



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

NUTARIMAS

DĖL AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VEIKSMŲ ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 9 STRAIPSNIO NUOSTATOMS TYRIMO NUTRAUKIMO

2011 m. rugsėjo 15 d. Nr. 1S - 184
Vilnius

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba (toliau – Konkurencijos taryba) 2011 m. rugsėjo 15 d. tvarkomajame posėdyje išnagrino klausimą dėl akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – AB „Lietuvos geležinkeliai“) veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – Konkurencijos įstatymas) 9 straipsnio nuostatomis tyrimo nutraukimo.

Konkurencijos taryba n u s t a t ė:

(1) Tyrimas pradėtas 2010-06-17 Konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-111 „Dėl Akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 9 straipsnio nuostatomis tyrimo pradėjimo“ pagal uždarnosios akcinės bendrovės Tolimojo keleivinio transporto kompanijos (TOKS) (toliau – ir Pareiškėjas, UAB „TOKS“) 2010-04-09 pareiškimo „Dėl LR Konkurencijos įstatymo 4 ir 9 straipsnių pažeidimo tyrimo“ (toliau – Pareiškimas) ir jo 2010-05-31 papildymo pagrindu. Tyrimo terminas pratęstas 2010-11-11 Konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-198, 2011-02-10 Konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-26, 2011-05-12 Konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-84 ir 2011-07-21 Konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-153. Tyrimas dėl galimo Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo buvo pradėtas atskiru Konkurencijos tarybos 2010-06-17 nutarimu Nr. 1S-112 (tyrimas nutrauktas Konkurencijos tarybos 2011-01-10 nutarimu Nr. 1S-30).

(2) Pareiškėjas Pareiškime prašė pradėti tyrimą dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ galimai vykdomų „grobuoniškų“ veiksmų, t. y. taikomų galimai keleivių vežimo geležinkelio transportu vietiniais maršrutais kaštų neviršijančių kainų, patiriamus šioje veikloje nuostolius dengiant iš galimai jos vykdomo kryžminio trijų veiklų – viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo, keleivių vežimo ir krovinių vežimo – subsidijavimo, perkeliant lėšas į keleivių vežimo veiklą, tuo siekiant išstumti iš keleivių vežimo keliais vietiniais maršrutais rinkos Pareiškėją ir kitus vežėjus, atitikties Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio reikalavimams.

(3) UAB „TOKS“ Pareiškime nurodė, kad Pareiškėjas ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ veikia keleivių vežimo sausuma vietiniais maršrutais paslaugų atitinkamoje rinkoje. Pareiškėjas teigia, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo veikla yra nuostolinga, o nuostoliai, susidarantys iš veiklos vykdančios visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, yra iš dalies dengiami iš valstybės biudžeto lėšų, tačiau tokio dengimo skaidrumas yra abejotinas, kadangi nėra galiojančios nustatytos tvarkos, kuria remiantis būtų sprendžiama, kuriuos keleivių vežimo maršrutus galima finansuoti, o kuriuos – ne.

(4) Pareiškėjo nuomone, AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo keleivių vežimo geležinkelių transportu veiklą, trūkstamas lėšas šiai veiklai vykdyti padengdama iš lėšų, gautų iš krovinių vežimo ir kitų pelningų įmonės veiklų (galimai – ir iš viešosios infrastruktūros valdymo veiklos, ir kitų veiklų, kuriose AB „Lietuvos geležinkeliai“ galimai užima dominuojančią padėtį), nesusijusių su visuomenės aptarnavimo paslaugų teikimu, tokiu būdu galimai subsidijuojant keleivių vežimą ne tik nuostolinguose, bet ir galimai pelninguose keleivių vežimo maršrutuose (pavyzdžiui, Vilnius –

Kaunas, Vilnius – Klaipėda) bei užtikrinant AB „Lietuvos geležinkeliai“ galimybę nustatyti gerokai mažesnes nei konkurencinio lygio („grobioniškas“) keleivių vežimo šiais maršrutais kainas.

(5) Pareiškėjas taip pat teigė, kad pačiuose galimai pelningiausiuose keleivių vežimo maršrutuose AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo vietiniais traukiniais paslaugų tarifai yra mažesni, nei, pavyzdžiui, Pareiškėjo taikomi keleivių vežimo kelių transportu tarifai, todėl Pareiškėjas negali efektyviai konkuruoti su AB „Lietuvos geležinkeliai“ taikomomis keleivių vežimo kainomis.

