

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS MOKYKLOS
PRIVATINĖS TEISĖS INSTITUTAS

LINA MONTVILĖ
(CIVILINĖ IR VERSLO TEISĖ)

KONKURENCIJOS TEISĖS PROBLEMAS AUTOMOBILIŲ PLATINIMO SRITYJE

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas – prof. Dr. Raimundas Moisejevas

Vilnius, 2025 m.

TURINYS

ĮVADAS.....	3
1. ES TEISĖS AKTŲ, REGULIUOJANČIŲ KONKURENCIJOS TEISĖS TAIKYMĄ AUTOMOBILIŲ SRITYJE APŽVALGA.....	9
1.1. Automobilių platinimo sritį reguliuojančių specialiųjų teisės aktų raida.....	11
1.2. Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksmams	14
1.3. 2010 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksmams variklinių transporto priemonių sektoriuje.....	19
2. KONKURENCIJĄ RIBOJANTYS SUSITARIMAI AUTOMOBILIŲ PLATINIMO SRITYJE.....	27
2.1. Vertikalieji apribojimai automobilių platinimo sutartyse	32
2.1.1. Absoliučios teritorinės apsaugos ir eksporto ribojimo pažeidimai.....	34
2.1.2. Vienašaliai pasiūlymai vs. Susitarimas.....	38
2.2. Horizontalieji susitarimai automobilių platinimo srityje.....	42
2.2.1 Karteliniai susitarimai tarp konkurentų	45
IŠVADOS	52
PASIŪLYMAI	53
LITERATŪROS SĄRAŠAS	54
ANOTACIJA.....	59
ANNOTATION.....	60
SANTRAUKA	61
SUMMARY	62

„Konkurencijos teisės efektyvumas priklauso ne tik nuo institucijų veiklos, bet ir nuo pačių rinkos dalyvių aktyvaus įsitraukimo, gebėjimo atpažinti pažeidimus ir siekio laikytis sąžiningos konkurencijos principų“¹

IVADAS

Baigiamojo darbo problematika ir aktualumas. Neginčytinas faktas, kad automobilių atsiradimas turėjo reikšmingos įtakos žmonių gyvenimo kokybei. Nereikia dairytis labai toli, kad būtų galima suprasti, jog automobilių naudojimas paspartino ne tik kasdienius gyvenimo procesus, tačiau iš esmės tai perkėlė prekių ir paslaugų judėjimą į kitą lygį.

Automobilių platinimo sektorius yra viena iš svarbiausių ir dinamiškiausių ekonomikos sričių, kuriai būdinga didelė konkurencija bei nuolat besikeičianti teisinė aplinka. Pasak Europos Komisijos, automobilių pramonė patiria didelę transformaciją, nes vis labiau automobiliai vertinami ne pagal jų mechaninius komponentus, tačiau pagal jų elektroninės ir programinės įrangos pajėgumus².

Viena vertus automobilių sektoriui konkurencijos teisės požiūriu skiriama gana nemažai dėmesio, kita vertus – neapsieinama be konkurencijos teisės pažeidimų šioje srityje. Konkurencijos teisė šioje srityje atlieka esminį vaidmenį užtikrinant sąžiningas rinkos sąlygas bei užkertant kelią antikonkurenciniam elgesiui. Nors Europos Komisija automobilių platinimui skiria papildomą dėmesį, automobilių platinimo konkurencijos klausimams reguliuoti. Be kitų bendrųjų teisės aktų, tokių kaip Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas, SESV, reguliuojančių konkurencijos klausimus, įskaitant ir automobilių sritį, šiuo metu galioja Komisijos Reglamentas (EB) Nr. 461/2010³, kuriuo reguliuojami konkurencijos klausimai automobilių atsarginių dalių platinimo, automobilių techninės priežiūros ir remonto rinkose. Europos Komisija, pristatydama Pramonės veiksmų planą⁴, pripažino, kad automobilių pramonė šiuo metu susiduria su rimtais konkurencingumo iššūkiais⁵. Europos Komisija kaip vieną iš Pramonės veiksmų plano priemonių numatė Reglamento (EB) Nr. 461/2010 ir papildomų gairių⁶ peržiūrą, kas leidžia manyti, jog

¹ Švirinas, Daivis, „Konkurencijos teisės kultūra Lietuvoje: verslo ir institucijų dialogas“, Jurisprudencija, 26(2) (2019): 12.

² Europos Komisijos pranešimas, „Iniciatyva „Ateities transporto priemonė““, 2025 m. gegužės 6 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 17 d., [Iniciatyva „Ateities transporto priemonė“ | Shaping Europe's digital future](#).

³ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“, 2010 m. gegužės 27 d., žiūrėta 2025 m. kovo 3 d., [Reglamentas - 461/2010 - LT - EUR-Lex](#).

⁴ European Commission, „Communication from the Commission to the European Parliament, the council, the European economic and social committee and the Committee of the regions. Industrial Action Plan for the European automotive sector“, Brussels, 5.3.2025, COM(2025) 95 final.

⁵ *Ibid.*

⁶ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikalųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., 42 p., žiūrėta 2025 m. kovo 3 d. [EUR-Lex - 02010XC0528\(01\)-20230417 - LT - EUR-Lex](#).

esamas teisinis reguliavimas, įvertinus rinkos tendencijas ir pokyčius gali nebeatitikti šiuolaikinių rinkos realijų ir gali būti reikalingi papildomi teisiniai mechanizmai, skirti užtikrinti sąžiningą konkurenciją bei veiksmingą automobilių platinimo rinkos funkcionavimą.

Vienas iš pagrindinių Europos Sąjungos tikslų yra užtikrinti efektyvų konkurencijos mechanizmų veikimą bendrojoje rinkoje. Siekiama, kad konkurencija nebūtų dirbtinai iškraipoma ir būtų užtikrinta sąžininga konkurencija tarp ūkio subjektų. Verslas siekia užimti tvirtą padėtį rinkoje, o tam pasiekti neretai taiko rinkos padalinimo praktikas, kurios gali turėti neigiamų pasekmių tiek konkurencijos laisvei, tiek ir rinkos dinamiškumui. Atitinkamai, toks elgesys gali būti vertintinas kaip konkurencijos teisės pažeidimas, jei jis lemia rinkos iškraipymus ir neigiamai veikia konkurenciją.

Konkurencijos teisė automobilių platinimo srityje susiduria su iššūkiais, kurie visų pirma, kyla dėl gamintojų siekio kontroliuoti automobilių patekimą į rinką bei užtikrinti išskirtines sąlygas įgaliotųjų platintojų tinklui, tuo pat metu ribojant kitų rinkos dalyvių – tiek nepriklausomų platintojų, tiek autoservisų, galimybes veikti rinkoje. Nors selektyviosios distribucijos taikymas gali būti pateisinamas siekiu užtikrinti aukštą prekių ir paslaugų kokybę, praktikoje šios sistemos neretai tampa priemone, kuria nepagrįstai ribojamas naujų platintojų patekimas į rinką ar net sukuriama diskriminacinė sąlyga esamiems platintojams. Kyla klausimas, kokios sąlygos laikytinos proporcingomis ir objektyviai pagrįstomis ir gali būti pateisinamos taikant bendrąją išimtį, o kokios sąlygos – perteklinės, nesuderinamos su SESV⁷ 101 straipsnyje nustatytais draudimais riboti konkurenciją. Antra, nepriklausomų remontininkų diskriminacija, pasireiškianti ribota prieiga prie būtinų techninių duomenų, originalių atsarginių detalių, taip pat kelia klausimus dėl konkurencijos teisės pažeidimų.

Lietuvos konkurencijos tarybos (toliau – Konkurencijos taryba) užsakymu bendrovės „Sprinter tyrimai“ 2024 metų spalio mėn. atliko tyrimą⁸ siekiant nustatyti įmonių žinias apie konkurencijos teisės reikalavimus ir nustatė, kad daugiau kaip du trečdaliai Lietuvos įmonių yra susipažinę su pagrindiniais konkurencijos teisės reikalavimais. Vis dėlto, reikšminga dalis ūkio subjektų vis dar stokoja gebėjimų identifikuoti konkrečius veiksmus, kurie gali kelti grėsmę sąžiningai konkurencijai. Darytina išvada, kad poreikis gilinti ūkio subjektų supratimą apie konkurencijos taisykles išlieka aktualus. Nors tyrimas atliktas tik nacionaliniu lygmeniu ir nebuvo orientuotas konkrečiai į automobilių platinimo sritį, manytina, jog iššūkiai, susiję su konkurencijos

⁷ Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, C 202/47, 2016, žiūrėta 2025 m. kovo 2 d., [EUR-Lex - 02016ME/TXT-20250315 - LT - EUR-Lex](#).

⁸ Lietuvos konkurencijos taryba, „Verslo apklausa: dauguma įmonių žino konkurencijos įstatymo reikalavimus, bet švietimo poreikis išlieka“, žiūrėta 2025 m. vasario 9 d., [VERSLO APKLAUSA: DAUGUMA ĮMONIŲ ŽINO KONKURENCIJOS ĮSTATYMO REIKALAVIMUS, BET ŠVIETIMO POREIKIS IŠLIEKA | Konkurencijos taryba](#).

teisės pažeidimų identifikavimo problemomis, ypač reikšmingi ir tokioje sudėtingoje srityje kaip automobilių platinimas.

Baigiamajame magistro darbe analizuojant nacionalinių bei Europos Sąjungos teismų praktiką siekiama nustatyti su kokiais konkrečiomis konkurencijos teisės problemomis susiduriama automobilių platinimo srityje.

Baigiamojo darbo mokslinis naujumas ir tiriamos problemos ištyrimo lygis. Atskirus konkurencijos teisės institutus analizavo: I. Norkus disertacijoje „*Draudžiami susitarimai pagal Europos Bendrijos konkurencijos teisę*“⁹ analizavo draudžiamų susitarimų institutą; D. Švirinas monografijoje „*Vertikaliųjų susitarimų reglamentavimas konkurencijos teisėje*“¹⁰ nagrinėjo vertikaliųjų susitarimų konkurencijos teisėje klausimus; R. Moisejevas disertacijoje „*Grobuoniška kainodara kaip piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi Europos Bendrijų konkurencijos teisėje forma*“¹¹ analizavo grobuoniškos kainodaros, kaip piktnaudžiavimo dominuojančia pasireiškimo formas; D. Miniotas disertacijoje „*Tikslą riboti konkurenciją turinčių vertikaliųjų susitarimų vertinimas konkurencijos teisėje*“¹² dėmesį skyrė vertikalios kainų fiksavimo ir absoliučios teritorinės apsaugos teisei bei ekonominei analizei, tačiau į šio darbo tyrimo analizės apimtį neįėjo variklinių transporto priemonių sektoriuje sudaromų susitarimų analizė; R. Moisejevas ir D. Urbonas straipsnyje „*Problems related to determining of a Single Economic Entity under Competition Law*“ nagrinėjamos problemos, susijusios su vieno ekonominio vieneto nustatymu konkurencijos teisėje¹³; L. Darulienė disertacijoje „*Konkurencijos taikymo ypatumai reguliuojant bankų veiklą ES ir Lietuvoje*“¹⁴; L. Rimšaitė disertacijoje „*Konkurencijos teisės institutų taikymo ypatumai energetikos sektoriuje*“¹⁵ nagrinėjo konkurencijos teisės taikymo specifinėse veiklose klausimus; A. Puksas disertacijoje „*Reikšmingos įtakos konkurencijai ir prekybai sąlyga. Mažareikšmių susitarimų problematika*“¹⁶ nagrinėjo klausimus, susijusius su ūkio subjektų sudarytų susitarimų sąlygomis, kurios turi poveikį konkurencijai arba konkurencijai ir prekybai. Didžiausias akcentas disertacijoje skirtas *de minimis* išlygos pritaikymui.

⁹ Irmantas Norkus, „Draudžiami susitarimai pagal Europos Bendrijos konkurencijos teisę“ (daktaro disertacija, Vilniaus universitetas, 2001).

¹⁰ Dainis Švirinas, „Vertikaliųjų susitarimų reglamentavimas konkurencijos teisėje“ (Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004).

¹¹ Raimundas Moisejevas, „Grobuoniška kainodara kaip piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi Europos Bendrijų konkurencijos teisėje forma“ (daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2009).

¹² Darius Miniotas, „Tikslą riboti konkurenciją turinčių vertikaliųjų susitarimų vertinimas konkurencijos teisėje“ (daktaro disertacija, Vilniaus universitetas, 2015).

¹³ Raimundas Moisejevas, Danielius Urbonas, „Problems Related to Determining of a Single Economic Entity under Competition Law“, (Yearbook of Antitrust and Regulatory Studies, 2017).

¹⁴ Lina Darulienė, „Konkurencijos teisės taikymo ypatumai reguliuojant bankų veiklą ES ir Lietuvoje“ (daktaro disertacija, Lietuvos teisės universitetas, 2002).

¹⁵ Laura Rimšaitė, „Konkurencijos teisės institutų taikymo ypatumai energetikos sektoriuje“ (daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2015).

¹⁶ Andrius Puksas, „Reikšmingos įtakos konkurencijai ir prekybai sąlyga. Mažareikšmių susitarimų problematika“ (daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2014).

Automobilių platinimo sektorius konkurencijos teisės aspektu, be kita ko, analizuojamas ir užsienio teisės mokslininkų: Sandra Marco Colino straipsnyje „*On the Road to Predition? The future of the Europoean Car industry and its implication for EC Competitiion policy?*“ nagrinėjo klausimus ar ES konkurencijos politika tinkamai prisideda prie automobilių sektoriaus plėtros ir vartotojų gerovės užtikrinimo¹⁷; John Ratliff straipsnyje „*ECC Competition law relating to motor vehicle distribution: Peugeot v Commission (Ecosystem)*“ nagrinėjo klausimus, kada ir kaip automobilių pirkėjo agentas ES valstybėje narėje gali įsigyti automobilį kitoje ES valstybėje narėje ir importuoti jį laikantis Europos Komisijos nustatytų taisyklių dėl motorinių transporto priemonių platinimo¹⁸; Vaclav Šmejkal straipsnyje „*Distribution of new cars – no longer an issue for EU competition law?*“ analizavo ar naujo platinimo formos, atsiradusios dėl rinkodaros ir pardavimo skaitmenizavimo, negali sukelti naujų kartelinių susitarimų ir kitų konkurencijos iškraipymų rizikų automobilių prekyboje¹⁹; Gerard-Reimer Chandler C. straipsnyje „*Race Cartels: How Constructor Collaboration Is Curbing Innovation in Formula 1*“ analizavo Formulės 1 komandų tarpusavio bendradarbiavimą ir technologijų kopijavimo problemą kaip konkurencijos teisės klausimą²⁰.

Nors konkurencijos teisės institutų analizei skirta nemažai dėmesio, taip pat nagrinėti atskiri konkurencijos teisės probleminiai klausimai pasirinktos temos aspektu, vis tik, baigiamojo darbo autoriaus vertinimu, nemaža dalis konkurencijos teisės probleminių klausimų konkrečiai automobilių platinimo srityje, dar nėra išanalizuota arba analizuota gana neišsamiai. Be kita ko, Europos Komisija pripažįsta, kad automobilių pramonė šiuo metu susiduria su rimtais konkurencingumo iššūkiais²¹, kas neginčytinai leidžia daryti išvadą, jog konkurencijos teisės probleminiai klausimai automobilių platinimo srityje šiuo laikotarpiu yra ypatingai aktualūs.

Baigiamojo darbo reikšmė. Praktinę šio darbo reikšmę nulemia išsami teisinio reguliavimo bei teismų praktikos analizė, nustatant, kokie priešingi konkurencijos teisei ūkio subjektų veiksmai sukelia pagrindines konkurencijos teisės problemas automobilių platinimo srityje. Darbo analizės rezultatai taip pat galėtų prisidėti prie konkurencijos teisės mokslo plėtros, padedant geriau suprasti dinamišką ir nuolat besikeičiančią konkurencijos teisinę aplinką.

Tikslas. Identifikuoti konkurencijos teisės problemas automobilių platinimo srityje.

Uždaviniai:

¹⁷ Sandra Marco Colino, „*On the Road to Predition? The Future of the European Car Industry and Its Implications for EC Competition Policy?*“, (Northwestern Journal of International Law & Business, 2007-2008).

¹⁸ John Ratliff, „*EEC Competition law relating to motor vehicle distribution: Peugeot v Commission (Ecosystem)*“, (International Business Lawyer, 1992).

¹⁹ Vaclav Šmejkal, „*Distribution of new cars – no longer an issue for EU competition law?*“, (Review of Economic Perspectives, 2021).

²⁰ Gerard-Reimer Chandler C., „*Race Cartels: How Constructor Collaboration Is Curbing Innovation in Formula 1*“ (Vanderbilt Journal of Entertainment & Technology Law, 2021).

²¹ European Commission, „*Communication from the Commission to the European Parliament, the council, the European economic and social committee and the Committee of the regions. Industrial Action Plan for the European automotive sector*“, *supra note*, 3.

1. Apžvelgti pagrindinius Europos Sąjungos teisės aktus, reglamentuojančius konkurencijos teisės taikymą automobilių platinimo sektoriuje;

2. Identifikuoti dažniausius konkurencijos pažeidimus automobilių platinimo srityje.

Baigiamojo darbo metodai. Magistro baigiamajame darbe siekiant visapusiškai išanalizuoti pasirinktą temą naudoti: lyginamasis metodas, kurio pagalba analizuojami ES konkurencijos teisės reguliavimo ypatumai automobilių platinimo srityje, pavyzdžiui šis metodas baigiamajame darbe naudojamas lyginant selektyvaus ir išskirtinio platinimo modelius, kokios konkurencijos teisės problemos dažniausiai pasitaiko ir kaip jos sprendžiamos teismų praktikoje; loginis metodas naudojamas analizuojant, kaip ES konkurencijos teisės principai, tokie kaip laisva konkurencija ir draudimas riboti rinką, atsispindi automobilių platinimo reguliavime; dokumentų analizės metodo pagalba analizuojami Lietuvos bei ES konkurencijos teisės šaltiniai, Konkurencijos tarybos atliktų tyrimų duomenys, Lietuvos bei ES teismų praktika konkurencijos teisės automobilių platinimo srityje, taip pat Lietuvos bei užsienio šalių mokslininkų straipsniai bei rašto darbai aktualūs tiriamo klausimo aspektu; duomenų analizės metodas naudojamas tiriant ir analizuojant konkrečias konkurencijos teisės problemas, siekiant nustatyti ir įvertinti probleminius aspektus automobilių platinimo srityje, šis metodas taip pat naudojamas išanalizuotai medžiagai apibendrinti ir išvadoms suformuluoti; abstrakcijos, sintezės, indukcijos ir dedukcijos metodais atliekama naudotos literatūros analizė.

Baigiamojo darbo struktūra. Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstomoji dalis (du skyriai), išvados ir pasiūlymai, literatūros sąrašas, anotacija lietuvių ir anglų kalbomis, santrauka lietuvių ir anglų kalbomis. Įvade pristatoma baigiamojo darbo temos problematika ir aktualumas, temos ištyrimo lygis, naujumas bei reikšmė, taip pat darbo tikslas, išsikelti uždaviniai tikslui pasiekti, tyrimo metodai, ginamieji teiginiai.

Dėstomosios dalies pirmajame skyriuje apžvelgiami pagrindiniai ES teisės aktai, reglamentuojantys konkurencijos taisyklių taikymą automobilių platinimo srityje. Šioje darbo dalyje taip pat siekiama nustatyti, kokios priežastys nulėmė, jog Europos Komisija automobilių platinimui konkurencijos teisės kontekste skyrė papildomą dėmesį.

Dėstomosios dalies antrajame skyriuje identifikuojamos konkurencijos teisės problemos automobilių platinimo sektoriuje. Šioje darbo dalyje dėmesys skiriamas automobilių platinime aktualiems probleminiams klausimams, kaip: kainų nustatymo ir minimalios kainos apribojimų nustatymui, teritorinio ribojimo, tiesioginės ir netiesioginės prekybos apribojimų nustatymui, remonto ir techninės priežiūros paslaugų ribojimams, aptariamai išimtinio platinimo probleminiai klausimai.

Ginamieji teiginiai:

1. Nekontroliuojamas reimportas gali iškraipyti gamintojo taikomą automobilių platinimo modelį ir paskatinti priešingus konkurencijos teisei veiksmus, todėl būtina įtvirtinti riboto laikotarpio reimporto draudimo nuostatą.

2. Susitarimai, ribojantys nepriklausomų remontininkų prieigą prie originalių ar lygiavertės kokybės atsarginių dalių visais atvejais dirbtinai iškreipia konkurenciją, todėl neturėtų būti pateisinami pagal SESV 101 straipsnio 3 dalį.

1. ES TEISĖS AKTŲ, REGULIUOJANČIŲ KONKURENCIJOS TEISĖS TAIKYMĄ AUTOMOBILIŲ SRITYJE APŽVALGA

Lietuvoje nerasime specializuoto teisės akto, skirto reguliuoti automobilių platinimo konkurencijos klausimus. Pagrindinis nacionalinis teisės aktas, kuriuo nustatomos bendrosios konkurencijos teisės normos yra Lietuvos Respublikos Konkurencijos įstatymas (toliau – Konkurencijos įstatymas), kurio nuostatos suderintos su SESV nuostatomis, reguliuojančiomis konkurencijos teisės taikymo klausimus. Konkurencijos įstatymas reguliuoja ūkio subjektų santykius, kai tokių santykių antikonkurencinis poveikis pasireiškia ar gali pasireikšti tik nacionaliniu mastu. Draudžiami susitarimai automobilių platinimo srityje dažniausiai turi tarpvalstybinį poveikį, todėl analizuojant ar buvo pažeistas Konkurencijos įstatymo 5 straipsnis, lygiagrečiai sprendžiamas klausimas ir dėl SESV 101 straipsnio 1 dalies pažeidimo.

Be šiuo metu ES galiojančių specializuotų konkurencijos klausimus automobilių srityje reglamentuojančių teisės aktų – Reglamento (ES) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksams bei Papildomų gairių dėl vertikalųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose, taip pat aktualūs ir bendrieji ES teisės aktai: Reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams (toliau – Bendrasis vertikalųjų susitarimų bendrosios išimties reglamentas), Vertikalųjų apribojimų gairės.

SESV 101 straipsnis nustato bendruosius principus, kurių egzistavimas užtikrina veiksmingą vidaus rinkos veikimą ir konkurencijos išlaikymą. Šis straipsnis draudžia bet kokius susitarimus, sprendimus ar suderintus veiksmus tarp ūkio subjektų, kuriais būtų trikdoma konkurencija ES vidaus rinkoje. SESV 101 straipsnį sudaro trys dalys, kurių paskirtis savo esme yra skirtinga: 1 dalis nustato, kokie susitarimai yra draudžiami, 2 dalyje nustatyta, kad draudžiami susitarimai yra automatiškai negaliojantys, 3 dalyje numatyta, jog esant tam tikroms sąlygoms tokiems susitarimams taikomos išimtys, jie pateisinami.

Pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį, „1. *Kaip nesuderinami su vidaus rinka yra draudžiami visi įmonių susitarimai, įmonių asociacijų sprendimai ir suderinti veiksmai, kurie gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir kurių tikslas ar poveikis yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas vidaus rinkoje, būtent tie, kuriais: a) tiesiogiai ar netiesiogiai nustatomos pirkimo ar pardavimo kainos arba kokios nors kitos prekybos sąlygos; b) ribojama arba kontroliuojama gamyba, rinkos, technikos raida arba investicijos; c) dalijamasi rinkomis arba tiekimo šaltiniais; d) lygiaverčiams sandoriams su kitais prekybos partneriais taikomos*

nevienodos sąlygos, dėl ko jie patenka į konkurencijos atžvilgiu nepalankią padėtį; e) sutartys sudaromos tik kitoms šalims priimant papildomus įsipareigojimus, kurių pobūdis arba komercinė patirtis neturi nieko bendra su tokiu sutarčių dalyku“²². Remiantis SESV 101 straipsniu, galima išskirti tris pagrindinius šio straipsnio taikymo kriterijus. Pirma, ūkio subjektų sutartys, asociacijų sprendimai ir suderinti veiksmai. Antra, susitarimai turi turėti realią arba potencialią įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai. Trečia, tokių susitarimų tikslas arba padarinys yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas.

Sutartys nacionalinėje ir ES konkurencijos teisėje apima ne tik tradiciškai suprantamas sutartis civilinės teisės prasme, bet ir bet kokios formos koordinuotą elgesį, įskaitant ūkio subjektų asociacijų priimtus sprendimus bei suderintus veiksmus, kurie nepriklausomai nuo jų teisinės formos ar privalomumo, gali turėti poveikį konkurencijai vidaus rinkoje. Susitarimai, SESV 101 straipsnio prasme, tai visi įmonių²³ susitarimai, įmonių asociacijų sprendimai ir suderinti veiksmai. Pagal Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 22 punktą (aktuali redakcija), susitarimas – tai bet kokia forma (raštu ar žodžiu) dviejų ar daugiau ūkio subjektų sudarytos sutartys arba ūkio subjektų suderinti veiksmai, įskaitant bet kurio ūkio subjektų junginio (asociacijos, susivienijimo, konsorciumo ir panašiai) (toliau – ūkio subjektų junginys) arba šio ūkio subjektų jungtinio atstovų priimtą sprendimą²⁴.

