



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

NUTARIMAS

NUSTATYTI LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 4 STRAIPSNIO PAŽEIDIMĄ IR TAIKYTI SANKCIJAS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJAI

2023 m. lapkričio 28 d.
Vilnius

TURINYS

Santrauka	2
1. Krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra teisinis reglamentavimas.....	3
2. Krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinka	5
3. Susisiekimo ministerijos nustatytas teisinis reguliavimas pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus	8
3.1. Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių nuostatos diskriminuoja potencialius rinkos dalyvius jau veikiančių rinkoje ūkio subjektų atžvilgiu	9
3.1.1 Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose numatyti reikalavimai nekyla iš įstatymų reikalavimų vykdymo	14
3.2. Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio nuostatos privilegijuoja pajėgumus daugiau maršrutų užsakančius ūkio subjektus pajėgumus mažiau maršrutų užsakančių ūkio subjektų atžvilgiu	17
3.2.1. Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje numatytas mokėtino užmokesčio apskaičiavimo reikalavimas nekyla iš įstatymų reikalavimų vykdymo	21
3.3. Kiti argumentai.....	22
3.4. Išvada	22
4. Procedūros nutraukimas dėl Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje nustatyto teisinio reguliavimo	23
5. Procedūros nutraukimas dėl GTESVSRA 3 priedo 3 punkte nustatyto teisinio reguliavimo....	26
6. Skiriamos sankcijos už Konkurencijos įstatymo pažeidimą	28
6.1. Bauda.....	28
6.1.1 Bazinis baudos dydis	29
6.1.1.1. Nuo pažeidimo pavojingumo priklausantis baudos dydis	29
6.1.1.2. Nuo pažeidimo trukmės priklausantis baudos dydis.....	30
6.1.2. Bazinio baudos dydžio tikslinimas	31
6.1.3. Skiriamos baudos dydis	32
6.2. Įpareigojimas Susisiekimo ministerijai	32

Santrauka

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba vertino Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ įtvirtintų taisyklių, pagal kurias skiriami viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, 1.1, 2.1, 2.7 ir 2.8 papunkčių, bei susisiekimo ministro 2006 m. liepos 17 d. įsakymu Nr. 3-297 „Dėl Geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo patvirtinimo“ patvirtinto Geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo 3 priedo 3 punkto nuostatų atitikimą Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.

Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiai privilegijuoja krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijos rinkoje veikiančius ūkio subjektus ir diskriminuoja potencialius rinkos dalyvius jau veikiančių rinkoje ūkio subjektų atžvilgiu. Rinkoje jau veikiančiam ūkio subjektui yra lengviau pagrįsti pasirengimą panaudoti prašomus skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, nes jis vykdo krovinių vežimo veiklą, taigi jau turi riedmenų, darbuotojų ir sutartinių įsipareigojimų. Į rinką norintis įeiti ūkio subjektas turėtų priimti sutartinius įsipareigojimus tiek dėl riedmenų įsigijimo ar valdymo, tiek dėl darbuotojų įdarbinimo ir krovinių vežimo, ir iš jų kylančią finansinę riziką, net nežinodamas, ar gaus prieigą prie visos prašomos viešosios geležinkelių infrastruktūros, taigi, neturėdamas garantijų, kad apskritai galės pradėti vykdyti tokią veiklą.

Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio nuostatos privilegijuoja rinkoje veikiančius ūkio subjektus ir diskriminuoja kitus paslaugas potencialiai galinčius teikti ūkio subjektus. Ūkio subjekto, kuris prašo pajėgumų vežti krovinius daugiau maršrutų, mokėtinas užmokestis už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą, apskaičiuotas visuose perpildytose viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies maršrutuose, bus didesnis, o rinkoje jau veiklą vykdančiam subjektui gali užsakyti daugiau maršrutų nei bandantis į rinką įeiti naujas dalyvis. Dėl minėto reguliavimo, Konkurencijos tarybos vertinimu, gali atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos atitinkamoje rinkoje.

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, išklausiusi procedūros dalyvius 2023 m. rugsėjo 12 d. posėdyje¹, įvertinusi gautus procedūros dalyvių rašytinius paaiškinimus² dėl tyrimo išvadų³ bei tyrimo metu surinktą medžiagą, išnagrinėjo klausimą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teisės aktų ir veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams bei sankcijų taikymo ir nustatė:

- (1) Tyrimas dėl Susisiekimo ministerijos teisės aktų ir veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu, atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams pradėtas Konkurencijos tarybos 2021 m. lapkričio 3 d. nutarimu Nr. 1S-120 (2021)⁴ (toliau – Nutarimas pradėti tyrimą), įvertinus uždarnosios akcinės bendrovės (toliau – UAB) „Gargždų geležinkelis“ (toliau – Pareiškėjas) pateiktą pareiškimą⁵ su vėlesniais papildymais dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių

¹ Konkurencijos tarybos 2023 m. rugsėjo 12 d. išklausymo posėdžio protokolas. Bylos 13 tomas, 94–105 lapai.

² UAB „Gargždų geležinkelis“ 2023 m. liepos 11 d. raštas „Paiškinimai dėl tyrimo išvadų“, bylos 13 tomas, 69–72 lapai; Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 73–83 lapai.

³ Konkurencijos tarybos 2023 m. birželio 27 d. Pranešimas apie įtariamą pažeidimą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teisės aktų ir veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams. Bylos 12 tomas, 148–179 lapai.

⁴ Bylos 7 tomas, 1–20 lapai. Paskutinį kartą tyrimas pratęstas 2023 m. kovo 28 d. Konkurencijos tarybos nutarimu Nr. 1S-42 (2023) „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teisės aktų ir veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams tyrimo termino pratęsimo“, 12 tomas, 19–20 lapai.

⁵ Bylos 1 tomas, 1–83 lapai.

nustatymo“ (toliau – Prioriteto taisyklės)⁶ įtvirtintų Prioriteto taisyklių 1.1, 2.1⁷, 2.7⁸ ir 2.8⁹ papunkčių bei susisiekiimo ministro 2006 m. liepos 17 d. įsakymu Nr. 3-297 „Dėl Geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo patvirtinimo“ patvirtinto Geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo (toliau – GTESVSRA) 3 priedo 3 punkto nuostatos atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.

- (2) Pareiškėjas pareiškime nurodė, kad siekdamas teikti krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas, nuo 2017 m. kasmet teikia paraiškas dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo. Kadangi pagrindiniuose geležinkelių tinklo maršrutuose Lietuvoje yra perpildytų viešosios geležinkelių infrastruktūros dalių¹⁰, Prioriteto taisyklių, skirstant pajėgumus, taikymas yra neišvengiamas, tačiau Prioriteto taisyklių 1.1, 2.1, 2.7 ir 2.8 papunkčiuose nustatyti kriterijai yra diskriminuojantys geležinkelio įmones (vežėjus), ketinančias vykdyti krovinių vežimo veiklą, nes jose nustatyti kriterijai yra išimtinai naudingi rinkoje įsitvirtinusiai akcinei bendrovei (toliau – AB) „LTG Cargo“¹¹. Pareiškėjo paaiškinimu, kadangi visi reikalingi¹² pajėgumai jam nebuvo skirti, nebuvo įmanoma vežti krovinių iš pradinės stoties į galutinę ir panaudoti paskirtų pajėgumų¹³. Pareiškėjo teigimu, geležinkelio įmonės, negaudamos prašomų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, negali sudaryti sutarčių su klientais, todėl šiems nelieka kito pasirinkimo kaip kreiptis dėl krovinių pervežimo paslaugos į AB „LTG Cargo“. Pareiškėjas taip pat nurodė, kad vieno iš Prioriteto taisyklėse numatytų reikalavimų – pateikti patvirtinančius dokumentus apie turimus mašinius (mašinistų sertifikatus) – jis objektyviai negalėjo įgyvendinti, nes Pareiškėjui ilgą laiką nebuvo suteikti geležinkelio keliai mašinistų praktiniams mokymams atlikti¹⁴.
- (3) Pareiškėjas tyrimo metu taip pat nurodė, kad AB „LTG Infra“ ir AB „LTG Cargo“ veiksmi, kuriais Pareiškėjui nesuteikta prieiga prie šių subjektų valdomų *Operatyviosios pervežimų kompiuterinės informacinės sistemos* (OPKIS) ir e. krovinių sistemos bei kitaip ribojama Pareiškėjo galimybė vykdyti krovinių vežimo viešąją geležinkelių infrastruktūra veiklą¹⁵, prieštarauja Konkurencijos įstatymui. Kadangi tokie skundžiami veiksmai nepatenka į Nutarimu pradėti tyrimą nustatytą tyrimo apimtį, šie klausimai plačiau nenagrinėjami.

1. Krovinių vežimo viešąją geležinkelių infrastruktūra teisinis reglamentavimas

- (4) Pagrindines sąvokas ir geležinkelių transporto veiklą reglamentuoja Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas (toliau – GTK).
- (5) Viešoji geležinkelių infrastruktūra – geležinkelių infrastruktūra viešiesiems ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti ir (ar) važiuoti į geležinkelių infrastruktūros objektų statybos, remonto ir (ar) techninės priežiūros darbų atlikimo vietą ir iš jos¹⁶.
- (6) Perpildyta viešoji geležinkelių infrastruktūra – infrastruktūra, kurioje negali būti patenkinta visa viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paklausa tam tikru metu net ir derinant paraiškas skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus¹⁷.
- (7) Krovinių vežimas geležinkelių transportu – krovinių, įskaitant tuščius vagonus, vežimas traukiniais iš pradinės geležinkelio stoties į galinę geležinkelio stotį¹⁸.

⁶ Įsigaliojo nuo 2020 m. balandžio 10 d. Prieiga per internetą:

<https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/d9ce1c927a9911eaa38ed97835ec4df6>

⁷ Bylos 1 tomas, 97 lapas; 3 tomas, 6 lapas; 7 tomas, 67–71 lapai.

⁸ Bylos 1 tomas, 10–11 lapai; 7 tomas, 71–75 lapai.

⁹ Bylos 1 tomas, 11–13 lapai; 7 tomas, 75–78 lapai.

¹⁰ Bylos 1 tomas, 15 lapas.

¹¹ AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupės įmonė, užsiimanti krovinių pervežimu.

¹² Pareiškėjui buvo paskirtos tik atskiros viešosios geležinkelių infrastruktūros dalys, nesijungiančios tarpusavyje.

¹³ Bylos 1 tomas, 4–5 lapai.

¹⁴ Bylos 5 tomas, 142–143 lapai; 176–182 lapai; 6 tomas, 23–24 lapai; 54–55 lapai; 7 tomas, 78–80 lapai.

¹⁵ Bylos 12 tomas, 28–33 lapai, 99–101 lapai.

¹⁶ GTK 3 straipsnio 47 dalis.

¹⁷ GTK 3 straipsnio 35 dalis.

¹⁸ GTK 3 straipsnio 27 dalis.

- (8) Lietuvos Respublikos geležinkelių infrastruktūros tinkle kroviniai geležinkelių transportu vežami tarptautiniais¹⁹ ir vietiniais²⁰ maršrutais perpildytose ir neperpildytose viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyse.
- (9) Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, laikydamasis nediskriminavimo, efektyvumo ir ekonomiško, lygiateisiškumo, konkurencingumo, teisinio tikrumo ir skaidrumo principų, skiria viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas²¹ – AB „LTG Infra“.
- (10) Ūkio subjektai, norėdami gauti pajėgumus kroviniams vežti, teikia paraiškas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo krovinių vežimui tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui²². Įvertinęs paraiškas, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas ne vėliau kaip prieš 5 mėnesius iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo parengia tarnybinio traukinių tvarkaraščio projektą ir pateikia suinteresuotosioms šalims jo išrašus, kuriuose nurodomi tai suinteresuotajai šaliai preliminariai planuojami skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai²³. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas, rengdamas tarnybinio traukinių tvarkaraščio projektą, stengiasi suderinti visas paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, įskaitant paraiškas skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus²⁴. Jeigu konsultacijų su pareiškėjais metu nepavyksta patenkinti paraiškų skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas pradeda derinti paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus²⁵. Jeigu įvykdęs derinimo procedūrą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas negali patenkinti visų prašymų skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, jis nedelsdamas, bet ne vėliau kaip per 5 darbo dienas po derinimo procedūros pabaigos, savo interneto svetainėje paskelbia, kad ši viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis yra perpildyta²⁶.
- (11) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė, (toliau – Direktyva 2012/34/ES)²⁷ 31 straipsnio 4 dalyje ir 47 straipsnyje numatytos dvi pajėgumų skyrimo infrastruktūros perpildymo atveju galimybės, kurios gali būti naudojamos, siekiant išspręsti pajėgumų skyrimo klausimą, esant perpildytai infrastruktūrai: tai perpildytos infrastruktūros mokestis²⁸ ir prioriteto taisyklės²⁹. Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad nustatant pirmumo teisės suteikimo kriterijus atsižvelgiama į paslaugos svarbą visuomenei bet kurios kitos paslaugos, kurios bus dėl tos priežasties atsisakyta, atžvilgiu. Siekdamas garantuoti tinkamų transporto paslaugų plėtrą pagal šias nuostatas, o ypač įvykdyti viešųjų paslaugų reikalavimus arba skatinti nacionalinę ir tarptautinę krovinių vežimo geležinkeliais plėtrą, valstybės narės gali nediskriminuojančiomis sąlygomis imtis visų būtinų priemonių, kad užtikrintų, jog skirstant infrastruktūros pajėgumus tokioms paslaugoms būtų suteikta pirmumo teisė.

¹⁹ GTK 3 straipsnio 28 dalis.

²⁰ GTK 3 straipsnio 29 dalis.

²¹ GTK 29 straipsnio 1 dalis.

²² GTK 29¹ straipsnio 1 dalis. Pažymėtina, kad 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu taikomos iki 2022 m. gruodžio 9 d. galiojusios Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 25–25², 28–29³, 29⁵–29⁸ ir 30² straipsnių nuostatos (2021 m. gruodžio 14 d. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4¹, 7¹, 10¹, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 23, 24¹, 25, 25², 26, 28, 29, 29¹, 29², 29³, 29⁵, 29⁶, 29⁷, 29⁸, 30¹, 30², 33 straipsnių ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25³, 29⁹ ir 29¹⁰ straipsniais ir 25¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo Nr. XIV-772 34 straipsnio 4 dalis), todėl šiame nutarime cituojama būtent tyrimo ir nutarimo priėmimo laikotarpiu faktiškai taikoma GTK redakcija.

²³ GTK 29² straipsnio 1 dalis.

²⁴ GTK 29³ straipsnio 1 dalis.

²⁵ GTK 29³ straipsnio 4 dalis.

²⁶ GTK 29³ straipsnio 6 dalis.

²⁷Prieiga per internetą:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:02012L0034-20190101&from=EN>.

²⁸ Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 4 dalis.

²⁹ Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnis.

- (12) Perpildytoje Lietuvos Respublikos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai skiriami vadovaujantis susisiekimo ministro nustatytais Prioriteto taisyklėmis, kurias susisiekimo ministras nustato atsižvelgdamas į viešąjį interesą, poreikį skatinti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą, nacionalinę ir ypač tarptautinę krovinių vežimo geležinkelių transportu plėtrą, pareiškėjo ankstesnio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimo lygį³⁰.
- (13) Paraiškos pajėgumams gauti taip pat gali būti teikiamos pareiškėjams teikiant paskutinės minutės paraišką³¹. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas kaip įmanoma greičiau, bet ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo paskutinės minutės paraiškos gavimo dienos, priima sprendimą skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus pagal paskutinės minutės paraišką arba atsisakyti juos skirti³². Jeigu vienu metu gaunamos kelios paskutinės minutės paraiškos skirti tuos pačius viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai skiriami paskutinės minutės paraišką anksčiau pateikusiai pareiškėjui³³.
- (14) Mašinistai, norėdami valdyti riedmenis privalo turėti mašinisto sertifikatą³⁴. Siekdami pagrįsti pasirengimą vežti krovinius viešąja geležinkelių infrastruktūra pagal Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčius, pareiškėjai taip pat privalo pateikti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui mašinistų sertifikatus. Ši pareiga detalizuojama viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintuose tinklo nuostatuose³⁵ (toliau – Tinklo nuostatai).
- (15) GTESVSRA nustatyti reikalavimai, kuriuos turi atitikti geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemos, fizinių asmenų, pageidaujančių gauti traukinio mašinisto sertifikatus, mokymo ir egzaminavimo priemonės, traukinio mašinisto sertifikavimo tvarka³⁶.

2. Krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinka

- (16) Pagrindinis atitinkamos rinkos apibrėžimo³⁷ tikslas yra nustatyti nagrinėjamų ūkio subjektų konkurentus, galinčius varžyti jų laisvę elgtis nepriklausomai nuo kitų rinkos dalyvių.
- (17) Atitinkamos rinkos apibrėžimas apima keletą etapų. Pirmiausia apibrėžiama prekės (paslaugos) rinka, nustatant prekes (paslaugas), kurios yra ar gali būti pakeičiamos viena kita. Po to apibrėžiama geografinė rinka, nustatant teritoriją, kurioje tas pakeičiamumas vyksta ar gali vykti. Apibrėžus atitinkamą rinką, nustatomi rinkos dalyviai.
- (18) Sprendžiant klausimą, ar buvo pažeistos Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatos, prekės (paslaugos) rinkos apibrėžimas (jo detalumas) yra svarbus tiek, kiek jis leidžia įvertinti, ar konkretus viešojo administravimo subjekto sprendimas nepažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio nuostatų, t. y., ar galima nustatyti esant minėtoje teisės normoje nustatytų sąlygų visumą³⁸. Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimui konstatuoti pakanka nustatyti, jog ūkio subjektai

³⁰ GTK 29³ straipsnio 7 dalis.

³¹ GTK 29⁵ straipsnio 1 dalis.

³² GTK 29⁵ straipsnio 2 dalis.

³³ GTK 29⁵ straipsnio 3 dalis.

³⁴ Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 2 straipsnio 48 dalis. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.224463/asr>

³⁵ Šiuo metu galioja Viešosios geležinkelių infrastruktūros 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio tinklo nuostatai, patvirtinti AB „LTG Infra“ generalinio direktoriaus 2021 m. gruodžio 10 d. įsakymu Nr. ĮS-PAJ(LGI)-1420 „Dėl Viešosios geležinkelių infrastruktūros 2022–2023 metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio tinklo nuostatų patvirtinimo ir paskelbimo“.

Prieiga per internetą: https://doc.ltginfra.lt/lt/infrastruktura/MPP/tinklo_nuostatai/22-23_TN.pdf

³⁶ GTESVSRA 1 punktas.

³⁷ Atitinkama rinka apibrėžiama vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 1 dalimi, kurioje nurodyta, kad atitinkama rinka – tam tikros prekės rinka tam tikroje geografinėje teritorijoje, ir Konkurencijos tarybos paaiškinimais dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo, patvirtintais Konkurencijos tarybos 2019 m. gruodžio 3 d. nutarimu Nr. 1S-150 (2019) „Dėl paaiškinimų dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo patvirtinimo“ (toliau – Paaiškinimai dėl atitinkamos rinkos).

³⁸ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau – LVAT) 2012 m. gegužės 30 d. sprendimas adm. byloje Nr. A⁸⁵⁸-1484/2012, *Trakų rajono savivaldybės administracija ir UAB „Komunalinių įmonių kombinatas“ prieš Konkurencijos tarybą*.

konkuruoja ar galėtų konkuruoti nesant diskriminacinių ir sąžiningos konkurencijos sąlygų neatitinkančių ribojimų, t. y. rinkos apibrėžimui yra taikomi specifiniai, minimalūs reikalavimai. Todėl, apibrėžiant atitinkamą rinką galimo Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo atveju, nėra būtinas itin detalus atitinkamos rinkos apibrėžimas, laikantis sąlygos, jog yra įmanoma nustatyti, kad yra ūkio subjektų, kurių atžvilgiu yra sudaromos skirtingos konkurencijos sąlygos³⁹.

