



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

NUTARIMAS

DĖL ATSIKASIMO PRADĖTI TYRIMĄ DĖL AKCINĖS BENDROVĖS „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VEIKSMŲ ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 7 STRAIPSNIO IR SUTARTIES DĖL EUROPOS SAJUNGOS VEIKIMO 102 STRAIPSNIO REIKALAVIMAMS

2013 m. rugpjūčio 30 d. Nr. 1S-120
Vilnius

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba (toliau – Konkurencijos taryba) 2013 m. rugpjūčio 30 d. tvarkomajame posėdyje išnagrinėjo klausimą dėl atsisakymo pradėti tyrimą dėl akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – Konkurencijos įstatymas) 7 straipsnio ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 102 straipsnio reikalavimams.

Konkurencijos taryba n u s t a t ė:

(1) 2013 m. sausio 23 d. Konkurencijos taryboje buvo gautas uždarnosios akcinės bendrovės „Milsa“ (toliau – Pareiškėja arba UAB „Milsa“) pareiškimas dėl galimo akcinės bendrovės „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – AB „Lietuvos geležinkeliai“) piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi, kuris buvo papildytas Pareiškėjos 2013 m. kovo 14 d., 2013 m. balandžio 25 d., 2013 m. birželio 12 d. ir 2013 m. liepos 29 d. raštuose pateikta papildoma informacija (toliau – Pareiškimas).

(2) UAB „Milsa“ Pareiškime nurodė¹, jog ji yra viena iš granitinės skaldos į Lietuvos Respubliką importuotojų, didžiąją dalį granitinės skaldos gabenanti iš Nepriklausomų valstybių sandraugos (toliau – NVS) šalių – Baltarusijos ir Ukrainos. Anot Pareiškėjos, granitinė skalda gabenama išimtinai geležinkelio transportu.

(3) Pareiškėjos teigimu², iki 2012 m. ji naudojosi AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonais granitinės skaldos pervežimui iš NVS šalių, tačiau 2012 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nusprendė nebeskirti bendrojo parko vagonų tokiems pervežimams, t. y. neišleisti bendrojo parko vagonų iš Lietuvos Respublikos teritorijos. Tuo tarpu granitinės skaldos importuotojai iš Skandinavijos šalių per Klaipėdos uostą granitinę skaldą į Lietuvą ir toliau gabena AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausančiais bendrojo parko vagonais.

(4) UAB „Milsa“ 2011 m. spalio 11 d. raštu Nr.70³ prašė AB „Lietuvos geležinkeliai“ rasti galimybę iš AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausančių bendrojo parko vagonų suformuoti dvi 57 vagonų grįžtuoles⁴ 200 tūkstančių tonų granitinės skaldos pervežimui 6 (šešių) mėnesių laikotarpiui, t.y. nuo 2011 m. lapkričio 1 d. iki 2012 m. gegužės 1 d., maršrutu Ukrainos Kliosov geležinkelio stotis – Panerių ir Kauno geležinkelio stotys. 2011 m. spalio 17 d. raštu⁵, AB „Lietuvos geležinkeliai“ atsisakė patenkinti UAB „Milsa“ prašymą ir pasiūlė reikiamą vagonų kiekį išsinuomoti.

¹ Bylos tomas Nr.1, psl. 1.

² Bylos tomas Nr. 1, psl. 1.

³ Bylos tomas Nr. 1, psl. 54.

⁴ Grįžtuolė - grupė vagonų, kurie važiuoja vienu maršrutu ratu, pvz. Lietuva - Ukraina – Lietuva.

⁵ Bylos tomas Nr. 1, psl. 55.

(5) Pareiškėja nurodė⁶, jog dėl bendrojo parko vagonų suteikimo 2011 m. kovo 30 d. raštu⁷ kreipėsi į Ukrainos geležinkelių įmonę, taip pat 2011 m. gruodžio 16 d. raštu⁸ kreipėsi į Ukrainos vicepremierą, tačiau atsakymų negavo.

