



## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

### NUTARIMAS

#### DĖL PROCEDŪROS NAGRINĖJANT PRANEŠIMĄ APIE KONCENTRACIJĄ UŽDARAJAI AKCINEI BENDROVEI „KAUTRA“ ĮSIGYJANT IKI 100 PROC. UŽDAROSIOS AKCINĖS BENDROVĖS TOLIMOJO KELEIVINIO TRANSPORTO KOMPANIJOS AKCIJŲ NUTRAUKIMO

2014 m. rugsėjo 2 d. Nr. 1S-138/2014  
Vilnius

(1) Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba 2013 m. rugsėjo 2 d. posėdyje išnagrinėjo klausimą dėl procedūros nagrinėjant pranešimą apie koncentraciją uždarajai akcinei bendrovei „Kautra“ (kodas 132138957, registracijos adresas A. Juozapavičiaus pr. 84, Kaunas; toliau – UAB „Kautra“) įsigyjant iki 100 proc. uždarnosios akcinės bendrovės Tolimojo keleivinio transporto kompanijos (kodas 123836945, registracijos adresas Sodų g. 22, Vilnius; toliau – TOKS) akcijų nutraukimo.

Konkurencijos taryba n u s t a t ė:

(2) 2014 m. balandžio 2 d. Konkurencijos taryboje gautas UAB „Kautra“ pranešimas apie koncentraciją, įsigyjant iki 100 proc. TOKS akcijų (toliau – Pranešimas apie koncentraciją). 2014 m. balandžio 8 d. apie gautą Pranešimą apie koncentraciją buvo paskelbta Konkurencijos tarybos interneto svetainėje. Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimas buvo pratęstas Konkurencijos tarybos 2014 m. balandžio 28 d. nutarimu Nr. 1S-64/2014 Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 11 straipsnio 2 dalyje numatytam laikotarpiui. UAB „Kautra“ prašymu bei atsižvelgiant į UAB „Kautra“ siūlytus koncentracijos vykdymo išpareiigojimus, Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimas Konkurencijos tarybos 2014 m. liepos 30 d. nutarimu Nr. 1S- 122/2014 pratęstas Konkurencijos įstatymo 11 straipsnio 4 dalyje numatytam laikotarpiui.

(3) Suinteresuoti asmenys iki 2014 m. balandžio 22 d. turėjo teisę pateikti nuomonę ar prieštaravimus dėl šios koncentracijos. Prieštaravimų iš suinteresuotų asmenų dėl numatomos vykdyti koncentracijos nebuvo gauta.

(4) Nagrinėjant Pranešimą apie koncentraciją buvo surinkti duomenys bei kita informacija, gauti paaiškinimai iš koncentracijoje dalyvaujančių asmenų, keleivių pervežimo autobusais paslaugas teikiančių ūkio subjektų, miestų ir rajonų savivaldybių, AB „Lietuvos geležinkeliai“, Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ bei Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Valstybinė kelių transporto inspekcija).

(5) Nagrinėjant Pranešimą apie koncentraciją buvo surinkti koncentracijos vertinimui reikšmingi duomenys ir atliktas preliminarus koncentracijos vertinimą.

#### **1. Koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai ir jų vykdoma ūkinė veikla**

(6) Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 4 dalies 2 punktu, 8 straipsnio 2 dalies 2 punktu ir Pranešimo apie koncentraciją pateikimo, nagrinėjimo ir bendrųjų pajamų apskaičiavimo tvarkos, patvirtintos Konkurencijos tarybos 2000 m. balandžio 27 d. nutarimu Nr. 45, 6.1 punktu, pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo tikslais koncentracijoje dalyvaujančiais ūkio subjektais laikomi kontrolę įgyjantis ūkio subjektas – UAB „Kautra“ ir ūkio subjektas, kurio kontrolė įgyjama – TOKS.

(7) Koncentracijoje dalyvaujančių ir su jais susijusių ūkio subjektų suminės bendrosios pajamos viršija Konkurencijos įstatymo 8 straipsnyje nustatytas koncentracijos priežiūros ribas, t. y. koncentracijoje dalyvaujančių bei su jais susijusių ūkio subjektų suminės bendrosios pajamos paskutiniaisiais prieš koncentraciją metais buvo didesnės nei 50 mln. litų; ir kiekvieno atskirai – didesnės nei 5 mln. litų.

(8) Įsigyjančio ūkio subjekto, UAB „Kautra“, pagrindinė veikla – keleivių vežimas reguliariaisiais vietinio, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais, specialiais ir užsakomaisiais reisais; smulkių siuntų vežimas maršrutiniais autobusais; autobusų stočių valdymo veikla (UAB „Kautra“ nuosavybės teise valdo Kauno autobusų stotį, pagal nuomos sutartį – Alytaus, Prienų ir Vilkaviškio autobusų stotis); autobusų serviso paslaugos; elektroninės bilietų pardavimo sistemos *autobusbilietai.lt* administravimo veikla; metrologinio tachografų bei greičio ribotuvų patikrinimo paslaugos.

(9) Su UAB „Kautra“ susijusių ūkio subjektų grupei priklauso UAB „Kautros nekilnojamasis turtas“, UAB „Kautros keltuvai“, UAB „Ekopartneris“, UAB „Kautra Cargo“<sup>1</sup>.