SESV 101 straipsnio 1 dalyje išvardinti susitarimai, kurie iškraipo konkurenciją pagal SESV 101 straipsnį. Tokie susitarimai gali būti tiek horizontalaus pobūdžio: pardavimo kainų fiksavimas, rekomenduojamos kainos, perpardavimo kainos, keitimasis informacija apie kainas, rinkų pasidalijimas teritoriniu principu, kvotos, pasidalinimas klientais, susitarimas nediskriminuoti, tiek vertikalaus pobūdžio: perpardavimo kainų fiksavimas, rekomenduojamos kainos, nuolaidos, absoliuti teritorinė apsauga, draudimas eksportuoti, vienašaliai sprendimai taikyti nevienodas sąlygas. SESV 101 straipsnio 1 dalis draudžia visus ūkio subjektų susitarimus, asociacijų sprendimus ir suderintus veiksmus, kurie gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir kurių tikslas ar poveikis yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas vidaus rinkoje. Išvardinti ribojimai sudaro pavyzdinį sąrašą. Šį sąrašą papildyti gali ir Europos Komisija, ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismas. Svarbiausias naujų draudžiamų apribojimų įtraukimo pagrindas – antikoncepcinio poveikio nustatymas²⁵.

²² Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 101 str. 1 d.

²³ SESV 101 straipsnyje vartojama „įmonių“ sąvoka turėtų būti suprantama plačiau, t. y. kaip ūkio subjektas.

²⁴ „Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 3 d., [VIII-1099 Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas](#), 3 str. 22 d.

²⁵ Puksas, Andrius, „Reikšmingos įtakos konkurencijai ir prekybai sąlyga. Mažareikšmių susitarimų problematika“, Socialiniai mokslai, Teisė (01 S), Vilnius, 2014, 21 p.

Kaip jau minėta anksčiau, pagal SESV 101 straipsnio 2 dalį, visi pagal šį straipsnį draudžiami susitarimai arba sprendimai savaime yra negaliojantys²⁶. Tačiau, to paties straipsnio 3 dalyje nustatyta išimtis nurodo, jog tam tikros sutartys, asociacijų sprendimai arba suderinti veiksmai, gali būti leistini vadovaujantis ES teise. SESV 101 straipsnio 1 dalies nuostatos gali būti netaikytinos susitarimams, asociacijų sprendimams ar tokių sprendimų rūšims, kurie padeda tobulinti prekių gamybą ir paskirstymą arba skatinti technikos ir ekonomikos pažangą, kartu sudarydami sąlygas vartotojams sąžiningai dalytis gaunama nauda ir kurie atitinkamiems ūkio subjektams nenustato jokių apribojimų, nebūtinų šiems tikslams pasiekti bei nesuteikia tokiems ūkio subjektams galimybės panaikinti konkurenciją didelei atitinkamų produktų daliai²⁷.

Automobilių sektoriuje, kuriam būdingas kompleksiškas vertikalus tiekimo grandinės modelis, įvairių formų bendradarbiavimo ir platinimo susitarimai yra ypatingai paplitę, o tai reikalauja ne tik bendrojo pobūdžio vertinimo, bet ir konkrečių konkurencinių rizikų šioje srityje identifikavimo.

1.1. Automobilių platinimo sritį reguliuojančių specialiųjų teisės aktų raida

Vienas iš fundamentalių Europos ekonominės bendrijos steigimo sutarties siekių buvo bendros rinkos sukūrimas, pagrįstas laisvo prekių, paslaugų, asmenų ir kapitalo judėjimo idėja, kurie teisės moksle dar kitaip vadinami keturiomis pagrindinėmis laisvėmis²⁸. Šios laisvės sudaro vidaus rinkos teisinės sistemos pamatą ir yra esminė prielaida vieningos konkurencinės erdvės egzistavimui Europos Sąjungoje. Vykdydama vidaus rinkos politiką, Europos Sąjunga nuosekliai siekia užtikrinti šių principų įgyvendinimą visose ekonominės veiklos srityse, įskaitant motorinių transporto priemonių sektorių, kuriame egzistuoja specifinė rinkos struktūra, neretai pasižyminti pasirinktinio ir išimtinio platinimo modeliais²⁹. Šiose sistemose motorinių transporto priemonių gamintojai turi galimybę kontroliuoti, kas ir kokiomis sąlygomis gali platinti jų pagamintus produktus, o tai gali lemti konkurencijos ribojimus ir tarp platintojų, ir atitinkamose aptarnavimo paslaugų segmentuose³⁰. Atsižvelgdama į šias ypatybes ir įvertinusi variklinių transporto priemonių rinkos reikšmę vidaus rinkos funkcionavimui, Europos Komisija ėmėsi kurti specifinį teisinį reguliavimą, kuriuo būtų aiškiai apibrėžta, kokie vertikalieji susitarimai yra laikytini priimtinais pagal konkurencijos teisės reikalavimus³¹. Siekiant suderinti laisvos konkurencijos

²⁶ Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 101 str. 2 d.

²⁷ Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 101 str. 3 d.

²⁸ „Europos ekonominės bendrijos (Romos sutartis) steigimo sutarties santrauka“, žiūrėta 2025 m. kovo 3 d. [Romos sutartis \(EEB\) | EUR-Lex](#).

²⁹ Giorgio Monti, „Article 101 TFEU and the Motor Vehicle Sector: Between Sector-Specific Regulation and General Competition Rules,” in *European Competition Law Annual 2011*, ed. Philip Lowe and Mel Marquis (Oxford: Hart Publishing, 2014), 405–428.

³⁰ Alison Jones and Brenda Sufrin, *EU Competition Law: Text, Cases, and Materials*, 7th ed. (Oxford: Oxford University Press, 2019), 779–781.

³¹ Pablo Ibañez Colomo, *The Shaping of EU Competition Law* (Oxford: Oxford University Press, 2018), 95–98.

principus su būtinybe atsižvelgti į ekonomines ir technines šio sektoriaus specifikas – tokias kaip didelės kapitalo investicijos, ilgalaikiai sutartiniai santykiai tarp gamintojų ir platintojų, būtinybė užtikrinti kvalifikuotą techninę priežiūrą – 1985 m. buvo priimtas Reglamentas (EEB) Nr. 123/85³². Šiuo reglamentu pirmą kartą suformuotas konkurencijos draudimų išimties modelis, taikytinas motorinių transporto priemonių platinimo ir techninio aptarnavimo susitarimų kategorijoms, taip pradėdant ilgalaikę Europos Komisijos praktiką taikyti sektorinius reglamentus šioje srityje.

Reaguojant į rinkos pokyčius, technologinę pažangą, taip pat būtinybę stiprinti konkurenciją bei vartotojų teisių apsaugą, 1995 m. priimtas Reglamentas (EB) Nr. 1475/95³³, kuris pakeitė ankstesnįjį reglamentą. Viena iš pagrindinių šio reglamento idėjų buvo siekis užtikrinti nepriklausomų remontininkų galimybę gauti reikalingą techninę informaciją bei atsargines dalis iš gamintojų ir tokiu būdu sudaryti sąlygas veiksmingai konkurencijai.

Nepaisant aukščiau nurodytų Reglamentas (EB) Nr. 1475/95 tikslų, kai kurios jo nuostatos *de facto* sudarė sąlygas gamintojams riboti tarpvalstybinę prekybą. Pavyzdžiui, 6 straipsnio 1 dalyje buvo nustatyta galimybė taikyti pasirinktinio platinimo sistemas, pagal kurias gamintojas galėjo tiekti transporto priemones tik tiems platintojams, kurie atitinka iš anksto nustatytus kriterijus³⁴. Tokia teisinė konstrukcija sudarė prielaidas gamintojams kontroliuoti galimų platinimo subjektų ratą bei veiklos teritoriją, taip netiesiogiai ribojant platinimo tinklo narių galimybę užsiimti tarpvalstybine prekyba. Ši aplinkybė taip pat turėjo neigiamą poveikį ir vartotojų galimybei laisvai įsigyti transporto priemones kitose valstybėse narėse, kuriose jos galėjo būti siūlomos už vartotojams priimtinesnę kainą³⁵.

Atsižvelgiant į praktikoje išryškėjusius Reglamentas (EB) Nr. 1475/95 trūkumus, taip pat į didėjantį poreikį užtikrinti aukštesnį konkurencijos lygį automobilių sektoriuje, 2002 m. buvo priimtas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2002³⁶. Šiuo reglamentu siekta geriau adaptuoti konkurencijos teisės nuostatas prie automobilių sektoriaus ypatumų bei nuolat kintančios rinkos, aiškiau apibrėžiant ir griežčiau reglamentuojant leistinus vertikaliuosius susitarimus. Reglamentas iš esmės griežtino konkurencijos apsaugos mechanizmus, lyginant su tuo metu lygiagrečiai galiojusi Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2790/1999, reglamentavusiu SESV 81 straipsnio 3 dalies

³² European Commission, Commission Regulation (EEC) No 123/85 of 12 December 1984 on the application of Article 85(3) of the Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and servicing agreements, OJ L 15, 1985, žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1985:017:FULL.

³³ „Commission Regulation (EC) No. 1475/95 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of motor vehicle distribution and serving agreements“ 28 June 1995, žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31995R1475].

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Alison Jones and Brenda Sufrin, *supra note*, 29:785.

³⁶ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikroms motorinių transporto priemonių platinimo ir techninio aptarnavimo susitarimų kategorijoms“, 2002 m. liepos 31 d., žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1400.

(dabar – SESV 101 straipsnio 3 dalies) taikymą vertikaliems susitarimams³⁷. Reglamento (EB) Nr. 1400/2002 nuostatos aiškiai uždraudė tiekėjams riboti platintojų galimybes vykdyti tarpvalstybinę prekybą, įtvirtino teisę nepriklausomiems servisams naudotis gamintojų techniniais duomenimis, mokymais bei diagnostikos priemonėmis, taip pat teisę naudoti jų originalias arba lygiavertes atsargines dalis³⁸. Reglamente taip pat buvo įtvirtinta, jog vartotojai nepraranda teisės į garantiją vien dėl to, kad automobilio remontas buvo atliktas ne gamintojo autorizuotame tinkle, jeigu naudotos dalys ir atlikti darbai atitiko kokybės reikalavimus³⁹.

Komisijos reglamentui (EB) Nr. 2790/1999 netekus galios, nuo 2010 m. birželio 1 d. įsigaliojo naujas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 330/2010⁴⁰. Šis reglamentas apėmė vertikaliuosius susitarimus ir buvo taikomas bendrai visiems ekonomikos sektoriams, įskaitant, tačiau neapsiribojant automobilių sektoriumi. Vėliau šis reglamentas dėl būtinybės adaptuoti vertikaliųjų susitarimų teisinį reguliavimą prie pasikeitusių ekonominių ir technologinių sąlygų buvo pakeistas naujuoju bendrosios išimties reglamentu – priimtas Reglamentas (ES) 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams⁴¹.

Apibendrinant galima daryti išvadą, jog automobilių sektoriui skirti specializuoti teisės aktai tendencingai keitėsi. Ir tai yra labai natūrali pasekmė to, jog tiek pati teisinė sistema nėra statiška, tiek pokyčiai automobilių platinimo rinkoje diktuoja savas taisykles, prie kurių turi būti pritaikytas ir teisinis reguliavimas. Europos Komisija per eilę konkurencijos teisės taikymo praktikoje metų, priėjo prie išvados, jog naujų variklinių transporto priemonių sektorius nesusiduria su išskirtinai reikšmingai konkurencijos trūkumais⁴², tačiau tai nereiškia, jog automobilių platinimo srityje nesusiduriama ar ateityje negalėtų atsirasti naujų iššūkių. Kita vertu, Europos Komisija pripažįsta, kad automobilių pramonė yra gyvybiškai svarbus Europos ekonomikos sektorius⁴³, kuriam tenka susidurti ne tik su taip sparčiai tobulėjančiomis technologijomis, bet taip pat ir su didėjančiais

³⁷ „Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2790/1999 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikaliųjų susitarimų ir suderintų veiksmų grupėms“, 1999 m. gruodžio 22 d., žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999R2790.

³⁸ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikroms motorinių transporto priemonių platinimo ir techninio aptarnavimo susitarimų kategorijoms“, 2002 m. liepos 31 d., *supra note*, 35: 4 str. 1 d. c) p., 2 d. b) ir d) p.

³⁹ *Ibid.* 23 p.

⁴⁰ „Komisijos reglamentas (ES) Nr. 330/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo vertikaliųjų susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims“, 2010 m. balandžio 20 d., žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., [Reglamentas - 330/2010 - LT - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0330).

⁴¹ „Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams“, 2022 m. gegužės 10 d., žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., [Reglamentas - 2022/720 - LT - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R0720).

⁴² Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2010/C 138/05, 42 p., [EUR-Lex - 02010XC0528\(01\)-20230417 - LT - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010XC0528(01)-20230417-LT-EUR-Lex).

⁴³ Europos Komisija, pranešimas „Europos automobilių sektoriaus stiprinimas“, žiūrėta 2025 m. gegužės 11 d., [Europos automobilių sektoriaus stiprinimas - Europos Komisija](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0001).

konkurencijos iššūkiais. Technologijų pažanga, populiarėjantys automobilių nuomos, prenumeratos modeliai sukuria savotišką konkurencijos teisės problemų atsiradimą, kurios, tradicinio platinimo kontekste įprastai būtų laikytinos kaip ribojančios konkurenciją.

1.2. Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams

Bendrajame vertikaliųjų susitarimų bendrosios išimties reglamente nustatyti pagrindiniai reikalavimai, kuriuos būtina įvykdyti, kad draudimas pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį nebūtų taikomas konkrečiam vertikaliam susitarimui: pirma, reikalavimas, kad susitarime nebūtų numatyti jokie Bendrajame vertikaliųjų susitarimų bendrosios išimties reglamente nustatyti sunkieji apribojimai ir, antra, tiekėjų ir pirkėjų užimama rinkos dalis negali viršyti 30 procentų atitinkamos rinkos dalies⁴⁴. Bendrojo vertikaliųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnyje, Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento 5 straipsnyje, yra nustatyti sunkūs apribojimai, dėl kurių visam susitarimui netaikytina išimtis pagal šį reglamentą net ir tuo atveju, jeigu tiekėjo ir pirkėjo rinkos dalis neviršija 30 procentų⁴⁵. Europos Komisijos manymu, vertinant vertikaliosius susitarimus transporto priemonių sektoriuje, kuriame yra sunkių apribojimų reikia vadovautis šiais principais: a) jei į susitarimą yra įtrauktas sunkusis apribojimas, tikėtina, kad tas susitarimas pateks į Sutarties 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ir b) mažai tikėtina, kad susitarimas, į kurį įtrauktas sunkusis apribojimas, atitiktų Sutarties 101 straipsnio 3 dalies sąlygas⁴⁶.

Esminiai momentai yra „tikėtina“ ir „mažai tikėtina“. Daugeliu atvejų jie draudžiami. Pavyzdžiui, į vertikaliosius susitarimus įtraukti įsipareigojimai nekonkuruoti, nors formaliai nelaikomi sunkiais apribojimais, vis dėlto, atsižvelgiant į rinkos aplinkybes, gali turėti reikšmingą neigiamą poveikį konkurencijai, dėl kurio tokie susitarimai gali patekti į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį. Tai ypač aktualu tais atvejais, kai šie įsipareigojimai sudaro patekimo į rinką arba plėtimosi kliūtis, ribodami jų galimybes ir darydami žalą vartotojams per kainų augimą, pasirinkimo sumažėjimą, prastesnę kokybę ar inovacijų stoką⁴⁷.

⁴⁴ „Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams“, 2022 m. gegužės 10 d., *supra note*, 40: 3 str. 1 d., 4 str.

⁴⁵ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikaliųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., žiūrėta 2025 m. kovo 4 d., 1.2 p., (7) pp., [EUR-Lex - 52022XC0630\(01\) - LT - EUR-Lex](#).

⁴⁶ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 17 p.

⁴⁷ *Ibid.*, 28 p.

Manoma, kad tikimybė, jog vertikalieji susitarimai, į kuriuos įtraukti tokie sunkūs apribojimai, atitiks SESV 101 straipsnio 3 dalies sąlygas, yra maža⁴⁸, tačiau, vis dėl to, pripažįstama, kad daugelis vertikalųjų susitarimų automobilio platinimo srityje turi teigiamą poveikį, pavyzdžiui į vertikalius susitarimus įtraukti įsipareigojimai gali būti naudingi sprendžiant vadinamąją pasinaudojimo problemą, kai vienas tiekėjas naudojasi kitos tiekėjo padarytomis investicijomis, prekės ženklo įvaizdžio ir platinimo tinklo reputacijos gerinimas⁴⁹. Kaip nurodyta Papildomų gairių 17 punkte, ūkio subjektai kiekvienu konkrečiu atveju gali įrodyti, kad konkurenciją skatinantis poveikis nusveria neigiamą poveikį, ir paneigti neigiamą prielaidą⁵⁰.

Bendrojo vertikalųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnio (a) punkte nustatyta, kad išimtis netaikoma vertikaliesiems susitarimams, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai, atskirai ar kartu su kitais šalių kontroliuojamais veiksmais *siekiama apriboti pirkėjo galimybes nustatyti savo pardavimo kainą, nedarant poveikio tiekėjo galimybei nustatyti maksimalią pardavimo kainą arba rekomenduoti pardavimo kainą, su sąlyga, kad ši kaina nesiekia nustatytos arba minimalios pardavimo kainos dėl bet kurios iš šalių spaudimo arba paskatų*⁵¹. Pirmas sunkus apribojimas, numatytas Bendrajame vertikalųjų susitarimų bendrosios išimties reglamente yra susijęs su perpardavimo kainos palaikymu, t. y. tiekėjams draudžiama nustatyti kainą, kokia platintojai gali perparduoti jų produktus, tačiau paprastai nėra draudžiama taikyti didžiausias perpardavimo kainas arba nustatyti rekomenduojamas perpardavimo kainas. Vertikalųjų apribojimų gairėse „<...> perpardavimo kainų palaikymas (toliau – PKP) yra vienas iš griežtų apribojimų pagal Reglamento (ES) Nr. 2022/720 4 straipsnį, kaip nurodyta 6.1.1 skirsnyje, ir apribojimas dėl tikslo pagal Sutarties 101 straipsnio 1 dalį“. 6.1.1 skirsnyje nurodyta, jog „Reglamento (ES) Nr. 2022/720 4 straipsnio a punkte nustatytas griežtas apribojimas yra susijęs su perpardavimo kainos palaikymu <...>, t. y. susitarimais, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai siekiama apriboti pirkėjo galimybę nustatyti savo pardavimo kainą, įskaitant susitarimus, kuriais nustatoma fiksuota arba mažiausia pardavimo kaina, kurios turi laikytis pirkėjas. Reikalavimas pirkėjui nustatyti pardavimo kainą, neviršijančią tam tikro intervalo ribų, atitinka perpardavimo kainos palaikymą, kaip nustatyta reglamento 4 straipsnio a punkte“⁵². Maksimali pardavimo kaina arba rekomendacija dėl perpardavimo kainos nelaikytinos griežtu ribojimu, išskyrus situacijas, kai

⁴⁸ Darius Miniotas, „Ar vertikalūs kainų fiksavimas yra blogis?“, Teisė (2012), t. 85:152.

⁴⁹ Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 29-30 p.

⁵⁰ *Ibid.*, 17 p.

⁵¹ „Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams“, 2022 m. gegužės 10 d., *supra note*, 40: 4 str. (a) p.

⁵² Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 185 p.

tiekėjas maksimalią kainą arba perpardavimo kainos rekomendaciją derina su paskatomis taikyti tam tikrą kainų lygį arba su atgrasymo nuo pardavimo kainos sumažinimo priemonėmis⁵³.

Pagrindinis rekomenduojamos arba maksimalios kainos galimo antikonkurencinio poveikio vertinimo kriterijus yra tiekėjo padėtis rinkoje, t. y. kuo stipresnė padėtis – tuo didesnė rizika, kad rekomendacinė arba maksimali perpardavimo kaina leis perpardavėjams taikyti daugmaž vienodas kainas, nes jiems gali būti sunku nukrypti nuo, jų manymu, tokio svarbaus tiekėjo siūlomos perpardavimo kainos⁵⁴.

Rekomendacija savo prigimtimi yra vienašalis veiksmas⁵⁵, o, kaip jau nurodyta anksčiau, tam, kad vertikaliajam susitarimui būtų galima taikyti SESV 101 straipsnio 1 dalį, susitarimas ar kitokio pobūdžio veiksmai turi būti dvišaliai arba daugiašaliai. Generalinė advokatė išvadoje⁵⁶ taip pat akcentavo, kad tai, jog tiekėjas reguliariai siunčia platintojams sąrašus, kuriuose nurodomos jo nustatytos minimalios perpardavimo kainos, prašo jų laikytis, stebi, kaip jų laikomasi, o jei nesilaikoma, gali būti taikomos atsakomosios priemonės ir neigiamos platinimo maržos, nebeatspindi vienašališko elgesio, jeigu platintojai laikėsi šių kainų⁵⁷. Sutikimą su tuo, taip pat gali rodyti ir tai, kad platintojai de facto taiko tas kainas, nors tiekėjui skundžiasi dėl nurodytų kainų, ir savo iniciatyva netaiko kitų kainų.

ES teismų praktikoje skiriami du galimi vienašalių elgesio modeliai: tikrasis vienašališkas elgesys, kuris yra įmanomas be aiškaus ar numano kito ūkio subjekto dalyvavimo, ir kitas – tariamas vienašalis elgesys, kuriam iš tikrųjų būtinas aiškus ar tylus kito ūkio subjekto pritarimas⁵⁸.

Pritartina D. Švirino pozicijai, jog rekomenduojamų perpardavimo kainų analizei svarbiausia išsiaiškinti, kokiais atvejais vienašalė tiekėjo rekomendacija tampa susitarimu SESV 101 straipsnio prasme⁵⁹. Teismų praktikos analizė bus pateikiama antrame skyriuje.

Bendrojo vertikalinių susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnio (b) punkte nustatyta, kad išimtis netaikoma vertikaliesiems susitarimams, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai, atskirai ar kartu su kitais šalių kontroliuojamais veiksmais siekiama, *kai tiekėjas valdo išimtinio platinimo sistemą, apriboti teritoriją, kurioje išimtinis platintojas gali vykdyti aktyvų arba pasyvų sutartyje nurodytų prekių ar paslaugų pardavimą, arba apriboti klientus, kuriems jis gali vykdyti*

⁵³ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalinių apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 188 p.

⁵⁴ *Ibid.*, 200 p.

⁵⁵ Dainis Švirinas, „Rekomenduojamų perpardavimo kainų taikymo vertinimo pagal Europos Bendrijos sutarties 81 straipsnį ypatumai“, (Mykolo Romerio universitetas, 2009), 223 p..

⁵⁶ Generalinės advokatės Leila Medina išvada, byloje C-581/23, Beevers Kaas BV prieš Albert Heijn België NV, Koninklijke Ahold Delhaize NV, Albert Heijn BV, Ahold België BV, 2025 m. sausio 9 d.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Jones, A. Sufirin, B. „EC Competition Law. Text, Cases, and, Materials“, (Third edition. Oxford university Press, 2008), p 155.

⁵⁹ Dainis Švirinas, *supra note*, 9.

*aktyvų arba pasyvų sutartyje nurodytų prekių ar paslaugų pardavimą, išskyrus <...>*⁶⁰. Antras sunkus apribojimas susijęs su teritorija, kurioje pirkėjas gali parduoti, arba vartotojais, kuriems pirkėjas gali parduoti. Šis sunkus apribojimas susijęs su rinkos pasidalijimu pagal teritorijas arba klientus. Platintojai turi turėti galimybę nuspręsti, kur ir kam parduoti produktus.

Bendrojo vertikalinių susitarimų bendrosios išimties reglamente nurodytos šios taisyklės išimtys, dėl kurių, pavyzdžiui, bendrovės gali naudoti išimtinio platinimo sistemą arba pasirinktinio platinimo sistemą. Išskirtinio platinimo atveju platintojas gali būti apsaugotas nuo kitų platintojų aktyvaus pardavimo jo teritorijoje, tačiau pasyvusis pardavimas, t. y. pardavimas reaguojant į klientų sava valia pateiktus užsakymus, įskaitant produktų pristatymą, turi būti leidžiamas. Platintojams turi būti sudaryta galimybė naudotis pagrįstomis priemonėmis, įskaitant galimybę naudotis internetu ir turėti produktų pardavimo svetainę, net jeigu tokiomis pastangomis parduoti produktus pasiekiami ir kiti klientai. Jeigu klientas apsilanko platintojo interneto svetainėje ir galiausiai įvyksta pardavimo sandoris, jis laikomas pasyviu pardavimu. Todėl negalima reikalauti platintojo, kad jis, pavyzdžiui, automatiškai nukreiptų tokį klientą į kitas išskirtinių platintojų svetaines⁶¹.