(6) Tyrimo metu surinkta papildoma didelės apimties informacija iš Pareiškėjo, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Valstybinės kainų ir energetikos kontrolės komisijos (toliau – Komisija), Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – Susisiekimo ministerija), Valstybinės geležinkelio transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Inspekcija), Lietuvos geležinkelininkų profsąjungų federacijos, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos, Skaldos gamintojų asociacijos „Milsa ir ko“, Lietuvos karjerų asociacijos, Ekspeditorių asociacijos bei minėtoms asociacijoms priklausančių atskirų įmonių, Lietuvos nacionalinei ekspeditorių asociacijai (LINEKA) priklausančių įmonių, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, AB „Orlen Lietuva“, AB „Akmenės cementas“, AB „Achema“, UAB „Transachema“, AB „Lifosa“, UAB „Arvi fertis“.

1. Tyrimo metu nustatytos faktinės aplinkybės

(7) Nustatyta, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo šias pagrindines veiklas: geležinkelio infrastruktūros valdymo, keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais ir krovinių vežimo (vidaus ir tarptautiniai vežimai, t. t. ir tranzitu).

2. Keleivių vežimas vietinio susisiekimo maršrutais

(8) Pagal Pareiškėjo pateiktus duomenis AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Pareiškėjas bei kiti vežėjai teikia keleivių vežimo sausuma vietiniais maršrutais paslaugas. Kaip informavo AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2010-07-29 raštu Nr. 2-3773, visi keleivių vežimo maršrutai AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra nuostolingi. Nustatyta, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2009 m. iš minėtos veiklos patyrė 151693,0 tūkst. Lt nuostolį, o 2010 m. I ketvirtį atitinkamai 33534,7 tūkst. Lt nuostolį.

(9) Pagal pateiktus duomenis AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių pervežimai sausuma vietiniais maršrutais sudaro apie 1 procentą visų keleivių pervežimų sausuma vietiniais maršrutais.

3. Geležinkelio transporto teisinis reguliavimas

(10) Tyrimo metu nustatyta, kad keleivių ir krovinių vežimą geležinkelių transportu bei viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymą reglamentuoja Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas (toliau – Transporto veiklos pagrindų įstatymas) (Žin., 1991, Nr., 30-804; 2002, Nr. 29-1034), Lietuvos Respublikos geležinkelio transporto kodeksas (toliau – Geležinkelio transporto kodeksas) (Žin., 2004, Nr. 72-2487), Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (toliau – Geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas) (Žin., 2004, Nr. 61-2182) ir kiti susiję teisės aktai.

4. Keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais tarifo maksimalaus dydžio nustatymas ir derinimas

(11) Pagal Geležinkelio transporto kodekso 34 straipsnio nuostatas keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais tarifus nustato geležinkelio įmonė (vežėjas), o didžiausi (maksimalūs) tarifai turi būti suderinti su Komisija.

(12) Nustatyta, kad Komisija, vadovaudamasi 2000-11-17 nutarimu Nr. 154 „Dėl keleivių vežimo vietiniais traukiniais tarifų maksimalių dydžių nustatymo metodikos patvirtinimo“ (toliau – Metodika) bei atsižvelgdama į AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateiktą prašymą, 2009-06-26 nutarimu Nr. O3-91 „Dėl Akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo vietinio susisiekimo maršrutais tarifo maksimalaus dydžio“ suderino AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo

vietinio susisiekimo maršrutais maksimalų tarifo dydį be pridėtinės vertės mokesčio – 65 centus už vieną keleivio kilometrą (toliau – 1-as keleivio km).

(13) Faktiškai AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2009 m. ir 2010 m. I ketvirtį taikė keleivių vežimo vietinio susisiekimo traukiniais vidutinius tarifus atitinkamai 12,11 ct ir 12,35 ct už 1-ą keleivio km (pagal informaciją, gautą iš AB „Lietuvos geležinkeliai“, vidutinis tarifas paskaičiuotas padalinus pajamas, gautas visuose maršrutų keliuose arba visame atskirame maršruto kelyje, įskaitant ir keliones tarp tarpinių maršruto stočių, iš keleivių apyvartos). Pagal AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateiktus duomenis, nustatydamą šiuos tarifus, įmonė naudojasi orientuotų į paklausą (remiantis paklausos lygio tyrimais ir ekonomine verte, kurią paslauga turi vartotojams) ir esamo kainų lygio (pagal esamą konkurentų kainų lygį) kainodaros metodais. Tai lemia maksimalių ir faktiškai taikomų tarifų dydžių skirtumus.