(6) UAB „Milsa“ teigia⁹, jog, įvertinusi turimus įsipareigojimus savo partneriams, ji buvo priversta sudaryti vagonų nuomos sutartį su AB „Lietuvos geležinkeliai“, kas susilpnino jos konkurencines sąlygas Lietuvos rinkoje palyginus su granitinės skaldos importuotojais iš Skandinavijos šalių, kurie per Klaipėdos uostą granitinę skaldą į Lietuvą ir toliau gabena AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonais.

(7) Pareiškėjos manymu¹⁰, Lietuvos teritorijoje turėtų būti taikomos vienodos sąlygos, t.y. nerūdinės statybinės medžiagos (skalda, žvyras, smėlis) turėtų būti pervežamos tik bendrojo parko arba tik nuomotais vagonais, arba skaldos pervežimo kaina Lietuvos teritorijoje tiek bendrojo parko vagonais, tiek ir nuomotais vagonais turėtų būti vienoda, nes yra pervežamas toks pat kroviny, naudojama ta pati geležinkelio infrastruktūra, patiriami tokio pat dydžio pervežimo kaštai.

(8) UAB „Milsa“ nurodo¹¹, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ piktnaudžiauja dominuojančia padėtimi krovinių gabenimo geležinkelio transportu rinkoje, kadangi nuo 2012 m. taiko skirtingas krovinių gabenimo Lietuvos Respublikos teritorijoje kainas, t.y. importuotojai iš Skandinavijos šalių krovinius per Klaipėdos uostą AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonais Lietuvos Respublikos teritorijoje gabena mažesne kaina nei importuotojai iš NVS šalių nuomojamais vagonais. Pareiškėjos manymu, AB „Lietuvos geležinkeliai“ panašaus pobūdžio sutartyse taiko nevienodas (diskriminacines) sąlygas atskiriems ūkio subjektams, taip sudarydama jiems skirtingas konkurencines sąlygas. Tokie AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmai, Pareiškėjos nuomone, pažeidžia Konkurencijos įstatymo 7 straipsnio 1 ir 3 dalis.

(9) Be to, UAB „Milsa“ teigimu¹², AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmai daro poveikį ir prekybai tarp Europos Sąjungos šalių narių, kadangi AB „Lietuvos geležinkeliai“ iš Klaipėdos uosto bendrojo parko vagonais perveža granitinę skaldą, pagamintą Skandinavijos šalyse, kuri dėl mažesnių pervežimo kaštų turi konkurencinį pranašumą prieš granitinę skaldą, importuojamą iš NVS šalių ir pervežamą nuomotais vagonais, ko pasekoje yra pažeidžiama SESV 102 straipsnio 3 dalis.

(10) Konkurencijos taryba, siekdama išsiaiškinti UAB „Milsa“ Pareiškime išdėstytas aplinkybes, kreipėsi į AB „Lietuvos geležinkeliai“, prašydama pateikti papildomą informaciją bei paaiškinimus.

(11) AB „Lietuvos geležinkeliai“ pateikė informaciją apie bendrojo parko vagonų suformavimo istoriją ir jų naudojimą reglamentuojančias taisykles. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė¹³, jog 1993 m. sausio 22 d. Baltarusijoje (Minske) buvo pasirašytas susitarimas¹⁴ tarp NVS šalių, Azerbaidžano Respublikos, Gruzijos Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Estijos Respublikos dėl buvusios TSRS inventorinio vagonų parko padalinimo ir jų naudojimo (toliau – Susitarimas dėl vagonų parko padalinimo). Vagonai, kurie naudojami pagal šio susitarimo nuostatas yra vadinami bendrojo parko vagonais arba inventorinio parko vagonais. Bendrojo parko vagonų naudojimą koordinuoja Geležinkelio transporto taryba (toliau – GTT), kurios būstinė yra Maskvoje. Bendrojo parko vagonų naudojimo principai yra įtvirtinti Kitų valstybių prekinių vagonų naudojimo, numerinės apskaitos ir atsiskaitymo už jų naudojimą

⁶ Bylos tomas Nr. 1, psl. 141.

⁷ Bylos tomas Nr. 1, psl. 150 – 152.

⁸ Bylos tomas Nr. 1, psl. 156 – 157.

⁹ Bylos tomas Nr. 1, psl. 1.

¹⁰ Bylos tomas Nr. 2, psl. 40.