Pasirinktinis platinimas yra variklinių transporto priemonių sektoriuje vyraujanti forma, kuri plačiai taikoma platinant tiek naujas variklines transporto priemones, tiek teikiant remonto ir techninės priežiūros paslaugas bei platinant atsargines dalis⁶². Pasirinktinis platinimas leidžia gamintojams atrinkti tik tam tikrus platintojus pagal objektyvius kriterijus, pavyzdžiui, serviso kokybės reikalavimus ar pardavimo vietos standartus, ir uždrausti prekybą su neįgaliais tarpininkais⁶³.

Bendrojo vertikalinių susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnio (c) punkte nustatyta, kad išimtis netaikoma vertikaliesiems susitarimams, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai, atskirai ar kartu su kitais šalių kontroliuojamais veiksmais siekiama, kai tiekėjas valdo pasirinktinio platinimo sistemą, *i) apriboti teritoriją, kurioje pasirinktinio platinimo sistemos nariai gali vykdyti aktyvų arba pasyvų sutartyje nurodytų prekių ar paslaugų pardavimą, arba apriboti klientus, kuriems tie nariai gali vykdyti aktyvų arba pasyvų sutartyje nurodytų prekių ar paslaugų pardavimą, išskyrus <...>; ii) apriboti kryžminį tiekimą tarp pasirinktinio platinimo*

⁶⁰ „Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams“, 2022 m. gegužės 10 d., *supra note*, 40: 4 str., (b) p.

⁶¹ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalinių apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 55 d.

⁶² Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikalinių apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 42 d.

⁶³ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalinių apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 27 d.

sistemos narių, veikiančių tuo pačiu arba skirtingais prekybos lygmenimis; iii) apriboti mažmeninės prekybos lygmeniu veikiančių pasirinktinio platinimo sistemos narių aktyvų arba pasyvų pardavimą galutiniams vartotojams, nedarant poveikio c punkto i papunkčio 1 ir 3 dalims⁶⁴.

Šio reglamento 4 straipsnio (d) punkte nustatyta, kad išimtis netaikoma vertikaliesiems susitarimams, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai, atskirai ar kartu su kitais šalių kontroliuojamais veiksmais siekiama, *kai tiekėjas nevaldo nei išimtinio, nei pasirinktinio platinimo sistemos, apriboti teritoriją, kurioje pirkėjas gali vykdyti aktyvų arba pasyvų sutartyje nurodytų prekių ar paslaugų pardavimą, arba apriboti klientus, kuriems jis gali vykdyti aktyvų arba pasyvų sutartyje nurodytų prekių ar paslaugų pardavimą, išskyrus <...>*⁶⁵.

Trečias ir ketvirtas sunkūs apribojimai, įtvirtinti Bendrojo vertikalųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnio (c) ir (d) punktuose, yra susiję su pasirinktiniu platinimu. Pasirinktiems platintojams negali būti ribojama, kuriems galutiniams vartotojams pardavinėti produktus. Todėl pasirinktinio platinimo negalima derinti su išskirtiniu platinimu, išskyrus sąlygą dėl vietos, t. y. tiekėjas gali įsipareigoti konkrečioje teritorijoje skirti tik vieną platintoją ir gali reikalauti, kad platintojas pardavinėtų tik konkrečioje vietoje. Paskirtiems platintojams turi būti sudaryta galimybė parduoti sutarties prekes kitiems paskirtiems tinklui priklausantiems platintojams arba jas iš jų pirkti. Tai reiškia, kad paskirti platintojai negali būti verčiami pirkti sutarties prekes tik tiesiogiai iš tiekėjo⁶⁶.

Bendrojo vertikalųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnio (e) punkte nustatyta, kad išimtis netaikoma vertikaliesiems susitarimams, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai, atskirai ar kartu su kitais šalių kontroliuojamais veiksmais siekiama *trukdyti pirkėjui ar jo klientams veiksmingai naudotis internetu sutartyje nurodytoms prekėms ar paslaugoms parduoti, nes taip apribojama teritorija, kurioje galima parduoti sutartyje nurodytas prekes arba paslaugas, arba klientai, kuriems galima parduoti tas prekes ir paslaugas, kaip apibrėžta b, c ar d punktuose, nedarant poveikio galimybei pirkėjo atžvilgiu nustatyti: i) kitų internetinės prekybos apribojimų; arba ii) internetinės reklamos apribojimų, kuriais nėra siekiama trukdyti naudotis visu internetinės reklamos kanalu*. Penktas sunkus apribojimas yra skirtas apsaugoti pirkėjo interesus. Vertikalieji susitarimai, kuriais pirkėjui iš esmės yra užkertamas kelias naudotis internetu prekių ar paslaugų pardavimui laikytini pasyvaus pardavimo ribojimu. Tokie ribojimai gali pasireikšti tiek tiesioginiais, tiek netiesioginiais būdais, pavyzdžiui, draudžiant naudoti internetines reklamos

⁶⁴ „Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams“, 2022 m. gegužės 10 d., *supra note*, 40: 4 str. (c) p.

⁶⁵ *Ibid*, 4 str. (d) p.

⁶⁶ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 56-59 d.

priemonės ar ribojant internetinės prekybos apimtis. Vertinant tokio pobūdžio ribojimus, svarbus pats apribojimo turinys ir kontekstas, o ne rinkos aplinkybės ar sutarties šalių ypatybės⁶⁷.

Bendrojo vertikalinių susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnio (f) punkte nustatyta, kad išimtis netaikoma vertikaliesiems susitarimams, kuriais tiesiogiai ar netiesiogiai, atskirai ar kartu su kitais šalių kontroliuojamais veiksmais siekiama *sudedamųjų dalių tiekėjo ir jas surinkimui naudojančio pirkėjo sutarto apribojimo, suvaržančio tiekėjo galimybę parduoti šias sudedamąsias dalis kaip atsargines dalis galutiniams vartotojams, remontininkams, didmenininkams arba kitiems paslaugų teikėjams, kuriems pirkėjas nesuteikė teisės remontuoti arba atlikti savo prekių priežiūros*. Šeštas sunkus apribojimas yra susijęs su susitarimais, kuriais galutiniams vartotojams, nepriklausomiems remontininkams ir paslaugų teikėjams trukdoma arba ribojamos jų galimybės įsigyti atsargines dalis tiesiogiai iš atsarginių dalių gamintojo. Atsarginių dalių gamintojo ir pirkėjo, kuris šias dalis panaudoja gamindamas savo produktus (originalios įrangos gamintojas), susitarimu negali būti trukdoma šių atsarginių dalių gamintojui pardavinėti atsargines dalis galutiniams vartotojams, nepriklausomiems remontininkams arba paslaugų teikėjams arba riboti tokias jo galimybes⁶⁸.

Žvelgiant iš istorinės perspektyvos, matyti, kad Europos Komisija per eilę konkurencijos teisės taikymo praktikoje metų, priėjo prie išvados, jog naujų variklinių transporto priemonių sektorius nesusiduria su išskirtinai reikšmingai konkurencijos trūkumais⁶⁹, tačiau tai nereiškia, jog automobilių platinimo srityje nesusiduriama ar ateityje negalėtų atsirasti naujų iššūkių. Technologijų raida, populiarėjantys automobilių nuomos, prenumeratos modeliai sukuria savotišką konkurencijos teisės problemų, kurios, tradicinio platinimo kontekste įprastai būtų laikytinos kaip ribojančios konkurenciją.

1.3. 2010 m. gegužės 27 d. Komisijos reglamentas (ES) 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje

Konkurencijos teisės taikymo automobilių platinimo sektoriuje istorija rodo, kad tam tikri įsipareigojimai gali atsirasti tiek dėl tiesioginių sutartinių įsipareigojimų, tiek netiesioginių įsipareigojimų ar priemonių, kurios vis dėl to lemia tą patį antikonkurencinį poveikį. Tiekėjai, siekdami paveikti platintojo konkurencinį elgesį, gali, pavyzdžiui, griebtis grasinimų ar bauginimų, įspėjimų ar baudų. Jie taip pat gali vilkinti ar sustabdyti tiekimą arba grasinti nutraukti

⁶⁷ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalinių apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 203 d.

⁶⁸ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalinių apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 245 d.

⁶⁹ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikalinių apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 42 p.

sutartis su platintojais, kurie parduoda transporto priemones užsienio vartotojams ar nesilaiko nustatyto kainų lygio⁷⁰. Teisėkūros ir jos įgyvendinimo požiūriu naujų automobilių platinimo rinka buvo prilyginta kitoms ekonomikos šakoms, todėl Komisija nutraukė specifinę šio sektoriaus stebėseną. Remdamasi išsamia pastarojo dešimtmečio analize, Komisija padarė išvadą, kad naujų automobilių rinkoje, ypač lengvųjų, kurie sudaro apie 90 procentų visos ES automobilių gamybos, pardavimuose vyrauja sveika konkurencija⁷¹. Komisija, 2011 m. sustabdė nacionalinių naujų kainų automobilių kainų skirtumų stebėseną ir metinių automobilių kainų ataskaitų rengimą, kurių paskirtis buvo mažinti tarp valstybių narių egzistuojančius kainų skirtumus, kylančius dėl rinkos fragmentacijos. Komisijos vertinimu situacija žymiai pagerėjo, iš dalies dėl Komisijos vykdytų teisės aktų taikymo veiksmų, taip pat dėl didesnės kainų informacijos prieinamumo internete⁷². Europos Komisijos vertinimu, naujų variklinių transporto priemonių platinimo srityje konkurencijos teisės problemos nėra tokios reikšmingos, kad būtų galima pateisinti griežtesnių, nei nustatyta Bendrajame bendrosios išimties reglamente⁷³, taisyklių taikymą. Šis reglamentas, nustatydamas aiškias sąlygas grupinei išimčiai taikyti, kaip antai 30 % rinkos dalies riba, tam tikrų vertikaliųjų susitarimų išimtis ir kitus bendruosius reikalavimus, Europos Komisijos vertinimu paprastai yra pakankamas užtikrinti, kad tokie susitarimai atitiktų SESV 101 straipsnio 3 dalies kriterijus. Todėl pirminėje automobilių platinimo rinkoje vertikaliųjų susitarimų galimybė pasinaudoti bendrąja išimtimi yra siejama su Bendrojo bendrosios išimties reglamento sąlygų įgyvendinimu⁷⁴.

Vis tik, pripažįstama, jog automobilių antrinė rinka, kuri apima transporto priemonių remonto ir techninės priežiūros paslaugų teikimą bei atsarginių dalių tiekimą, pasižymi specifinėmis struktūrinėmis ir konkurencinėmis ypatybėmis, dėl kurių jos efektyvus funkcionavimas reikalauja papildomo dėmesio konkurencijos teisės kontekste⁷⁵. Šios rinkos veiksmingumas ir konkurencinis spaudimas didžiąja dalimi priklauso nuo įvairių rinkos dalyvių – įgaliotųjų remonto tinklų, kuriuos tiesiogiai ar netiesiogiai įsteigė transporto priemonių gamintojai, taip pat nepriklausomų veiklos vystytojų, įskaitant nepriklausomus remontininkus ir

⁷⁰ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 7 d.

⁷¹ European Commission, „Commission staff working document of Motor vehicle block exemption regulation accompanying the document Report from the Commission European, „*Commission Staff Working Document of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010*““, SWD(2021) 112 final, Brussels, 28 May 2021.

⁷² *Ibid.*

⁷³ Bendrosios išimties reglamento sąvoka suprantama, kaip apimanti tiek Reglamentą (ES) Nr. 330/2010, tiek vėliau jį pakeitusį Reglamentą (ES) Nr. 2022/720, nebent aiškiai būtų nurodyta kitaip.

⁷⁴ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“, 2010 m. gegužės 27 d., *supra note*, 2: 5-10 d.

⁷⁵ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“, 2010 m. gegužės 27 d., *supra note*, 2: 11-15 d.

atsarginių dalių tiekėjus, tarpusavio sąveikos laipsnio. Pastarųjų gebėjimas veiksmingai konkuruoti iš esmės priklauso nuo jų neribotos prieigos prie esminių išteklių, tokių kaip techninė informacija ar originalios bei lygiavertės kokybės atsarginės dalys⁷⁶. Europos Komisija priėmė keturis sprendimus, kuriuose buvo konstatuota, jog nepakankama prieiga prie visos techninės informacijos galėtų išstumti nepriklausomus remontininkus iš rinkos, todėl gamintojų ir jų įgaliotų servisų susitarimai pažeistų EB sutarties 81 straipsnį⁷⁷.

Antrinėje rinkoje ypatingą reikšmę įgyja nepriklausomi atsarginių dalių tiekėjai ir remontininkai, kurie, veikdami šalia įgaliotųjų gamintojų tinklų, tampa svarbiu konkurenciniu veiksniu, lemiančiu vartotojams teikiamų paslaugų įvairovę, kainodarą ir inovacijas. Kadangi vartotojų patiriamos išlaidos remonto ir techninės priežiūros paslaugoms sudaro reikšmingą bendrų eksploatacinių išlaidų dalį, konkurencijos užtikrinimas šioje rinkoje turi ne tik ekonominę, bet ir socialinę bei aplinkosauginę reikšmę. Netinkamai remontuotos transporto priemonės gali kelti pavojų eismo saugumui, o neatliekama periodinė techninė priežiūra prisideda prie didesnio kenksmingų emisijų išmetimo, darant neigiamą poveikį aplinkai bei visuomenės sveikatai.

Komisijos reglamentas (ES) Nr. 461/2010 buvo priimtas kaip specialusis teisės aktas Bendrajam bendrosios išimties reglamentui ir taikomas tik tam tikroms susitarimų kategorijoms, susijusioms su variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimu bei remonto ir techninės priežiūros paslaugų tiekimu (antrine rinka). Reglamento 4 straipsnyje nustatyta, kad išimtis pagal SESV 101 straipsnio 3 dalį bei vadovaujantis šio reglamento nuostatomis, vertikaliesiems susitarimams, susijusiems su variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimu ar remonto bei techninės priežiūros paslaugų teikimu, gali būti taikoma, jeigu tenkinamos Bendrojo bendrosios išimties reglamento sąlygos ir, jeigu susitarimuose nėra įtvirtintų griežtų konkurenciją ribojančių nuostatų, kurios yra apibrėžtos Reglamento (ES) Nr. 461/2010 5 straipsnyje⁷⁸.

Reglamento 5 straipsnio a) punkte nustatyta, kad draudžiama *riboti variklinių transporto priemonių atsarginių dalių pasirinktinio platinimo sistemos narių parduodamų nepriklausomiems remontininkams, kurias šie naudoja variklinėms transporto priemonėms remontuoti ir jų techninei priežiūrai atlikti, pardavimą*. A punkto nuostata draudžia gamintojams arba jų įgaliotiems platintojams, veikiantiems pasirinktinio platinimo sistemoje, apsinkinti arba apriboti atsarginių dalių tiekimą nepriklausomiems remontininkams (autoservisams), kurie atlieka transporto priemonių remontą ar techninę priežiūrą. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau –

⁷⁶ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“, 2010 m. gegužės 27 d., *supra note*, 2: 11-14 d.

⁷⁷ European Commission, „Antitrust: Commission ensures carmakers give independent garages access to repair information“, 2007, Brussels, IP/07/1332, ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_07_1332.

⁷⁸ „Komisijos reglamentas (EB) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“, 2010 m. gegužės 27 d., *supra note*, 2: 4 str.

Teisingumo Teismas) byloje Nr. C-32/11 aiškiai patvirtino principą, jog bet kokie susitarimai, kurie riboja nepriklausomų remonto paslaugų galimybes patekti į rinką arba veikti joje gali būti laikomi konkurencijos teisės pažeidimu pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį⁷⁹.

A punkte nustatytas ribojimas yra skirtas apsaugoti nepriklausomų rinkos dalyvių, ypač nepriklausomų remontininkų, galimybes veikti rinkoje, užtikrinant jiems prieigą prie būtinų išteklių, a) punkte nustatytu atveju – variklinių transporto priemonių atsarginių dalių. Apribojimu siekiama užkirsti kelią situacijoms, kai transporto priemonių gamintojai ar jų pasirinktinio platinimo sistemos nariai naudotų komercinius ar teisinius mechanizmus atsarginių dalių tiekimo kontrolei, siekdami sustiprinti savo įgaliotųjų remontininkų ar remonto tinklų vaidmenį ir tokiu būdu sumažinti konkurenciją. Atsižvelgiant į tai, kad nepriklausomi remontininkai neretai priklauso nuo trečiųjų šalių tiekiamų dalių prieinamumo, bet koks bandymas apriboti jų prieigą prie šių komponentų reikšmingai veikia jų galimybes konkuruoti su įgaliotaisiais servisais. Toks ribojimas priskirtinas prie sunkiųjų apribojimų, kadangi daro tiesioginį poveikį konkurencijai antrinėje rinkoje ir tokiu būdu pažeidžiamas pagrindinis rinkos atvirumo principas bei gali būti daroma įtaka vartotojų galimybei pasirinkti alternatyvius paslaugų teikėjus⁸⁰. Paminėtina, jog atsarginių dalių tiekimo ribojimai dažnai kyla ne tik per tiesioginius susitarimus, bet ir per netiesiogines priemones, tokias kaip atsisakymas suteikti garantiją, jei remontas atliktas naudojant ne gamintojo originalias dalis, arba techninės informacijos neprieinamumas, ribojantis net ir originalių dalių panaudojimą⁸¹.

Reglamento 5 straipsnio b) punkte nurodyta, kad draudžiama *nustatyti ribojimą, dėl kurio atsarginių dalių, remonto įrankių ar diagnostinės arba kitokios įrangos tiekėjas susitaria su variklinių transporto priemonių gamintoju ir kuriuo ribojamos tiekėjo galybės parduoti tas prekes įgaliotiesiems ar nepriklausomiems platintojams arba įgaliotiesiems ar nepriklausomiems remontininkams, arba galutiniams vartotojams*, t. y. šiame punkte nustatytas ribojimas reiškia, jog išimties pagal Bendrosios išimties reglamentą netaikymas apima atvejus, kai vertikalieji susitarimai apriboja atsarginių dalių, remonto įrankių ar diagnostinės įrangos tiekėjų galimybes laisvai platinti šias prekes nepriklausomiems platintojams ir remontininkams, taip pat ir galutiniams vartotojams. Apribojimų tikslas paprastai būna užtikrinti, kad šios priemonės būtų

⁷⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-32/11 dėl Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága (Vengrija) 2010 m. spalio 13 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2011 m. sausio 21 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje, Allianz Hungaria Biztosító Zrt, Generali-Providencia Biztosító Zrt., Generali-Providencia Biztosító Zrt., Magyar Peugeot Márkakereskedő Biztosítási Alkusz Kft, Paragon-Alkusz Zrt., Magyar Opelkereskedő Bróker Kft teisių perėmėjas prieš Gazdasági Versenyhivatal, 2013 m. kovo 14 d., žiūrėta 2025 m. kovo 5 d., eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62011CJ0032.

⁸⁰ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikaliųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 61 sk.

⁸¹ Gert-Jan Koopman, „Ensuring Effective Competition in the Car Aftermarket“, (Competition Policy Newsletter, No. 2, 2010), 15–17.

prieinamos tik įgaliotam gamintojo tinklui, tokiu būdu sumažinant konkurenciją ir sukuriant priklausomybės ryšį tarp atsarginių dalių ir transporto priemonių gamintojų⁸². B punkte įtvirtinta nuostata skirta užkirsti kelią ydingai praktikai, kai transporto priemonių gamintojai daro spaudimą atsarginių dalių tiekėjams, kad pastarieji susilaikytų nuo savo gaminių tiekimo nepriklausomiems veiklos vykdytojams bei galutiniams vartotojams⁸³. Teisingumo Teismas taip pat laikosi pozicijos, kad susitarimas, kuriame numatyti automobilių garantijos ribojimai įpareigojantys ar skatinantys automobilių savininkus tam, kad galėtų garantija, juos remontuoti ir atlikti jų periodinę techninę priežiūrą tik pas įgaliotus automobilių gamintojo atstovus ir atliekant šią priežiūrą naudoti originalias automobilio gamintojo atsargines dalis, gali būti laikomas konkurencijos ribojimu dėl poveikio, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą. Pakanka, kad pagal šią nuostatą ši institucija nustatytų potencialų konkurenciją ribojantį poveikį, jeigu jis yra pakankamai reikšmingas⁸⁴.

Pagal Reglamento 5 straipsnio c punktą, draudžiama *nustatyti apribojimą, dėl kurio susitaria pradiniam variklinių transporto priemonių surinkimui komponentus naudojantis variklinių transporto priemonių gamintojas ir tokių komponentų tiekėjas, kuriuo ribojama tiekėjo galimybė tiekiamus komponentus arba atsargines dalis aiškiai ir matomai žymėti savo prekės ženklui arba logotipu*, t. y. variklinių transporto priemonių gamintojas ir tokių komponentų tiekėjas negali susitarti dėl tokio apribojimo, pagal kurį tiekėjui nebūtų leidžiama aiškiai ir matomai ženklinti tiekiamų komponentų ar atsarginių dalių savo prekės ženklui ar logotipu. Šiame punkte įtvirtinta nuostata reikšminga tiek konkurencijos užtikrinimo, tiek vartotojų informuotumo aspektu, kadangi komponentų tiekėjų teisė aiškiai identifikuoti gaminius savo prekės ženklui ar logotipu leidžia užtikrinti tiekimo grandinės skaidrumą bei sudaro sąlygas nepriklausomiems rinkos dalyviams veiksmingai konkuruoti su įgaliotaisiais tiek kokybės, tiek kainų požiūriu.

C punkte įtvirtinto ribojimo tikslas yra užtikrinti komponentų tiekėjų komercinę nepriklausomybę, ypač tais atvejais, kai jų gaminiai naudojami tiek pradinėje transporto priemonių gamyboje, tiek kaip atsarginės dalys remonto rinkoje. Kai kurios atsarginės dalys, naudotos pradiname transporto priemonės surinkime, gali būti tiek pat kokybiškos, kaip ir gamintojo logotipu pažymėtos dalys, todėl toks ženklavimo apribojimas dirbtinai ribotų konkurenciją antrinėje rinkoje⁸⁵. Europos Komisijos nuomone, tokie ženklavimo apribojimai gali sumažinti nepriklausomų remontininkų ir galutinių vartotojų galimybes pasirinkti alternatyvius

⁸² Bernhard Wäger, „Competition Law in the Automotive Aftermarket“ (European Competition Law Review 32, No. 7 2011), 333–337.

⁸³ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikaliųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 63-65 sk.

⁸⁴ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-606/23, AS „Tallinna Kaubamaja Grupp“ ir AS „KIA Auto“ prieš Konkurencijos tarybą (Latvija), 2024 m. gruodžio 5 d., žiūrėta 2025 m. kovo 5 d., [EUR-Lex - 62023CJ0606 - LT - EUR-Lex](#).

⁸⁵ Richard Whish and David Bailey, „Competition Law“, (Oxford: Oxford University Press, 2021, 10th ed.), 654–656.

lygiaverčius sprendimus, nes atsarginės dalys, net jei jos ir identiškios originalioms, negali būti atpažįstamos rinkoje⁸⁶. Be kita ko, apribojimai, susiję su ženkliniu, gali klaidinti vartotoją ir sudaryti įspūdį, jog tik gamintojo logotipu ar prekės ženklu pažymėtos dalys yra kokybiškos, nors iš tiesų jų kokybė gali būti identiška kitoms analogiškomis atsarginėms dalims⁸⁷.

Dėl savo pobūdžio 5 straipsnyje įtvirtinti apribojimai laikytini iš esmės netoleruotinais, nes jų egzistavimas savaime daro žalingą poveikį rinkos situacijai, nepriklausomai nuo galimų trumpalaikių efektyvumo rezultatų, o tai lemia, kad susitarimai, kuriuose įtraukti tokie apribojimai neatitinka SESV 101 straipsnio 3 dalyje įtvirtintų išimties taikymo sąlygų, nes negali būti pagrįsti būtinu konkurenciją skatinančiu efektyvumu ar proporcingumu siekiamiems teisėtiems tikslams.

