



## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

### NUTARIMAS

#### **DĖL UŽDAROSIOS AKCINĖS BENDROVĖS „KLAIPĖDOS AUTOBUSŲ PARKAS“, UŽDAROSIOS AKCINĖS BENDROVĖS „KAUTRA“ IR UŽDAROSIOS AKCINĖS BENDROVĖS „BUSTURAS“ VEIKSMŲ ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 9 STRAIPSNIO IR SUTARTIES DĖL EUROPOS SĄJUNGOS VEIKIMO 102 STRAIPSNIO REIKALAVIMAMS**

2012 m. kovo 8 d. Nr. 1S-32

Vilnius

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba (toliau – Konkurencijos taryba) 2012 m. kovo 8 d. tvarkomajame posėdyje išnagrinėjo klausimą dėl Uždarnosios akcinės bendrovės „Klaipėdos autobusų parkas“ (toliau – KLAP), Uždarnosios akcinės bendrovės „Kautra“ (toliau – KAUTRA) ir Uždarnosios akcinės bendrovės „Busturas“ (toliau – BUSTURAS) veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – Konkurencijos įstatymas) 9 straipsnio ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 102 straipsnio reikalavimams.

Konkurencijos taryba n u s t a t ė:

(1) Tyrimas pradėtas Konkurencijos tarybos 2010 m. gruodžio 9 d. nutarimu Nr. 1S-217, gavus *AS Lux Express Estonia* (iki 2010 m. gegužės 12 d. įmonės pavadinimas *MootorReisi AS*, toliau – Pareiškėjas) pareiškimą. Tyrimas buvo pratęstas 2011 m. gegužės 5 d. nutarimu Nr. 1S-80, 2011 m. liepos 21 d. nutarimu Nr. 1S-140, 2011 m. lapkričio 3 d. nutarimu Nr. 1S-221 bei 2012 m. sausio 5 d. nutarimu Nr. 1S-1.

(2) Pareiškėjas prašė įvertinti KLAP, KAUTROS ir BUSTURO veiksmų, nustatant vienkartinio įvažiavimo į stotį mokesčio dydį bei taikant nevienodus paslaugų tarifus vežėjams priklausomai nuo maršrutų kategorijų, atitiktį Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio bei SESV 102 straipsnio nuostatomis.

(3) Pareiškėjas nurodė, kad jis yra transporto kompanija, naudojanti *Eurolines* prekinį ženklą ir vežanti keleivius tarptautiniais tolimojo susisiekimo maršrutais iš Talino į Klaipėdą, Kauną ir Šiaulius.

(4) Pareiškėjo teigimu, KLAP, KAUTRA ir BUSTURAS, valdydami jiems priklausančias atitinkamai Klaipėdos, Kauno ir Šiaulių autobusų stotis, nustato skirtingus jų paslaugų teikimo tarifus vežėjams: vežantiems keleivius vietiniais (priemiestiniais) maršrutais – 3 Lt be PVM, tolimojo (tarpmiestinio) susisiekimo maršrutais – 6 Lt be PVM, tarptautiniais maršrutais – 20 Lt be PVM. Pareiškėjui, kaip autobusų kompanijai, vežančiai tarptautiniais susisiekimo maršrutais, pagal sutartis su KLAP, KAUTRA bei BUSTURAS buvo nustatytas vienkartinis 20 Lt be PVM įvažiavimo į kiekvieną atitinkamą stotį mokestis. Bendrovė, siekdama užtikrinti sklandų paslaugų teikimą, buvo priversta sudaryti įvažiavimo ir naudojimosi paslaugomis sutartis su minėtomis autobusų stotimis autobusų stočių siūlomomis sąlygomis.

(5) Pareiškėjo teigimu, autobusų stotys tarpusavyje yra nepakeičiamos, t.y. jeigu maršruto leidimas išduotas maršrutui Talinas – Vilnius, paskirties vieta yra Vilnius, o tokiu atveju paskirties vietos keisti negalima. Priešingu atveju, tai būtų laikoma maršruto leidimo sąlygų pažeidimu bei sąlygotų leidimo praradimu. Būtent tokia maršruto leidimo nustatyta paskirties vieta leidžia kiekvienai autobusų stotčiai tapti infrastruktūros bendrove ir reikšmingos priemonės, kurios

negalima pakeisti, savininke. Be to, anot Pareiškėjo, Klaipėdoje, Kaune bei Šiauliuose nėra kitų autobusų stočių, kurių paslaugomis būtų galima pasinaudoti.

(6) Pareiškėjas teigia, kad minėtos transporto kompanijos, būdamos vienintelės autobusų stočių operatorės bei užimančios dominuojančią padėtį autobusų stočių paslaugų teikime, ja piktnaudžiauja nustatydamos skirtingus įvažiavimo į stotį tarifus ir tarptautiniais reisais vežantiems vežėjams nustatydamos 4-8 kartus didesnį mokestį negu kitų susisiekimo rūšių (vietinio ar tolimojo susisiekimo) maršrutais vežantiems vežėjams. Pareiškėjo teigimu, minėtų autobusų stočių operatoriai, nustatydami diferencijuotus savo teikiamų paslaugų įkainius vežėjams ne pagal jų sąnaudas ar kokybę, o pagal susisiekimo maršrutų rūšį (vietinis (priemiestinis), tolimojo arba tarptautinio susisiekimo), galimai pažeidžia ES konkurencijos taisykles ir Konkurencijos įstatymą, sudarydamos pernelyg didelį pranašumą vieniems keleivių vežėjams kitų vežėjų sąskaita ir daliai jų galimai gaunant nepagrįstai didelį pelną. Pareiškėjo teigimu, KLAP, KAUTRA ir BUSTURAS teikiamų paslaugų kaina skiriasi keletą kartų ne dėl patiriamų kaštų, o dėl vartotojų statuso, o tai, anot Pareiškėjo, turėtų būti laikoma piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi ir atitinkamos rinkos iškraipymu.