5. Krovinių vežimas (tame tarpe ir tranzitu)

(14) Tyrimo metu buvo nagrinėjamas krovinių vežimas geležinkeliu (įskaitant tranzitu). Nagrinėjant įmonių, vežančių krovinius geležinkelio transportu, pateiktus duomenis, nustatyta, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ atskirų krovinių rūšių vežimo geležinkeliu (įskaitant tranzitu) negalima pakeisti kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, vežant dideliais kiekiais naftos produktus, mineralines trąšas ir kitus krovinius; tranzitiniai kroviniai nėra perkraunami Lietuvos pasienyje į sausumos kelių transporto priemones. Analizuojant AB „Achema“, AB „Akmenės cementas“, UAB „Arvi fertis“ ir kitų įmonių duomenis, nustatyta, kad atskiros krovinių rūšys, pavyzdžiui, azotinės trąšos ir žaliavos joms gaminti, cementas, akmenis anglis ir kiti kroviniai, yra vežamos vien tik (arba beveik tik) geležinkelių transportu.

(15) Geležinkelio transporto kodekso 28 straipsnio 2 dalis nustato, kad išimtinė teisė naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra teikiant tranzito geležinkelių transportu paslaugas priklauso geležinkelio įmonėms (vežėjams), kurios arba kurių visos akcijos nuosavybės teisė priklauso Lietuvos valstybei. Kaip 2010-11-22 raštu Nr. 2-6126 (62) „Dėl informacijos pateikimo“ informavo Susisiekimo ministerija, AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra vienintelė geležinkelio įmonė (vežėjas) Lietuvos geležinkelių transporto sektoriuje, kurios 100 procentų akcijų priklauso valstybei, kurias valdo Susisiekimo ministerija. Todėl atsižvelgiant į teisinį reglamentavimą bei į tai, kad Lietuvoje yra viena geležinkelių įmonė (vežėjas), valdoma valstybės, tranzito paslaugas Lietuvoje teikia tik AB „Lietuvos geležinkeliai“.

(16) Pagal turimus duomenis (2006 m. Geležinkelių transporto kodekso 3 ir 28 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projekto 2006-04-11 Aiškinamasis raštas, pateiktas AB „Lietuvos geležinkeliai“ Keleivių vežimo direkcijos direktoriaus 2011-04-04 el. raštu) AB „Lietuvos geležinkeliai“ tranzitu per Lietuvą Kaliningrado kryptimi veža daugiau kaip 1/3 visų Lietuvos geležinkeliais vežamų krovinių. Pajamos iš Kaliningrado krypties tranzito sudaro apie 40 procentų krovinių vežimo AB „Lietuvos geležinkeliai“ pajamų. Kaliningrado tranzito generuojamos lėšos yra panaudojamos keleivių vežimo AB „Lietuvos geležinkeliai“ nuostoliams dengti.

(17) Pagal AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2010-10-18 raštu Nr. 2-5108 pateiktus duomenis AB „Lietuvos geležinkeliai“ tranzitu 2009 m. pervežė 12507 tūkst. t krovinių, o 2010 m. I ketvirtį atitinkamai 4158 tūkst. t. Pagal atskiras vežamų krovinių rūšis, didžiąją dalį sudarė nafta ir naftos produktai, kietasis mineralinis kuras, maisto produktai ir pašarai; juodieji metalai. 2009 m. krovinių pervežimas tranzitu sudarė 42 procentus visų AB „Lietuvos geležinkeliai“ tarptautinių pervežimų arba 29 procentus visų pervežimų, o 2010 m. I ketvirtį atitinkamai 45 ir 35 procentus (skaičiuojant natūrine išraiška, tūkst. tonų) (AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2010-10-18 raštas Nr. 2-5108).