Paminėtina, kad konkurenciją savo tikslu ribojančių susitarimų ir sunkių apribojimų (angl. *hardcore restraints*) terminai neretai vartojami kaip sinonimai⁸⁸. Tokia praktika, D. Minioto nuomone, nėra teisinga. Visų pirma dėl to, jog sunkiųjų apribojimų terminas nevartojamas nei SESV tekste, nei Teisingumo Teismo praktikoje, visų antra dėl to, jog šį terminą sugalvojo Europos Komisija, siekiant apibūdinti vertikaliuosius apribojimus, kurių įtraukimas į susitarimą užkerta galimybę šiam susitarimui taikyti išimtį pagal Bendrosios išimties reglamentą ar kitus specialiuosius bendrosios išimties reglamentus⁸⁹. Bendrosios išimties reglamentas nustato, jog išimtis pagal SESV 101 straipsnio 3 dalį gali būti taikoma tik tada, kai kiekvienos iš susitarimo šalių užimama atitinkamos rinkos dalis neviršija 30 procentų ir jei susitarime nenumatyta griežtų apribojimų.

Dar du, neabejotinai automobilių platinimui svarbūs teisės aktai yra Vertikaliųjų apribojimų gairių ir Papildomų gairių dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose.

Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių sektoriuje pateikiamos rekomendacijos dėl konkrečių klausimų, kylančių dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat atsarginių dalių platinimo susitarimuose, vertinimo pagal SESV 101 straipsnį. Papildomos gairės veikia kaip aiškinamasis dokumentas, detalizuojantis Reglamento (ES) Nr. 461/2010 nuostatų taikymą, kuris, kaip ir Vertikaliųjų apribojimų gairės turėtų padėti ūkio subjektams įsivertinti savo sudaromų susitarimų suderinamumą su ES konkurencijos taisyklėmis. Be kita ko, Papildomose gairėse aiškinami klausimai aktualūs variklinių transporto priemonių sektoriui, įskaitant ir Bendrąją bendrosios

⁸⁶ Commission notice, „Supplementary Guidelines on Vertical Restraints in Agreements for the Sale and Repair of Motor Vehicles“, 2010/C 138/05, 61–64.

⁸⁷ Ariel Ezrachi, „EU Competition Law: An Analytical Guide to the Leading Cases“, (Oxford: Hart Publishing, 2021, 6th ed.), 213–215.

⁸⁸ Darius Miniotas, *supra note*, 11: 68 p.

⁸⁹ *Ibid.*

vertikaliosios išimties reglamento nuostatų išaiškinimą, todėl šios gairės turi būti aiškinamos kartu su Vertikaliųjų apribojimų gairėmis⁹⁰.

Šios gairės taip pat akcentuoja vartotojų galimybių pasirinkti remonto paslaugų teikėją bei atsarginių dalių prieinamumo svarbą. Komisija jose aiškiai nurodo, kad bet koks dirbtinis priegigos ribojimas prie techninės informacijos, atsarginių dalių ar remonto įrankių gali būti vertinamas kaip antikonkurencinis elgesys, nes tai trikdo nepriklausomų remonto paslaugų tiekimą. Todėl Papildomos gairės ne tik atlieka aiškinamąją funkciją, bet ir formuoja praktinį konkurencijos teisės taikymo standartą automobilių sektoriuje.

Pavyzdžiui, Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamentas netaikomas susitarimams, jeigu juose yra sunkiųjų apribojimų, nustatytų Bendrojo vertikaliųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnyje ir Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento 5 straipsnyje⁹¹. Komisija pripažįsta, kad šiuose teisės aktuose nustatyti apribojimai yra reikšmingi konkurencijos apribojimai, kurie paprastai sukelia neigiamą poveikį konkurencijai⁹² ir nurodo, kad vertinant vertikaliuosius susitarimus transporto priemonių sektoriuje, kuriame yra sunkiųjų apribojimų vadovaujasi šiais principais: a) jei į susitarimą yra įtrauktas sunkusis apribojimas, tikėtina, kad tas susitarimas pateks į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, ir b) mažai tikėtina, kad susitarimas, į kurį įtrauktas sunkusis apribojimas, atitiktų SESV 101 straipsnio 3 dalies sąlygas⁹³.

Esminiai momentai yra „tikėtina“ ir „mažai tikėtina“. Pagal gairių 17 punktą, ūkio subjektas norėdamas įrodyti, jog toks susitarimas atitinka SESV 101 straipsnio 3 dalies sąlygas, turi pagrįsti, kad tikėtinas veiksmingumo padidėjimas ir kad jis gali būti pasiektas įtraukus sunkųjį apribojimą į susitarimą, taip pat įrodyti, kad įvykdytos visos kitos SESV 101 straipsnio 3 dalies sąlygos⁹⁴. Vadinasi, nors Bendrojo vertikaliųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento 4 straipsnyje bei Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamento 5 straipsnyje nustatyti sunkieji apribojimai ir pagal Bendrojo vertikaliųjų susitarimų bendrosios išimties reglamento bei Variklinių transporto priemonių bendrosios išimties reglamentą, išimtis pagal SESV 101 straipsnio 3 dalį gali būti taikoma tik tada, kai kiekvienos iš susitarimo šalių užimama rinkos dalis neviršija 30 procentų atitinkamos rinkos dalies ir jeigu susitarime nėra sunkiųjų apribojimų, vis tik teorinė galimybė taikyti išimtį, vadovaujantis Papildomomis gairėmis, galima.

⁹⁰ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5.

⁹¹ *Ibid.*, 17 p.

⁹² *Ibid.*

⁹³ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 17 d.

⁹⁴ *Ibid.*

Dar vienas pavyzdys – automobilių tiekėjas ir platintojas, kurių užimama rinkos dalis neviršija 30 procentų gali susitarti dėl įsipareigojimo, pagal kurį platintojas įsipareigoja pirkti variklines transporto priemones tik iš tiekėjo arba jo priskirtų įmonių, jeigu tokio susitarimo nekonkuruoti trukmė yra ne ilgesnė kaip penkeri metai. Tie patys principai taikomi tiekėjų ir jų įgaliotųjų remontininkų ir (arba) atsarginių dalių platintojų susitarimams⁹⁵. Tuo atveju, jeigu šalių sudaryto susitarimo trukmė viršija penkerius metus arba šalių užimamos rinkos dalys viršija numatytą ribą, susitarimai nagrinėjami individualiai, siekiant nustatyti ar jie patenka į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį ir jeigu taip, ar galima įrodyti efektyvumą, kompensuojantį galimą antikonkurencinį poveikį. Jeigu tai įrodoma, susitarimams gali būti taikoma išimtis SESV 101 straipsnio 3 dalies prasme⁹⁶.

Taigi, gairės atlieka kelias esmines funkcijas. Pirma, jos konkretizuoja, kokie vertikalieji susitarimai automobilių pirminėje ir antrinėje rinkose gali būti laikomi atitinkančiais SESV 101 straipsnio 3 dalį, t. y. keliančiais pakankamą efektyvumą, kuris pateisintų antikonkurencinį poveikį. Antra, jos padeda verslo subjektams ir nacionalinėms institucijoms nustatyti, kada konkretus susitarimas gali pasinaudoti grupine išimtimi, o kada turi būti vertinamas individualiai. Trečia, šios gairės atspindi specifinius automobilių rinkos struktūros aspektus – tokius kaip technologinis sudėtingumas, platus nepriklausomų remonto paslaugų tinklas ar gamintojų ir tiekėjų tarpusavio priklausomybė – ir numato jų reikšmę konkurenciniam vertinimui.

⁹⁵ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikalinių apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 26 d.

⁹⁶ *Ibid.*, 38 d.

2. KONKURENCIJĄ RIBOJANTYS SUSITARIMAI AUTOMOBILIŲ PLATINIMO SRITYJE

Šiame skyriuje pagrindinis dėmesys skiriamas identifikuoti konkurenciją ribojančius susitarimus automobilių platinimo srityje. Automobilių rinka, įprastai pasižymi gana dideliu vertikaliųjų susitarimų paplitimu, tačiau, rinkos dinamika diktuoja sąlygas, jog vertikalus santykis tarp gamintojo ir platintojo siaurėja, todėl formuojasi ne tik vertikalus, bet ir horizontalus santykis. Šioje darbo dalyje siekiama įvertinti, kokiomis sąlygomis tokie susitarimai gali būti laikomi konkurenciją ribojančiais. Prieš pradėdant konkrečių konkurencijos teisės pažeidimų analizę, tikslinga aptarti susitarimo, kaip jis suprantamas konkurencijos teisės kontekste, sąvoką, draudžiamo susitarimo požymius, taip pat pagrindines Konkurencijos įstatymo ir SESV nuostatas, aktualias analizuojamos temos aspektu.

Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 22 dalyje pateiktas susitarimo apibrėžimas. Pagal Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 22 dalį, susitarimas – „*tai bet kuria forma (raštu ar žodžiu) dviejų ar daugiau ūkio subjektų sudarytos sutartys arba ūkio subjektų suderinti veiksmai, įskaitant bet kurio ūkio subjektų junginio (asociacijos, susivienijimo, konsorciumo ir panašiai) <...> arba šių ūkio subjektų junginio atstovų priimtą sprendimą*“⁹⁷. Nors SESV susitarimo sąvoka, kaip tokia, nėra tiesiogiai apibrėžta, tačiau paties SESV 101 straipsnio, kuriame įtvirtintas draudžiamų susitarimų institutas, 1 dalyje numatyta, kad, „*kaip nesuderinami su vidaus rinka yra draudžiami: visi ūkio subjektų susitarimai, ūkio subjektų asociacijų sprendimai ir suderinti veiksmai <...>*“⁹⁸. Susitarimo sąvoką ES konkurencijos teisės kontekste, apibrėžiama ES teismų praktikoje. ES teismų praktikoje, susitarimais konkurencijos teisės prasme taip pat pripažįstami ne tik formalūs, rašytiniai susitarimai (rašytinės sutarties sudarymas), bet ir žodiniai susitarimai ar net teisiškai neįpareigojantys dokumentai⁹⁹. Susitarimo formai ar būdai nekeliami esminiai reikalavimai. Taip pat, nėra svarbu ir tai, ar ūkio subjektų sudarytas susitarimas, suderinti veiksmai ar ūkio subjektų asociacijų sprendimai yra rekomendacinio ar įpareigojančio pobūdžio. Tokie susitarimai taip pat gali patekti į konkurencijos teisės taikymo sritį, jeigu jais siekiama riboti arba jeigu jie tiesiogiai ar netiesiogiai riboja ar gali riboti konkurenciją¹⁰⁰. Teismas, aiškindamas susitarimo esmę, be kita ko, atkreipia dėmesį, jog nėra reikšmingi ir susitarime dalyvavusių subjektų vertinimai dėl priimto sprendimo įpareigojančio pobūdžio, jų suvokimas ar įsivaizdavimas dėl priimto sprendimo

⁹⁷ Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas, *supra note*, 23: 3 str. 22 d.

⁹⁸ Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 101 str. 1 d.

⁹⁹ Europos Sąjungos Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-7/89 Hercules Chemicals prieš Europos Komisiją, 1991 m. gruodžio 17 d., žiūrėta 2025 m. kovo 6 d., [EUR-Lex - 61989TJ0007 - LT - EUR-Lex](#).

¹⁰⁰ Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, nutartis administracinėje byloje Nr. A³⁹-1939-08, 2008 m. lapkričio 25 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 10 d., [Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2008 m. lapkričio 25 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-39-1939-08 Administracinė jurisprudencija. 2008, 16.](#)

privalomumo¹⁰¹. Teisės doktrinoje ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikoje įtvirtinta nuostata, kad bet koks abipusis, tiek tiesioginis, tiek netiesioginis ūkio subjektų kontaktas, kurio metu atskleidžiama informacija apie vieno iš jų ketinimus dėl būsimo elgesio rinkoje, laikytinas suderintais veiksmais konkurencijos teisės prasme. Veiksmai, jeigu jais siekiama pakeisti įprastas konkurencijos sąlygas ar sukurti dirbtinai koordinuotą elgesį, prieštarauja SESV 101 straipsnio 1 daliai¹⁰². Preziumuojama, kad ūkio subjektas, gavęs informaciją iš kito ūkio subjekto, ja pasinaudojo priimdamas sprendimus dėl savo elgesio rinkoje, jeigu neįrodoma priešingai¹⁰³.

Konkurencijos teisėje susitarimo sąvoka suprantama gerokai plačiau nei civilinėje teisėje. Priešingai nei civilinėje teisėje, kurioje susitarimui (sutarčiai) keliami aiškūs reikalavimai dėl formos, šalių valios išreiškimo ir sutartinių santykių atsiradimo, tokie formalūs kriterijai susitarimui konkurencijos teisės požiūriu nėra taikomi. Susitarimui konkurencijos teisės prasme, kvalifikuoti nebūtina, jog būtų sudarytas rašytinis dokumentas ar įvykdyta aiški šalių valios išraiška. Pakanka tam tikrų veiksmų, leidžiančių daryti išvadą apie suderintą ūkio subjektų elgesį, kuris gali riboti konkurenciją. Pagrindinis dėmesys konkurencijos teisėje skiriamas ne susitarimo formai ar šalių ketinimams, o elgesio turiniui bei poveikiui rinkos veikimui. Todėl svarbiausia nustatyti, ar tam tikri suderinti veiksmai galėjo objektyviai paveikti konkurenciją. Toks požiūris leidžia konkurencijos teisei apimti ir tokias koordinuoto elgesio formas, kurios nėra akivaizdžios ar tiesioginės, tačiau vis tiek gali turėti reikšmingą antikonkurencinį poveikį atitinkamoje rinkoje.

Atsižvelgiant į ūkio subjektų padėtį atitinkamoje rinkoje vienas kito atžvilgiu, susitarimai skirstomi į horizontaliuosius ir vertikaliosius. Reikalavimų ir sąlygų susitarimams, kurie dėl savo mažareikšmio poveikio negali itin riboti konkurencijos, patvirtintų Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos 2004 m. gruodžio 9 d. nutarimu Nr. 1S-172 „Dėl reikalavimų ir sąlygų susitarimams, kurie dėl savo mažareikšmio poveikio negali itin riboti konkurencijos patvirtinimo“ (toliau – Reikalavimai) 2 punkte galima rasti horizontaliųjų ir vertikalųjų, o taip pat ir mišriųjų susitarimų sąvokų apibrėžimus. Pagrindinis skirtumas, kurį galima identifikuoti yra tai, jog horizontalieji susitarimai sudaromi tarp konkurentų, o vertikalieji – tarp skirtingame lygmenyje veikiančių ūkio subjektų, t. y. ne konkurentų. Detaliau apie šių susitarimų požymius aptariama tolimesnėse šio darbo dalyse.

¹⁰¹ Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, sprendimas administracinėje byloje Nr. A⁸⁵⁸-294/2011, 2011 m. gegužės 27 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 11 d., [Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. gegužės 27 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-858-294-11](#).

¹⁰² Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, nutartis administracinėje byloje Nr. A⁸⁵⁸-290/2012, 2012 m. rugsėjo 14 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 11 d., [Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2012 m. rugsėjo 14 d. nutartis administracinėje byloje Nr. P-822-186-12](#).

¹⁰³ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-8/08, *T-Mobile Netherlands BV ir kt. prieš Raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit*, 2009 m. birželio 4 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 11 d., [EUR-Lex - 62008CA0008 - LT - EUR-Lex](#).

Vis tik, ne bet koks susitarimas laikytinas ribojančiu konkurenciją, o, būtent toks, kuris turi ar gali turėti reikšmingą neigiamą poveikį veiksmingai konkurencijai rinkoje. Draudžiamų susitarimų institutas reglamentuojamas SESV 101 straipsnio 1 dalyje, o nacionalinėje teisėje – Konkurencijos įstatymo 5 straipsnyje. Šiose nuostatose įtvirtintas draudimas sudaryti susitarimus, kurie riboja konkurenciją tiek pagal jų tikslą, tiek pagal poveikį: „*visi susitarimai, kuriais siekiama riboti konkurenciją arba kurie riboja ar gali riboti konkurenciją <...>*¹⁰⁴“, „*<...> kurie gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir kurių tikslas ar poveikis konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas vidaus rinkoje.<...>*¹⁰⁵“.

Tiek Europos Sąjungos teismų, tiek Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau – LVAT) praktikoje konkurencijos teisės reikalavimų neatitinkančio susitarimo draudžiamumo esmė aiškinama per konkurencijos sampratą. LVAT aiškindamas, konkurencijos sampratą, pažymi, kad „*Konstitucinė sąžiningos konkurencijos koncepcija, kuri, be kita ko, apima draudimus sudaryti priešingus konkurencijai susitarimus, suponuoja tai, kad ūkio subjektai, laisvai veikdami rinkoje, varžosi vieni su kitais lygiais teisiniais pagrindais, kad jie savarankiškai priima sprendimus dėl ūkinės veiklos ir šiuo požiūriu nepriklauso vieni nuo kitų*¹⁰⁶“.

Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos sąlygos, kurios iš esmės yra tapačios SESV 101 straipsnio 1 dalyje nurodytoms, kurioms esant susitarimai yra draudžiami konkurencijos teisės prasme.

Konkurencijos įstatymo kontekste, sąlygų, kuriomis susitarimas gali būti pripažintas draudžiamu, pobūdis, leidžia išskirti atskiras konkurenciją ribojančių susitarimų rūšis – pagal tikslą ir pagal poveikį. Susitarimas gali būti laikomas turinčiu tikslą riboti, net jeigu jo tikslas nėra vien riboti konkurenciją ir juo siekiama ir kitų teisėtų tikslų¹⁰⁷. Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta bendra taisyklė, jog visi susitarimai, kurie atitinka šio straipsnio 1 dalies 1 – 5 punktuose nustatytus požymius ir kuriais siekiama riboti arba jie riboja ar gali riboti konkurenciją, yra draudžiami. Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad šio straipsnio 1 dalies 1, 2, 3 ir 4 konkurentų sudaryti susitarimai visais atvejais laikomi ribojančiais konkurenciją. Todėl, nustačius, jog susitarimo tikslas yra konkurencijos ribojimas, toks susitarimas visais atvejais kvalifikuojamas kaip pažeidžiantis Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalį bei atitinkamai – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 1 dalį, net jei jų poveikis nėra faktiškai pasireiškęs. Analogiška nuostata įtvirtina SESV 101 straipsnio 2 dalyje, kurioje nurodyta, kad „*visi*

¹⁰⁴ Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas, *supra note*, 23: 5 str.

¹⁰⁵ Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 101 str. 1 d.

¹⁰⁶ Lietuvos vyriausias administracinis teismas, 2012 m. rugsėjo 14 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A⁸⁵⁸-290/2012, *supra note*, 101.

¹⁰⁷ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2009 m. birželio 4 d. sprendimas byloje *T-Mobile Netherlands BV ir kt. prieš Raad van bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit*, C-8/08, *supra note*, 102.

pagal šį straipsnį draudžiami susitarimai arba sprendimai savaime yra niekiniai“¹⁰⁸. Atkreiptinas dėmesys, kad Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalis („visi susitarimai“), atitinkamai ir SESV 101 straipsnio 1 dalis („visi ūkio subjektų susitarimai“) taikomi tiek vertikaliesiems susitarimams, tiek horizontaliesiems susitarimams. Įdomi Teisingumo Teismo pozicija buvo išsakyta byloje *Allianz Hungária Biztosító Zrt and Others*¹⁰⁹, kurioje teismas pabrėžė, kad nors pagal ES konkurencijos teisę rinkos dalyviams nėra draudžiama siekti išlaikyti ar padidinti užimamą rinkos dalį, toks rinkos dalyvių tikslas gali būti vertintinas kaip vienas iš konkurencijos ribojimo pagal tikslą vertinimo kriterijų. D. Miniotas kritiškai vertina tokią Teisingumo Teismo išvadą. Jo manymu, teigti, kad kvalifikuojant konkurencijos ribojimą pagal tikslą reikia atsižvelgti į šalių siekį išlaikyti arba padidinti užimamos rinkos dalis yra mažų mažiausiai nelogiška, kadangi užimama rinkos dalis didėja ne tik sudarant konkurenciją ribojančius susitarimus, bet taip pat veikiant efektyviau nei konkurentai, o gana neretais atvejais, vertikaliųjų susitarimų pagalba¹¹⁰.

Konkurencijos teisės aktuose, be kita ko, numatytos išimties, kurioms esant gali būti netaikomos Konkurencijos įstatymo 5 straipsnis ir SESV 101 straipsnio 1 dalies nuostatos. SESV 101 straipsnio 1 dalies nuostatos gali būti netaikytinos susitarimams, asociacijų sprendimams, suderintiems veiksams, „kurie padeda tobulinti prekių gamybą ar paskirstymą arba skatinti technikos ar ekonomikos pažangą, kartu sudarydami sąlygas vartotojams sąžiningai dalytis gaunama nauda, <...>“. Analogiška nuostata įtvirtinta Konkurencijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalyje nustatytos sąlygos, kurioms esant gali būti netaikomas Konkurencijos įstatymo 5 straipsnis, t. y. „<...> jeigu susitarimas skatina techninę ar ekonominę pažangą arba pagerina prekių gamybą ar paskirstymą ir taip sudaro galimybes vartotojams gauti papildomos naudos <...>“.

Automobilių platinimo srityje galimi įvairūs konkurenciją ribojantys susitarimai, kurie, priklausomai nuo jų tikslo ar padarinių, gali pažeisti SESV 101 straipsnio nuostatas. Tokie susitarimai gali būti tiek vertikalūs – tarp skirtingų tiekimo grandinės lygių veikiančių ūkio subjektų, tiek horizontalūs – tarp tame pačiame lygmenyje veikiančių ūkio subjektų. Šiame skyriuje analizuojami pagrindiniai vertikalieji ir horizontalieji susitarimai, dažniausiai pasitaikantys automobilių platinimo sutartyse, įvertinant jų teisinį reglamentavimą pagal ES ir nacionalinę konkurencijos teisę, taip pat remiantis Europos Komisijos praktika bei jurisprudencija.

Lietuvos nacionalinės konkurencijos teisės pagrindai remiasi bendraisiais principais įtvirtintais Lietuvos Respublikos Konstitucijoje, kurios 46 straipsnyje nurodyta, kad „įstatymas

¹⁰⁸ Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija, *supra note*, 6: 101 str. 2 d.

¹⁰⁹ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-32/11, *Allianz Hungária Biztosító Zrt and Others v. Gazdasági Versenyhivatal*, 2013 m. kovo 14 d., žiūrėta 2025 m. kovo 12 d., [EUR-Lex - 62011CJ0032 - LT - EUR-Lex](#).

¹¹⁰ Darius Miniotas, *supra note*, 11.

draudžia monopolizuoti gamybą ir rinką, saugo sąžiningos konkurencijos laisvę¹¹¹. Konkurencijos santykiai, ypač susiję su konkurenciją ribojančiais susitarimais, teisinis reglamentavimas užtikrinamas specialiaisiais teisės aktais. Pagrindinis nacionalinis specialusis teisės aktas reguliuojantis konkurencijos sritį yra Lietuvos Respublikos Konkurencijos įstatymas (toliau – Konkurencijos įstatymas). Neabejotinai, reikšmingą vaidmenį reguliuojant konkurencijos klausimus vaidina ir Konkurencijos taryba bei teismai, kurie priimdami sprendimus formuoja konkurencijos teisės praktiką.

Konkurencijos įstatymo 5 straipsnis numato, jog visi susitarimai, kuriais siekiama riboti konkurenciją arba kurie riboja ar gali riboti konkurenciją yra draudžiami ir negalioja nuo jų sudarymo momento¹¹². Konkurencijos įstatymas ar kiti poįstatyminiai aktai nedetalizuoja, kokie konkrečiai 5 straipsnyje numatyti ribojimai laikytini vertikaliais, o kurie horizontaliais ribojimais.

Gamintojas, siekdamas užtikrinti savo gaminių patekimą į rinką, pasirenka prekių pateikimo galutiniam vartotojui būdą. Jis gali nuspręsti pats savarankiškai vykdyti prekių platinimo ir pardavimo funkcijas, įsteigdamas atitinkamus padalinius arba įsigydamas šias funkcijas atliekančias įmones. Tokiu atveju gamintojas veikia vieningos sistemos principu ir apima visus prekių platinimo grandinės etapus – nuo gamybos pradžios iki prekių pardavimo galutiniam vartotojui.

Naujų automobilių rinka sudaro apie 90 procentų visos ES automobilių gamybos¹¹³. Automobiliai surenkami automobilių gamyklose, tačiau visiškai ne nauji, jog patys gamintojai tikrai negamina kiekvienos detalės. Norėdami įsigyti reikalingas detales, jie pasitelkia automobilių dalių tiekėjus, kurie nebūtinai yra įsisteigę toje pačioje valstybėje narėje. Pavyzdžiui, *Volkswagen* automobilių gamintojo automobiliai surenkami Vokietijoje (arba kitoje valstybėje narėje), o kai kurios automobilių dalys yra gaminamos užsienio kapitalo metalo perdirbimo įmonėje, įsisteigusioje Lietuvoje. Automobilių gamintojai, siekdami paskirstyti pagamintus automobilius, įprastai pasitelkia platintojus. Vėliau, automobiliui patekus į rinką ir jį pardavus galutiniam vartotojui prasideda popardaviminis laikotarpis, kuriame vykdoma automobilių techninė priežiūra ir remontas. Šiame etape įprastai dalyvauja tie patys rinkos dalyviai – tiekėjai, teikiantys atsargines dalis bei platintojai, kurie atlieka reikalingą darbą. Prie jų prisideda nepriklausomi remonto paslaugų teikėjai, kurie, vėlgį, gali būti susiję arba ne su automobilių gamintojais¹¹⁴.