(7) Pareiškėjas nurodė, kad Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) nuostatos, reglamentuojančios tarifų už autobusų stočių teikiamas paslaugas taikymą, turi būti suprantamos taip, kad skirtingi autobusų stočių paslaugų tarifai turi būti taikomi tik esant žymiam šių paslaugų, kurios teikiamos vietinių (priemiestinių), tolimųjų (tarp miestinių) ir tarptautinių maršrutų autobusams, kokybės ar apimties skirtumui. Pareiškėjo teigimu, tokių skirtumų šiuo metu nėra, todėl įvažiavimo į autobusų stotį mokesčio tarifai turėtų būti vienodi visoms susisiekimo maršrutų rūšims.

(8) Tiriamas laikotarpis – 2009-2012 m.

(9) Tyrimo metu nustatyta, kad iki 2009 m. gruodžio 28 d. galiojusioje Kodekso 16 straipsnyje 5 dalies redakcijoje buvo numatyta, jog autobusų stotyse paslaugų teikimo vežėjams tarifus nustato paslaugų teikėjai, maksimalius jų dydžius pagal stočių kategorijas suderinę su Valstybine kainų ir energetikos kontrolės komisija (toliau – VKEKK), o autobusų stotys visiems vežėjams taiko vienodus paslaugų tarifus. Nuo 2009 m. gruodžio 28 d. įsigaliojusioje ir iki šiol galiojančioje Kodekso 16 straipsnio 5 dalies redakcijoje numatyta, jog autobusų stotyse paslaugų teikimo vežėjams tarifus nustato paslaugų teikėjai, o autobusų stotys visiems vežėjams, vežantiems keleivius tos pačios susisiekimo rūšies (vietinio (priemiestinio), tolimojo arba tarptautinio susisiekimo) maršrutais, taiko vienodus paslaugų tarifus.

(10) Pagal 2003 m. gruodžio 31 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-734 „Dėl autobusų stočių veiklos nuostatų patvirtinimo“ patvirtintų Autobusų stočių veiklos nuostatų (toliau – Nuostatai) 6 punktą, autobusų stotis – kelių transporto infrastruktūros dalis, skirta aptarnauti keleivius, vykstančius reguliaraus vietinio, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais, organizuoti autobusų ekipažų priešreisinį patikrinimą ir tarpreisinį poilsį, kontroliuoti autobusų išvykimo bei atvykimo laiką, parduoti keleiviams bilietus, teikti jiems informaciją ir bagažo saugojimo paslaugas. Tame pačiame punkte nurodoma, kad autobusų stotis gali užsiimti ir kita su keleivių aptarnavimu susijusia veikla. Nuostatų 7 punkte įtvirtinta, jog vežėjai, turintys leidimus vežti keleivius reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais (išskyrus miesto), sudaro sutartis su autobusų stotimis, nurodytomis autobusų eismo tvarkaraščiuose, ir su stotimis, prižiūrinčiomis autobusų eismo tvarkaraščių būklę reguliaraus susisiekimo maršrutų (išskyrus miesto) stotelėse.

(11) Nuostatų 8 punkte nurodyta, kad autobusų stotys pagal svarbiausius kvalifikacinius reikalavimus stotims (kurie nurodyti Nuostatų 1 priede) yra skirstomos į 4 kategorijas. Autobusų stotys skirstomos į kategorijas remiantis pakankamai bendro pobūdžio kvalifikaciniais reikalavimais, taikomais, pvz., autobusų stočių dispečerinei, kliento informavimo tarnyboms, kasos, keleivių įlaipinimo ar išlaipinimo peronams, autobusų stovėjimo aikštelėms ir kt. Pavyzdžiui, tam, kad autobusų stotis būtų priskirta vienai ar kitai kategorijai, ji turi turėti atskirą nuo kitų tarnybų dispečerinę, klientų aptarnavimo tarnybą, atskirus keleivių įlaipinimo ir išlaipinimo peronus, autobusų stovėjimo aikštelę, pardavinėti ir einamuosius, ir išankstinius bilietus keleiviams ir bilietus

grįžimui bei vykdyti užsakymus telefonu, privalo turėti kasas, kurios dirbtų nuo pirmojo iki paskutiniojo reiso išvykimo iš stoties ir pan.

(12) Aukščiausia yra pirma autobusų stočių kategorija. Nuostatų 2 piede nurodyta, kad šiai kategorijai priklauso Alytaus, Kauno, Kėdainių, Klaipėdos, Panevėžio, Šiaulių ir Vilniaus autobusų stotys.

(13) Nuostatai nustato tik minimalius reikalavimus tam tikrų autobusų stočių paslaugų teikimui. Taigi kiekvienos stoties atskira tarnyba privalo vykdyti pagrindines, teisės aktuose numatytas funkcijas, bet gali teikti ir papildomas paslaugas. Taip pat, pavyzdžiui, Nuostatų 21 punktą numato, kad autobusų stotyse turi būti vizuali informacija, o stoties darbuotojai informaciją turi teikti ir žodžiu, ir telefonu, tačiau nėra nurodoma, kokiomis kalbomis ši informacija turi būti teikiama. Akivaizdu, kad informacija privalomai turėtų būti teikiama valstybine kalba, tačiau informacija gali būti teikiama užsienio kalbomis.