(10) UAB „Kautra“ koncentracijos nagrinėjimo metu pateikti duomenys rodo, kad tik vienas iš su UAB „Kautra“ susijusių ūkio subjektų – UAB „Kautra Cargo“ vykdo ūkinę veiklą Lietuvoje, užsiima krovinių vežimu tarptautiniais maršrutais. Kiti susiję ūkio subjektai veiklos nevykdo.<sup>2</sup>

(11) Įsigyjamo ūkio subjekto, TOKS, pagrindinė veikla - keleivių vežimas reguliariaisiais vietinio, tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais, specialiais ir užsakomaisiais reisais; smulkių siuntų vežimas maršrutiniais autobusais; autobusų stočių valdymo veikla (TOKS pagal nuomos sutartį valdo Vilniaus autobusų stotį); sunkvežimių, autobusų ar priekabų techninės pagalbos kelyje paslaugos; elektroninės bilietų pardavimo sistemos *iticket.lt* administravimo veikla<sup>3</sup>. TOKS neturi su juo susijusių ūkio subjektų.

(12) Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo metu nagrinėtos keleivių vežimo autobusais ir smulkių siuntų vežimo maršrutiniais autobusais veiklos. Autobusų stočių valdymo ir elektroninių bilietų pardavimo sistemų administravimo veiklos buvo analizuojamos ir į jas atsižvelgiama nagrinėjant keleivių vežimo autobusais ir smulkių siuntų vežimo veiklas.

## **2. Keleivių vežimo autobusais reguliaraus susisiekimo maršrutais teisinis reglamentavimas**

(13) Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 9 straipsnyje nustatyta, kad vežimai yra skirstomi į vidaus ir tarptautinius vežimus: vidaus vežimai yra tokie vežimai, kai kelių transporto priemonėmis vežama Lietuvos Respublikos teritorijoje, tarptautiniai vežimai – tokie vežimai, kai kelių transporto priemonė kerta valstybės sieną. Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad keleiviai vežami reguliariais, specialiais bei užsakomaisiais reisais vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais<sup>4</sup>. Reguliarūs reisai – tai reisai, kuriais keleiviai vežami nustatytu dažnumu ir maršrutais, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytose stotelėse, laikantis iš anksto nustatytų tvarkaraščių ir tarifų<sup>5</sup>. Keleiviai reguliariais reisais gali būti vežami vietinio (miesto ir priemiestinio), tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais.

(14) Atsižvelgiant į šias teisės aktų nuostatas, keleivių vežimas autobusais gali būti skirstomas į keletą segmentų:

- (a) keleivių vežimas reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais;
- (b) keleivių vežimas reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais;
- (c) keleivių vežimas reguliariais tarptautinio susisiekimo maršrutais;
- (d) keleivių vežimas specialiais ir užsakomaisiais reisais.

<sup>1</sup> UAB „Kautra“ 2014 m. vasario 13 d. raštas Nr. 02-87. Bylos 1 tomas, 5 lapas.

<sup>2</sup> UAB „Kautra“ 2014 m. vasario 13 d. raštas Nr. 02-87. Bylos 1 tomas, 5, 11 lapai.

<sup>3</sup> UAB „Kautra“ 2014 m. vasario 13 d. raštas Nr. 02-87. Bylos 1 tomas, 8 lapas.

<sup>4</sup> Maršrutai – tai nustatytos gatvių (kelių) trasos, kuriomis vežami keleiviai. Kelių transporto kodekso 18 straipsnis.

<sup>5</sup> Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 3 dalis.

(15) Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 11 dalyje nurodyta, kad leidimus keleiviams vežti reguliariaisiais reisais nustatyta maršrutu išduoda priklausomai nuo maršruto rūšies (vietinio, tolimojo, tarptautinio) atitinkamos institucijos.

(16) Leidimų išdavimo tvarką reglamentuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. vasario 14 d. įsakymu Nr. 3-62 patvirtintos Leidimų vežti reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisyklės (toliau – Leidimų išdavimo taisyklės), kurių 10 punkte nurodyta, kad vietinio (miesto ar priemiestinio) reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi, keičiami ir panaikinami atitinkamos savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos iniciatyva, o tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai – Valstybinės kelių transporto inspekcijos iniciatyva.

(17) Leidimų išdavimo taisyklių 12 punkte nustatyta, kad nauji reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi tais atvejais, kai keleivių susisiekimo negalima užtikrinti pakeičiant vežimo sąlygas (trasą, dažnį, laiką, transporto priemonių talpą) esančiuose maršrutuose. Be to, nustatant naujus arba keičiant esamus maršrutus turi būti atsižvelgta į interesus vežėjų, vežančių keleivius esamais maršrutais, o įgaliota institucija, planuodama pakeisti maršrutą arba pradėti papildomus reišus, visų pirma turi pateikti raštišką pasiūlymą jau esamam vežėjui vežti keleivius pakeistu maršrutu arba papildomais reisais. Tik tuo atveju, jei vežėjas atsisako vežti keleivius pakeistu maršrutu ar papildomais reisais, kompetentinga įstaiga gali organizuoti konkursą<sup>6</sup> kitam vežėjui parinkti ir po 3 mėnesių nuo vežėjo atsisakymo panaikina šiam vežėjui išduotą leidimą vežti keleivius keičiamu maršrutu.

(18) Aukščiau nurodytos Leidimų išdavimo taisyklės bei konkursų organizavimo principai yra taikomi vietinio ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų organizavimui. Reguliarių tarptautinių susisiekimo maršrutų aptarnavimas, jų nustatymas, keitimas ar panaikinimas priklauso nuo vežėjų iniciatyvos, o nacionalinių institucijų funkcijos apsiriboja tik leidimų ir (ar) licencijų išdavimais to pageidaujantiems ir privalomus teisės aktų reikalavimus atitinkantiems ūkio subjektams.

### **3. Su koncentracija susijusios atitinkamos rinkos**

(19) Nagrinėjant koncentracijos galimą įtaką konkurencijai buvo vertinamos konkurencijos sąlygos su koncentracija susijusiose atitinkamose rinkose. Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 1 dalimi atitinkama rinka – tai tam tikros prekės rinka tam tikroje geografinėje teritorijoje. Prekės rinka suprantama kaip visuma prekių, kurios pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas (Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 12 dalis), o geografinė teritorija (geografinė rinka) suprantama 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 teritorijomis (Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 3 dalis).