¹¹¹ Lietuvos Respublikos Konstitucija, Valstybės žinios, 1992, 46 str., žiūrėta 2025 m. kovo 10 d., [LIETUVOS RESPUBLIKOS KONSTITUCIJA](#).

¹¹² Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas, *supra note*, 23: 5 str.

¹¹³ European Commission, „Commission staff working document of Motor vehicle block exemption regulation accompanying the document Report from the Commission European, „*Commission Staff Working Document of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010*“, *supra note*, 68.

¹¹⁴ Friso Bostoen ir Wouter Devroe, „From sales to subscriptions in the car sector: competition law implications of servitization and the refusal to sell to consumers“.

Automobilių gamintojai, nors yra pagrindinė ašis automobilių platinime, tačiau jų veikla glaudžiai susijusi su teikimo grandinės dalyviais, tarp kurių susiklosto vertikalūs santykis, tiek aukštyn (atsarginių dalių tiekėjai), tiek aukštyn (platintojai ir remontininkai)¹¹⁵. Siekdami išlaikyti poziciją visoje automobilių platinimo sistemos grandinėje, gamintojai gali sudaryti vertikaliuosius susitarimus, pavyzdžiui su tiekėju sudaryti išimtinio tiekimo susitarimus arba su platintojais – pasirinktinio platinimo susitarimus. Pasak G. Zanarone, vertikalūs apribojimai naudojami tam, kad būtų kontroliuojami horizontalūs ir vertikalūs išoriniai veiksniai bei koordinuojami nepriklausomų platintojų kainodaros ir paslaugų sprendimai¹¹⁶. Galima daryti prielaidą, jog tokia autoriaus mintis reiškia, jog vertikalieji apribojimai gali atlikti svarbų vaidmenį kuriant efektyvesnę rinkos struktūrą bei užkertant kelią nesąžiningam rinkos dalyvių elgesiui.

Lietuvos Respublikos konkurencijos teisėje nerasime jokio specialaus teisės akto, skirto reglamentuoti išimtinai konkurencijos teisės klausimus automobilių platinimo srityje. Analizuojant konkurencijos teisės problemas automobilių platinimo srityje negalima apsiriboti vien nacionalinių teisės aktų aiškinimu ar nacionalinių teismų praktika. Todėl, siekiant identifikuoti pagrindines konkurencijos teisės problemas automobilių platinimo srityje, didžiausias dėmesys šiame skyriuje bus skiriamas Europos Sąjungos institucijų ir teismų praktikos analizei.

2.1. Vertikalieji apribojimai automobilių platinimo sutartyse

Reglamento (ES) Nr. 2022/720 1 straipsnio 1 dalies (a) punkte nurodyta, jog vertikalusis susitarimas – dviejų ar daugiau ūkio subjektų, kurių kiekvienas vykdydamas susitarimą arba suderintus veiksmus, veikia skirtingu gamybos ar platinimo grandinės lygmeniu, susitarimas arba suderinti veiksmai, susiję su sąlygomis, kuriomis šalys gali pirkti, parduoti ar perparduoti tam tikras prekes ar paslaugas¹¹⁷. Šiame skyriuje „tarp ūkio subjektų“ suprantama kaip santykis vertikaliu lygmeniu, todėl siekiant identifikuoti pagrindinius konkurencijos teisės ribojimus automobilių platinimo srityje, analizuojami susitarimai tarp automobilių gamintojų ir platintojų. Minėto reglamento 1 straipsnio 1 dalies (b) punkte apibrėžta vertikalojo apribojimo sąvoka, kuri aiškinama taip: vertikalusis apribojimas – konkurencijos apribojimas nustatytas vertikaliajame susitarime, patenkančiame į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį¹¹⁸. Nors sąvokos nėra tapačios, t. y. vertikalus susitarimas nereiškia, jog jis yra neteisėtas *per se*, analizuojant vertikalųjų apribojimų platinimo sutartyse institutą, bus laikomasi D. Minioto pozicijos, jog tyrimo objektu

¹¹⁵ Friso Bostoen ir Wouter Devroe, *supra note*, 113.

¹¹⁶ Giorgio Zanarone, „Vertical Restraints and the Law: Evidence from Automobile Franchising“ (Journal of Law & Economics), p. 699.

¹¹⁷ Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams, 2022 m. gegužės 10 d., *supra note*, 40: 1 str. 1 d. a) p.

¹¹⁸ *Ibid.*, 1 str. 1 d. (b) p.

esantys vertikalieji susitarimai visais atvejais nustato vienokio ar kitokio pobūdžio vertikaliuosius susitarimus, todėl šios sąvokos vartotinos kaip sinonimai¹¹⁹.

Konkurencijos teisės moksle laikomasi pozicijos, jog tam, kad būtų galima įrodyti, jog vertikaliam susitarimui būtų galima taikyti SESV 101 straipsnio 1 dalies draudimą, reikalinga nustatyti keturias sąlygas: 1) susitarimas ar kitokio pobūdžio veiksmai tarp dviejų ir daugiau nepriklausomų ūkio subjektų, veikiančių skirtingame platinimo grandinės lygmenyje; 2) susitarimo tikslas arba padarinys yra konkurencijos ribojimas, trukdymas arba iškreipimas; 3) susitarimu yra veikiama valstybių narių tarpusavio prekyba ES vidaus rinkoje; 4) poveikis konkurencijai ir prekybai tarp valstybių narių yra reikšmingas. Draudimui pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį pritaikyti turi būti įrodytos visos šios sąlygos¹²⁰.

Reglamento Nr. (ES) 2022/720, kuriuo nustatoma bendroji išimtis tam tikriems vertikaliems susitarimams, 4 straipsnio (b) punktas numato sąlygas, kurioms esant tam tikri konkurenciją ribojantys susitarimai gali būti pripažinti suderinamais su SESV 101 straipsnio 1 dalimi. Šių išimčių taikymo turinys ir praktinis įgyvendinimas detalizuojamas Vertikaliųjų apribojimų gairėse, kuriose, be kita ko, įtvirtinami reikalavimai ir sąlygos, leidžiančios gamintojams organizuoti tiekimą išimtinio ar pasirinktinio platinimo sistemomis, nepažeidžiant konkurencijos teisės normų. Pavyzdžiui, išimtinio platinimo atveju, gamintojas gali suteikti konkrečiam platintojui teritorinę apsaugą, apribodamas kitų platintojų galimybę aktyviai vykdyti pardavimus šioje teritorijoje. Tokiu atveju, kiti platintojai neturėtų tiesiogiai kreiptis į išimtinio platintojo teritorijoje esančius klientus ar aktyviai reklamuoti prekių klientams toje teritorijoje¹²¹. Tačiau bet koks pasyvus pardavimas, t. y. atsakas reaguojant į klientų savo iniciatyva pateiktus užsakymus, turi būti leidžiamas¹²².

Teisingumo Teismas dar gana ankstyvoje praktikoje pasisakė, kad EB 85 (SESV 101) straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad ji draudžia motorinių transporto priemonių gamintojui, kuris parduoda savo transporto priemones per pasirinktinio platinimo sistemą, susitarti su savo įgaliojaisiais platintojais, kad jie nepristatys transporto priemonių nepriklausomoms lizingo bendrovėms, jei šios, nesuteikdamos pirkimo pasirinkimo teisės, leidžia jomis naudotis nuomininkams, kurių gyvenamoji vieta ar buveinė yra už atitinkamo platintojo sutarties teritorijos

¹¹⁹ Darius Miniotas, *supra note*, 11: 58 p.

¹²⁰ *Ibid.*, 61 p.

¹²¹ Komisijos reglamentas (ES) Nr. 461/2010 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“, 2010 m. gegužės 27 d., *supra note*, 2: 5 str.

¹²² Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2022/720 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams, 2022 m. gegužės 10 d., *supra note*, 40: 4 str. (b) i) p.

ribų, arba raginti tokius prekiautojus taip elgtis¹²³. Toks susitarimas, kuriuo kiekvienam platintojui suteikiama išimtinė teisė veikti konkrečioje teritorijoje ir kartu apribojama jų laisvė pasirinkti klientus (kadangi jie gali bendradarbiauti tik su tomis lizingo bendrovėmis, kurios yra sudariusios sutartis su jų teritorijoje įsisteigusiais nuomininkais) turi tikslą ir poveikį reikšmingai apriboti prekybą bendrojoje rinkoje. Be to, susitarimas susijęs su prekėmis, kurios yra svarbus tarptautinės prekybos objektas, todėl tokie susitarimai gali paveikti prekybą tarp valstybių narių¹²⁴.

2.1.1. Absoliučios teritorinės apsaugos ir eksporto ribojimo pažeidimai

Pasirinktinis platinimas yra variklinių transporto priemonių sektoriuje vyraujanti forma, kuri plačiai taikoma platinant tiek naujas variklines transporto priemones, tiek teikiant remonto ir techninės priežiūros paslaugas bei platinant atsargines dalis¹²⁵. Pasirinktinis platinimas leidžia gamintojams atrinkti tik tam tikrus platintojus pagal objektyvius kriterijus, pavyzdžiui, serviso kokybės reikalavimus ar pardavimo vietos standartus, ir uždrausti prekybą su neįgaliais tarpininkais¹²⁶. ES konkurencijos teisėje laikomasi nuostatos, kad vertinant susitarimą pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį, reikalinga nustatyti pasirinktinio platinimo rūšį.

Teisės doktrinoje, išskiriamos dvi pagrindinės pasirinktinio platinimo rūšys: kokybinis platinimas ir kiekybinis platinimas¹²⁷. D. Švirinas, analizuodamas pasirinktinio platinimo susitarimų rūšis, akcentuoja, kad kokybinio pasirinktinio platinimo atveju, atranka grindžiama objektyviais, vienodai visiems platintojams taikomais kriterijais, o kiekybinio pasirinktinio platinimo atveju – be kokybinių reikalavimų, taikomi papildomi ribojimai, kuriais dar labiau tiesiogiai apribojamas potencialių platintojų skaičius¹²⁸. Pagal ES konkurencijos teisę, kai pasirinktinį platinimą rinkoje taiko tik vienas tiekėjas, kiekybinis pasirinktinis platinimas paprastai neturi antikonkurencinio poveikio¹²⁹. Tokie kriterijai turi atitikti platinamo produkto sudėtingumą ir jo prekės ženklo reputaciją, o taikomi jie turi būti objektyviai ir nediskriminuojamai¹³⁰. Kiekybinės platinimo sistemos, pagrįstos iš anksto numatytu platintojų skaičiumi tam tikroje teritorijoje gali sukurti vietinius platinimo monopolius, kenksmingus vartotojų gerovei, todėl ES konkurencijos teisė leidžia taikyti kiekybinio platinimo sistemą tik tuo atveju, jei tiek tiekėjas, tiek

¹²³ Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-70/93, *Bayerische Motorenwerke AG prieš ALD Auto-Leasing D GmbH*, 1995 m. spalio 24 d., [EUR-Lex - 61993CJ0070 - LT - EUR-Lex](#).

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ Komisijos pranešimas „Papildomos gairės dėl vertikalųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“, 2023 m. balandžio 17 d., *supra note*, 5: 42 p.

¹²⁶ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 27 p.

¹²⁷ Daivis Švirinas, *supra note*, 9: p. 159.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 160.

¹²⁹ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikalųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *op. cit.*, 153 p.

¹³⁰ Friso Bostoen ir Wouter Devroe, *supra note*, 113.

platintojas neviršija 30 procentų atitinkamos rinkos dalies¹³¹. Šiuo klausimu, aktuali *Auto 24 SARL*¹³² byla, kurioje ginčas kilo dėl platintojų atrankos kriterijų kiekybinės pasirinktinio platinimo sistemos atveju. ES Teisingumo Teismas prejudiciniame sprendime neišskyrė skirtumų tarp kokybinio ir kiekybinio platinimo sistemų. Jo vertinimu, jei gamintojo atitinkamos rinkos dalis yra mažesnė nei 30 procentų, jis gali rinktis platintojus pagal savo nustatytus iš anksto apibrėžtus kriterijus, kuriuos būtų galima identifikuoti ir patikrinti. Proporcingumo ir objektyvumo reikalavimai, Teisingumo Teismo vertinimu, būtų pertekliniai¹³³.

Tokią D. Švirino pateiktą poziciją dėl kiekybinio ir kokybinio pasirinktinio platinimo sistemų iš dalies paneigia Teisingumo Teismo formuojama praktika. Autoriaus vertinimu, toks Teisingumo Teismo suformuluotas požiūris gali susilpninti aiškią atskirtį tarp kokybinio ir kiekybinio pasirinkimo platinimo sistemų, o tai lemia neapibrėžtumą vertinant konkretaus susitarimo atitiktį konkurencijos teisės reikalavimams. Automobilių platinimo sektoriuje, kur gamintojai neretai naudojami kiekybinio platinimo sistemomis, grindžiant rinkodaros ar kokybės argumentais, tai ypač aktualu. Nors pasirinktinis platinimas automobilių platinimo srityje yra ypatingai paplitusi prekių paskirstymo forma ir gali būti suderintas su SESV 101 straipsnio 1 dalimi, nei ES teisės aktai, nei teismų praktika nepateisina absoliučios teritorinės apsaugos. Todėl platintojų aprūpinimas išimtinėmis teritorijomis, kuriose jiems užtikrinama apsauga nuo neįgaliojų platintojų konkurencijos, ir jeigu ribojamas pasyvus pardavimas tokiose teritorijose, laikytinas konkurencijos ribojimu.

Analizuojant ES teismų praktikos bylas automobilių platinimo srityje, neretai galima rasti pavyzdžių dėl automobilių eksporto ribojimų. ES teisinė sistema užtikrina paralelinį importą, kuris apima prekių pirkimą šalyse, kuriose jie parduodami už mažesnę kainą, ir pardavimą šalyse, kuriose kainos yra aukštesnės¹³⁴. ES laikosi pozicijos, kad eksporto ribojimas prieštarauja vienam iš pagrindinių ES tikslų – užtikrinti laisvą prekių judėjimą tarp valstybių narių. Todėl tiek Europos Komisija, tiek Europos Sąjungos Teisingumo Teismas eksporto ribojimus laiko sunkiu SESV 101 straipsnio pažeidimu, ypač tais atvejais, kai gamintojai ar importuotojai riboja nepriklausomų platintojų teisę parduoti automobilius į kitas valstybes nares. Priešingu atveju, nukentėtų silpniausioji šalis – vartotojai, nes negalėtų pasinaudoti kainų skirtumu ir įsigyti automobilio už jiems priimtinesnę kainą. Tačiau, tokia situacija, be kita ko, erzina gamintojus, kadangi trukdo jiems taikyti skirtingas automobilių kainas skirtingose valstybėse narėse, todėl praktikoje pasitaiko

¹³¹ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikaliųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 154 p.

¹³² Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-158/11, *Auto 24 SARL prieš Jaguar Land Rover France SAS*, 2012 m. birželio 14 d., žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., [EUR-Lex - 62011CN0158 - LT - EUR-Lex](#).

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ Friso Bostoen ir Wouter Devroe, *supra note*, 113.

situacijų, kai gamintojai siekia sutartimi uždrausti savo platintojams parduoti automobilius pirkėjams, kurie ketina eksportuoti juos į kitas valstybes nares¹³⁵.

Pavyzdžiui, *Volkswagen*¹³⁶ byloje Europos Komisija nustatė, kad gamintojas tiek tiesioginiais, tiek netiesioginiais būdais, siekė apriboti Vokietijos platintojų galimybes eksportuoti transporto priemones į kitas valstybes, tokiu būdu siekdamas išlaikyti kainų skirtumus. Italijos platintojams buvo tiesiogiai grasinama nutraukti platinimo sutartis, jei pastarieji pardavinės automobilius už Italijos ribų. Italijos platintojai tokiai *Volkswagen* politikai nesipriešino, dažniausiai vykdė jos rekomendacijas. Komisija tokį *Volkswagen* elgesį vertino kaip konkurencijos pažeidimą, turintį tiek tikslą, tiek poveikį tarp valstybių narių, kadangi *Volkswagen*, neperžengdama pasirinktinės ir išimtinės distribucijos ribų, su Italijos platintojais sudarė bendrą rinką skaldantį susitarimą. Komisijos poziciją patvirtino ir Pirmosios instancijos teismas, kuris atmetė *Volkswagen* skundą, nurodydamas, kad nors tuo metu galiojęs Reglamentas Nr. 123/85 suteikia automobilių gamintojams priemonių apsaugoti platinimo sistemas, jis nesuteikia teisės padalyti rinką. Tiekėjui leidžiama paskirti įgaliotąjį platintoją konkrečiai teritorijai ir apriboti tiekiamą tik tam platintojui, tačiau vis tiek reikalaujama, kad vartotojai turėtų galimybę gauti prekes¹³⁷.

Byloje *Opel Nederland*¹³⁸, Komisija nustatė, kad įmonė ribojo Olandijos platintojų eksportą į Vokietiją, grasindama jiems ekonominėmis sankcijomis. Šie apribojimai pripažinti neteisėtais pagal EB 81 straipsnį, kadangi ribojo tarptautinę prekybą ir skatino rinkos padalijimą. Teisingumo Teismas nurodė, kad susitarimas platinimo srityje yra ribojantis EB 81 straipsnio prasme, jei jame aiškiai išreikštas noras pardavimą eksportui vertinti ne taip palankiai kaip nacionalinį pardavimą, ir taip atriboti nagrinėjamą rinką. Toks tikslas gali būti pasiektas ne tik tiesioginiais eksporto ribojimais, bet ir netiesioginėmis priemonėmis, pavyzdžiui, kai autotransporto priemonių tiekėjas pagal komercinio atstovavimo sutartį nustato priemonę, pagal kurią pardavimas eksportui neįtraukiamas į komerciniams atstovams mokamų premijų sistemą, nes šios priemonės yra susijusios su šių sandorių ekonominėmis sąlygomis¹³⁹. Iš esmės, Teisingumo Teismas pritarė Komisijos pozicijai, nurodydamas, kad bet koks elgesys, kuriuo siekiama apriboti platintojų pasyvų pardavimą, pažeidžia ES konkurencijos taisykles.

¹³⁵ Friso Bostoen ir Wouter Devroe, *supra note*, 113.

¹³⁶ Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-62/98, Volkswagen AG prieš Europos Bendrijų Komisiją, 2000 m. liepos 6 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 2 d., [EUR-Lex - 61998TJ0062 - LT - EUR-Lex](#), ESTT 2003 m. apeliacijoje (C-338/00) paliko galioti Pirmosios instancijos teismo sprendimą.

¹³⁷ *Ibid.*, 241-242 p.

¹³⁸ Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-551/03 P, General Motors BV prieš Europos Bendrijų Komisiją, 2006 m. balandžio 6 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 2 d., [EUR-Lex - 62003CJ0551 - LT - EUR-Lex](#).

¹³⁹ *Ibid.*, 67-68 p.

Panašiai ir *Peugeot*¹⁴⁰ byloje, kurioje Komisija nubaudė įmonę už tai, kad ši sudarė susitarimus su *Peugeot* platinimo tinklo prekybos atstovais Nyderlanduose, kurių tikslas ir poveikis buvo asmeniškai arba per jų vardą veikiančius tarpininkus apriboti pardavimą galutiniams vartotojams kitose valstybėse narėse. Pirmosios instancijos teismas paliko galioti Komisijos sprendimą, nurodydamas, kad susitarimas platinimo srityje yra ribojantis dėl tikslo EB 81 straipsnio prasme, jei jame aiškiai išreikštas noras pardavimą eksportui vertinti mažiau palankiai nei nacionalinį pardavimą, ir tai lemia atitinkamos rinkos atribojimą. Šis tikslas gali būti pasiektas ne tik tiesioginiu eksporto ribojimu, bet ir netiesioginėmis priemonėmis – netaikant priemonių už pardavimą eksportui, kadangi jos turi įtakos šių sandorių ekonominėms sąlygoms. Spaudimas apima veiksmus, kuriais skatinamas prekybos atstovų suinteresuotumas riboti eksportą, tiesioginį spaudimą konkrečių prekybos atstovų atžvilgiu, grasinimus sumažinti tiekimą, tiekimo ribojimus¹⁴¹.

Taigi, Teisingumo Teismo suformuota praktika rodo, jog tam, kad susitarimas būtų laikomas ribojančiu SESV 101 straipsnio prasme, nėra būtina sąlyga, jog būtų akivaizdus jo vienintelis tikslas ar poveikis smarkiai riboti konkurenciją. Teisingumo Teismas nuosekliai laikosi pozicijos, kad eksporto ribojimai gali būti įgyvendinami tiek tiesioginėmis, t. y. sudarant susitarimus tarp gamintojo ir platintojo, kad pastarasis susilaikys arba ribos eksporto galimybes, tiek netiesioginėmis, pavyzdžiui, grasinimais nutraukti sutartį, priemonėmis.

Viena iš įdomesnių situacijų konkurencijos teisės kontekste, jog rinkoje gali susiklostyti tokia situacija, kurioje identiškos prekės (automobiliai), įsigytos vienoje valstybėje narėje, per tarpinę grandį sugrįžta į tą pačią valstybę narę, kurioje buvo iš pradžių įsigytos. Tarkime, Vokietijoje buvo nupirkta 100 vienetų *Volkswagen Passat* automobilių, kurie buvo eksportuoti į Lietuvą, o vėliau šiuos automobilius iš Lietuvos įmonės vėl įsigijo Vokietijos įmonė, ir jie buvo reimportuoti į Vokietiją. Pagal SESV 34-36 straipsnius, laisvas prekių judėjimas yra vienas iš kertinių bendrosios rinkos principų. Tiek importas, tiek eksportas negali būti ribojamas nei valstybinių institucijų, nei privačių ūkio subjektų taikomomis neteisėtomis priemonėmis. Aukščiau pateiktos situacijos atveju, tokia reimporto grandinė, autoriaus nuomone, galėtų būti vertinamas dvejopai. Teigiamas poveikis vartotojams, t. y. rinkos savireguliacija, kai kainų skirtumai tarp valstybių narių paskatina srautų judėjimą ir suvienodina kainas. Todėl tokiu būdu vartotojai gali gauti naudos iš mažesnių kainų, o konkurencijos lygis rinkoje didėja. Neigiamas poveikis gamintojams, t. y., jeigu toks modelis naudojamas sistemingai siekiant apeiti gamintojo

¹⁴⁰ Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-450/05, *Automobiles Peugeot SA ir Peugeot Nederland NV prieš Europos Bendrijų Komisiją*, 2009 m. liepos 9 d., žiūrėta 2025 m. kovo 8 d., [EUR-Lex - 62005TJ0450 - LT - EUR-Lex](#).

¹⁴¹ *Ibid.*

platinimo politiką, tokia praktika galėtų tapti konkurencijos teisės tyrimo objektu, ypačingai tais atvejais, jeigu gamintojas imtųsi taikyti neteisėtas priemones šiai praktikai stabdyti.

2.1.2. Vienašaliai pasiūlymai vs. Susitarimas

Susitarimas konkurencijos teisės kontekste suprantamas plačiai, t. y. į susitarimo sąvoką patenka ir ūkio subjektų suderinti veiksmai. Iš pažiūros gamintojo ir platintojo veiksmai gali atrodyti kaip konkurencijos teisės pažeidimas, tačiau tam, kad būtų galima nustatyti, jog buvo sudarytas draudžiamas vertikalus susitarimas, viena iš esminių sąlygų – susitarimas privalo būti sudarytas tarp dviejų arba daugiau ūkio subjektų. Vienašališki veiksmai nepatenka į Reglamento (ES) Nr. 2022/720, atitinkamai ir į Reglamento (ES) Nr. 461/2010 taikymo sritį.