- (19) Prekės rinka apibrėžiama kaip visuma prekių, kurios pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas⁴⁰. Vertinant, kokiai prekės (paslaugos) rinkai priskirtinos nagrinėjamos paslaugos, reikia atsižvelgti į šių paslaugų teisinį reglamentavimą.
- (20) Pareiškėjas siekia teikti krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugas, o krovinių vežimas geležinkelių transportu, kaip minėta, yra krovinių, įskaitant tuščius vagonus, vežimas traukiniais iš pradinės geležinkelio stoties į galinę geležinkelio stotį⁴¹. Pareiškėjas nurodė, kad krovinių vežimo veiklos nei perpildytoje, nei neperpildytoje viešojoje geležinkelių infrastruktūroje (magistraliniuose keliuose) nevykdo, bet norėtų ją vykdyti, tačiau dėl Susisiekimo ministerijos nustatyto teisinio reguliavimo jam yra ribojamos galimybės įeiti į krovinių vežimo viešąją geležinkelių infrastruktūrą rinką, t. y. gauti prieigą prie viešosios geležinkelių infrastruktūros.
- (21) Taigi, šiuo atveju nagrinėjamas susisiekimo ministro įsakymais patvirtintose Prioriteto taisyklėse bei GTESVSRA įtvirtintas teisinis reguliavimas yra susijęs su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu. Darytina išvada, kad atitinkama prekės rinka yra krovinių vežimo viešąją geležinkelių infrastruktūrą rinką.
- (22) Analizuojamu atveju nebūtina detaliau nagrinėti, ar pirkėjo požiūriu kroviniai galėtų būti gabenami kitokiomis transporto priemonėmis nei geležinkelio transportas; taip pat nėra būtina detaliau nagrinėti rinkos galimo skaidymo ar segmentavimo pagal krovinių tipą klausimo. Toks detalesnis atitinkamos rinkos nagrinėjimas niekaip nekeistų nagrinėjamų veiksmų vertinimo, todėl yra netikslingas.
- (23) Geografinė rinka apibrėžiama kaip teritorija, kurioje visi ūkio subjektai susiduria su iš esmės panašiomis konkurencijos sąlygomis tam tikroje prekės rinkoje ir kuri, atsižvelgiant į tai, gali būti atskiriama lyginant su greta esančiomis teritorijomis⁴².
- (24) Pareiškėjas teikia paraiškas geležinkelių infrastruktūros valdytojui dėl pajėgumų skyrimo vežti krovinius vietiniais maršrutais Lietuvos viešąją geležinkelių infrastruktūrą. Krovinių vežimo vietiniais maršrutais paslauga – krovinių vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai traukinys nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos⁴³.
- (25) Nagrinėjamos Prioriteto taisyklės bei GTESVSRA taikomi vietinių maršrutų atžvilgiu.
- (26) Nors atskiri vietiniai maršrutai apima tik tam tikrą Lietuvos Respublikos teritoriją, tačiau įvairūs maršrutai išsidėstę įvairiose Lietuvos dalyse. Nagrinėjamas reguliavimas nėra apribotas tik tam tikrų apibrėžtų, konkrečių geležinkelio kelių atžvilgiu, gali būti taikomas visiems Lietuvoje esantiems geležinkelių keliams, kurie sudaro Lietuvos viešąją geležinkelių infrastruktūrą, atitinkamai, nagrinėjamas reguliavimas taikytinas įvairiems maršrutams Lietuvos Respublikos teritorijoje.
- (27) Nepriklausomai nuo to, ar geografinė rinka šiuo atveju būtų apibrėžiama siauriau, kaip atskiri maršrutai, ar plačiau – kaip Lietuvos Respublikos teritorija, nagrinėjamų veiksmų vertinimas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio atžvilgiu dėl to nesikeistų. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, nagrinėjamu atveju geografinė rinka apibrėžiama kaip Lietuvos Respublikos teritorija⁴⁴.

³⁹ LVAT 2012 m. gruodžio 12 d. nutartis adm. byloje Nr. A⁸⁵⁸-2825/2012, *Lietuvos Respublikos Seimo narys N. P. prieš Klaipėdos miesto savivaldybės tarybą*.

⁴⁰ Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 16 dalis.

⁴¹ GTK 3 straipsnio 27 dalis.

⁴² Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 3 dalis.

⁴³ GTK 3 straipsnio 29 dalis.

⁴⁴ Panašios praktikos Konkurencijos taryba laikėsi ir anksčiau, pavyzdžiui, Konkurencijos tarybos 2020 m. liepos 14 d. nutarime Nr. 1S-77 (2020) „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklių ir Lietuvos transporto saugos administracijos veiksmų jas įgyvendinant atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams“, 60–61 pastraipos.

- (28) Taigi, atitinkama rinka apibrėžtina kaip krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinka.
- (29) Pagal Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 8 dalį, konkurentai – ūkio subjektai, kurie toje pačioje atitinkamoje rinkoje susiduria arba gali susidurti su tarpusavio konkurencija.
- (30) Tyrimo metu nustatyta, kad 2020 m. tik AB „Akmenės cementas“ ir AB „LTG Cargo“ vežė krovinius geležinkelių transportu vietiniais maršrutais⁴⁵. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas pateikė informaciją, kad 2021–2022 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio laikotarpiu krovinius Lietuvoje taip pat vežė tik dvi įmonės, t. y. AB „LTG Cargo“ ir AB „Akmenės cementas“. Tačiau AB „Akmenės cementas“ naudojami viešąja geležinkelių infrastruktūra tik maršrutu Alkiškiai-Akmenė, Akmenė-Alkiškiai ir tik šios įmonės reikmėms būtinos produkcijos bei žaliavų, būtinų įmonės produkcijai gaminti, pervežimui, todėl ji su AB „LTG Cargo“ dėl rinkų, prekių ir kitų išteklių nesivaržo⁴⁶. Ūkinė veikla yra susijusi su prekių (įskaitant paslaugas) siūlymu tam tikroje rinkoje, o veikla savo poreikiams tenkinti nėra laikytina ūkine veikla⁴⁷. Atitinkamai, nėra pagrindo AB „Akmenės cementas“ laikyti rinkos dalyviu ir AB „LTG Cargo“ konkurentu.
- (31) Perpildytose viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyse vietiniais maršrutais krovinius 2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu vežė taip pat viena geležinkelio įmonė – AB „LTG Cargo“⁴⁸. Tik vienas subjektas – AB „LTG Cargo“, gavo prieigą prie perpildytos geležinkelių infrastruktūros ir 2020–2021 m. bei 2021–2022 m. laikotarpiais⁴⁹, kai buvo taikytos analizuojamos Prioriteto taisyklės.
- (32) Kadangi prieigos prie neperpildytos infrastruktūros maršrute, kuriame yra perpildyta pripažintos infrastruktūros dalis, neįmanoma panaudoti ir pervežti krovinių, jei negaunama prieiga prie perpildytos geležinkelio infrastruktūros, krovinių vežimą viešąja geležinkelių infrastruktūra už atlygį norinčios vykdyti įmonės yra priverstos atsisakyti joms skirtų pajėgumų neperpildytose viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyse. Atitinkamai Pareiškėjas, nors tyrimui aktualiais laikotarpiais, kaip akcentuoja Susisiekimo ministerija, buvo gavęs prieigas prie neperpildytos geležinkelių infrastruktūros, vis dėlto nevykdė krovinių vežimo veiklos nei neperpildytoje, nei perpildytoje viešojoje geležinkelių infrastruktūroje⁵⁰. Taip pat krovinių vežimo veiklos nevykdė ir kiti Susisiekimo ministerijos rašytiniuose paaiškinimuose⁵¹ dėl tyrimo išvadų minimi subjektai, kuriems buvo suteikta prieiga tik prie neperpildytos infrastruktūros ir kurie atsisakė jiems suteiktų neperpildytų geležinkelių infrastruktūros pajėgumų, o prieigos prie perpildytos geležinkelių infrastruktūros, taikant Prioriteto taisyklės, jie negavo.
- (33) Taigi, nustatyta, kad tik viena geležinkelio įmonė (vežėjas), t. y. AB „LTG Cargo“, faktiškai veža krovinius geležinkelių transportu vietiniais maršrutais už atlygį. Atsižvelgiant į tai, tik AB „LTG Cargo“ yra veikiantis krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinkos dalyvis. Pareiškėjas bei kiti ūkio subjektai⁵², atitinkantys teisės aktuose nustatytus reikalavimus ir galintys teikti krovinių vežimo paslaugas bei teikiantys viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui paraiškas pajėgumams gauti, be kita ko, net gaunantys prieigas prie neperpildytų infrastruktūros dalių, bet dėl šio nutarimo (32) pastraipoje nurodytos ar kitokios priežasties atsisakantys skirtų neperpildytų geležinkelių infrastruktūros pajėgumų ir faktiškai

⁴⁵ Bylos 2 tomas, 173 lapas.

⁴⁶ Bylos 11 tomas, 179 lapas.

⁴⁷ LVAT 2018 m. kovo 26 d. nutartis adm. byloje Nr. eA-4-822/2018, *akcinė bendrovė „Orlen Lietuva“ ir akcinė bendrovė „Lifosa“ prieš Konkurencijos tarybą*, 99 punktas; Europos Sąjungos Teisingumo Teismo 2012 m. liepos 12 d. sprendimas byloje Nr. C-138/11, *Compass-Datenbank GmbH prieš Austrijos Respubliką*, 35 pastraipa ir joje nurodyta praktika.

⁴⁸ Bylos 2 tomas, 173 lapas.

⁴⁹ Bylos 4 tomo 58, 103 lapai, 7 tomo 71, 176–177 lapai.

⁵⁰ Bylos 1 tomas, 91 lapas, 12 tomas, 27 lapas.

⁵¹ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 74–75 lapai.

⁵² Kitos geležinkelių įmonės: <https://www.rtt.lt/gelezinkeliai/rinkos-stebesena/>

nevykdantys krovinių vežimo veiklos, laikytini konkurencijos teisės prasme potencialiais krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinkos dalyviais.

- (34) Atitinkamai, tiek rinkoje jau veikiantis ūkio subjektas, tiek potencialūs rinkos dalyviai, kurie kol kas negauna visų prašomų pajėgumų savo veiklai vykdyti, gali tarpusavyje konkuruoti dėl atitinkamų paslaugų teikimo.

3. Susisiekimo ministerijos nustatytas teisinis reguliavimas pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus

- (35) Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas reikalavimas viešojo administravimo subjektams, vykdant pavestus uždavinius, susijusius su ūkinės veiklos reguliavimu, užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę.
- (36) Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalimi, viešojo administravimo subjektų priimti teisės aktai ar kiti sprendimai vertinami kaip Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimas, kai nustatoma šių aplinkybių visuma: a) viešojo administravimo subjekto teisės aktas ar kitoks sprendimas teikia privilegijas arba diskriminuoja atskirus ūkio subjektus ar jų grupes; b) dėl tokio sprendimo atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams; c) skirtingos konkurencijos sąlygos nėra lemtos Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimų vykdymo⁵³.
- (37) Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio kontekste konkurencijos ribojimai suprantami ne vien tik atitinkamoje rinkoje veikiančių ūkio subjektų atžvilgiu, tačiau ir naujų rinkos dalyvių (potencialių konkurentų) atžvilgiu⁵⁴. Privilegijų teikimas arba atskirų ūkio subjektų ar jų grupių diskriminavimas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnyje įtvirtintos sąžiningos konkurencijos kontekste sietinas su nevienodų ūkinės veiklos vykdymo sąlygų užtikrinimu⁵⁵. Siekiant nustatyti, ar dėl teisės akto ar sprendimo atsiranda ar gali atsirasti konkurencijos sąlygų skirtumų atitinkamoje rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams, nėra būtina įrodyti konkrečius konkurencijos sąlygų skirtumus, o pakanka nustatyti prielaidas tokiems skirtumams atsirasti⁵⁶.
- (38) Vienodų konkurencijos sąlygų sudarymas reiškia situaciją, kai ūkio subjektai turi tokias pačias veikimo rinkoje galimybes, o jei tomis pačiomis sąlygomis veikiantys ūkio subjektai yra vertinami skirtingai, t. y. tam tikras subjektas ar subjektai gauna privilegijas, kiti toje pačioje situacijoje esantys ūkio subjektai patiria diskriminaciją⁵⁷. Diskriminavimas tarp ūkio subjektų yra galimas tada, jeigu toje pat situacijoje esantiems ūkio subjektams yra taikomos skirtingos sąlygos arba skirtingose situacijose esantiems ūkio subjektams taikomos vienodos sąlygos⁵⁸.

⁵³ LVAT 2015 m. birželio 15 d. nutartis adm. byloje Nr. A-1581-502/2015 (išplėstinė kolegija), *Klaipėdos miesto savivaldybė ir kt. prieš Konkurencijos tarybą*.

⁵⁴ LVAT 2018 m. sausio 26 d. nutartis adm. byloje Nr. eA-1475-556/2018, *Panevėžio miesto savivaldybė prieš Konkurencijos tarybą*; LVAT 2017 m. kovo 21 d. nutartis adm. byloje Nr. eA-215-552/2017, *Joniškio rajono savivaldybė prieš Konkurencijos tarybą*.

⁵⁵ LVAT 2017 m. lapkričio 21 d. nutartis adm. byloje Nr. eA²¹⁶⁶-624/2017, *UAB „Busturas“ prieš Konkurencijos tarybą*, 16 punktas.

⁵⁶ LVAT 2009 m. kovo 26 d. nutartis adm. byloje Nr. A⁸²²-441/2009, *Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos prieš Konkurencijos tarybą*.

⁵⁷ LVAT 2015 m. spalio 5 d. nutartis adm. byloje Nr. eA-2143-502/2015, *UAB „Logotipo projektai“, UAB „Neoreklama“, UAB „Katos studija“, Baltijos išorinės reklamos firmų asociacija prieš Konkurencijos tarybą*.

⁵⁸ LVAT 2014 m. rugpjūčio 21 d. nutartis adm. byloje Nr. A502-308/2014, *Lietuvos edukologijos universitetas prieš Konkurencijos tarybą*.

3.1. Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių nuostatos diskriminuoja potencialius rinkos dalyvius jau veikiančių rinkoje ūkio subjektų atžvilgiu

- (39) Prioriteto taisyklių 1.1 papunktyje įtvirtinta, kad „pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skiriami pareiškėjui, kuris atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu Viešosios geležinkelių infrastruktūros tinklo nuostatų nustatyta tvarka pagrindžia savo pasirengimą panaudoti prašomus pajėgumus, dėl kurių viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis paskelbta perpildyta, t. y. viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui pateikia dokumentus, kuriais patvirtinama, kad pareiškėjas turi traukos riedmenų, traukinio mašinistų ir kitų darbuotojų, kurių darbas tiesiogiai susijęs su geležinkelių transporto eismu, taip pat sutartinių įsipareigojimų dėl keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu veiklos vykdymo, naudojantis skirtais pajėgumais“.
- (40) Prioriteto taisyklių 2.1 papunktyje įtvirtinta, kad „pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skiriami pareiškėjui, kuris pagrindžia savo pasirengimą panaudoti prašomus pajėgumus mutatis mutandis šio įsakymo 1.1 papunktyje nustatyta tvarka“.
- (41) Reikalavimai dėl pasirengimo panaudoti prašomus pajėgumus yra detalizuoti AB „LTG Infra“ patvirtintuose Tinklo nuostatuose⁵⁹, kurie įgyvendina Prioriteto taisykles⁶⁰.
- (42) Pareiškėjo teigimu, Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose nustatytas reikalavimas pagrįsti pasirengimą panaudoti prašomus pajėgumus yra diskriminuojantis ūkio subjektus, norinčius vežti krovinius perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje. Reikalavimas būti įdarbinus reikiamą skaičių kvalifikuotų darbuotojų bei būti įsigijus / išsinuomojus reikiamą kiekį traukos riedmenų, o taip pat sutarčių su trečiaisiais asmenimis pateikimas dar neturint jokių garantijų dėl pajėgumų skyrimo ir krovinių vežimo veiklos vykdymo, apriboja galimybę naujiems rinkos dalyviams įeiti į šią rinką. Pareiškėjas paaiškino, kad rinkoje yra ribotas skaičius kvalifikuotų darbuotojų, taip pat jiems mokamas aukštas darbo užmokestis, traukos riedmenys yra brangūs ir jų pasiūla rinkoje yra maža, todėl krovinių vežimo geležinkeliais veiklą siekiančiai pradedanti įmonė yra rizikinga dar negavus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų sudarinėti darbo, nuomos ir kitas sutartis, nes negavusi pajėgumų įmonė negalėtų vykdyti savo įsipareigojimų ir atitinkamai patirtų nuostolius⁶¹.
- (43) Susisiekimo ministerija paaiškino⁶², kad Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių sąlygos buvo įtvirtintos siekiant užtikrinti kuo efektyvesnę valstybės ribotų išteklių (pajėgumų perpildytoje viešojoje geležinkelių infrastruktūroje) panaudojimą. Prioriteto taisyklėse nustatytu teisiniu reguliavimu suteikiama galimybė visiems subjektams vienodomis sąlygomis pretenduoti dėl ribotų išteklių suteikimo, o ribotus išteklius gauna tas pareiškėjas, kuris atitinka nustatytus reikalavimus.
- (44) Susisiekimo ministerijos teigimu, pareiškėjo pasirengimas panaudoti prašomus pajėgumus negali būti siejamas su ne visų Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose nustatytų sąlygų (reikalavimų) įvykdymu ir (ar) ne visų dokumentų, patvirtinančių atitiktį šiems reikalavimams, pateikimu⁶³.
- (45) AB „LTG Infra“ paaiškino⁶⁴, kad Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose nustatytas reglamentavimas buvo nustatytas kaip garantas, kad konfliktuojantys pajėgumai būtų skirti tam pareiškėjui, kuris pagrindžia dokumentais savo pasirengimą panaudoti konfliktuojančius pajėgumus ir šis garantas yra būtinas tol, kol bus panaikintas GTK 29¹ straipsnio 10 dalyje⁶⁵ ir Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet

⁵⁹ Prieiga per internetą: <https://ltginfra.lt/tinklo-nuostatai>

⁶⁰ Prioriteto taisyklių 1.1 papunktis; bylos 6 tomas, 161 lapas.

⁶¹ Bylos 1 tomas, 97 lapas, 7 tomas, 67–71 lapai.

⁶² Bylos 6 tomas, 158 lapas.

⁶³ Bylos 6 tomas, 162 lapas.

⁶⁴ Bylos 11 tomas, 27–28 lapai.

⁶⁵ Iki 2022 m. gruodžio 10 d. galiojusioje GTK 29¹ straipsnio 10 dalies redakcijoje numatyta, kad pareiškėjai ne vėliau kaip prieš 20 darbo dienų iki jiems skirtų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimo gali pateikti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui prašymą atsisakyti jiems skirtų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų.

nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių (toliau – Užmokesčio taisyklės)⁶⁶ 23 ir 36.1 punktuose nustatytas reglamentavimas, leidžiantis skirtų pajėgumų atsisakyti bet kuriuo atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo momentu, išlaikius 20 darbo dienų iki skirtų pajėgumų panaudojimo pranešimo terminą ir taip nemokėti užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą traukinių eismo įmokos dalies ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus. Ši reglamentavimą planuojama panaikinti 2023–2024 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu atžvilgiu⁶⁷. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nuomone, šis Prioriteto taisyklėse įtvirtintas garantas yra visiškai pagrįstas tuo, kad esant nurodytai galimybei be finansinių ir kitų pasekmių atsisakyti skirtų konfliktuojančių pajėgumų, labai tikėtina, kad pareiškėjas, kuriam buvo skirti konfliktuojantys pajėgumai, bet jis buvo nepasirengęs šių pajėgumų panaudoti, skirtų konfliktuojančių pajėgumų atsisakys, o tai turės tiesioginę neigiamą įtaką veiksmingam ir efektyviam pajėgumų panaudojimui, kurį reikalauja užtikrinti Direktyva 2012/34/ES⁶⁸.