¹¹ Bylos tomas Nr. 1, psl. 1-2.

¹² Bylos tomas Nr. 1, psl. 142.

¹³ Bylos tomas Nr. 1, psl. 6.

¹⁴ Bylos tomas Nr. 1, psl. 122 – 123.

taisyklėse¹⁵ (toliau – Taisyklės), patvirtintose 1996 m. gegužės 24 d. vykusiame įgaliotųjų geležinkelių administracijų atstovų susirinkime¹⁶.

(12) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino¹⁷, jog bendrojo parko vagonus pakrovai skiria tos šalies geležinkelio įmonė, kurioje vyksta krovinių pakrovimas į vagonus. Tais atvejais, kai geležinkelio administracijai stinga bendrojo parko vagonų kroviniams išsiųsti, vadovaujantis Taisyklių 1.7 punktu¹⁸, ji turi apie tai pranešti GTT ir prašyti atsiųsti kitos šalies geležinkelių įmonėms priklausančių vagonų. Be atitinkamos šalies geležinkelių įmonės prašymo atsiųsti vagonų, geležinkelio įmonės negali išsiųsti savo bendrojo parko tuščių vagonų pakrovai į kitą šalį. Be to, AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė, jog šiuo atveju yra reikalingas ne tik atitinkamos šalies prašymas atsiųsti vagonų, tačiau taip pat tranzitinių šalių sutikimas praleisti bendrojo parko vagonus per tranzitinę šalį.

(13) AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė¹⁹, jog 2011 m. vasario 25 d. iš Ukrainos geležinkelių įmonės buvo gauta telegrama²⁰ dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausančių tuščių bendrojo parko vagonų atsiuntimo į Ukrainą, kurios pagrindu iš Lietuvos buvo išsiųsti bendrojo parko vagonai, kuriuos, periodu nuo 2011 m. sausio 16 d. iki 2011 m. rugsėjo 1 d., naudojo UAB „Milsa“.

(14) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino²¹, jog 2012 m. prašymo iš Ukrainos geležinkelio įmonės dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų naudojimo nebuvo. AB „Lietuvos geležinkeliai“ teigia²², jog bendrojo parko vagonų granitinės skaldos pervežimui iš Ukrainos UAB „Milsa“ prašomu laikotarpiu (nuo 2011 m. lapkričio 1 d. iki 2012 m. gegužės 1 d.), skirti nebūtų galėjusi, kadangi minėtu laikotarpiu į vagonus yra masiškai kraunama skalda ir smėlis Lietuvos geležinkelių stotyse, taip pat ir kiti įvairūs kroviniai, kurie gali būti pervežami šios rūšies vagonais.

(15) 2012 m. UAB „Milsa“ iš AB „Lietuvos geležinkeliai“ buvo išsinuomojusi 114 vnt. vagonų²³.

(16) 2013 m. vasario 4 d. AB „Lietuvos geležinkeliai“ gavo UAB „Milsa“ raštą²⁴, kuriame buvo prašoma periodu nuo 2013 m. vasario mėn. iki 2013 m. balandžio mėn. su Baltarusijos ir Ukrainos geležinkelio įmonėmis suderinti tuščių bendrojo parko vagonų iš Lietuvos išsiuntimą dėl granitinės skaldos iš Ukrainos pervežimo.

(17) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino²⁵, jog gavusi UAB „Milsa“ prašymą 2013 m. vasario 4 d. telegrama²⁶ kreipėsi į Ukrainos ir Baltarusijos geležinkelio įmones dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausančių tuščių bendrojo parko vagonų priėmimo, tačiau Ukrainos ir Baltarusijos geležinkelių įmonėms nesutikus priimti AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų, vagonai į Ukrainą siunčiami nebuvo. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė²⁷, jog informacija apie Ukrainos ir Baltarusijos geležinkelio įmonių nesutikimą priimti tuščių AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų buvo gauta selektyviu ryšiu iš GTT žodžiu įprastinio rytinio pasitarimo geležinkelio stočių darbo klausimais metu.

(18) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino²⁸, jog bendrojo parko vagonai yra naudojami vadovaujantis AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2009 m. lapkričio 2 d.