Lietuvos konkurencijos teisės taikymo praktikoje taip pat buvo nagrinėjami vienašaliai ūkio subjektų veiksmai, įvertinti kaip galimai pažeidžiantys Konkurencijos įstatymo nuostatas. Konkurencijos Taryba byloje dėl automobilių parduodančių įmonių veiksmų, reikalaujant atlikti garantinių automobilių techninę priežiūrą tik įgaliotame tinkle, atitikties Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir EB sutarties 81 (SESV 101) straipsnio reikalavimams¹⁴², nustatė, kad tarp *Honda*, *Hyundai*, *Renault*, *Saab* ir *Toyota* automobilių gamintojų ir šių automobilių pardavėjų buvo sudaryti susitarimai, nustatantys privalomą techninės priežiūros aptarnavimo sąlygą tik pas įgaliotuosius remontininkus, pažeidžia Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies ir EB sutarties 81(SESV 101) straipsnio 1 dalies reikalavimus¹⁴³. Argumentuodama tuo, kad sudarant tokio pobūdžio susitarimus, automobilių pirkėjai (naudotojai) negali laisvai pasirinkti automobilių techninės priežiūros paslaugų teikėjų pagal jų teikiamų paslaugų kokybę, kainas ar kt. kriterijus, o nepriklausomus remontininkus praktiškai išstumiant iš atitinkamų automobilių techninės priežiūros garantiniu laikotarpiu ar apskritai užkertant galimybes į jas patekti¹⁴⁴. Viena vertus, automobilių gamintojai teigė, kad susitarimas tarp automobilių gamintojų ir pardavėjų negali būti vertintinas kaip susitarimas, nes garantijos tiekimo sąlygos gamintojų buvo nustatytos vienašališkai. Kita vertus, jie teigė, susitarimams turi būti taikoma tuo metu galiojusiame Reglamente Nr. 1400/2002 nustatyta išimtis¹⁴⁵. Konkurencijos taryba priėmė sprendimą atlikti papildomą tyrimą, vėliau, atsižvelgiant į tai, kad gamintojai pateikė informaciją ir įrodymus, jog

¹⁴² Lietuvos Konkurencijos tarybos 2009 m. birželio 25 d. nutarimas Nr. 2S-15, „Dėl automobilių parduodančių įmonių veiksmų, reikalaujant atlikti garantinių automobilių techninę priežiūrą tik įgaliotame tinkle, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir Europos Bendrijos steigimo sutarties 81 straipsnio reikalavimams“, žiūrėta 2025 m. gegužės 13 d., [DĖL AUTOMOBILIŲ PARDUODANČIŲ ĮMONIŲ VEIKSMŲ, REIKALAUJANT ATLIKTI GARANTINIŲ AUTOMOBILIŲ TECHNINĘ PRIEŽIŪRĄ TIK ĮGALIOTAME TINKLE, ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 5 STRAIPSNIO IR EUROPOS BENDRIJOS STEIGIMO SUTARTIES 81 STRAIPSNIO RE | Konkurencijos taryba](#).

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ *Ibid.*

jie nutraukė veiksmus, kėlusius įtarimą dėl jų atitikties Konkurencijos įstatymo ir EB sutarties nuostatomis, o taip pat įsipareigojo tokių veiksmų neatlikti ateityje, tyrimą nutraukė¹⁴⁶.

Byloje *Volkswagen AG*¹⁴⁷, kurioje ginčas kilo dėl to, jog Komisija konstatavo, kad *Volkswagen* nustatydamas *Volkswagen Passat* modelio pardavimo kainas ir reikalaujama iš platintojų Vokietijoje parduodant šį modelį nesuteikti klientams nuolaidų arba suteikti tik ribotas nuolaidas, pažeidė EB 81 (SESV 101) straipsnio 1 dalies nuostatas. Ieškovė savo skundą argumentavo tuo, kad pasirinktinio platinimo atveju EB 81 (SESV 101) straipsnio 1 dalies nuostata netaikoma vienašalėms priemonėms, kurių imtasi be asmens, kurioms šios priemonės skirtos, sutikimo. Todėl Komisija klaidingai padarė išvadą, kad vienašaliai gamintojo pasiūlymai yra susitarimas EB 81 (SESV 101) straipsnio 1 dalies prasme, jeigu jais „siekiama paveikti“ platintoją šiam vykdant sutartį, ir remdamasi tuo klaidingai padarė išvadą, kad buvo sudarytas toks susitarimas¹⁴⁸. Komisija, argumentavo tuo, kad vadovaujantis ES teismų praktikos konkurencijos srityje sprendimais, bent jau pasirinktinio platinimo sistemų atveju, kaip yra šioje byloje, nagrinėjant su gamintojo pasiūlymu susijusį platintojo elgesį nereikia nustatyti sutikimo su šiuo pasiūlymu. Iš esmės toks sutikimas turi būti laikomas duotu atsižvelgiant vien į tai, kad platintojas prisijungė prie platinimo tinklo. Komisija nurodė, kad gamintojo pasiūlymas gali tapti platinimo sutarties dalimi, net jei sutartyje nėra aiškios išlygos, jei pasiūlymo tikslas yra paveikti platintojus minėto sprendimo vykdyme. Komisija pabrėžė, jog platintojų vėlesnis faktinis sutikimas nėra teisiškai reikšmingas, nes jų prisijungimas prie platinimo sistemos jau reiškė išankstinį pritarimą¹⁴⁹.

Pirmos instancijos teismas panaikino Komisijos sprendimą (nors nepripažino, kad teisėta sutartis negali vėliau virsti karteliniu susitarimu), argumentuodamas tuo, kad negalima teigti, jog akivaizdžiai vienašalis gamintojo elgesys sutartiniuose santykiuose su platintojais iš tikrųjų yra įmonių susitarimo EB 81 (SESV 101) straipsnio 1 dalies prasme pagrindas, jei neįrodoma, kad yra kitų partnerių aiškus arba tylus sutikimas dėl gamintojo pasirinktos pozicijos¹⁵⁰. Teisingumo Teismas¹⁵¹ paliko galioti Pirmosios instancijos teismo sprendimą ir nurodė, kad susitarimo EB 81

¹⁴⁶ Lietuvos Konkurencijos tarybos 2009 m. gruodžio 24 d. nutarimas Nr. 1S-200, „Dėl automobilių parduodančių įmonių veiksmų, reikalaujant atlikti garantinių automobilių techninę priežiūrą tik įgaliotame tinkle, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio reikalavimams tyrimo nutraukimo“, žiūrėta 2025 m. gegužės 10 d., [DĖL AUTOMOBILIŲ PARDUODANČIŲ ĮMONIŲ VEIKSMŲ, REIKALAUJANT ATLIKTI GARANTINIŲ AUTOMOBILIŲ TECHNINĘ PRIEŽIŪRĄ TIK ĮGALIOTAME TINKLE, ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 5 STRAIPSNIO IR SUTARTIES DĖL EUROPOS SĄJUNGOS... | Konkurencijos taryba.](#)

¹⁴⁷ Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-208/01, Volkswagen AG prieš Europos Bendrijų Komisiją, 2003 m. gruodžio 3 d., žiūrėta 2025 m. balandžio 23 d., [EUR-Lex - 62001TJ0208 - LT - EUR-Lex.](#)

¹⁴⁸ *Ibid.*, 21-23 p.

¹⁴⁹ *Ibid.*, 24: 26-29 p.

¹⁵⁰ *Ibid.*, 59-62 p.

¹⁵¹ Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-74/04 P, Europos Bendrijų Komisija prieš Volkswagen AG, 2006 m. liepos 13 d., žiūrėta 2025 m. balandžio 23 d., [EUR-Lex - 62004CJ0074 - LT - EUR-Lex.](#), 34-56 p.

(SESV 101) straipsnio 1 dalies prasme egzistavimui būtina įrodyti šalių valios suderinimą dėl konkretaus elgesio, kuris turi būti aiškiai žinomas visoms šalims.

Autoriaus vertinimu, vienašališkų sprendimų atveju svarbi taip pat ir vieningo ekonominio vieneto sąvoka ir kriterijai. Vieningo ekonominio vieneto sąvoka konkurencijos teisėje yra fundamentali koncepcija, kuri leidžia nustatyti ar keli juridiniai ar fiziniai asmenys laikytini vienu ūkio subjektu konkurencijos teisės prasme. Tai ypatingai svarbu vertinant ar tam tikri veiksmai tarp šalių gali būti laikomi susitarimu tarp nepriklausomų ūkio subjektų, kuri, jeigu tame susitarime yra griežtų konkurencijos ribojimų, draudžia SESV 101 straipsnis. Pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo suformuotą praktiką, vieningu ekonominiu vienetu laikoma dviejų ar daugiau juridinių ar fizinių asmenų grupė, kurie neturi realios verslo nepriklausomybės, veikia bendrai valdomos kontrolės ribose, turi bendrą ekonominį interesą ir vykdo suderintą veiklą.

Byloje *DaimlerChrysler AG*¹⁵² Pirmosios instancijos teismas sprendė šios bendrovių grupės pagrindinės bendrovės, kuris veikia motorinių transporto priemonių gamybos ir realizavimo srityje santykius su jos dukterinėmis bendrovėmis *Mercedes-BenzEspaña, SA* (toliau – *MBE*) ir *Mercedes-BenzBelgium SA* (toliau – *MBBel*). Teismas pažymėjo, kad iš teismų suformuotos praktikos matyti, jog „*įmonės sąvoka konkurencijos teisės prasme turi būti suprantama kaip ekonominis vienetas aptariamo susitarimo dalyko prasme, net jei teisiniu požiūriu šį ekonominį vienetą sudaro keletas fizinių ar juridinių asmenų. Iš tiesų, sprendžiant EB 81 (SESV 101) straipsnio taikymo konkrečioms veiksmams klausimą, reikia nustatyti, ar atstovaujамasis asmuo ir tarpininkas, ar „prekybos atstovas“ sudaro ekonominį vienetą, kuriame pastarasis kaip pagalbinis organas, yra įtrauktas į pirmojo įmonę. <...> jei <...> tarpininkas, veikiantis atstovaujamojo asmens naudai, iš principo gali būti laikomas į pastarojo įmonę integruotu pagalbinium organu, jis turi vykdyti atstovaujamojo asmens nurodymus ir kaip prekybos pagalbininkas sudaryti su šia įmone vieną ekonominį vienetą“*. Pirmosios instancijos teismas *MBE* atveju, įvertinęs faktinį atstovų ir gamintojo santykių pobūdį konstatavo, kad jų prisiimamos rizikos negalima laikyti reikšmingomis, todėl jie laikytini įmonės dalimi.

Pirmosios instancijos teismas šioje byloje išaiškino ir papildė kriterijus, pagal kuriuos nustatoma, ar automobilių platintojai konkurencijos teisės požiūriu yra laikytini gamintojo įmonės dalimi, ar savarankiškai veikiančiais ūkio subjektais. Sprendžiant EB (SESV 101) 81 straipsnio taikymo konkrečioms veiksmams klausimą, reikia nustatyti, ar atstovaujамasis asmuo ir tarpininkas arba „komercinis atstovas“ sudaro ekonominį vienetą, kuriame pastarasis, kaip pagalbinis organas, yra integruotas į pirmojo įmonę. Todėl jei tarpininkas, veikiantis atstovaujamo asmens naudai, iš principo gali būti laikomas į pastarojo įmonę integruotu pagalbinium organu,

¹⁵² Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-325/01, *DaimlerChrysler AG* prieš Europos Bendrijų Komisiją, 2005 m. rugsėjo 15 d., žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d., [EUR-Lex - 62001TJ0325 - LT - EUR-Lex](#).

turinčiu vykdyti atstovaujamojo asmens nurodymus, jis, kaip prekybos pagalbininkas, sudaro su šia įmone vieną ekonominį vienetą. Kitokia situacija susiklosto tada, kai tarp atstovaujamojo asmens ir jo atstovų sudaryti susitarimai suteikia ar palieka atstovams funkcijas, kurios ekonominiu požiūriu panašėja į nepriklausomo platintojo, nes juose numatoma, kad šie atstovai prisiims su pardavimu arba su trečiaisiais asmenimis sudarytų sutarčių įgyvendinimo finansinę riziką. Taigi atstovai nepriklausomo ūkio subjekto statusą gali prarasti, tik jeigu jie neprisiima jokios su atstovaujamojo asmens vardu sudarytomis sutartimis susijusios rizikos ir atlieka pagalbinę funkciją, būdami integruoti į atstovaujamojo asmens įmonę. Todėl, jei atstovas, nors ir būdamas nepriklausomu juridiniu asmeniu, pats savarankiškai nepriima sprendimų dėl savo veiksmų rinkoje, o vykdo atstovaujamojo asmens nurodymus, atstovo ir jo atstovaujamojo asmens, su kuriuo jis sudaro bendrą ekonominį vienetą, santykiams netaikomi EB 81 (SESV 101) straipsnio 1 dalyje numatyti draudimai¹⁵³.

Kitoje byloje *Opel (General Motors)*¹⁵⁴, Pirmos instancijos teismas vertino, kad tariamai vienašališki tiekėjo veiksmai, kuriais siekiama paveikti platintojų elgesį, iš tiesų sudaro vertikalius kartelinius susitarimus tarp tiekėjo ir platintojų.

Jeigu gamintojų veiksmai būtų buvę visiškai vienašališki ir, jeigu gamintojas neužimtų dominuojančios padėties, tokios situacijos nepatektų į ES konkurencijos teisės taikymo sritį. Kita vertus, jeigu tokie reikalavimai kyla iš susitarimo, tai jau tampa karteliniu susitarimu, kuris pagal ES konkurencijos teisę laikytinas griežtu ribojimu. Nustatyti, ar platintojas išreiškė tylų pritarimą, yra sudėtinga, nes tai priklauso nuo konteksto, t. y. ar jis nuosekliai seka gamintojo rekomendacijas, ar elgiasi taip dėl gamintojo galios rinkoje, ar dėl to, kad tai laikoma normaliu ir privalomu veikimu. Jei platintojas tik kartais atsižvelgia į rekomendacijas, kyla klausimas, ar tai rodo savarankišką pasirinkimą, ar tai tiesiogiai priklauso nuo gamintojo pasitikėjimo ir galios rinkoje, taip sukuriant galimybę priskirti šią praktiką prie galimo konkurenciją ribojančio susitarimo. Tai, kad gamintojas pateikia prašymus arba reikalavimus platintojams, gali būti vertinama kaip gamintojo siekis daryti įtaką platintojų elgsenai, o tai, priklausomai nuo konkretaus situacijos vertinimo, galėtų būti vertinama kaip konkurenciją ribojantis susitarimas. Priešingu atveju, net ir formaliai vienašalis gamintojo elgesys gali būti kvalifikuojamas kaip suderintų veiksmų rezultatas, priskirtinas konkurenciją ribojančiam susitarimui pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį.

¹⁵³ Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-325/01, DaimlerChrysler AG prieš Europos Bendrijų Komisiją, 2005 m. rugsėjo 15 d., *supra note*, 151: 85-88 p.

¹⁵⁴ Pirmosios instancijos teismas, sprendimas byloje T-380/00, General Motors Nederland BV ir Opel Nederland BV prieš Europos Bendrijų Komisiją, 2003 m. spalio 21 d., žiūrėta 2025 m. balandžio 24 d., [EUR-Lex - 62000TJ0368 - LT - EUR-Lex](#).

Po konkurencijos teisės reformos, išplėtus ūkio subjektų atsakomybę savarankiškai vertinti savo veiksmų atitiktį konkurencijos taisyklėms, automobilių platinimo sektoriaus dalyviams – tiek gamintojams, tiek platintojams – tenka pareiga užtikrinti, kad jų veiksmai neprieštarauja SESV 101 straipsnio 1 dalies reikalavimams ir atitinka taikytinas išimtis. Atsižvelgiant į tai, platintojai, susidūrę su gamintojo iniciatyva nustatyti potencialiai antikonkurencines sąlygas, negali apsiriboti vien šių sąlygų nevykdymu. Autoriaus vertinimu, platintojai, siekdami išvengti galimos atsakomybės dėl dalyvavimo draudžiamame susitarime, turi aiškiai ir nedviprasmiškai išreikšti nepritariamą tokiems pasiūlymams, t. y. aktyviai iškomunikuoti savo nesutikimą.

Atsižvelgiant į tai, tikslinga svarstyti teisinio reguliavimo tobulinimo galimybę, įtvirtinant pozityvią elgesio pareigą rinkos dalyviams. Tokia pareiga galėtų reikšti, kad tais atvejais, kai sudarytas konkurenciją ribojantis susitarimas, bet nėra nustatyta aiškaus dalyvaujančio subjekto sutikimo, tačiau kartu nebuvo ir aktyvaus nesutikimo išraiškos, toks pasyvus elgesys būtų laikomas SESV 101 straipsnio 1 dalies pažeidimu. Šiuo požiūriu konkurencijos teisės taikymas turėtų būti grindžiamas ne tik objektyviais elgesio elementais, bet ir aktyvios atsakomybės principu, ypač kai tai susiję su profesionaliais ūkio subjektais, veikiančiais sudėtingose, kaip kad automobilių, platinimo srityse.

2.2. Horizontalieji susitarimai automobilių platinimo srityje

Automobilių platinimo sistemoje, be vertikaliųjų apribojimų, vis daugiau dėmesio skiriama ir horizontaliems konkurencijos ribojimams. Nors pastarieji dažniau pasireiškia tiekimo grandinės pradžioje – tarp gamintojų ar dalių tiekėjų, – praktika rodo, kad ir patys automobilių platintojai tarpusavyje susitaria dėl kainų ar rinkų pasidalijimo. Tokie susitarimai, laikomi vienais iš rimčiausių konkurencijos teisės pažeidimų. Vertikaliųjų apribojimų gairėse įtvirtinta nuostata, kad „*vertikalieji susitarimai paprastai yra mažiau žalingi nei konkuruojančių įmonių, tiekiančių pakeičiamas prekes ar teikiančių pakeičiamas paslaugas, horizontalieji susitarimai*“¹⁵⁵. T. y. horizontalieji susitarimai laikomi sunkesniais konkurencijos teisės pažeidimais. Tokios pozicijos laikomasi ir nacionaliniame konkurencijos teisės akte. Lingvistiškai aiškinant Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalį, darytina išvada, kad ši dalis reglamentuoja horizontaliuosius santykius tarp ūkio subjektų („*konkurentų sudaryti*“), tokiems santykiams numatyta prezumpcija („*susitarimai visais atvejais laikomi ribojančiais konkurenciją*“). Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos praktikoje horizontalieji susitarimai taip pat vertinami kaip turintys didesnę pavojingumo laipsnį. Ši pozicija atsispindi ir Konkurencijos tarybos priimtuose nutarimuose, kuriuose vertinant ūkio subjektų veiksmus konkurencijos teisės normų pažeidimų kontekste bei

¹⁵⁵ Europos Komisija, „Komisijos komunikatas, Komisijos pranešimas, Vertikaliųjų apribojimų gairės“, 2022 m. birželio 30 d., *supra note*, 43: 10 p.

taikant atitinkamas sankcijas, išskiriamas vertikaliųjų ir horizontaliųjų susitarimų pavojingumo laipsnis. Nutarime Nr. 2S-29¹⁵⁶ Konkurencijos taryba, nustatydamą konkurenciją reikšmingai ribojantį susitarimą, skirtingai įvertino atskirų ūkio subjektų veiksmus. Konkrečiu atveju buvo nustatyta, kad vienas iš ūkio subjektų dalyvavo tik vertikaliame susitarime, kuris Konkurencijos tarybos vertinimu, pasižymėjo mažesniu konkurencijos ribojimo pavojingumu lyginant su kitų ūkio subjektų sudarytais susitarimais, kurie turėjo horizontaliųjų apribojimų požymių. Atitinkamai, ūkio subjektui, kurio santykis su kitais ūkio subjektais apsiribojo tik vertikaliuoju lygmeniu, skirtas baudos dydis buvo mažesnis.

Konkurencijos teisės doktrinoje horizontalieji susitarimai dažniausiai apibrėžiami kaip susitarimai tarp ūkio subjektų, kurie veikia tame pačiame gamybos ar platinimo lygmenyje, t. y. tarp dviejų ar daugiau platintojų, tarp dviejų ir daugiau gamintojų ir pan. Mokslinėje literatūroje taip pat būta bandymų apibrėžti horizontalaus susitarimo sąvoką. Pavyzdžiui, D. G. Goyder nuomone, horizontalieji susitarimai yra tie, kuriuos sudaro ūkio subjektai, konkuruojantys vienas su kitu, dėl to, jog veikia viename lygmenyje kaip gamintojai ar platintojai¹⁵⁷. Ir iš dalies, šiai nuomonei galima pritarti, nes tuo atveju, jeigu ūkio subjektai nelaikytini konkurentais konkurencijos teisės prasme, nelaikytina ir tai, jog tarp jų sudarytas horizontalus susitarimas, pavyzdžiui, vieningo ekonominio vieneto atveju¹⁵⁸. W. Cairns horizontalaus susitarimo sąvoką kiek susiaurina, apibrėždamas, jog horizontalus susitarimas yra tada, kai jį sudaro įmonės, komerciniame procese užimančios vienodą padėtį, t. y. gamintojai ar pardavėjai¹⁵⁹. Su tokiu vertinimu, sutikti galima tik iš dalies. Viena vertus, ES konkurencijos teisė numato platesnį subjektų sąrašą, kurie gali sudaryti horizontalius susitarimus, kita vertus, šie ūkio subjektai nebūtinai turi užimti vienodą padėtį atitinkamoje rinkoje, svarbu nustatyti, jog toks susitarimas gali reikšmingai paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą¹⁶⁰.

Pirmiausia, tam, kad būtų galima identifikuoti, jog sudarytas horizontalus susitarimas, reikia vertinti ar šis susitarimas, taip, kaip jis suprantamas konkurencijos teisės prasme (sutartis, suderinti veiksmai ar ūkio subjektų sprendimas), sudarytas tarp konkurentų (tiek faktinių, tiek potencialių), susitarimo objektą ir turinį (ar susitarimas, susijęs su kainų derinimu, rinkų ar klientų pasidalinimu

¹⁵⁶ Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, nutarimas dėl ūkio subjektų, užsiimančių dekupažo, rankdarbių reikmenų bei kitų susijusių prekių pardavimu, veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimams“, 2010 m. lapkričio 22 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 4 d., [DĖL ŪKIO SUBJEKTŲ, UŽSIIMANČIŲ DEKUPAŽO, RANKDARBIŲ REIKMENŲ BEI KITŲ SUSIJUSIŲ PREKIŲ PARDAVIMU, VEIKSMŲ ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 5 STRAIPSNIO REIKALAVIMAMS | Konkurencijos taryba](#)

¹⁵⁷ D. G. Goyder, „EC competition law“ (Oxford: Oxford University Press, 2003), p. 402.

¹⁵⁸ Komisijos komunikatas, „Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio taikymo horizontaliesiems bendradarbiavimo susitarimams gairės“, 2023 m. liepos 17 d., žiūrėta 2025 m. balandžio 30 d., 10 p., [EUR-Lex - C\(2023\)4752 - LT - EUR-Lex](#).

¹⁵⁹ Cairns Walter, „Europos Sąjungos teisės įvadas“, (Vilnius: Eugrimas, 1999), p. 329.

¹⁶⁰ Komisijos komunikatas, „Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio taikymo horizontaliesiems bendradarbiavimo susitarimams gairės“, 2023 m. liepos 17 d., *op. cit.* 157.

ar kt.), susitarimo tikslas arba poveikis. Tam, kad horizontalus susitarimas patektų į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, turi būti nustatytas tam tikras konkurentų veiksmų koordinavimas, t. y. įmonių susitarimas, įmonių asociacijos sprendimas arba suderintas veiksmas¹⁶¹. Netiesioginiai susitarimai, kaip antai keitimasis informacija, taip pat gali būti vertinami kaip horizontalus susitarimas, ribojantis konkurenciją. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas byloje *Moller Auto*¹⁶² (toliau – pareiškėjas) pasisakė dėl konkurentų statuso viešųjų pirkimų kontekste ir susitarimo, pažeidžiančio konkurencijos teisę, kvalifikavimo. Konkurencijos taryba nustatė, kad *Moller Auto* ir AB „Autoūkis“ dalyvaudami automobilių pirkimo – pardavimo viešajame pirkime derino komercinių pasiūlymų kainas ir tokiu būdu sudarė antikonkurencinį susitarimą, todėl konstatavo, kad buvo pažeistas Konkurencijos 5 straipsnio 1 dalies 1 punktas.