(14) Remiantis Kodekso 9 straipsniu nustatyta, kad vežimai yra skirstomi į vidaus ir į tarptautinius vežimus. Vidaus vežimais suprantami tokie vežimai, kai kelių transporto priemonėmis vežama Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tarptautiniais vežimais laikomi tokie vežimai, kai kelių transporto priemonė kerta valstybės sieną.

(15) Tyrimo metu nustatyta, kad KLAP valdo Klaipėdos, KAUTRA - Kauno, o BUSTURAS - Šiaulių autobusų stotis. Taip pat nustatyta, kad visos šios 3 autobusų stotys teikia savo paslaugas Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių vežėjams, kurie keleivius veža tarptautiniais maršrutais.

(16) Tyrimo metu KAUTRA nurodė (t.b. 1 tomas, 78 lapas), kad 2004 m. gegužės 20 d. generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 1-154 buvo patvirtintas 20 Lt be PVM dydžio tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimo mokestis. Tolimojo susisiekimo autobusams iki 2009 m. gruodžio mėn. buvo taikomas 3 Lt be PVM aptarnavimo mokestis Kauno autobusų stotyje. Vėliau pakeitus Kodekso 16 straipsnio 5 dalį, KAUTRA generalinio direktoriaus 2010 m. sausio 6 d. įsakymu Nr. V-1 (t.b. 1 tomas, 108 lapas) nustatyta, kad už kiekvieną pagal tvarkaraštį numatyto autobuso išvykimą Kauno autobusų stotyje nustatoma 3 Lt be PVM vietinio susisiekimo maršruto aptarnavimo mokestis, 6 Lt be PVM tolimojo susisiekimo maršruto aptarnavimo mokestis, 20 Lt be PVM tarptautinio susisiekimo maršruto aptarnavimo mokestis.

(17) Anot KAUTRA, 20 Lt be PVM tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimo Kauno autobusų stotyje mokestis yra optimalus: nustatytos kainos dydis užtikrina pakankamas įplaukas į bendrovės biudžetą ir kartu nėra neprotingai didelės ar ribojančios vežėjo patekimą į stotį. KAUTRA nurodė, jog visiems tarptautinio susisiekimo maršrutų vežėjams yra taikomas 20 Lt be PVM aptarnavimo mokestis. Nei vienam vežėjui nėra taikomos išskirtinės nuolaidos ar lengvatos, taip pat nė vienas vežėjas nėra diskriminuojamas. KAUTRA teigimu toks visiems vienodo mokesčio taikymas nepažeidžia ES Tarybos Reglamento Nr. 684/92 dėl bendrųjų tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais taisyklių (toliau – Reglamentas Nr.684/92) preambulėje nustatyto principo, kad visų valstybių narių vežėjams būtų garantuota galimybė patekti į tarptautines transporto rinkas nediskriminuojant dėl jų pilietybės ar steigimosi vietos. Tokiu būdu visiems vežėjams užtikrinamos vienodos sąlygos teikti vežimo paslaugas ir kartu garantuojamas laisvės teikti paslaugas principas. KAUTRA 2011 m. lapkričio 8 d. raštu pateikė Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Inspekcija) Kodekso 16 straipsnio 5 dalies išaiškinimą (2009 m. spalio 2 d. raštas Nr. (13)-15B-5441, t.b. 2 tomas, 79 lapas). Inspekcijos nuomone, Kodekso 16 straipsnio 5 dalis turėtų būti suprantama kaip vežėjų nediskriminavimas ir vienodų tarifų taikymas *vienos rūšies* vežėjams (konkrečiu atveju vežėjų, užsiimančių keleivių vežimu tarptautiniais maršrutais).

(18) Tyrimo metu KAUTRA taip pat pateikė informaciją<sup>1</sup>, jog nustatant tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų kainą Kauno autobusų stotyje buvo analizuojami su jų aptarnavimu susiję kaštai bei vertinama Europos miestų autobusų stočių aptarnavimo mokesčiai, kurių paslaugomis naudojosi ir naudojasi bei atitinkamus mokesčius mokėjo ir moka UAB „Kautra

<sup>1</sup> 2011 m. vasario 28 d. raštas Nr. 02-115 (t.b. 1 tomas, 78 lapas).

autobusai“, vežiodami keleivius tarptautiniais maršrutais. Į tarptautinio susisiekimo autobusų aptarnavimo mokesį (kainą) Kauno autobusų stotyje įskaičiuojamos išlaidos už stoties pastatų ir teritorijų eksploataciją, saugos tarnybos darbą, dispečerinės ir informacijos keleiviams tarnybos darbą bei stoties administravimą.

(19) KAUTRA taip pat nurodė (t.b. 1 tomas, 78 lapas), jog tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimui skiriamas ypatingas dėmesys, nes šiais maršrutais atvyksta ir išvyksta daug užsieniečių. Atitinkamai bendravimui su tokiais keleiviais Kauno autobusų stotyje skiriami aukštesnę kvalifikaciją turintys ir įvairias užsienio kalbas mokantys darbuotojai. Laukiančius atvykstančių arba išvykstančių autobusų KAUTRA nuolat informuoja apie autobuso buvimo vietą ar galimą autobuso vėlavimą. Dažnai vėluojantiems vokiečių, lenkų, latvių ar estų autobusams (kelionė trunka iki 32 val.) Kauno autobusų stoties tarnybos darbuotojai skambina ir tikslina atvykimo ar išvykimo laiką. Taip pat skambinama į kitas šalis, kai konkrečių vežėjų keleiviai susiduria su pamesto bilieto problema, vietos rezervavimu ar kelionės datos keitimu. Dėl to patiriami papildomi paslaugų kaštai. Nurodoma, kad Kauno autobusų stotyje teikiamos turizmo informacijos centro paslaugos, reikalingos užsieniečiams. Taigi, anot KAUTRA, didžiąją dalį tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimo mokesčio sudaro šios autobusų stoties papildomai patiriamos sąnaudos: tarptautinių pokalbių kaštai, darbo užmokestis aukštos kvalifikacijos personalui, autobusų stoties administravimo sąnaudos ir pan.