(20) Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo metu nustatyta, kad koncentracijoje dalyvaujančių ūkio subjektų veikla persidengia teikiant keleivių vežimo reguliariais vietinio, tolimojo, tarptautinio susisiekimo maršrutais bei specialiais ir užsakomaisiais reisais paslaugas, taip pat smulkių siuntų vežimo veikloje, dėl ko koncentracijos nagrinėjimo tikslais buvo apibrėžtos šios atitinkamos rinkos:

---

<sup>6</sup> Vadovaujantis Leidimų išdavimo taisyklių 14 punktu, konkursas vežėjui parinkti organizuojamas, kai: (a) kompetentinga įstaiga nustato naują maršrutą (maršrutas laikomas nauju, jei jo trasa nesutampa su esamų maršrutų trasomis daugiau kaip 50 procentų lyginant su kiekvienu esamu maršrutu atskirai); (b) kompetentinga įstaiga pratęsia, pakeičia arba sutrumpina maršrutą, panaikina stoteles ar papildo maršrutą naujomis stotelėmis, jei šiuo maršrutu keleivius vežantis vežėjas, šiai įstaigai pasiūlius, atsisako vežti keleivius pakeistu maršrutu; (c) kompetentinga įstaiga pradeda papildomus maršruto reišus, jei šiuo maršrutu keleivius vežantis vežėjas, kompetentingai įstaigai pasiūlius, atsisako vežti keleivius papildomais reisais. Šiuo atveju vežėjas parenkamas vežti keleivius tik papildomais reisais; (d) kompetentinga įstaiga nusprendė panaikinti vežėjui išduotą leidimą; (e) kompetentinga įstaiga nusprendė nepratęsti vežėjui išduoto leidimo galiojimo termino; (f) vežėjas atsisako vežti keleivius kompetentingos įstaigos nustatyta maršrutu, apie tai pranešęs kompetentingai įstaigai.

- (a) keleivių vežimo autobusais reguliariais vietinio susisiekimo maršrutais rinka,
- (b) keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinkos,
- (c) keleivių vežimo autobusais specialiais ir užsakomaisiais reisais rinka,
- (d) keleivių vežimo reguliariais tarptautinio susisiekimo maršrutais rinka bei
- (e) smulkių siuntų vežimo rinka.

(21) Preliminariu vertinimu koncentracijos nagrinėjimo metu nustatyta, kad dėl koncentracijos (20) pastraipos (a), (c), (d) ir (e) punktuose nurodytose rinkose neturėtų būti sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis arba itin apribota konkurencija.

(22) Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo metu padaryta preliminari išvada, kad dėl koncentracijos galėjo būti sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis arba itin apribota konkurencija keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinkose.

### 3.1. Keleivių vežimas reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais

(23) Keleivių vežimas tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais vykdomas nustatytu dažnumu ir maršrutais nustatyta gatvių (kelių) trasa, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytose stotelėse, laikantis iš anksto nustatytų tvarkaraščių ir tarifų<sup>7</sup>. Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 9 dalimi, tolimojo susisiekimo maršrutas – tai nustatyta gatvių ir kelių trasa Lietuvos Respublikos teritorijoje, ilgesnė kaip 50 km, kuria keleiviai vežami daugiau kaip per dviejų savivaldybių (neįskaitant miestų savivaldybių) teritorijas.

(24) Kaip jau minėta, leidimus vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais išduoda Valstybinė kelių transporto inspekcija, tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutai nustatomi, keičiami ir panaikinami Valstybinės kelių transporto inspekcijos iniciatyva. Leidime vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu be konkrečios maršruto trasos, sustojimų ir reisų skaičiaus, taip pat nurodoma kelių transporto priemonės tipas (paprastojo arba minkštojo tipo) ir talpa (ne daugiau kaip 23 vietų arba daugiau kaip 23 vietų)<sup>8</sup>. Leidžiama vietoje paprastojo tipo autobuso naudoti minkštąjį, vietoje mažesnės talpos – didesnį, tačiau ne atvirkščiai.

(25) Valstybinė kelių transporto inspekcija<sup>9</sup> nurodė, kad su konkursą laimėjusiu vežėju sudaroma keleivių vežimo reguliaraus tolimojo susisiekimo kelių transporto maršrutais sutartis arba papildoma jau sudaryta sutartis. Keleivių vežimo reguliaraus tolimojo susisiekimo kelių transporto maršrutais sutartis sudaroma ir leidimai vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais išduodami ne ilgiau kaip 5 metams. Pasibaigus sutarties ir leidimo (-ų) galiojimo terminui, jie gali būti pratęsiama tomis pačiomis sąlygomis ne ilgiau kaip 5 metams. Valstybinės kelių transporto inspekcijos teigimu<sup>10</sup>, sutarties galiojimas tęsiamas tol, kol vežėjas laikosi Leidimų išdavimo taisyklių reikalavimų ir sutartyje nustatytų sąlygų.

(26) Vadovaujantis Kelių transporto kodekso 16 straipsnio 1 dalimi, keleivių vežimo reguliariais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais tarifus nustato vežėjas, o teisės aktai nenumato prievolės vežėjui tarifų nustatymą ar keitimą su kuo nors derinti.

(27) Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo metu nustatyta, kad keleivių vežimas reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais yra iš dalies reguliuojama paslauga, kurios apimtį (maršrutus, tvarkaraštį, dažnį) nustato ir reguliuoja nacionalinė institucija – Valstybinė kelių transporto inspekcija, tačiau vežėjai gali laisvai nustatyti tarifus, o atsižvelgiant į tai, kad vežėjai gali pasirinkti geresnio tipo bei didesnės talpos transporto priemonę nei nurodyta leidime, vežėjai gali daryti įtaką ir kitoms konkuravimo sąlygoms, pavyzdžiui paslaugos komfortui, teikiamų paslaugų kokybei.