Teismas, remdamasis ginčijamo Konkurencijos tarybos nutarimo turiniu, nustatė, kad Konkurencijos taryba, įvertinusi, kokias konkrečiai prekes (paslaugas) siekė įsigyti viešuosius pirkimus rengusios organizacijos, jų skirtumas, taip pat atsižvelgęs į Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 6 dalyje pateiktą prekės rinkos¹⁶³ apibrėžimą, išskyrė dvi prekės rinkas, t. y. automobilių veiklos nuomos paslaugų rinką ir automobilių pardavimo rinką. Teismas konstatavo, kad viešųjų pirkimų procedūros organizavimo esmė yra tai, jog ūkio subjektams varžantis tarpusavyje dėl užsakymo, konkurenciniu pagrindu teikiami pasiūlymai įsigyti prekes (paslaugas), o perkančioji organizacija iš jų išsirenka geriausią. Atsižvelgiant į pačią viešųjų pirkimų procedūros prasmę bei esmę, perkančiosios organizacijos (ir konkurencijos teisės) požiūriu pareiškėjas ir kiti viešųjų pirkimų procedūrose dalyvavę bei komercinius pasiūlymus teikę ūkio subjektai laikyti konkurentais, nes pats komercinių pasiūlymų, kuriuos perkančioji organizacija laiko konkuruojančiais, pateikimas toje pačioje viešojo pirkimo procedūroje parodo, kad ūkio subjektai veikia kaip konkurentai. Todėl, teismo vertinimu, nėra pagrindo teigti, jog pareiškėjas ir AB „Autoūkis“ nebuvo konkurentai, o veikė skirtingose rinkose: pareiškėjas – automobilių pardavimo, o AB „Autoūkis“ – automobilių nuomos rinkoje. Teismas taip pat atkreipė dėmesį, kad Europos Sąjungos teismų ir LVAT teismų praktikoje suformuotas požiūris, jog griežtai draudžiamas bet koks tiesioginis ar netiesioginis bendravimas tarp ūkio subjektų, kurio tikslas ar padarinys yra paveikti esamų ar potencialių konkurentų elgesį ar atskleisti jautrią informaciją ir (arba) ketinimus, susijusius su konkurento planuojamais veiksmais rinkoje, kai tokių kontaktų tikslas arba padarinys yra nenormalių konkurencijos sąlygų atitinkamoje rinkoje atsiradimas¹⁶⁴.

¹⁶¹ Komisijos komunikatas, „Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio taikymo horizontaliesiems bendradarbiavimo susitarimams gairės“, 2023 m. liepos 17 d., *supra note*, 157: 14 p.

¹⁶² Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, nutartis administracinėje byloje Nr. P-822-186-12, 2012 m. rugsėjo 14 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 10 d., [A⁸⁵⁸-290/2012](#).

¹⁶³ Nutartyje klaidingai pateikta netiksli straipsnio dalis. Iš konteksto, galima suprasti, jog teismas omenyje turėjo ne „prekės“, bet „prekės rinkos“ sąvokos apibrėžimą.

¹⁶⁴ Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, nutartis administracinėje byloje Nr. P-822-186-12, *op. cit.*

Vertinant ar ūkio subjektų elgesys laikytinas susitarimu Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto požiūriu, pakanka nustatyti tiesioginį arba netiesioginį šalių valios suderinimą veikti rinkoje atitinkamu būdu, o subjektyvūs siekiai, dalyvaujant susitarime, paprastai neturi jokios reikšmės.

Horizontalieji susitarimai, kaip ir vertikalieji susitarimai, esant tam tikroms aplinkybėms, gali patekti į SESV 101 straipsnio 3 dalyje nurodytą išimtį. Horizontaliųjų apribojimų gairėse nustatytos keturios sąlygos, kurioms esant horizontalusis susitarimas atitiktų SESV 101 straipsnio 3 dalies reikalavimus: 1) didesnis veiksmingumas; 2) būtinumas; 3) perdavimas vartotojams; 4) jokie konkurencijos panaikinimo¹⁶⁵. Pirmoji sąlyga apima ne tik ekonominės naudos, bet ir kokybinį kriterijų (pavyzdžiui, prekių ar paslaugų kokybės gerinimo), kuris galimas tik ūkio subjektams bendradarbiaujant. Antroji sąlyga reiškia, kad tokie apribojimai turi būti būtini. Trečioji sąlyga reikalauja, kad veiksmingumo padidėjimas būtų pakankamai reikšmingas ir perduotas vartotojams, t. y. vartotojų gaunama nauda turi atsverti konkurencijos ribojimo neigiamą poveikį. Ketvirtosios sąlygos esmė – susitarimas negali būti pagrindas eliminuoti konkurenciją didelei atitinkamos rinkos daliai. ES konkurencijos teisės aktai šią sąlyga aiškina taip, kad neįmanoma laikytis SESV 101 straipsnio 3 dalyje nustatytų kriterijų, jeigu šalis turi galimybių panaikinti konkurenciją didelės atitinkamų produktų dalies atžvilgiu¹⁶⁶.

Tarp ūkio subjektų sudaryti horizontalieji bendradarbiavimo susitarimai gali būti ekonomiškai labai naudingi¹⁶⁷. Tokio pobūdžio ūkio subjektų bendradarbiavimas leidžia jiems efektyviau paskirstyti su veikla susijusią riziką, optimizuoti veiklos sąnaudas, skatinti investicijų augimą, o taip pat sutelkti specializuotą praktinę patirtį. Vis tik, nepaisant šių potencialių ekonominių privalumų, horizontaliųjų bendradarbiavimo susitarimų atveju gali kilti reikšmingų konkurencijos teisės problemų, ypač kai šie susitarimai daro arba gali daryti neigiamą poveikį rinkos veikimui ar riboja ūkio subjektų tarpusavio konkurenciją.

2.2.1 Karteliniai susitarimai tarp konkurentų

Atsižvelgiant į horizontaliųjų susitarimų daromą poveikį konkurencijai, skirstomi į dvi kategorijas – kartelinius susitarimus ir bendradarbiavimo susitarimus. Pastarieji, esant tam tikroms sąlygoms, paprastai nelaikomi ribojančiais konkurenciją, nebent įgyja kartelinio susitarimo požymių. Karteliniai susitarimai yra žalingiausia konkurenciją ribojančių veiksmų forma, nepriklausomai nuo to ar tai būtų susitarimas dėl gamybos apimčių, kainų, nuolaidų, vartotojų,

¹⁶⁵ Komisijos komunikatas, „Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio taikymo horizontaliesiems bendradarbiavimo susitarimams gairės“, 2023 m. liepos 17 d., *supra note*, 157.

¹⁶⁶ *Ibid.*, 217-220 p.

¹⁶⁷ *Ibid.*, 2 p.

teritorijos ar kt.¹⁶⁸ Kartelinių susitarimų esmė yra konkurencijos eliminavimas tarp šių susitarimų šalių, siekiant atsiriboti nuo kitų rinkos dalyvių ir užsitikrinti privilegijuotą padėtį. D. Klimašauskienės vertinimu, ekonominė kartelio esmė pasireiškia tuo, kad įmonės, atsisakydamos tarpusavio konkurencijos, veikia bendrai siekdamos įgyti monopolinę galios poziciją rinkoje, kuri leistų riboti bendrą prekę pasiūlą rinkoje, nustatyti aukštesnes kainas ir gauti daugiau pelno¹⁶⁹. Į kartelinių susitarimų apimtį patenka konkurentų susitarimai dėl kainų fiksavimo, rinkų pasidalijimo, gamybos ribojimų, taip pat keitimosi informacija klausimais.

Viena iš sričių, kuriame karteliai daro įtaką, – automobilių pramonė. Ypač reikšmingi karteliniai susitarimai tarp atsarginių dalių gamintojų, taip pat automobilių gamintojų suderinti veiksmai, kuriais siekiama riboti technologinę pažangą ar sumažinti tarpusavio konkurenciją¹⁷⁰. Mokslinėje literatūroje išskiriamos dvi galimos kartelių susidarymo priežastys. Prima, Europos Sąjungos rinkoje veikia palyginti nedaug didelių automobilių gamintojų, turinčių reikšmingą rinkos galią, kuri leidžia daryti tiekėjams spaudimą dėl kainų. Antra, automobilių gamintojai taiko ilgalaikes tiekimo strategijas, investuoja į tiekėjų infrastruktūrą ir skiria dideles lėšas susijusių dalių kūrimui, taip sukurdami itin centralizuotą sektorių, kuriame naujiems rinkos dalyviams sunku patekti¹⁷¹.

Kartelinių susitarimų pavyzdžių galima rasti ir nacionalinėje konkurencijos teisės taikymo praktikoje. Minėtoje byloje¹⁷², kurios tolimesnis nagrinėjimas vėliau persikėlė į LVAT, Konkurencijos taryba nustatė, kad ūkio subjektai derindami komercinių pasiūlymų kainas viešuosiuose pirkimuose sudarė kartelinį susitarimą. Teismas vertino, kad ES teismų praktikoje, kuri aktuali analizuojant konkurencijos klausimus ir nacionaliniu lygmeniu, suderintais veiksmais konkurencijos teisės prasme laikomas ir toks ūkio subjektų elgesys, kai viešųjų pirkimų procedūrose dalyvaujantys ar ketinantys dalyvauti ūkio subjektai apsikeičia informacija, susijusia su sąnaudomis, prekių savybėmis ar kainomis, nors tokia informacija įprastai laikytina komercine paslaptimi.

¹⁶⁸ Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, nutarimas Nr. 2S-3 „D 1 taksi paslaugų teikėjų asociacijos ir taksi paslaugas Vilniaus mieste teikiančių ūkio subjektų veikų atitikimo Konkurencijos statymo 5 straipsnio reikalavimams“, 2005 m. vasario 3 d., // Informaciniai pranešimai. 2005, Nr. 16-147.

¹⁶⁹ Danguolė Klimašauskienė, „Konkurencijos politika: kartelinių susitarimų prevencija“, (Viešasis administravimas, 1/2 2010, p. 90-99.

¹⁷⁰ Komisija yra skyrusi baudų už kartelių sudarymą automobilių guolių, automobilių elektros laidų komplektų, porolono, naudojamo automobilių sėdynėse, automobilių ir sunkvežimių autonominių šildytuvų, kintamosios srovės generatorių ir starterių, oro kondicionavimo ir variklio aušinimo sistemų, apšvietimo sistemų, transporto priemonėje esančių asmenų apsaugos sistemų bei uždegimo žvakių, stabdžių sistemų, saugos diržų, oro pagalvių ir vairaračių tiekėjams.

¹⁷¹ Aydin Mehdi Khani Saatlou and Reza Tajarlou, „Auto cartels and the challenges they pose in private enforcement: scania cartel case“, (European competition journal, 2023, VOL. 19, NO. 2) p. 285–306.

¹⁷² Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, nutartis administracinėje byloje Nr. A-858-290/2012, 2012 m. balandžio 18 d., *supra note*, 101.

Viena bene geriausiai žinomų bylų visos Europos Sąjungos mastu, yra vadinamoji sunkvežimių byla¹⁷³. Šioje byloje Europos Komisija nustatė, kad sunkvežimių gamintojai MAN, Volvo/ Renault, Daimler, Iveco ir DAF sudarė slaptą susitarimą dėl sunkvežimių kainų nustatymo ir bendrų kainų didinimo, taip pat pasirinktas išmetamųjų teršalų technologijų, būtinų EURO 3-6 standartus, naudojimo vidutiniuose ir sunkiasvoriuose sunkvežimiuose pradžios laikas ir išlaidų perkėlimas, tokiu būdu sudarė kartelinį susitarimą. Europos Komisija nustatė, kad toks slaptas kainų derinimas truko net 14 metų.

Šios bylos pagrindu, Lietuvos apeliacinis teismas dar visai neseniai sprendė žalos atlyginimo klausimą¹⁷⁴. UAB „Vlantana“ ieškinys buvo grindžiamas tuo, kad dėl *Daimler AG (Mercedes-Benz Group AG)* ir jos atstovės Lietuvoje UAB „Veho Lietuva“ veiksmų buvo ribojama konkurencija sunkvežimių pardavimo srityje, o tai nulėmė ieškovei nepalankias pirkimo sąlygas ir didesnę kainą. Gamintojai susitarė dėl sunkvežimių bruto kainų padidinimų ir išlaidų dėl išmetamųjų teršalų technologijų įdiegimo perdavimo klientams. Tokie veiksmai buvo derinami nuo 1997 m. iki 2011 m. įvairiomis formomis, t. y. tiek gyvuose susitikimuose, tiek telefonu, tiek el. paštu. Europos Komisiją 2016 m. liepos 19 d. sprendimu nustatė, kad sunkvežimių gamintojai dalyvavo slaptame kartelyje dėl sunkvežimių kainų Europos ekonominėje erdvėje nustatymo ir bendrų kainų didinimo.

Ieškovė nurodė, kad ESTT sprendimas byloje Nr. C-450/19¹⁷⁵ patvirtina, kad kartelio poveikis tęsiasi ir po to, kai kartelis formaliai baigia galioti, todėl vis dar gali žalingos ekonominės pasekmės kitiems rinkos dalyviams.

Pirmosios instancijos teismas 2023 m. birželio 8 d. sprendimu UAB „Vlantana“ ieškinį patenkino iš dalies. Teismas nustatė, kad ieškovė buvo vienintelė *Daimler* platintoja, todėl iš tuometinio platintojo UAB „Veho Lietuva“ ji įsigijo visus ieškinyje nurodytus sunkvežimius. Teismas nurodė, kad nagrinėjamoje byloje turėtų daroma prezumpcija, kad karteliniais pažeidimais daroma žala. Todėl Europos Komisijai 2016 m. liepos 19 d. priėmus sprendimą ir nustatčius juridinį faktą, kad atsakovė sudarė konkurencijos teisėje draudžiamą susitarimą, kuriuo pažeidė SESV 101 straipsnį, žalos faktas preziumuojamas. Pirmosios instancijos teismas ieškovės ieškinį tenkino iš dalies, t. y. pritarė ekspertizės akte padarytoms išvadoms, kad kartelis neigiamai

¹⁷³ Komisijos sprendimo byloje AT.39824 pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį santrauka, 2017 m. rugsėjo 27 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 15 d., [EUR-Lex - 52020AT39824\(03\) - EN - EUR-Lex](#).

¹⁷⁴ Lietuvos apeliacinis teismas, nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-653-934/2023, UAB „Vlantana“ prieš Mercedes-Benz Group AG, 2024 m. sausio 5 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 10 d., [Lietuvos apeliacinio teismo 2024 m. sausio 5 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e2A-653-934/2023](#).

¹⁷⁵ Teisingumo Teismas, sprendimas byloje C-450/19 dėl Vyriausiojo Suomijos administracinio teismo prašymo priimti prejudicinį sprendimą, 2021 m. sausio 14 d., žiūrėta 2025 m. gegužės 9 d., [EUR-Lex - 62019CJ0450 - LT - EUR-Lex](#).

paveikė ieškovės interesus, lemdamas didesnes sunkvežimių pardavimo kainas, tačiau dėl tam tikrų ekspertizės akto trūkumų sumažino iš atsakovės priteistinių nuostolių dydį¹⁷⁶.

Atsakovė *Mercedes-Benz Group* Pirmosios instancijos teismo sprendimą apskundė apeliacine tvarka, argumentuodama tuo, kad Pirmosios instancijos teismas neįvertino, kad: 1) ieškovė sunkvežimius įsigijo iš trečiojo asmens, o ne iš atsakovės, todėl atsakovė neturėjo įtakos galutinės kainos nustatymui; 2) klaidingai išaiškino, kad žala, padaryta konkurencijos teisės pažeidimais, preziumuojama, o spręsdamas dėl žalos dydžio vadovavosi metodologiškai klaidingu ekspertizės aktu; 3) teismas nepagrįstai nesivadovavo atsakovės ekspertinėmis ataskaitomis; 4) teismas neįvertino, kad prašomos priteisti žalos dalis paskaičiuota už laikotarpį po pažeidimo, t. y. po 2011 m. sausio 18 d., kai kartelis buvo pasibaigęs; 5) neatsižvelgė, kad ieškovei trečiasis asmuo sunkvežimius pardavė su didele nuolaida; 6) vertindamas ieškovei priteisiamos žalos dydį, nepagrįstai neįvertino, kad ieškovė patirtus nuostolius perkėlė kitoms rinkos grandims.

Apeliacinės instancijos teismas atmetė apeliacinį skundą ir ankstesnės instancijos sprendimą paliko galioti. Aptariant apeliacinės instancijos teismo argumentus, paminėtini svarbiausi konkurencijos teisės taikymo aspektai.

Apeliacinės instancijos teismas atsakovės teiginį, kad vien keitimasis informacija su kitais sunkvežimių gamintojais nereiškia, kad dėl to pirkėjai bus priversti sumokėti didesnę kainą, nei būtų sumokėję nesant keitimosi informacija, kadangi ūkio šakose yra įprasta stebėti konkurentų kainas bei elgesį rinkoje, o bruto kainos skelbiamos daugelyje ūkio šakų, atmetė kaip nepagrįstą. Komisija sprendime nustatė, jog *Daimler* ir kiti kartelio dalyviai ne šiaip keitėsi informacija, bet derino antikonkurencinio tikslo veiksmus dėl kainų ir bendrų kainų didinimo ir tokiu būdu pažeidė SESV 101 straipsnį, draudžiantį susitarimus ir suderintus veiksmus tarp įmonių ir įmonių grupių, kurie gali turėti įtakos prekybai tarp ES šalių ir kurių tikslas yra trukdyti, riboti arba iškreipti konkurenciją bendroje ES rinkoje. Teismas pasisakė, kad ta aplinkybė, jog draudžiamo susitarimo šalys individualiai neaptarinėjo kainų didinimo Lietuvoje, nepagrindžia, kad kartelis neturėjo įtakos Lietuvai. Draudžiamas susitarimas apėmė Europos ekonominės erdvės, kurioje yra ir Lietuva, valstybes.

Apeliacinis teismas nesutiko su atsakovės argumentais, kad jos atsakomybę panaikina aplinkybė, jog ieškovė sunkvežimius įsigijo iš trečiojo asmens UAB „Veho Lietuva“, kuris platintojo teisėmis pardavinėjo *Mercedes-Benz* sunkvežimius Lietuvoje, nurodydamas, kad vien tai, kad UAB „Veho Lietuva“, o ne atsakovė, nustatė galutinę kainą, savaime nereiškia, jog ieškovė sunkvežimius įsigijo be kartelinio antkainio, t. y. už tokią pačią kainą, kokią būtų mokėjusi, jei atsakovė draudžiamo susitarimo nebūtų sudariusi. Nors atsakovės teiginys, kad galutinei kainai

¹⁷⁶ Lietuvos apeliacinis teismas, nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-653-934/2023, UAB „Vlantana“ prieš Mercedes-Benz Group AG, 2024 m. sausio 5 d., *op. cit.*

įtakos turėjo ne tik bruto kaina, bet ir, pavyzdžiui, individualios derybos su galutiniu pirkėju, iš dalies teisingas, tačiau kainų nustatymo procesas taip pat patvirtina ryšį tarp bruto kainos, t. y. kainos, kuriai įtaką darė kartelis, ir galutinės kainos.

Teismas taip pat nurodė, kad sprendžiant dėl poreikio taikyti faktinę žalos prezumpciją, visų pirma, reikia remtis ESTT išaiškinimais, kad tam tikri slapti veiksmai, lemiantys horizontalų kainų nustatymą karteliuose, gali būti laikomi darančiais tokią didelę neigiamą įtaką kainai, prekių kiekiui ar kokybei ir paslaugoms, kad gali būti pripažįstama, jog siekiant taikyti SESV 101 straipsnio 1 dalį neverta įrodyti, kad tais veiksmais daromas konkretus poveikis rinkai. Teismas sutiko su pirmosios instancijos teismo išvada, kad karteliniai susitarimai „pagal tikslą“ (šiuo atveju Komisija nustatė kartelinį susitarimą „pagal tikslą“, o ne „pagal poveikį“), kuriais siekiama iškraipyti nepriklausomą kainų nustatymą, didina kartelių klientams taikomas kainas. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, teismas vertino, kad nagrinėjamu atveju preziumuotina, kad atsakovė draudžiamu susitarimu „pagal tikslą“, kartu su kartelio nariais derindama veiksmus dėl kainų didinimo, padarė žalą ieškovei, kuri pasireiškė mokėjimu už sunkvežimius su karteliniu – padidintu – antkainiu.

Karteliniai susitarimai apskritai, o taip pat ir automobilių platinimo sektoriuje, pripažįstami kaip ypač žalingi rinkos struktūrai ir vartotojų interesams. Tokio pobūdžio susitarimai riboja konkurenciją, iškraipo rinkos kainodaros mechanizmus, eliminuoja pagrindinius rinkos spaudimo veiksnius dėl kurių skatinamas rinkos efektyvumas bei inovacijos. Kartelinis susitarimas gali iškreipti visą tiekimo grandinę, sukeldamas žalą net ir tiems subjektams, kurie tiesiogiai nesusieti su kartelio dalyviais. Horizontalus kainų daro itin neigiamą poveikį kainoms, prekių pasiūlai bei vartotojų pasirinkimui, o jų ekonominės pasekmės gali būti juntamos dar ilgą laiką po paties susitarimo nutraukimo. Karteliniai susitarimai automobilių platinimo srityje yra ypač pavojingi, nes eliminuojama veiksminga konkurencija, dirbtinai didinamos kainos, ribojamas jų skaidrumas, iškraipo rinkos mechanizmus. Tokio pobūdžio susitarimai pažeidžia esminius konkurencijos teisės principus ir sąlygoja poreikį griežtai taikyti teisinę atsakomybę bei užtikrinti efektyvias kompensavimo priemones paveiktiems ūkio subjektams, todėl dažniausiai už tokius pažeidimus skiriamos baudos yra labai didelės.

Prekyba internetu apskritai visose srityse, o taip pat ir automobilių platinime tampa vis populiareniu platinimo modeliu, kurį dar labiau išpopuliarino COVID-19 pandemija. Kuo labiau patys gamintojai įsitraukia į internetinę prekybą, tuo labiau jie tampa tiesioginiais savo įgaliotųjų platintojų konkurentais. Atsižvelgiant į mokslinėje literatūroje, nurodytus horizontalaus susitarimo apibrėžimus, galbūt, ne visai tikslu tokį santykį apibūdinti „tarp gamintojo ir platintojo“, kadangi konkrečiu atveju vertinama rinkos dalyvių padėtis atitinkamoje rinkoje. Remiantis LVAT byloje

¹⁷⁷ išsakyta pozicija, iš dalies galima būtų taikyti analogiją ir laikyti, kad tuo atveju, jeigu gamintojas pats tiesiogiai, naudodamasis internetinės prekybos kanalais, vykdo automobilių pardavimą ir lygiagrečiai automobilių pardavimui pasitelkia platintojus, kurie naudoja atskirus internetinės prekybos kanalus, tarp šių rinkos dalyvių susiklosto horizontalus santykis ir jie laikyti konkurentais konkurencijos teisės prasme. Kai gamintojas vis mažiau remiasi nepriklausomų platintojų tinklu, susidaro prielaidos dominuojančios padėties stiprinimui ir išauga rizika, kad bus piktnaudžiaujama turima ekonomine galia, ypač per nesąžiningas komercines praktikas nepriklausomų tiekimo grandinės dalyvių atžvilgiu. V. Šmejkal, analizavo puikų tokio santykio pavyzdį *PSA Peugeot Austria* byloje, kurioje importuotojas *PSA Austria* konkuruodama su įgaliotaisiais platintojais galutinių vartotojų atžvilgiu, taikydama subsidijuotas automobilių kainas platinimo taškuose, o taip pat įgaliotiesiems platintojams perkėlė savo „slapto pirkimo“ ir audito sistemos, taikomos naujų automobilių ir servisų veiklai¹⁷⁸.

Išpopuliarėjusi ir toliau vis populiarėjanti internetinė prekyba automobilių platinimo srityje kelia naujus iššūkius konkurencijos teisei automobilių platinime. Kadangi gamintojai, kurie vis dažniau vykdo tiesioginę automobilių prekybą, jie vis dažniau tampa tiesioginiais konkurentais savo įgaliotųjų platintojų atžvilgiu. Gamintojas, pasinaudodamas stipresne padėtimi rinkoje, gali imtis priemonių susijusių su nesąžiningu rinkodaros sąnaudų paskirstymu ar diskriminaciniu automobilių modelių paskirstymu įgaliotiesiems platintojams. Tokia situacija suponuoja tai, jog galimai sumažėtų įgaliotųjų platintojų savarankiškumas priimant sprendimus. Ko pasėkoje, vertintina kaip ydinga praktika, nes galutiniame rezultate neigiamą poveikį patirs galutinis vartotojas.

Atsižvelgiant į automobilių platinimo sektoriaus ypatumus bei rinkos struktūros dinamiškumą, pastebima tendencija, kad rinkos dalyvių tarpusavio santykiai vis dažniau peržengia klasikinę horizontaliųjų ir vertikalųjų susitarimų skirtį. Mokslinėje literatūroje jau galima rasti atvejų, kai susitarimai pagal savo pobūdį skirstomi ne tik į vertikaliosios ir horizontaliosios, bet ir į mišriuosius. Konkurencinėje praktikoje, nors nėra tiesiogiai įvardijama, kad tarp rinkos dalyvių buvo sudarytas mišrus susitarimas, konstatuojama, kad tarp ūkio subjektų sudarytuose susitarimuose susipina tiek vertikalieji, tiek horizontalieji apribojimų elementai. Nors tokio pobūdžio susitarimų teisinė prigimtis nėra iki galo aiškiai reglamentuota nei Europos Sąjungos, nei nacionaliniuose konkurencijos teisės aktuose, jų egzistavimas neabejotinai atskleidžia poreikį konceptualiam ir norminiam šios kategorijos pripažinimui.

