Europos Komisijai 2023 m. sausio 24 d., Nr. 22-010VK

DĖL KONKURENCIJOS RIBOJIMO LIETUVOS TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNINĖS APŽIŪROS RINKOJE

Lietuvos verslo konfederacija, viena didžiausių verslo organizacijų Lietuvoje, savo veikla siekianti sąžiningos konkurencijos sąlygų sudarymo ir ūkio subjektų konkurencijos teisės užtikrinimo Lietuvoje, dažnai susiduria su konkurencijos ribojimais ir sąžiningos konkurencijos pažeidimais Lietuvos rinkoje atsirandančiais dėl netinkamo reguliavimo. Šiuo konkrečiu laišku siekiame atkreipti Jūsų dėmesį į Lietuvos vykdomosios valdžios institucijų sudaromas reikšmingas patekimo į rinką kliūtis teikti transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros paslaugą.

Faktinė situacija Lietuvos transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros srityje yra tokia, kad transporto priemonių privalomąsias techninės apžiūras atlieka 10 įmonių, šios 10 privalomosios techninės apžiūros paslaugą teikiančių įmonių Lietuvą yra pasidalinusios į 10 teritorinių vienetų, kiekviename teritoriniame vienete veikia tik viena įmonė. Viename regione technines apžiūras atlieka tik viena įmonė, tad įmonės nekonkuruoja geografiškai. Visos įmonės visoje Lietuvoje taip pat teikia paslaugas tomis pačiomis kainomis, tad pagal kainą taip pat nekonkuruoja. Norinčiam techninės apžiūros centrą įkurti ūkio subjektui reikėtų, kad valstybė paskelbtų konkursą steigti dar vieną techninės apžiūros centrą, tuomet ūkio subjektas turėtų investuoti savo lėšas jam įrengti, pasisamdyti darbuotojus, gauti reikalingas akreditacijas tikintis, laimėti konkursą. Nelaimėjus konkurso, tektų visą fizinį kapitalą parduoti ir patirti daug negrįžtamų sąnaudų.

Pažymėtina ir tai, kad visos privalomosios techninės apžiūros paslaugų teikimo rinkoje veikiančios įmonės yra apsijungusios į Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociaciją (toliau – Asociacija). Asociacijai priklauso Centralizuotoji techninės apžiūros duomenų bazė (toliau – CTADB), prie kurios yra reikalinga prieiga norint teikti paslaugas, ir kuria naudojasi Asociacijos nariai. CTADB nėra valstybės registras, todėl įstatyminis reglamentavimas jam netaikomas. CTADB turi tik tvarkytoją – Asociaciją, tačiau valdytojo neturi, todėl nieks neturi galimybės užtikrinti kitų įmonių prieigos prie CTADB, taip pat kontroliuoti, duoti nurodymus net esant pažeidimams.

Potencialus rinkos dalyvis, norėdamas Lietuvoje teikti transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros paslaugą, privalo pateikti dokumentus, kuriais įrodoma galimybė naudotis CTADB. Įmonė, kuri nepriklauso asociacijai, neturi teisės gauti prieigos prie CTADB ir negali įvykdyti šio reikalavimo, negali pateikti dokumentų, kuriais įrodoma galimybė naudotis CTADB, tuo tarpu Asociacija neprivalo priimti naujų narių ir todėl iš esmės turi svertą riboti rinkos dalyvių skaičių. Pati Asociacija turi įrankį neįsileisti potencialių konkurentų, tuo pačiu Lietuvos vykdomosios valdžios institucijų nustatytame reguliavime nėra mechanizmo šią situaciją apskųsti. Taip esami rinkos dalyviai išlaikytų rinką net ir naujo paskelbto konkurso steigti techninės apžiūros centrą atveju.

Apibendrinant faktinę situaciją, ūkio subjektui siekiant patekti į šią rinką turėtų būti paskelbtas konkursas steigti papildomą techninės apžiūros centrą, dėl to turėtų spręsti atsakingos institucijos, kad tokiam centrui yra reikmė. Konkurse dalyvaujančios įmonės turėtų gauti prieigą prie CTADB iš Asociacijos, taip pat atitikti visus kitus konkurse keliamus reikalavimus, kuriems atitikti reikėtų ženklių investicijų, kurios taptų kaštais nelaimėjus konkurso. Dėl to nuo 1994-1995 m., kuomet pagal nustatytą teritorinį suskirstymą buvo įkurti techninės priežiūros centrai, joks naujas ūkio subjektas į šią rinką neįžengė.