(20) KLAP, valdantis Klaipėdos autobusų stotį, tyrimo metu nurodė (t.b. 1 tomas, 71 lapas), kad VKEKK 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 123 nustatė autobusų stotims centralizuotas kainas už vežėjų aptarnavimą stotyse. Vadovaujantis šiuo nutarimu KLAP vidaus rinkos dalyviams taikė vienodą autobusų aptarnavimo mokesį, o toks mokestis tarptautiniams vežėjams buvo formuojamas ūkio subjektų dvišalių susitarimų pagrindu. 2009 m. gruodžio 28 d. pasikeitus Kodekso 16 straipsnio 5 dalies redakcijai, KLAP nustatė šiuos aptarnavimo mokesčius ir juos pradėjo taikyti nuo 2010 m. spalio 1 d.: vietinio (priemiestinio) susisiekimo mikroautobusams – 3 Lt be PVM, autobusams (virš 20 vietų) – 5 Lt be PVM, tolimojo (tarp miestinio) susisiekimo maršrutų autobusams – 6 Lt be PVM, tarptautinių maršrutų autobusams – 20 Lt be PVM.

(21) KLAP pažymėjo (t.b. 1 tomas, 109 lapas), kad tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimas lemia didesnes sąnaudas, nes autobusai, vykstantys šiais maršrutais, naudojami peronais, stovėjimo aikšte, tarptautiniais maršrutais vykstantys keleiviai paprastai keliauja su dideliu bagažo kiekiu, todėl ilgiau trunka keleivių įlaipinimas, išlaipinimas bei būtinos bagažo paslaugos. Be to, šie keleiviai naudojami keleivių sale, informavimo sistema, tarptautinės kasos paslaugomis, šiems keleiviams, o taip pat juos išlydintiems asmenims reikalinga daug platesnė informacija, kuri dažnai turi būti pateikiama ne tik lietuvių, bet ir užsienio kalbomis.

(22) Taip pat KLAP tyrimo metu pateikė KLAP generalinės direktorės įsakymu patvirtintą Autobusų įvažiavimų keleiviams įlaipinti, autobusų stoties teikiamų paslaugų administravimui, būtinų sąnaudų kalkuliacijos tvarką pagal susisiekimo rūšis (t.b. 1 tomas, 74 lapas). Iš šio dokumento matyti, kad tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimo paslaugų apimtis yra platesnė už vietinio ar tolimojo susisiekimo maršrutų autobusų aptarnavimą.

(23) Tyrimo metu analizuojant, kokius aptarnavimo mokesčius taiko BUSTURAS, nustatyta, kad VKEKK aukščiau minėtu nutarimu Nr. 123 buvo nustatytas 3 Lt autobusų aptarnavimo mokestis. Nuo 2008 m. lapkričio 1 d. pasirašius sutartis dėl autobusų ir mikroautobusų įvažiavimo ir aptarnavimo autobusų stotyje bei atsiskaitymo tvarkos su vežėjais, kurių autobusai ar mikroautobusai veža vietinio (priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutais, nustatytas 3 Lt be PVM tarifas už vieną įvažavimą į Šiaulių autobusų stotį.

(24) Tarptautinio susisiekimo autobusų aptarnavimo Šiaulių autobusų stotyje mokesčio dydis buvo nustatytas 2004 m. lapkričio 9 d. BUSTURAS generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 310 – 20 Lt be PVM (t.b. 1 tomas, 88 lapas). Atsižvelgiant į 2009 m. gruodžio mėn. įvykusius Kodekso 16 straipsnio 5 dalies pakeitimus, BUSTURO direktorius 2010 m. sausio 7 d. pasirašė įsakymą Nr. 5 „Dėl įvažavimo į Šiaulių autobusų stotį paslaugos, teikiamos vežėjams, tarifų patvirtinimo“ (t.b. 2 tomas, 98 lapas), kuriuo patvirtintas 3 Lt be PVM vietinių (priemiestinių) maršrutų aptarnavimo

stotyje mokestis, 6 Lt be PVM tolimojo susisiekimo maršrutų aptarnavimo mokestis ir 20 Lt be PVM tarptautinių maršrutų aptarnavimo stotyje mokestis<sup>2</sup>.

(25) BUSTURAS Konkurencijos tarybai nurodė (t.b. 2 tomas, 85 lapas), kad didesnis aptarnavimo mokestis tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusams nei vietinio ar tolimojo susisiekimo maršrutams buvo nustatytas atsižvelgiant į kaimyninių šalių praktiką ir į tai, jog šiems vežėjams Šiaulių autobusų stotyje teikiamos papildomos paslaugos.

(26) BUSTURAS, analogiškai kaip ir KAUTRA bei KLAP, paaiškino (t.b. 2 tomas, 85 lapas), jog dalis keleivių, besinaudojančių tarptautiniais maršrutais vežančių vežėjų paslaugomis, yra užsieniečiai, todėl informacijos pateikimas tokiems keleiviams yra sudėtingesnis, reikalaujantis papildomų stotyje dirbančių asmenų įgūdžių, nei bendraujant su kitų vežėjų paslaugomis besinaudojančiais keleiviais, kurių didžioji dauguma yra valstybine kalba kalbantys asmenys. Be to, sutartyse, kuriose nustatomi autobusų aptarnavimo mokesčiai, teikiamų paslaugų sąrašas neapsiriboja tik leidimu vežėjams įvažiuoti į autobusų stotį keleivių įlaipinimui/išlaipinimui, naudojimusi peronais, stovėjimo aikšte, dispečerinėmis bei informacinių paslaugų tarnybomis, t.y. paslaugomis, numatytomis teisės aktuose, bet į sutartis įtraukiami ir kiti BUSTURAS išpareigojimai, pavyzdžiui, keleivių vežimo organizavimas, autobusų atvykimo ir išvykimo laiko kontrolė, autobusų stovėjimo vietų tvarkymas, tinkamų sąlygų keleivių aptarnavimui sudarymas, galimybės naudotis tualetu suteikimas ir kt.