6. Keleivių vežimo sąnaudų skaičiavimas

(18) AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikta sąnaudų išsklotinė paruošta atsižvelgiant į visuotinai priimtą sąnaudų skirstymo į pastoviasias – kintamąsias metodiką, kai nuo sąlyginio paslaugos apimties kitimo sąnaudos priskiriamos kintamosioms (nagrinėjamu atveju – vežama daugiau arba mažiau keleivių). AB „Lietuvos geležinkeliai“ Konkurencijos tarybai pateikė 2009-2010 m. sąnaudų išsklotinę pagal sąnaudų elementus ir sąnaudos buvo priskirtos pastoviosioms ir

kintamosioms. Į kintamųjų sąnaudų sudėtį įeina dalis šios įmonės keleivių vežimo direkcijos patiriamų sąnaudų (traukinių palydovų, traukinių viršininkų, elektrinių ir dyzelinių traukinių eksploatacijos barų darbuotojų darbo užmokesčio ir socialinio draudimo įmokų sąnaudos, medžiagų ir kuro, panaudotų vagonų priežiūrai, parangai, keleivių aptarnavimui, sąnaudos, pirktos elektros energijos traukai sąnaudos ir kitos sąnaudos). Toks sąnaudų skirstymas pradėtas taikyti nuo 2009 m., kadangi tais metais AB „Lietuvos geležinkeliai“ iš esmės pasikeitė valdymo apskaitos metodika (2009-03-30 AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus įsakymu Nr. Į-242 priimti „AB „Lietuvos geležinkeliai“ padaliniuose atliekamų darbų ir teikiamų paslaugų savikainos apskaičiavimo metodiniai principai“ ir 2010-04-20 AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus įsakymu Nr. Į-301 priimtas „AB „Lietuvos geležinkeliai“ Keleivių vežimo direkcijos atliekamų darbų ir teikiamų paslaugų savikainos apskaičiavimo metodikos aprašas“). Iki 2009 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ sąnaudas skaičiavo tik pagal sąnaudų elementus ir jų į kintamąsias ir pastoviąsias neskirstė.

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

(19) Konkurencijos įstatymo 9 straipsnis įtvirtina draudimą piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi, atitinkamoje rinkoje atliekant visokius veiksmus, kurie riboja ar gali riboti konkurenciją, nepagrįstai varžo kitų ūkio subjektų galimybes veikti rinkoje arba pažeidžia vartotojų interesus, įskaitant tiesioginį ar netiesioginį nesąžiningų kainų arba kitų pirkimo – pardavimo sąlygų primetimą. Dominuojanti padėtis reiškia, kad ūkio subjektas tiesiogiai nesusiduria su konkurencija atitinkamoje rinkoje arba gali daryti vienpusę lemiamą įtaką veiksmingai ribodamas konkurenciją. Dominuojančios padėties nustatymą taip pat reglamentuoja Konkurencijos tarybos 2000-05-17 nutarimu Nr. 52 patvirtinti Paaiškinimai dėl dominuojančios padėties nustatymo¹ (toliau – Paaiškinimai). Šių Paaiškinimų 8 punkte nurodoma, kad vienpusė lemiamą įtaka suprantama kaip ūkio subjekto galimybė veikti atitinkamoje rinkoje pakankamai nepriklausomai nuo konkurentų, tiekėjų ar pirkėjų, darant poveikį prekių kainoms, įėjimo į rinką galimybėms ar kitoms veiklos sąlygoms, dėl ko veiksmingai ribojama konkurencija toje rinkoje. Remiantis Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 11 dalyje įtvirtinta prezumpcija, laikoma, kad ūkio subjektas užima dominuojančią padėtį atitinkamoje rinkoje, jeigu jo rinkos dalis sudaro ne mažiau kaip 40 procentų.

(20) Pažymėtina, kad nėra draudžiama ūkio subjektams užimti dominuojančios padėties atitinkamoje rinkoje, o tik nustatoma pareiga dominuojantiems ūkio subjektams elgtis tam tikru būdu – t. y. taip, kad jų elgesys rinkoje nekenktų konkurencijai rinkoje.²

(21) Konkurencijos įstatymo 9 straipsnyje išvardintas draudžiamų piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi veiksmų sąrašas yra pavyzdinis, tačiau nebaigtinis. Todėl bet kurie kiti dominuojančio ūkio subjekto veiksmai, kuriais ribojama konkurencija, nepagrįstai varžomos kitų ūkio subjektų galimybės veikti rinkoje ar pažeidžiami vartotojų interesai, gali būti pripažinti piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi ir taip pažeisti Konkurencijos įstatymo 9 straipsnį.