Lietuvos verslo konfederacijos nuomone, tai pažeidžia Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 ir 102 str., reglamentuojančius konkurencijos taisykles, draudžiančias bet kokius

susitarimus, sprendimus ar suderintus veiksmus, kurie gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir kurių tikslas ar poveikis yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas vidaus rinkoje, draudžiančias piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi vidaus rinkoje. Tuo tarpu Lietuvoje, transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros rinką formuojančios ir turinčios kontroliuoti valstybės institucijos šią schemą toleruoja ir nesiima jokių veiksmų sąžiningai konkurencijai užtikrinti, taip užkirsdama kelią į rinką įžengti Lietuvoje ar kitoje Bendrosios rinkos šalyje registruotiems ūkio subjektams.

Taigi, privalomosios techninės apžiūros rinkoje veikiančios įmonės nekonkuruoja teritoriškai, nekonkuruoja pagal kainą ar teikiamų paslaugų kokybę, o patekimas į rinką priklauso nuo valstybės ir kitų rinkos dalyvių. Konkurencijos tarp rinkos dalyvių nebuvimas ir patekimo į rinką kliūtys yra įtvirtintos šiais poįstatyminiais teisės aktais:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-08-29 nutarimu Nr. 1372 „Dėl įgaliojimų suteikimo“. Šiuo nutarimo projektu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Ministerija) yra įgaliota „patvirtinti Motorinių transporto priemonių ir priekabų privalomąją techninę apžiūrą atliekančių įmonių skaičiaus, jų išsidėstymo šalies teritorijoje, atsižvelgiant į motorinių transporto priemonių ir priekabų privalomosios techninės apžiūros poreikį, nustatymo metodiką ir pagal patvirtintą metodiką nustatyti šių įmonių skaičių ir jų išsidėstymą šalies teritorijoje“, o Lietuvos transporto saugos administracija yra įgaliota „patvirtinti privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros maksimalias kainas“;
2) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008-10-06 įsakymu Nr. 3-375 patvirtintu Reikalavimų įmonėms, atliekančioms motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą, ir teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą suteikimo, sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir šios teisės panaikinimo tvarkos aprašu;
3) Susisiekimo ministro 2004-05-13 įsakymu Nr. 3-263 patvirtinta Kelių transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą atliekančių įmonių skaičiaus, jų išdėstymo šalies teritorijoje, atsižvelgiant į kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros poreikį nustatymo metodika.

Pažymėtina, kad nė vienas iš aukščiau nurodytų teisės aktų nenustato, jog viename teritoriniame vienete gali veikti tik vienas ūkio subjektas, teikiantis techninės apžiūros paslaugas.

Taip pat pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 10 str. 3 d. yra nustatyta, kad „Transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros (priežiūros) taisykles nustato ir jų vykdymą kontroliuoja Vyriausybė arba jos įgaliota institucija. Transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą (priežiūrą) vykdančių įmonių skaičių, jų išdėstymą šalies teritorijoje, atsižvelgiant į transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros (priežiūros) poreikį, nustato Vyriausybės įgaliota institucija pagal jos patvirtintą metodiką. Įmonės gali atlikti transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą (priežiūrą) tik turėdamos įgaliotos institucijos suteiktus įgaliojimus (leidimus). Įgaliojimai (leidimai) suteikiami sutartimi arba administraciniu aktu“. Šiuo įstatymu ir kitais Lietuvos Respublikos įstatymais nustatytos normos neįpareigoja Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar Ministerijos nustatyti, Lietuvos verslo konfederacijos nuomone, nesąžininga konkurencija ir griežtais patekimo į rinką ribojimais pasižyminčios tvarkos.

Lietuvos verslo konfederacija šiuo klausimu ne vieną kartą kreipėsi tiek į Ministeriją, tiek į Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybą (toliau – Konkurencijos taryba) šiuo klausimu. Apibendrinant Ministerijos nuomonę, pastaroji mano, kad klausimas išspręstas 2002-03-04 teisme. Administracinėje byloje Nr. I10—11/2002 Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo teisėjų kolegija konstatavo, kad transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros rinkoje savanoriškumo ir sandorio šalių lygiateisiškumo principai, būdingi laisvosios rinkos dalyviams, nėra taikomi, nes atliekant kelių transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą tarp transporto priemonės valdytojo ir valstybinės techninės apžiūros atlikėjo neatsiranda pardavimo, tiekimo, rangos ar kitokie teisiniai