- (46) AB „LTG Infra“ taip pat nurodė, kad Tinklo nuostatuose įtvirtinta vertinimo tvarka dėl pasirengimo panaudoti prašomus pajėgumus siejama ne vien tik su: 1) veiklos sutarčių (su klientais), o ir kito dokumento, pagrindžiančio pareiškėjo sutartinių įsipareigojimų dėl keleivių, bagažo ar krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų, naudojantis konfliktuojančiais pajėgumais, pateikimu viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui; 2) veiklos vykdymui reikalingų darbuotojų įdarbinimu, sertifikavimu, bet ir planuojamu šių darbuotojų įdarbinimu ar pasitelkimu kitais teisėtais pagrindais; 3) traukos riedmenų įsigijimu nuosavybės pagrindais, o ir traukos riedmenų įsigijimu kitais teisėtais pagrindais bei planuojamu traukos riedmenų įsigijimu ar valdymu kitais teisėtais pagrindais. Taip pat AB „LTG Infra“ pažymėjo, kad pareiškėjai savo pasirengimą gali grįsti ir kita papildoma informacija⁶⁹.
- (47) AB „LTG Infra“ taip pat paaiškino, kad vadovaujantis Prioriteto taisyklėmis, kurios nenumato dalinio prašomų pajėgumų pagrindimo galimybės, pareiškėjas turi pagrįsti pasirengimą panaudoti visus prašomus pajėgumus, dėl kurių viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis paskelbta perpildyta⁷⁰.
- (48) Pareiškėjas nurodė, kad teikdamas paraišką 2020–2021 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui pateikė AB „LTG Infra“ duomenis apie Pareiškėjui nuosavybės teise priklausančius lokomotyvus, taip pat paaiškino, kad dalį lokomotyvų ketina nuomotis (tuo pagrindu, buvo pateikti garantiniai raštai dėl reikiamo kiekio lokomotyvų nuomos), tačiau viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas sprendė, jog ši informacija yra nepakankama pagrįsti ketinamai vykdyti veiklai. Pareiškėjas taip pat nurodė, kad pateikė AB „LTG Infra“ darbuotojų sąrašą bei informavo, kad yra sudaryta sutartis su įdarbinimo įmone, kuri yra atrinkusi Pareiškėjo kriterijus atitinkančius darbuotojus, pradėtas darbuotojų paruošimas ir apmokymas lokomotyvo 2TE116 valdymui. Pareiškėjas nurodė viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui ir tai, kad yra sudaręs reikiamas sutartis su klientais, pažymėdamas, kad detalesnius duomenis galės pateikti po viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo⁷¹, tačiau AB „LTG Infra“ vertino, kad visi šie duomenys neįrodė Pareiškėjo pasirengimo vykdyti veiklą⁷².

⁶⁶ Patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 610 „Dėl užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“.

⁶⁷ Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4¹, 7¹, 10¹, 12, 14, 17, 19, 20, 21, 23, 24¹, 25, 25², 26, 28, 29, 29¹, 29², 29³, 29⁵, 29⁶, 29⁷, 29⁸, 30¹, 30², 33 straipsnių ir priedo pakeitimo, Kodekso papildymo 25³, 29⁹ ir 29¹⁰ straipsniais ir 25¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo Nr. XIV-772 34 straipsnio 3 ir 4 dalys.

Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/3d9e8052616d11ecb2fe9975f8a9e52e?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=16672ff2-ebe5-45f5-b4dc-2817aa91ec39>

⁶⁸ Bylos 11 tomas, 27–28 lapai.

⁶⁹ Bylos 11 tomas, 28–29 lapai.

⁷⁰ Bylos 11 tomas, 29–30 lapai.

⁷¹ Bylos 3 tomas 10–11 lapai.

⁷² Bylos 4 tomas, 58 lapas.

- (49) Konkurencijos taryba iš Pareiškėjo pateiktos informacijos nustatė, kad paraiškų vertinimo metu pasirengimą panaudoti pajėgumus pagrindžiančiais buvo pripažįstami tik tie dokumentai, kurie patvirtino, jog dokumentų pateikimo dieną Pareiškėjas turi reikiamą skaičių Lietuvoje registruotų riedmenų, darbuotojų, kurie turi mašinistų sertifikatus, suteikiančius jiems teisę važiuoti konkrečiais maršrutais, dėl kurių paraišką teikia Pareiškėjas, bei yra sudaręs sutartis su klientais. Tuo tarpu, Pareiškėjo pateikti preliminarūs dokumentai (riedmenų pirkimo-pardavimo sutartis, preliminarus susitarimas nuomotis riedmenį ir sutartis su įdarbinimo agentūra) nebuvo vertinami kaip tinkami pasirengimui vežti krovinius perpildyta viešosios geležinkelių infrastruktūros dalimi pagrįsti.
- (50) Be to, tiek Susisiekimo ministerija, tiek AB „LTG Infra“ nurodė, kad pasirengimas turi būti pagrįstas 100 proc. dėl visų prašomų suteikti pajėgumų⁷³. Taigi, jeigu prašoma informacija pateikiama tik dėl dalies pajėgumų, ji nėra tinkama ir paraiška atmetama.
- (51) Nurodytai situacijai įvertinti svarbu atsižvelgti į rinkos struktūrą ir rinkos liberalizavimo kontekstą. Europos Sąjungos teisės aktais krovinių vežimo geležinkeliais rinka 2007 m. buvo atverta konkurencijai, o 2016 m. visose Europos Sąjungos šalyse, išskyrus Graikiją, Airiją, Lietuvą ir Liuksemburgą, veikė nauji operatoriai, konkuruojantys su nacionalinėse rinkose įsitvirtinusiomis įmonėmis⁷⁴. Iš geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaitų matyti, kad naujiems ūkio subjektams itin sudėtinga patekti į Lietuvos rinką. Šioje rinkoje jau daug metų faktiškai veikia vienintelis vežėjas – AB „LTG Cargo“.
- (52) Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (toliau – ESTT) savo praktikoje yra nurodęs, kad kai dominuojančią padėtį užimančiai įmonei tenka labai didelė rinkos dalis ir ji yra struktūriškai pranašesnė, dėl rinkos struktūros į ją tampa praktiškai neįmanoma įeiti tokiam pat produktyviam konkurentui. ESTT taip pat nurodė, kad rinkoje, į kurią patekti sunku dėl sudarytų didelių kliūčių, veikiantis konkurentas sustiprina konkurencinį spaudimą, net jeigu jis nėra toks produktyvus kaip dominuojantis subjektas⁷⁵.
- (53) Pagal nusistovėjusią ESTT praktiką neiškraipyta konkurencija gali būti užtikrinta, tik jeigu atskiri rinkos subjektai turi lygias galimybes⁷⁶. Kaip yra pažymėjęs ESTT generalinis advokatas išvadoje *Enel* byloje, rinkos liberalizavimo tikslas yra rinką atverti konkurencijai būtent siekiant teigiamo konkurencijos poveikio vartotojams, susijusio su siūlomų paslaugų kainų lygiu, kokybe ar pasirinkimu. Todėl vykstant tokiam procesui rinkos senbuvio veiksmas negali trukdyti ar apsunkinti konkurentų patekimo į rinką, nes jie turi turėti galimybę vienodomis sąlygomis vykdyti veiklą laisvoje rinkoje⁷⁷. Atitinkamai, taip pat ir teisinis reguliavimas neturėtų nustatyti tokių sąlygų, kurios nepagrįstai apsunkintų įėjimą į rinką naujiems dalyviams.
- (54) Pažymėtina, kad tyrimo metu buvo analizuojamos ir šiame nutarime aptariamos aplinkybės, kodėl norintys ir siekiantys patekti į Lietuvos rinką ūkio subjektai, kurie teikia paraiškas prieigai prie viešosios geležinkelių infrastruktūros gauti, vis dėlto negauna prieigos prie perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros. Atsižvelgiant į tai, Susisiekimo ministerijos rašytiniuose paaiškinimuose pateikti bendro pobūdžio paaiškinimai dėl Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle veikiančių ūkio

⁷³ Nutarimo (44) ir (47) pastraipos.

⁷⁴ Žr. Septintosios geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaitos, teikiamos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį, 12–13 puslapiai. Prieiga per internetą: <https://www.rrt.lt/wp-content/uploads/2022/01/Septintoji-gelezinkeliu-transporto-rinkos-pletros-stebesenos-ataskaita.pdf>

⁷⁵ Teisingumo Teismo 2015 m. spalio 6 d. prejudicinis sprendimas byloje Nr. C-23/14 *Post Danmark A/S prieš Konkurrencerådet*, 59–60 pastraipos.

⁷⁶ Teisingumo Teismo 2010 m. spalio 14 d. sprendimas byloje Nr. C-280/08 P, *Deutsche Telekom AG prieš Europos Komisiją*, 230 pastraipa.

⁷⁷ Generalinio advokato 2021 m. gruodžio 9 d. išvada byloje Nr. C-377/20, *Servizio Elettrico Nazionale SpA prieš Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, 64 pastraipa.

subjektų skaičių lemiančių aplinkybių⁷⁸ (didesnis geležinkelio vėžės plotis⁷⁹, nei naudojamas kitose valstybėse; mažesnis pats Lietuvos tinklo dydis; skirtingas subjektų, kurie yra laikomi geležinkelio įmonėmis (vežėjais), apibrėžimas Europos Sąjungos valstybėse narėse⁸⁰) nėra susiję su tyrimo objektu, nes paraiškas prieigai prie viešosios geležinkelių infrastruktūros Lietuvoje teikiantys potencialūs vežėjai dar iki paraiškų pateikimo būna įvertinę visas su tinklo ypatumais susijusias reikšmingas aplinkybes, įskaitant ir geležinkelio vėžės plotį.

- (55) Konkurencijos tarybos vertinimu, potencialiam rinkos dalyviui gali būti itin sudėtinga pateikti įrodymus apie jo pasirengimą vykdyti veiklą etape (dokumentus apie visus turimus riedmenis, darbuotojus bei sutartinius įsipareigojimus), kai jis dar apskritai nežino, ar gaus prašomus pajėgumus ir, atitinkamai, ar faktiškai galės pradėti savo veiklą. Kadangi potencialus rinkos dalyvis dar neveža krovinių viešąja geležinkelių infrastruktūra, o tik siekia įeiti į rinką, jam finansiškai itin rizikinga, nežinant, ar apskritai gaus prieigą prie prašomų pajėgumų, sudarinėti sutartis dėl riedmenų įsigijimo ar išsinuomavimo, darbuotojų įdarbinimo bei krovinių vežimo. Jeigu įvykdęs tokius reikalavimus, pareiškėjas vis dėlto pajėgumų negautų, tai, tikėtina, lemtų žymius potencialaus rinkos dalyvio nuostolius dėl nutrauktų sutarčių su darbuotojais ir klientais, taip pat dėl atliktų investicijų. Pavyzdžiui, gali tekti atlyginti sutartyse numatytas netesybas, neatsipirktų atliktos investicijos į reikalingų veiklų vykdyti riedmenų įsigijimą ar išsinuomavimą. Kita vertus, potencialūs paslaugų teikėjai gali tiesiog neturėti galimybės pateikti reikalaujamų sutartinius krovinių vežimo įsipareigojimus pagrindžiančių dokumentų dar ir dėl klientų nenoro iš anksto sudarinėti paslaugų teikimo sutartis, kai nėra aišku, ar paslaugų teikėjas apskritai gaus pajėgumus ir galės suteikti tokio pobūdžio paslaugas.
- (56) Nurodytos rizikos į rinką bandantiems įeiti ūkio subjektams egzistavimą patvirtina Susisiekimo ministerijos nurodoma aplinkybė, kad Prioriteto taisyklės taikomos likus 4 mėnesiams iki atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo⁸¹, t. y. Prioriteto taisyklių taikymo metu dar nėra aišku, ar prašomi perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumui pareiškėjui bus suteikti, tačiau sutartys dėl riedmenų įsigijimo, išsinuomavimo, darbuotojų įdarbinimo bei krovinių vežimo faktiškai jau turi būti sudarytos ir pateiktos vertinti.
- (57) Rinkoje jau veikiančiam ūkio subjektui yra lengviau pagrįsti pasirengimą, nes jis jau vykdo krovinių vežimo veiklą, taigi jau turi riedmenų, darbuotojų ir sutartinių įsipareigojimų. Kaip pažymėjo ir generalinis advokatas savo 2023 m. kovo 16 d. išvadoje byloje Nr. C-671/21 UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją⁸², norint įtikinamai ir realistiškai įvertinti būsimus infrastruktūros pajėgumų poreikius, prognozės turi būti pagrįstos objektyviais duomenimis apie infrastruktūros panaudojimą artimiausioje praeityje (arba dabar). Kadangi tokią

⁷⁸ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 75 lapas.

⁷⁹ Pažymėtina, kad Susisiekimo ministerijos minima 1520 mm pločio geležinkelių infrastruktūra dominuoja visose Baltijos šalyse, taip pat jos tarpusavyje panašios geležinkelių tinklo dydžiu. Tačiau 2021 m. sausio 13 d. Komisijos ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai „Septintoji geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita, teikiama pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį“, Latvija ir Estija nėra minimos tarp valstybių, kuriose prasidėjus rinkos liberalizavimui neatsirado naujų operatorių. Priešingai, Latvijos viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas savo tinklapyje nurodo, kad, įvykus rinkos liberalizavimui, krovinių vežimo geležinkelių transportu rinkoje be valstybinio vežėjo Ltd. „LDz Cargo“ jau kelis metus veikia trys privataus kapitalo vežėjai, kurie perveža 30 proc. visų krovinių. Taigi, Susisiekimo ministerijos nurodytos aplinkybės, neva lemiančios mažą Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle veikiančių ūkio subjektų skaičių, nėra pagrįstos. Informacija apie Latvijos geležinkelių tinklą: <https://www.transport.lv/en/dzelzcelis/>; Estijos geležinkelių tinklą: <https://www.evr.ee/en/business-client>; Lietuvos geležinkelių tinklą: <https://ltginfra.lt/kas-mes-esame>.

⁸⁰ Net į geležinkelio įmonių (vežėjų) kategoriją įtraukus įmones, kurios teikia manevravimo paslaugas privažiuojamuosiuose geležinkelio keliuose, padėtis krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijos rinkoje nepasikeistų, nes šios įmonės neteikia krovinių vežimo už atlygį paslaugų ir su AB „LTG Cargo“ nekonkuruoja nei dėl prieigos prie perpildytos geležinkelių infrastruktūros, nei dėl užsakymų ir klientų.

⁸¹ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 76 lapas.

⁸² Generalinio advokato 2023 m. kovo 16 d. išvada byloje Nr. C-671/21, UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją.

vertinimo informaciją gali pateikti tik rinkoje įsitvirtinę dalyviai, visų kitų į rinką norinčių patekti subjektų padėtis yra prastesnė⁸³.

- (58) Prastesnėje padėtyje, bandydami įeiti į Lietuvos rinką, atsidurtų net Susisiekimo ministerijos rašytiniuose paaiškinimuose akcentuojami kitose valstybėse veikiančios ir galimai tose valstybėse dominuojančią padėtį užimantys ūkio subjektai⁸⁴, nes jie neturės Lietuvoje registruotų riedmenų ir mašinistų, kurių sertifikatuose būtų nurodyti konkretūs maršrutai, kuriais jie gali važiuoti Lietuvos geležinkelių tinkle, o būtent šių dokumentų yra reikalaujama, įgyvendinant Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių reikalavimus. Remiantis Pareiškėjo paaiškinimais, mašinistų parengimas gali trukti 1–2 metus, o riedmenų vertinimas gali užtrukti nuo 1 iki 2 metų⁸⁵. Taigi, riedmenų perregistravimas ir mašinistų apmokymas Lietuvos geležinkelių tinkle yra papildomos didelės finansinės ir laiko investicijos, kurias, Konkurencijos tarybos vertinimu, taip pat gali būti sunku prisiimti nežinant, ar paraišką pateikusiam ūkio subjektui išvis bus suteikta prieiga prie viešosios geležinkelių infrastruktūros. Atsižvelgiant į tai, Lietuvoje veikiančiam ir jau rinkoje įsitvirtinusiame subjektui, tokiame, kaip AB „LTG Cargo“, kuris turi Lietuvoje registruotų riedmenų ir Lietuvos viešajame geležinkelių tinkle apmokytų specialistų, bet kuriuo atveju bus lengviau pagrįsti pasirengimą, nei kitoje valstybėje veikiančiam, net ir dominuojančią padėtį kitoje valstybėje užimančiam, potencialiam Lietuvos rinkos dalyviui.
- (59) Susisiekimo ministerijos paminėti manevravimo veiklą privažiuojamuosiuose keliuose vykdančios ūkio subjektai, kurie jau yra įgiję tam tikrą kiekį geležinkelių riedmenų ir darbuotojų, vis vien patiria sunkumų, siekdami pagrįsti pasirengimą pagal Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių reikalavimus. Tokią išvadą patvirtina faktinė Prioriteto taisyklių taikymo praktika. Tyrimo metu nustatyta, kad Pareiškėjas jau vykdė manevravimo paslaugų teikimo veiklą⁸⁶, tačiau 2020–2021 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu negalėjo pagrįsti pasirengimo pagal minėtas Prioriteto taisykles. Akivaizdu, kad manevravimo veiklą vykdančioms subjektams nėra taip pat lengva pagrįsti pasirengimą, kaip ir Lietuvos rinkoje krovinius jau vežančiam, įsitvirtinusiame subjektui.
- (60) Taigi, Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose įtvirtintas pasirengimo naudoti prašomus suteikti pajėgumus reikalavimas yra vienodai taikomas krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinkoje įsitvirtinusiame ūkio subjektui ir į šią rinką bandantiems įeiti subjektams, kai pastarieji neturi tokių veiklai vykdyti reikalingų išteklių kaip rinkoje jau veikiančios ūkio subjektas. Atitinkamai, Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose nustatytos sąlygos privilegijuoja rinkoje veikiančius subjektus ne todėl, kad jos taikomos skirtingai rinkoje veikiančio vežėjo ir potencialaus dalyvio atžvilgiu, o būtent dėl to, jog jos visiškai skirtingose padėtyse esantiems ūkio subjektams taikomos vienodai.
- (61) Konkurencijos tarybos vertinimu, dėl aptarto Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių reguliavimo gali atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos atitinkamoje rinkoje, nes jau veikiančiam rinkoje ūkio subjektui yra lengviau atitikti reikalavimus ir gauti pajėgumus perpildytoje geležinkelių infrastruktūros dalyje pagal Prioriteto taisykles nei dar tik siekiantiems į šią rinką įeiti ūkio subjektams, kurie dėl nustatytų pasirengimo reikalavimų pajėgumų apskritai gali negauti.
- (62) Taigi, pripažintina, kad susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių nuostatos dėl pasirengimo privilegijuoja rinkoje jau veikiančią ūkio subjektą potencialių rinkos dalyvių atžvilgiu ir dėl to gali atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinkoje.

⁸³ Teisingumo Teismas 2023 m. rugsėjo 28 d. prejudiciniame sprendime byloje Nr. C-671/21, UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją sutiko su šiuo generalinio advokato argumentu, nurodydamas, kad „<...> su tinklo naudojimo ateityje prognozėmis susijęs kriterijus taip pat gali būti diskriminacinis naujų dalyvių atžvilgiu būtent dėl to, kad tos prognozės grindžiamos naujausiais naudojimo duomenimis, o nauji dalyviai tokių duomenų pateikti negali.“ 80 pastraipa.

⁸⁴ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 75–76 lapai.

⁸⁵ Bylos 12 tomas, 26–27 lapai.