¹⁵ Bylos tomas Nr.1, psl. 67 - 107

¹⁶ Bylos tomas Nr. 2, psl. 52.

¹⁷ Bylos tomas Nr. 1, psl. 63 - 64, 163 -164.

¹⁸ Bylos tomas Nr. 1, psl. 126.

¹⁹ Bylos tomas Nr. 1, psl. 64.

²⁰ Bylos tomas Nr. 1, psl. 118.

²¹ Bylos tomas Nr. 1, psl. 64.

²² Bylos tomas Nr. 1, psl. 165.

²³ Bylos tomas Nr. 1, psl. 42, 64.

²⁴ Bylos tomas Nr. 1, psl. 168.

²⁵ Bylos tomas Nr. 1, psl. 63.

²⁶ Bylos tomas Nr. 1, psl. 108.

²⁷ Bylos tomas Nr. 1, psl. 165.

²⁸ Bylos tomas Nr. 1, psl. 63.

įsakymu Nr. Į-839 patvirtintu Vagonų (konteinerių) užsakymo, krovinių vežimo derinimo tvarkos aprašu (toliau – Aprašas)²⁹. Pagal šio Aprašo nuostatas, juridiniai ir fiziniai asmenys, pageidaujantys išsiųsti krovinius iš Lietuvos geležinkelio stočių geležinkelio įmonių inventorinio parko vagonais, dėl jų užsakymo kreipiasi į AB „Lietuvos geležinkeliai“ stoties, kurioje bus kraunamas kroviny, viršininką ir pateikia vežimų organizavimo paraišką (Aprašo 1.2 punktas). Jei stotyje tuo metu yra tuščių (iškrautų) vagonų, tą pačią dieną gali būti skiriami vagonai (Aprašo 2.2 punktas). Jei klientas pageidauja kitų šalių geležinkelio administracijoms priklausančių vagonų, stoties viršininkas kreipiasi į Krovinių vežimo direkcijos Eismo valdymo tarnybos Operatyvinio skyriaus viršininką su prašymu jų atvaryti ir pakrauti (Aprašo 2.3 punktas). Apibendrinus rytinių pasitarimų Lietuvos geležinkelio stočių krovos darbų duomenis, pagal gautas vežimo organizavimo paraiškas operatyviai stotims yra paskirstomi tušti vagonai, atsižvelgiant į esamas galimybes. Kai vagonų trūksta, yra kreipiamasi į kitų geležinkelių administracijas su prašymu jų atsiųsti (Aprašo 2.13.4 punktas).

(19) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaškino³⁰, kad privačiais (nuosavais) prekiniais vagonais (riedmenimis) laikomi vagonai, kurie priklauso fiziniams ir juridiniams asmenims nuosavybės teise. Privatiems (nuosaviems) vagonams yra prilyginami ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ išnuomoti vagonai.

(20) Privatūs vagonai yra naudojami pagal Privačių prekinį vagonų naudojimo ir numerinės apskaitos taisyklių (toliau – Privačių vagonų taisyklės),³¹ patvirtintų AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2002 m. kovo 20 d. įsakymu Nr. 142, nuostatas. Privačių vagonų taisyklių 1.5 punkte³² yra numatyta, jog privatiems prekiniams vagonams leidžiama važinėti visų geležinkelių administracijos valstybių – Susitarimo dalyvių bendrojo naudojimo keliais. Tušti ir pakrauti privatūs prekiniai vagonai turi būti priimami visų geležinkelių administracijų pagal suderintą vežimų planą. Tušti privatūs prekiniai vagonai po iškrovos siunčiami pagal savininko, nuomininko arba krovinio gavėjo nurodymus.

(21) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaškino³³, jog krovinių vežimo bendrojo parko vagonuose ir nuomojamuose vagonuose kaina skiriasi. Krovinių vežimo nuomojamuose vagonuose įkainiai apskaičiuojami bendrojo parko vagonuose vežamų krovinių tarifams pritaikant koeficientą 0,75 (t.y. pritaikoma 25 proc. nuolaida). Tuo atveju kai vagono nuomininkas neturi atgalinio krovinio, papildomai yra skaičiuojamas mokestis už tuščio vagono vežimą, o tuščio bendrojo parko vagono persiuntimas yra įskaičiuotas į krauto vagono vežimo tarifą, todėl papildomai neapmokestinamas.