(27) Tyrimo metu buvo gauta informacija ir iš kitų pirmos kategorijos autobusų stotis valdančių ūkio subjektų – UAB „Toks“ (toliau – TOKS), valdančio Vilniaus autobusų stotį, UAB „Panevėžio autobusų parkas“, valdančio Panevėžio autobusų stotį, UAB „Kėdibusas“, valdančio Kėdainių autobusų stotį. TOKS ir UAB „Panevėžio autobusų parkas“ Konkurencijos tarybai paaiškino, jog šiuo metu vietinio susisiekimo ir tolimojo susisiekimo vežėjams taiko mažesnius tarifus nei tarptautinių maršrutų vežėjams. Taip pat TOKS ir UAB „Panevėžio autobusų parkas“ taikomas aptarnavimo mokestis tarptautinių maršrutų vežėjams yra mažesnis nei aukščiau minėtų 3 autobusų stočių. UAB „Kėdibusas“ nurodė, jog tarptautinio susisiekimo maršrutais vykstančių autobusų neaptarnauja.

(28) Tyrimo metu apklausus TOKS, ši 2011 m. rugpjūčio 11 d. rašte (t.b. 1 tomas, 171 lapas) iš esmės patvirtino aukščiau minėtų 3 autobusų stočių teiginius, jog tarptautinio susisiekimo maršrutų vežėjams taikomas aptarnavimo mokestis yra didesnis nei mokestis, taikomas vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutų vežėjams, kadangi skiriasi autobusų stoties teikiamų paslaugų apimtis. TOKS teigimu, tarptautinio susisiekimo vežėjai neretai veža keleivius tarptautinio susisiekimo maršrutais, kuriais dažnai keliauja užsienio šalių piliečiai, dėl to patiriamos papildomos išlaidos darbuotojų užsienio kalbų mokymų organizavimui, skelbiamos informacijos vertimams į užsienio kalbas ir pan. Taip pat tarptautinio susisiekimo maršrutų autobusai tarpine aikšte naudojasi gerokai ilgiau nei vietinio ir tolimojo susisiekimo maršrutų autobusai (pvz., gali stovėti ne tik visą atvykimo dieną, bet ir naktį) ir pan. Be to, galimi atvejai, kai autobusai atvyksta ne pagal tvarkaraštį arba neatvyksta visai, o tokie atvejai iš autobusų stoties pareikalauja papildomų išlaidų.

(29) Kaip jau minėta aukščiau, įvažiavimo į stotį mokesčių dydžiai skiriasi priklausomai nuo to, ar yra aptarnaujamas vietinio (priemiestinio), tolimojo (tarp miestinio) susisiekimo ar tarptautinio susisiekimo maršruto vežėjas. Tačiau KAUTRA, KLAP ir BUSTURAS nurodė, kad vežėjams, važiuojantiems tos pačios rūšies (kategorijos) maršrutais, jų valdomose autobusų stotyse yra taikomi vienodi aptarnavimo mokesčiai: visiems vietinių (priemiestinių) maršrutų vežėjams taikomas toks pat 3 Lt be PVM aptarnavimo mokestis (Klaipėdos autobusų stotyje – 3 Lt be PVM mikroautobusams ir 5 Lt be PVM autobusams), visiems tolimųjų (tarp miestinių) maršrutų vežėjams

<sup>2</sup> Vienam tarptautiniam vežėjui (ne Pareiškėjui) BUSTURAS nustatė šiek tiek didesnę įvažiavimo į Šiaulių autobusų stotį mokestį – 25 Lt su PVM. Toks mokestis buvo nustatytas todėl, kad šiam vežėjui buvo taikomas žymiai platesnis paslaugų spektras, nei kitiems tarptautinio susisiekimo maršrutų vežėjams – buvo laikomos rezervuotos kelios stovėjimo aikštelės, kurios jam atvykus visuomet turėdavo būti tuščios, nes vežėjas pageidavo turėti pakankamai erdvės perkrauti keleivių bagažą, ilgesnį laiką pailsėti ir pan. Be to, šiais maršrutais vežėjas atvykdavo ir vėlai vakare ar naktį, tad paslaugos jam buvo teikiamos ir tuo paros metu.

taikomas toks pats mokestis (6 Lt be PVM), visiems tarptautinių maršrutų vežėjams taikomas toks pat mokestis (20 Lt be PVM).