⁸⁶ Prieiga per internetą: <https://ggrail.com/paslaugos/>

3.1.1 Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose numatyti reikalavimai nekyla iš įstatymų reikalavimų vykdymo

- (63) Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalimi, viešojo administravimo subjektų veiksmai nelaikomi Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimų pažeidimu, jei skirtingų konkurencijos sąlygų neįmanoma išvengti vykdant Lietuvos Respublikos įstatymų reikalavimus.
- (64) LVAT praktikoje išaiškinta, kad ši sąlyga turėtų būti aiškinama kaip nurodanti atvejus, kuomet viešojo administravimo subjektas neturi diskrecijos pasirinkti tam tikrą elgesio modelį, o priimdamas konkretų sprendimą (aktą) paprasčiausiai vykdo iš įstatymo kylantį imperatyvų reikalavimą⁸⁷. LVAT taip pat nuosekliai pažymi, jog diskrecijos teisė neturi būti aiškinama kaip absoliučiai nemotyvuotas ir niekuo nesaistomas pasirinkimas. Viešojoje teisėje veikiantys administravimo subjektai diskrecijos teisę realizuoja teisės aktų nustatytose ribose. Diskrecijos teise besinaudojantys subjektai yra suvaržyti bendrųjų teisėtumo principo reikalavimų ir kriterijų. Įgyvendindamos diskrecines galias viešojo administravimo institucijos, be kita ko, turi nepiktnaudžiauti joms suteiktais įgaliojimais, laikytis objektyvumo ir nešališkumo, lygybės prieš įstatymą ir proporcingumo principų. Diskrecija turi būti pagrindžiama objektyviais faktais bei bendraisiais teisės principais – įstatymo viršenybės, objektyvumo, proporcingumo, nepiktnaudžiavimo valdžia, efektyvumo, numatytais Viešojo administravimo įstatymo 3 straipsnyje⁸⁸.
- (65) Taigi, Susisiekimo ministerija, norėdama pasiremti Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta išimtimi, privalo įrodyti, kad nustatydamas konkretų teisinį reguliavimą – šiuo atveju Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose įtvirtintus reikalavimus dėl pasirengimo – vykde konkrečiame Lietuvos Respublikos įstatyme aiškiai įtvirtintą reikalavimą (įpareigojimą) sudaryti skirtingas konkurencijos sąlygas krovinių vežimo geležinkelių infrastruktūra rinkoje⁸⁹.
- (66) Susisiekimo ministerija nurodė, kad Prioriteto taisyklėse numatytos pasirengimo sąlygos nėra nauji reikalavimai, nes jie atitinka dar iki Prioriteto taisyklių priėmimo galiojusius ir šiuo metu galiojančius reikalavimus, įtvirtintus Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatyme (toliau – GTESĮ), GTK ir Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse (toliau – CK)⁹⁰.
- (67) Susisiekimo ministerijos teigimu, reikalavimas viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui pateikti dokumentus, kuriais patvirtinama, kad pareiškėjas turi traukos riedmenų, grindžiamas GTESĮ 11 straipsnio 6 dalimi, kurioje leidžiama pateikti rinkai tik tuos mobiliuosius geležinkelių posistemius, kurie atitinka 11 straipsnio 3 dalies 1 ir 2 punktuose nustatytus reikalavimus. Geležinkelių riedmenys, kuriuos sudaro vienas ar keli mobilieji geležinkelių posistemiai, atitinkantys GTESĮ 11 straipsnio 3 dalies 1 ir 2 punktuose nustatytus reikalavimus, gali būti pateikti rinkai tik gavus leidimą pateikti rinkai geležinkelių riedmenis (geležinkelių riedmenų seriją) ar leidimą pateikti rinkai patvirtintą geležinkelių riedmenų tipą atitinkančius geležinkelių riedmenis (geležinkelių riedmenų seriją). GTESĮ 15 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad vežėjas, prieš pradėdamas naudoti geležinkelių riedmenis geležinkelių infrastruktūroje, turi patikrinti, ar išduotas leidimas pateikti rinkai geležinkelių riedmenis (geležinkelių riedmenų seriją), leidimas pateikti rinkai geležinkelių riedmenų tipą atitinkančius geležinkelių riedmenis (geležinkelių riedmenų seriją), kai toks leidimas yra

⁸⁷ LVAT 2012 m. gegužės 30 d. sprendimas adm. byloje Nr. A⁸⁵⁸-1484/2012, *Trakų rajono savivaldybės administracija ir UAB „Komunalinių įmonių kombinatas“ prieš Konkurencijos tarybą*; 2013 m. balandžio 15 d. nutartis adm. byloje Nr. A⁸⁵⁸-282/2013, *UAB „Litesko“ prieš Konkurencijos tarybą*.

⁸⁸ Šiais aspektais žiūrėti, pavyzdžiui, LVAT 2007 m. kovo 5 d. nutartį adm. byloje Nr. A⁴⁶⁹-231/2007, *A. S. prieš Panevėžio rajono vyriausiąją policijos komisariatą*; LVAT 2012 m. gegužės 31 d. sprendimą adm. byloje Nr. A⁴⁹²-1570/2012, *M. M. prieš Valstybinę ne maisto produktų inspekciją prie Ūkio ministerijos*; LVAT 2013 m. kovo 21 d. nutartį administracinėje byloje Nr. A⁴⁹²-596/2013, *K. J. prieš Panevėžio apygardos administracinį teismą*; LVAT 2013 m. gegužės 14 d. sprendimą adm. byloje Nr. A⁴⁴⁴-878/2013, *UAB „Embelija“ prieš Palangos miesto savivaldybės administraciją*; LVAT 2014 m. vasario 10 d. nutartį adm. byloje Nr. A⁶⁶²-563/2014, *R. Z. prieš Šiaulių apskrities vyriausiajam policijos komisariatą*; LVAT 2015 m. rugpjūčio 6 d. nutartį adm. byloje Nr. A-2112-520/2015, *A. S. prieš Lietuvos valstybę, atstovaujamą Pravieniškų pataisos namų-atvirosios kolonijos*.

⁸⁹ Žr. LVAT 2018 m. sausio 26 d. nutartį adm. byloje Nr. eA-1475-556/2018, *Panevėžio miesto savivaldybės administracija prieš Konkurencijos tarybą*, 47 pastraipa.

⁹⁰ Bylos 6 tomas, 158–160 lapai.

reikalingas, ir ar GTK nustatytais atvejais geležinkelių riedmenys yra įregistruoti; ar geležinkelių riedmenys atitinka tinklo, kuriame ketinama juos naudoti, charakteristikas, kurias pateikė geležinkelių infrastruktūros valdytojas; ar traukinys tinkamai sudarytas, tai yra geležinkelių riedmenys tinkamai integruoti, vadovaujantis geležinkelio įmonės (vežėjo) eismo saugos valdymo sistemoje numatytomis priemonėmis, vadovaujantis traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS bei kitais geležinkelių transporto eismo saugą reglamentuojančiais teisės aktais.

- (68) Reikalavimas pateikti dokumentus, patvirtinančius, kad pareiškėjas turi traukinio mašinistų ir kitų darbuotojų, kurių darbas tiesiogiai susijęs su geležinkelių transporto eismu, Susisiekimo ministerijos teigimu, grindžiamas GTESĮ 20 straipsnio 1 dalimi, nustatančia, kad fiziniai asmenys, pageidaujantys dirbti darbą, tiesiogiai arba netiesiogiai susijusį su geležinkelių transporto eismu, turi eismo saugos institucijos nustatyta tvarka išlaikyti eismo saugos institucijos reikalavimus atitinkantį žinių patikrinimo egzaminą ir atitinkamai gauti elektroninės formos fizinio asmens, kurio darbas tiesiogiai susijęs su geležinkelių transporto eismu, pažymėjimą arba fizinio asmens, kurio darbas netiesiogiai susijęs su geležinkelių transporto eismu, pažymėjimą, kuris galioja neterminuotai. Šį Prioriteto taisyklių reikalavimą Susisiekimo ministerija taip pat grindžia GTESĮ 31 straipsnio 1 dalimi, nustatančia, kad fizinis asmuo įgyja teisę valdyti geležinkelių riedmenis, gavęs traukinio mašinisto pažymėjimą ir traukinio mašinisto sertifikatą.
- (69) Dėl šio reikalavimo Susisiekimo ministerija taip pat nurodė, kad įvertinus tinkamos geležinkelių transporto darbuotojų kvalifikacijos įgijimo (mokymai, egzaminavimai, sveikatos patikrinimai ir pan.) terminus, skiriant pajėgumus yra svarbus esamas, o ne planuojamas pareiškėjo pasirengimas panaudoti prašomus skirti pajėgumus, todėl viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas turi teisę prašyti pareiškėjo pateikti dokumentus, patvirtinančius konkrečių geležinkelių transporto darbuotojų, kuriuos pareiškėjas pasitelks naudodamas jam skirtus pajėgumus, turėjimą ir šių kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų, t. y. traukinių mašinistų pažymėjimų, traukinio mašinistų sertifikatų ir fizinių asmenų, tiesiogiai susijusių su geležinkelių transporto eismu, pažymėjimų kopijas. Susisiekimo ministerijos nuomone, Prioriteto taisyklėse nėra reikalaujama pateikti informaciją apie pareiškėjo įdarbintus atitinkamus darbuotojus, todėl kartu su paraiška galima pateikti darbuotojų, kuriuos pareiškėjas įdarbins ar pasitelks kitais teisėtais pagrindais, kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų kopijas⁹¹.
- (70) Susisiekimo ministerija taip pat paaiškino, kad reikalavimas pateikti dokumentus, kuriais patvirtinama, kad pareiškėjas turi sutartinių išsipareigojimų dėl krovinių vežimo geležinkelių transportu veiklos vykdymo, naudojantis skirtais pajėgumais, grindžiamas CK 6.807 straipsnio 1 dalimi, nustatančia, kad kroviniai, keleiviai ir bagažas vežami pagal vežimo sutartis ir GTK 35 straipsnio 2 dalimi, nustatančia, kad geležinkelio įmonė (vežėjas) ir krovinių siuntėjas (gavėjas) sudaro krovinių vežimo ir (ar) vežimų organizavimo sutartis.
- (71) Išanalizavus Susisiekimo ministerijos nurodytą įstatymuose įtvirtintą teisinį reguliavimą, matyti, kad nurodomi įstatymų reikalavimai yra grindžiami bendromis pareigomis, susijusiomis su veiklos vykdymu: leidimų eksploatuoti riedmenis gavimą, numato reikalavimus darbuotojams, bei nurodo, kokios sutartys sudaromos. Tačiau nei viena iš pirmiau paminėtų teisės normų neįtvirtina pareiškėjams pareigos būtent pasirengimo vežti krovinius perpildyta geležinkelių infrastruktūros dalimi įrodinėjimo etape faktiškai turėti riedmenis, mašinistus / darbuotojus, sutartinius išsipareigojimus. Nėra nurodyta, kada minėti įstatymų reikalavimai turi būti įgyvendinti, nes šios įstatymų nuostatos nėra susietos su pasirengimo vežti krovinius perpildyta geležinkelių infrastruktūra vertinimo etapu. Pavyzdžiui, GTESĮ 15 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad geležinkelių riedmenys turi būti tinkami naudojimui ir atitikti teisės aktų nustatytus reikalavimus prieš pradėdant juos naudoti geležinkelių infrastruktūroje. Nėra pagrindo manyti, kad GTESĮ nustato šių reikalavimų taikymą būtent teikiant paraišką prieigai prie viešosios geležinkelių infrastruktūros gauti ar Prioriteto taisyklių taikymo momentu, kai iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio patvirtinimo dar yra likę keli mėnesiai.

⁹¹ Bylos 11 tomas, 40 lapas.

- (72) Be to, tais atvejais, kai vežėjas siekia vežti krovinius ne perpildyta viešąja geležinkelių infrastruktūra, jam nereikia pateikti analogiško pobūdžio įrodymų dėl pasirengimo vežti, todėl akivaizdu, kad Susisiekimo ministerijos nurodyti įstatyminiai reikalavimai nėra susiję su prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros gavimo galimybe, bet, kaip minėta, apibrėžia bendro pobūdžio reikalavimus jau faktiniam veiklos vykdymui.
- (73) Susisiekimo ministerija turėjo nustatyti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo prioriteto taisykles, kurios, įgyvendindamos Direktyvos 2012/34/ES reikalavimus ir užtikrindamos veiksmingą ir efektyvų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimą, neprivilėgiuotų rinkoje jau veikiančio ūkio subjekto. Nors Susisiekimo ministerija nurodo, kad tokių Prioriteto taisyklių taikymas yra vienintelis būdas užtikrinti efektyvų riboto išteklių panaudojimą, t. y. išvengti atvejų, kai prieigą prie perpildytos infrastruktūros gavęs ūkio subjektas šia infrastruktūra nesinaudoja, ji nepateikia jokių įrodymų, kad Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių taikymas faktiškai pasiekė šių tikslų, t. y. jog prieigą prie perpildytos infrastruktūros gavę subjektai niekada neatsisako jiems skirtų pajėgumų, nekeičia tarnybinio traukinių tvarkaraščio sudarymo metu jiems paskirtų maršrutų ir jų laikų. Priešingai, kaip matyti iš Ryšių reguliavimo tarnybos atlikto tyrimo⁹², faktinis traukinių važiavimų tam tikrame maršrute skaičius dažnai neatitinka geležinkelio įmonėms tame maršrute skirtų pajėgumų skaičiaus. Taigi, net ir pagrindęs pagal Prioriteto taisykles savo pasirengimą naudoti visus prašomus pajėgumus ir juos gavęs vežėjas, nebūtinai faktiškai juos visus išnaudoja.
- (74) ESTT 2023 m. rugsėjo 28 d. prejudiciniame sprendime byloje Nr. C-671/21 *UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją* konstatavo, kad tikslui užtikrinti veiksmingą infrastruktūros pajėgumų naudojimą (tokį tikslą šiame Nutarime analizuojamu atveju akcentuoja ir Susisiekimo ministerija) pasiekti, visiškai nebūtina diskriminuoti tokio tinklo operatorių ir užkirsti galimybę naujiems rinkos dalyviams tuo tinklu naudotis⁹³. Taigi, Susisiekimo ministerijos įvardijamas tikslas užtikrinti efektyvų riboto valstybės išteklių panaudojimą negali pateisinti potencialius rinkos dalyvius diskriminuojančio teisinio reguliavimo nustatymo.
- (75) Kaip nustatyta tyrimo metu, yra kitų, mažiau ribojančių priemonių užtikrinti Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčiuose įtvirtintu teisiniu reguliavimu siekiamus tikslus, pavyzdžiui, nustatyti perpildytos infrastruktūros mokestį⁹⁴. Net jeigu perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros mokestis nėra pakankama alternatyva Prioriteto taisyklių taikymui, nes, Susisiekimo ministerijos paaiškinimu⁹⁵, dėl Lietuvos Respublikos geležinkelių tinklo ypatumų šis mokestis nepaskatintų geležinkelio įmonės rinktis kitą maršrutą geležinkelių tinkle, Konkurencijos taryba pažymi, kad jokie teisės aktai⁹⁶ neįpareigojo ministerijos 1.1 ir 2.1 papunkčių formuluoti taip, kad jie privilegijuotų rinkoje veikiančią vežėją į rinką bandančių pateikti vežėjų atžvilgiu. Susisiekimo ministerija nepaaiškino, kodėl efektyvaus viešosios geležinkelių infrastruktūros panaudojimo negalima užtikrinti kitais Prioriteto taisyklių papunkčiais. Taip pat Susisiekimo ministerija nepaaiškino, kodėl šio tikslo (įvertinus tai, kad AB „LTG Infra“ minėtas reglamentavimas, leidęs atsisakyti skirtų pajėgumų likus bent 20 darbo dienų iki skirtų pajėgumų panaudojimo, nemokant užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, buvo panaikintas tyrimo metu) nebūtų galima pasiekti užmokesčiu už skirtus, tačiau nepanaudotus pajėgumus, kuris, remiantis Ryšių reguliavimo tarnybos tyrimu⁹⁷ padarytomis išvadomis, turėtų veikti kaip prevencinė priemonė, kad geležinkelio įmonės paraiškų teikimo metu

⁹² Žr. Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos direktoriaus 2021 m. sausio 6 d. įsakymą Nr.(1.9E)1V-7, „Dėl AB „LTG Infra“ veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu“.

⁹³ Teisingumo Teismo 2023 m. rugsėjo 28 d. prejudicinis sprendimas byloje Nr. C-671/21, *UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją*, 81 pastraipa.

⁹⁴ Nutarimo (11) pastraipa.

⁹⁵ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 76 lapas.

⁹⁶ Plačiau Nutarimo 3.1.1 dalyje.

⁹⁷ Žr. Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos direktoriaus 2021 m. sausio 6 d. įsakymą Nr.(1.9E)1V-7, „Dėl AB „LTG Infra“ veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu“.

neprašytų pajėgumų daugiau, nei jos pagal turimas sutartis ir iš anksto suplanuotus krovinių vežimo geležinkelių transportu srautus ketina panaudoti, o infrastruktūra būtų naudojama efektyviai ir ekonomiškai.

- (76) Taigi, nustatyta, kad Prioriteto taisyklėse įtvirtinti reikalavimai pasirengimui panaudoti prašomus pajėgumus yra nacionalinio lygmens ir nekyla iš Europos Sąjungos teisės aktų⁹⁸. Direktyvoje 2012/34/ES nėra nustatytos konkrečios prioriteto taisyklės, kurias turi taikyti infrastruktūros valdytojas, o tik galimybė tokias taisykles nustatyti nacionaliniu lygiu⁹⁹. Valstybės narės turi diskrecijos teisę nustatyti prioriteto taisykles, tačiau pagal Direktyvoje 2012/34/ES 47 straipsnio 4 dalį tai turi daryti nediskriminuojančiomis sąlygomis. Kaip jau minėta, pagal ESTT išaiškinimą¹⁰⁰ Direktyvos 2012/34/ES 26 straipsnyje nustatytam tikslui užtikrinti veiksmingą infrastruktūros pajėgumų naudojimą pasiekti visiškai nebūtina diskriminuoti tinklo operatorių ir naujiems rinkos dalyviams užkirsti galimybę juo naudotis. Taigi, pagal Direktyvos 2012/34/ES nuostatas, Susisiekimo ministerija, pasirinkusi taikyti ne perpildytos infrastruktūros mokesčių, o prioriteto taisykles, ne tik galėjo, bet ir privalėjo nustatyti tokias taisykles, kurios nesuteiktų pranašumo rinkoje jau veikiančiam ūkio subjektui, tuo pat metu užtikrindama optimaliai veiksmingą infrastruktūros panaudojimą.
- (77) Kadangi įstatymai ar Direktyva 2012/34/ES nenumato pareigos būtent jau infrastruktūros paskelbimo perpildyta ar Prioriteto taisyklių dėl pasirengimo taikymo metu turėti riedmenis, mašinistus ar kitus darbuotojus, kurių darbas tiesiogiai susijęs su geležinkelių transporto eismu, taip pat sutartinius įsipareigojimus dėl krovinių vežimo, darytina išvada, kad Susisiekimo ministerija nepagrindė, jog Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunktyje įtvirtintos nuostatos kyla iš įstatymų reikalavimų vykdymo.

3.2. Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio nuostatos privilegijuoja pajėgumus daugiau maršrutų užsakančius ūkio subjektus pajėgumus mažiau maršrutų užsakančių ūkio subjektų atžvilgiu

- (78) Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje įtvirtinta, kad „jeigu pareiškėjai, pateikę derinamas paraiškas, šio įsakymo 2.1 papunktyje nustatyta tvarka pagrindžia savo pasirengimą panaudoti prašomus pajėgumus, tačiau šių pareiškėjų prašomi pajėgumai neatitinka šio įsakymo 2.2–2.6 papunkčiuose nustatytų prioriteto taisyklių arba dviejų ar daugiau pareiškėjų prašomi pajėgumai atitinka šio įsakymo 2.3 papunktyje, arba šio įsakymo 2.4 papunktyje, arba šio įsakymo 2.6 papunktyje nustatytą prioriteto taisyklę, pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skiriami tam pareiškėjui, kuris pateikė paraišką, pagal kurią mokėtinas užmokestis, apskaičiuotas visuose perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies maršrutuose, už visą atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį pagal pareiškėjo viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui Tinklo nuostatų nustatyta tvarka pateiktus duomenis prioriteto taisyklių taikymo metu būtų didesnis.“
- (79) Pareiškėjo teigimu, ši nuostata yra diskriminacinė privačių vežėjų, ketinančių teikti krovinių vežimo paslaugą, atžvilgiu. Siekiantis įeiti į rinką vežėjas dar negalės užsakymų kiekiu pralenkti jau rinkoje veikiančios AB „LTG Cargo“, todėl siekiančio įeiti į rinką vežėjo mokėtini mokesčiai bus mažesni. AB „LTG Cargo“, būdama vienintele krovinių vežimo veiklą geležinkelių transportu vykdančia įmone, perveža didelius krovinių kiekius, taigi, jai reikalingi dideli viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų kiekiai, atitinkamai, ir jos mokamas užmokestis bus didesnis¹⁰¹. Pareiškėjo nuomone, toks kriterijus galėtų būti veiksmingas, pavyzdžiui, Vokietijoje, kurioje geležinkelių transporto rinkoje veikia 330 geležinkelio įmonių, tačiau ne Lietuvoje, kurioje veikia tik vienas

⁹⁸ Bylos 6 tomas, 158–162 lapai.

⁹⁹ Direktyvos 2012/34/ES 47 straipsnio 3 dalis.

¹⁰⁰ ESTT 2023 m. rugsėjo 28 d. prejudicinis sprendimas byloje Nr. C-671/21, UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją, 81 pastraipa.

¹⁰¹ Bylos 1 tomas, 10–11 lapai.

stambus vežėjas ir smulkios geležinkelio įmonės, dar tik siekiančios įeiti į geležinkelių transporto rinką ir negalinčios konkuruoti su AB „LTG Cargo“ užsakymų apimtimis¹⁰².