santykiai, būdingi laisvosios rinkos dalyviams.[1] Ministerija taip pat laikosi nuomonės, kad esamas reglamentavimas atitinka ES Direktyvoje 2014/45/ES įtvirtintus galimus šios paslaugos teikimo modelius, taip pat ES direktyva neįpareigoja keisti Lietuvoje nusistovėjusio techninės apžiūros reglamentavimo. Ministerija manymu, toks modelis leidžia užtikrinti reikiamą paslaugų kokybę ir tinkamą kontrolę, patogų techninės apžiūros įmonių išdėstymą ir šios paslaugos prieinamumą šalies gyventojams (nepaisant visuomenėje vyraujančio nepasitikėjimo techninės apžiūros paslaugas teikiančių įmonių sąžiningumu ir valdžios institucijų iniciatyvų skaidrinti sektorių ir diegti korupcijos prevencijos priemones). Ministerija taip pat nuogąstauja dėl eismo saugumą įtakojančių grėsmių, galinčių kilti liberalizavus techninės apžiūros sistemą – baiminamasi paslaugų prieinamumo regionuose mažėjimo, kokybės ir objektyvumo kritimo ir paslaugų kainų augimo. Pažymėtina, kad Ministerija nei Lietuvos verslo konfederacijai, nei Konkurencijos tarybai nėra pateikusi duomenų, kuriais šios baimės būtų grįstos.[2,3]

Tačiau Konkurencijos taryba laikosi priešingos nuomonės – pastarosios nuomone, valstybinės techninės apžiūros paslaugos teikimas nepasižymi tokia ypatinga specifika, kad joje negalėtų veikti daugiau nei keletas ūkio subjektų ar kad tik vienas ūkio subjektas tam tikroje teritorijoje galėtų neterminuotai teikti šią paslaugą, taip pat mano, kad dabartinis teisinis reglamentavimas ir toliau nesudaro galimybių varžytis dėl teisės veikti šioje rinkoje, todėl situacija, kuomet Lietuvos transporto priemonių techninę apžiūrą vienoje zonoje atlieka viena įmonė, 1994 m. laimėjusi apžiūros vykdytojo parinkimo konkursą, tebėra ydinga. Konkurencijos taryba taip pat laikosi nuomonės, kad Ministerijos baimės nėra pagrįstos, taip pat mano, kad, pavyzdžiui, sudarius sąlygas naujiems ūkio subjektams įžengti į privalomosios techninės apžiūros paslaugų rinką, paslaugų kainos mažėtų. Konkurencijos taryba, neturėdama kompetencijos teisiškai įpareigojančiais veiksmais keisti padėties, pasiūlė Lietuvos Respublikos Vyriausybei ir Ministerijai svarstyti galimybes tobulinti techninės apžiūros ir su ja susijusių paslaugų teikimo sistemą, atsisakant kelių transporto priemonių privalomąją techninę apžiūrą vykdančių įmonių skaičiaus ribojimo ir keičiant šių įmonių išsidėstymo šalies teritorijoje kriterijus.[4] Tačiau Ministerija nepritaria Konkurencijos tarybos nuomonei ir neketina imtis jokių veiksmų, kad ūkio subjektų konkurencijos laisvė šioje rinkoje būtų užtikrinta.[5]

Maloniai prašome pateikti nuomonę, ar Lietuvos vykdomosios valdžios institucijų nustatytas reguliavimas transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros paslaugoms teikti neprieštarauja Europos Sąjungos konkurencijos taisyklėms. Atsižvelgiant į tai, kad į transporto priemonių techninės apžiūros rinką patekti šiuo metu *de facto* neįmanoma, prašydami pateikti nuomonę neatstovaujame jokio konkretaus ūkio subjekto, veikiančio šioje rinkoje, tačiau tikėtina, kad Lietuvos Respublikoje akredituotos kontrolės įstaigos – dalis kurių yra Lietuvos verslo konfederacijos narėmis – galėtų ir matytų interesą dalyvauti šioje rinkoje, lygiai taip pat, kaip kai kurios transporto priemonių techninės apžiūros rinkoje veikiančios įmonės teikia kitas paslaugas, nesusijusias su transporto priemonių technine apžiūra.

Pagarbiai

Generalinė direktorė Ineta Rizgelė

Originalas nebus siunčiamas. Vilius Kriaučiūnas, el.p.: vilius@lvk.lt, mob. +37060898408

---

[1] Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo teisėjų kolegijos 2002 m. kovo mėn. 4 d. sprendimas administracinėje byloje Nr. I10—11/2002, prieinama: nuoroda (aktualūs 29-35 puslapiai).

[2] Susisiekimo ministerijos 2021-09-N/A atsakymas Lietuvos verslo konfederacijai „Dėl Lietuvos verslo konfederacijos kreipimosi „Dėl konkurencijos ribojimo ir sąžiningos konkurencijos laisvės pažeidimų“, prieinama: nuoroda.

[3] Konkurencijos tarybos 2019-05-27 raštas „Dėl transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros reglamentavimo“, prieinama: nuoroda (aktualūs 13-17 puslapiai).

[4] Ibid.

[5] Susisiekimo ministerijos 2021-09-N/A atsakymas.