(30) Tyrimo metu buvo palyginti visų 3 autobusų stočių taikomi aptarnavimo mokesčiai (20 Lt be PVM) su mokesčiais, taikomais tarptautinių maršrutų aptarnavimui ES valstybių narių miestuose<sup>3</sup>:

### 1 lentelė

*Tarptautinių maršrutų autobusų aptarnavimo kainos (įvažiavimo į stotis mokesčiai) Europos miestų autobusų stotyse*

Eil. Nr.		Be PVM	Su PVM	Valiuta	LTL	Pastabos	
1.	Londonas	37,00	44,00	EUR	<b>152,00</b>		
2.	Paryžius	1,5 Euro už 1 keleivį. Vidutiniškai apie 50 eurų už įvažiavimą.				<b>172,64</b>	
3.	Budapeštas	30,00	35,40	EUR	<b>122,23</b>	Diferencijuoja pagal dažnumą.	
4.	Briuselis	31,00	31,00	EUR	<b>107,04</b>		
5.	Viena	25,00	30,00	EUR	<b>103,58</b>		
6.	Scecinas	60,00	73,20	PLN	<b>65,88</b>		
7.	Olštynas	45,00	54,90	PLN	<b>49,41</b>		
8.	Berlynas	12,00	14,28	EUR	<b>49,31</b>	Plius minimum 21 Lt +PVM už autobuso stovėjimą, jei tai galinė stotelė.	
9.	Ryga	10,00	10,00	LVL	<b>49,00</b>		
10.	Lomža	41,00	50,02	PLN	<b>45,02</b>		
11.	Varšuva	36,00	43,92	PLN	<b>39,53</b>		
12.	Roma	8,00	9,60	EUR	<b>33,15</b>		
13.	Balstogė	25,00	30,50	PLN	<b>27,45</b>		
14.	<b>Kaunas, Klaipėda, Šiauliai</b>	<b>20,00</b>	<b>24,00</b>	<b>LTL</b>	<b>24,00</b>		
15.	Krokuva	21,00	25,62	PLN	<b>23,06</b>		
16.	Suvalkai	20,00	24,40	PLN	<b>21,96</b>		
17.	Bratislava	5,00	6,00	EUR	<b>20,72</b>	Kai Bratislava yra galinė stotelė.	
18.	Lodzė	18,50	22,57	PLN	<b>20,31</b>		
19.	Katoviciai	18,00	21,96	PLN	<b>19,76</b>		
20.	Poznanė	18,00	21,96	PLN	<b>19,76</b>		
21.	Vroclavas	17,50	21,35	PLN	19,22		
22.	Košice	4,30	5,16	EUR	<b>17,82</b>		
23.	Koninas	16,00	19,52	PLN	<b>17,57</b>		
24.	Bratislava	4,00	4,79	EUR	<b>16,55</b>	Kai Bratislava yra tranzitinė stotelė.	
25.	Talinas	1,65	1,98	EUR	<b>6,84</b>		

(31) Tyrimo metu taip pat buvo gauta informacija iš Pareiškėjo apie tai, kokią bilietų dalį Pareiškėjas parduoda autobusų stotyse ir kokią jo sąnaudų dalį sudaro aukščiau minėtų 3 stočių taikomi aptarnavimo mokesčiai jam, kaip tarptautiniais maršrutais vežančiam vežėjui. Pareiškėjas 2011 m. gegužės 25 d. raštu Nr. 1-4/27 nurodė (t.b. 1 tomas, 121 lapas), jog aptarnauja tarptautinius maršrutus iš Estijos į Latviją, Lietuvą, Rusiją, Lenkiją. Nurodė, jog bilietai parduodami pardavimo

<sup>3</sup> Palyginamąją lentelę pateikė KAUTRA 2011 m. lapkričio 8 d. raštu (t.b. 2 tomas, 9 lapas).

biuruose, internete, per agentus, autobusų stotyse, juos taip pat parduoda autobusų vairuotojai. Autobusų stotyse parduodama labai nedidelė jo bilietų dalis (nuo 0,02 proc. iki 4,53 proc.), priklausomai nuo maršruto. Pagal Pareiškėjo pateiktą informaciją (t.b. 1 tomas, 137 lapas), maršrute Talinas-Klaipėda 2010 m. autobusų stoties aptarnavimo mokestis sudarė 5,5 proc. tiesioginių maršruto išlaidų. Maršrute Talinas-Vilnius-Kaunas-Varšuva 2010 m. autobusų stoties aptarnavimo mokestis sudarė 4,3 proc. tiesioginių maršruto išlaidų.

(32) Europos Komisijos Reglamento (EB) Nr. 2121/98, nustatančio išsamias Tarybos reglamentų (EEB) Nr. 684/92 ir (EB) Nr. 12/89 dėl keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais dokumentų taikymo taisykles, 7 straipsnio 2 dalies e) punkte numatyta, kad vežėjui teikiant paraiškas leidimui teikti reguliarias ir specialias reguliarias paslaugas gauti, vežėjai turi nurodyti atitinkamo mastelio žemėlapi, kuriame pažymėtas maršrutas ir sustojimo vietos keleiviams įlaipinti ar išlaipinti. Analogiška nuostata numatyta Taisyklių 26 punkte bei 2 priede.

(33) Inspekcija 2009 m. rugpjūčio 20 d. rašte Nr. (13)-15B-4537 TOKS paaiškino (t.b. 1 tomas, 58 lapas), kad tarptautinį susisiekimą vykdančios vežėjai neturi prievolės keleivių paėmimo ir išleidimo vietas numatyti būtinai autobusų stotis. Taip pat tiek tiriamieji ūkio subjektai, tiek TOKS nurodė, jog vežėjai, sudarinėdami atitinkamus tarptautinius maršrutus, gali rinktis ir kitas keleivių įlaipinimo ar išlaipinimo vietas nei autobusų stotys. Nei ES teisės aktai, nei Lietuvos Respublikos teisės aktai neįpareigoja vežėjų įlaipinti ar išlaipinti keleivius išskirtinai autobusų stotyse. Vežėjai nėra įpareigoti būtinai sustoti miestų autobusų stotyse ir mokėti paslaugos teikėjo nustatyto dydžio aptarnavimo mokesčių. Tarptautinio maršruto vežėjui paliekama galimybė pačiam rinktis sudaromo maršruto sustojimo vietas. Kaip pavyzdį KAUTRA nurodė, kad tarptautinių maršrutų autobusai, nenorintys naudotis Kauno autobusų stotimi, savo vežimus vykde arba vykdo iš prie Kauno pilies esančios stovėjimo aikštelės arba nuo aikštelės prie geležinkelio stoties. Atitinkamai BUSTURAS 2011 m. lapkričio 14 d. rašte Nr. 449/11 nurodė, kad tarptautiniai vežėjai keleivių įlaipinimui ir išlaipinimui dažnai nurodo ir kitas vietas, pavyzdžiui, prekybos centrų, viešbučių aikšteles, traukinių stotis, oro uostus, autobusų stoteles ir kt.