<sup>7</sup> Kelių transporto kodekso 18 straipsnio 3 dalis.

<sup>8</sup> 2014 m. gegužės 9 d. raštas Nr. (13)15B-2066. Bylos 3 tomas, 77 lapas.

<sup>9</sup> 2014 m. gegužės 9 d. raštas Nr. (13)15B-2066. Bylos 3 tomas, 74 lapas.

<sup>10</sup> 2014 m. gegužės 9 d. raštas Nr. (13)15B-2066. Bylos 3 tomas, 79 lapas.

### 3.2. Skirtingų transporto priemonių (geležinkelio ir autobusų) pakeičiamumas

(28) Dauguma koncentracijos nagrinėjimo metu apklaustų keleivių vežimo autobusais paslaugas teikiančių ūkio subjektų nurodė, kad keleivių vežimas geležinkeliais gali būti pakeičiamas keleivių vežimu autobusais, tačiau keleivių vežimas autobusais sunkiai gali būtų pakeičiamas keleivių vežimu geležinkeliais. To priežastimi buvo nurodytas menkai išvystytas geležinkelio tinklas – geležinkelis jungia tik didžiuosius šalies miestus, kai tuo tarpu autobusų tinklas organizuojamas taip, kad pasiektų ir atokiausius šalies kampelius. AB „Lietuvos geležinkeliai“ Konkurencijos tarybai nurodė<sup>11</sup>, kad keleivių vežimas reguliariais tolimojo susisiekimo autobusų maršrutais Lietuvoje galėtų būti pakeičiamas tik jei atsižvelgiama į pradinį ir galutinį sustojimą<sup>12</sup>.

(29) Įvertinus šias aplinkybes bei kitus koncentracijos nagrinėjimo metu surinktus duomenis, koncentracijos nagrinėjimo tikslais nustatyta, kad keleivių vežimo autobusais ir keleivių vežimo geležinkeliais pakeičiamumas įmanomas tik sutampančiuose maršrutuose tiek, kiek keleiviai važiuoja nuo pradinės iki galinės atitinkamo maršruto stotelės. Atitinkamai konkurentais šiomis skirtingomis transporto priemonėmis keleivius vežantys ūkio subjektai laikytini tik sutampančių maršrutų atžvilgiu.

### 3.3. Keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinka

(30) Atsižvelgiant į tai, kad prekės rinka suprantama kaip visuma prekių, kurios pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas, apibrėžiant prekės rinką vertintas paklausos pakeičiamumas. Nagrinėjimo metu padaryta išvada, kad reguliarius tolimojo susisiekimo maršrutai vartotojo požiūriu negali būti pakeičiami vietinio ir (ar) tarptautinio susisiekimo maršrutais arba nereguliariais reisais. Atitinkamą išvadą pagrindžia tai, kad vietinio susisiekimo maršrutas negali pakeisti tolimojo susisiekimo maršruto, nes vietinio susisiekimo maršrutas yra iki 50 km ir vartotojas juo negali pasiekti kelionės tikslo, nutolusio daugiau nei 50 km nuo pradinės maršruto stotelės.

(31) Nagrinėjimo metu taip pat padaryta išvada, kad tam tikrų reguliarių tarptautinio susisiekimo maršrutų trasos dalys gali sutapti su Lietuvoje esančių reguliarių tolimojo susisiekimo maršrutų trasų dalimis, tačiau, kaip Konkurencijos tarybai nurodė UAB „Kautra“, tarptautiniais maršrutais keleiviai šalies viduje nėra vežami, o sutampančiomis trasomis keleiviai aptarnaujami tolimojo susisiekimo maršrutais vykstančiais autobusais.

(32) Apibendrinus nustatytas aplinkybes, koncentracijos nagrinėjimo metu padaryta preliminarinė išvada, kad nei vietinio, nei tarptautinio susisiekimo maršrutai vartotojo požiūriu negali pakeisti reguliarių tolimojo susisiekimo maršrutų dėl skirtingos šių maršrutų paskirties ir vežamo atstumo, todėl atitinkama prekės rinka negali būti apibrėžta plačiau nei keleivių vežimas reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinka.

(33) Nagrinėjimo metu nustatyta, kad iki 2014 m. balandžio 30 d. Lietuvoje buvo išduoti 371 leidimai keleiviams vežti autobusais reguliariais tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais. UAB „Kautra“ šiuo metu turi galiojančius 99 leidimus (26,68 proc. visų Valstybinės kelių transporto inspekcijos išduotų leidimų), o TOKS – 54 leidimus (14,56 proc. visų Valstybinės kelių transporto inspekcijos išduotų leidimų) reguliariems tolimojo susisiekimo maršrutams aptarnauti. Iš viso leidimus vežti reguliaraus tolimojo susisiekimo maršrutais turi 45 vežėjai.

(34) Taip pat nustatyta, kad UAB „Kautra“ ir TOKS yra du didžiausi keleivių pervežimo autobusais tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais paslaugas teikiantys ūkio subjektai, kartu pervežantys daugiau nei 40 proc. keleivių ir gaunantys daugiau nei 40 proc. visų iš šios veiklos

<sup>11</sup> AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2014 m. gegužės 9 d. raštas Nr. 2(DL)-1272. Bylos 3 tomas, 131 lapas.