(22) AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė³⁴, jog krovinio vežimo kaina bendrojo parko vagonais yra didesnė už vežimą nuomotais vagonais dėl to, jog į vežimo bendrojo parko vagonais sąnaudas yra įtraukiamos išlaidos, susijusios su tuščių bendrojo parko vagonų vežimu, taip pat į vežimo bendrojo parko vagonais sąnaudas yra įtraukiamos vagonų ūkio priežiūros išlaidos.

(23) AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaškino³⁵, jog tuščių bendrojo parko vagonų vežimas yra neapmokestinamas, kadangi AB „Lietuvos geležinkeliai“ organizuoja ir pati priima sprendimus dėl tuščių bendrojo parko vagonų panaudojimo, siekdama juos panaudoti kuo efektyviau, vengiant tuščių vagonų pervežimų. Atsižvelgiant į tai, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ tuščius bendrojo parko vagonus skirsto operatyviai, todėl nėra galimybės iš anksto numatyti tuščio vagono vežimo maršruto ir apskaičiuoti tuščio vagono vežimo kainos ir atskirai pateikti ją klientui apmokėti.

²⁹ Bylos tomas Nr. 1, psl. 109 – 117.

³⁰ Bylos tomas Nr. 2, psl. 4-5.

³¹ Bylos tomas Nr. 2, psl. 9-28.

³² Bylos tomas Nr. 2, psl. 12.

³³ Bylos tomas Nr. 1, psl. 65.

³⁴ Bylos tomas Nr. 2, psl. 48.

³⁵ Bylos tomas Nr. 2, psl. 49.

(24) Taip pat AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino³⁶, dėl patiriamų skirtingų sąnaudų AB „Lietuvos geležinkeliai“ negali vienodai apmokestinti krautų bendrojo parko ir nuomotų (ar kitiems asmenims priklausančių) vagonų. AB „Lietuvos geležinkeliai“ negali atsisakyti mokesčio už tuščių nuomotų (ar kitiems asmenims priklausančių) vagonų pervežimą, kadangi AB „Lietuvos geležinkeliai“ patirtų papildomų išlaidų, tačiau negautų pajamų tais atvejais, kada nuomojamų (ar kitiems asmenims) priklausančių vagonų savininkai nuspręstų vežti tuščius vagonus, taip pat tais atvejais, kada nuomoti (ar kitiems asmenims priklausantys) vagonai su krovniais vežami aplenkiant Lietuvą, o tušti vagonai tranzitu yra gražinami per Lietuvą.

(25) Konkurencijos tarybai nebuvo pateikta duomenų, jog UAB „Milsa“ būtų prašiusi ar AB „Lietuvos geležinkeliai“ būtų atsisakiusi suteikti bendrojo parko vagonų UAB „Milsa“ granitinės skaldos pakrovai Lietuvos Respublikos teritorijoje ar pervežimams vien tik Lietuvos Respublikos teritorijoje.

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

(26) Pareiškėja kreipėsi į Konkurencijos tarybą prašydama pradėti tyrimą dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmų, galimai pažeidžiančių Konkurencijos įstatymo 7 straipsnio nuostatas ir SESV 102 straipsnio nuostatas.

(27) Pagal Konkurencijos įstatymo 7 straipsnį yra draudžiama piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi atitinkamoje rinkoje atliekant įvairius 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, taip pat panašaus pobūdžio sutartyse nevienodų (diskriminacinių) sąlygų taikymą atskiriems subjektams, taip sudarant jiems skirtingas konkurencines sąlygas.

(28) SESV 102 straipsnyje yra numatyta, jog kaip nesuderinamas su vidaus rinka yra draudžiamas bet koks vienos ar keleto įmonių piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje, galintis paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą. Toks piktnaudžiavimas konkrečiai gali būti: nesąžiningų pirkimo ar pardavimo kainų arba kokių nors kitų nesąžiningų prekybos sąlygų tiesioginis ar netiesioginis nustatymas, bei nevienodų sąlygų taikymas lygiaverčiams sandoriams su kitais prekybos partneriais, dėl ko jie patenka į konkurencijos atžvilgiu nepalankią padėtį.