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

(34) Konkurencijos įstatymo 9 straipsnis draudžia ūkio subjektams 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 ar pardavimo sąlygų primetimą bei panašaus pobūdžio sutartyse nevienodų (diskriminacinių) sąlygų taikymą atskiriems ūkio subjektams, tuo sudarant jiems skirtingas konkurencijos sąlygas. Šis sąrašas nėra baigtinis, todėl draudžiamais gali būti pripažinti ir kiti dominuojančio ūkio subjekto veiksmai, kurie riboja ar gali riboti konkurenciją, nepagrįstai varžo kitų ūkio subjektų galimybes veikti rinkoje arba pažeidžia vartotojų interesus.

(35) Tyrimo metu buvo analizuojamos aplinkybės, susijusios su vežėjų, vežančių keleivius tarptautiniais maršrutais, įvažiavimu į KLAP, KAUTRA ir BUSTURAS valdomas stotis bei aptarnavimu jose. Kaip matyti iš Pareiškėjo skundo, jo manymu, tiriami ūkio subjektai, teikdami šias paslaugas, taikė nepagrįstai didelius mokesčius, be to, jam, kaip tarptautiniam vežėjui, taikomi mokesčiai, buvo didesni nei vietinio bei tarpmiestinio susisiekimo vežėjams taikomi mokesčiai.

(36) Vertinant Pareiškėjo teiginį, jog KAUTRA, KLAP ir BUSTURO taikomi aptarnavimo mokesčiai tarptautinio susisiekimo maršrutų vežėjams galėtų būti laikoma nesąžininga (per aukšta) kaina Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio 1 dalies prasme, atkreiptinas dėmesys, jog Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (toliau – LVAT) 2009 m. kovo 27 d. sprendime administracinėje byloje Nr. A<sup>822</sup>-454/2009 nurodė keletą modelių, kuriais vadovaujantis gali būti nustatyta, ar taikomos kainos yra nesąžiningos: 1) permoka gali būti nustatyta, lyginant pardavimo ir gamybos išlaidas, kas atskleidžia pelno normą; 2) nesąžiningos kainos gali būti nustatytos atsakant į du klausimus: ar skirtumas tarp patirtų išlaidų ir taikomų kainų yra pernelyg didelis, ir jeigu taip, ar taikoma kaina yra nesąžininga *per se* arba palyginus ją su konkuruojančiais produktais; 3) kiti būdai nesąžiningai kainai nustatyti. LVAT pažymėjo, kad paprastai taikomas

antrasis modelis nesąžiningai kainai nustatyti, o kartu nurodė, kad piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi nustatomas, jei produkto/paslaugos kaina nėra pagrįsta produkto/paslaugos ekonomine verte. LVAT kartu pažymėjo, kad ekonominė produkto/paslaugos vertė negali būti nustatoma paprasčiausiai atėmus patirtas išlaidas iš gauto pelno, o turi būti nustatoma atsižvelgiant į konkrečias bylos aplinkybes, taip pat į su išlaidomis nesusijusius faktorius. Pastebėtina, kad tokia pati praktika, vertinant, ar dominuojančio ūkio subjekto taikomos kainos yra nesąžiningos yra formuojama ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo bei Europos Komisijos.<sup>4</sup>

(37) Atkreiptinas dėmesys, jog nutarimo aprašomojoje dalyje nurodyta, kad tiriamiesiems ūkio subjektams aptarnaujant tarptautinio susisiekimo maršrutų vežėjus Kauno, Klaipėdos ir Šiaulių autobusų stotyse teikiamų aptarnavimo paslaugų apimtis yra platesnė nei aptarnaujant vietinius ar tolimojo susisiekimo maršrutus, todėl tiriamieji ūkio subjektai patiria papildomų sąnaudų, aptarnaudami tarptautinio susisiekimo vežėjus. Atitinkamai tarptautinio susisiekimo maršrutų vežėjų aptarnavimo mokestis yra didesnis, nei aptarnaujant vietinio ar tolimojo susisiekimo vežėjus. Atsižvelgiant į tai, nėra pagrindo daryti išvados, kad tarptautinio susisiekimo vežėjų aptarnavimo tiriamose autobusų stotyse paslaugos ekonominė vertė yra mažesnė už taikomą paslaugos kainą (aptarnavimo mokesčių), t.y., kad paslaugos kaina neatitinka šios paslaugos ekonominės vertės. Todėl ši aplinkybė nesudaro pagrindo konstatuoti, jog KLAP, KAUTRA bei BUSTURAS taikomos kainos yra nesąžiningos (per aukštos) ir dėl to galėtų būti laikomos Konkurencijos įstatymo pažeidimu.