¹⁷⁷ Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, nutartis administracinėje byloje Nr. A-858-290/2012, 2012 m. balandžio 18 d., *supra note*, 101.

¹⁷⁸ Vaclav Šmejkal, „*Distribution of new cars – no longer an issue for EU competition law?*“, (Review of Economic Perspectives – Národohospodářský obzor Vol. 21, Issue 4, 2021) p. 377.

Atsižvelgiant į tai, siūlytina į Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymą įtraukti papildomą nuostatą, kuri įtvirtintų mišriųjų susitarimų institutą, kaip atskirą vertinimo kategoriją. Pavyzdžiui, būtų galima papildyti 5 straipsnio nuostatas įtraukiant naują dalį, kurioje būtų numatyta, kad:

„Šio įstatymo prasme mišriuoju susitarimu laikomas toks susitarimas tarp ūkio subjekto, kuris pasižymi tiek horizontaliųjų, tiek vertikalųjų susitarimų požymiais ir dėl to turi būti vertinamas atsižvelgiant į abiejų kategorijų taikytinus kriterijus bei draudžiamų susitarimų pobūdį.“

Toks norminis papildymas leistų tiksliau kvalifikuoti ir vertinti kompleksinius susitarimus, dažnai pasitaikančius automobilių platinimo grandinėse, kur gamintojai ir platintojai, gali kartu dalyvauti tiek konkurenciniuose, tiek hierarchiniuose santykiuose. Mišriųjų susitarimų teisinio reguliavimo įtvirtinimas taip pat užtikrintų didesnę teisinę aiškumą, skatintų prevencinį atitikties vertinimą ir sudarytų prielaidas efektyvesniam teisės taikymui tiek institucijų, tiek rinkos dalyvių lygmeniu.

IŠVADOS

1. Konkurenciją ribojantys susitarimai automobilių platinimo srityje pasireiškia tiek vertikaliųjų, tiek horizontaliųjų apribojimų forma. Dažniausiai pasitaikantys ūkio subjektų, veikiančių skirtingame tiekimo grandinės lygmenyje, nustatyti absoliučios teritorinės apsaugos bei eksporto ribojimų atvejais:

1.1. Absoliučios teritorinės apsaugos praktika automobilių platinimo srityje, kai tiekėjas sutartiniais įsipareigojimais siekia visiškai apsaugoti tam tikrą platintoją nuo aktyvios ir kartu pasyvios kitų platintojų konkurencijos tam tikroje teritorijoje, vertinami kaip itin reikšmingas konkurencijos iškraipymas. Tokio pobūdžio ribojimai priskiriami prie savaimės su vidaus rinka nesuderinamų konkurencijos ribojimų ir tokiems ribojimams netaikoma SESV 101 straipsnio 3 dalyje nustatyta išimtis.

1.2. Viena vertus, eksporto ribojimas nesuderinamas su vienu iš kertinių ES bendrosios rinkos principų, todėl negali būti ribojamas nei valstybinių institucijų, nei privačių ūkio subjektų. Automobilių eksportas gali būti laikomas ribojančiu SESV 101 straipsnio prasme tais atvejais, kai susitarimo turinys ar jo taikymo praktika atskleidžia ketinimą eksportui taikomas sąlygas vertinti mažiau palankiai nei nacionaliniam pardavimui, nepriklausomai nuo to, ar tai įgyvendinama tiesioginiais draudimais, ar netiesioginėmis ekonominio spaudimo ar skatinimo priemonėmis. Kita vertus, reimporto atveju, kai automobiliai, įsigyti vienoje valstybėje narėje grįžta į pradinę valstybę narę, gali iškraipyti gamintojo taikomą platinimo modelį ir paskatinti jį imtis neteisėtų priemonių tokiai praktikai stabdyti.

2. Tiek teismų praktikoje, tiek ES, tiek nacionaliniuose konkurencijos teisės aktuose horizontalaus pobūdžio susitarimai vertinami griežčiau, nei vertikalieji. Atlikta teismų praktikos analizė, leidžia daryti išvadą, jog automobilių platinimo srityje neabejotinai pavojingiausi yra karteliniai susitarimai. Kartelinių susitarimų žala jaučiama ir po jo nutraukimo. Nors įprasta praktika, kad karteliniai dažniausiai sudaromi tarp gamintojų, rinkos dinamika automobilių platinime diktuoja sąlygas, jog karteliniai veiksmai gali susiklostyti tarp gamintojo ir platintojo.

3. Atlikus konkurencijos teisės aktų ir teismų praktikos analizę, galima daryti išvadą, kad susitarimai, kuriais ribojama nepriklausomų remontininkų prieiga prie originalių arba lygiavertės kokybės atsarginių dalių, visais atvejais lemia dirbtinį konkurencijos iškraipymą automobilių platinimo antrinėje rinkoje. Laikoma, kad tokie susitarimai prieštarauja laisvo rinkos veikimo principui, todėl tokiems susitarimams negali būti taikoma SESV 101 straipsnyje įtvirtinta išimtis.

PASIŪLYMAI

1. Atsižvelgiant į tai, taip pat į tai, kad Europos Komisija yra išsikėlusį sau tikslą peržiūrėti specializuotus automobilių sektoriui taikytinus teisės aktus, siūlyta teisės aktuose įtvirtinti mišriojo susitarimo institutą, o mišriojo susitarimo sąvoką apibrėžti taip: „*Mišrusis susitarimas – tai toks susitarimas tarp ūkio subjektų, kuris pasižymi tiek horizontaliųjų, tiek vertikalųjų susitarimų požymiais ir dėl to turi būti vertinamas atsižvelgiant į abiejų kategorijų taikytinus kriterijus bei draudžiamų susitarimų pobūdį*“. Manytina, kad toks nuostatos papildymas paskatintų ūkio subjektus iš anksto įsivertinti ar jų susitarimuose nėra mišriųjų apribojimų, o institucijoms ir rinkos dalyviams leistų efektyviau taikyti konkurencijos teisę.

2. Atsižvelgiant į tai, kad nekontroliuojamas reeksportas gali iškraipyti gamintojo platinimo sistemą ir paskatinti konkurenciją ribojančius veiksmus, siūlytina Konkurencijos įstatyme ar poįstatyminiuose teisės aktuose įtvirtinti tokią nuostatą: „*Tiekimo sutartyse gali būti numatyta draudimo reimportuoti naujas variklines transporto priemonės nuostata, galiojanti ne ilgesniam kaip 6 mėnesių laikotarpiui nuo pirmojo pardavimo ne galutiniam vartotojui, jeigu toks apribojimas yra būtinas siekiant užtikrinti platinimo sistemos veiksmingumą, kainų stabilumą*“.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminiai teisės aktai ir tarptautiniai dokumentai

1. „Lietuvos Respublikos Konstitucija“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 20 d. Lietuvos Respublikos Konstitucija.
2. „Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 14 d. VIII-1099 Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymas.
3. „Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija“, 2012 m. spalio 26 d. Nr. C 326/47.
4. „Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1/2003, 2002 m. gruodžio 16 d., dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo“.
5. „Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 330/2010, 2010 m. balandžio 20 d., dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalųjų susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims“.
6. „Komisijos Reglamentas (EB) Nr. 1400/2002, 2002 m. liepos 31 d., dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalųjų susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje“.
7. „Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 461/2010, 2010 m. gegužės 27 d., dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams variklinių transporto priemonių sektoriuje“.
8. „Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 2022/720, 2022 m. gegužės 10 d., dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikrų rūšių vertikaliesiems susitarimams ir suderintiems veiksams“.
9. „Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 2023/822, 2023 m. balandžio 17 d., kuriuo dėl taikymo laikotarpio iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 461/2010“.
10. „Europos Komisijos 2011 m. sausio 14 d. komunikatas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio taikymo horizontaliesiems bendradarbiavimo susitarimams gairės“.
11. „Europos Komisijos 2010 m. gegužės 19 d. komunikatas Vertikalųjų apribojimų gairės“.
12. „Komisijos suvestinis pranešimas dėl jurisdikcijos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės“. Nr. 2008/C95/01.
13. „Komisijos Pranešimas dėl atleidimo nuo baudų ir baudų sumažinimo kartelių bylose“. Nr. 2006/C 298/11.

14. „Komisijos komunikatas Komisijos – Įgyvendinimo prioritetų taikant EB sutarties 82 straipsnį dominuojančių įmonių piktnaudžiaujamam antikonkurenciniam elgesiui gairės“. Nr. 2009/C 45/02.

15. „Komisijos pranešimas. Papildomos gairės dėl vertikalųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose“. Nr. 2010/C 138/05.

16. „Komisijos ataskaita - 2004 Metų konkurencijos politikos ataskaita“. 2005 m. birželio 17 d.

Specialioji literatūra

17. Darulienė, Lina. „Konkurencijos teisės taikymo ypatumai reguliuojant bankų veiklą ES ir Lietuvoje“. Daktaro disertacija, Lietuvos teisės universitetas, 2002.

18. Miniotas, Darius. „Tikslą riboti konkurenciją turinčių vertikalųjų susitarimų vertinimas konkurencijos teisėje“. Daktaro disertacija, Vilniaus universitetas, 2015.

19. Moisejevas, Raimundas. „Grobuoniška kainodara kaip piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi Europos bendrijų konkurencijos teisėje forma“. Daktaro disertacijos santrauka, Mykolo Romerio universitetas, 2009.

20. Norkus, Irmantas. „Draudžiami susitarimai pagal Europos Bendrijos konkurencijos teisę“. Daktaro disertacija, Vilniaus universitetas, 2001.

21. Pukasas, Andrius. „Reikšmingos įtakos konkurencijai ir prekybai sąlyga. Mažareikšmių susitarimų problematika“. Daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2014.

22. Rimšaitė, Laura. „Konkurencijos teisės institutų taikymo ypatumai energetikos sektoriuje“. Daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2015.

23. Šmejkal, Václav, „Distribution of new cars – no longer an issue for EU competition law?“. *Review of Economic Perspectives*, 2021, 21 (4), 371-383 p.

24. Ratliff, John, „EEC Competition Law Relating to Motor Vehicle Distribution: Peugeot v Commission (Ecosystem)“, *International Business Lawyer*, 1992, 20 (1), 12-15 p.

25. Colino, Sandra Marco, „On the Road to Perdition? The Future of the European Car Industry and its Implications for EC Competition Policy“, *Northwestern Journal of International Law & Business*, 2007-2008, 28 (1), 35-88 p.

26. Zanarone, Giorgio, „Vertical Restraints and the Law: Evidence from Automobile Franchising“, *Journal of Law & Economics*, 2009, 52 (4), 691-700 p.

27. Saatlou Khani, Mehdi Aydin, Reza Tajarlou, „Auto cartels and the challenges they pose in private enforcement: scania cartel case“, *European competition journal*, 2023, 19 (2), 285-306.

28. Coccoresse, Paolo, „Information Exchange as a Means of Collusion: The Case of the Italian Car Insurance Market“, *Journal of Industry, Competition & Trade*, 2010, 10 (1), 55-70 p.
29. Smyth, Ronan, „Hopes raised for cheaper car insurance after inquiry by EU“, *Daily Mail*, 2022, 2 p.
30. Bruce, Helen, „Car insurers agree to new rules to stop price fixing“, *Daily Mail*, 2021, 4 p.
31. Gerard Reimer, Chandler C., „Race Cartels: How Constructor Collaboration Is Curbing Innovation in Formula 1“, *Vanderbilt Journal of Entertainment & Technology Law*, 2021, 23 (4), 855-889 p.
32. Rønn Stensæth, Haakon, „Norway · The Norwegian Supreme Court Overturns the Prohibition of an Acquisition Below the Merger Thresholds in a Digital Market“, *European Competition & Regulatory Law Review*, 2023, 7 (4), 245-250 p.

Konkurencijos tarybos ir teismų praktika

33. Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, 2009 m. gruodžio 24 d. nutarimas byloje UAB „Autotoja“, UAB „Inchcape Motors“, Hyundai Motor Baltic Ltd. prieš Honda Motor Europe Ltd. Estonian Branch, UAB „Lautra Motors“, Renault Polska Sp. Z. o. o., Saab Automobile AB, Toyota Baltic AS, UAB „Tokvila“, UAB „Veho“. Nr. 1S-200.
34. Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, 2010 m. lapkričio 11 d. nutarimas byloje dėl AB „Autoūkis“, UAB „Autodina“ ir UAB „Moller Auto“ galimų tarpusavio suderintų veiksmų. Nr. 2S-28.
35. Lietuvos apeliacinis teismas, 2023 m. gruodžio 14 d. nutartis byloje Nr. e2A-653-934/2023.
36. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, 2012 m. balandžio 18 d. nutartis byloje Nr. A858-1704/2012.
37. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas, 2012 m. rugsėjo 14 d. nutartis byloje Nr. P822-186/2012.
38. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo apžvalga, 2025 m. vasario 12 d.
39. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2007 m. sausio 26 d. nutartis byloje *Auto Peter Petschenig prieš Toyota Frey Austria*. Nr. C-273/06 (rezoliucinė dalis).
40. „Commission Notice — Guidelines on the effect on trade concept contained in Articles 81 and 82 of the Treaty (Text with EEA relevance)“. Nr. 2004/C 101/07.
41. „Communication from the Commission — Notice — Guidelines on the application of Article 81(3) of the Treaty (Text with EEA relevance)“. Nr. 2004/C 101/08.

42. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2006 m. lapkričio 30 d. sprendimas sujungtose bylose A. Brünsteiner GmbH ir Autohaus Hilgert GmbH prieš Bayerische Motorenwerke AG Nr. C-376/05 ir C-377/05.
43. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2022 m. spalio 27 d. sprendimas byloje ADPA European Independent Automotive Data Publishers, Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. prieš Automobiles PEUGEOT SA, PSA Automobiles SA. Nr. C-390/21.
44. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2013 m. kovo 14 d. sprendimas byloje Allianz Hungária Biztosító Zrt ir kt prieš Gazdasági Versenyhivatal. Nr. C-32/11.
45. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2024 m. gruodžio 5 d. sprendimas byloje AS „Tallinna Kaubamaja Grupp“ ir AS „KIA Auto“ prieš Konkurencės padome. Nr. C-606/23.
46. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2012 m. birželio 14 d. sprendimas byloje Auto 24 SARL prieš Jaguar Land Rover France SAS. Nr. C-158/11.
47. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2009 m. liepos 9 d. sprendimas byloje Automobiles Peugeot SA ir Peugeot Nederland NV prieš Europos Bendrijų Komisiją. Nr. T-450/05.
48. Generalinės advokatės išvada, 2022 m. vasario 24 d. byloje Landkreis Northeim prieš Daimler AG, dalyvaujant Iveco Magirus AG, TRATON SE, buvusi MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG. Nr. C-588/20.
49. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2022 m. rugpjūčio 1 d. sprendimas byloje Landkreis Northeim prieš Daimler AG, dalyvaujant Iveco Magirus AG, TRATON SE, buvusi MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, Schönackers Umweltdienste GmbH & Co. KG. Nr. C-588/20.
50. Generalinio advokato išvada, 2021 m. balandžio 15 d. byloje Sumal, S.L. prieš Mercedes Benz Trucks España, S.L. Nr. C-882/19.
51. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2021 m. spalio 6 d. sprendimas byloje Sumal, S.L. prieš Mercedes Benz Trucks España, S.L. Nr. C-882/19.
52. Europos Sąjungos Bendrasis Teismas, 2018 m. spalio 4 d. sprendimas byloje Daimler AG prieš Europos Komisiją. Nr. T-128/14.
53. Europos Sąjungos Bendrasis Teismas, 2020 m. kovo 12 d. sprendimas byloje LL-CARPENTER s. r. o. prieš Europos Komisiją. Nr. T-531/18.
54. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2007 m. sausio 18 d. sprendimas byloje City Motors Groep NV prieš Citroën Belux NV. Nr. C-421/05.
55. Europos Sąjungos Bendrasis Teismas, 2005 m. rugsėjo 15 d. sprendimas byloje DaimlerChrysler AG prieš Europos Bendrijų Komisiją. Nr. T-325/01.

56. Generalinio advokato išvada, 2006 m. balandžio 27 d. byloje VW-Audi Forhandlerforeningen, veikianti Vulcan Silkeborg A/S vardu prieš Skandinavisk Motor Co. A/S. Nr. C-125/05.

57. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2006 m. rugsėjo 7 d. sprendimas byloje VW-Audi Forhandlerforeningen, veikdama pagal Vulcan Silkeborg A/S išduotą įgaliojimą prieš Skandinavisk Motor Co. A/S. Nr. C-125/05.

58. Generalinio advokato išvada, 2006 m. liepos 13 d. sujungtose bylose Ilona Németh prieš Vám- és Pénzügyőrség Dél-Alföldi Regionális Parancsnoksága. Nr. C-290/05 ir C-333/05.

59. Generalinės advokatės išvada, 2022 m. rugsėjo 22 d. byloje Tráficos Manuel Ferrer S.L., Ignacio prieš Daimler AG. Nr. C-312/21.

60. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2023 m. vasario 16 d. sprendimas byloje Tráficos Manuel Ferrer S.L., Ignacio prieš Daimler AG. Nr. C-312/21.

61. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2006 m. liepos 13 d. sprendimas byloje Europos Bendrijų Komisija prieš Volkswagen AG. Nr. C-74/04 P.

62. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2006 m. balandžio 6 d. sprendimas byloje General Motors BV, buvusi General Motors Nederland BV ir Opel Nederland BV prieš Europos Bendrijų Komisiją. Nr. C-551/03 P.

63. Generalinio advokato išvada, 2023 m. gegužės 4 d. byloje Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. prieš Scania CV AB. Nr. C-319/22.

64. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2023 m. lapkričio 9 d. sprendimas byloje Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. prieš Scania CV AB. Nr. C-319/22.

65. Pirmos instancijos teismas, 2003 m., gruodžio 3 d. sprendimas byloje Volkswagen AG prieš Europos Bendrijų Komisiją. Nr. T-208/1.

ANOTACIJA

Baigiamojo darbo esmė – atskleisti ir įvertinti konkurencijos teisės taikymo problemas automobilių platinimo srityje, ypatingą dėmesį skiriant konkurenciją ribojantiems susitarimams, kurie gali pasireikšti tiek vertikalųjų, tiek horizontalųjų santykių kontekste. Baigiamojo darbo tikslas – išanalizuoti pagrindinius konkurencijos teisės pažeidimų vertinimo kriterijus Europos Sąjungos ir nacionaliniu lygmeniu, remiantis teisiniu reguliavimu, Europos Komisijos gairėmis bei teismų ir konkurencijos institucijų praktika.

Atlikus tyrimą pasirinktos temos aspektu, nustatyta, kad automobilių platinimo grandinėje dažnai pasitaiko mišrių susitarimų, kurių kvalifikavimas kelia teisinių neaiškumų tiek ūkio subjektams, tiek institucijoms. Taip pat aptariama specializuotų teisės aktų, kurie turėjo esminę įtaką vertikalųjų apribojimų vertinimui automobilių platinimo sektoriui, raida. Baigiamojo darbo pabaigoje pateikiami pasiūlymai dėl mišriųjų susitarimų instituto įtvirtinimo ir laikino reeksporto ribojimo galimybės. Šių priemonių įvedimas, autoriaus nuomone, galėtų prisidėti prie aiškesnio teisinio reguliavimo, veiksmingesnės konkurencijos teisės taikymo ir didesnio rinkos dalyvių teisinio tikrumo.

Reikšminiai žodžiai: konkurencijos teisė, konkurenciją ribojantys susitarimai, automobilių platinimas, pažeidimai.

ANNOTATION

The basis of the research is to disclose and evaluate the challenges in the application of competition law in the field of motor vehicle distribution, with particular focus on anticompetitive agreements, which may arise in both vertical and horizontal relationships. The aim of the research is to analyse the main criteria for the assessment of competition law infringements at both the EU and national levels, based on legal regulation, the European Commission's guidelines, as well as the case law of courts and competition authorities.

The research reveals that mixed agreements are frequently encountered in the motor vehicle distribution chain, and their legal classification raises uncertainties for both market participants and public authorities. The study also examines recent legislative developments, such as Regulation (EU) 2022/720 and the supplementary guidance on the motor vehicle sector, which have significantly influenced the assessment of vertical restraints. The thesis presents proposals for improving national legislation, including the formal introduction of the concept of mixed agreements and the regulation of temporary export restrictions. These measures could contribute to clearer legal regulation, more effective enforcement of competition law, and greater legal certainty for market participants.

Keywords: competition law, anticompetitive agreements, motor vehicle distribution, infringements.

SANTRAUKA

Magistro baigiamojo darbo tema – „*Konkurencijos teisės problemos automobilių platinimo srityje*“.

Šiame darbe analizuojamos konkurencijos teisės taikymo iššūkiai automobilių platinimo grandinėje, ypatingą dėmesį skiriant konkurenciją ribojantiems susitarimams, kurie gali pasireikšti tiek vertikaliuosiuose, tiek horizontaliuosiuose santykiuose.

Tyrimo tikslas – išnagrinėti pagrindinius konkurencijos teisės pažeidimų vertinimo kriterijus Europos Sąjungos ir nacionaliniu lygiu, remiantis teisės aktais, Europos Komisijos gairėmis bei teismų ir konkurencijos institucijų praktika. Siekiant šio tikslo, darbe sprendžiami uždaviniai, apimantys teisinio reguliavimo apžvalgą, konkurencijos ribojančių susitarimų rūšių ir jų ypatumų analizę automobilių platinimo sektoriuje, taip pat nustatomos teisinių problemų priežastys pateikiami siūlymai.

Darbo struktūra susideda iš kelių skyrių. Pirmajame skyriuje atskleidžiama konkurencijos teisės taikymo automobilių platinimo srityje teisinė bazė, apžvelgiami svarbiausi Europos Sąjungos reglamentai, įskaitant Reglamentą Nr. (ES) 2022/720, bei papildomos gairės, kurios daro esminę įtaką vertikalųjų apribojimų vertinimui. Antrajame skyriuje analizuojamos konkurenciją ribojančių susitarimų formos ir praktinės problemos, su kuriomis susiduria rinkos dalyviai ir institucijos.

Tyrimo rezultatai rodo, kad automobilių platinimo grandinėje dažnai pasitaiko teisinius aiškumus keliančių mišrių susitarimų, kurių kvalifikavimas gali sukelti neapibrėžtumo tiek rinkos dalyviams, tiek priežiūros institucijoms. Be to, naujausi teisės aktų pakeitimai ir papildomos gairės ženkliai pakeitė vertikalųjų apribojimų vertinimo praktiką, tačiau šios naujovės reikalauja papildomo aiškinimo ir įgyvendinimo. Baigiamojo darbo pabaigoje pateikiami siūlymai, kurie galėtų padidinti konkurencijos teisės aiškumą vertinant konkurencijos teisės pažeidimus automobilių platinimo srityje: pateikiami siūlymai įstatyminiu ar poįstatyminiu lygmeniu įtvirtinti mišriųjų susitarimų institutą bei įtvirtinti laikino reimporto draudimą. Šios priemonės galėtų užtikrinti didesnę rinkos dalyvių teisinį tikrumą ir veiksmingesnę konkurencijos teisės įgyvendinimo praktiką automobilių platinimo srityje.

SUMMARY

The Master's final thesis is „Competition Law Issues in the Automotive Distribution Sector“.

This thesis analyzes the challenges of applying competition law within the automotive distribution chain, with particular focus on anti-competitive agreements that may arise in both vertical and horizontal agreements.

The research aim is to examine the main criteria for assessing competition law infringements at both the European Union and national levels, based on legal regulations, European Commission guidelines, and the practice of courts and competition authorities. To achieve this goal, the thesis addresses tasks including an overview of the legal framework, analysis of the types and characteristics of anti-competitive agreements in the automotive distribution sector, identification of the causes of legal issues, and the formulation of proposals.

The thesis is structured into several chapters. The first chapter reveals the legal basis for applying competition law in the automotive distribution sector, reviewing the most important EU regulations, including Regulation (EU) No. 2022/720, as well as additional guidelines that significantly impact the assessment of vertical restraints. The second chapter analyzes the forms of anti-competitive agreements and practical problems faced by market participants and authorities.

The research findings indicate that the automotive distribution chain frequently involves hybrid agreements that create legal uncertainties, the qualification of which may cause ambiguity for both market participants and supervisory authorities. Moreover, recent legislative changes and additional guidelines have substantially altered the practice of assessing vertical restraints; however, these innovations require further clarification and implementation.

At the conclusion of the thesis, proposals are presented that could enhance legal clarity in assessing competition law infringements in the automotive distribution sector. These include suggestions to codify the institute of hybrid agreements at the statutory or subordinate legislation level and to establish a ban on temporary re-importation. Such measures could ensure greater legal certainty for market participants and more effective enforcement of competition law in the automotive distribution sector.