<sup>12</sup> Dauguma AB „Lietuvos geležinkeliai“ aptarnaujamų maršrutų su autobusų aptarnaujamais reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais sutampa tik pradine ir galine stotimi, tarpinės stotelės dažniausiai nesutampa arba sutampa tik labai maža dalimi.

gaunamų pajamų. Surinkti duomenys rodo, kad artimiausi jų konkurentai yra ženkliai mažesni - perveža iki 10 proc. visų keleivių bei iš šios veiklos gauna ženkliai mažesnes pajamas.

(35) Atsižvelgiant į tai, kad konkurencija tarp ūkio subjektų vyksta atitinkamas paslaugas teikiantiems ūkio subjektams konkuruojant dėl vartotojų (keleivių) pervežimo aptarnaujamais maršrutais, buvo nagrinėtos konkrečios keleivių vežimo kryptys, kuriomis veža abu koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai<sup>13</sup>. Vartotojo (keleivio) požiūriu pirminis veiksnys, nulemiantis jo pasirinkimą, yra tai, ar vežėjas veža jam reikiama kryptimi, į jo norimą kelionės tikslą, o reali vežėjų konkurencija kainomis, kokybe ar papildomomis paslaugomis įmanoma tik tarp ta pačia, vartotojui reikalinga, kryptimi vežančių vežėjų.

(36) Atsižvelgus į šias aplinkybes, koncentracijos nagrinėjimo tikslais geografinė keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinka apibrėžtina pagal atskiras keleivių vežimo kryptis. Siekiant nustatyti nagrinėjamos koncentracijos poveikį, buvo vertinamos tos kryptys, kuriomis keleivius veža abu koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai.

(37) Atsižvelgus į koncentracijos dalyvių pateiktą informaciją apie jų aptarnaujamus maršrutus, šiais maršrutais pervežtų keleivių skaičių bei gautas pajamas, koncentracijos nagrinėjimo metu detalios analizavotos 39 sutampančios keleivių vežimo kryptys, kuriose koncentracijoje dalyvaujančių ūkio subjektų užimamos rinkos dalys kartu sudėjus preliminariu vertinimu po koncentracijos bus pakankamai reikšmingos, jog veiksminga konkurencija galėtų būti ribojama: Vilnius –Skuodas, Kaunas – Skuodas, Elektrėnai – Plungė, Raseiniai – Skuodas, Elektrėnai – Skuodas, Vilkaviškis – Elektrėnai, Vilnius – Anykščiai, Kaunas – Šilutė, Marijampolė – Vilnius, Pagėgiai – Kaunas, Vilnius – Šilutė, Biržai – Ukmergė, Kaunas – Marijampolė, Kaunas – Vilkaviškis, Kelmė – Kaunas, Kaunas – Klaipėda, Jurbarkas – Vilnius, Elektrėnai –Jurbarkas, Alytus – Vilnius, Elektrėnai – Šakiai, Kaunas – Palanga, Telšiai – Kaunas, Vilnius – Šakiai, Prienai – Vilnius, Birštonas – Trakai, Prienai – Trakai, Birštonas – Vilnius, Vilnius – Raseiniai, Vilnius – Tauragė, Šilalė – Vilnius, Šilalė – Elektrėnai, Kaunas – Plungė, Vilnius – Vilkaviškis, Rietavas – Vilnius, Kaunas – Rietavas, Alytus – Marijampolė, Kaunas – Šilalė, Kaunas – Tauragė ir Elektrėnai – Tauragė.

### 3.4. Įėjimo į atitinkamas rinkas kliūtys

(38) Nustatyta, kad įėjimas į keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinkas Lietuvoje galimas vieninteliu būdu – laimėjus Valstybinės kelių transporto inspekcijos skelbiamą konkursą dėl atitinkamų maršrutų aptarnavimo, kadangi tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutus nustato, keičia ir panaikina Valstybinė kelių transporto inspekcija, o vežėjas vežti keleivius konkrečiu jau nustatytu maršrutu parenkamas tik konkurso būdu.

(39) Nagrinėjimo metu nustatyta, kad konkursus laimėję ūkio subjektai pasirašo 5 metų trukmės maršrutų aptarnavimo sutartis, kurios kas 5 metus tęsiamos neribotą kiekį kartų, tol, kol vežėjas laikosi įsipareigojimų ir teikia sutartyje numatytą paslaugą be pažeidimų. Nustatyta, kad dėl tokios nusistovėjusios tvarkos vežėjų kaita rinkoje praktiškai nevyksta. Valstybinė kelių transporto inspekcija Konkurencijos tarybai taip pat nurodė, kad artimiausius 5 metus neplanuojama rengti naujų konkursų, o dabartinių maršrutų aptarnavimo sutartys sudarytos ir bus tęsiamos tol, kol ūkio subjektai bus pajėgūs/norės maršrutus aptarnauti<sup>14</sup>.

(40) Šios informacijos pagrindu padaryta išvada, kad naujas (potencialus) rinkos dalyvis, norintis pradėti teikti reguliaraus tolimojo susisiekimo paslaugas Lietuvoje, visų pirma susidurtų su kliūtimi, kad nauji konkursai tolimojo susisiekimo maršrutams aptarnauti nėra organizuojami, o vežėjas savo iniciatyva tokio maršruto negali kurti ir pradėti teikti paslaugos be įgaliotos institucijos

<sup>13</sup> Europos Komisija, nagrinėdama konkurenciją keleivių vežimo autobusais rinkoje, paprastai laikosi pozicijos, kad keleivius vežantys ūkio subjektai konkuruoja ne bendrai keleivių pervežimo rinkoje, tačiau sutampančiose kryptyse, todėl atitinkamos rinkos nagrinėjamos *point-to-point* (nuo taško iki taško) arba *origin-destination* (pradžios – tikslo) požiūriu<sup>13</sup>. Komisijos nuomone, toks rinkos apibrėžimas tinkamas paklausos požiūriu, kadangi keleiviai dažnai lengvai nekeičia kelionės tikslo. Šiuo aspektu, kiekviena pradinės ir galinės stotelės kombinacija turėtų būti laikoma atskira rinka. M.5655 - SNCF/LCR/ EUROSTAR, 15 p.