- (80) Susisiekimo ministerija paaiškino¹⁰³, kad Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje nustatytas prioritetas dėl didesnio mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimo nustatytas atsižvelgus į kelias aplinkybes. Pirma, pagal Europos Sąjungos reikalavimus įsteigtų krovinių vežimo geležinkeliais koridorių veikloje priimtų sprendimų praktiką, pagal kurią skiriant viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus vadovaujamosi prioriteto taisykle, kuri nustatoma vertinant pareiškėjų prašomų dienų skaičių ir prašomą maršruto ilgį. Antra, atsižvelgta į Vokietijos praktiką, kur prioritetas teikiamas tam pareiškėjui, pagal kurio paraiškoje pateiktus duomenis yra sugeneruojami didesni mokesčiai (žiūrima į traukinio važiavimo dienas tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu ir visą maršrutą). Trečia, atsižvelgta į Ryšių reguliavimo tarnybos pasiūlymą Prioriteto taisykles susieti su traukinio važiavimo maršruto ilgiu atitinkamoje perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, todėl nuspręsta Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje nurodytą sąlygą susieti su mokėtino užmokesčio apskaičiavimu, kuris pagal Užmokesčio taisykles yra siejamas su važiavimų skaičiumi, maršruto ilgiu, traukinio svoriu ir krovinių rūšimi.
- (81) Susisiekimo ministerija nurodė, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas geležinkelio įmonės mokėtiną užmokestį turi apskaičiuoti visam maršrutui, kuriam prašomi viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, įskaitant ir tame maršrute esančią perpildytą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį (tarpstotį).
- (82) Susisiekimo ministerijos teigimu, atsižvelgus į Prioriteto taisyklių 1.1 papunktyje nurodytą reglamentavimą, Prioriteto taisyklių taikymo metu (pagal viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo procedūrų vykdymo terminus atitinkamų metų rugsėjo antroje pusėje) pareiškėjas, nors dar ir neveža krovinių, tačiau informaciją apie planuojamą vežti krovinį ir jo kiekį privalo žinoti, todėl gali konkuruoti ir su rinkoje jau veikiančiais vežėjais dėl Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje nustatyto prioriteto taikymo. Šią aplinkybę patvirtina ir tai, jog visais atvejais pareiškėjas, teikdamas paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, turi žinoti kokį krovinį ir jo kiekį jis planuoja vežti naudodamasis prašomais pajėgumais, nes nuo to priklauso krovinių svoris ir atitinkamai traukos riedmenų parinkimas ir nurodymas minėtose paraiškose.
- (83) Susisiekimo ministerija iš pradžių paaiškino, kad pagal Užmokesčio taisyklių 3.2. ir 3.3. papunkčius keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmoka ir krovinių vežimo tranzitu įmoka yra sudėtinė užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą dalis, todėl taikant Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį yra įtraukiama pareiškėjo mokėtina vežimo tranzitu įmoka¹⁰⁴. Tyrimo vykdymo metu Užmokesčio taisyklės buvo pakeistos ir keleivių, bagažo bei krovinių vežimo tranzitu įmoka buvo eliminuota iš užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą sudėties, todėl 2023–2024 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, taikant Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį ir vertinant, kurio pareiškėjo mokėtinas užmokestis už minimalųjį prieigos paketą yra didesnis, pareiškėjo mokėtina vežimo tranzitu įmoka nebūtų įtraukiama¹⁰⁵.
- (84) AB „LTG Infra“ nurodė, kad Prioriteto taisyklių 2.7 papunktis buvo taikytas tik vieną kartą, t. y. nagrinėjant paraiškas skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus 2021–2022 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui¹⁰⁶.
- (85) Pareiškėjas akcentavo, kad pritaikius Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį, jis visų prašytų pajėgumų negavo, nes pareiškėjai AB „LTG Cargo“ apskaičiuotas mokėtinas užmokestis buvo didesnis¹⁰⁷.

¹⁰² Bylos 1 tomas, 11 lapas.

¹⁰³ Bylos 2 tomas, 176–178 lapai.

¹⁰⁴ Bylos 11 tomas, 100 lapas.

¹⁰⁵ Bylos 12 tomas, 22 lapas.

¹⁰⁶ Bylos 11 tomas, 84 lapas.

¹⁰⁷ Bylos 7 tomas, 71 lapas.

- (86) Konkurencijos taryba, įvertinusi turimus duomenis ir procedūros dalyvių paaiškinimus, nustatė, kad taikant Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį yra apskaičiuojamas kiekvieno pareiškėjo mokėtinas užmokestis visuose perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalių maršrutuose, kuris palyginamas su kito pareiškėjo mokėtiniu užmokesčiu visuose perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalių maršrutuose. Tačiau pareiškėjų, pateikusių paraiškas skirti pajėgumus, mokėtinas užmokestis konkrečiame (sutampančiame) maršrute perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje taikant Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį atskirai nėra vertinamas ir lyginamas¹⁰⁸.
- (87) Taigi, pagal analizuojamą taisyklę užmokestis skaičiuojamas ne konkrečiame sutampančiame maršrute, dėl kurių pareiškėjai prašo pajėgumų (varžosi), bet visuose maršrutuose, kurių skaičius skirtingų pareiškėjų atžvilgiu gali skirtis. Pavyzdžiui, nors perpildyta infrastruktūros dalis, kurioje pajėgumų prašo pareiškėjai yra ta pati, pavyzdžiui, Plungė–Šateikiai, tačiau vienas pareiškėjas gali prašyti pajėgumų toje dalyje vežti krovinius daugiau maršrutų negu kitas pareiškėjas. Todėl pareiškėjo, kuris prašo pajėgumų vežti krovinius daugiau maršrutų, atitinkamai ir mokėtinas užmokestis, apskaičiuotas visuose perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies maršrutuose, bus didesnis.
- (88) Konkurencijos tarybos vertinimu, aptartas užmokesčio apskaičiavimo būdas ir palyginimas, kai vienas vežėjas planuoja vežti krovinius perpildytoje infrastruktūros dalyje tik vienu maršrutu, o kitas, pavyzdžiui, 5 maršrutais, yra neobjektyvus. Dėl tokio užmokesčio apskaičiavimo būdo vežėjai, kurie dar nėra įsitvirtinę rinkoje ir neturi tiek užsakymų, kiek rinkoje jau vežimus vykdančias ūkio subjektas, negalės vežti daugiau maršrutų ir neturės finansinių galimybių užsakyti daugiau pajėgumų negu vienintelis rinkoje ilgą laiką faktiškai veikiantis vežėjas – AB „LTG Cargo“.
- (89) ESTT 2023 m. rugsėjo 28 d. prejudiciniame sprendime byloje Nr. C-671/21 *UAB „Gargždų geležinkelis“ prieš Lietuvos transporto saugos administraciją* konstatavo, kad Direktyvos 2012/34 47 straipsnio 3 ir 4 dalys turi būti aiškinamos taip, kad jomis draudžiama priimti nacionalinės teisės nuostatas, kuriose numatyta skirstant infrastruktūros pajėgumus, kai ši yra perpildyta, taikyti planuojamų tų pajėgumų naudojimui grindžiamą pirmumo kriterijų, nebent nustatomos garantijos, užtikrinančios, kad jis nebus taikomas naujų dalyvių nenaudai.
- (90) Nors Susisiekimo ministerijos teigimu, naujas dalyvis, ketinantis pradėti vykdyti krovinių vežimo geležinkelių transportu veiklą, teoriškai gali prašyti pajėgumų tokiame pačiame ar net didesniame skaičiuje maršrutų, nei prašo rinkoje jau įsitvirtinęs vežėjas, vis dėlto, įvertinus tai, kad pagal Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčius pareiškėjas turi realiai pagrįsti pasirengimą naudoti absoliučiai visus prašomus pajėgumus, akivaizdu, jog į rinką bandantis patekti naujas dalyvis neturės tiek riedmenų, darbuotojų ir sutarčių, kad galėtų užsakyti daugiau pajėgumų negu rinkoje jau veikiantis subjektas, kuris yra sukaupęs riedmenis, darbuotojus ir verslo kontaktus, nuolatinius klientus.
- (91) Konkurencijos tarybos vertinimu, Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje įtvirtinta taisyklė, kuria į krovinių vežimo viešąją geležinkelių infrastruktūrą Lietuvos Respublikos teritorijoje rinką bandantys įeiti ūkio subjektai yra diskriminuojami ūkio subjektų, kurie užsako pajėgumus didesniam kiekiui maršrutų, patenkančių į perpildytos geležinkelių infrastruktūros dalį ir kurių mokėtinas užmokestis dėl to bus didesnis, atžvilgiu.
- (92) Susisiekimo ministerija taip pat akcentuoja, kad didesnio mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimą lemia ne tik maršrutų (skirtų pajėgumų) skaičius, bet ir kiti mokėtino užmokesčio apskaičiavimui reikšmingi duomenys, t. y. maršruto, kuriame skirti pajėgumai, ilgis, traukinio ilgis, svoris, krovinio rūšis¹⁰⁹. Tačiau Konkurencijos taryba pažymi, kad užsakant daugiau pajėgumų, dedamosios, pagal kurias apskaičiuojamas užmokestis (traukinio ilgis, svoris, krovinio rūšis ir t.t.) ir kurių taikymo objektyvumas nėra ginčijamas šiame nutarime, tampa mažiau svarbios. Taip yra todėl, kad krovinių vežimo viešąją geležinkelių infrastruktūrą Lietuvos Respublikos

¹⁰⁸ Bylos 11 tomas, 98 ir 100 lapai.

¹⁰⁹ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 77–78 lapai.

teritorijoje rinkoje veikiantys vežėjai ir į rinką bandantys patekti vežėjai paprastai konkuruoja tarpusavyje dėl tų pačių krovinių vežimo. Taigi, taikant Prioriteto taisykles, kai abu pareiškėjai konkuruoja dėl to paties krovinių vežimo, dedamosios, kurios naudojamos apskaičiuoti užmokestį už minimalųjį prieigos paketą, bus panašios (tiek traukinių važiavimų skaičiumi, tiek maršruto ilgiu, tiek traukinio svoriu ir krovinių rūšimi). Tokiu atveju pagal Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį prieigą prie pajėgumų gaus tas ūkio subjektas, kuris užsakė daugiau pajėgumų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, nes užmokestis, apskaičiuotas tiesiogiai nekonfliktuojantiems, tačiau per perpildytą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį vežamiems maršrutams, būtų sumuojamas su užmokesčiu, apskaičiuotu pajėgumams, kurie reikalingi kroviniui, dėl kurio vežimo konkuruoja ūkio subjektai, vežti.

- (93) Konkurencijos taryba taip pat pažymi, kad pagal GTK 28 straipsnio 2 dalį išimtinę teisę teikti tranzito paslaugas turi AB „LTG Cargo“¹¹⁰. Nors pakeitus Užmokesčio taisykles, kaip minėta, tranzito įmoka nebeįskaičiuojama į užmokestį už minimalųjį prieigos paketą¹¹¹, tačiau pats užmokestis už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą skaičiuojamas ir tranzitiniam maršrutui¹¹². Taigi, kai tranzitinis maršrutas eina per perpildytą infrastruktūrą, šiam tranzitiniam maršrutui apskaičiuotas užmokestis už minimalųjį prieigos paketą bus įskaičiuojamas į bendrą pagal Prioriteto taisyklių 2.7 papunktį vertinamą užmokesčio dydį¹¹³, nes pagal galiojantį reguliavimą užmokestis už minimalųjį prieigos paketą lyginamas visiems užsakomiems, o ne tik konfliktuojantiems, pajėgumams perpildytoje infrastruktūroje. Atsižvelgiant į tai, Prioriteto taisyklių 2.7 papunktis privilegijuoja rinkoje įsitvirtinusią AB „LTG Cargo“ kitų ūkio subjektų atžvilgiu dar ir dėl to, kad ši įmonė, turinti išimtinę teisę naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti, gali vežti maršrutais, kurių kiti vežėjai negalėtų aptarnauti. Atitinkamai, nors vežimo tranzitu įmoka yra atskirta nuo minimalios prieigos paketo užmokesčio, pareiškėjai, priešingai nei teigia Susisiekimo ministerija, nebus lygiavertėje padėtyje skaičiuojant sugeneruojamo užmokesčio už minimalios prieigos paketą dydį, nes teikdama tranzito paslaugas AB „LTG Cargo“ gali turėti daugiau maršrutų einančių per perpildytą viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį ir būtent dėl maršrutų kiekio sumokėti daugiau pagal 2.7 papunktį vertinamo užmokesčio nei likę rinkos dalyviai.
- (94) Konkurencijos tarybos vertinimu, dėl Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje įtvirtinto teisinio reguliavimo gali atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos atitinkamoje rinkoje veikiančiam ūkio subjektui ir potencialiai paslaugas galintiems teikti ūkio subjektams, nes pagal analizuojamą taisyklę pajėgumus daugiau maršrutų užsakantis pareiškėjas mokės didesnius mokesčius ir turės pirmumo teisę gauti pajėgumus perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, kai pareiškėjas, kuris užsako pajėgumų mažiau maršrutų ar neturi finansinių išteklių užsakyti pajėgumų daugiau maršrutų, neturės galimybės konkuruoti taikant tokią Prioriteto taisyklę, nes jo mokėtinas užmokestis bus visada mažesnis.
- (95) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Konkurencijos taryba priėjo išvadą, kad Susisiekimo ministerijos Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje nustatytas teisinis reguliavimas privilegijuoja ūkio subjektus,

¹¹⁰ GTK 28 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad išimtinę teisę gauti minimalųjį prieigos paketą ir teisę naudotis viešąja geležinkelių infrastruktūra teikiant tranzito geležinkelių transportu paslaugas suteikiama geležinkelio įmonėms (vežėjams), kurių visos akcijos nuosavybės teise tiesiogiai ar netiesiogiai priklauso Lietuvos valstybei. Geležinkelio įmonės (vežėjai) ir pareiškėjo interesais veikiančios geležinkelio įmonės (vežėjai), teikdamos keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo vietiniais ir (ar) tarptautiniais maršrutais paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje, privalo užtikrinti, kad viešojo geležinkelių infrastruktūra nebūtų naudojama tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti.

¹¹¹ Užmokesčio taisyklių 3 punktas.

¹¹² GTK 25 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad geležinkelio įmonės (vežėjai), pareiškėjai, sudarę sutartis dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo, ir šio Kodekso 28 straipsnio 3 dalyje nurodytos įmonės, kurioms skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui turi sumokėti užmokestį už minimalųjį prieigos paketą, o tuo atveju, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai skirti tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti, – ir užmokestį už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito geležinkelių transportu paslaugoms teikti. Taip pat žr. Užmokesčio taisyklių 44 punktą.

¹¹³ Pažymėtina, kad šią aplinkybę išklauso posėdžio metu patvirtino ir Susisiekimo ministerijos atstovė, atsakydama į Konkurencijos tarybos administracijos darbuotojos klausimą. Bylos 13 tomas, 103 lapas.

užsakančius pajėgumus dėl daugiau maršrutų, ūkio subjektų, užsakančių pajėgumus dėl mažiau maršrutų, atžvilgiu ir dėl to galėjo atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijoje rinkoje.

3.2.1. Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje numatytas mokėtino užmokesčio apskaičiavimo reikalavimas nekyla iš įstatymų reikalavimų vykdymo

- (96) Susisiekimo ministerija, norėdama pasiremti Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta išimtimi, privalo įrodyti, kad nustatydama konkretų teisinį reguliavimą – Prioriteto taisyklių 2.7 papunktyje įtvirtintą užmokesčio apskaičiavimo būdą – vykdė konkrečiame Lietuvos Respublikos įstatyme aiškiai įtvirtintą reikalavimą (įpareigojimą) sudaryti skirtingas konkurencijos sąlygas krovinių vežimo geležinkelių infrastruktūra rinkoje.
- (97) Susisiekimo ministerijos teigimu, Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio sąlyga yra siejama su Susisiekimo ministerijos pareiga užtikrinti valstybei nuosavybės teise priklausančio turto valdymą, naudojimą ir disponavimą, vadovaujantis visuomeninės naudos, efektyvumo, racionalumo ir viešosios teisės principais. Atsižvelgus į nurodytą pareigą bei GTK 29 straipsnio 1 dalyje nustatytus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo principus (efektyvumo ir ekonomiškumo), viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimas, kurių kiekis dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros perpildymo yra ribotas, buvo susietas su didesnio užmokesčio dydžio apskaičiavimu.
- (98) Konkurencijos taryba pažymi, kad Susisiekimo ministerija nenurodė jokios teisės normos, kurioje būtų įtvirtintas konkretus reikalavimas Susisiekimo ministerijos minimą pareigą racionaliai naudoti valstybės turtą ir efektyviai skirstyti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus įgyvendinti sudarant skirtingas konkurencijos sąlygas faktiškai jau veikiančiam ir objektyviai galinčiam sugeneruoti didesnius mokesčius vežėjui bei į rinką bandantiems įeiti ūkio subjektams.
- (99) GTK 29³ straipsnio 7 dalyje numatyta, kad perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai skiriami vadovaujantis prioriteto taisyklėmis, kurias susisiekimo ministras nustato atsižvelgdamas į viešąjį interesą, poreikį skatinti viešųjų keleivių vežimo geležinkelių transportu paslaugų teikimą, nacionalinę ir ypač tarptautinę krovinių vežimo geležinkelių transportu plėtrą, pareiškėjo ankstesnio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimo lygį.
- (100) GTK numato užmokestį už minimalų prieigos paketą¹¹⁴. Pagal GTK 25 straipsnio 1 dalį, šį mokestį moka įmonės, kurioms skirti viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai.
- (101) GTK 25 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą sudedamąsias dalis, šį užmokestį sudarančių įmokų tarifų ir geležinkelio įmonių (vežėjų) ir šio Kodekso 28 straipsnio 3 dalyje nurodytų įmonių mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo tvarką nustato Vyriausybė.
- (102) GTK 25 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad užmokestis už minimalųjį prieigos paketą turi būti lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, išskyrus šio straipsnio 4 ir 5 dalyse numatytas išimtis. Išlaidų, tiesiogiai patiriamų dėl traukinių eksploatavimo, priskyrimo tvarkos aprašą, suderinęs su rinkos reguliuotoju, tvirtina viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas ir nurodo Tinklo nuostatuose. Viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo nustatyta išlaidų, tiesiogiai patiriamų dėl traukinių eksploatavimo, priskyrimo tvarka ne rečiau kaip kas 5 metus atnaujinama pagal geriausios tarptautinės patirties principus.
- (103) GTK 25 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad didesnis užmokestis už minimalųjį prieigos paketą negu užmokestis, lygus išlaidoms, tiesiogiai patiriamoms dėl traukinių eksploatavimo, gali būti nustatomas šio Kodekso 29³ straipsnio 6 dalyje nustatyta tvarka viešosios geležinkelių infrastruktūros dalį paskelbus perpildyta.

¹¹⁴ GTK 3 straipsnio 46 dalyje numatyta, kad užmokestis už minimalųjį prieigos paketą – geležinkelio įmonių (vežėjų) mokama suma už minimalųjį prieigos paketą, kuris yra būtinas geležinkelio įmonėms (vežėjams), kai jos (jie) teikia keleivių, bagažo ir (ar) krovinių vežimo vietiniais ir (ar) tarptautiniais maršrutais paslaugas.

- (104) Įvertinusi pirmiau nurodytą teisinį reguliavimą, Konkurencijos taryba priėjo išvadą, kad GTK numato užmokestį už minimalųjį prieigos paketą bei nurodo, kada gali būti taikomas didesnis užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą, tačiau GTK nėra nurodyta, kad pareiškėjo mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydis turi ar privalo turėti įtakos skirstant pajėgumus perpildytoje geležinkelių infrastruktūros dalyje. Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, kad Prioriteto taisyklių 2.7 papunkčio nuostata dėl mokėtino užmokesčio nekyla iš įstatymų reikalavimų vykdymo.