(38) Be to, tyrimo metu atliktas Kauno, Klaipėdos ir Šiaulių autobusų stotyse taikomo tarptautinio susisiekimo maršrutų aptarnavimo mokesčio palyginimas su kitų ES miestų autobusų stočių aptarnavimo mokesčiu, taip pat nesudaro pagrindo nagrinėjamą mokesčio dydį vertinti kaip nesąžiningą (per didelį). Kauno, Klaipėdos ir Šiaulių autobusų stotyse taikomo tarptautinio susisiekimo maršrutų aptarnavimo mokesčio yra panašus arba mažesnis lyginant su kitų ES miestų autobusų stočių aptarnavimo mokesčiu. Pavyzdžiui, artimiausios kaimyninės valstybės Latvijos Rygos autobusų stotis taiko 49 Lt su PVM įvažiavimo mokesčių tarptautinių maršrutų vežėjams, t.y. didesnį nei taikoma Kauno, Klaipėdos ar Šiaulių autobusų stotyse. Tarptautinių maršrutų aptarnavimo mokestis taip pat yra didesnis ir kaimyninės valstybės Lenkijos Varšuvos autobusų stotyje – ten jis siekia 39,53 LT su PVM.

(39) Dėl Pareiškėjo nurodomų argumentų, susijusių su galimu jo diskriminavimu vietinių bei tarp miestinių vežėjų atžvilgiu, atkreiptinas dėmesys, kad Kodekso 16 straipsnio 5 dalis, numato, jog autobusų stotys visiems vežėjams, vežantiems keleivius tos pačios rūšies (vietinio (priemiestinio), tolimojo arba tarptautinio susisiekimo) maršrutais, turi pareigą taikyti vienodus paslaugų tarifus. Taigi, įstatymų leidėjas įtvirtina, jog dėl objektyvių priežasčių (pavyzdžiui, didesnių sąnaudų aptarnaujant vieną ar kitą grupę vežėjų) skirtingų kategorijų vežėjams gali būti taikomi skirtingi tarifai (pavyzdžiui, vietinio susisiekimo ir tarptautinio susisiekimo vežėjų grupėms). Tai netiesiogiai patvirtino ir Inspekcija 2009 m. spalio 2 d. rašte Nr. (13)-15B-5441, nurodydama, jog vienodi tarifai turėtų būti taikomi vienos rūšies (pavyzdžiui visiems tarptautinį susisiekimą vykdantiems) maršrutams.

(40) Kaip matyti iš tyrimo metu nustatytų aplinkybių, KAUTRA, KLAP ir BUSTURAS skirtingus aptarnavimo mokesčius taiko skirtingoms vežėjų grupėms (vietinio, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo vežėjams), tačiau tai pačiai grupei priklausantiems vežėjams taiko vienodus mokesčius. Pažymėtina, kad vietinio, priemiestinio ir tarptautinio susisiekimo maršrutai vartotojams nėra tarpusavyje pakeičiami, be to, skirtingų kategorijų maršrutams taikomas skirtingas teisinis reglamentavimas (skirtingos maršrutų nustatymo, kainų sudarymo ir kt. taisyklės, tarptautinio susisiekimo vežėjams paliekančios kur kas daugiau laisvės, leidžiančios tokiems vežėjams rinktis sustojimo vietas ten, kur jiems patogiu, privalomai neįtraukti autobusų stočių kaip sustojimo vietų ir pan.). Todėl skirtingi mokesčiai, nustatyti vietinį, tolimąjį ir tarptautinį susisiekimą vykdantiems vežėjams, negali būti pripažįstami sudarančiais skirtingas konkurencijos sąlygas, nes šie skirtingų grupių vežėjai iš esmės veikia skirtingomis sąlygomis ir skirtingose rinkose. Todėl darytina išvada,

<sup>4</sup> 1978 m. vasario 14 d. Europos Teisingumo teismo sprendimas byloje Nr. 27/76 United Brands v Komisija; taip pat 2004 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimas Nr. COMP/A.36.568/D3 Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg.



kad KLAP, KAUTRA ir BUSTURAS veiksmuose, šiems ūkio subjektams savo valdomose stotyse taikant didesnius aptarnavimo mokesčius (20 LT be PVM) tarptautinių maršrutų vežėjams lyginant su vietinio ir tarp miestinio susisiekimo vežėjais, nėra Konkurencijos įstatymo 9 straipsnio, draudžiančio piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi, pažeidimo sudėties.

(41) Atsižvelgiant į tai, kad tyrimo metu nustatytos aplinkybės nesudaro pagrindo konstatuoti, jog tiriamų ūkio subjektų taikomos kainos galėtų būti laikomos nesąžiningomis arba diskriminuojančiomis, ir dėl to nėra pagrindo atsakomybei pagal Konkurencijos įstatymo 9 straipsnį, todėl tyrimas nutrauktinas. Taip pat nėra pagrindo imtis priemonių pagal Tarybos Reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo (toliau – Tarybos Reglamentas Nr. 1/2003) 5 straipsnį dėl atitinkamų KAUTRA, KLAP ir BUSTURAS veiksmų atitikties SESV 102 straipsnio reikalavimams.

Vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 30 straipsnio 2 dalies 1 punktu ir Tarybos Reglamento Nr. 1/2003 5 straipsniu,

Konkurencijos taryba n u t a r i a:

1. Tyrimą dėl Uždarnosios akcinės bendrovės „Klaipėdos autobusų parkas“, Uždarnosios akcinės bendrovės „Kautra“ ir Uždarnosios akcinės bendrovės „Busturas“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 9 straipsnio reikalavimams nutraukti.

2. Pripažinti, jog nėra pagrindo dėl Uždarnosios akcinės bendrovės „Klaipėdos autobusų parkas“, Uždarnosios akcinės bendrovės „Kautra“ ir Uždarnosios akcinės bendrovės „Busturas“ veiksmų imtis priemonių, taikant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnį.

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

Tarybos narys,  
pavadojantis pirmininką

Elonas Šatas