(22) Vertinant, ar ūkio subjekto veiksmai pažeidė Konkurencijos įstatyme įtvirtintą draudimą piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi, visų pirma reikia apibrėžti atitinkamą rinką, kurioje yra įtariamas galimas piktnaudžiavimas, taip pat nustatyti įtariamo pažeidėjo padėtį šioje rinkoje.

7. Nagrinėjamos veiklos ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ padėtis nagrinėjamosiose rinkose

(23) Tyrimo metu buvo nagrinėjama keleivių vežimas vietinio susisiekimo maršrutuose. Taip pat buvo nagrinėjamas atskirų krovinių rūšių vežimas tranzitu per Lietuvos Respublikos teritoriją.

(24) Tiek anksčiau minėtas keleivių vežimo, tiek krovinių vežimo paslaugos teikiamos Lietuvos Respublikos teritorijoje.

¹ Valstybės žinios, 2000, Nr. 52-1516; 2005, Nr. 20-648.

² Pvz., žr. Teisingumo Teismo 1983-11-09 sprendimo byloje Nr. 322/81 NV *Nederlandsche Banden Industrie Michelin prieš Komisiją*, ECR, 1983 P- 03461, 57 punktą.

(25) Pagal Pareiškėjo pateiktus duomenis AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Pareiškėjas bei kiti vežėjai teikia keleivių vežimo sausuma vietiniais maršrutais paslaugas. Preliminariai išnagrinėjus tyrimo metu nustatytas aplinkybes, galima daryti išvadą, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Pareiškėjas bei kiti vežėjai konkuruoja teikdami keleivių vežimo sausuma vietiniais maršrutais paslaugas. Konkuravimą tarp AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Pareiškėjo bei kitų vežėjų rodo ne tik šių paslaugų pakeičiamumas, bet be kita ko, ir, pavyzdžiui, AB „Lietuvos geležinkeliai“ nutarimo aprašomojoje dalyje pateikti keleivių vežimo geležinkeliu tarifų nustatymo principai. AB „Lietuvos geležinkeliai“, nustatydamą šiuos tarifus, naudojasi orientuotą į paklausą (remiantis paklausos lygio tyrimais ir ekonomine verte, kurią paslauga turi vartotojams, ir esamo kainų lygio (pagal esamą konkurentų kainų lygį) kainodaros metodais.

(26) Nagrinėjant krovinių vežimą geležinkeliu (įskaitant tranzitu), preliminari tyrimo metu nustatyta aplinkybių analizė rodo, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ teikiamų atskirų krovinių rūšių vežimo geležinkeliu (įskaitant tranzitu) paslaugų, negalima pakeisti kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, vežant dideliais kiekiais naftos produktus, mineralines trąšas ir kitus krovinius; tranzitiniai kroviniai nėra perkraunami Lietuvos pasienyje į sausumos kelių transporto priemones, leidžia daryti išvadą, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ neturi tiesioginių konkurentų, teikdami atskirų rūšių krovinių vežimo geležinkeliu paslaugas.

(27) Šio Konkurencijos tarybos tyrimo metu buvo nustatinėjama AB „Lietuvos geležinkeliai“ užimama padėtis teikiant minėtas paslaugas ir vertinami jos veiksmi Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio kontekste. Ūkio subjekto užimama rinkos dalis yra vienas pagrindinių veiksnių, leidžiančių spręsti apie ūkio subjekto gebėjimą daryti vienpusę lemiamą įtaką. Jeigu neįrodoma priešingai, laikoma, kad ūkio subjektas užima dominuojančią padėtį atitinkamoje rinkoje, jei jo rinkos dalis sudaro ne mažiau kaip 40 procentų. Preliminariai įvertinus tyrimo metu nustatytas aplinkybes, galima teigti, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“, teikdamas tas pačias kaip ir Pareiškėjas bei kiti vežėjai keleivių vežimo sausuma vietiniais maršrutais paslaugas, užima nedidelę šių paslaugų dalį (apie 1 procentą). Tačiau teikiant atskirų rūšių krovinių vežimo paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje, geležinkelių transportas yra iš esmės nepakeičiamas, o tokių tranzitinių krovinių atžvilgiu AB „Lietuvos geležinkeliai“ faktiškai turi išskirtinę (monopolinę) padėtį, kuri yra įtvirtinta Geležinkelio transporto kodekso atitinkamomis nuostatomis, todėl galima pagrįstai laikyti AB „Lietuvos geležinkeliai“ turinčiu didelę rinkos galią pervežant atitinkamus krovinius dideliais kiekiais, įskaitant tranzitu. Atsižvelgus į Pareiškėjo pateikto Pareiškimo turinį bei argumentus, tyrimo metu buvo vertinamas AB „Lietuvos geležinkeliai“ elgesys teikiant abi šias paslaugas.