3.3. Kiti argumentai

- (105) Šio nutarimo 3.1 ir 3.2 dalyse padarytų išvadų nepaneigia Susisiekimo ministerijos akcentuojamos aplinkybės, kad Prioriteto taisyklės taikomos ne visos, o tik perpildytos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalies atžvilgiu, o taip pat, jog Prioriteto taisyklės taikomos tik išimtinu atveju, nepavykus suderinti paraiškų konsultacijų su pareiškėjais metu.
- (106) Konkurencijos taryba pažymi, kad tyrimo metu analizuotas Prioriteto taisyklių nuostatų poveikis konkurencijai tais atvejais, kai jos yra taikomos. Prioriteto taisyklės vis dar galioja, analizuoti 1.1, 2.1 ir 2.7 papunkčiai nėra pakeisti, o Prioriteto taisyklių taikymo dažnumas neturi įtakos Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo vertinimui. Kita vertus, iš viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo gauta informacija rodo¹¹⁵, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo vykdomos konsultacijos su paraiškas skirti pajėgumus pateikusiais pareiškėjais, kurių metu siekiama suderinti paraiškas, neduoda rezultatų¹¹⁶, t. y. nė vienas iš paraiškas skirti pajėgumus pateikusių subjektų nesutinka keisti paraiškoje prašomų maršrutų ir laikų. Todėl esant daugiau nei vienam vežėjui, pretenduojančiam vežti krovinius tuo pačiu maršrutu, Prioriteto taisyklės bus taikomos, tuo labiau kad pati Susisiekimo ministerija rašytiniuose paaiškinimuose pripažino¹¹⁷, jog nėra realios ir perspektyvios alternatyvos perpildytai viešosios geležinkelių infrastruktūros daliai tarpstotyje Livintai–Gaižiūnai, kuri būdavo skelbiama perpildyta ankstesniais tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, kryptimi į Radviliškį, kaip ir kituose dviejuose maršrutuose, kurie galėtų būti alternatyvūs vienas kitam, yra dažnai perpildytomis skelbtų viešosios geležinkelių infrastruktūros dalių (perpildytas tarpstotis Plungė–Šateikiai, Klaipėdos jūrų uosto kryptimi ir perpildytas tarpstotis Tauragė–Viduklė). Atsižvelgiant į informaciją dėl faktinių alternatyvų nebuvimo bei į tai, kad iki tarptautinių sankcijų per Lietuvą gabantiems kroviniams taikymo, perpildytos infrastruktūros dalių skaičius nuosekliai augo, manytina, jog ateityje keičiantis ir vėl augant krovinių srautams, Prioriteto taisyklių taikymas bent jau pirmiau nurodytose atkarpose taps neišvengiamu, o kaip minėta šio nutarimo (32) pastraipoje, net gavęs prieigą prie neperpildytos infrastruktūros, vežėjas šių pajėgumų negalės panaudoti, jeigu jam nebus suteikta prieiga prie perpildytos geležinkelių infrastruktūros, kuriai gauti taikomos Prioriteto taisyklės.

3.4. Išvada

- (107) Susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ patvirtintų Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčių nuostatos diskriminuoja potencialius rinkos dalyvius jau veikiančio rinkoje ūkio subjekto atžvilgiu, o 2.7 papunkčio nuostatos privilegijuoja pajėgumus daugiau maršrutų užsakančius ūkio subjektus pajėgumus mažiau maršrutų užsakančių ūkio subjektų atžvilgiu, todėl galėjo atsirasti skirtingos konkurencijos sąlygos krovinių vežimo viešąja geležinkelių infrastruktūra Lietuvos Respublikos teritorijos rinkoje konkuruojantiems ūkio subjektams. Tokio teisinio reguliavimo nustatymas nebuvo nulemtas įstatymų reikalavimų

¹¹⁵ Bylos 2 tomas, 113–115 lapai, 7 tomas, 100–111 lapai.

¹¹⁶ Aplinkybė, kad Prioriteto taisyklės buvo taikytos tiek rengiant 2020–2021 m. tarnybinį traukinių tvarkaraštį, tiek ir 2021–2022 m. tvarkaraštį, t. y. visais atvejais nuo Prioriteto taisyklių priėmimo ir įsigaliojimo, kai infrastruktūra buvo pripažinta perpildyta, taip pat patvirtina, jog paraiškų derinimo procedūra iš tikrųjų neduoda rezultatų.

¹¹⁷ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 76 lapas.

vykdymo. Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, kad analizuojamas reguliavimas pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus.

4. Procedūros nutraukimas dėl Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje nustatyto teisinio reguliavimo

- (108) Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje įtvirtinta, kad „jeigu pareiškėjai, pateikę derinamas paraiškas, šio įsakymo 2.1 papunktyje nustatyta tvarka pagrindžia savo pasirengimą panaudoti prašomus pajėgumus, tačiau mokėtinas užmokestis, apskaičiuotas šio įsakymo 2.7 papunktyje nustatyta tvarka, pagal derinamas paraiškas būtų vienodas, pajėgumai perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje skiriami tam pareiškėjui, kuris per paskutinį pasibaigusį tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį pagal paraiškas ir paskutinės minutės paraiškas jam skirtus pajėgumus panaudojo efektyviau, t. y. vidutinis faktinis skirtų pajėgumų panaudojimo visame maršrute, kuriame kilo nesutarimų dėl tų pačių pajėgumų skyrimo, lygis (proc.) yra didesnis.“
- (109) Pareiškėjo teigimu, nėra aišku, kaip gali būti vertinamas efektyvumas vežėjo, kuris dar nėra teikęs krovinio vežimo paslaugų. Pareiškėjo nuomone, efektyvumo matavimas procentais yra nepagrįstas ir neužtikrinantis privačių įmonių interesų apsaugos¹¹⁸. Pavyzdžiui, AB „LTG Cargo“ užsakius 100 viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų ir iš jų nepanaudojus 40, bus laikoma, kad AB „LTG Cargo“ panaudojo 60 proc. pajėgumų. Atitinkamai, privačiai įmonei užsakius, pavyzdžiui, 10 viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų ir iš jų nepanaudojus 4, bus traktuojama, kad ji panaudojo 60 proc. pajėgumų. Nors procentais efektyvumas bus toks pats, pajėgumų skaičius kardinaliai skirsis. Pareiškėjo nuomone, toks efektyvumo vertinimas yra visiškai nelogiškas ir yra naudingesnis AB „LTG Cargo“. Akivaizdu, kad įmonių, siekiančių pradėti veiklą Lietuvos geležinkelių transporto rinkoje, užsakomų pajėgumų skaičius bus kur kas mažesnis nei veikiančio vežėjo, todėl negali būti sugretinami tokie kardinaliai besiskiriantys pajėgumų panaudojimo rodikliai¹¹⁹.
- (110) Pareiškėjas taip pat akcentavo, kad AB „LTG Infra“ neveda objektyvios pajėgumų panaudojimo apskaitos, ką, Pareiškėjo teigimu, nustatė ir Ryšių reguliavimo tarnyba. Atsižvelgiant į tai, Pareiškėjo nuomone, yra neįmanoma įvertinti pajėgumų panaudojimo efektyvumo¹²⁰.
- (111) Susisiekimo ministerija nurodė¹²¹, kad Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje nurodyta sąlyga dėl skirtų pajėgumų panaudojimo efektyvumo buvo nustatyta atsižvelgus į kelias aplinkybes. Pirma, atsižvelgta į GTK 29³ straipsnio 7 dalyje nustatytą reglamentavimą. Antra, taip pat atsižvelgta į Vokietijos praktiką, kur kilus konfliktui tarp pareiškėjų, yra įvertinami šių pareiškėjų praėjusių 2 metų pajėgumų panaudojimo duomenys, ir pareiškėjams, kurie naudojo mažiau nei 70 proc. pajėgumų duodamos 3 dienos pagrįsti savo dabartinį pasirengimą teikti paslaugas prašomais maršrutais, jei pareiškėjas to nepadarė, tokio pareiškėjo atžvilgiu prioriteto taisyklės nėra taikomos.
- (112) Susisiekimo ministerija taip pat paaiškino, kad jei rinkoje atsiranda naujas dalyvis, kurio atžvilgiu turi būti taikomas 2.8 papunktis, tačiau kuris pasibaigusio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu nevežė krovinių perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, šis Prioriteto taisyklių papunktis tiek to pareiškėjo, tiek ir kitų pareiškėjų, teikusių paraiškas skirti tuos pačius pajėgumus, yra netaikomas, todėl, Susisiekimo ministerijos teigimu, skirtingos konkurencijos sąlygos rinkoje jau veikiančioms ir į ją įeiti norinčioms geležinkelio įmonėms (vežėjams) nėra sudaromos.
- (113) AB „LTG Infra“ nurodė, kad Prioriteto taisyklių 2.8 papunktis praktikoje nebuvo taikytas, tačiau jeigu Prioriteto taisyklių 2.8 papunktį reikėtų taikyti pareiškėjams, kurių bent vienas pasibaigusio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo metu neturėjo skirtų pajėgumų, pagal Prioriteto taisyklių

¹¹⁸ Bylos 1 tomas, 11–13 lapai.

¹¹⁹ Ten pat.

¹²⁰ Bylos 7 tomas, 76 lapas.

¹²¹ Bylos 2 tomas, 178–179 lapai.

3 punktą¹²² bei 2022–2023 m. Tinklo nuostatų 4.6.2 skyriaus 17 punkto f papunktį¹²³ Prioriteto taisyklių 2.8 papunktis nebūtų taikomas¹²⁴.

- (114) Nustatyta, kad Ryšių reguliavimo tarnyba atliko tyrimą dėl faktinio viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų panaudojimo ir 2021 m. sausio 6 d. priėmė įsakymą Nr. (1.9E)1V-7 „Dėl AB „LTG Infra“ veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu“ (toliau – 2021 m. sausio 6 d. įsakymas), kuriame konstatavo, kad pajėgumai naudojami nesilaikant sprendimuose skirti pajėgumus nustatytų charakteristikų; valdytojo vykdomas geležinkelio įmonėms skirtų pajėgumų naudojimo apskaitymas neleidžia susieti geležinkelių įmonėms skirtų pajėgumų su faktiniais traukinių važiojimais bei kitus pažeidimus. Atsižvelgiant į tai, AB „LTG Infra“ buvo nustatyti įpareigojimai pagal GTK 71 straipsnio 2 dalį¹²⁵. AB „LTG Infra“ apskundė šį Ryšių reguliavimo tarnybos sprendimą teismui¹²⁶.
- (115) Remdamasi 2021 m. sausio 6 d. įsakymu, Susisiekimo ministerija nurodė, kad duomenys apie 2020–2021 m. tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu pareiškėjams skirtų pajėgumų faktinį panaudojimą šiuo metu negali būti naudojami taikant Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje nustatytą prioriteto taisyklę¹²⁷.
- (116) AB „LTG Infra“ nurodė, kad atlieka pajėgumų panaudojimo analizę ir paaiškino, kad skirtų pajėgumų panaudojimo analizė buvo atnaujinta 2021 metų pradžioje, todėl šiuo metu ši analizė atliekama pasitelkiant duomenis iš viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo naudojamų sistemų (traukinių eismo valdymo, taip pat pajėgumų skyrimo ir vertinimo sistemos), kuri yra automatizuota iki 70 proc. (jei traukiniai važiuoja minėtose sistemose numatytais traukinio identifikatoriais tokiais, kaip traukinio numeris ir traukinio išvykimo data, pajėgumų panaudojimo analizė atliekama automatiškai, o esant pokyčiams traukinių eisme, skirtų pajėgumų analizė atliekama rankiniu būdu). Pajėgumų panaudojimo analizės rezultatai apskaitomi kiekvieno traukinio važiojimui pagal kiekvienos paraiškos, įskaitant paskutinės minutės paraiškas, pagrindu skirtus pajėgumus nustatant, kaip pajėgumas buvo panaudotas lyginant maršrutą, atstumą ir skirtų pajėgumų panaudojimo specifines sąlygas; skirtų pajėgumų analizės rezultatai atvaizduojami Valdytojo naudojamo traukinių eismo analitikos portfelyje InfraPulsas¹²⁸.
- (117) Konkurencijos taryba, įvertinusi surinktus duomenis, priėjo išvadą, kad nėra pagrindo teigti, jog Prioriteto taisyklių 2.8 papunktis pažeidžia Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimus.
- (118) Tiek Prioriteto taisyklėse, tiek Tinklo nuostatuose yra numatyta išimtis, kad Prioriteto taisyklių 2.8 papunktis netaikomas, jeigu bent vienam iš pareiškėjų nebuvo skirti pajėgumai paskutinio pasibaigusio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu. Atsižvelgiant į tai, nėra pagrindo

¹²² Prioriteto taisyklių 3 punkte numatyta, kad apskaičiuojant pareiškėjui skirtų pajėgumų panaudojimo lygį pareiškėjo per paskutinį pasibaigusį tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį skirti pajėgumai, kurių jis atsisakė GTK nustatyta tvarka, taip pat pajėgumai, kurie buvo jam panaikinti GTK 29⁶ straipsnio 4 dalies 6 punkte nustatytu atveju, laikomi nepanaudotais. Ši prioriteto taisyklė taikoma tik tuo atveju, kai pareiškėjams, pateikusiems derinamas paraiškas, buvo skirti pajėgumai pagal paraiškas ir paskutinės minutės paraiškas paskutinio pasibaigusio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu.

¹²³ Tinklo nuostatų 4.6.2 skyriaus 17 punkto d papunktyje numatyta, kad „*Jei bent vienam iš vertinamų pareiškėjų nebuvo skirti pajėgumai pagal paraiškas skirti pajėgumus ir paskutinės minutės paraiškas paskutinio pasibaigusio tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, Valdytojas ne vėliau kaip likus 2 (dviem) mėnesiams iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo dienos priima sprendimą vertinamų pareiškėjų atžvilgiu netaikyti Įsakymo dėl prioriteto taisyklių 1.6 ar 2.8 punkte nurodytos prioriteto taisyklės ir apie tai informuoja atitinkamus pareiškėjus raštu ar elektroninio ryšio priemonėmis*“. Prieiga per internetą: https://doc.ltginfra.lt/lt/infrastruktura/MPP/tinklo_nuostatai/22-23_TN.pdf

¹²⁴ Bylos 11 tomas, 86 lapas.

¹²⁵ Prieiga per internetą: https://www.rrt.lt/wp-content/uploads/2021/01/2021-01-06_1.9E1V-7-1.docx

¹²⁶ Bylos 7 tomas, 76 lapas.

¹²⁷ Susisiekimo ministerijos raštas, kuriuo ji teikia išvadoms gauti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymo Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ pakeitimo“ projektą. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/f48f8371b0e811ecaf79c2120caf5094?jfwid=13vf82lhth>

¹²⁸ Bylos 11 tomas, 116 lapas.

teigti, kad Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje nustatytas reguliavimas diskriminuoja ar privilegijuoja kokius nors atskirus ūkio subjektus ar jų grupes.

- (119) Konkurencijos tarybos vertinimu, taip pat negalima teigti, jog Pareiškėjo kvestionuojamas pajėgumų panaudojimo efektyvumo apskaičiavimo būdas pats savaime diskriminuoja privačius vežėjus, kurie užsako mažiau pajėgumų, jau rinkoje veikiančio ūkio subjekto, kuris užsako daugiau pajėgumų, atžvilgiu. Rinkoje veikiantis ūkio subjektas gali užsakyti daugiau pajėgumų, bet, pavyzdžiui, juos naudoti neefektyviai, kai naujas rinkos dalyvis, nors pajėgumų užsakys mažiau, tačiau gali juos panaudoti efektyviau ir būti efektyvesniu pagal Prioriteto taisyklių 2.8 papunktį, nes vertinamas ne absoliutus panaudotų ir nepanaudotų pajėgumų skaičius, o procentinė konkretaus vežėjo panaudotų pajėgumų visų jam skirtų pajėgumų atžvilgiu išraiška. Taigi, efektyvumo vertinimas pagal pajėgumų panaudojimą procentine išraiška leidžia įvertinti skirtingų vežėjų pajėgumų panaudojimą nepriklausomai nuo kiekvienam iš vežėjų suteiktų pajėgumų kiekio.
- (120) Nors dėl netinkamai vedamos pajėgumų panaudojimo apskaitos (ką identifikavo Ryšių reguliavimo tarnyba, atlikusi tyrimą¹²⁹) analizuojama nuostata galėtų būti taikoma neobjektyviai, Konkurencijos taryba pažymi, kad AB „LTG Infra“ veiksmų, susijusių su galimai netinkamu apskaitos vedimu, vertinimas yra Ryšių reguliavimo tarnybos kompetencija, nustatyta GTK 7 straipsnio 4 dalyje¹³⁰.
- (121) Konkurencijos tarybos išvadų nekeičia Pareiškėjo rašytiniuose paaiškinimuose¹³¹ nurodyti argumentai, kad Susisiekimo ministerija Prioriteto taisyklių 2.8 papunkčio nuostatą priėmė žinodama, jog viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas tinkamai neveda viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų apskaitos ir jokia institucija nevykdo AB „LTG Infra“ atliekamos apskaitos kontrolės, ir taip sudarydama sąlygas AB „LTG Infra“ paskirstyti pajėgumus neskaidriai. Pažymėtina, kad Ryšių reguliavimo tarnybos išvada, jog AB „LTG Infra“ neveda tinkamos viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų apskaitos, kuria remiasi Pareiškėjas, priimta 2021 m. sausio 6 d., o Prioriteto taisyklės Susisiekimo ministerijos patvirtintos dar 2020 m. balandžio 9 d., t. y. anksčiau nei paaiškėjo pajėgumų apskaitos netinkamo vedimo aplinkybė. Be to, GTK 7 straipsnio 4 dalies, nustatančios, kad Ryšių reguliavimo tarnyba yra geležinkelių transporto rinkos reguliuotoja, ir tokio reguliuotojo funkcijas detalizuojančio GTK 7¹ straipsnio, kurio 1 dalies 1 punktą suteikia Ryšių reguliavimo tarnybai teisę savo iniciatyva ar pagal pareiškėjų skundus privaloma išankstine ne teismo tvarka nagrinėti viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo veiksmus ir (ar) neveikimą, nuostatos jau galiojo Prioriteto taisyklių priėmimo metu, todėl nėra pagrindo teigti, kad nebuvo institucijos, kuri vykdytų viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų apskaitos vedimo kontrolę. Taigi, Pareiškėjo teiginiai apie Susisiekimo ministerijos sąmoningą sąlygų neskaidriai skirstyti pajėgumus sudarymą nėra pagrįsti įrodymais. Kita vertus, Pareiškėjo argumentai faktiškai susiję ne su pačios taisyklės diskriminuojančiu ar privilegijuojančiu pobūdžiu, bet su Prioriteto taisyklių 2.8 papunkčio įgyvendinimu, t. y. Pareiškėjo nuomone, taisyklė įgyvendinama privilegijuojant AB „LTG Cargo“ dėl to, kad AB „LTG Infra“ netinkamai veda viešosios geležinkelių infrastruktūros apskaitą. Tačiau galimai netinkamas Prioriteto taisyklės įgyvendinimas yra susijęs su AB „LTG Infra“ veiksmais, kuriuos, kaip minėta, pagal kompetenciją vertina Ryšių reguliavimo tarnyba. Atitinkamai, netinkamas pajėgumų panaudojimo apskaitos vedimas turėtų būti vertinamas kitų teisės aktų, o ne Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimų kontekste, Ryšių reguliavimo tarnybai atliekant priežiūros funkcijas pagal savo kompetenciją.
- (122) Konkurencijos įstatymo 28 straipsnio 3 dalies 1 punkte numatyta, kad Konkurencijos taryba priima nutarimą tyrimą nutraukti, jeigu tyrimo metu paaiškėja, jog teisės pažeidimo nėra. Pagal Konkurencijos įstatymo 30 straipsnio 1 dalies 3 punktą, Konkurencijos taryba, atlikusi šio įstatymo 29 straipsnyje nurodytus veiksmus, turi teisę procedūrą dėl šio įstatymo pažeidimo nutraukti, jeigu nėra šio įstatymo pažeidimo.

¹²⁹ Nutarimo (114) pastraipa.

¹³⁰ Tai patvirtina ir Ryšių reguliavimo tarnybos atliktas tyrimas.

¹³¹ UAB „Gargždų geležinkelis“ 2023 m. liepos 11 d. raštas „Paaiškinimai dėl tyrimo išvadų“, bylos 13 tomas, 70 lapas.

(123) Atsižvelgdama į tai, kad nėra pagrindo konstatuoti, jog Prioriteto taisyklių 2.8 papunkčio nuostata dėl efektyvaus pajėgumų panaudojimo galėjo riboti konkurenciją, Konkurencijos taryba nutraukia procedūrą dėl Prioriteto taisyklių 2.8 papunktyje nustatyto teisinio reguliavimo atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.