<sup>14</sup> Valstybinės kelių transporto inspekcijos 2014 m. gegužės 9 d. raštas Nr. (13)15B-2066. Bylos 3 tomas, 78 lapas.

leidimo. Taip pat nustatyta, kad šiuo metu jau teikiantys reguliaraus tolimojo susisiekimo paslaugas ir norintys plėsti savo veiklą ūkio subjektai, susidurtę su tais pačiais apribojimais, kaip ir nauji rinkos dalyviai.

(41) Valstybinės kelių transporto inspekcijos duomenimis, per pastaruosius 5 metus (2008 – 2013 m.) konkursai parinkti vežėjų vežti keleivius esančiu maršrutu vietoje kito vežėjo buvo organizuoti tik du kartus 2009 metais, atitinkamai per šį laikotarpį nagrinėjamoje rinkoje atsirado tik vienas naujas dalyvis – UAB „Autoturas ir Ko“<sup>15</sup>.

(42) Iš to, kas išdėstyta, koncentracijos nagrinėjimo metu padaryta preliminari išvada, jog ūkio subjektai, šiuo metu neaptarnaujantys tolimojo susisiekimo maršrutų arba aptarnaujantys ir norintys plėsti aptarnaujamų maršrutų skaičių, negalėtų per pakankamai trumpą laiką įeiti į keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais rinką ir pradėti teikti šias paslaugas tokia apimtimi ir mastu, kurie būtų pakankami ir galintys veiksmingai daryti įtaką subjektų, teikiančių keleivių pervežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugas, konkurenciniam elgesiui, kadangi jie susidurtų su teisinio reguliavimo kliūtimis.

#### **4. Koncentracijos nagrinėjimo išvados**

(43) Pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo metu buvo padaryta preliminari išvada, kad dėl koncentracijos atitinkamose keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais keleivių vežimo kryptimis, kuriomis keleivius veža abu koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai, rinkose būtų sukuriama ar sustiprinama dominuojanti padėtis arba itin apribota konkurencija. Koncentracijos nagrinėjimo išvadose konstatuota, kad dėl minėtų priežasčių koncentracija pagal pateiktą pranešimą preliminariu vertinimu negalėtų būti leidžiama.

##### **4.1. Koncentracijos įtaka keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais kryptimis, kuriomis keleivius veža abu koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai, rinkoms**

(44) Kaip jau minėta, nagrinėjimo metu nustatytos 39 sutampančios kryptys, kuriose koncentracijoje dalyvaujančių ūkio subjektų užimamos rinkos dalys kartu sudėjus preliminariu vertinimu po koncentracijos bus pakankamai reikšmingos, jog veiksminga konkurencija galėtų būti ribojama.

(45) Preliminariu vertinimu 32-jose kryptyse, kuriomis keleivius veža abu koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai, jų užimamos rinkos dalys kartu sudėjus po koncentracijos viršytų 60 proc. atitinkamose rinkose. Iš jų, šešiose kryptyse (Vilnius – Skuodas, Kaunas – Skuodas, Elektrėnai – Plungė, Raseiniai – Skuodas, Elektrėnai – Skuodas ir Vilkaviškis – Elektrėnai), keleivius veža tik koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai, dėl ko po koncentracijos šiomis kryptimis vietoje dviejų konkuruojančių bendrovių liktų tik vienas vežėjas, todėl konkurencijos dėl šių maršrutų aptarnavimo nebeliktų visiškai. Likusiose septyniose nagrinėtose kryptyse koncentracijoje dalyvaujančių ūkio subjektų užimamos rinkos dalys kartu sudėjus sudarytų nuo 40 iki 60 proc.

(46) Koncentracijos nagrinėjimo metu buvo padaryta preliminari išvada, kad abi koncentracijoje dalyvaujančios bendrovės yra didžiausi dalyviai vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugų teikimo rinkose Lietuvos mastu, o išanalizuotos rinkos yra labai koncentruotos.

(47) Kaip nurodyta šio nutarimo 3.4 dalyje, koncentracijos nagrinėjimo metu buvo nustatyta, kad įėjimas į atitinkamas keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais rinkas yra apsunkintas dėl egzistuojančio teisinio reglamentavimo. Atsižvelgiant į tai, bei tai, kad maršrutus, jų kiekį bei reisų skaičių reguliuoja Valstybinė kelių transporto inspekcija, kuri prieš pakeisdama keleivių vežimo sąlygas konkrečiame konkuruojančios bendrovės maršrute, turėtų, visų pirma,

---

<sup>15</sup> 2012 m. UAB „Kautra“ įsigijo 100 proc. AB „Autoturas ir KO“ akcijų. 2014 m. balandžio 2 d. rašto Nr. 02-165 priedas UAB „Kautra“ 2013 m. gruodžio 31 d. Metinių finansinių ataskaitų rinkinio aiškinamasis raštas. Bylos 1 tomas, 106 lapas.

atsižvelgti į kito šiuo maršrutu keleivius vežančio vežėjo<sup>16</sup>, t.y. UAB „Kautra“, interesus. Taigi UAB „Kautra“ turėtų galimybes riboti naujų konkurentų atėjimą ar esamų konkurentų veiklos plėtrą. Be to, dėl egzistuojančių įėjimo į atitinkamas rinkas teisinio reglamentavimo kliūčių, naujų paslaugų teikėjų atėjimas taip pat labai mažai tikėtinas.

