UAB „BUSTURAS“, UAB „Tauragės autobusų parkas“, UAB „Zarasų autobusai“, UAB „Šakių autobusų parkas“, UAB „Tolimojo keleivinio transporto kompanija“, UAB „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS“, UAB „Kautra“, konkurencingą procedūrą naujiems vežėjams parinkti.

Kitoje dalyje skundą atmesti kaip nepagrįstą.

Netenkinti trečiųjų suinteresuotų asmenų prašymų priteisti bylinėjimosi išlaidas.

Sprendimas per 30 (trisdešimt) kalendorinių dienų nuo jo paskelbimo gali būti skundžiamas apeliaciniu skundu Lietuvos vyriausiajam administraciniam teismui per Vilniaus apygardos administracinę teisumą.

Teisėjos

Jovita Einikienė

Iveta Peliene

Violeta Petkevičienė