5. Procedūros nutraukimas dėl GTESVSRA 3 priedo 3 punkte nustatyto teisinio reguliavimo

(124) Pagal Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčius, norint pagrįsti pasirengimą vežti krovinius perpildyta viešosios geležinkelių infrastruktūros dalimi, būtina pateikti dokumentus apie turimus mašinstus. Tinklo nuostatuose, kurie įgyvendina Prioriteto taisykles, detalizuojama, kad šie dokumentai, be kita ko, yra mašinstų sertifikatai. Mašinisto sertifikatas išduodamas, kai mašinistas yra apmokomas (teoriniai ir praktiniai mokymai) ir jis išlaiko egzaminą.

(125) Pareiškėjo teigimu¹³², jis reikalavimo pateikti mašinstų sertifikatus objektyviai negalėjo įgyvendinti, nes jam ilgą laiką nebuvo suteikiami geležinkelio keliai mašinistams sertifikuoti.

(126) Pareiškėjas paaiškino, kad 2020 m. spalio 20 d. pateikė paraišką AB „LTG Infra“ dėl mokymo pajėgumų skyrimo mašinistams sertifikuoti vieną kartą per savaitę Pareiškėjo nuosavu lokomotyvu 2TE116 maršrutu Rinkai–Vaidotai ir Vaidotai–Rinkai. Šis prašymas buvo atmestas, nes, AB „LTG Infra“ teigimu, ji neturi mokymo pajėgumų ir neprivalo jų turėti¹³³.

(127) Remdamasis GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostata bei GTESĮ 33 straipsnio 5 dalimi, Pareiškėjas teigė, kad tiek praktiniai mokymai, tiek egzaminas mašinisto sertifikatui gauti turėjo būti vykdomi konkrečioje atkarpoje, kurioje bus vykdoma veikla ir kuri bus įrašoma į sertifikatą. Todėl tam, jog Pareiškėjas galėtų papildyti mašinisto sertifikatą, suteikiančius teisę valdyti lokomotyvą maršrutu, dėl kurio Pareiškėjas prašė pajėgumų (Rinkai–Vaidotai ir Vaidotai–Rinkai), buvo reikalingi šie geležinkelio keliai praktiniams mokymams atlikti¹³⁴.

(128) GTESĮ 33 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad traukinio mašinisto sertifikatas galioja tik toje geležinkelių infrastruktūroje ir suteikia teisę valdyti tik tuos geležinkelių traukos riedmenis, kurie nurodyti sertifikate. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės (vežėjai) atnaujina traukinio mašinisto sertifikatus, jeigu traukinio mašinstai, išklausę šio straipsnio 4 dalyje nurodytus mokymus ir išlaikę egzaminus, įgyja teisę valdyti kitus geležinkelių riedmenis ar naudotis kita geležinkelių infrastruktūra, negu nurodyta sertifikatuose.

(129) Pareiškėjo kreipimosi metu galiojusi tvarka, nustatyta GTESVSRA 3 priedo 3 punkte, numatė, kad: „Fiziniam asmeniui, pageidaujantiems gauti traukinio mašinisto sertifikatą ir išlaikusiems Aprašo Nr. 3-297 2 priede nustatytus reikalavimus atitinkančius egzaminus, turi būti išduodami traukinio mašinisto sertifikatai, kuriais suteikiama teisė valdyti vienos ar abiejų kategorijų geležinkelių riedmenis tam tikrais geležinkelio keliais:

3.1. A kategorijos: manevrinius traukos riedmenis, ūkinius traukinius, geležinkelių infrastruktūros priežiūrai ir remontui skirtus geležinkelių riedmenis ir visus kitus traukos riedmenis, kurie naudojami manevrams atlikti;

3.2. B kategorijos: keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti skirtus geležinkelių riedmenis“.

(130) AB „LTG Infra“ nurodė, kad infrastruktūros valdytojas neturi mokymo pajėgumų ir tokios paslaugos neteikia¹³⁵. Be to, Pareiškėjo prašomas maršrutas Vaidotai–Rinkai ir Rinkai–Vaidotai eina per viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis, paskelbtas perpildytomis, kurios yra skirtos kitam vežėjui, todėl infrastruktūros valdytojas, gavęs Pareiškėjo paskutinės minutės paraišką, vertins, ar prašomu laikotarpiu gali skirti pajėgumus perpildytose viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyse¹³⁶.

¹³² Bylos 5 tomas, 177–178 lapai.

¹³³ Bylos 5 tomas, 142 lapas.

¹³⁴ Bylos 5 tomas, 148–149 lapai.

¹³⁵ Bylos 5 tomas, 50 lapas.

¹³⁶ Bylos 5 tomas, 50 lapas.

- (131) Pareiškėjas nurodė, kad nuolat seka laisvus pajėgumus rinkoje, tačiau prašomu maršrutu laisvų pajėgumų nėra buvę 2 metus¹³⁷.
- (132) Nustatyta, kad mokymo pajėgumų teikimo priežiūrą atlieka Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA)¹³⁸. Taip pat nustatyta, kad Pareiškėjas kreipėsi į institucijas ir kitus subjektus dėl galimybės atlikti praktinius mokymus konkrečiuose geležinkelio keliuose, tačiau geležinkelio keliai praktiniams mokymams atlikti jam nebuvo suteikti, taip pat nebuvo nurodyta, kokius veiksmus turi atlikti Pareiškėjas, kad būtų suteikti geležinkelio keliai praktiniams mokymams atlikti¹³⁹.
- (133) Susisiekimo ministerija nurodė¹⁴⁰, kad praktinių mokymų nebūtina vykdyti konkrečiuose keliuose, dėl kurių yra prašoma pajėgumų. Susisiekimo ministerija pripažino, kad GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostata vertintina kaip klaidinanti, nes gali būti neteisingai interpretuojama, jog yra reikalaujama traukinio mašinisto sertifikate išvardinti konkrečius geležinkelių kelius, kuriuose taip pat būtų atlikti ir praktiniai mokymai¹⁴¹. Susisiekimo ministerijos nuomone, Lietuvos geležinkelių tinklas nepasižymi išskirtinėmis techninėmis charakteristikomis, kurios suponuotų poreikį traukinio mašinistams, norintiems valdyti geležinkelių riedmenis Lietuvos geležinkelių tinkle ar jo dalyje, įgyti praktinių žinių išskirtinai jų planuojamoje naudoti geležinkelių infrastruktūroje¹⁴².
- (134) Susisiekimo ministerija Pareiškėjui pasiūlė kreiptis į AB „LTG Infra“ suteikti laisvus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, pateikiant paskutinės minutės paraišką GTK 29⁵ straipsnio nustatyta tvarka, ir atlikti važiavimus, kurių metu mokynys, būdamas greta traukinio mašinisto, mokytųsi valdyti geležinkelių riedmenis, važiudamas tinklo, kuriame jis ketina važinėti, geležinkelių keliu¹⁴³.
- (135) Pareiškėjas nurodė, kad 2021 m. balandžio 26 d. AB „LTG Infra“ jam pasiūlė pateikti paskutinės minutės paraišką praktiniams mokymams atlikti. Pateikus šią paraišką, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojas nusprendė skirti paraiškoje nurodytus pajėgumus¹⁴⁴.
- (136) Taigi, kaip matyti iš išdėstytų paaiškinimų, GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostata buvo aiškinama ir taikoma dviprasmiškai. Pareiškėjas manė, kad tam, jog būtų galima atlikti praktinius mašinistų mokymus ir išlaikyti egzaminą, reikėjo gauti prieigą prie konkretaus geležinkelio kelio, kuriame bus vykdoma krovinių vežimo veikla, o Susisiekimo ministerija nurodė, kad praktinių mokymų nebūtina vykdyti konkrečiuose keliuose, jie gali būti vykdomi bet kurioje infrastruktūros dalyje, nesiejant jos su konkrečiais keliais, dėl kurių yra prašoma pajėgumų. Tačiau Susisiekimo ministerija pripažino, kad GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostata vertintina kaip klaidinanti.
- (137) Tyrimo metu buvo priimtas ir įsigaliojo 2022 m. birželio 27 d. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-333 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. liepos 17 d. įsakymo Nr. 3-297 „Dėl geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – GTESVSRA pakeitimas)¹⁴⁵, kurio 5 punktu GTESVSRA 3 priedo 3 punkto pirma pastraipa pakeista ir išdėstyta taip: „*Fiziniams asmenims, pageidaujantiems gauti traukinio mašinisto sertifikatą ir išlaikusiems Aprašo 2 priede nustatytus reikalavimus atitinkančius egzaminus, turi būti išduodami traukinio mašinisto sertifikatai, suteikiantys teisę valdyti vienos ar abiejų kategorijų geležinkelių riedmenis geležinkelių infrastruktūroje, kuri pasižymi panašiomis charakteristikomis ir kuriai taikomos panašios eksploatavimo taisyklės*“.
- (138) Įsigaliojus GTESVSRA pakeitimui, GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostatos nebereikalauja, kad praktiniai mokymai būtų atlikti ir egzaminas būtų išlaikytas konkrečiuose keliuose, kurie vėliau yra

¹³⁷ Bylos 5 tomas, 142–143 lapai.

¹³⁸ 2006 m. birželio 12 d. Susisiekimo ministro įsakymo Nr. 3-237 „Dėl Mokymo pajėgumų teikimo geležinkelio įmonėms (vežėjams) taisyklių patvirtinimo“ 9 punktas.

¹³⁹ Bylos 5 tomas, 183–217 lapai.

¹⁴⁰ Bylos 6 tomas, 95–98 lapai.

¹⁴¹ Bylos 11 tomas, 8–20 lapai.

¹⁴² Bylos 11 tomas 50 lapas.

¹⁴³ Bylos 6 tomas, 98 lapas.

¹⁴⁴ Bylos 6 tomas, 55, 101 lapai.

¹⁴⁵ Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/acfb2dd0f5de11ec8fa7d02a65c371ad>

nurodomi mašinisto sertifikate. Mašinistai gali būti apmokomi ir egzaminus gali laikyti panašiomis charakteristikomis ir panašiomis eksploataavimo taisyklėmis pasižyminčiuose keliuose, todėl pats vežėjas, siekdamas apmokyti savo mašinistus, gali pasirinkti laisvą kelią, pasižymintį panašiomis charakteristikomis ir panašiomis eksploataavimo taisyklėmis, kaip ir kelias, kuris mašinisto praktinio mokymo laikotarpiu yra perpildytas, tačiau kuriame veiklą norėtų vykdyti vežėjas ir kuris bus nurodytas mašinisto sertifikate. Kadangi didžioji dalis geležinkelių infrastruktūros Lietuvoje pasižymi tomis pačiomis charakteristikomis (dominuoja 1520 mm pločio geležinkelių infrastruktūra), po GTESVSRA 3 priedo 3 punkto pakeitimų, Pareiškėjas ir kiti ūkio subjektai faktiškai gali rinktis bet kurią laisvą maršrutą ir, užpildydami paskutinės minutės paraišką, gauti prieigą prie šio laisvo maršruto mašinistų mokymams ar egzaminavimui organizuoti.

- (139) Kaip jau minėta, tiek 2019–2020 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, tiek 2020–2021 m. ir 2021–2022 m. tvarkaraščių galiojimo laikotarpiu pajėgumai neperpildytose geležinkelių infrastruktūros dalyse buvo skirti ne tik AB „LTG Cargo“, bet ir kitiems ūkio subjektams, įskaitant Pareiškėją, todėl nėra pagrindo sutikti su Pareiškėjo teiginiais¹⁴⁶, kad AB „LTG Cargo“, užsakydama visą geležinkelių tinklą Lietuvoje, nesusiduria su mašinistams apmokyti reikalingų mokymo pajėgumų stygiumi, skirtingai nuo kitų privačių vežėjų.
- (140) Pareiškėjo nurodomos aplinkybės, kad AB „LTG Cargo“ keičia jai skirtus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus bei kartais neatsisako nenaudojamų pajėgumų, o AB „LTG Infra“, kaip savo tyrimo metu nustatė Ryšių reguliavimo tarnyba, atsisakytų pajėgumų viešai nepaskelbdavo laisvais, taip pat nereiškia, kad pats teisinis reguliavimas dėl mašinistų rengimo tvarkos yra ydingas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio prasme.
- (141) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Konkurencijos taryba priėjo išvadą, kad net jeigu anksčiau galiojusi GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostata galimai galėjo riboti konkurenciją, įsigaliojus GTESVSRA pakeitimui nebėra pagrindo įtarti, kad šiuo metu galiojantis GTESVSRA 3 priedo 3 punktas gali riboti konkurenciją. Dėl šios priežasties procedūra dėl GTESVSRA 3 priedo 3 punkte nustatyto teisinio reguliavimo atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams nutraukiama vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 28 straipsnio 3 dalies 2 punktu, 24 straipsnio 4 dalies 6 punktu ir 30 straipsnio 1 dalies 3 punktu.
- (142) Konkurencijos taryba papildomai pažymi, kad tyrimas buvo pradėtas tik dėl Prioriteto taisyklių 1.1, 2.1, 2.7 ir 2.8 papunkčių ir GTESVSRA 3 priedo 3 punkto nuostatų¹⁴⁷, todėl Pareiškėjo rašytiniuose paaiškinimuose¹⁴⁸ išdėstyti argumentai dėl AB „Lietuvos geležinkeliai“ grupės įmonių, atsisakančių apmokyti privataus vežėjo mašinistus, veiksmų, o taip pat paaiškinimai, jog, Pareiškėjo nuomone, nepakanka GTESVSRA 3 priedo 3 punkto pakeitimų, bet būtinas atskiro statuso mokymo pajėgumams suteikimas, nėra susiję su tyrimo objektu, todėl plačiau šiame nutarime nėra analizuojami.

6. Skiriamos sankcijos už Konkurencijos įstatymo pažeidimą

- (143) Pagal Konkurencijos įstatymo 35 straipsnį Konkurencijos taryba, vadovaudamasi objektyvumo ir proporcingumo principais, turi teisę viešojo administravimo subjektui nurodyti per nustatytą terminą pakeisti ar panaikinti teisės aktus, kitus šio įstatymo 4 straipsnyje nurodytiems reikalavimams prieštaraujančius sprendimus, ar atlikti kitus šio įstatymo 4 straipsnio pažeidimą šalinančius veiksmus bei skirti viešojo administravimo subjektams pinigines baudas.

6.1. Bauda

- (144) Konkurencijos įstatymo 36 straipsnio 7 dalyje įtvirtinta, kad už Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimus viešojo administravimo subjektams gali būti skiriama pinigine bauda iki 0,5 procento

¹⁴⁶ UAB „Gargždų geležinkelis“ 2023 m. liepos 11 d. raštas „Paaiškinimai dėl tyrimo išvadų“, bylos 13 tomas, 71 lapas.

¹⁴⁷ Nutarimo (1) pastraipa.

¹⁴⁸ UAB „Gargždų geležinkelis“ 2023 m. liepos 11 d. raštas „Paaiškinimai dėl tyrimo išvadų“, bylos 13 tomas, 70–71 lapai.

viešojo administravimo subjekto metinio biudžeto einamaisiais metais ir kitų praėjusiais metais gautų bendrųjų metinių pajamų, bet ne daugiau negu 60 000 Eur.

- (145) Nustatant konkrečių baudų dydžius turi būti atsižvelgiama į Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 1 dalyje nurodytas aplinkybes: pažeidimo pavojingumą, pažeidimo trukmę, viešojo administravimo subjekto atsakomybę lengvinančias ar sunkinančias aplinkybes.
- (146) Baudos dydis nustatomas vadovaujantis Baudų, skiriamų už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo pažeidimus, dydžio nustatymo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 18 d. nutarimu Nr. 64 (2022 m. lapkričio 9 d. nutarimo Nr. 1102 redakcija) „Dėl Baudų, skiriamų už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo pažeidimus, dydžio nustatymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (toliau – Aprašas). Šio Aprašo 41 punkte nustatyta, kad už Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimą viešojo administravimo subjektui skiriamas baudos dydis apskaičiuojamas dviem etapais: pirmiausia apskaičiuojamas bazinis baudos dydis, vėliau bazinis baudos dydis tikslinamas – didinamas arba mažinamas.

6.1.1 Bazinis baudos dydis

- (147) Bazinis baudos dydis apskaičiuojamas vadovaujantis Aprašo 42 punkte įtvirtintomis taisyklėmis ir, remiantis Aprašo 42.4 papunkčiu, nustatomas sudėjus nuo pažeidimo pavojingumo priklausantį baudos dydį su nuo pažeidimo trukmės priklausančiu baudos dydžiu.

6.1.1.1. Nuo pažeidimo pavojingumo priklausantis baudos dydis

- (148) Remiantis aprašo 42.1 papunkčiu, visų pirma pagal Konkurencijos įstatymo 36 straipsnio 7 dalį nustatomas galimas maksimalus baudos dydis.
- (149) Susisiekimo ministerijos patvirtintos einamųjų metų biudžeto pajamos ir Susisiekimo ministerijos 2022 m. gautos pajamos baudos pagal Konkurencijos įstatymo 36 straipsnio 7 dalį apskaičiavimo tikslais iš viso sudaro 2 012 053 tūkst. Eur¹⁴⁹ sumą. Atsižvelgiant į tai, kad 0,5 procento suma nuo 2 012 053 tūkst. Eur viršija Konkurencijos įstatymo 36 straipsnio 7 dalyje nustatytą maksimalią baudos ribą, maksimalus galimas baudos dydis šuo atveju sudaro 60 000 Eur.
- (150) Pagal Aprašo 42.2 papunktį, apskaičiuojant nuo pažeidimo pavojingumo priklausantį baudos dydį, pirmiausia nustatomas pradinis nuo pažeidimo pavojingumo priklausantis baudos dydis, kuris lygus pusei pagal Aprašo 42.1 papunktį nustatyto galimo maksimalaus baudos dydžio.
- (151) Laikytina, kad pradinis nuo pažeidimo pavojingumo priklausantis baudos dydis yra 30 000 Eur.
- (152) Remiantis Aprašo 42.2 papunkčiu šis pradinis nuo pažeidimo pavojingumo priklausantis baudos dydis didinamas arba mažinamas, atsižvelgiant į konkrečias su pažeidimu susijusias aplinkybes: pažeidimo pobūdį, jo geografinį plotą ir kitas objektyvias aplinkybes, kurių svarba ir įtaka nuo pažeidimo pavojingumo priklausančiam baudos dydžiui priklauso nuo kiekvieno konkretaus pažeidimo.
- (153) Susisiekimo ministro įsakymu priimto teisės akto nuostatos sudarė skirtingas konkurencijos sąlygas atitinkamoje rinkoje jau veikiančiam ir paslaugas potencialiai galintiems teikti ūkio subjektams. Prioriteto taisyklės yra taikomos skiriant pajėgumus tik perpildyta paskelbtoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje. Kita vertus, perpildyta gali būti pripažinta iš esmės bet kuri Lietuvos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis. Prioriteto taisyklės nenumato maršrutų ar ruožų, kuriuos pripažinus perpildytai, Prioriteto taisyklės nebūtų taikomos. Atitinkamai, Prioriteto taisyklės gali būti taikomos bet kurioje Lietuvos viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje, kuri atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu pripažinta perpildyta. Kadangi Lietuvos viešosios

¹⁴⁹ Pagal 2022 m. lapkričio 22 d. Lietuvos Respublikos 2023 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymą Nr. XIV-1556.

Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/fff1e2d0721711edbc04912defe897d1>

Pagal 2021 m. gruodžio 14 d. Lietuvos Respublikos 2022 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymą Nr. XIV-745.

Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/74091770632711eca9ac839120d251c4/asr>

geležinkelių infrastruktūros tinklas yra išsidėstęs visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje, pripažintina, kad Prioriteto taisyklių taikymo teritorija yra visa Lietuvos Respublikos teritorija, todėl pažeidimo geografinis plotas yra didelis.

- (154) Atsižvelgiant į tai, pradinis nuo pažeidimo pavojingumo priklausanti baudos dydis, nurodytas šio nutarimo (151) pastraipoje didintinas 15 procentų.