8. AB „Lietuvos geležinkeliai“ taikytos keleivių vežimo kainodaros vertinimas

(28) Tyrimo metu buvo analizuojama AB „Lietuvos geležinkeliai“ taikoma keleivių vežimo paslaugų kainodara bei kiti su tuo susiję aspektai. Kaip yra konstatavęs Teisingumo Teismas, ne visi dominuojančio ūkio subjekto taikomi konkuravimo kainomis metodai gali būti laikomi teisėtais.³ Vienas tokių neteisėtų konkuravimo kainomis metodų yra dominuojančio ūkio subjekto atliekamas grobuoniškų kainų taikymas, sudarantis Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio pažeidimą.

(29) Atkreiptinas dėmesys, kad nagrinėjant Konkurencijos 9 straipsnio pažeidimą, nėra būtina nustatyti, kad dominuojanti padėtis, draudžiamas piktnaudžiavimas šia dominuojančia padėtimi bei jo sukeltos pasekmės yra toje pačioje rinkoje. Praktikoje yra galimos situacijos, pavyzdžiui, kai ūkio subjektas, užimantis dominuojančią padėtį vienoje rinkoje, veiksmus, kurie pripažįstami piktnaudžiavimu šia padėtimi, atlieka kitoje rinkoje, kurioje jis nėra pripažįstamas dominuojančiu.⁴ Taip pat ir nagrinėjamu atveju buvo vertinamas nedominuojamoje rinkoje (keleivių pervežimas) vykdomas bei šioje rinkoje turintis padarinių AB „Lietuvos geležinkeliai“ elgesys.

(30) UAB „TOKS“ savo Pareiškime Konkurencijos tarybai nurodė, kad, jo manymu, AB „Lietuvos geležinkeliai“ vykdo keleivių vežimo geležinkelių transportu veiklą, trūkstamas lėšas šiai

³ 1991-07-03 Teisingumo Teismo sprendimas byloje Nr. C-62/86 (AKZO), ECR, 1991 I-03359, 70 punktą.

⁴ Pvz., žr. 1996-11-14 Teisingumo Teismo sprendimą byloje Nr. C-333/94 P *Tetra Pak International SA prieš Komisiją*, ECR. 1996 I-05951.

veiklai vykdyti padengdama iš lėšų, gautų iš krovinių vežimo ir kitų pelningų įmonės veiklų ir taiko „per žemas“ keleivių vežimo kainas. Konkurencijos teisėje dominuojančio ūkio subjekto taikomos „per žemos“ kainos apibūdinamos kaip „grobūniškos“. Grobūniškas kainų nustatymas galimas, kai dominuojantis ūkio subjektas ilgą laiką parduoda prekę arba paslaugą mažesne už tam tikrus kaštus (sąnaudas) kaina, siekdamas atgrasyti konkurentą arba priversti jį atsisakyti verslo, kad dominuojantis ūkio subjektas galėtų ir toliau didinti savo galią rinkoje, o vėliau – ir savo sukauptą pelną.