(29) Pareiškimas yra grindžiamas teiginiais, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ piktnaudžiauja dominuojančia padėtimi krovinių gabenimo geležinkelio transportu rinkoje, kadangi nuo 2012 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų neišleidžia į NVS šalis, todėl UAB „Milsa“ krovinius į Lietuvą iš NVS gali gabenti tik nuomotais vagonais, o importuotojai iš Skandinavijos šalių krovinius į Lietuvą per Klaipėdos uostą už mažesnę kainą gabena AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonais. Be to, UAB „Milsa“ nuomone, taip sudaromos nevienodos sąlygos krovinių pervežimui geležinkeliu Lietuvos teritorijoje ir mano, kad kroviniai Lietuvos Respublikos teritorijoje turėtų būti pervežami tik bendrojo parko arba tik nuomotais vagonais už vienodą kainą.

(30) Analizuojant UAB „Milsa“ Pareiškimą buvo nustatyta, jog bendrojo parko vagonų skirstymo ir jų naudojimo tvarka yra apibrėžta Taisyklėse, kurios yra taikomos visoms Susitarimo dėl vagonų parko padalinimo dalyvėms, įskaitant Lietuvos Respubliką. Vadovaujantis Taisyklių 7.1 punktu, geležinkelio įmonė jai priklausančius bendrojo parko vagonus pakrovai į kitą šalį gali siųsti tik esant kitos geležinkelio įmonės prašymui. Taip pat remiantis AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškinimais turi būti gauti ir tranzitinių šalių geležinkelio įmonių sutikimai dėl krovinių vežimo per tranzitinių šalių teritorijas. Taigi, atsižvelgiant į nurodytas aplinkybes ir į tai, jog Pareiškėja prašė AB „Lietuvos geležinkeliai“ suteikti bendrojo parko vagonus pervežti granitinei skaldai, kuri yra pakraunama Ukrainos teritorijoje, darytina išvada, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų granitinės skaldos pervežimui iš Ukrainos į Lietuvą negalėjo skirti be Ukrainos geležinkelio įmonės prašymo atsiųsti bendrojo parko vagonų į

³⁶ Bylos tomas Nr. 2, psl. 51 – 52.

Ukrainos teritoriją ir be Baltarusijos geležinkelio įmonės sutikimo, jog bendrojo parko vagonai tranzitu važiuotų per Baltarusijos teritoriją.

(31) Pareiškėja pateikė įrodymus, jog dėl bendrojo parko vagonų suteikimo kreipėsi į Ukrainos geležinkelio įmonę ir į Ukrainos vicepremierą, tačiau atsakymų negavo. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė, jog prašymo dėl vagonų atsiuntimo UAB „Milsa“ prašomu laikotarpiu iš Ukrainos geležinkelio įmonės nebuvo gauta. Be to, AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino, jog dėl tuščių AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų išsiuntimo granitinės skaldos pervežimui iš Ukrainos kreipėsi į Ukrainos ir Baltarusijos geležinkelio įmones, tačiau negavus Ukrainos geležinkelio įmonės prašymo dėl vagonų atsiuntimo ir Baltarusijos geležinkelio įmonei nesutikus praleisti vagonų per Baltarusijos teritoriją, AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonų į Ukrainą išsiųsti negalėjo. Taigi, iš šių aplinkybių yra matyti, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausantys bendrojo parko vagonai į Ukrainą siunčiami nebuvo ne dėl nuo AB „Lietuvos geležinkeliai“ valios priklausančių priežasčių, tačiau dėl bendrojo parko vagonų veiklą reglamentuojančių Taisyklių reikalavimų ir kitų šalių geležinkelių įmonių veiksmų.

(32) Atsižvelgiant į aukščiau nurodytas aplinkybes, nėra pagrindo įtarti, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“, nesuteikdama Pareiškėjai bendrojo parko vagonų granitinės skaldos pervežimui iš Ukrainos į Lietuvą, galėjo pažeisti konkurencijos teisės nuostatas.