(48) Atsižvelgus į šias aplinkybes, padaryta preliminari išvada, jog susijungiančių bendrovių konkurentai net norėdami negalėtų savo iniciatyva padidinti savo paslaugų pasiūlos išaugus UAB „Kautra“ paslaugų teikimo kainoms, o tai, kad per trijų metų laikotarpį visų ūkio subjektų, teikiančių keleivių pervežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais paslaugas, sudėtis nesikeitė, o koncentracijoje dalyvaujančių ūkio subjektų pardavimų apimtys išliko didelės, ir yra daug didesnės nei artimiausių konkurentų, rodo, jog kitų ūkio subjektų plėtros galimybės yra labai ribotos.

(49) Kaip jau minėta, šešiose kryptyse keleivius veža tik du koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai. Koncentracijos nagrinėjimo metu taip pat nustatyta, kad trylikoje iš nagrinėtų krypčių<sup>17</sup> be koncentracijos dalyvių veikia tik po vieną alternatyvų paslaugų teikėją, kurio užimama rinkos dalis yra ženkliai mažesnė nei koncentracijoje dalyvaujančių bendrovių. Be to, netgi tose kryptyse, kur yra daugiau nei vienas alternatyvus paslaugų teikėjas, alternatyvūs vežėjai užima daugiau nei du kartus mažesnes rinkos dalis nei koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai kartu sudėjus<sup>18</sup> ir turi sąlyginai mažą reisų šiomis kryptimis skaičių, kurio jie negali padidinti ar pakeisti savo iniciatyva atsiradus tokiam poreikiui. Atsižvelgiant į tai buvo padaryta preliminari išvada, kad tuo atveju, jei po koncentracijos susijungęs ūkio subjektas pakeltų kainas, vartotojų (keleivių) galimybės pakeisti vežėją nagrinėjamosiose kryptyse būtų ribotos.

(50) Koncentracijos nagrinėjimo metu vertinta ir tai, kad, susijungęs ūkio subjektas, valdytų dvi didžiausiuose Lietuvos miestuose esančias autobusų stotis<sup>19</sup>, t.y. infrastruktūrą, būtiną keleivių vežimo reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais aptarnavimui ir veiklai. Preliminariu vertinimu, tai galėtų suteikti susijungusiam ūkio subjektui galimybę daryti tiesioginę ar netiesioginę įtaką vežėjų veiklai nustatant įvažiavimo į stotis mokesčius, bilietų apyvartos pardavimų mokesčius, siuntų paskirstymo tvarką ir atsiskaitymo principus, teikiant papildomas paslaugas ir pan. bei suteiktų susijungusiam subjektui galimybę ir stimulą padidinti konkurentų išlaidas arba sumažinti jų paslaugų kokybę, dėl ko po koncentracijos galėtų būti sudarytos kliūtys konkurentų plėtrai.

(51) Įvertinus visas šias aplinkybes, padaryta preliminari išvada, kad dėl koncentracijos padidėjus koncentracijos laipsniui keleivių vežimo reguliaraus tolimojo susisiekimo maršrutais rinkose kryptyse, kuriomis veža abu koncentracijoje dalyvaujantys ūkio subjektai, bei sumažėjus konkurentų skaičiui ir esant ribotai konkuruojančių ūkio subjektų galimybei daryti konkurencinį spaudimą koncentracijoje dalyvaujantiems ūkio subjektams, būtų sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis arba itin apribota konkurencija atitinkamosiose rinkose.

## **5. Pateiktos nuomonės ir paaiškinimai dėl preliminarių koncentracijos nagrinėjimo išvadų bei kitos aplinkybės**

(52) Aukščiau aptartos pranešimo apie koncentraciją nagrinėjimo metu nustatytos aplinkybės bei atliktas preliminarus koncentracijos vertinimas buvo išdėstyti Konkurencijos tarybos 2014 m. liepos 11 d. Koncentracijos uždarajai akcinei bendrovei „Kautra“ įsigyjant iki 100 proc. uždarosios

<sup>16</sup> Valstybinės kelių transporto inspekcijos 2014 m. gegužės 9 d. raštas Nr. (13)15B-2066. Bylos 3 tomas, 79 lapas.

<sup>17</sup> Kryptyse Vilnius – Anykščiai, Marijampolė – Vilnius, Vilnius – Šilutė, Telšiai – Kaunas, Vilnius – Šakiai, Šilalė – Vilnius, Šilalė – Elektrėnai, Kaunas- Plungė, Vilnius – Vilkaviškis, Rietavas – Vilnius, Kaunas – Rietavas, Alytus – Marijampolė, Kaunas – Šilalė.

<sup>18</sup> Kryptyse Vilnius – Tauragė, Vilnius – Raseiniai, Birštonas – Vilnius, Prienai – Trakai, Birštonas – Trakai, Prienai – Vilnius, Kelmė – Kaunas, Kaunas – Palanga yra daugiau nei vienas alternatyvus paslaugų teikėjas, tačiau jų užimamos rinkos dalys kartu sudėjus yra daugiau nei du kart mažesnės nei koncentracijoje dalyvaujančių ūkio subjektų.

<sup>19</sup> UAB „Kautra“ valdo Kauno, Alytaus, Prienų autobusų stotis, o TOKS valdo Vilniaus autobusų stotį. 2014 m. gegužės 23 d. raštas Nr. 02-258. Bylos 1 tomas, 137 lapas.



akcinės bendrovės Tolimojo keleivinio transporto kompanija akcijų nagrinėjimo išvadose<sup>20</sup> (toliau – Koncentracijos nagrinėjimo išvados).