(31) Nepagrįstai žemos arba „grobūniškos“ kainos yra suprantamos kaip toks dominuojančio ūkio subjekto kainų lygio nustatymas, kai pagrindinis tokių kainų taikymo tikslas yra ženklus konkurentų padėties rinkoje susilpninimas ar apskritai jų išstūmimas iš rinkos, o ne pelno siekimas. Galiausiai (ilguoju laikotarpiu), kai žymiai susilpninama konkurentų padėtis rinkoje arba jie iš rinkos išstumiami, tai leidžia dominuojančiam ūkio subjektui itin padidinti kainas ir taip gauti didesnę pelną, kuris ir atperka šiuos (trumpuoju laikotarpiu) patirtus nuostolius. Grobūniškų kainų sąvoką Teisingumo Teismas išaiškino *AKZO* byloje⁵, kurioje konstatavo, jog bus preziumuojama, kad dominuojantis ūkio subjektas taiko „grobūniškas“ kainas (piktnaudžiauja dominuojančia padėtimi), kai jo taikoma kaina už prekes ar paslaugas bus žemiau vidutinių kintamųjų sąnaudų, kadangi „dominuojanti įmonė, taikydamą tokias kainas, neturi jokio kito intereso, išskyrus pašalinti konkurentus, kad vėliau, pasinaudodama savo monopoline padėtimi, galėtų padidinti savo kainas, nes kiekvienas pardavimas sukelia nuostolį, būtent bendrą vidutinių nekintamųjų sąnaudų (t. y. sąnaudų, kurios išlieka pastovios nepriklausomai nuo pagaminto kiekio) dydį ir bent dalį su pagamintu vienetu susijusių vidutinių kintamųjų sąnaudų“⁶. Šiame sprendime Teisingumo Teismas taip pat nurodė, kad kai dominuojančio ūkio subjekto taikomos kainos yra mažesnės nei vidutinės bendrosios sąnaudos, bet didesnės nei vidutinės kintamosios sąnaudos, tokios kainos gali būti laikomos „grobūniškomis“, jei jos pripažįstamos kaip plano dalis, kuriuo siekiama pašalinti iš rinkos konkurentus⁷. Atkreiptinas dėmesys, kad tokiu atveju nėra reikalaujama įrodyti, kad ūkio subjektas, kuris taikė grobūnišką kainodarą, turėjo galimybę padengti patirtus nuostolius⁸. Tuo tarpu, jeigu dominuojantis ūkio subjektas nustato kainas virš vidutinių bendrųjų sąnaudų, tokios kainos nėra laikomos „grobūniškomis“. Tokią Europos Sąjungos Teisingumo Teismo suformuotą grobūniškų kainų vertinimo poziciją patvirtina ir Europos Komisijos komunikatas „Įgyvendinimo prioritetų taikant EB sutarties 82⁹ straipsnį dominuojančių įmonių piktnaudžiaujamam antikoncepciniam elgesiui gairės“ (2009/C 45/02).

(32) Atkreiptinas dėmesys, kad nei Europos Komisijos, nei Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikoje kryžminis subsidijavimas pats savaime nebuvo pripažintas pažeidžiančiu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnio nuostatas. Doktrinoje pripažįstama, kad kryžminis subsidijavimas gali supaprastinti grobūniškų kainų taikymą, tačiau kryžminis subsidijavimas, nesant įrodymų apie grobūniškų kainų taikymą, pats savaime nėra laikytinas piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi, tad kryžminis subsidijavimas kaip piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi gali būti nagrinėjamas tik nustačius „grobūniškų“ kainų taikymo faktą.

(33) Siekiant išsiaiškinti, ar AB „Lietuvos geležinkeliai“ taikoma kainodara gali būti laikoma pažeidžiančia konkurencijos teisės normų reikalavimus, tyrimo metu buvo analizuojamos šio ūkio subjekto keleivių vežimo geležinkelio transportu vietiniais maršrutais vidutinės kintamosios sąnaudos ir taikomi vidutiniai tarifai.

⁵ 1991-07-03 Teisingumo Teismo sprendimas byloje Nr. C-62/86 *AKZO Chemie BV prieš Komisiją*, ECR, 1991 I-03359. Ši išvada taip pat patvirtinta ir kituose Teismo sprendimuose, žr., pvz., 2009-04-02 Teisingumo Teismo sprendimo byloje Nr. C-202/07 P, *France Télécom SA prieš Komisiją*, ECR 2009 p. I-2369, 36-37 punktą, 1996-11-14. Teisingumo Teismo sprendimo byloje Nr. C-333/94 P, *Tetra Pak International SA prieš*, 1996, ECR I-5951, 41 punktą.

⁶ Ten pat, 71 punktas.

⁷ Ten pat, 72 punktas.

⁸ Teisingumo Teismo sprendimas byloje Nr. C-202/07 P, *France Télécom SA prieš Komisiją*, ECR 2009 p. I-2369, 32 punktas., Teisingumo Teismo sprendimo byloje Nr. C-333/94 P, *Tetra Pak International SA prieš*, 1996, ECR I-5951, 42-43 punktai.