(33) Pareiškėjos teigimu, Lietuvos teritorijoje turėtų būti taikomos vienodos sąlygos, t.y. granitinė skalda turėtų būti pervežama tik bendrojo parko arba tik nuomotais vagonais arba krovinių pervežimo kaina Lietuvos teritorijoje tiek bendrojo parko vagonais, tiek ir nuomotais vagonais turėtų būti vienoda, nes yra pervežamas toks pat kroviny, naudojama ta pati geležinkelio infrastruktūra ir yra patiriami tokio pat dydžio pervežimo kaštai.

(34) Dėl granitinės skaldos importavimo į Lietuvą sąlygų, pažymėtina, jog importuotojai iš Skandinavijos šalių granitinę skaldą į Lietuvą gabena per Klaipėdos jūrų uostą, taigi granitinė skalda į vagonus yra pakraunama Klaipėdos jūrų uoste Lietuvoje ir gabinama tik Lietuvos teritorijoje. Tačiau importuotojai iš NVS šalių granitinę skaldą į vagonus pakrauna NVS šalių teritorijose ir ją gabena ne vien tik Lietuvos teritorijoje, tačiau taip pat ir per kitų NVS šalių teritorijas, o vagonai NVS šalyse yra naudojami, vadovaujantis specialių Taisyklių nuostatomis. Taigi, iš šių aplinkybių yra matyti, jog importuojant granitinę skaldą į Lietuvą iš Skandinavijos ir iš NVS šalių vagonų pakrovimo ir vagonų naudojimo sąlygos yra skirtingos, todėl nėra pagrindo įtarti, jog dėl skirtingų vagonų naudojimo sąlygų Lietuvoje, granitinės skaldos importuotojai iš Skandinavijos ir iš NVS šalių galėtų būti diskriminuojami.

(35) Dėl bendrojo parko ir nuomotų vagonų pervežimo kainų AB „Lietuvos geležinkeliai“ paaiškino, jog vienodos kainos pervežimams bendrojo parko vagonais ir nuomotais (ar kitiems asmenims priklausančiais) vagonais negali būti taikomos dėl skirtingo šių vagonų naudojimo pobūdžio ir skirtingų patiriamų kaštų. AB „Lietuvos geležinkeliai“ nurodė, jog pervežant krovinius bendrojo parko vagonais dėl vagonų efektyvaus panaudojimo sprendimus priima AB „Lietuvos geležinkeliai, operatyviai skirstydama vagonus taip, kad jie didžiąją dalį pervežimų atliktų pilni (su kroviniu), todėl bendrojo parko vagono užsakovui nėra perkeliama tuščio vagono vežimo kaštai, tačiau yra nustatyta didesnė pakrauto vagono pervežimo kaina. Tuo tarpu dėl nuomotų (ar kitiems asmenims priklausančių) vagonų panaudojimo sprendimus priima klientas, kuris pats spendžia kada ir kur vežti pakrautus ar tuščius vagonus, todėl tam, kad būtų kompensuojami AB „Lietuvos geležinkeliai“ patiriami tuščių vagonų vežimo kaštai yra nustatytas mokestis už tuščių vagonų pervežimą, tačiau krautų vagonų pervežimams yra taikoma nuolaida.

(36) Taigi, atsižvelgiant į tai, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausančių bendrojo parko vagonų ir išnuomotų vagonų naudojimo sąlygos yra skirtingos, todėl objektyviai yra galimas ir krovinių pervežimo AB „Lietuvos geležinkeliai“ bendrojo parko vagonais ir nuomotais vagonais paslaugų kainų skirtumas.

(37) Atsižvelgiant į išdėstytą darytina išvada, kad nustatytos aplinkybės nesudaro pagrindo pagrįstai įtarti, jog AB „Lietuvos geležinkeliai“ atliko kokius nors veiksmus, galimai pažeidžiančius Konkurencijos įstatymo 7 straipsnio reikalavimus ar SESV 102 straipsnio reikalavimus.

Vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 24 straipsnio 4 dalies 7 punktu,

Konkurencijos taryba n u t a r i a :

Atsisakyti pradėti tyrimą dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiksmų atitikties Konkurencijos įstatymo 7 straipsnio ir SESV 102 straipsnio reikalavimams.

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

Pirmininkas

Šarūnas Keserauskas