6.1.1.2. Nuo pažeidimo trukmės priklausantis baudos dydis

- (155) Vadovaujantis Aprašo 42.3 papunkčiu, jeigu pažeidimas truko metus ir ilgiau, nuo pažeidimo trukmės priklausantis baudos dydis sudaro 5 procentus Aprašo 42.2 papunktyje nustatyta tvarka apskaičiuoto nuo pažeidimo pavojingumo priklausančio baudos dydžio už kiekvienus pažeidimo metus. Jeigu pažeidimas truko atitinkamą metų skaičių ir dar papildomai pusės metų laikotarpį, už pusės metų laikotarpį papildomai pridedama 2,5 procento nuo pažeidimo pavojingumo priklausančio baudos dydžio. Trumpesnis už 6 mėnesius laikotarpis laikomas puse metų, o ilgesnis už 6 mėnesius, bet trumpesnis už metus, laikotarpis laikomas metais.
- (156) Nutarime konstatuotas pažeidimas truko ne trumpiau nei nuo Prioriteto taisyklių įsigaliojimo, t. y. nuo 2020 m. balandžio 10 d., bent iki Konkurencijos tarybos 2023 m. birželio 27 d. Pranešimo apie įtariamą pažeidimą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos teisės aktų ir veiksmų, susijusių su viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu, atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.
- (157) Nesutiktina su Susisiekimo ministerijos rašytiniuose paaiškinimuose nurodytais argumentais, kad vertinant pažeidimo trukmę turėtų būti vertinama ne Prioriteto taisyklių įsigaliojimo data, o Prioriteto taisyklių pritaikymo konkrečioje situacijoje data, t. y. 2020 m. rugsėjo mėnesis, taip pat, jog turi būti atsižvelgta į tai, kad 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu jokios viešosios geležinkelių infrastruktūros dalys nebuvo paskelbtos perpildytomis ir Prioriteto taisyklės praktikoje nebuvo pritaikytos¹⁵⁰.
- (158) Konkurencijos taryba pažymi, kad skaičiuojant pažeidimo trukmę vertinamas Konkurencijos įstatymo 4 straipsnį pažeidžiančio teisės akto ar sprendimo priėmimo momentas, o ne data, kada galėjo faktiškai pasireikšti konkurencijos iškraipymas. Toks pažeidimo pradžios momento nustatymas yra pagrįstas, be kita ko, tuo, kad Prioriteto taisyklės galėjo atgrasyti į rinką norinčius įeiti subjektus nuo paraiškų prieigai prie viešosios geležinkelių infrastruktūros gauti teikimo, jeigu jie žinojo, jog negalės pagrįsti pasirengimo panaudoti prašomą skirti infrastruktūrą tuo atveju, jeigu ji būtų pripažinta perpildyta.
- (159) Be to, Prioriteto taisyklės iki tyrimo pabaigos nebuvo pakeistos ir visą tyrimo laiką galiojo, todėl, Konkurencijos tarybos vertinimu, nėra pagrindo manyti, kad pažeidimas baigėsi 2022–2023 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, kai nė viena viešosios geležinkelių infrastruktūros dalis nebuvo paskelbta perpildyta. 2023–2024 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu pripažinus bent vieną infrastruktūros dalį perpildyta, Prioriteto taisyklės ir vėl būtų taikomos, jeigu nebūtų panaikintos ar pakeistos.
- (160) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pažeidimo trukmė baudos skaičiavimo tikslais sudaro 3,5 metus, todėl nuo pažeidimo trukmės priklausantis baudos dydis sudaro 17,5 procentų nutarimo (154) pastraipoje apskaičiuoto nuo pažeidimo pavojingumo priklausančio baudos dydžio.
- (161) Atitinkamai, vadovaujantis Aprašo 42.4 papunkčiu, bazinis baudos dydis lygus nuo pažeidimo pavojingumo priklausančio baudos dydžio, nurodyto nutarimo (154) pastraipoje, ir nuo pažeidimo trukmės priklausančio baudos dydžio, nurodyto nutarimo (160) pastraipoje, sumai.

¹⁵⁰ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas 79 lapas.

6.1.2. Bazinio baudos dydžio tikslinimas

- (162) Aprašo 44 punkte nurodyta, kad pagal Aprašo 42 punkto nuostatas apskaičiuotas bazinis baudos dydis tikslinamas dėl atsakomybę lengvinančių ir sunkinančių aplinkybių, išskyrus atsakomybę lengvinančias aplinkybes, numatytas Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 2 dalies 6 ir 7 punktuose, *mutatis mutandis* pagal Aprašo 22 ir 24 punktuose nustatytas taisykles.
- (163) Aprašo 22 punkte įtvirtinta, kad nustačius Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 2 dalyje nurodytas atsakomybę lengvinančias aplinkybes arba Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 3 dalyje nurodytas atsakomybę sunkinančias aplinkybes, pagal Aprašo II skyriaus antrojo ir trečiojo skirsnių nuostatas apskaičiuotas bazinis baudos dydis atitinkamai mažinamas arba didinamas. Bazinio baudos dydžio atitinkamai mažinimas arba didinimas pagal šį Aprašo punktą negali viršyti 40 procentų, išskyrus tuos atvejus, kai ūkio subjektas pakartotinai per 7 metus padarė Konkurencijos įstatymo pažeidimą ar per 7 metus padarė pažeidimą, panašų į Europos Komisijos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės konkurencijos institucijos nustatytą Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 ar 102 straipsnių pažeidimą, – šiuo atveju bazinis baudos dydis papildomai didinamas iki 100 procentų už kiekvieną ankstesnį pažeidimą.
- (164) Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad atsakomybę lengvinančiomis aplinkybėmis laikoma tai, kad viešojo administravimo subjektai, padarę pažeidimą, savo noru užkirto kelią žalingoms pažeidimo pasekmėms; padėjo Konkurencijos tarybai tyrimo metu; atlygino padarytą žalą; savo valia nutraukė pažeidimą; neatliko konkurenciją ribojančių veiksmų; Konkurencijos tarybai tyrimo metu pateikdami rašytinį pripažinimo pareiškimą pripažino pažeidimą ir nurodytą baudą, taip sudarydami sąlygas efektyviau atlikti tyrimą; pripažino Konkurencijos tarybos baigto tyrimo metu nustatytas esmines aplinkybes; pažeidimą sudarantį elgesį nulėmė valdžios institucijų veiksmai.
- (165) Susisiekimo ministerijos teigimu, tai, kad atsakymus į Konkurencijos tarybos klausimus ji pateikdavo, nepažeisdama Konkurencijos tarybos nustatytų terminų, be to, pateikė ne tik konkrečius atsakymus į užduotus klausimus, bet ir papildomus paaiškinimus, o taip pat siekė pakeisti analizuojamų Prioriteto taisyklių nuostatas, turėtų būti įvertinta kaip Susisiekimo ministerijos atsakomybę lengvinančios aplinkybės¹⁵¹.
- (166) Konkurencijos taryba pažymi, kad pagal LVAT formuojamą praktiką, Konkurencijos tarybos tyrimo metu duotų nurodymų vykdymas ir prašomos informacijos pateikimas, kaip taisyklė, negali būti kvalifikuojamas kaip bendradarbiavimas ar pagalba konkurencijos institucijai¹⁵².
- (167) Konkurencijos tarybos praktikoje bendradarbiavimu ir padėjimu yra laikomi tokie subjekto veiksmai, kuriuos jis atlieka savo iniciatyva, kad padėtų Konkurencijos tarybai išsiaiškinti su nagrinėjama byla susijusias aplinkybes¹⁵³. Be to, subjekto savo iniciatyva teikiami paaiškinimai vertinami kaip viešojo administravimo subjekto pagalba Konkurencijos tarybai tyrimo metu tuo atveju kai jie turi pridėtinės vertės tyrime¹⁵⁴. Kai kuriais atvejais padėjimas Konkurencijos tarybos praktikoje buvo siejamas su Konkurencijos tarybai reikšmingos informacijos atlikti tyrimui pateikimu, veiksmais savo iniciatyva, detalesniais paaiškinimais¹⁵⁵.

¹⁵¹ Susisiekimo ministerijos 2023 m. liepos 23 d. raštas „Dėl pranešime pateiktų tyrimo išvadų ir paaiškinimų dėl tyrimo išvadų pateikimo“, bylos 13 tomas, 79–80 lapai.

¹⁵² Pavyzdžiui, LVAT 2017 m. rugpjūčio 3 d. nutartis adm. byloje Nr. A-417-822/2017, UAB „Convertus“ ir kt. prieš Konkurencijos tarybą; LVAT 2016 m. gegužės 2 d. sprendimas adm. byloje Nr. A-97-858/2016, UAB „Eturas“ ir kt. prieš Konkurencijos tarybą, 464 pastraipa ir joje nurodyta teismų praktika.

¹⁵³ Konkurencijos tarybos 2020 m. lapkričio 24 d. nutarimas Nr. 1S-124 (2020) „Dėl kino filmų platinimo veikla užsiimančių ūkio subjektų veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimams“, 369 pastraipa. Nutarimas buvo apskūstas, tačiau teismai nepakeitė nutarimo.

¹⁵⁴ Ten pat. 372 pastraipa.

¹⁵⁵ Konkurencijos tarybos 2018 m. gruodžio 17 d. nutarimas Nr. 2S-7 (2018) „Dėl ūkio subjektų, teikiančių vairavimo mokymo paslaugas, veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimams“, 853–855 pastraipos.

- (168) Analizuojamu atveju Susisiekimo ministerija teikė papildomus rašytinius paaiškinimus, kurie neturėjo esminės reikšmės tyrimo atlikimui. Susisiekimo ministerijos teikta informacija, kurią Konkurencijos taryba jau turėjo arba gavo iš kitų subjektų, pavyzdžiui, AB „LTG Infra“ bei Pareiškėjo, nėra laikytina kaip turinti pridėtinės vertės tyrimui atlikti. Taip pat reikšminga negali būti laikoma ir viešai skelbiama informacija, kurią teikė Susisiekimo ministerija, pavyzdžiui, informacija apie teisinį reguliavimą. Todėl, nors Susisiekimo ministerija savo iniciatyva keletą kartų teikė tuos pačius paaiškinimus, tai, Konkurencijos tarybos vertinimu, negali būti laikoma padėjimu institucijai, dėl kurio turėtų būti taikoma atsakomybę lengvinanti aplinkybė ir mažinama bauda.
- (169) Teisės akto projekto parengimas taip pat nepatenka nei į Konkurencijos tarybos 37 straipsnio 2 dalies 1 punkto, nei į to paties straipsnio 4 punkto taikymo apimtį.
- (170) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymo Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ pakeitimo projektas, kuriuo, Susisiekimo ministerijos teigimu, buvo siūloma atsisakyti prioriteto taisyklės, susijusios su pareiškėjo pasirengimo vežti vertinimu, ir pakeisti prioriteto taisyklių, susijusių su didesnio mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą, taikymo tvarką, suinteresuotosioms institucijoms buvo pateiktas derinti 2022 m. kovo 31 d., tačiau iki šiol nėra patvirtintas. Taigi, šiame nutarime vertintos Prioriteto taisyklių nuostatos nėra pakeistos ir negalima teigti, kad pažeidimas buvo nutrauktas arba, jog tokiais veiksmais Susisiekimo ministerija užkirto kelią žalingoms pažeidimo pasekmėms.
- (171) Be to, Susisiekimo ministerijos minimas įsakymo projektas parengtas jau kelis kartus pritaikius Prioriteto taisykles ir Konkurencijos tarybai jau atliekant tyrimą dėl galimo Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo, todėl įsakymo projekto parengimas nepatenka ir į Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 2 dalies 5 punkto taikymo apimtį.
- (172) Įvertinusi tai, kas nurodyta pirmiau, Konkurencijos taryba konstatuoja, kad nėra nustatyta atsakomybę lengvinančių aplinkybių.
- (173) Konkurencijos įstatymo 37 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad atsakomybę sunkinančiomis aplinkybėmis laikoma tai, kad viešojo administravimo subjektai kliudė atlikti tyrimą, slėpė padarytą pažeidimą, tęsė pažeidimą, nepaisydami Konkurencijos tarybos įpareigojimo nutraukti neteisėtus veiksmus, arba jei pakartotinai per septynerius metus padarė pažeidimą. Konkurencijos tarybos vertinimu, nėra nustatyta ir atsakomybę sunkinančių aplinkybių.
- (174) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, nutarimo (161) pastraipoje nurodytas bazinis baudos dydis nemažintinas ir nedidintinas.

6.1.3. Skiriamos baudos dydis

- (175) Apibendrinama nutarimo 6.1. dalyje nurodytas aplinkybes, Konkurencijos taryba skiria pažeidimą padariusiai Susisiekimo ministerijai iki dešimčių eurų į mažesnę pusę suapvalintą 40 530 Eur baudą.

6.2. Įpareigojimas Susisiekimo ministerijai

- (176) Konkurencijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalies 4 punkte įtvirtinta, kad viešojo administravimo subjektui gali būti nurodoma per nustatytą terminą pakeisti ar panaikinti teisės aktus, kitus šio įstatymo 4 straipsnyje nurodytiems reikalavimams prieštaraujančius sprendimus, ar atlikti kitus šio įstatymo 4 straipsnio pažeidimą šalinančius veiksmus.
- (177) Atsižvelgiant į tai, jog susisiekimo ministro įsakymu priimto teisės akto nuostatos – Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 bei 2.7 papunkčiai – prieštarauja Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies reikalavimams, yra pagrindas Susisiekimo ministeriją per 3 mėnesius nuo Konkurencijos tarybos nutarimo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje *kt.gov.lt* dienos įpareigoti panaikinti arba pakeisti Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 bei 2.7 papunkčius taip, kad jie neprieštarautų Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies reikalavimams.
- (178) Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Konkurencijos įstatymo 39 straipsnio 5 dalį viešojo administravimo subjektas privalo įvykdyti jam skirtus Konkurencijos tarybos nutarime nurodytus įpareigojimus

nustatytomis sąlygomis ir terminais, tačiau motyvuotu viešojo administravimo subjekto prašymu Konkurencijos taryba turi teisę įpareigojimų įvykdymo terminą atidėti iki dvigubai ilgesnio termino, negu buvo nustatytas nutarime, jeigu įvykdyti nustatytų įpareigojimų laiku viešojo administravimo subjektas negali dėl objektyvių priežasčių.

- (179) Konkurencijos įstatymo 36 straipsnio 6 dalyje įtvirtinta, kad už per Konkurencijos tarybos nustatytą arba šio įstatymo 39 straipsnio 5 dalies pagrindu pratęstą terminą šio įstatymo 35 straipsnio 1 dalies 4 punkte nurodytų įpareigojimų neįvykdymą viešojo administravimo subjektams gali būti skiriama pinigine bausme iki 600 (šešių šimtų) Eur už kiekvieną pažeidimo vykdymo dieną po termino įvykdyti įpareigojimus pašalinti pažeidimą pabaigus.

Vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 4 straipsniu, 30 straipsnio 1 dalies 1 ir 3 punktu, 35 straipsniu, 36 straipsnio 7 dalimi ir 37 straipsniu, taip pat Baudų, skiriamų už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo pažeidimus, dydžio nustatymo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 18 d. nutarimu Nr. 64,

Konkurencijos taryba n u t a r i a :

1. Pripažinti pažeidžiančiais Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 2 dalies reikalavimus Susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ patvirtintų Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčius ir 2.7 papunktį.
2. Už šio nutarimo rezoliucinės dalies 1 punkte nurodytą pažeidimą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai skirti 40 530 Eur (keturiasdešimt tūkstančių penkių šimtų trisdešimties eurų) baudą.
3. Nutraukti procedūrą dėl Susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ patvirtintų Prioriteto taisyklių 2.8 papunkčio atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams, nenustačius Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio pažeidimo.
4. Nutraukti procedūrą dėl Susisiekimo ministro 2006 m. liepos 17 d. įsakymu Nr. 3-297 „Dėl Geležinkelių transporto eismo saugos valdymo sistemų reikalavimų aprašo patvirtinimo“ patvirtinto GATESVRA 3 priedo 3 punkto atitikties Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams, tyrimo metu pasikeitus minėtame punkte įtvirtintam teisiniam reguliavimui.
5. Įpareigoti Susisiekimo ministeriją ne vėliau kaip per 3 mėnesius nuo Konkurencijos tarybos nutarimo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje *kt.gov.lt* dienos panaikinti arba pakeisti Susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 9 d. įsakymu Nr. 3-197 „Dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo perpildytoje viešosios geležinkelių infrastruktūros dalyje prioriteto taisyklių nustatymo“ patvirtintų Prioriteto taisyklių 1.1 ir 2.1 papunkčius ir 2.7 papunktį taip, kad jie neprieštarautų Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams.
6. Įpareigoti Susisiekimo ministeriją ne vėliau kaip per 14 dienų nuo nutarimo rezoliucinės dalies 5 punkte nurodyto įpareigojimo įvykdymo apie tai informuoti Konkurencijos tarybą, pateikiant įpareigojimo įvykdymą patvirtinančius įrodymus.

Nutarimas gali būti skundžiamas Vilniaus apygardos administraciniam teismui per vieną mėnesį nuo jo įteikimo dienos arba nuo jo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje *kt.gov.lt* dienos, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau.

Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 39 straipsniu, paskirta pinigine bausme per tris mėnesius nuo nutarimo paskelbimo Konkurencijos tarybos interneto svetainėje *kt.gov.lt* dienos turi būti sumokėta į biudžeto pajamų surenkamąją sąskaitą¹⁵⁶ (įmokos kodas 6920, lėšų gavėjas Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, juridinio asmens kodas 188659752).

¹⁵⁶ Nr. LT78 7290 0000 0013 0151 (AS „Citadele banka“ Lietuvos filialas); Nr. LT74 4010 0510 0132 4763 (Luminor Bank AS Lietuvos skyrius); Nr. LT05 7044 0600 0788 7175 (AB SEB bankas); Nr. LT32 7180 0000 0014 1038 (AB Šiaulių bankas); Nr. LT24 7300 0101 1239 4300 (AB „Swedbank“); LT42 7230 0000 0012 0025 (UAB Medicinos bankas).

Per nurodytą terminą nesumokėjus baudos, skaičiuojamos Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.210 straipsnio 2 dalyje nurodytos palūkanos. Palūkanos neskaičiuojamos baudos ar jos dalies mokėjimo atidėjimo laikotarpiu ir tuo atveju, kai Konkurencijos taryba priima sprendimą nesikreipti į antstolį dėl baudos priverstinio išieškojimo.

Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 33 straipsnio 3 dalimi, skundo padavimas dėl Konkurencijos tarybos nutarimo, kuriuo už Konkurencijos įstatymo pažeidimą viešojo administravimo subjektui paskirta bauda, nesustabdo Konkurencijos tarybos nutarimo vykdymo, išskyrus atvejus, kai Konkurencijos taryba, vadovaudamasi šio įstatymo 39 straipsnio 7 dalimi, priima sprendimą nesikreipti į antstolį dėl baudos priverstinio išieškojimo arba jeigu teismas nusprendžia kitaip. Konkurencijos taryba priima sprendimą nesikreipti į antstolį dėl priverstinio baudos išieškojimo bylinėjimosi teisme laikotarpiu, kai Konkurencijos tarybos nutarimas, kuriuo paskirta bauda, apskundžiamas teismui ir viešojo administravimo subjektas pateikia Konkurencijos tarybai finansų įstaigos suteikiamą finansinę garantiją ir (arba) draudimo įmonės laidavimo draudimą, kurie padengtų paskirtos baudos sumą (Konkurencijos įstatymo 39 straipsnio 7 dalis).

Pirmininkė

Jolanta Ivanauskienė

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba 188668192, Jogailos g. 14, Vilnius 01116
Dokumento pavadinimas (antraštė)	NUSTATYTI LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 4 STRAIPSNIO PAŽEIDIMĄ IR TAIKYTI SANKCIJAS LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJAI
Dokumento registracijos data ir numeris	2023-11-28 Nr. 1S-162 (2023)
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Suderinimas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Monika Dumbrytė-Ožiūnienė, Grupės vadovė, Teisės grupė
Sertifikatas išduotas	MONIKA DUMBRYTĖ-OŽIŪNIENĖ LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2023-11-28 13:38:42 (GMT+02:00)
Parašo formatas	XAdES-EPES
Laiko žymoje nurodytas laikas	–
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2019-12-29 17:46:33 – 2024-12-27 23:59:59
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Jolanta Ivanauskienė, Pirmininkė, Konkurencijos tarybos nariai
Sertifikatas išduotas	JOLANTA IVANAUSKIENĖ LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2023-11-28 15:58:50 (GMT+02:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2023-11-28 15:59:08 (GMT+02:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2023-06-09 17:30:35 – 2028-06-07 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba, į.k. 188668192 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 11:01:17 iki 2024-12-19 11:01:17
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento priedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.71.1
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2023-11-28 16:01:00)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2023-11-28 16:01:00 Dokumentų valdymo sistema Avilys