⁹ Dabar Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnis.

(34) Pagal AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateiktus duomenis 2009 m. įmonės keleivių vežimo vidutinės kintamosios sąnaudos, tenkančios 1-am keleivio km, sudarė 8,09 ct, o vidutinis tarifas 1-am keleivio km buvo 12,11 ct. 2010 m. I ketvirtį vidutinės kintamosios sąnaudos, tenkančios 1-am keleivio km, atitinkamai sudarė 9,16 ct, o vidutinis tarifas 1-am keleivio km buvo 12,35 ct. Palyginus šiuos rodiklius, matyti, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo geležinkelio transportu vietiniais maršrutais vidutinis tarifas 2009 m. viršijo keleivių vežimo vidutines kintamąsias sąnaudas 4,02 ct 1-am keleivio km arba 33,2 procento, o 2010 m. I ketvirtį atitinkamai viršijo 3,19 ct 1-am keleivio km arba 25,8 procento.

(35) Išanalizavus AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateiktus duomenis, galima daryti išvadą, kad tiriamu laikotarpiu keleivių vežimo vietiniais maršrutais realiai taikomi vidutiniai tarifai viršija keleivių vežimo vidutines kintamąsias sąnaudas 25-33 procentais.

(36) Taigi pagal tyrimo metu surinktus duomenis AB „Lietuvos geležinkeliai“ taikyti vidutiniai keleivių vežimo vietiniais maršrutais tarifai viršijo vidutines kintamąsias sąnaudas, todėl taikomą kainodarą vertinti kaip „grobuonišką“ nagrinėjamu atveju nėra pagrindo.

(37) Kaip jau minėta anksčiau, žemesnės už vidutines bendrąsias sąnaudas, bet vidutines kintamąsias sąnaudas viršijančios kainos gali būti laikomos grobuoniškomis tik tais atvejais, kai nustatoma, kad tokios kainos buvo taikomos turint tikslą eliminuoti iš rinkos konkurentus. Įrodymų, AB „Lietuvos geležinkeliai“ turėjus Pareiškėjo ir kitų konkurentų išstūmimo iš atitinkamos rinkos sąmoningos strategijos, tyrimo metu nebuvo nustatyta. Kaip minėta, Pareiškėjo ir kitų vežėjų dalis, pervežant keleivius, lyginant su AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra žymiai didesnė, todėl nenustatytas ir galimo stūmimo iš rinkos poveikis.

(38) Atsižvelgiant į tai, kad kryžminis subsidijavimas šiuo atveju kaip draudimo piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi pažeidimas gali būti vertinamas tik nustatius ir „grobuoniškų“ kainų taikymo faktą bei į aukščiau nustatytas aplinkybes, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ keleivių vežimo rinkoje taikomos kainos nelaikytinos „grobuoniškomis“, detaliau nagrinėti kryžminio subsidijavimo klausimo nėra pagrindo.

(39) Todėl negalima daryti pagrįstos išvados, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ aukščiau minėtais veiksmais piktnaudžiauja dominuojančia padėtimi, taikydama per žemas („grobuoniškas“) kainas teikiant keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugas, o šiame sektoriuje patirtus nuostolius kompensuodama iš krovinių vežimo tranzitu sektoriuje gauto pelno, taip siekdama išstumti iš keleivių vežimo vietiniais maršrutais paslaugų teikimo Pareiškėją ir kitus vežėjus.

(40) Konkurencijos įstatymo 30 straipsnio 2 dalies 1 punkte yra nurodyta, kad tyrimas nutraukiamas, kai tyrimo metu paaiškėja, kad nėra teisės pažeidimo sudėties. Atsižvelgiant į aukščiau nurodytas aplinkybes, kad nagrinėjamuose AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmuose nėra Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio pažeidimo sudėties, tyrimas dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmų atitikties Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio nuostatoms pagal Konkurencijos įstatymo 30 straipsnio 2 dalies 1 punktą nutrauktinas.

Vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 30 straipsnio 2 dalies 1 punktu,

Konkurencijos taryba n u t a r i a :

Tyrimą dėl akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 9 straipsnio nuostatoms nutraukti.

Nutarimas per 20 dienų nuo jo įteikimo gali būti skundžiamas Vilniaus apygardos administraciniam teismui.