(53) Koncentracijos nagrinėjimo išvados buvo pateiktos Pranešimą apie koncentraciją pateikusiai UAB „Kautra“. Bendrovė taip pat buvo informuota apie galimybę susipažinti su koncentracijos nagrinėjimo bylos medžiaga ir pateikti savo paaiškinimus dėl jų raštu ir žodžiu Konkurencijos tarybos posėdžio metu.<sup>21</sup>

(54) 2014 m. liepos 21 d. raštu<sup>22</sup> UAB „Kautra“ pateikė rašytinius paaiškinimus dėl Koncentracijos nagrinėjimo išvadų.

(55) Paaiškinimuose UAB „Kautra“ nurodė, kad Konkurencijos tarybos išskirtos probleminės keleivių vežimo kryptys sudaro mažareikšmę keleivių vežimo autobusais tolimojo susisiekimo maršrutais dalį, be to, Konkurencijos taryba taip pat turėtų vertinti tik tas kryptis, kurios praktiškai galėtų sukelti neigiamą poveikį konkurencijai rinkoje. Paaiškinimuose UAB „Kautra“ taip pat nurodė, kad Konkurencijos taryba neįvertino keleivių vežimo alternatyvų nors praktikoje keleiviai nagrinėjamomis kryptimis noriai keliauja su persėdimu.

(56) 2014 m. liepos 23 d. Konkurencijos tarybos posėdyje UAB „Kautra“ atstovai iš esmės pakartojo savo rašytiniuose paaiškinimuose pateiktus nesutikimo su Koncentracijos nagrinėjimo išvadomis argumentus.

(57) UAB „Kautra“ koncentracijos nagrinėjimo metu Konkurencijos tarybai siūlė svarstyti keletą įsipareigojimų, kurie galimai užtikrintų, kad ketinama vykdyti koncentracija nebūtų žalinga vartotojams, variantų.

(58) 2014 m. rugpjūčio 26 d. raštu<sup>23</sup> UAB „Kautra“ informavo Konkurencijos tarybą, kad UAB „Kautra“ nusprendė neįgyvendinti koncentracijos įsigyjant iki 100 proc. TOKS akcijų ir atsiima pranešimą apie koncentraciją ir prašė užbaigti šio pranešimo pagrindu pradėtą koncentraciją priežiūros procedūrą, nepriimant dėl šio pranešimo Konkurencijos įstatymo 12 straipsnio 1 dalies 3 punkte nurodyto Konkurencijos tarybos nutarimo.

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

(59) Remiantis Konkurencijos įstatymo 12 straipsnio 1 dalimi, Konkurencijos taryba, išnagrinėjusi pranešimą apie koncentraciją, priima vieną iš šių nutarimų: 1) leisti vykdyti koncentraciją pagal pateiktą pranešimą; 2) leisti vykdyti koncentraciją pagal dalyvaujantiems ūkio subjektams ar kontroliuojantiems asmenims Konkurencijos tarybos nustatytas koncentracijos vykdymo sąlygas ir įpareigojimus, reikalingus tam, kad nebūtų sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis arba itin apribota konkurencija atitinkamoje rinkoje; 3) atsisakyti duoti leidimą vykdyti koncentraciją ir įpareigoti koncentracijoje dalyvaujančius ūkio subjektus ar kontroliuojančius asmenis atlikti veiksmus, kad būtų atkurta ankstesnė padėtis, arba pašalinti koncentracijos pasekmes, įskaitant įpareigojimus parduoti įmonę ar jos dalį, ūkio subjekto turtą ar jo dalį, akcijas ar jų dalį, nutraukti ar pakeisti sutartis ir nustatyti šių įpareigojimų įvykdymo terminus bei sąlygas, jeigu dėl koncentracijos bus sukurta ar sustiprinta dominuojanti padėtis arba itin apribota konkurencija atitinkamoje rinkoje.

(60) Vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo 20 straipsnio 1 dalies 7 punktu asmuo turi teisę prašyti viešojo administravimo subjektą, pradėjusį administracinę procedūrą, ją nutraukti.

(61) 2014 m. rugpjūčio 26 d. raštu UAB „Kautra“ informavo, jog atsiima pranešimą apie koncentraciją.

(62) Atsižvelgus į Konkurencijos įstatymo bei Viešojo administravimo įstatymo nuostatas ir UAB „Kautra“ pateiktą prašymą, o taip pat įvertinus tai, kad nėra duomenų, jog būtų ketinama

<sup>20</sup> 2014 m. liepos 11 d. Koncentracijos uždarajai akcinei bendrovei „Kautra“ įsigyjant iki 100 proc. uždariosios akcinės bendrovės Tolimojo keleivinio transporto kompanija akcijų nagrinėjimo išvados. Bylos 6 tomas, 1 – 113 lapai.

<sup>21</sup> 2014 m. liepos 11 d. raštas Nr. (2.41-24)6V-1428. Bylos 7 tomas, 118 lapas.

<sup>22</sup> 2014 m. liepos 21 d. raštas. Bylos 7 tomas, 120 – 148 lapai.

<sup>23</sup> 2014 m. rugpjūčio 26 d. raštas. Bylos 8 tomas, 66 – 69 lapai.

įgyvendinti koncentraciją, procedūra nagrinėjant pranešimą apie koncentraciją UAB „Kautra“ įsigyjant iki 100 proc. TOKS akcijų nutrauktina.

Vadovaudamasi Konkurencijos įstatymo 8 straipsnio 1 dalimi, 9 straipsnio 2 dalimi ir Viešojo administravimo įstatymo 20 straipsnio 1 dalies 7 punktu,

Konkurencijos taryba n u t a r i a:

Nutraukti procedūrą nagrinėjant pranešimą apie koncentraciją uždarajai akcinei bendrovei „Kautra“ įsigyjant iki 100 proc. uždariosios akcinės bendrovės Tolimojo keleivinio transporto kompanija akcijų.

Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 33 straipsnio 1 dalimi, šis nutarimas neskundžiamas.

Pirmininkas

Šarūnas Keserauskas